

Rapport 1/1997

Køreundervisning i Danmark

- praktiske erfaringer

Gitte Carstensen og Irene Christiansen

København 1997

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning
Ermelundsvej 101
DK-2820 Gentofte
Tlf.: 39 68 04 44
Fax.: 39 65 73 62

Rapport 1/1997
Køreundervisning i Danmark
- praktiske erfaringer
Gitte Carstensen og Irene Christiansen

Rapporten er trykt og indbundet hos
Fr. Weiss Bogtrykkeri A/S, København
i 750 eksemplarer i juni 1997

Forhandels af: Statens Information
Nørre Farimagsgade 65
Postboks 1103
1009 København K.
Tlf.: 33 37 92 28
Fax.: 33 37 92 80

Pris pr. bind kr. 50,- incl. 25% moms.

ISBN 87-7327-033-4
ISSN 0107-0177

Forsideillustration: Steen Allin
Rapporten kan frit citeres med angivelse af kilden.

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, er en selvstændig institution under Trafikministeriet. Rådets medlemmer repræsenterer en række institutioner, organisationer, foreninger m.v. med tilknytning til trafiksikkerhedsarbejdet. Rådets sekretariat udfører forskningsopgaver besluttet af Rådet. Sekretariatet rådgiver desuden Trafikministeren i spørgsmål vedrørende trafiksikkerhed, ligesom det indsamler og formidler danske og udenlandske forskningsresultater til alle interesserede. Opgaverne ligger primært inden for områderne trafikantadfærd, køretøjsindretning og -udstyr.

RfT udgiver følgende publikationer:

Rapporter, normalt indeholdende resultater fra afsluttede forskningsprojekter, der tegner sekretariatets, men ikke nødvendigvis det samlede Råds synspunkter.

Arbejdsrapporter indeholdende delresultater fra større projekter eller endelige resultater fra småprojekter, udredningsvirksomhed m.v., og som ikke nødvendigvis i enhver henseende tegner sekretariatets eller det samlede Råds synspunkter.

Beretninger, der udgives en gang årligt med en samlet oversigt over det foregående års aktiviteter. I særlige tilfælde **Rådsrapporter**, indeholdende større samlede forskningsprojekter, hvis indhold og resultater giver udtryk for det samlede Råds synspunkter.

Forord

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning blev i 1993 anmodet af Trafikministeren om at foretage en undersøgelse af, hvorledes køreuddannelsen gennemføres i praksis i de danske køreskoler.

I efteråret 1995 arrangerede RfT en konference for 46 kørelærere for - via gruppediskussioner - at få indblik i de problemer, som man som kørelærer kan have med køreuddannelsen til personbil i almindelighed og med undervisningsplanen i særdeleshed. Den foreliggende rapport præsenterer resultaterne fra konferencen.

Til de personer uden for RfT, som har været med i planlægningen af konferencen, skal der siges tak for god støtte og vejledning. Der skal desuden rettes en stor tak til de kørelærere, som afså tid til at bidrage med en spændende konference, og til de kørelærere, som på anden vis har suppleret med oplysninger om forholdene i de danske køreskoler.

Gentofte, juni 1997

Niels Helberg

Forskningschef

Resumé

Køreuddannelsen fra oktober 1986 har nu fungeret i over 10 år, og undervejs har der været en del klager over kørelærere, som ikke har fulgt undervisningsplanens bestemmelser. Formålet med foreliggende projekt var at afdekke køreskolernes betingelser for at følge undervisningsplanen. RFT afholdt en konference med 46 kørelærere fra hele landet, hvor man via kvalitative gruppediskussioner fik indblik i en række forhold i køreuddannelsen.

Som særlige problemer blev der bl.a. peget på den store indbyrdes konkurrence mellem køreskoler, snyderiet for at tjene penge og uklarhed mht., hvorledes undervisningsplanens bestemmelser skal fortolkes. Som mulige løsninger blev der fremsat forslag om mere kontrol for at komme den indbyrdes konkurrences dårlige indflydelse til livs. Hertil blev der skitseret muligheder ved et fast minimumstimental for den praktiske undervisning, en autorisationsordning for kørelærere og forskellige økonomiske tiltag, som ville kunne lette konkurrencens pres. Der blev endvidere peget på det nødvendige i en bedre kørelæreruddannelse med mere vægt lagt på den pædagogiske side af sagen. Der efterlystes oplysning om køreuddannelsens formål og indhold til såvel køreskoleelever som til disses forældre. Endelig var der en lang række mere specifikke problemer og løsningsforslag, som drejede sig om manøvrebanen, den teoretiske og praktiske undervisning samt de køre-tekniske kurser.

Abstract

Since the introduction of the new Danish driver education in 1986 there have been many complains that instructors do not follow the curriculum. This project has aimed at elucidating existing conditions for driving schools to comply with the new rules. RfT chaired a conference with the attendance of 46 instructors from all parts of Denmark and summarised the results of a series of qualitative group discussions uncovering various educational aspects.

Among the predominant problems, the participants pointed out the keen competition between driving schools, cheating to make profits and doubts as to the interpretation of the curriculum. To suppress the negative influence from the keen competition, a tougher control was suggested. Other potential solutions were a fixed lesson minimum for practical training, introduction of an instructor authorisation system and various economic measures to relieve the competition pressure. Further, the need of a better driving instructor education was emphasized, involving more pedagogical aspects. More information about the purpose and content of the education should be given to learner drivers and their parents. Finally, a number of suggestions concerned solutions for more specific problems related to training area manoeuvres, the theoretical and practical training and the advanced driving course.

Indhold

Del 1

1 Indledning	1
1.1 Baggrund og formål	1
1.2 Problemstillingen	2
2 Metode.....	3
2.1 Kørelærere i tale.....	4
2.2 Konferencens indhold	4
2.3 Bearbejdning af konference-materialet.....	6
2.4 Spørgeskema til de ikke-deltagende kørelærere	6
2.5 Læsevejledning	7
3 Køreuddannelsens indhold og organisation	8
4 Sammendrag af diskussionerne.....	11
4.1 Manøvrebanelen.....	11
4.2 Den teoretiske undervisning.....	13
4.3 Den praktiske undervisning	15
4.4 Køretekniske kurser	17
4.5 Generelle problemstillinger.....	19
5 Diskussion	21
5.1 Diskussion af metoden	21
5.2 RfT's syn på undervisningsplanen.....	23
5.3 Holdningers indflydelse	23
5.4 Kørelærernes forudsætninger.....	24
5.5 Snyderi eller tillem্পning?.....	25
5.6 Fortolkning af undervisningsplanen.....	27
5.7 Konkurrencen mellem køreskoler	28
5.8 Manøvrebanelen.....	30
5.9 Den teoretiske undervisning.....	32
5.10 Den praktiske undervisning	33
5.11 Det køretekniske kursus	33
5.12 Køreprøverne	34
5.13 Videre undersøgelser?.....	35
5.14 Opsummering og konklusion	36
6 Sammenfatning.....	39
6.1 Manøvrebanelen.....	39
6.2 Teoriundervisningen	40
6.3 Den praktiske undervisning	40
6.4 Køreteknisk kursus.....	41
6.5 Generelle problemstillinger.....	41
6.6 Diskussion og konklusioner	42
7 English summary.....	44
7.1 The closed training area	44
7.2 The theoretical instruction	45
7.3 The practical instruction.....	45

7.4 The course of advanced driving	46
7.5 General problems	46
7.6 Discussions and conclusions	47
Del 2 - Referater af gruppediskussionerne	50
8 Manøvrebanen - referat	51
8.1 Manøvrebanen - anvisninger og hovedspørgsmål	51
8.2 Generel holdning til manøvrebanen	52
8.3 Hvordan bruges manøvrebanen og i hvilket omfang	53
8.4 Form og indhold i undervisningen	56
8.5 Organisering af manøvrebanerne	62
8.6 Forslag til løsning af manøvrebane-problemerne	62
9 Den teoretiske undervisning - referat	65
9.1 Teoriundervisningen - anvisninger og hovedspørgsmål	65
9.2 Teoriundervisningens organisation	66
9.3 Undervisningens omfang	69
9.4 Indhold	71
9.5 Undervisningsmetoder	73
9.6 Koordinering af teori og praksis	75
10 Den praktiske undervisning - referat	79
10.1 Den praktiske undervisning - anvisninger og hovedspørgsmål	79
10.2 Øvelsesstrækninger	80
10.3 De praktiske øvelser	84
10.4 Pædagogik i bilen	89
10.5 Den praktiske undervisnings omfang	89
10.6 Den praktiske prøve	91
11 Køretekniske kurser - referat	93
11.1 Køreteknisk kursus - anvisninger og hovedspørgsmål	93
11.2 Den generelle holdning til de køretekniske kurser	94
11.3 Hvordan bruges de køretekniske anlæg i køreuddannelsen	95
11.4 Indholdet i undervisningen på køreteknisk anlæg	98
11.5 Øvelser på køreteknisk anlæg	100
11.6 Øvrige forhold vedr. køreteknisk anlæg	101
11.7 Forslag til forbedring af køreteknisk kursus	102
12 Generelle problemstillinger - referat	104
12.1 Hovedspørgsmål	104
12.2 Den generelle holdning til undervisningsplanen	104
12.3 Kontrol af kørelærerne	108
12.4 Køreprøven som kontrol	110
12.5 Kørelærernes forudsætninger	112
12.6 Elevernes og forældrenes holdninger	116
12.7 Brugeroplysning	118
12.8 Økonomiske vilkår i forbindelse med køreuddannelsen	119
12.9 Fremtidsperspektiver for kørelærernes virke	121
13 Bilagsoversigt	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.

1 Indledning

Foreliggende rapport beskriver resultaterne af en undersøgelse af, hvordan køreuddannelsen foregår i Danmark. Den er foretaget vha. gruppediskussioner på en konference med 46 kørelærere i et forsøg på ad denne vej at få et indblik i, hvor kørelærerne selv ser problemerne ved køreuddannelsen og undervisningsplanen.

1.1 Baggrund og formål

Den 1. oktober 1986 trådte reglerne for den nye køreuddannelse til personbil og motorcykel i kraft. Uddannelsesforløbet havde indtil det tidspunkt i højere grad været præget af den enkelte kørelærers undervisningsstil. Med den nye køreuddannelse blev der indført en meget detaljeret undervisningsplan, hvor det nøje blev specificeret, hvad eleven skal lære, i hvilken rækkefølge samt, hvorledes kørelæreren bør gå frem i undervisningen.

Samtidig hermed ændredes hele køreuddannelsens grundtanke. Før havde man lagt vægt på indlæring af færdselsregler (udenadslære) og færdigheder, nu prioriteredes risikolære, hvorved skal forstås optræning i at være opmærksom på kritiske trafiksituationer, og hvordan det er fornuftigt at handle. Ligeledes ændredes rammerne om færdighedsindlæring, idet kørsel på manøvrebanerne samt et meget mere stramt teoretisk og praktisk undervisningsforløb blev tilrettelagt.

RfT påbegyndte i umiddelbar forlængelse af den nye køreuddannelses indførelse en omfattende undersøgelse med det formål at vurdere uddannelsens virkning på færdselssikkerheden. I undersøgelsen fokuseredes der på to hovedområder:

- Den officielle uheldsstatistik for personbiler mhp. at sammenligne udviklingen før og efter ændringen.
- Den subjektive oplevelse af køreuddannelsen samt af de første år som bilist og motorcyklist.

Sidstnævnte hovedområde blev udformet som en større spørgeskemaundersøgelse, hvor der blev rettet henvendelse til to grupper bilister og motorcyklister uddannet hhv. før og efter ændringen. Man spurgte de samme personer 4 gange igennem en 5½-års periode om ting som undervisningens indhold, kørselsvaner, kørselsmængde, holdninger til køreuddannelsen og til trafik-sikkerhed generelt og til indblanding i færdselsuheld og kritiske situationer i den forløbne periode.

I den samlede effektvurdering, som endnu ikke er fuldstændig afsluttet, er det kun i store træk blevet belyst, hvorledes køreskolerne konkret bruger undervisningsplanen. Som tiden med den ændrede uddannelsesordning er gået, har der imidlertid været mange klager over, at kørelærere ikke over-

holdt undervisningsplanen. Af denne grund har Trafikministeriet bedt RfT om at undersøge, hvorledes køreskolerne reelt fungerer.

1.2 Problemstillingen

Undervisningsplanen for køreuddannelsen er udarbejdet ud fra nogle pædagogiske principper, der så godt som muligt skulle tilgodese en optimal indlæringsproces og et relevant og anvendeligt undervisningsindhold. Formålet hermed er at gøre de nye bilister sikrere i trafikken, end det var tilfældet med den gamle undervisningsform.

For at sikre sig, at dette mål opnås, må man se på effekten, f.eks. på uheldsudviklingen, (som det allerede gøres i det ovenfor nævnte RfT-projekt). Men det er også vigtigt, at man holder sig ajour med, om de undervisningsmetoder og det undervisningsindhold, der er foreskrevet i uddannelsesplanen, også følges i praksis, hvilket kan antages er en forudsætning for, at køreuddannelsen overhovedet har en effekt.

Effektundersøgelsen indeholder nogle talmæssige angivelser af, i hvilken udstrækning de enkelte svarpersoner på en række udvalgte punkter har modtaget en planmæssig undervisning. Det har dog ikke været muligt at se nærmere på helheden i undervisningen eller på køreskolernes generelle tilrettelæggelse af denne. Nærværende projekt skal råde bod på dette.

Formålet med projektet bliver at afdække de betingelser, som køreskolerne fungerer under, samt de forhold ved undervisningsplanen¹, som af forskellige årsager har en tendens til at blive forbigået. Projektets mere konkrete arbejds spørgsmål lyder således: Hvad bliver der reelt gjort for at overholde undervisningsplanen? Hvorfor gør man det således? Hvis fremgangsmåden er uhensigtsmæssig, hvordan kan den så ændres?

De praktiske vilkår for køreuddannelsen er bl.a. medbestemmende for, i hvilken udstrækning undervisningsplanen følges. Der må skelnes mellem afvigelser fra planen, der f.eks. bundes i konkurrencemæssige årsager, og afvigelser der skyldes grænser for, hvad der i praksis kan lade sig gøre.

¹ Når der i det følgende tales om undervisningsplanen, refereres der til den fra oktober 1989 (Justitsministeriet). Den nye undervisningsplan fra primo 1996 var endnu ikke trådt i kraft på konference-tidspunktet.

2 Metode

Indledningsvis belyste RfT forskelle i dumpeprocenter mellem 301 køreskoler i København, baseret på materiale fra 1991-1992, som blev indsamlet af Københavns Politi. (jvf. arbejdsrapport 9/95). Hovedresultaterne her viste, at 40% af alle elever dumpede til den praktiske prøve og 22% af alle elever til den teoretiske prøve første gang.

Samlet havde de meget små køreskoler (under 35 elever i løbet af året) højere dumpeprocenter end de større køreskoler både ved de teoretiske prøver og ved de praktiske prøver. Der var dog især en stor variation i dumpeprocenter blandt de små køreskoler, hvilket skyldtes det statistisk usikre ved at bruge tallene herfra. Hos de større køreskoler (100 elever eller derover i løbet af året) fandt man signifikante forskelle imellem de enkelte skoler, hvilket kunne tyde på forskelle i undervisningen for disse køreskoler vedkommende. Der var ingen signifikant sammenhæng mellem dumpeprocenterne for de teoretiske og de praktiske prøver.

Efter denne kvantitative belysning af dumpeprocenterne ønskede man at gå mere i dybden med problemstillingen vedr. køreskolernes undervisning ved at holde en konference med kørelærere. Tilsvarende konference-modeller er tidligere blevet anvendt i RfT-projekter f.eks. "Færdselslære i skolen - omfang, indhold og vilkår" (notat 4/1983, RfT). I den undersøgelse indbød man færdselskontaktlærere til at deltage i en tre-dages-konference, hvor man via gruppediskussioner fik indblik i en række forhold i færdselsundervisningen i grundskolen.

En begrænsning ved konference-modellen er, at det på baggrund heraf ikke er muligt at angive omfanget af forskellige procedurer i undervisningen præcist. Mulighederne ved fremgangsmåden består derimod i, at man i højere grad kan få afdækket, hvilke problemer det egentlig handler om: Hvor er det præcist, at det halter i køreskolernes håndtering af undervisningsplanen. Ved at tage udgangspunkt i kørelærernes egne oplevelser får man et bredere, mere virkelighedsnært billede af problemstillingerne. Konferencen giver et rent kvalitativt indblik i køreundervisningens faktiske indhold, vilkår m.m. Dens resultater skal udgøre beslutningsgrundlaget for, om en mere omfattende undersøgelse af køreskolerne bør igangsættes.

For at afholde en konference af denne art var der flere forhold, der skulle afklares først. For at komme godt fra start blev det på et tidligt tidspunkt besluttet at inddrage de tre kørelærerforeninger, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening og Danske Kørelæreres Landsforbund, i det indledende planlægningsarbejde. To formænd og en stedfortræder for en formand deltog i nogle møder og var med til at pege på centrale emner, som kunne diskuteres på konferencen.

Herefter skulle RfT dels have kontakt til kørelærere, som var interesserede i at deltage, dels skulle konferencens form og indhold fastlægges. Konferencen fandt sted på Svendborg Vandrerhjem d. 2.-3. november 1995.

2.1 Kørelærere i tale

For at opnå kontakt til kørelærere annoncerede RFT konferencen i de tre kørelærerforeningers medlemsblade samt via berammelseskontorerne. På denne måde kunne man også få fat i kørelærere, som befinder sig uden for foreningssammenhæng. Kørelærerne skulle tilmelde sig konferencen med få oplysninger om sig selv og havde i øvrigt mulighed for på tilmeldingsblanketten at pege på emner, som de gerne ville diskutere på konferencen. Annonceringen fandt sted efter sommerferien 1995, dvs. i rimelig god tid inden konferencens afholdelse.

Det blev med andre ord kun kørelærere, som var særligt motiverede for at diskutere projektets problemstilling, som deltog. Ved at satse på denne form for deltagelse får man ganske vist ikke et repræsentativt udvalg af kørelærere. Til gengæld opnår man kontakt til specielt engagerede lærere. Disse formodes såvel at have forholdt sig til undervisningsplanen som at have et detaljeret indblik i, hvor undervisningsplanen i praksis ikke lader sig gennemføre, hhv. at have gode idéer til tilrettelæggelse af undervisningen.

I alt tilmeldte 76 kørelærere sig, og da deltagerantallet på forhånd var blevet sat til 50, blev det nødvendigt at give afslag til nogle af lærerne. Udvælgelsen foregik under hensyntagen til at få en rimelig repræsentation mht. køn, alder, geografisk placering, antal års erfaring som kørelærer samt køreskolestørrelse. I **bilag 1** fremgår det, hvorledes fordelingen var for disse variablers vedkommende.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at man ved hjælp af et åbent spørgeskema til de kørelærere, som fik afslag, gav alle mulighed for at give deres mening til kende. Det åbne spørgeskema fra de ikke deltagende kørelærere vil blive behandlet i et afsnit for sig. Til de kørelærere, som skulle deltage, sendte man på forhånd en beskrivelse af projektets baggrund og formål samt en oversigt over hovedområderne således, at deltagerne kunne få en idé om, hvilke emner der gerne skulle diskuteres.

2.2 Konferencens indhold

Konferencens indhold og struktur fremgår af **bilag 2**. I fem gruppesessioner skulle følgende hovedemner diskuteres:

- undervisningsforløbet på manøvrebaserne,
- den teoretiske undervisning, herunder koblingen mellem teori og praksis,
- den praktiske undervisning,
- de køretekniske kurser og
- en række overordnede problemer.

Under konferencen blev der arbejdet i grupper, som skulle bestå af kørelærere samt en enkelt referent fra RfT. Referenten skulle have en såkaldt checkliste med de emner, som skulle diskuteres igennem. I bilag 3 ses disse checklister for de fem sessioner. Først og fremmest var der formuleret disse hovedspørgsmål, som skulle gå igen i alle fem sessioner:

- Hvad bliver der konkret gjort i undervisningen?
- Hvad gør man ikke? - Hvorfor ikke?
- Hvordan oplever kørelærerne elevernes udbytte?
- Hvordan oplever kørelærerne de praktiske vilkår for deres køreundervisning? Herunder: Hvilke muligheder og begrænsninger findes der i undervisningsplanen?
- Hvilken rolle spiller den indbyrdes konkurrence mellem køreskolerne?
- Hvor meget "snydes" der - af nødvendighed? Af profithensyn?
- Hvilke idéer til løsninger på problemerne kan findes?

Listerne var desuden delt op i overordnede emner og mere specifikke emner for hver session.

Det var blevet aftalt og forberedt, at samtlige gruppediskussioner skulle optages på bånd. At have en båndoptager ved sådanne gruppediskussioner medfører, at referenten kan være mere tilstedeværende f.eks. med øjenkontakt til deltagerne. Denne fremgangsmåde blev fundet mest hensigtsmæssig i denne sammenhæng. Et af alternativerne til denne fremgangsmåde ville have været at skrive alt det sagte op undervejs i stikordsform, men dette ville være blevet væsentligt mere upræcist og have vanskeliggjort evt. indgreb, hvis diskussionerne skulle løbe af sporet.

Generelt lod referenten gruppen styre diskussionen selv med enkelte justeringer undervejs, hvis diskussionen f.eks. kom til at dreje sig om enkeltstående sager. At grupperne selv fik lov til at styre store dele af diskussionerne, afspejles også i det forhold, at vægten er lagt på forskellige emner i de forskellige grupper. Man tilstræbte at få afdækket **det almene** ved køreskolerne håndtering af undervisningen.

Grupperne, som der var fire af, var delt op efter, om man havde været kørelærer, før uddannelsen blev lavet om eller ej (yngre eller ældre kørelærere), og efter hvilken størrelse køreskole man kom fra (enmandsskoler eller større køreskoler):

- Yngre kørelærere fra enmandskøreskoler;
- Yngre kørelærere fra større køreskoler;
- Ældre kørelærere fra enmandskøreskoler;

- Ældre kørelærere fra større køreskoler.

Denne opdeling var foretaget ud fra en formodning om, at der kunne være særlige vilkår og holdninger, der gjorde sig gældende i hver af disse grupper.

Oprindeligt var det planlagt at have en særlig gruppe, der diskuterede forholdene i København, hvor man på forhånd havde en formodning om, at problemerne var størst. Dette måtte desværre opgives pga. sygdom blandt referenterne.

Som referenter fungerede følgende fra RfT: Kirsten Schou-Jensen, Niels Helberg, Elise Baun Nielsen og Gitte Carstensen.

2.3 Bearbejdning af konference-materialet

Ved hjælp af båndoptagelserne blev der efter konferencen udfærdiget omfattende udskrifter af, hvad der var blevet sagt i de fire grupper i de fem sessioner. Hver referent tog sig af sin egen gruppe. For at sikre en korrekt forståelse af kørelærernes diskussioner blev der herefter dobbeltchecket således: Der blev lyttet til sessionerne en gang til, denne gang af en anden person end referenten selv, samtidig med at indholdet i udskrifterne blev checket.

Herefter blev indholdet fra sessionerne systematiseret og beskrevet. Konferencens opbygning er blevet fulgt i rapporten med separate referater om de 5 hovedemner², og kortfattede sammendrag af hvert referat blev udarbejdet. De fem referater samt sammendrag blev sendt ud til de deltagende kørelærere, som herigennem fik mulighed for at checke RfT's forståelse af diskussionernes indhold. Med forståelse menes der, om dét, der blev snakket om i de forskellige sessioner, var blevet opfattet korrekt af RfT.

I det sidste diskuterende og konkluderende kapitel blev essensen af referaterne uddraget og fortolket. Denne fortolkning er RfT's alene og blev ikke sendt til kørelærerne til gennemsyn.

2.4 Spørgeskema til de ikke-deltagende kørelærere

Der blev som nævnt sendt spørgeskemaer til de ikke-deltagende kørelærere for at prøve at sikre, at man ved udvælgelsen af kørelærere til konferencen ikke afskar sig fra væsentlig viden. Spørgeskemaet lagde op til, at kørelærerne med egne ord skulle formulere de tre vigtigste problemer med under-

² Bearbejdningen er foregået på en sådan måde, at alt, hvad der er blevet sagt om f.eks. manøvrebaserne, er blevet præsenteret i kapitlet om manøvrebaserne - uagtet at manøvrebaserne f.eks. er blevet diskuteret under emnet om de køretekniske kurser. Dvs. kapitlerne er ikke at opfatte som referater af sessionerne, men er netop emnebestemte.

visningsplanen samt de tre bedste løsninger til problemerne. Otte ud af ca. 25 spørgeskemaer kom retur. Eftersom materialet på denne måde er spinkelt, kan oplysningerne herfra ikke bruges deltageret. Til gengæld kan det fastslås - og dette er måske det vigtigste - at de ikke-deltagende kørelærere gav udtryk for nøjagtig de samme problemer og løsninger, som havde været til debat under konferencen. Der kom med andre ord ikke nye perspektiver frem i lyset.

2.5 Læsevejledning

Beskrivelsen af resultaterne er i denne rapport delt i to. I første del af rapporten finder man sammendragene af referaterne samt RFT's diskussionskapitel, der indeholder en opsummering af de væsentligste problemstillinger og forslag til foranstaltninger. I rapportens anden del står de egentlige referater om hvert enkelt emne, hvor man kan finde mere udførlige beskrivelser af problemstillingerne, sådan som de fremstilledes på konferencen.

3 Køreuddannelsens indhold og organisation

Inden beskrivelsen af resultaterne vil det være hensigtsmæssigt med en kort beskrivelse af køreuddannelsens indhold og organisation.

I undersøgelsen nævnes en række instanser, som på forskellig vis er involveret i arbejdet med køreuddannelsen til personbil. Oplagt er naturligvis køreskolerne, som drives som større eller mindre virksomheder. Der er tradition for, at kørelærerhvervet hører til blandt de liberale erhverv i Danmark. Sat over for køreskolerne er eleverne, som fungerer som køreskolernes kunder. Hertil kommer de prøvesagkyndige fra politiet, hvis rolle det er at kontrollere ved såvel de teoretiske som de praktiske køreprøver. De formelle afgørelser mht. køreuddannelsen træffes af Trafikministeriet/Færdselsstyrelsen.

Ifølge Kørekortbekendtgørelsen skal køreundervisning til personbil gennemføres i overensstemmelse med Bekendtgørelse om undervisningsplan for køreuddannelsen til almindelig bil (kategori B). Som bilag til denne bekendtgørelse foreligger en meget detaljeret undervisningsplan, der skal danne grundlag for tilrettelæggelsen af køreundervisningen. Undervisningsplanen gør nøje rede for uddannelsens formål og for de delmål, eleven skal nå inden for de enkelte øvelser i planen. Formålet med uddannelsen er ifølge undervisningsplanen følgende:

- *at give eleverne indsigt i og forståelse for de farer og vanskeligheder, de som motorførere møder i færdslen, samt give dem viden om de færdselsregler og andre lovbestemmelser, der har betydning i denne forbindelse.*
- *at give eleverne et sådant kendskab til køretøjet og dets betjening, at de kan konstatere opståede mangler af betydning for sikkerheden.*
- *at give eleverne forståelse for de grundlæggende menneskelige forhold, der har indflydelse på kørefærdigheden, således at de fuldt ud kan udnytte deres evner og i fornødent omfang modvirke almindelige menneskelige begrænsninger.*
- *at give eleverne færdighed i at bedømme færdslen kritisk og føre køretøjet uden fare for sig selv og andre.*
- *at bidrage til, at eleverne bliver hensynfulde og ansvarsbevidste motorførere.*
- *at give eleverne viden om og forståelse for de svage trafikanters situation, særlig i forholdet til den motoriserede færdsel.*

Som det fremgår indgår der mange andre emner i uddannelsen end blot indlæring af færdselslovens bestemmelser. Alle disse emner er nøjere beskrevet i undervisningsplanens delmål. Centralt står risikolæren - læren om, hvordan man bedømmer færdselssituationerne og mulige risikoforhold i trafikken.

I Kørekortbekendtgørelsen fastslås det, at den teoretiske og praktiske undervisning skal integreres og skal følge undervisningsplanens afsnitsopdeling. Undervisningsplanens pædagogiske principper er, at eleven hele tiden skal føres fra lettere til sværere øvelser, og at den teoretiske og praktiske undervisning samordnes, således at eleven så vidt muligt modtager den teoretiske undervisning i et emne kort forud for den praktiske undervisning i samme emne.

Som et led i princippet om at gå fra det lette til det svære skal den praktiske undervisning ifølge undervisningsplanen starte på en lukket øvelsesplads. Formålet hermed er, at "give eleven færdighed i at beherske bilen ved lave hastigheder under udførelsen af manøvrer, der forekommer i den almindelige færdsel" i en situation, hvor der ikke er anden trafik at tage hensyn til.

Den praktiske undervisning i øvrigt er således bygget op, at man starter med øvelser i igangsætning, ligeudkørsel og standsning, hvorefter man går videre med ukomplicerede højre- og venstresving, ligeudkørsel i enkle kryds osv., indtil man via øvelser af stadig stigende sværhedsgrad når ind i den komplicerede bytrafik.

Til sidst i uddannelsen indgår øvelser på køreteknisk anlæg såvel på tør som glat bane. Formålet hermed er dels at give eleven et sådant kendskab til grundlæggende fysiske forhold vedrørende bilkørsel, at det hjælper ham/hende til at forstå betydningen af at tilpasse hastighed, styring og bremsning efter forholdene, dels at give eleven nogen færdighed i at beherske bilen under moderat hastighed i visse kritiske situationer.

Ud over undervisningsplanen foreligger der en lærervejledning, hvor der kortfattet gøres rede for uddannelsens principper og undervisningens tilrettelæggelse. I denne finder man desuden et forslag til lektionsopdeling af det teoretiske og praktiske stof samt en beskrivelse af de vejstrækninger, det vil være hensigtsmæssigt at anvende under undervisningen i de enkelte praktiske øvelser.

Som nævnt trådte en revideret version af undervisningsplanen (og også lærervejledningen) i kraft d. 1. januar 1996. Visse af ændringerne heri har betydning for de emner, der blev taget op på konferencen. Disse vil blive taget op i forbindelse med diskussionen af konferencens resultater.

Udarbejdelse og revision af undervisningsplaner og lærervejledninger til køreuddannelsen foretages af Færdselsstyrelsen.

Køreprøven til personbil består af en teoretisk og en praktisk del og afholdes af prøvesagkyndige fra politiet. Den teoretiske prøve består af lysbilledserier, og besvarelsen består i afkrydsning af ja- og nej-svar på et ark papir. Den praktiske prøve har en varighed af ca. 30 min. og består ud over kørsel i en stikprøvevis kontrol af bremses, styretøj eller lignende.

Kørelæreruddannelsen varetages af private kørelærerskoler. For at kunne etablere en kørelærerskole skal man være uddannet kørelærer samt have gennemgået et weekend-kursus afholdt af Færdselsstyrelsen. Som grundlag

for kørelæreruddannelsens indhold blev der i 1993 udgivet en undervisningsplan. En revision af denne blev igangsat i foråret 1997. Kørelærerprøverne består dels - et stykke inde i uddannelsen - af en skriftlig forprøve i undervisningsplanens indhold og opbygning og af den endelige teoretiske og praktiske prøve, hvor aspiranten ud over egen viden og kørefærdighed skal demonstrere såvel teoretisk og praktisk undervisningsfærdighed. Kørelærerprøverne afholdes af politi og bilinspektion i forening.

4 Sammendrag af diskussionerne

I de følgende bringes sammendragene af diskussionerne om konferencens emneområder: Manøvrebanelen, teoriundervisningen, den praktiske undervisning, de køretekniske kurser og de mere generelle spørgsmål.

4.1 Manøvrebanelen

holdningen til manøvrebanelen	De fleste af kørelærerne på konferencen var af den opfattelse, at idéen med manøvrebanelen er god, og at eleverne klart bliver mere trygge ved at starte den praktiske undervisning her frem for på almindelig vej. Selv om kørelærerne var positive over for manøvrebanelen, er der dog noget i undervisningsplanen, som med fordel kunne ændres.
varigheden af manøvrebanelenforløbet	Et centralt spørgsmål i forbindelse med brugen af manøvrebanelerne var, i hvor lang tid de forskellige kørelærere underviser på manøvrebanelen, samt hvordan de udformer forløbet der. I undervisningsplanen anbefales det at bruge mellem 3 og 5 timer på manøvrebanelen. Der blev nævnt lige fra blot 20 minutter til 7-8 timer for elever, som havde særlig vanskeligt ved at lære den grundlæggende teknik ved bilkørsel. Den generelle tendens syntes dog at være, at kørelæreren opholder sig på banen et sted mellem 2 og 4 timer og oftest med mindst 2 elever ad gangen.
indbyrdes konkurrence	Pga. efterspørgslen efter manøvrebaneler og den knivskarpe priskrig i København synes det særligt at være her, at det kniber med at skabe solide tidsmæssige rammer om manøvrebanelenforløbet. Det blev dog nævnt, at de københavnske tilstande er ved at brede sig. Som begrundelse for meget korte undervisningsforløb på manøvrebanelerne blev der peget på konkurrencen. Kører man med fast pris for manøvrebanelen, vil et kort forløb være økonomisk fordelagtigt.
hvor mange elever ad gangen?	Det er meget vanskeligt at vurdere den reelle undervisningstid, når kørelæreren underviser flere elever end én ad gangen. Der blev nævnt fra blot en enkelt elev til fire-fem ad gangen. Problemet med at have flere elever samtidig er bl.a. de store forskelle i elevernes færdigheder. Der blev endvidere givet eksempler på kørelærere, som lod eleverne deles om bilerne, hvilket yderligere forkorter den reelle undervisningstid. Derudover afhænger meget af, om kørelæreren underviser alene eller sammen med andre kolleger, hvor mange biler der er til rådighed, om der undervises i bilen eller via radio m.m.
elevens forpligtelser	Et problem for undervisningen på manøvrebanelen er elevernes forpligtelser i forhold til arbejde, skolegang o.lign. Flere kørelærere påpegede det vanskelige i at få eleven til at besøge banen flere gange, hvorfor manøvrebaneler timerne tit blev taget i store klumper, hvor eleven til sidst er kørt fuldstændig træt. Men der er ikke udpræget stolthed over denne måde at håndtere det på. Nogle af kørelærere er opmærksomme på, at blot en enkelt øvelsetime gør eleverne særdeles udmattede, og at de på den måde ikke får det fulde

udbytte af forløbet. Visse elevers forestilling om, at jo hurtigere man kan gennemføre øvelserne, jo bedre må man være til at køre bil, præger også baneundervisningens varighed.

prisniveau	Mht. pris-niveauet synes der specielt i København at være problemer, idet priserne forsøges presset så langt ned som muligt. Priserne var i øvrigt vanskeligt sammenlignelige, og der kan ikke gives et billede af det generelle niveau.
køreskolernes størrelse	Køreskolens størrelse var heller ikke uden betydning for, hvorledes undervisningen foregår. De større køreskoler har den fordel, at de lettere kan samle flere elever sammen til et hold, som kan undervises samtidig på manøvrebanen, og dermed opnå økonomisk gevinst. De mindre skoler derimod har ikke råd til denne fremgangsmåde: Hvis eleverne skal vente på at kunne komme i gang, søger de hellere andetsteds hen. Derfor er de mindre køreskoler nødsaget til at køre med få elever ad gangen, og dermed mister de den økonomiske fordel.
transport til banen	Generelt ser det ud til, at eleverne selv transporterer sig til banerne, eller at kørelærerne afhenter dem som passagerer.
rækkefølge af øvelser	<p>Mht. rækkefølgen af øvelserne blev der på den ene side klart givet udtryk for, at undervisningsplanen også på dette område ganske simpelt skal overholdes. På den anden side var der også fortalere for, at rækkefølgen skulle være lidt mere op til kørelærerens eget skøn i forhold til de konkrete elever og til situationen på banen. Så længe princippet om at gå fra de lette øvelser til de svære bevares.</p> <p>Nogle konkrete øvelser blev diskuteret, og i visse tilfælde skinnede det igennem, at der er en tilbøjelighed til at springe nogle øvelser over. Dette kunne skyldes, at kørelærerne ikke er helt klar over formålet med disse øvelser. Konkret var man af den opfattelse, at man lige så godt kunne finde en stille vej længere inde i uddannelsen og træne det der, eller også syntes man, at disse øvelser generelt var for svære på dette tidlige tidspunkt i undervisningen.</p>
sjusk med øvelser	En del kørelærere var af den overbevisning, at et dårligt forløb på banen, hvor der sjuskes med gennemgangen af øvelserne, giver bagslag uden for banen. Flere nævnte, at det ofte kommer til at koste eleven mere, end hvis tingene var blevet gjort ordentligt på banen.
syn på elever	Der var også vidt forskellige syn på eleverne. Nogle kørelærere ønskede klart at tage eleven i hånden fra starten, mens andre i højere grad gav eleven lejlighed til på egen hånd at arbejde inden for manøvrebanens trykke, fysiske rammer. Som oftest synes eleverne at få lov til at sidde alene i bilen i hvert tilfælde på et eller andet tidspunkt på manøvrebanen. Muligvis forekommer det hyppigere i provinsen, at kørelæreren ikke er med i bilen.
banens eller egen bil?	Man syntes hyppigere at benytte sig af banens biler under manøvrebaneundervisningen, men visse kørelærere brugte dog deres egne biler. Mht. faste instruktører på manøvrebanerne nævnte kørelærerne generelt ikke noget om,

at der er andre, som varetager instruktionsopgaven på manøvrebanelen end dem selv.

banens fysiske beskaffenhed

En del af kørelærerne havde gode erfaringer med manøvrebaneler, som er delt op i rigtige små veje, og hvor der er mulighed for at lade eleverne køre i hver sin del af banen. Kegler alene var ikke gode nok især ikke ved parkeringsmanøvrer. Steder, som ikke opfylder de fysiske krav til manøvrebanelerne (bredde, længde og overflade-materiale), bør checkes og laves bedre.

løsninger på problemerne

Mht. løsninger på problemerne med manøvrebanelerne ønsker kørelærerne mere kontrol med det, der foregår på banen, eller bedre økonomiske rammer om baneforløbet, som kan være med til at bløde den hårde konkurrence op. Såvel eleverne som kørelærerne selv skal have bedre information. Eleverne bør vide mere om formålet med manøvrer-øvelserne, da de herigennem i højere grad vil kunne forstå, at det er penge godt givet ud. Kørelærerne bør i større udstrækning forberedes på de særlige krav, der stilles, når man skal instruere elever på manøvrerbanen.

4.2 Den teoretiske undervisning

teorihold

De fleste af de tilstedeværende kørelærere tilkendegav, at de forsøger at leve op til undervisningsplanens krav og starter teoriundervisningen i hold. Konkurrencen mellem køreskolerne betyder dog, at man ikke altid overholder holddannelsen lige strengt - man ønsker ikke, at eleverne skal gå til en anden køreskole, hvis der er ventetid på at starte. Visse steder tillader man elever at starte et stykke inde i forløbet, og andre steder kan de springe lidt mellem holdene, så rækkefølgen af teorilektionerne ikke altid overholdes ifølge undervisningsplanen. Nogle få af de deltagende kørelærere fortalte, at de slet ikke forsøger at lave hold, der følges ad, men blot lader eleverne starte, når de henvender sig i køreskolen (karussel-teori).

elevers fravær

Et problem er elevers fravær fra en eller flere teoritimer, så de ikke har fået den teori, der ligger til grund for deres praktiske kørsel. En del af kørelærerne forsøgte dog at give eleverne den manglende teorividen ad anden vej f.eks. ved at låne videoer ud eller undervise kort i bilen.

koordination af teori og praksis

Medens mange kørelærere altså starter med at koordinere teori og praksis, bliver overensstemmelsen mellem teori og praksis typisk mindre og mindre undervejs i undervisningsforløbet. Dette skyldes flere ting f.eks. elevers fravær og forholdsvis for meget teoristof i starten af forløbet. Men det har også at gøre med, at eleverne er forskellige, hvilket betyder, at de gør fremskridt med meget forskellig hastighed i den praktiske undervisning. Det betyder alt i alt, at nogle elever først kommer til de senere praktiske lektioner forholdsvis længe efter, at det teoretiske stof herom er blevet gennemgået.

karussel-teori

Den mindre del af de tilstedeværende kørelærere, der praktiserede karussel-teori, kunne selvfølgelig ikke koordinere teori og praksis efter undervisningsplanen. Disse kørelærere henviste dels til konkurrencen om eleverne mellem køreskolerne, dels til elevernes forskellige og eventuelle fravær

fra dele af undervisningen som begrundelse for at undervise i teori på denne måde. Nogle af dem mente heller ikke, at holddannelse var en pædagogisk nødvendighed.

samme kørelærer i teori og praksis?	Det er ikke altid samme kørelærer, der underviser i teori og praksis. På køreskoler med flere kørelærere foregår teori og praksis ofte separat, og mange enkeltkørelærere samarbejder med hinanden, således at de skiftes til at køre teorihold, så tilstrækkeligt store hold kan dannes ofte nok. Dette lærerskift blev ikke opfattet som et problem, så længe den lærer, der kører med eleven, holder sig ajour med, hvor langt han/hun er nået i teorien.
teorikursets længde	Teorikursernes længde er af meget forskellig varighed. Hyppigt nævnes timaltal omkring 15-25 timer. Flere steder kan eleverne få lov at gå teorien igennem flere gange, hvis de har lyst, eller ud over teorien komme på bestemte tidspunkter, der er sat af til evaluerende prøver ³ .
indstilling til teori-prøve	Beslutningen om, at en elev skal op til teoriprøve kan ske ud fra kørelærere-rens vurdering af eleven. I en del køreskoler baserede denne sig på elevens resultater ved evaluerende prøver. Det overlades tilsyneladende sjældent fuldstændig til eleverne at bestemme, om de vil til prøve, men omvendt er der også flere kørelærere, der lader eleverne gå op, hvis de insisterer kraftigt.
ventetid ved teori-prøven	En væsentlig ydre faktor, når det gælder teoriprøvetidspunktet, er den ret lange ventetid, der flere steder er i forbindelse med teoriprøven. Det betyder, at kørelæreren må indstille eleven til teoriprøve, længe inden eleven er klar, hvilket kan give problemer med tilrettelæggelse af undervisningen, og eleven får måske lov at gå til teoriprøve, selv om han/hun ikke er blevet klar på prøvetidspunktet, fordi en ny prøveberamning vil medføre alt for lang ventetid.
emnernes rækkefølge	Rækkefølgen i undervisningsplanens emner var genstand for en del kritik. Bl.a. synes flere, at "vigepligter" ligger for langt henne i forløbet. Tilsvarende gælder rundkørsler, som det efterhånden kan være svært at undgå ret tidligt i den praktiske kørsel. Endvidere ligger der en uforholdsmæssig stor del af teorien, før man når til øvelser på vej, hvilket betyder, at det varer længe, før eleverne kommer ud at køre - og så skal man til gengæld have meget fart på med den praktiske undervisning i den sidste del af forløbet, hvis man skal følge med teoriundervisningen. En rokering af nogle af de teoretiske kapitler til et senere tidspunkt blev foreslået. Hertil kom en tilbagevendende diskussion af, i hvilken udstrækning undervisningsplanens emnerækkefølge i det hele taget bør være fuldstændig bindende for undervisningen.
særlige begreber	Visse begreber i undervisningsplanen blev fremhævet som problematiske f.eks. "vejens udstyr", "vejens omgivelser" o.lign. Det er især brugen af

³ Med evaluerende prøver menes der prøver i teoriundervisningen, som forbereder eleven til selve teoriprøven.

dem i de evaluerende prøver og teoriprøverne, der giver vanskeligheder. Enkelte mente, at der i planen bliver gjort for lidt ud af færdselstavler.

evaluerende prøver Alle benyttede sig af evaluerende prøver i undervisningen, men i ret varierende grad, både hvad angår antallet af evaluerende prøver og måden, de bruges på. Det blev kritiseret, at disse prøver har en alt for fremtrædende plads i undervisningen i visse køreskoler, og at der generelt er mange kørelærere, der kører meget prøveorienteret undervisning. Flere af de tilstedeværende mente, at man i højere grad burde arbejde henimod en holdningspåvirkning af de unge i stedet for blot at arbejde for, at de består teoriprøven.

teoriprøven Det blev fremhævet af flere, at teoriprøverne er så specielt formulerede, at man må bruge meget tid på at lære eleverne sproget i dem frem for at lære dem selve teorien. Der var desuden ønsker fremme om, at der bliver foretaget en vægtning af spørgsmålene i prøverne, og det blev kritiseret, at der ikke er kommet så mange prøver som lovet. Fra nogle sider blev det foreslået at overføre prøverne til film/CD-ROM, da man så bedre ville kunne skildre forløbet i trafiksituationerne.

4.3 Den praktiske undervisning

øvelsesstrækninger Diskussionerne af den praktiske undervisning drejede sig i første omgang om udvælgelsen af øvelsesstrækninger til de enkelte øvelser. Mange af kørelærerne giver udtryk for, at de starter den egentlige undervisning på en forholdsvis ukompliceret vejstrækning. Dette viser sig dog at dække over vejstrækninger af ret forskellig sværhedsgrad, da det kan være svært at finde strækninger, der svarer til kravene i lærervejledningen i tilpas nærhed af køreskolen. Det klagede især københavnske kørelærere over. Svære situationer, der måtte opstå for eleven, hvadenten de skyldes, at øvelsesstrækningen er kompliceret udformet, eller at der opstår uventede trafikale situationer, klares ofte ved, at kørelæreren overtager en hel del af kontrollen over bilen. Det blev diskuteret, i hvilken udstrækning en sådan praksis ligger inden for eller uden for undervisningsplanens rammer.

transport til øvelsesstrækninger Det er tilsyneladende ikke særlig hyppigt forekommende, at kørelæreren sætter eleven stævne ved øvelsesstrækningens start. Hente-bringe-princippet bruges i vid udstrækning. Nogle kørelærere transporterer så eleven ud til øvelsesstrækningens start, men en del elever får lov at køre selv. Også her klares svære situationer med hjælp fra kørelæreren. Mange elever får lov at køre hjem selv.

Efter de første 2-3 lektioner er det normalt, at eleven får lov at køre selv til øvelsesstrækningerne.

En mindre del af kørelærerne udvælger ikke på forhånd strækninger til øvelseskørslen, men starter blot der, hvor eleven bliver hentet, også selv om dette sker inde i byen. De oplever det ikke som et problem at køre inde i byen med eleven - heller ikke i de første timer. Begrundelsen for at gøre det kan

være, at det er for svært at finde egnede strækninger, eller at de ikke mener, at det er pædagogisk nødvendigt at gøre det anderledes.

problemer i landområder	Hvor kørelærerne i de store byer af og til har svært ved at finde ukomplicerede vejstrækninger, har kørelærerne på landet det modsatte problem: Det er svært at finde tilstrækkelig meget kompliceret trafik til de senere øvelser. Foregår den praktiske prøve så tilmed fra et lille prøvested, får disse elever kørekort uden at have prøvet rigtig tæt bytrafik, hvilket en del af kørelærerne fandt problematisk.
motorvejs- og mørkekørsel	Der var en del kritik af, at motorvejskørsel i nogle køreskoler foretages alt for tidligt og/eller har alt for kort varighed og variation. Mørkekørsel fandt man problematisk i sommerperioden, hvor man skal køre meget sent for at få det tilstrækkeligt mørkt, og på det tidspunkt er der ikke megen anden trafik at blænde ned og op i forhold til. Der er heller ikke mange at overhale, og overhalinger såvel i dagslys som mørke vanskeliggøres af, at kun få medtrafikanter kører langsommere end hastighedsgrænserne. Nogle køreskoler praktiserer - evt. i samarbejde med andre - at sende flere skolevogne ud og lade dem overhale hinanden.
placering af mørke- og motorvejskørsel	Der var forslag fremme om at give tilladelse til, at man venter med mørke- og motorvejskørsel til efter teoriprøven, da forløbet af den praktiske kørsel før teoriprøven er meget presset. Dette skyldes dels, at en forholdsvis stor del af teoristoffet ligger før øvelserne på vej, og dels at der ofte er lang ventetid på den praktiske prøve. Det betyder, at man må "gemme" en del af de praktiske timer til efter teoriprøven, og at de praktiske øvelser mange gange må jappes igennem, for at man kan leve op til kravet om, at alle øvelser (undtagen køretekniske øvelser) er gennemgået før teoriprøven.
prøveorienteret undervisning	Prøveorienteret undervisning findes også i den praktiske undervisning, men synes ikke at være af så stor betydning, som når det drejer sig om teoriundervisningen. Den består f.eks. i, at man i den sidste del af undervisningsforløbet koncentrerer kørslen i det område, hvor prøven skal foregå, eller at man fokuserer på bestemte svære kryds o.lign., som man har erfaring for, at de sagkyndige lader indgå i prøven.
antal praktiske timer	Det antal praktiske timer, som man giver eleverne, svinger selvfølgelig meget bl.a. på grund af elevernes forskellighed. Men det blev også kritiseret, at visse køreskoler prøver at spise eleverne af med et meget lille timetal. Elevernes holdning er ofte den, at det gælder om at køre så få timer som muligt. Dette gør det svært at overbevise dem om, at flere timer er nødvendige, og af konkurrencemæssige årsager kan man blive tilbøjelig til at slå lidt af på kravet om flere timer. På den baggrund var en del kørelærere, der ønskede, at der blev fastsat et ikke for lavt obligatorisk mindste-timetal for den praktiske undervisning. Det ville give mere ro til at give en god og varieret undervisning.
indstilling til praktisk prøve	Beslutningen om, at en elev skal op til praktisk prøve, bliver som regel taget i samråd mellem elev og lærer. Der er tilsyneladende forskellig praksis, når en elev insisterer på at komme til prøve mod kørelærerens ønske. Nogle lader dem gå op vel vidende, at de nok vil dumpe. Andre kørelærere nægter

det, selv om det kan betyde, at man mister eleven. Metoder til at påvirke en elev til alligevel ikke at gå op blev diskuteret. Et eksempel herpå var at køre en ekstra kritiserende køretime med eleven. I tilfælde, hvor elever var gået op til prøve uden kørelærerens anbefaling, blev der givet eksempler på, at man giver den prøvesagkyndige et tip om det, så han bliver særligt på vagt.

ventetid ved prøven Ventetiden ved den praktiske prøve kritiseredes, da det er umuligt på forhånd at vide, om eleven vil være klar til prøve på det pågældende tidspunkt. Det kan også betyde, at nogle elever ikke afmeldes, selv om de strengt taget ikke er helt klar, fordi de ellers får en ny lang ventetid.

4.4 Køretekniske kurser

holdningen til køreteknisk kursus Generelt giver de fleste af kørelærerne udtryk for en positiv holdning til det køretekniske kursus, idet kurset iflg. disse i de fleste tilfælde opfylder sit formål ved at give eleverne en fornemmelse af fysiske begrænsninger ved bilkørsel på såvel tør som glat bane. Og efterfølgende bliver de bedre biler. De forholdsvis få, negative røster, som alligevel findes i materialet, giver udtryk for, at effekten af de køretekniske kurser er tvivlsom, idet en konkret, hensigtsmæssig reaktion ikke nødvendigvis overføres til almindelig vej.

hvornår sendes elever på kursus? Hvornår i undervisningsforløbet eleven kommer på køreteknisk kursus, sker ud fra en generel forestilling om, at eleven skal være "god nok." De fleste gav udtryk for at lægge kurset sent i undervisningsforløbet. Nogle lagde det lidt før slutningen således, at eleven har nogle timer til at vænne sig til almindelig kørsel igen.

Andre prøver så vidt muligt at lægge kurset i sidste øjeblik før den praktiske køreprøve for på den måde at sikre sig, at eleverne er så gode til at køre bil som muligt, når de kommer til kurset. Nogle kørelærere fortalte, at det kunne ske, at elever kom lidt for tidligt op, hvis et hold skulle fyldes op. Problemet med at sende eleverne for tidligt på køreteknisk kursus mentes at være blevet mindre. Dog sker det stadigvæk evt. især knyttet sammen med en samlet pris for kørekortet.

antal elever ad gangen Hvad antallet af elever pr. hold angår, stiller nogle anlæg krav om et bestemt antal elever ad gangen. Det blev nævnt, at det så kunne være et problem for mindre køreskoler at samle elever nok. Andre steder er der en mere fleksibel holdning, så kørelærerne inden for visse rammer selv kan komme med det antal elever, de ønsker. Den hyppigst anvendte holdstørrelse synes at være 6 elever pr. kørelærer, men der blev nævnt helt op til 12. Benyttes banens instruktører, er der selvfølgelig bedre mulighed for at sende enkelte elever på kursus ad gangen.

hvem underviser - kørelærer eller instruktør? Mange af kørelærerne angav selv at undervise eleverne på køreteknisk anlæg, men det er også hyppigt, at en fasttilknyttet instruktør tager sig af eleverne. En del kørelærere - og også instruktører - blev ikke fundet dygtige

nok til at undervise på banen. Der var generel enighed om, at alle bør have en instruktøruddannelse.

Det blev fremhævet mht. selv at instruere, at der på den ene side er en styrke i, at man kender eleven godt og dennes stærke og svage sider. På den anden side kan det virke mere professionelt med en fremmed, som i højere grad kan tilrettelægge undervisningen uden at have forudfattede meninger om den enkelte elevs stærke og svage sider, hvilket kan være en fordel.

varigheden af kurset	Hvad angår antal timer på anlægget nævntes 4 timer ad gangen hyppigt - evt. 6 timer, hvis der mangler biler til nogle elever. Nogle køreskoler afholder heldags køretekniske kurser pga. afstanden til det køretekniske anlæg.
reel undervisnings-tid	I en af grupperne diskuterede man meget reel undervisningstid, herunder ventetiderne imellem hver øvelse, som naturligt bliver længere, jo flere elever man lader køre på holdet. Nogle kørelærere var inde på betydningen af at have faste hastighedsregler for kørslen på vejen tilbage til startstedet, men at der stadigvæk er en øvre grænse for, hvor mange elever man bør have ad gangen.
elevernes udbytte	Elevernes udbytte blev vurderet både på kort og langt sigt. Eleverne får viden om de fysiske forhold ved kørsel såsom friktion, centrifugalkraft, bremselængdernes sammenhæng med den valgte hastighed etc. og prøver det på egen krop. Hvad høj fart angår, var der straks lidt flere divergerende opfattelser af, om eleverne bliver mere realistiske efter kurset, eller om de tager derfra med en overvurdering af egne evner og færdigheder.
efterbearbejdning af køreteknisk kursus	Nogle kørelærere fremhævede, at det er vigtigt at efterbearbejde de køretekniske kurser, så den viden/erfaring, eleverne får på køreteknisk anlæg, relateres til den almindelige trafik. Man skal snakke med eleverne om forløbet, så køreteknisk kursus ikke bare bliver en "sjov" oplevelse.
rækkefølge af tør og glat bane	Man fandt det afgørende, at eleverne starter på tør bane for derpå at fortsætte på glatbanen for at opnå det fulde udbytte af kurset. Det nævnes, at kørelærerne ikke blot skal overholde bestemmelserne i undervisningsplanen, hvad rækkefølgen af øvelser angår, men også skal vide, hvorfor det er så vigtigt.
øvelser	Spørgsmålet blev rejst, om det burde defineres, hvor mange gange en given øvelse som minimum skal gennemføres. I praksis afsættes der ofte et tidsrum til hver øvelse pga. holdet, som kommer bagefter. Konsekvensen af denne måde at håndtere det på er, at de mindre dygtige elever diskrimineres. Enkelte specifikke øvelser blev fundet irrelevante.
ABS-bremser	Mht. brugen af biler med ABS-bremser på køreteknisk anlæg rejste kørelærerne flere spørgsmål. Hvad betyder overgangen fra en bil med ABS-bremser til en bil uden i den almindelige trafik? Får eleverne en fordrejet oplevelse af hastighedens betydning? De kørelærere, som var med til at diskutere ABS-bremser, syntes enige om, at eleven på kurset skal prøve begge former for bremsesystemer.

Bilerne på banen kan have dækkene slidt forskelligt. Nogle kørelærere udnytter dette ved at lade eleverne bytte biler således, at de gennemgår øvelserne med biler, hvis dæk er slidt på forskellig måde.

løsninger på problemerne

Generelt var der stemning for, at man bør undgå, at kurset bliver lagt for tidligt. Eleverne har ingen glæde af at komme på køreteknisk anlæg, hvis de ikke mestrer almindelig styring, gearskifte og de basale manøvrer. Der efterlystes mere kontrol med selve anlægget f.eks. mht. den rette friktion for glatbanernes vedkommende. Kontrollen kunne også bestå i et slags opsyn med, hvad eleverne egentlig bliver sat til at øve sig i.

Kurset bør opfølges af eleverne, når disse har fået kørekort. Der var ikke enighed om hvornår og hvordan.

4.5 Generelle problemstillinger

Der blev spurgt generelt om, hvordan kørelærerne forholder sig til undervisningsplanen, hvordan den påvirker eleverne, og hvordan man kunne få den til at fungere bedre.

holdning til undervisningsplanen

Flertallet af de tilstedeværende kørelærere var som udgangspunkt positive over for undervisningsplanens indhold, og mange mente, at de unge bliver bedre bilister, hvis man følger den. Det var dog de færreste, der fandt det uproblematisk at efterleve den. Uddannelsesmålene kunne man stort set gå ind for, men man ønskede mere elasticitet i planen, så man bedre kunne tilrettelægge undervisningen under hensyn til den enkelte elev og de lokale trafikforhold. Der var dog store forskelle på, hvor meget elasticitet man ønskede.

En bedre udformning af planen (fysisk udformning og formulering) blev endvidere efterlyst, så den bliver mere håndterlig som arbejdsredskab.

målet med undervisningen

Målet for undervisningen blev ofte knyttet sammen med diskussionen af undervisningsplanen, og mange kørelærere mente, at en holdningsbearbejdelse af de unge er vigtig at arbejde hen imod frem for blot at få eleverne til at bestå prøven. Man var inde på, at holdningspåvirkningen med fordel kan starte langt tidligere f.eks. i skolen.

bedre kontrol med undervisningen

Bedre kontrol med undervisningen var et forslag, der igen og igen dukkede op i diskussionerne. Konkurrencen er stærk, og især i København og andre store byer er der mange overtrædelser af planen. Kontrol er der ikke meget af bortset fra nogle sagkyndige, der af og til spørger eleverne ud, når de kommer til prøve. Undervisningsplanen giver vide rammer for fortolkning, og det var kørelærernes oplevelse, at det resulterer i meget forskelligartede afgørelser, når der er klagesager. Det blev foreslået, at det i højere grad præciseres, hvilke regler der skal følges.

Flere fandt det u hensigtsmæssigt, at det er politiet, der skal foretage kontrollen bl.a., fordi de prøvesagkyndige skal fungere som samarbejdspartnere.

køreprøven som kontrol	<p>Den praktiske køreprøve kan fungere som en slags kontrol på undervisningen, men blev kritiseret en del. Dels er den for kort, og dels er prøverne alt for forskellige. Der er for stor variation fra prøvested til prøvested og fra prøvesagkyndig til prøvesagkyndig. Det blev nævnt af flere, at mange prøvesagkyndige ikke ved nok om undervisningsplanen, og efteruddannelseskurser - gerne sammen med kørelærerne, så man fik et fælles grundlag - blev foreslået. Det blev endvidere diskuteret, om ikke de helt små prøvesteder burde nedlægges.</p> <p>En måde at udvide kontrollen med undervisningen var ifølge nogle at indføre flere prøver i løbet af undervisningsforløbet, herunder f.eks. banepøver og også gerne flere køreprøver i mørke. Enkelte mente til gengæld, at man burde styrke kontrollen med undervisningen meget og så helt afskaffe prøverne.</p>
kørelæreruddannelse og efteruddannelse	<p>Der var et klart ønske blandt konferencens deltagere om at få en bedre grunduddannelse og også mere og bedre efteruddannelse for kørelærere. Især den pædagogiske og psykologiske grundviden bliver der gjort for lidt ud af i kørelæreruddannelsen. Det blev bl.a. foreslået, at man som minimum skulle have et voksenpædagogisk grundkursus, og det blev også diskuteret, om man skulle tilbyde et sådant kursus til allerede uddannede kørelærere. Der burde gøres noget ved de økonomiske vilkår for kørelæreruddannelsen, så man f.eks. kunne få SU. Også muligheden af offentlige kørelærerskoler vandt en del tilslutning.</p> <p>Der bør være flere tilbud om efteruddannelse, hvoraf nogle evt. skal være obligatoriske.</p>
information til kunderne	<p>En væsentlig faktor i vilkårene for køreuddannelsen er kundernes holdning til den. Hverken eleverne eller deres forældre ved nok om køreuddannelsen, og der fokuseres ret ensidigt på prisen på kørekort. For de unge er det mest et spørgsmål om at få kortet og helst på så få timer som muligt, og måden, man får det på, er mindre interessant. Derfor efterlyste kørelærerne mere information til vordende elever og deres forældre om, hvad køreuddannelsen bør indeholde, så de får en basis for at kunne vurdere kvaliteten i de enkelte køreskolers tilbud. Informationen bør være en opgave for de offentlige myndigheder og kan f.eks. ske gennem TV, brochurer o.lign. Udsendelse af en videofilm om køreuddannelsens elementer blev også foreslået.</p>
fjernelse af moms og afgifter	<p>Økonomiske løsninger lå også lige for: En fjernelse af momsen på køretimer og fjernelse/nedsættelse af afgiften på køreskolebilen ville kunne give billigere timepriser og dermed gøre det lettere at give eleverne flere timer. Faste timepriser fastsat af stat eller kommune blev fremsat som et forslag i en af grupperne. Enkelte kørelærere så muligheder i at gøre køreuddannelsen statslig.</p> <p>Generelt efterlyste kørelærerne større respekt for deres arbejde, dels hos kunderne og dels hos myndighederne. Man så fremtidsmuligheder i, at kørelærere blev inddraget i mere samarbejde med andre instanser inden for færdselssikkerhedsarbejdet.</p>

5 Diskussion

I de foregående kapitler er diskussionerne på konferencen blevet refereret, og der er således blevet fokuseret på kørelærernes egne synspunkter på køreuddannelsen, hvordan den foregår, hvordan undervisningsplanen fungerer og hvor problemerne efter deres mening ligger. Det har været en fremstilling, der i nogen grad har været præget af modstridende synspunkter, sådan som det må være tilfældet, når så mange forskellige personer med forskellige forudsætninger diskuterer.

I dette kapitel vil det være forskernes vurdering af det indkomne materiale, der kommer i centrum. Efter en indledende diskussion af metoden vil de problemstillinger, som kørelærerne har fremdraget, blive taget op både inden for og på tværs af emneområderne. Det vil føre for vidt her at kommentere samtlige de diskussionsemner, der kom op på konferencen. Der skal her ses på de centrale punkter, som også er dem, der eventuelt kan give anledning til anbefalinger om ændringer i køreuddannelsessystemet, det være sig i undervisningsplanen eller i organiseringen omkring uddannelsen. De forslag, som ikke tages op her, bør selvfølgelig indgå i diskussionerne ved en eventuel revision af undervisningsplan mv.

5.1 Diskussion af metoden

Ses der på resultatet af gruppediskussionerne ved konferencen, synes der at være opnået mange såvel generelle som mere specifikke oplysninger om kørelærernes erhverv, om deres betingelser for at gennemføre en forsvarlig undervisning og endelig om helt konkrete fremgangsmåder på manøvrebanen, i den teoretiske og i den praktiske undervisning og på køreteknisk anlæg. Spørgsmålet er blot, på hvilket grundlag disse oplysninger er hentet, og det er her, at udvælgelsen af de deltagende kørelærere kommer ind i billedet.

Det blev nævnt i kapitel 2, at man igennem frivillige tilmelding til en konference af denne art opnår kontakt til særlig "aktive", engagerede kørelærere, som er interesserede i at diskutere undervisningsplanen. Undervejs i de tidligere kapitler blev der givet mange eksempler på såvel positive som negative holdninger til undervisningsplanens bestemmelser. Selv om de fleste af de deltagende kørelærere som udgangspunkt var positive over for systemet og engagerede i deres arbejde, var det mest kendetegnende for dem som gruppe betragtet den kritiske holdning til deres egne arbejdsvilkår. Det var dette, man gerne ville have frem i lyset: Kritik, men gerne på konstruktiv vis.

Dog kan spørgsmålet med rette blive rejst, hvad man med dette udsnit af kørelærere har afskåret sig fra at få noget at vide om? Hvad blev fortiet? Hvis de deltagende var negative over for en bestemt del af køreuddannelsen, kunne man så forvente endnu mere negativitet blandt de ikke-deltagende?

stillingtagen til
samplets sammen-
sætning

Det er vigtigt at holde sig for øje, at man under konferencen ikke forventede, at den enkelte kørelærer kun skulle kortlægge sin egen praksis. Man forventede snarere, at den enkelte, måske ekstra engagerede kørelærer skulle kunne udtale sig om sine mere generelle indtryk af egne og - i bred forstand - af sine kollegers arbejde. På denne måde kom mange negative forhold på bordet.

Problemstillingen kan imidlertid nu rejses, i hvilken udstrækning der med disse negative forhold er tale om reelle beskrivelser af virkeligheden, eller i hvilken udstrækning der kan være tale om kørelærernes negative forventninger til visse af deres kollegaer. Det antages, at begge former for oplysninger er forekommet, men at tilstedeværelsen af mange kørelærere på en gang har fungeret som en stopper for, at for upræcise og farvede beskrivelser kom til at dominere billedet.

anvendelsen af udsagn

Mht. måden, hvorpå informanternes oplysninger blev brugt, fungerede kørelærerne både som fortalere for hele kørelærerhvervet og som repræsentanter for deres køreskolestørrelse og/eller deres uddannelse (uddannet før eller efter, at den nye køreuddannelse fra 1986 trådte i kraft). Det har i visse tilfælde været vanskeligt at skelne imellem, hvornår de har udtalt sig ud fra personlig overbevisning, og hvornår de har talt på en gruppes vegne. Forskellene blev registreret dels ud fra en viden om, hvordan gruppesammensætningerne var, dels ud fra et skøn, som blev styrket via forskernes krydscheck af det refererede materiale.

sessionsledernes stil

Betydningen af sessionsledernes forskellige stil bør også have nogle ord med på vejen. Som nævnt under metodekapitlet var der ikke lagt op til, at sessionslederens stil skulle standardiseres. Resultatet af denne beslutning blev ret så forskellige former for gruppedynamik. I en gruppe blev deltagerne i højere grad styret end i de øvrige tre grupper, mens der i en anden gruppe blev taget lidt mere løst på, hvornår og i hvilke sessioner de forskellige emner blev taget op.

Selv om det ikke kan dokumenteres, syntes det at have haft en indflydelse, hvilken forudgående viden om køreuddannelsen sessionslederen havde, hvilket køn og hvilken alder vedkommende havde i forhold til gruppens sammensætning af enkeltindivider i øvrigt m.m.

den manglende elevvinkel

Eftersom mange af oplysningerne handlede om kørelærernes kunder, eleverne og deres forældre, er der visse steder en manglende elevvinkel i debatten om undervisningen i danske køreskoler. Selv om kørelærerne på sin vis kan have ret i, at eleverne ikke har de bedste forudsætninger for at vurdere kørelærernes evner som formidlere af indholdet i undervisningsplanen, kunne elevernes perspektiv alligevel have bidraget med oplysninger om oplevelsen af det, man forsøger at opnå med undervisningsplanen. Nogle svar herpå finder man i RfT's evaluering af køreuddannelsens effekt, mens andre forhold helt mangler såsom, hvorledes eleverne faktisk opfatter værdien af køreuddannelsen, hvorledes de vælger kørelærere, ud fra hvilke kriterier etc. Undersøgelsen inkluderer heller ikke de prøvesagkyndiges synsvinkel.

5.2 RfT's syn på undervisningsplanen

RfT som medudvikler og evaluatør af u-planen

Centralt er diskussionen af RfT's egen holdning til undervisningskvalitet ift. undervisningsplanens bestemmelser. Der erindres om, at RfT på forskellig vis har været med helt fra starten i arbejdet med at udvikle, afprøve og evaluere den nye køreuddannelsesordning fra 1986. På denne måde kan RfT i denne sammenhæng ikke opfattes som en uvildig instans, som med upåvirkede øjne går ud og kigger køreskolernes måde at håndtere undervisningsplanen på nærmere efter i sømmene.

de pædagogiske principper i uddannelsen

RfT's holdning til undervisningsplanen bør derfor for god ordens skyld præciseres. De pædagogiske principper, som fungerer som grundtanken i køreuddannelsen, bør der efter RfT's mening fortsat værnes om. Det drejer sig om

1. at man såvel i det teoretiske som i det praktiske forløb går fra det lette til det svære;
2. at man så vidt muligt sørger for en kobling imellem den teoretiske og den praktiske undervisning således, at elevens oplevelse af kontinuitet og relevans ikke forstyrres;
3. at man fortsat lægger vægten på risikolæren, som RfT vurderer som mere virkelighedsnær og af værdi for trafiksikkerheden end f.eks. den udenadslære af færdselsregler, som var i højsædet under den gamle uddannelsesordning.

I de tilfælde, hvor det drejer sig om justeringer af indholdet i undervisningsplanen, vil RfT imidlertid have en mere fleksibel indstilling, vel at mærke så længe de indkomne forslag ikke strider mod hensynet til trafiksikkerheden.

5.3 Holdningers indflydelse

Debatten om holdninger til trafik i almindelighed og til køreuddannelsen i særdeleshed var meget iøjnefaldende i diskussionerne. Som et naturligt led i nærværende undersøgelse blev kørelærernes holdninger luftet. Men diskussionerne kom også i høj grad til at dreje sig om den indflydelse, som forældres og elevers holdninger kan have på et køreuddannelsesforløb.

synet på kørelærernes arbejde

På konferencen blev der også flere gange fokuseret på køreuddannelsens betydning som en færdselssikkerhedsmæssig foranstaltning i forhold til de øvrige måder, man forsøger at gribe ind på over for trafikanternes adfærd. Mange kørelærere gav udtryk for at opleve, at der ikke hersker respekt omkring deres arbejde, og at mange andre måder at forbedre trafiksikkerheden på får meget mere bevågenhed og ros end den pædagogiske tilgang.

prioriteringen af foranstaltninger

Om det mere generelle "samfundssyn" på køreuddannelsen hænger sammen med, at eksempelvis vejtekniske- og køretøjstekniske foranstaltninger langt tydeligere og hurtigere demonstrerer en effekt end pædagogiske foranstaltninger, eller om det skyldes et negativt syn på den kendsgerning, at kørelæ-

terne har en indtjeningsinteresse i deres arbejde med trafikikkerheden, må stå ubesvaret hen.

Men man må til gengæld forsøge at besvare, hvis ansvar det er, at køreuddannelsen bliver ordentlig. Her synes det oplagt at kigge nærmere på, hvordan man fra samfundets side sørger for at skabe nogle solide rammer om køreuddannelsen.

elevholdningen til køreuddannelsen

Hvad elevernes holdninger til køreuddannelsen angår, blev der i mange forskellige af konferencens sammenhænge efterlyst bedre information til elever - og til deres forældre - om betydningen af køreuddannelsen generelt betragtet, herunder om køreuddannelsens delelementer såsom manøvrebanerne, den teoretiske - og den praktiske undervisning samt de køretekniske anlæg. Kørelærerne angav, at elever og forældre ikke opfatter køreuddannelsen som en sikkerhed for eget og andres vedkommende fremover, men snarere som et nødvendigt onde for at opnå den fremkommelighed, som er så ønskværdig i et samfund som det danske.

betydningen af information til elever og forældre

Dette sætter efterlysningen af information yderligere i relief: I en information må det være afgørende at betone grundighed i uddannelsen som en forudsætning for mere sikker færdsel, frem for at uddannelsen skal overstås hurtigt og overfladisk og dermed føre til mindre sikker adfærd. Endvidere kan de økonomiske betragtninger anføres, såsom at eleven ved sjusk oftest kun opnår, at priserne på kørekortet går op.

elevernes forpligtelser i øvrigt

Måder at informere på kunne f.eks. ske igennem Rådet for Større Færdselsikkerheds kampagne- og informationsvirksomhed. Der tænkes her især på en mere permanent informationsbrochure, som dels kunne forefindes på bibliotekerne, dels kunne rekvireres hos kørelærerne som en indføring i, hvad eleverne - og disses forældre - kan forvente igennem en køreuddannelse. Det er med andre ord afgørende at fremhæve, **hvorfor** eleverne skal igennem de forskellige trin i undervisningen.

Det ser ud, som om man relativt enkelt kunne gøre mere ved informations-siden, end det hidtil har været tilfældet. Dog bør man holde sig en række forhold for øje. Dels er der elevernes forpligtelser i andre sammenhænge, som kørelærerne også berørte under konferencen. Arbejde, skole/uddannelse, fritidsaktiviteter er tilsammen forhold, som - udover en evt. køreuddannelse - også gør krav på de unges opmærksomhed. Dette er en kendsgerning, som ikke står til at ændre. Dels er der kørelærerens og elevens indbyrdes forhold, som er et traditionelt kunde-sælger forhold. Så længe elevens via sin betaling er den, der kan kræve, vil der være en skævhed, som evt. kan sætte kørelæreren i klemme.

5.4 Kørelærernes forudsætninger

en bedre kvalificering af kørelærere efterlyses

I alle konferencens sessioner efterlystes en bedre kvalificering af kørelærerne, hvorunder skal forstås en generelt bedre uddannelse i flere af uddannel-

sens dele som f.eks. manøvrebaneforløbet, den teoretiske og den praktiske undervisning samt de køretekniske kurser.

psykologi og pædagogik mangler

Det handlede bl.a. om konkrete færdigheder, men også om de mere diffuse egenskaber, som kræves af en god lærer. En del kørelærere savnede især her en større indsigt i pædagogik og psykologi. Som løsning herpå blev der peget på indførelsen af et pædagogisk grundkursus som minimum i kørelæreruddannelsen fremover - evt. også til de kørelærere, som er færdige med deres uddannelse.

spørgsmålet om SU

Hvorledes dette nøjere kunne tilrettelægges, kræver yderligere overvejelser i den gruppe, der pt. har kørelæreruddannelsen under revision. Men rapporten understøtter idéen heri som led i en bedre kørelæreruddannelse, en bedre elevuddannelse og dermed en øget trafikikkerhed. I overvejelserne bør indgå forhold omkring finansieringen af kørelæraspiranternes uddannelsestid. Det synes urimeligt, at kørelæreruddannelsen ikke kan støttes via SU som så mange andre uddannelser. Som forholdene er nu, bliver det på det nærmeste en naturlig konsekvens, at kørelærerne kvalificeres dårligt. Det anbefales derfor at undersøge mulighederne for at gøre kørelæreruddannelsen SU-berettiget.

organiseringen af kørelærerskoler

Selve organiseringen af kørelærerskolerne er p.t. meget fri. Enhver kørelærer, der har gennemgået et weekendkursus afholdt af færdselsstyrelsen kan nedsætte sig som kørelærerunderviser. Det er et spørgsmål om dette, sammenholdt med den på visse punkter forholdsvis summariske undervisningsplan for kørelæreruddannelsen, i tilstrækkelig grad sikrer en grundig og ensartet undervisning af kørelærere. Kontrol af undervisningen i kørelærerskolerne og en bedre undervisningsplan for uddannelsen vil kunne løse noget af dette problem, i hvert fald på kortere sigt. Større krav til kørelærerundervisere ligeså. Man bør også diskutere muligheden af - på længere sigt - at oprette regulære, statslige kørelærerskoler. Her vil det nok i højere grad være muligt at have undervisere med forskellig faglig baggrund, såvel på den pædagogiske, den færdselsmæssige og den køretøjstekniske side, hvilket vil kunne give en mere grundig undervisning. Det vil også betyde, at uddannelsen i højere grad kan blive systematisk og ensartet.

efteruddannelseskurser, opfølgningskurser og information

Hertil kommer, at det for det første bliver afgørende at kunne tilbyde relevante efteruddannelseskurser til kørelærerne, som mangler konkret viden her og nu, og opfølgningskurser hen ad vejen. For det andet forestår der en vigtig opgave i at holde de færdige kørelærere ajour med de ændringer i køreuddannelsen, som uvægerligt vil optræde undervejs i takt med, at systemet cementeres i stadig stigende grad. Det synes ikke fyldestgørende blot at informere igennem organisationernes medlemsblade - ikke mindst af hensyn til de få kørelærere, som har valgt at holde sig uden for dette regi.

5.5 Snyderi eller tillem্পning?

Den foreliggende undersøgelse blev igangsæt på baggrund af mange klager over, at undervisningsplanen ikke bliver overholdt. Der blev da også på

konferencen givet adskillige eksempler på, hvordan kørelærere i forskellige sammenhænge overtræder reglerne.

egentligt snyderi

Der kan selvfølgelig være tale om egentlig snyderi - bevidst overtrædelse af undervisningsplanens intentioner. Dette kan have sin begrundelse i ønsket om økonomisk fortjeneste. Det kan også skyldes, at man ikke mener, at undervisningsplanen er god, og derfor ikke er værd at følge - eller at det ikke er muligt at følge den. Der var her tale om kørelærere med en mere eller mindre negativ holdning til undervisningsplanen.

Men selv blandt konferencens positive kørelærere fremgik det, at der er meget vide rammer for, hvad man **i praksis** gør. Forskellige kørelæreres praksis kan afvige fra hinanden på flere måder og af flere grunde.

konkurrencebetingede overtrædelser

Konkurrencen spiller i denne sammenhæng en stor rolle. I visse områder - især i København og andre større byer - blev der berettet om stor konkurrence om kunderne, og at kunderne ikke har nok viden om, hvad selve køreuddannelsen går ud på. Når andre køreskoler i området overtræder reglerne på forskellige punkter og derved får mulighed for at give særlig fordelagtige tilbud til kunderne, følte mange af kørelærerne sig tvunget til også at "skære nogle hjørner" - overtræde eller bøje reglerne - for at kunne komme med nogenlunde konkurrencedygtige tilbud.

overtrædelser pga. praktiske forhindringer

Endelig kan der også være tale om, at man fraviger undervisningsplanen, fordi det i praksis på nogle punkter kan være svært at følge den meget bogstaveligt. I de hidtil nævnte tilfælde vil der ofte være tale om, at kørelæreren selv ser det, han gør, som en afvigelse fra undervisningsplanen. Overgangen til det egentlige snyderi er flydende.

snyderiets omfang og konsekvenser

Man må forholde sig forskelligt til disse former for overtrædelse. Det egentlige, grove snyderi, hvor man bevidst overtræder eller søger at omgå reglerne, er selvfølgelig uacceptabelt. Omfanget af denne form for overtrædelser kan ikke vurderes ud fra det foreliggende materiale, kun kan det siges, at det ud fra de ting, der blev fortalt, ikke syntes at være særlig fremherskende blandt de tilstedeværende kørelærere. Uanset hvor stor en del af kørelærerne, der snyder, så synes den imidlertid at have en stor betydning for, hvordan andre kørelærere oplever vilkårene for deres praksis, og hvad de så vælger at gøre.

kontrol

Det må derfor anses for nødvendigt at sætte foranstaltninger ind for at komme disse problemer til livs. Her vil kontrolaspektet være væsentligt, og kontrol var da også noget, der i næsten alle sammenhænge blev efterlyst af kørelærerne. Hvordan kontrollen skal foregå, må nøjere diskuteres.

kontrollører

Det er næppe hensigtsmæssigt, at det er den samme person, der fungerer som censor ved køreprøven og som kontrollør af køreskolens undervisning. Det er sandsynligvis mere formålstjenligt at have en speciel gruppe kontrollører, der kan tage rundt i landet og foretage stikprøvevis kontrol i selve køreskolerne. Det vil også give mulighed for at følge undervisningen tættere i skoler, hvor man har mistanke om uregelmæssigheder. Et sådant system fungerer i Frankrig.

De overtrædelser, der fortages af praktiske årsager, fordi det er svært at tilpasse undervisningsplanen til det virkelige livs betingelse - det man kunne kalde en **tillempning** af undervisningsplanen - må man se på med andre øjne. Her må man arbejde for forbedrede praktiske vilkår for køreskolerne. Foreliggende undersøgelsen kan fungere som udgangspunkt for diskussion. Endvidere vil eventuelle kontrollører også kunne indgå i dette arbejde som vejledere for de enkelte køreskoler. Det må desuden diskuteres i hvilken udstrækning undervisningsplanen bør og kan tage højde for forskelligartede vilkår.

5.6 Fortolkning af undervisningsplanen

En anden årsag til, at praksis kan være meget forskellig hos kørelærere, der i øvrigt er positive over for undervisningsplanen, ligger i selve undervisningsplanen. Ofte fremgik det under diskussionerne, at en given handlemåde af nogle kørelærere oplevedes som en overtrædelse af undervisningsplanen, mens andre følte, at den lå inden for en rimelig fortolkning af den.

øvelsernes rækkefølge

Nogle af formuleringerne i køreuddannelsens dokumenter giver da også mulighed for tvivl. Et eksempel herpå er øvelsernes rækkefølge, som blev debatteret en del på konferencen. Overordnet fastslås det i Kørekortbekendtgørelsen, at "Undervisningen i teori og praktik skal integreres, og skal følge undervisningsplanens opdeling". I selve undervisningsplanen er anvisningerne imidlertid mere flydende. I undervisningsplanens indledning til kap. 7: "Manøvrer på vej" står der, at "øvelserne bør dog gennemføres i en rækkefølge, som sikrer, at eleven hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere manøvre. Det vil nogenlunde svare til den anførte rækkefølge i uddannelsesmålene", hvilket åbner for den fortolkning, at det er tilladt at bytte rundt på to øvelser, hvis man kan argumentere for, at sværhedsgraden er tilpasset den specielle elev, man er i gang med at undervise.

I den nye version af undervisningsplanen, der trådte i kraft 1. jan. 1996, er der strammet lidt op på formuleringen. Der står stadig, at øvelserne skal gennemføres i en rækkefølge, som sikrer, at eleven hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere manøvre, men fortsættelsen: "Det vil svare til den anførte rækkefølge i uddannelsesmålene", er mere fast end før. Det er dog uklart, om formuleringen fuldstændig udelukker, at der kunne tænkes en anden rækkefølge, som (i pædagogisk forstand) også ville svare til denne progression fra noget lettere til noget sværere.

fortolkning af undervisningsplanen

Sammenholdes formuleringerne i kørekortbekendtgørelsen og undervisningsplanen, kan det for så vidt ikke undre, at kørelærerne er i tvivl om, hvor bogstaveligt undervisningsplanen skal opfattes og følges. Hertil kommer, at de ofte er i tvivl om retspraksis på området. Ifølge kørelærernes beretninger er de sager, der er blevet ført for retten, blevet afgjort med meget vekslende resultater, og præmisserne har ikke stået klart - i hvert fald ikke for kørelærerne, som gav udtryk for stor tvivl om, i hvilken udstrækning de ville kunne blive straffet for selv meget små forseelser som f.eks. at bytte rundt på to pinde inden for et afsnit.

Det er selvfølgelig ikke muligt på det foreliggende grundlag at vurdere domstolenes behandling af klagesager. Men det forekommer ikke rimeligt eller hensigtsmæssigt, at der hos kørelærerne skal være så stor tvivl om, hvordan overtrædelser skal vurderes. Det, der bør sanktioneres ved overtrædelser af undervisningsplaner, er selvfølgelig først og fremmest overtrædelser af planens **intentioner**. I selve undervisningsplanen fremgår disse dog kun meget overordnet, og planen består hovedsagelig af en lang række delmål, som man skal opfylde. Dette er glimrende set ud fra synsvinklen "hvad man skal gøre". Til gengæld giver det ikke gode anvisninger på, "hvad der er forbudt".

En rimelig fortolkning af undervisningsplanen bør der være plads til forudsat selvfølgelig, at den pågældende kørelærer er i stand til på tilfredsstillende måde at argumentere pædagogisk for sin fremgangsmåde - i overensstemmelse med planens **intentioner**. Omvendt må der selvfølgelig være grænser for, i hvor høj grad man bør have lov at tillempe planen, især når praksis ikke kan passes sammen med de grundlæggende pædagogiske principper i planen.

regelsæt for fortolkningen

Det forekommer derfor hensigtsmæssigt, at der udarbejdes et sæt principper for **fortolkningen** af undervisningsplanen. Her må det nøjere specificeres, hvilke fortolkninger af undervisningsplanen der er tilladt, og hvilke der ikke er det på uddannelsens forskellige områder. Det vil give bedre muligheder for at oprette en egentlig kontrol med undervisningen, da det vil blive klarere, på hvilke punkter undervisningen bør kontrolleres.

Hvis man i stedet for et sådant sæt principper forsøger sig med endnu en opstramning af selve undervisningsplanen, vil det selvfølgelig i en vis udstrækning kunne modarbejde såvel større som mindre overtrædelser. Men en stramning af reglerne for at komme nogle "syndere" til livs vil uvægerligt gøre undervisningen endnu sværere for alle de kørelærere, der også nu forsøger at følge principperne og reglerne for køreuddannelsen. En fastlæggelse af fortolkningsprincipper ville ikke have denne negative konsekvens.

køreskolestørrelse

Betydningen af køreskolernes størrelse har været et centralt anliggende lige fra planlægningen af gruppesammensætningen, hvor et af formålene var at få indblik i såvel de store som de små køreskolers vilkår for at følge undervisningsplanen. På baggrund af konferencematerialet kan det konstateres, at undervisningsplanen - utilsigtet ganske vist - i visse sammenhænge skaber forskellige muligheder og begrænsninger for såvel de større som de mindre køreskoler. Dette er naturligvis et problem, som bør diskuteres nærmere mhp. at definere en rimelig grænse for, hvornår der bør justeres i planen for at give mere lempelige arbejdsbetingelser, og hvornår køreskolestørrelsen blot er at betragte som et uforanderligt grundvilkår.

5.7 Konkurrencen mellem køreskoler

Som nævnt har den store konkurrence mellem køreskolerne stor betydning for undervisningsplanens overholdelse, og kørelærerne beklagede sig over

den gang på gang. Man bør derfor se på, i hvilken udstrækning det vil være muligt at komme den til livs. Man kunne forestille sig flere farbare veje, idet man dog må holde sig for øje, at konkurrencen kører både på prisen på kortet, på muligheden for at få kortet på få timer og på elevernes komfort.

regulering af priser

En mulighed er at regulere timeprisen for køreundervisning. Der er flere andre liberale erhverv, hvor priserne er fastsat centralt, og et lignende system kunne udmærket tænkes i forbindelse med køreskolevirksomhed. Fast timepris, fast pris for teoriforløb og for manøvrebaneundervisning o.lign. vil kunne tage toppen af priskrigen mellem køreskolerne. Til gengæld vil konkurrencen nok i højere grad end nu flytte sig til timeantallet.

Det samme vil være tilfældet hvis man fastsatte en samlet pris for et kørekort. Her ville det især være i kørelærers interesse at afvikle forløbet på så få timer som muligt og så vidt muligt undgå de elever, som på forhånd ser ud til at skulle have mange timer.

I sammenhæng med en diskussion af prisregulering må man også se på kørelærernes egne forslag til nedbringelse af priserne: Momsfritagelse på køretimer og nedsættelse af afgiften på køreskolebilen. Også muligheden for offentligt tilskud til elevens uddannelse bør diskuteres. Dette vil gøre køreundervisningen økonomisk mere overkommelig for eleven og vil kunne betyde, at det bliver lettere at give eleven flere praktiske timer.

regulering af time antal

I den praktiske undervisning kan det ind imellem være svært at få eleven til at tage et passende antal timer. Eleverne kvier sig bl.a. af økonomiske årsager ved at tage mange timer, og kørelæreren ønsker af konkurrencehensyn ikke at få ry for give mange timer. Nogle kørelærere følte sig under et vist pres i den sammenhæng til ikke at give flere timer end de absolut nødvendige for at kunne bestå køreprøven, selv om eleven ville have godt af lidt flere timer.

Som mulig løsning på dette problem blev et fast minimumstimetal for den praktiske undervisning fremdraget. Der er ingen tvivl om, at et sådant tiltag vil have en række gavnlige effekter: Kørelærere behøver ikke over for eleven argumentere for, at timetallet er nødvendigt, og det vil give ro til at give den undervisning, der er nødvendig for at følge undervisningsplanen. Dette forudsætter selvfølgelig, som det også blev sagt ved konferencen, at det obligatoriske timetal er så stort, at langt hovedparten af eleverne vil kunne færdiggøre uddannelsen inden for det, da man må forvente at eleverne vil presse på for at nøjes med at få de obligatoriske timer. Det nøjagtige timetal må selvfølgelig diskuteres, men må formodes at skulle ligge lidt over gennemsnitstimetallet.

Modargumentet er selvfølgelig, at det kan forekomme meningsløst at bruge alle disse timer på en elev, der lærer stoffet på meget kort tid. Herimod kan anføres, at det selvfølgelig under alle omstændigheder vil tage et vist antal timer at checke, om eleven kan alle de delmål, der står i undervisningsplanen især, når det gælder elevens forståelse af og reaktioner på forskellige trafikforhold og ikke blot beherskelse af køretøjet. Dette timetal vil selvfølgelig ikke være så stort som det, der er brug for til gennemsnitseleven, og

der vil så stadig være obligatoriske timer tilbage, som den hurtige elev måske ikke får så stort udbytte af som andre. Omvendt vil der være mange elever, som vil få et væsentligt større udbytte af den praktiske undervisning, når de får lidt mere end det lavest muligt antal timer, de kan bestå prøven med.

Et sådant system vil gå imod det traditionelle syn på køreuddannelse, hvor undervisningen gives til hver enkelt elev i den mængde, han/hun har behov for, for at bringe vedkommende op på det niveau, der kræves ved køreprøverne. Et obligatorisk timetal går ud fra det synspunkt, at der er et bestemt pensum, som skal gennemgås, og som under alle omstændigheder tager en vis minimumstid. Det er et synspunkt, der typisk ligger bag undervisning af elever i hold, og som også anvendes ved tilrettelæggelsen af teoriundervisningen. I den praktiske undervisning, hvor forholdet er én lærer - én elev, er der større mulighed for at tage individuelle hensyn, men strengt taget kunne man også her gøre pensum-betragtninger gældende. Især når problematikken er, at det volder vanskeligheder at nå hele pensum ordentligt igennem med det antal timer, der p.t. kan sættes af til det.

Det vil være hensigtsmæssigt at kombinere et fast minimumstimetal med en/nogle af de nævnte former for prisregulering.

autorisation

Autorisation til kørelærere blev nævnt flere gange på konferencen. Det kan give bedre sanktionsmuligheder over for kørelærere, da det muligvis vil være lettere at fratage en kørelærer hans autorisation end hans kørelærergodkendelse i forbindelse med eventuelle overtrædelser. Men dertil kommer, at en autorisationsordning giver mulighed for en vis regulering af kørelærerehvervet og fordelingen af køreskoler, som i nogen grad vil kunne nedbringe konkurrencen.

statslige køreskoler?

Springet fra alle disse reguleringer til egentlige statslige køreskoler synes ikke stort. I sådanne køreskoler ville man være ude over problemer med indbyrdes konkurrence, prisdifferencer og timetal. Det synes imidlertid på det foreliggende grundlag at være en for drastisk foranstaltning. Det var kun få af konferencens kørelærere, der nævnte det som en mulighed. Tværtimod var det det generelle indtryk, at kørelærerne sætter pris på at have et liberalt erhverv. Det må derfor anbefales, at man i første omgang forsøger at løse problemerne inden for det nuværende regi.

5.8 Manøvrebanelen

tidsanvendelsen på banen

Tidsanvendelsen på manøvrebanelen er noget af det, der kalder på faste rammer. Der er meget i konferencematerialet, som taler for, at man som minimum kan kræve 3 timers øvelser på manøvrebanelerne. Om undervisningsforløbet bør deles op i to halvdele med 1½ time ad gangen, kan diskuteres, men synes svært at besvare uden mere objektiv viden at forholde sig til. Det synes under alle omstændigheder tidsmæssigt vanskeligt at besøge banen to gange. Spørgsmålet er, hvorvidt der bør tages hensyn til dette praktiske forhold eller ej.

antal elever og eleven alene i bilen eller ej	En del øvrige forhold såsom antal elever og om eleven skal være alene i bilen er der taget højde for i den revision af undervisningsplanen, der trådte i kraft i januar 1996. Det maximale antal elever pr. kørelærer er sat til 3, og det påpeges, at eleven - bortset fra under en kortvarig instruktion - skal være alene i bilen. Der er endvidere taget højde for kontrol med manøvrebanerne: Med en liste over, hvilke elever der har været på manøvrebanen, hvilken kørelærer som har givet dem undervisning, samt hvor længe eleven har været på banen, håber man på en generel opstramning af manøvrebaneforløbet. Hvorvidt der har været et positivt udfald af disse tiltag, må stå ubesvaret hen, indtil en yderligere evaluering, evt. på lokalt plan, har fundet sted.
de københavnske forhold	I selve kapitlet om manøvrebanerne er de københavnske tilstande beskrevet mere uddybende end de forhold, som gør sig gældende i provinsen. Dette hænger naturligvis sammen med, at der i provinsen synes at være meget bedre rammer omkring denne del af undervisningen: Til gengæld må de betale langt mere end deres københavnske lidelsesfæller! Spørgsmålet er, hvad man kan gøre ved de københavnske tilstande, som er begrundede i en langt hårdere konkurrence, og som kørelærerne beskriver breder sig til de større byer i provinsen. Der henvises her til dette kapitels mere overordnede refleksioner vedr. konkurrenceforholdene, som tydeligt slog igennem på manøvrebanerne.
øvelserne og rækkefølgen heraf	Mht. de konkrete øvelser, som forventes gennemgået på manøvrebanen, skal der tages stilling til, om den i undervisningsplanen definerede rækkefølge skal opfattes som en vejledning eller et krav. Det kunne undersøges, om rækkefølgen af øvelserne faktisk har den betydning, som man oprindeligt har tillagt den, eller om man lige så forsvarligt kunne lade eleverne gennemføre øvelserne i et lidt mere individuelt sammensat øvelsesprogram - også set i lyset af, at det foregår på en lukket øvelsesplads.
efteruddannelseskurser til manøvrebaneundervisning	Eftersom kørelæreruddannelsen er et stort emne, som gennemsyrede så godt som hele konferencen, skal dette ikke tages op i denne specifikke sammenhæng vedr. manøvrebanerne. Dog bør det nævnes, at obligatoriske efteruddannelseskurser til manøvrebaneundervisning bør etableres, idet man ellers ikke vil få fat på de kørelærere, som allerede har været igennem hele uddannelsesforløbet.
manøvrebaneprøver	Som refereret blev der peget på muligheden i en manøvrebaneprøve. Ideelt set kunne en sådan prøve sikre, at eleven lige præcist får lært det, som man forventer, vedkommende skal kunne efter et gennemgået manøvrebaneforløb. I praksis kan man imidlertid forestille sig en række problemer, hvoraf nogle vil være sammenlignelige med de problemer, man har med de eksisterende prøver såsom ventetider, kriterier for, hvornår man har bestået hhv. ikke bestået etc. Lige under overfladen lurer også det mere principielle spørgsmål, om man på nuværende tidspunkt ønsker at gøre køreuddannelsen endnu mere prøveorienteret, end den allerede er. Der kan her drages en parallel til den teoretiske prøve, hvor netop et af problemerne var de evaluerende prøvers dominans i den teoretiske undervisning.
økonomi	Der bør under alle omstændigheder undersøges mulighederne for bedre økonomiske rammer om forløbet, herunder om det ville være en løsning at

lade manøvrebanerne fungere i statsligt regi eller bidrage med tilskud, som ville være tilstrækkelige til at dæmpe den værste konkurrence.

manøvrebanernes formål, status og relevans

Manøvrebanerne kan være med til at skabe trygge rammer om elevernes første erfaringer med bilkørsel, og dette kan siges i sig selv at være et formål. Det kan imidlertid ikke på det foreliggende grundlag besvares, hvor meget bedre eleverne bliver til de praktiske kørefærdigheder af at opholde sig et givet antal timer på manøvrebanen. I denne forbindelse kunne man evt. gennemføre en mindre undersøgelse, hvor kørefærdighederne evalueres. Dette kunne skabe grundlag for en bedre vurdering af, nøjagtig hvor mange timer eleverne synes at have brug for på manøvrebanerne, om forløbet skal være splittet op i to halvdele etc. En anden mulighed består naturligvis i at støtte sig til de undersøgelser af samme problemstilling, man fra udenlandsk side har gennemført.

5.9 Den teoretiske undervisning

Et af de væsentlige problemer ved overholdelse af undervisningsplanen er at opnå den krævede integration af teori og praksis. Det kan især for den lille køreskole være svært at danne hold pga. konkurrencen om eleverne. Til gengæld kan det blive sværere at koble teori og praksis for hver enkelt elev, når det ikke er den samme kørelærer, der underviser i det, sådan som det ofte foregår i større køreskoler - og også i samarbejder mellem små køreskoler.

dannelse af hold

Der er ingen tvivl om, at karruselteori er imod undervisningsplanens intentioner ligesom den fortolkning, at man bare skal have gennemgået alt teori-stoffet - uanset rækkefølge - inden teoriprøven.

afstand mellem teori og praksis

Til gengæld vil det nok være svært at undgå, at der ind imellem vil gå et stykke tid mellem undervisningen i et givet emne i teori og afprøvningen i praksis på grund af nogle elevers langsommere tempo i den praktiske indlæring. Det svarer til den fortolkning, at der ikke må undervises praktisk i et emne, før der er blevet undervist i det i teorien. Det vil dog selvfølgelig være hensigtsmæssigt, om kørelærerne forsøger at minimere tiden mellem teori og praksis ved f.eks. at lægge forholdsvis flere praktiske timer med de tunge elever mellem de enkelte teorilektioner.

for meget teori i starten

Et andet problem ved koordineringen af teori og praksis er det forhold, at næsten halvdelen af de i lærervejledningen anbefalede teorilektioner ligger **før** de første øvelser på vej, således at der bliver et forholdsvis kort teoriforløb at fordele de praktiske lektioner på. Lærervejledningen forudsætter her, at manøvrebanen deles op i 4 lektioner, hvilket ikke stemmer overens med den praksis, som hovedparten af kørelærerne berettede om. Det vil næppe være realistisk at forvente manøvrebanen delt op i så mange lektioner.

Det forekommer rimeligt af hensyn til tilrettelæggelsen af den praktiske kørsel at gøre som foreslået af flere kørelærere på konferencen, nemlig at visse af de teoretiske afsnit, der nu er placeret, før eleven får lov at køre i

den rigtige trafik, kan lægges lidt senere. Det drejer sig konkret om undervisningsplanens kapitler 3 "Køretøjers manøvre-egenskaber", 4 "Trafikantadfærd" og 5 "Vejforhold". Disse meget generelle kapitler udgør en væsentlig baggrundsviden for elevens vurderinger af den trafik, han/hun kører i, men det må skønnes, at de **første** øvelser på vej kan gennemføres forsvarligt uden denne viden i betragtning af de relativt ukomplicerede trafikale forhold, som disse øvelser forudsætter. Undervisningen i disse kapitler burde således kunne foretages sideløbende med de første øvelser på vej. Der bør i denne sammenhæng indføje en bestemmelse om, hvornår i forløbet teoriundervisningen i disse emner skal være gennemført, for at sikre at denne viden foreligger, når eleven skal til at vurdere mere kompliceret trafik.

emnernes rækkefølge i undervisningsplanen

Rækkefølgen af emnerne i undervisningsplanen blev genstand for en del kritik under konferencen, og der fremkom konkrete forslag til omflytninger. Ved revision af undervisningsplanen bør disse forslag diskuteres - også som led i en overordnet diskussion af undervisningens binding til undervisningsplanens rækkefølge.

5.10 Den praktiske undervisning

øvelsesstrækninger

Den store variation i sværhedsgraden ved de indledende øvelsesstrækninger, som kørelærerne benytter, må give anledning til at indskærpe vigtigheden af, at eleven ikke i de første lektioner på vej udsættes for komplicerede trafiksituationer, heller ikke selv om kørelæreren tager sig af dem for eleven. Selvfølgelig er dette et ideal, som man næppe helt kan opnå, men som man bør stræbe hen imod. Er der langt til egnede strækninger, kunne man overveje det forslag, som en kørelærer fremkom med, at man sætter to elever i bilen, så man får mere tid til rådighed. Tilsvarende kunne man gøre senere i uddannelsen i områder, hvor der er langt til kompliceret bytrafik.

5.11 Det køretekniske kursus

formålet med køreteknisk kursus

En mere generel diskussion, når der tales køretekniske kurser, er, hvad det egentlige formål er med dem. Som det fremgik af gruppediskussionerne, så en del kørelærere forskellige effekter af kurserne. Der er forskrækkelsen her og nu over ikke at kunne manøvrere sig ud af en situation. Denne skulle føre til en forståelse af de fysiske betingelser, som bilkørsel er underlagt især, når føret er dårligt. Derudover erhverver eleven sig køretekniske færdigheder, som kan bruges i år fremover på almindelig vej.

Hvordan den egentlige effekt er af køreteknisk kursus, ville kræve en mere systematisk gennemført evaluering af undervisningen der. Selv om det falder uden for denne undersøgelses rammer, skal der alligevel peges på, at en sådan endnu ikke er gennemført i dansk regi.

hastighedens betydning

Når man taler om effekt af køreteknisk kursus, må man ikke glemme hastighedsproblematikken, som er central, når undervisningen på køreteknisk an-

læg er i fokus. Måske er det her, man virkelig kan opnå noget for trafikikkerheden på længere sigt, den kendsgerning taget i betragtning, at hastighed synes at være en af de væsentligste uheldsfaktorer.

instruktøruddannelse	Der bør kræves en instruktøruddannelsen til alle kørelærere, og vigtigt i denne sammenhæng er instruktionen i betydningen af øvelserne: Hvad er det præcist, man forsøger at opnå med dem. At den tørre bane skal afprøves inden den glatte bane, bør være et centralt element i denne instruktion.
efterbearbejdning af kurset - risikolære	Hvornår bør eleven komme på køreteknisk kursus? Som udgangspunkt bør man fastholde kravet om, at eleven ikke besøger anlægget for tidligt i undervisningsforløbet, men heller ikke så sent, at der ikke efterfølgende er plads til en efterbearbejdning af kurset. Denne efterbearbejdning af kurset synes at være en nødvendighed for så vidt muligt at undgå, at eleverne misbruger deres erfaringer fra det køretekniske kursus. Det synes blot vanskeligt at finde nogle egnede rammer omkring netop en sådan efterbearbejdning, hvor risikolæren kan inddrages, da den teoretiske undervisning på dette tidspunkt i køreuddannelsen er afsluttet. Hvorledes man kan standardisere undervisningen her, bør tages op til diskussion.
øvrige forhold vedr. køretekniske kurser	Desuden kunne man diskutere og forsøge at få følgende belyst om de køretekniske kurser, som det ville være for detaljeret at komme ind på på nuværende tidspunkt: <ul style="list-style-type: none">• hvilke muligheder og begrænsninger er der ved et krav om, at en øvelse skal gentages et bestemt antal gange? Er der specifikke øvelser, man enten bør op- eller nedprioritere?• skal man benytte sig af biler med ABS-bremser eller ej?• hvorledes kunne man gennemføre bedre kontrol med og vedligeholdelse af anlæggenes fysiske tilstand?• skal kørelæreren selv undervise, eller skal det kun være instruktørerne?
de køretekniske kursers relevans	Endelig er der spørgsmålet, om det bør være obligatorisk at opfølge kurset. Dette skal ses i forhold til, hvad det egentlige formål med kurset er. Inden man indfører opfølgingskurser, bør man måske inddrage mere almen viden om trafikanters adfærd i glat føre.

5.12 Køreprøverne

ventetider	Det blev fremhævet på konferencen, at der flere steder er ret lange ventetider til de teoretiske og praktiske prøver. Det fremgik også klart, at dette i høj grad besværliggør tilrettelæggelsen af undervisningen og modarbejder en efterlevelse af undervisningsplanen. Det er uacceptabelt, at den praktiske undervisning deles over i to af teoriprøven, så stoffet i første omgang hastes igennem, for at man kan nå det hele før teoriprøven og alligevel gemme et passende antal praktiske timer til efter teoriprøven, fordi man må vente på den praktiske prøve. Det er fra et trafikikkerhedssynspunkt heller ikke ri-
------------	--

meligt, at eleverne sendes til prøve "på chancen" på et tidspunkt, hvor han/hun ikke er helt klar, fordi prøven har skullet berammes i for god tid, og man ikke ønsker at få en ny lang ventetid. Det bør derfor overvejes, hvordan disse ventetider kan bringes ned, så eleven kan komme til køreprøve på det tidspunkt, hvor der er behov for det.

teoriprøven

Teoriprøverne blev kritiseret for at være så specielt formulerede, at meget teoriundervisning bliver brugt på at lære eleverne sprogbrugen. Det ligger uden for denne undersøgelses rammer at tage stilling til teoriprøvens udformning, dens gyldighed og pålidelighed, men kritikken understreger behovet for, at billeder og tekster, der indgår i disse prøver, nøje afprøves, så fejl og ting, der kan misforstås, så vidt muligt fjernes. Og også, at der fortsat stræbes efter billedernes relevans.

Den mere specifikke kritik af enkelte problematiske udtryk såsom vejens udstyr, vejens forløb osv. - er man ved at tage højde for ved udarbejdelsen af teoriprøver. De evaluerende prøver bør tilsvarende afprøves for ikke at risikere at lære eleverne noget forkert. Dette er især problematisk, hvis en meget stor del af teoriundervisningen baserer sig på evaluerende prøver, hvilket i øvrigt heller ikke er pædagogisk ønskværdigt. Det vil være hensigtsmæssigt, som også mange kørelærere gør det, at billeder og svar i de evaluerende prøver som hovedregel gennemgås med eleverne for at undgå misforståelser af teoristoffet.

den praktiske prøve

Der er to forhold ved den praktiske prøve, som ifølge kørelærerne betinger, at der er alt for store forskelle på prøverne. Det ene er, at prøvestederne varierer meget med hensyn til hvor kompleks trafik, der umiddelbart er for hånden. Det bør derfor nok overvejes, i hvilken udstrækning de helt små prøvesteder kan opfylde rimelige krav til sværhedsgraden i en køreprøve. Dette må også ses på baggrund af, at prøvens sværhedsgrad i nogen grad er bestemmende for, hvor svære situationer eleverne bliver sat i under uddannelsen.

de prøvesagkyndige

Ud over variation i selve prøvestedet mente kørelærerne også, at de prøvesagkyndige er for forskellige og ikke altid nok inde i undervisningsplanen. I den foreliggende undersøgelse har der ikke været mulighed for at høre de prøvesagkyndiges egen mening om sagen, men i sammenhæng med den revision af kørelæreruddannelsen, der netop er igangsat, burde man måske også se nøjere på uddannelsen af de prøvesagkyndige, for at sikre, at der er overensstemmelse mellem uddannelsernes indhold.

den praktiske prøves længde

I lyset af de gentagne ønsker, der blev fremsat på konferencen om en længere og mere indholdsrig prøve, der i højere grad kan vise, hvad eleven kan, bør man overveje at forlænge den.

5.13 Videre undersøgelser?

I nærværende undersøgelse blev der tegnet et praktisk billede af den undervisning, der tilbydes i danske køreskoler landet over. På forhånd havde man

valgt at ville kigge nærmere på betingelserne for undervisningen, hvorunder man i denne forbindelse skal forstå de betingelser, som kørelærerne ud fra et subjektivt perspektiv oplever enten fremmer eller hæmmer dem i at kunne give køreskoleeleverne en god og solid køreuddannelse.

Man kunne have nærmet sig samme emne på mange andre måder. F.eks. kunne mere objektive oplysninger om ventetider ved køreprøverne, konkrete forespørgsler til de forskellige skolers prisniveau etc. have været muligheder. Man kunne også være gået mere arbejdspsykologisk til værks ved i højere grad at have afdækket noget om kørelærernes arbejdstid og arbejds-kvalitet, som de oplever den. I materialet var der f.eks. utilfredshed med mørkekørslen, hvor de bliver nødt til at arbejde meget sent. Dette er et temmelig konkret problem, mens der andre steder var en mere generel utilfredshed med den utilstrækkelighedsfølelse, som undervisningsplanen kunne presse visse kørelærere ud i: At være nødt til at springe over, hvor gærdet er lavest af hensyn til sit levebrød.

Når det skal overvejes, om der herefter er grundlag for at gå i gang med et tredje trin i undersøgelsen af køreskolernes undervisningskvalitet og -vilkår, bliver det afgørende at forholde sig til, hvad man præcist vil med en videreførelse. Er der behov for at få afdækket det præcise omfang af de problemer, der er blevet udpeget i foreliggende undersøgelse?

Det vurderes her, at det foreliggende materiale i tilstrækkeligt omfang belyser de problemstillinger, der er centrale mht. køreskolernes undervisning. En yderligere præcisering vil næppe give anledning til væsentlig anderledes konklusioner end dem, der kan drages her. Synspunkter fra andre grupper, f.eks. elever eller prøvesagkyndige, kunne være oplysende i sammenhæng med visse af problemerne, men det vil nok være mere hensigtsmæssigt at vente med at formulere eventuelle projekter af den art, til man via diskussioner af de foreliggende resultater har fundet konkrete problemstillinger, som det er nødvendigt at belyse.

5.14 Opsummering og konklusion

Der findes et slags indlæringskontinuum, som går fra en intuitiv, empatisk indlæring (=en indfølelse og meget individuelt orienteret indlæring, hvor der først og fremmest tages hensyn til eleven og den konkrete undervisningssituation) til en mere stiv, objektiv definerbar indlæring (=en indlæring, hvor man i højere grad lægger vægten på kvantitet og udenadslære). Der er fordele og ulemper ved begge ekstremer, som undervisningsplanen kan placeres et sted imellem:

På den ene side er undervisningsplanen meget deltaljeret, og på den måde kan den enkelte kørelærer, som skal anvende den i sin hverdag, opleve at være bunden i sin undervisning. På den anden side er denne "binding" en form for kvalitetssikring, vel at mærke så længe man inden for rammerne af uddannelsen kan få lov til at arbejde med elevernes individuelle forskelle på forsvarlig vis. Det er bl.a. her, at en del kørelærere er utilfredse, idet de op-

lever deres pædagogiske virkefelt indsnævret af en undervisningsplan, som i visse sammenhænge ikke tager højde for den konkrete indlæringsproces.

De væsentligste problemer for køreundervisningen, således som de er blevet belyst i denne rapport, består i følgende:

- Der er meget stor konkurrence mellem køreskoler, især i de større byer, hvilket medfører, at en del kørelærere føler sig presset til at overtræde visse af reglerne. Konkurrencen i sammenhæng med elevernes interesse i at få kortet så billigt som muligt kan også betyde, at nogle elever kun får det absolut minimale timetal, som er nødvendigt, for at eleven kan bestå køreprøven, selv om det fra et trafikikkerhedssynspunkt var mere hensigtsmæssigt, at de fik lidt flere timer.
- Der er en hel del overtrædelser af reglerne, dels med forsæt, fordi man af forskellige grunde ikke ønsker at følge planen, og dels af nød, fordi de praktiske vilkår nødvendiggør det.
- Der er ind imellem stor tvivl om, hvordan undervisningsplanen skal fortolkes, og følgelig også om, hvornår det, man gør, er en overtrædelse af planen.
- Kørelærernes forudsætninger er ikke gode nok. Dels er grunduddannelsen mangelfuld, især på det pædagogiske felt, og dels er der brug for mere efteruddannelse.
- Eleverne (og deres forældre) har ikke tilstrækkelig viden om køreuddannelsen og stiller ofte ikke krav til kvaliteten af undervisningen. De fokuserer som regel mere på pris og timetal.
- Der køres ofte for kort tid på manøvrebane i forhold til undervisningsplanens bestemmelser.
- Undervisningsplanens opbygning, hvor en stor del af teorien ligger før kørsel på vej, giver problemer ved afviklingen af den praktiske undervisning.
- Forskelle i elevernes forudsætninger samt fravær fra undervisningen gør det ofte svært at integrere teoretisk og praktisk undervisning.
- Det kan ind imellem volde problemer at finde egnede øvelsesstrækninger til den praktiske kørsel i tilstrækkelig nærhed af køreskolen.
- Der er ofte lange ventetider på teoretiske og praktiske prøver, hvilket skaber problemer ved tilrettelæggelsen af undervisningen og kan medføre u hensigtsmæssige indlæringsforløb.

En række forskellige foranstaltninger kunne tænkes at bidrage til løsningen af disse problemer:

Konkurrencen bør søgt dæmpet. Her kan der diskuteres midler som f.eks. faste timepriser og obligatorisk mindstetimetal for den praktiske undervis-

ning. De muligheder, der ligger i en autorisationsordning for kørelærere bør også tages op til debat i denne sammenhæng. Det bør ligeledes undersøges, om timepriserne kan nedsættes på grundlag af f.eks. momsfrigørelse af køretimer, nedsættelse af afgiften på køreskolebilen og evt. statstilskud til køretimer.

Man må forsøge at komme snyderiet til livs. Dette kan f.eks. gøres i form af særligt udpegede kontrollører, som kan kontrollere undervisningen i selve køreskolen. Sådanne kontrollører vil også kunne være rådgivende mht. løsning af problemer i køreskolen og forbedring af praksis, således at også nogle af de overtrædelser, der bunder i praktiske vilkår, kan undgås. Sanktioner af overtrædelser bør stadig ligge i domstolenes regi.

Der bør udarbejdes principper for fortolkningen af undervisningsplanen, således at det i højere grad gøres klart, hvilken praksis der ligger inden for undervisningsplanens intentioner, og - ikke mindst vigtigt - hvilken praksis der ligger udenfor. Dette vil give sikrere rammer at planlægge undervisningen indenfor og også bedre udgangspunkt for at vurdere eventuelle overtrædelser. I sådanne principper bør der tages stilling til problemerne omkring øvelsernes rækkefølge og integration af teori og praksis. Det vil endvidere være rimeligt at se på, om undervisningsplanen i denne forbindelse bør revideres på visse punkter.

Kørelæreruddannelsen skal forbedres, og specielt skal det pædagogiske og psykologiske område opprioriteres. Forudsætningerne hos dem, der underviser kørelærere, samt kontrol af kørelærerskoler som sikring af en ensartet undervisning bør indgå i diskussionerne i den gruppe, der siden foråret 1997 har arbejdet med revision af kørelæreruddannelsen. På længere sigt kunne man eventuelt overveje at oprette statslige kørelærerskoler. Også de prøve-sagkyndiges uddannelse burde indgå i diskussionerne.

Kunderne - eleverne og deres forældre - skal informeres grundigt om køreuddannelsens formål og konkrete indhold, så de dels får en forståelse for vigtigheden af selve uddannelsen og også får bedre grundlag for at vurdere køreskolernes tilbud.

Endelig bør ventetiderne ved køreprøverne nedbringes, så kørelærerne ikke af administrative grunde forledes til ikke at følge undervisningsplanen.

Hvilke af disse foranstaltninger, der konkret skal føres ud i livet, må besluttes efter indgående diskussioner mellem de berørte parter. Herunder må man være opmærksom på, at køreuddannelsessystemet er komplekst, og dette har betydning, når man forsøger at forbedre dér, hvor tingene på nuværende tidspunkt ikke virker. Nye krav vil formentlig medføre nye former for tilpæmpelse, hvorfor der i en analyse af mulige tiltag bør tages nøje stilling til, om man kan forudse oplagte måder at "snyde" på med de tiltag, man påtænker at indføre.

6 Sammenfatning

I oktober 1986 trådte nye regler for køreuddannelsen i kraft i Danmark. Der indførtes en detaljeret undervisningsplan. Planen indeholdt dels nyt stof, nemlig risikolære, hvorved forstås optræning i at være opmærksom på mulige problemer og kritiske situationer i trafikken, og hvordan det er fornuftigt at handle, for at undgå problemerne. Dels foreskrev planen en pædagogisk fremgangsmåde: Undervisningen skal starte med de lette øvelser og skal gradvist blive sværere, og rækkefølgen af øvelserne i planen er bygget op efter dette princip. Den teoretiske og den praktiske undervisning skal samordnes, så den praktiske undervisning i et emne sker kort efter den teoretiske undervisning i samme emne. Den praktiske undervisning skal starte med simple øvelser på en lukket øvelsesplads, og til den efterfølgende kørsel på vej skal der udvælges strækninger af stadig stigende sværhedsgrad. Til sidst i forløbet ligger et kursus på køreteknisk anlæg.

I den årrække, systemet har været i funktion, har der imidlertid været tilbagevendende klager over, at en del kørelærere ikke overholdt planen. Trafikministeriet bad derfor RfT se nærmere på problemerne.

Undersøgelsen er foretaget som en konference, hvor kørelærere fra hele landet i gruppediskussioner har beskrevet egen og kollegers praksis, har fortalt, hvor problemerne efter deres mening ligger, og givet ideer til, hvordan de evt. kan løses. Deltagerne var 46 kørelærere, der havde meldt sig på grundlag af annoncer i fagblade og på berammelseskontorerne. Konferencen fandt sted d. 1-2. november 1995, og emneområderne var manøvrebanen, teoriundervisningen, den praktiske undervisning, øvelser på køreteknisk anlæg samt en række mere overordnede problemer omkring undervisningens organisation.

6.1 Manøvrebanen

De fleste af konferencens kørelærere fandt, at det er en god idé, at eleverne starter med at køre på manøvrebane. Det anbefales i undervisningsplanen at bruge mellem 3 og 5 timer på banen, og den generelle tendens blandt de tilstedeværende var ca. 2-4 timer. Et væsentligt problem er det dog, at en del elever får alt for kort tid på banen; helt ned til 20 min. blev nævnt. Dette er især tilfældet i København og til en vis grad også i andre større byer. En stor del af årsagen hertil skal findes i den store indbyrdes konkurrence mellem køreskolerne, som gør, at mange køreskoler gerne vil give så billigt et tilbud til eleverne som muligt.

Hele banekørslen afvikles som regel ad én gang, da det kan være svært at få eleven med på bane flere gange. Det kunne give problemer med træthed. Der var nogen kritik af rækkefølgen af øvelserne, som visse kørelærere ønskede i højere grad at kunne tilpasse til hver enkelt elev.

6.2 Teoriundervisningen

Såvel den teoretiske som den praktiske undervisning skal følge undervisningsplanens afsnitsopdeling. Det volder imidlertid ofte vanskeligheder at opnå den foreskrevne koordination af teori og praksis. Det kan være svært at samle elever nok til et teorihold. Risikoen ved at lade elever vente på, at et nyt hold starter, er, at eleverne så bare finder en anden køreskole, hvor de kan starte med det samme. I nogle køreskoler praktiseres da også "karrusel-teori", dvs. at eleverne får lov at hoppe med på teoriholdet på et vilkårligt sted i forløbet.

Det er især de små køreskoler, der kan have problemer med at samle elever nok sammen, mens de større køreskoler har lettere ved at starte hold op tilstrækkeligt tit til at holde ventetiden nede. Flere enkeltmandskøreskoler har løst problemet ved at samarbejde om teoriundervisningen.

Dette betyder bla. at det - både i små og store køreskoler - ofte er forskellige lærere, der underviser eleven i teori og praksis, hvilket kan gøre det vanskeligt at sammenholde elevens fremskridt i teori og praksis.

Andre forhold, der besværliggør koordineringen, er elevers fravær fra én eller flere lektioner og at eleverne gør fremskridt med meget forskellig hast ved den praktiske kørsel. Desuden ligger der meget teoristof i undervisningsplanen før eleven kommer ud at køre i den rigtige trafik, og når man så er nået dertil, må man til at skynde sig i den praktiske undervisning for at følge med teoriundervisningen. Alt dette betyder, at der ind imellem kan gå forholdsvis lang tid mellem den teoretiske og den praktiske undervisning i et emne.

Der var en tilbagevendende diskussion af, i hvilken udstrækning undervisningsplanens rækkefølge er/bør være fuldstændig bindende for undervisningen, idet man ønskede at kunne tage hensyn til den enkelte elevs særlige problemer.

6.3 Den praktiske undervisning

I de store byer kan det være svært at finde tilstrækkelig ukomplicerede strækninger til de første køretimer i tilstrækkelig nærhed af køreskolen. Omvendt kan kørelærere på landet have problemer med at finde tilstrækkelig kompliceret bytrafik at lade eleverne øve i - et problem, der forstærkes af, at en del prøvesteder er så små, at de ikke byder på kompliceret trafik til køreprøven.

Eleven bliver som regel hentet ved timens start. Det er ofte kørelæreren, der kører bilen ud til strækningerne i de første køretimer, men nogle lader eleven køre selv. Enkelte af de tilstedeværende kørelærere udvælger ikke strækninger, men lader blot eleven køre fra det sted, hvor han/hun bliver hentet.

Mørkekørsel er obligatorisk, men det blev påpeget, at dette voldte stort besvær om sommeren, hvor man må køre meget sent.

Det blev kritiseret, at nogle køreskoler giver eleverne meget få timer. Eleverne ønsker så få timer som muligt, og det kan være svært at overbevise dem om, at flere timer er nødvendige.. Af konkurrencemæssige årsager kan man blive tilbøjelig til at slå lidt af på kravet om flere timer. Et obligatorisk minimumstimental blev foreslået.

Såvel ved det teoretiske som ved den praktiske prøve er der en del steder lange ventetider, hvilket skaber problemer med at tilrettelægge undervisningen i overensstemmelse med undervisningsplanen og også kan betyde, at elever får lov at gå til prøve, selv om de ikke er helt klar til det for at undgå en ny lang ventetid.

6.4 Køreteknisk kursus

Kørelærerne havde generelt en positiv holdning til det køretekniske kursus. De fleste af konferencens kørelærere gav udtryk for, at de lagde det ret sent i forløbet, men det blev kritiseret, at man stadig ser nogle elever blive sendt for tidligt på køreteknisk kursus, selv om problemet ikke synes at være så stort som tidligere. Nogle kørelærere underviser selv eleverne på anlægget, men en del benytter sig i stedet af anlæggets instruktører.

De hyppigste holdstørrelser synes at være ca. 6 elever, men helt op til 12 blev nævnt. Det blev fremhævet, at mange elever ad gangen naturligt nedsatte undervisningstiden for den enkelte. Man fandt det afgørende, at man gav eleverne øvelserne i den rigtige rækkefølge, og ikke - som man havde set eksempler på - lod nogle elever køre på glatbanen før den tørre bane.

Det blev foreslået, at eleverne får lejlighed til også at prøve biler med ABS-bremser på det køretekniske anlæg.

6.5 Generelle problemstillinger

De fleste af de tilstedeværende kørelærere var som udgangspunkt positive overfor undervisningsplanens indhold, men det var dog de færreste, der mente, at det var uproblematisk at efterleve den. Man ønskede i højere grad at kunne tilrettelægge undervisningen under hensyn til den enkelte elev og de lokale trafikforhold. Der blev gentagne gange ytret tvivl om, hvordan undervisningsplanen skal fortolkes, og man ønskede det i højere grad præciseret, hvilke regler der skal følges. Mange ønskede bedre kontrol med undervisningen for at komme overtrædelserne af undervisningsplanen til livs.

Den praktiske køreprøve som kontrol af undervisningen blev kritiseret for at være for kort, og også for uensartet fra prøvested til prøvested og hos forskellige prøvesagkyndige. Længere/sværere/flere prøver var blandt forslagene.

Der var et klart ønske blandt kørelærerne om at få en bedre grunduddannelse især på det pædagogiske og psykologiske område. Som minimum blev foreslået et voksenpædagogisk grundkursus - evt. også udbudt til allerede uddannede kørelærere. Også mere specifikt skulle der gives bedre forudsætninger for at undervise på manøvrebanelen og på køreteknisk anlæg. Muligheden af offentlige kørelærerskoler vandt en del tilslutning. Man ønskede også bedre og mere efteruddannelse til kørelærere. De prøvesagkyndiges forudsætninger blev drøftet, og fælles kurser blev foreslået.

En væsentlig faktor er det, at kunderne - eleverne og deres forældre - er fokuserede på kørekortets pris og ved alt for lidt om selve uddannelsen. Dette mente kørelærerne, at der burde rådes bod på f.eks. ved informationsbrochurer, TV-spots, videofilm eller lignende. Endvidere kunne en prisnedsættelse på baggrund af f.eks. fjernelse af moms på køretimer, nedsættelse af afgiften på køreskolebilen eller statstilskud til uddannelsen gøre det lettere at give eleven flere timer. Faste timepriser - lokalt eller på landsplan - blev også foreslået.

Generelt efterlyste kørelærerne større respekt for deres arbejde, dels hos kunderne og dels hos myndighederne.

6.6 Diskussion og konklusioner

På baggrund af kørelærernes oplysninger foretog forskerne en vurdering af problemerne og mulige foranstaltninger blev foreslået.

Konkurrencen mellem køreskoler er en væsentlig faktor i forbindelse med overtrædelser af undervisningsplanen. Den bør derfor søgt dæmpet. Her kunne midler som faste timepriser og obligatorisk minimumstimental indgå, og mulighederne i en autorisationsordning bør diskuteres. Også kørelærernes forslag til nedsættelse af timepriserne bør tages op i denne sammenhæng.

Overtrædelserne af planen er i sig selv i et problem, fordi mange kørelærere føler sig presset af dem til selv at overtræde planen. Der bør derfor være en øget kontrol f.eks. i form af specielt udnævnte kontrollører, der ved besøg i køreskolerne dels kan sikre sig, at undervisningen er god nok, og dels kan fungere som rådgivere mht. løsningen af problemer i køreskolen.

Mange kørelærere gav direkte og indirekte udtryk for, at det er svært at vide, hvordan undervisningsplanen præcist skal fortolkes, og det kunne derfor være formålstjenligt at udarbejde principper herfor, hvor det præciseres, hvad der er acceptabel - og ikke mindst uacceptabel - praksis.

Kørelæreruddannelsen bør forbedres, og der bør endvidere ses nærmere på forudsætningerne hos dem, der underviser kørelæreraspiranter, og på undervisningen i kørelærerskolerne, så et ensartet niveau kan sikres. Oprettelse af statslige kørelærerskoler kan evt. overvejes på længere sigt. Også de prøvesagkyndiges uddannelse bør indgå i diskussionerne.

Det er uacceptabelt, at lange ventetider til køreprøverne besværliggør en overholdelse af undervisningsplanen, og disse bør derfor nedbringes.

Endelig er det vigtigt, at eleverne og deres forældre i langt højere grad end nu informeres om køreuddannelsens indhold og vigtigheden af en god undervisning. Dette vil forbedre deres forudsætninger for at vurdere køreskolernes tilbud.

Valget af foranstaltninger må beslattes efter indgående diskussioner mellem de berørte parter. Herunder må man være opmærksom på såvel positive som mulige negative effekter af de påtænkte tiltag.

7 English summary

In October 1986 rules for Danish driver education were changed. A very detailed curriculum was introduced. This plan included not only knowledge of traffic rules, but also risk perception/defensive driving, i.e. knowledge of possible dangers in different situation and what is sensible to do in order to avoid the danger. The plan also prescribed an educational procedure leading the learner driver from easier to more difficult tasks. The succession of exercises in the plan follows this same principle. The theoretical and practical instruction must be co-ordinated, so that the learner driver learns about a specific subject shortly before trying it in the car. The practical instruction starts with training in basic car control in a closed training area, and for the subsequent driving in real traffic specific road stretches of rising complexity must be selected. At the end of the training, the learner driver must attend a course of advanced car control in an off-road training area.

In the years since 1986 there have been continual complaints, that some driving instructors didn't follow the plan. The Ministry of Transport therefore asked the Danish Council of Road Safety Research to look into the problems.

The study was carried out in the form of a conference, where driving instructors from all over the country took part in group discussions describing their own methods and that of their colleagues, where the problems lie according to them, and possible solutions to the problems. The participants were 46 driving instructors, who had signed up on the basis of announcements in the professional papers and in the offices administering the driving tests. The conference took place on November, 1-2, 1995, and the subjects discussed were the closed training areas, the theoretical and practical instruction, the course of advanced car control and a number of more superior questions around the organisation of the training.

7.1 The closed training area

Most of the instructors attending the conference found it a good idea, that driving starts at a closed training area. In the educational plan it is recommended to use around 3-5 hours in this area, and the general tendency among those present was around 2-4 hours. It is an essential problem, though, that some learner drivers spend far too short a time in the training area - as little as 20 minutes was mentioned. This is especially the case in Copenhagen and to a certain extent also in other large cities. Much of the explanation for this is due to the heavy competition between driving schools, which results in many driving schools wanting to offer as cheap prices as possible.

All driving in the closed area is usually given at the same time, as it can be difficult to bring the pupil to the training area more than once. This can give problems with fatigue. There was some criticism of the sequence of the ex-

ercises, which some instructors wanted to a larger extent to be adaptable to the individual pupil.

7.2 The theoretical instruction

Both the theoretical and the practical instruction must follow the sequence in the educational plan. This does, however, cause difficulties in obtaining the prescribed co-ordination of theory and practice. It can be difficult to gather enough pupils to form a theory class. If you let possible pupils wait for a new class to start, the risk is, that they find another driving school, where they can start at once. In some driving schools the consequence is, that theory is taught by the “carousel-method”, i.e. the pupils can start at any point during the theory course.

Especially small driving schools have problems gathering enough pupils for a theory course, while larger driving schools find it easier to start courses sufficiently often to keep waiting time at a minimum. Many small driving schools have solved the problem by offering theory courses in co-operation.

This means, among other things, that - in small as well as in larger driving schools - it is often different instructors teaching the pupil in theory and in practice, which can make it difficult to adjust the two instructional aspects to each other.

Other circumstances making co-ordinating theory and practice difficult are pupils' absence from one or more lessons and the fact, that pupils advance with very different rate in practical driving. Moreover there is a lot of theoretical subjects in the educational plan before the pupil gets to driving in real traffic, and then, when this point has been reached, the practical instruction must be hurried up to follow the theoretical instruction. All this means, that sometimes there is a considerable time lag between theoretical and practical instruction in a given subject.

There was a continual discussion as to the extent to which the sequence of subjects in the educational plan is/should be totally binding for the instruction provided, as there is often a need to take into consideration the special problems of the individual pupil.

7.3 The practical instruction

In larger cities it can be difficult to find road stretches of sufficient incompleteness for the first lessons in reasonable proximity of the driving school. Conversely driving instructors in small towns can have problems finding sufficiently complex city-traffic for the pupils to practice in - a problem increased by the fact, that some of the areas, where driving tests are administered, are small and don't have complicated traffic to offer for the test.

The pupil is usually picked up at home, at school etc. by the instructor at the start of the lesson. Often the instructor drives the car to the selected road stretch during the first few lessons, but some instructors let the pupil drive him/herself. A few of the instructors present at the conference did not select stretches, but just let the pupil drive from the place he or she is picked up.

Driving in the dark is compulsory, but it was pointed out, that this caused great difficulties during the summer, where you had to drive very late at night.

There was some criticism regarding some driving instructors giving their pupils very few practical lessons. The learner drivers generally want as few lessons as possible, and it can be hard to convince them, that more lessons are necessary. For reasons of competition, instructors can be inclined to reduce the demand for more lessons. An obligatory minimum number of practical lessons was suggested.

At the theoretical as well as the practical driving test there is often rather long waiting times. This creates problems in the organizing of the instruction in accordance with the educational plan. It can also have as a consequence, that learner drivers are allowed to take the driving tests, even though they are not completely ready, to avoid another long waiting time.

7.4 The course of advanced driving

The driving instructors generally had a positive attitude to the advanced driving course. Most of those present said, that they let their pupils take the course very late in the period of instruction, but the critique was brought forward, that you still see some pupils being sent to the course too early. However, the problem does not seem to be as big, as it has been earlier. Some driving instructors instruct their own pupils, while others leave this to the instructors employed by the training areas.

Usually 6 pupils are instructed at a time, but up to 12 was mentioned. It was emphasized, that many pupils at a time naturally would decrease the instruction time for each pupil. It was emphasized, that the exercises be given in the prescribed sequence, and to avoid - as had been seen - letting some pupils drive on slippery surface before the dry surface.

It was suggested, that it should be possible for the learner drivers also to try cars with ABS-brakes in the training area.

7.5 General problems

Most of the instructors present were basically positive towards the contents of the educational plan, however, only a few found it unproblematic following it. They wanted to a greater extent to be able to organize the instruction in relation to the individual pupil and the local traffic conditions. Doubts

were repeatedly expressed as to the way the educational plan was to be interpreted, and that there was a need for a more explicit formulation of the rules, that should be followed. Many instructors also wanted more control of instruction in driving schools, so that the infringements of the plan could be overcome.

The practical driving test - as a control of instruction - was criticized for being too short, and also too different in different places and with different examiners. Longer/harder/more tests were suggested.

There was a clear wish among the driving instructors, that their own education should be improved, especially in the pedagogical and psychological fields. A pedagogical course could also be offered to already qualified instructors. More specifically the education of driving instructors should give better qualifications for instructing in the closed training area and at the advanced driving course. Driving instructor schools run by the government got some support. There was a wish for more and better in-service training as well. The qualifications of the examiners were discussed and joint courses were suggested.

It is an important factor, that the customers - the pupils and their parents focus on the price of the course and know all too little about the education itself. The instructors found that this should be remedied for instance through informational brochures, TV-spots, videos etc. Furthermore a lowering of the price through for instance reducing excise taxes or state subsidies to driving lessons could make it easier to give the pupils more lessons. Fixed prices were suggested as well.

The instructors generally expressed a wish for more respect for their work, from the customers as well as from the authorities.

7.6 Discussions and conclusions

In the light of the information from the instructors, the researchers made assessments of the problems discussed during the conference and suggested possible solutions.

Competition between driving schools is an important factor in connection with infringements of the educational plan. An attempt must therefore be made to decrease it. Measures like fixed price per lesson and a compulsory minimum number of lessons could be considered, and the possibilities presented by the authorisation of driving instructors should be discussed. The proposals of the driving instructors for a reduction of prices should be looked into in this connection.

The violation of the plan is a problem in itself, as it makes many instructors feel a pressure towards violating the plan themselves. Therefore there should be an increased control of the driving schools, for instance by a group of officials, who through visits in the driving schools can make sure,

that the instruction given is in accordance with the plan, and can function as guides as to the solution of problems in the driving schools.

Many instructors directly or indirectly expressed, that it is difficult to know, precisely how to interpret the educational plan. It could therefore be a good idea to work out guidelines for the interpretation of the plan, such as defining what is acceptable and unacceptable practice.

The education of the driving instructors should be improved, and the qualifications of those training driver instructors and the training given in the driving instructor schools should be looked into, so that a uniform level of education can be secured. National driving instructor schools should be considered in the long run.

It is unacceptable, that long waiting times at the driving tests make observance of the educational plan difficult. They should therefore be reduced.

Finally it is important, that the pupils and their parents to a much larger degree than is now the case be informed about the content of driver education and the importance of good instruction. This will improve their background for evaluating the offers of the driving schools.

The choice of measures must be made after thorough discussions between the parties involved. In this respect positive as well as possible negative effects must be considered.

Del 2 - Referater af gruppediskussionerne

Del 2 - Referater af gruppediskussionerne

8 Manøvrebanelen - referat

8.1 Manøvrebanelen - anvisninger og hovedspørgsmål

Blandt de vigtigste ændringer i køreuddannelsen pr. 1. oktober 1986 er de indledende øvelser på en lukket manøvrebane (ikke at forveksle med det senere forløb på køreteknisk anlæg). I Undervisningsplanen for køreuddannelsen til kategori B præciseres hensigten med manøvrerne på lukket øvelsesplads således:

officielt formål med manøvrebanen

“Formålet med undervisningen på lukket øvelsesplads er at give eleven færdighed i at beherske bilen ved lave hastigheder under udførelse af manøvrer, der forekommer i almindelig færdsel, - dvs. igangsætning, standsning, forlæns- og baglænskørsel, svingning, vending, parkering ved vejkant og i parkeringsbås.

De enkelte manøvrer skal være indlært med så stor sikkerhed og præcision, at eleven i de efterfølgende øvelser på vej, hovedsagelig kan koncentrere sig om at tilpasse kørslen til vej- og færdselsforholdene og de gældende færdselsregler.

Hver enkelt øvelses præcise indhold og varighed overlades til kørelærerens skøn, særlig under hensyn til elevernes individuelle behov. Øvelserne bør dog gennemføres i den anførte rækkefølge, som sikrer, at eleven hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere øvelse.

Samtlige øvelser skal normalt kunne gennemføres på 3-5 timer.

En øvelse anses for indlært med tilfredsstillende resultat, når eleven kan udføre den fejlfrit, eventuelt to gange efter hinanden.

Øvelsespladsen skal omfatte et jævnt, vandret areal på ca. 100 gange 50 meter med kørefast overflade. Pladsen skal være forsvarligt afspærret fra almindelig færdsel, idet eleven lovligt skal kunne køre alene i bilen.”⁴

disposition

På konferencen blev emnet “manøvrebaner” taget op i de fire kørelærergrupper. Man ønskede at få indblik i, om manøvrebanerne bruges og i hvilket omfang. Endvidere skulle indholdet i undervisningen belyses, herunder manøvrerne og deres rækkefølge: Virker planen herfor efter hensigten?

Derudover blev mere konkrete forhold mht. undervisningens form og indhold afdækket såsom, om alle øvelserne gennemgås i den foreskrevne rækkefølge, hvor mange elever der undervises samtidig, om kørelæreren er med

⁴ Der erindres om, at undervisningsplanen blev ændret i 1996. Ovenstående citat stammer fra den tidligere undervisningsplan, hvor de nye regler endnu ikke var trådt i kraft på tidspunktet for konferencen.

i bilen etc. Og endelig ønskede man at komme ind på, om der er forhold omkring manøvrebanelernes organisation (instruktører, adgangsforhold o.lign.), som har betydning for undervisningens indhold. Der var endvidere formuleret en række mere specifikke spørgsmål.

8.2 Generel holdning til manøvrebanelen

manøvrebanelen - en god idé eller ej

Indledningsvis blev der taget stilling til, hvordan kørelærerne generelt vurderer værdien af at have manøvrebanelen som start på køreundervisningen. Generelt delte gruppedeltagerne sig i tre lejre, som kan beskrives på denne måde:

Der var en enkelt, højst to, i hver af de fire grupper, som kategorisk var imod manøvrebanelen. Karakteristisk for denne mindre gruppe af konference-deltagere var, at de kun underviser på manøvrebanelen, fordi loven pålægger dem det. Generelt syntes de, at det er både spild af tid og penge både for elevens og for kørelærerens vedkommende. Manøvrebanelen opfattes som fuldstændig urealistisk i et erhverv, hvor der i den grad er konkurrence. De fleste af disse kørelærere udtalte sig til gengæld positivt om undervisningen efter den gamle ordning, hvor man startede direkte på vej.

I den anden grøft befandt de kørelærere sig, som mente, at der overhovedet ikke skulle røres ved manøvrebanelen, da det ene og alene er kørelærerne, som skal ændre holdninger og adfærd over for denne del af undervisningen, som er særdeles udmærket tilrettelagt. Af disse var der ligeledes kun få kørelærere.

Endelig var de fleste af den opfattelse, at idéen med manøvrebanelen er god, og at eleverne klart bliver mere trygge ved at starte den praktiske undervisning her frem for på almindelig vej. Selv om de er positive over for manøvrebanelen, er der dog visse af undervisningsplanens forskrifter, som med fordel kunne ændres, opblødes en smule eller uddybes nærmere. Denne indstilling, at bevare manøvrebanelen, men at justere indholdet således, at det i større udstrækning passer til praksis' betingelser, havde langt de fleste deltagere.

både positiv og kritisk holdning

Når manøvrebanelen herefter belyses i detaljer, er det vigtigt at holde sig for øje, at den generelle stemning var positiv, men kritisk over for bestemte forhold. Dog bør man ikke glemme, hvor de negative røster især kom fra. Det kom temmelig klart til udtryk, at visse kørelærere, som havde undervist under den gamle ordning, havde problemer med at se fordelene ved manøvrebanelen. Der blev med andre ord oplevet modstand mod denne del af forandringen med køreuddannelsen. Tilsvarende havde visse københavnske kørelærere en negativ indstilling til manøvrebanelen tilsyneladende, fordi der netop i dette område er en særlig hård konkurrence.

8.3 Hvordan bruges manøvrebanelen og i hvilket omfang

Hvor meget tid bruges der på manøvrebanelen?

Et centralt spørgsmål i forbindelse med brugen af manøvrebanelerne var, i hvor lang tid de forskellige kørelærere underviser på manøvrebanelen, samt hvordan de udformer forløbet der. Som det blev beskrevet i undervisningsplanen, anbefales det at bruge mellem 3 og 5 timer på at gennemføre et forløb på manøvrebanelen.

Der blev givet meget varierende oplysninger mht., hvor lang tid kørelærerne opholder sig på manøvrebanelen sammen med eleverne. Der blev nævnt lige fra blot 20 minutter til 7-8 timer for elever, som havde særlig vanskeligt ved at tilegne sig stoffet. Den generelle tendens syntes dog at være, at kørelæreren opholder sig på banen et sted mellem 2 og 4 timer og oftest med mindst 2 elever ad gangen, selv om der er nogen, som vælger at koncentrere sig om en enkelt elev.

Det er meget vanskeligt at vurdere den reelle undervisningstid, når kørelæreren underviser flere elever end én ad gangen. I disse tilfælde, som er meget hyppige, må eleverne jo deles om lærerens tid. Der blev endvidere givet eksempler på kørelærere, som lod eleverne deles om bilerne, hvilket mht. den reelle undervisningstid må formodes yderligere at forkorte denne. Derudover afhænger meget af, om kørelæreren underviser alene eller sammen med andre kolleger, hvor mange biler der er til rådighed, om der undervises i bilen eller via radio m.m.

Der skal endvidere erindres om, at den kvalitative, gruppeorienterede måde, hvorpå oplysningerne om tidsanvendelsen på manøvrebanelerne er indhentet, umuliggør en nærmere stillingtagen til, hvor mange kørelærere der kun nøjes med 1 time på manøvrebanelen, og hvor mange der holder sig til det foreskrevne. Det vigtige er her at konstatere, at der er meget store forskelle fra køreskole til køreskole. De tidsmæssige rammer er under alle omstændigheder afgørende for, hvor meget der reelt kommer til at foregå på manøvrebanelen og med hvilken kvalitet.

Nedenfor gives der nogle eksempler på tidsanvendelsen på manøvrebanelen og dermed også et mindre indblik i, hvad man har tid til at fylde i disse timer:

“Med 3 timer er det måske for meget på en gang. 3 timer er vi der, vi har fast instruktør på. De kan også selv bestille tid og tage derud. Vi tager ud med 4 elever. De kører i hver sin bil. Vi har en radio og kan hoppe ind og hjælpe, hvis der er brug for det. Ellers dirigerer vi dem fra radio. De er gode, når de kører derfra - og det er meget nemmere. For os der har prøvet det fra starten, hvor vi skulle ud på en landevej, så er det nemmere efter 3 timer at få dem på gaden.”

“Der er afsat 3 timer til hver kørelærer, som kommer med et hold elever. Og de er der i de tre timer, uanset om eleven kan køre eller de ikke kan køre. Banen er bygget til 4 biler/elever ad gangen, og der er radiostyring. Jeg kan ikke forstå Jer, der synes, det ikke er godt. Jeg synes, eleven får et ualmindeligt godt kendskab til de forskellige ting.”

“Dér, hvor jeg har elever på manøvrebane, bliver de delt i 2 hold med tre på hvert hold - første 1½ time med tre elever og sidste 1½ time med tre elever i tre biler, tre Punto’er, og kun den ene af bilerne har ekstra pedaler. Kørelæreren har en walkie-talkie.”

“Jeg ser meget ofte bestemte køreskoler, store københavnske køreskoler med en masse pakkelsesninger og tilbud og sådan noget, som kommer i en bil med 3 elever og er der 1 time sammenlagt... De to andre elever sidder bag i. Dvs. hver elev har 20 minutter på banen.”

konkurrencen og korte manøvrebaneforløb

Som begrundelse for meget korte undervisningsforløb på manøvrebanerne blev konkurrence-aspektet meget hurtigt inddraget i diskussionen. Kører man med fast pris for manøvrebanen, vil et kort forløb være økonomisk fordelagtigt. Desuden henviste man i nogle tilfælde til meget dygtige elever (mekaniker-lærlinge, unge fra landet, som har været vant til traktorer o.lign.) som begrundelse for, at kørelæreren gennemgår øvelserne på banen ret hurtigt. Der blev dog fra flere sider opponeret imod at bruge de dygtige undtagelser blandt eleverne som en generel begrundelse for, at manøvrebaneforløbet bliver af kort varighed.

kort tid på banen - et prestigespørgsmål for visse elever

Elevens holdning til manøvrebaneforløbet synes også at spille en vis rolle for, hvor lang tid der bruges på banen. Der er blandt visse elever en forestilling om, at jo hurtigere man kan gennemføre øvelserne, jo bedre må man være til at køre bil. På denne måde bliver et kort manøvrebane-kursus et prestige-spørgsmål for visse køreskoleelever:

“Det er noget af en prestigesag for eleverne at bruge så kort tid som muligt på banen. Det er svært at få dem til at køre ud over den faste pris, de betaler, så de fleste nøjes med 2 timer. På den måde er undervisningen ikke meget værd.”

forskelle for København og provins

Noget af det mest iøjnefaldende er forskellene alt efter, om man fungerer som kørelærer i København eller i provinsen. I København ser det ud til, at de fleste kørelærere tager udgangspunkt i 2 timer, men da der i langt højere grad er efterspørgsel efter manøvrebaner, og priskrigen er knivskarp, synes det iflg. visse af udsagnene særligt at være her, at det kniber med at skabe solide tidsmæssige rammer om manøvrebaneforløbet. Enkelte nævner københavnerne som dem, der kan finde på blot at vende på banen i 20 minutters tid for senere hen at kunne påstå, at de faktisk har været på banen med eleverne. Det bliver dog nævnt, at de københavnske tilstande er ved at brede sig.

“...i Københavns-området er man af konkurrencemæssige hensyn nødt til at nøjes med at køre ... jah, 20-25 min., så er de klar hos mig...de kan betjene vognen nogenlunde. Desværre, jeg ved godt at nogen krummer tæer over at en godkendt kørelærer kan sige det, men det er vilkårene i Københavnsområdet. Hvis man kører mere end ½ time og har et salær, der står i forhold til den ydelse, så er vi straks inde på, at man bliver tromlet ned af de større køreskoler i København.”

“Manøvrebane er jo det første der sker. Her i København er det et af de værste steder mht. snydere. Og det er det jo, fordi vi skal have eleverne ind i køreskolen. Så hvis de kan klemme denne her manøvrebane så meget som muligt, så bliver pakkelsen billigere... Der er meget stor forskel på provinsen og København.”

Nogle af de kørelærere, som f.eks. kun giver to timer, synes selv, at det er for lidt, men føler, at de bliver nødt til det af konkurrencemæssige hensyn.

prisniveauet for manøvrebane-kurset

Mht. pris-niveauet synes der specielt i København at være problemer, idet der er stor efterspørgsel på banerne og intense forsøg på at presse priserne så langt ned som muligt. I diskussionerne blev det berørt, om det ville være muligt at forsøge at skabe en enhedspris for, hvad et manøvrebane-forløb skal koste. Umiddelbart virkede det uoverskueligt at finde vejen frem til en sådan løsning på problemet.

Da prisen på et manøvrebane-forløb flere gange blev inddraget i diskussionen, kunne det have været interessant at se på forskellige køreskolerne imellem. Problemet er imidlertid, at der er vidt forskellige måder at opgave priser på manøvrebane-forløbet på. Nogle angiver prisen pr. time, andre taler om en samlet pris for leje af banen, leje af bil og kørelærerens egen timesats. Endelig er der dem, som tager et indgangsbeløb og derpå modtager timebetaling. Derfor er en sammenligning så godt som umulig. Skulle man alligevel fremhæve en gennemgående forskel, synes kørelærere fra provinsen generelt at tage meget mere for et manøvrebane-kursus end kørelærere fra Københavns-området, hvilket igen hænger sammen med den hårde konkurrence i hovedstaden.

køreskolernes størrelse

Køreskolens størrelse er heller ikke uden betydning for, hvorledes undervisningen foregår. Når det drejer sig om manøvrebane-forløbet, har de større køreskoler den fordel, at de lettere kan samle flere elever sammen til et hold, som kan undervises samtidig. Dermed opnår køreskolerne økonomisk gevinst.

De mindre skoler derimod har ikke råd til denne fremgangsmåde: Hvis eleverne skal vente på at kunne komme i gang, søger de hellere andetsteds hen. Derfor er de mindre køreskoler nødsaget til at køre med få elever ad gangen, og dermed mister de den økonomiske fordel, de større køreskoler har. Til gengæld blev det fremhævet, at enkeltmandskøreskolerne i højere grad kan støtte eleven under øvelserne på manøvrebane, og eleven får dermed mere ud af træningen.

transport til og fra manøvrebane

Transporten af eleverne til og fra banen forsøgte man også at belyse. Hvordan foregår den? Generelt ser det ud til, at eleverne selv transporterer sig til banerne, eller at kørelærerne afhenter dem, hvorefter eleverne køres til banerne som passagerer.

Det skinner dog igennem, at kørelærerne kender til, at det forekommer, at elever selv kører derhen sammen med kørelæreren. En enkelt indrømmer, at det kan ske, at eleven selv få lov at køre derfra igen, og en anden arrangerer indimellem, at en mere erfaren elev fungerer som chauffør for de to nye ele-

ver, vedkommende normalt instruerer på samme tid på manøvrebanen. Transportmåden synes i øvrigt i høj grad at hænge sammen med, hvor banen er placeret, om den er langt væk eller kun et kort stykke fra den pågældende by. Hvis banen ligger langt væk, arrangeres fælles transport.

8.4 Form og indhold i undervisningen

sjusk med baneforløbet koster mere tid sidenhen

Når der kigges nærmere på manøvrebaneundervisningens form og indhold, er det tydeligt, at en del kørelærere er af den overbevisning, at et dårligt forløb på banen, hvor der sjuskkes med gennemgangen af øvelserne, giver bagslag uden for banen. Som flere nævner kommer det ofte til at koste eleven mere, end hvis tingene var blevet gjort ordentligt på banen, for

“Konkurrencen medfører, at manøvrebanekørsel ikke gennemføres efter reglerne. Eleverne vil hurtigt ud i trafikken, og man glemmer at der bagefter bruges oceaner af tid og generes mange trafikanter ved indøvelse af de manøvrer, som eleven skulle have lært, inden han blev sluppet ud. Mht. hvordan kørelærerne oplever elevernes udbytte: Jamen det oplever de kørelærere, som ikke udnytter manøvrebanen, jo slet ikke.”

“...Og det er meget svært at få eleverne til at forstå...jamen det er en fordel for Jer, at I er gode, før I går ud fra øvelsesbanen, fordi det sparer Jer senere for fejl...fordi lige henne på hjørnet, der ligger der én, han tager femhundrede kroner eller mindre - og der skal jeg kun på banen i to timer.”

synet på eleven og undervisningsstilen

I den mere generelle diskussion af indholdet på manøvrebanen afdækkes der også vidt forskellige syn på eleverne. Nogle kørelærere ønsker klart at tage eleven i hånden fra starten af, mens andre synes mere bevidste om det overordnede formål med baneforløbet, nemlig at eleven får lejlighed til selv at arbejde med tingene og gøre sig sine første erfaringer med bilkørsel på egen hånd, ganske vist inden for nogle trygge, fysiske rammer.

hvor mange lektioner ad gangen

I lærervejledningen anbefales det, at de 3-5 timer på manøvrebane opdeles i separate lektioner. Derudover kræves det, at de skal finde sted, før eleven kommer på almindelig vej. Det er interessant at undersøge, om denne anbefaling følges, herunder hvorledes kørelæreren placerer disse 3-5 lektioner. Bliver de fordelt over flere gange (flere undervisningsdage), eller bliver alle lektionerne på manøvrebane taget på en gang?

Gennemgående er der en tendens til, at eleverne udsættes for flere eller alle timerne og dermed også alle øvelserne på en gang for bl.a. at spare transporten til og fra banen. Men der er ikke udpræget stolthed over denne måde at håndtere det på. Nogle af kørelærere er opmærksomme på, at blot en enkelt øvelsestid gør eleverne særdeles udmattede, og at de på den måde ikke får det fulde udbytte af forløbet. En enkelt kalder denne måde at udforme manøvrebane-forløbet på for upædagogisk og forkert.

“Vi overtræder allesammen u-planen mere eller mindre, så mere lempelige regler er nødvendige. 3 timers kørsel ud i ét i manøvrebanen er for meget.”

Eleverne bliver alt for varme og "gennemkørte" så de ikke kan modtage indlæring - det siger al sund fornuft."

"Hvis vi tager undervisningsplanens lærervejledning, så er manøvrebane sat på 5 gange; så det med at køre det hele på en dag er upædagogisk og forkert. Det er stadig det økonomiske pres der ligger på kørelærerne."

hindring for at opfylde tidskravet - elevernes forpligtelser

En hindring for kontinuitet i undervisningsforløbet på manøvrebanen er også elevernes forpligtelser i forhold til arbejde, skolegang o.lign. Flere kørelærere påpegede det vanskelige i at få eleven til at besøge banen flere gange, hvorfor det tit endte med, at manøvrebane-timerne blev taget i store klumper, hvor eleven til sidst er kørt fuldstændig træt.

"Noget vigtigt for mig er, hvor lang tid kan eleverne få til at få deres køreundervisning. Mange vil bruge megen tid og mange lidt tid. Mange kan ikke pga. skole, arbejde osv. få tid til at erhverve deres kørekort på en ordentlig måde. Derfor vil de heller ikke tage den kørelærer, der er seriøs. Der stopper sin undervisning kl. 17, når det er mørkt, og så kører mørkekørsel med dem, der skal det. Nej de tager derhen, hvor de kan få undervisning på den tid af døgnet, der passer dem. Problemet, vi løber ind i på manøvrebane, er: Du har kørt bilen i 2 timer. Kom igen i morgen. Men det kan eleven ikke og så siger kørelæreren: OK, så får du resten nu. Og de er trætte, når de starter efter 2. time."

En kørelærer anfører, at timeantallet er alt for lidt eksempelvis over for særlige grupper af elever:

"Hvis man skulle leve op til u-planens rigoristiske krav om to fejlfri manøvrer, skulle der nok 6-8-10 timers kørsel til pr. elev, så jeg er altid lidt benovet over, at jeg har så dygtige kolleger, som kan gøre det meget hurtigere end vi kan."

I øvrigt anføres det, at selv over for de virkelig dygtige elever som f.eks. mekanikerlærlinge og unge fra landet med traktor erfaring er to timer absolut minimum:

"Så er det bare at følge undervisningsplanen, og der ligger jo en gradvis forøgelse af sværhedsgraden. Og hvis den følges på manøvrebanen, så er det helt tip-top. Der kan vi selv med en mekanikerlærling ikke komme under 2 timer. For vi kan ikke få ham instrueret, så at han korrekt kan gennemføre øvelserne på mindre. Der står at vi skal se to på hinanden følgende korrekte udførelser."

hvor mange elever ad gangen

Noget, der i høj grad kan påvirke kvaliteten af undervisningen på manøvrebanen, er antallet af elever, som kørelæreren har ansvaret for inden for den/de samme lektion(er). Der bliver nævnt lige fra blot en enkelt elev til fire-fem ad gangen. Problemet med at have flere elever samtidig er bl.a. de store forskelle i elevernes færdigheder:

"Det er for meget at køre med fire elever - hvis en af dem er lidt tung, får de andre ikke den service, de har krav på."

At have f.eks. 4-5 elever på en gang anses af de fleste for katastrofalt for undervisningen, da der bestemt er grænser for, hvor mange man kan holde nøjagtigt øje med ad gangen. Konsekvensen af for mange elever på samme tid kan blive, at noget indøves forkert.

Som hovedregel tager de fleste kørelærere sig af to til tre elever ad gangen. Som ved mange af de øvrige forhold spiller økonomien også her en rolle:

“...Vi kører måske lidt rigeligt på banen, da det jo er mere produktivt at køre med 3 elever ad gangen på bane end 1 elev på vejen. Vi har ingen fast pris på øvelsesbanen. Eleverne betaler pr. time. Og så er det mere produktivt at køre med 3 ad gangen.”

“Altså frem for at ligge og rode fire timer derude - eller være fire timer med fire elever og fire timer med to elever - altså der kan vi godt regne ud, at der er prisen ved at have fire elever med derude dobbelt så god, fordi prisen jo altså er den samme.”

teknik, radiokontakt

Når en kørelærer har flere elever på en gang i hver sin bil, stiller det særlige krav til overblik og teknik. Nogle benytter radio til at opretholde forbindelsen til eleverne, men denne teknik kan være upålidelig, angives det af flere. Andre synes, at teknikken fungerer godt nok.

“Vi har samtidig radioen med på manøvrebanen og jeg har en kontakt, så at hvis de to andre, der kører på manøvrebanen laver numre, så trykker jeg på den, så samtlige biler går i stå. Så jeg kan altså fra bilen styre, om jeg ønsker, de skal fortsætte.”

rækkefølgen af øvelserne

Rækkefølgen af øvelserne var et oplagt diskussionsemne. Der blev på den ene side klart givet udtryk for, at undervisningsplanen også på dette område ganske simpelt skal overholdes. På den anden side var der også fortalere for, at rækkefølgen skulle være lidt mere op til kørelærerens eget skøn i forhold til de konkrete elever og til situationen på banen. Så længe princippet om at gå fra de lette øvelser til de svære bevares. Eksempler på, at en del kørelærere tager afstand fra, at rækkefølgen af øvelser defineres af undervisningsplanen, ses herunder:

“Efterhånden får man jo at vide, at man skal følge u-planens rækkefølge nøjagtigt, til punkt og prikke, og det er vanvid, det har ikke noget med undervisning at gøre.”

“Jeg synes man skal sige at Undervisningsplanen er en vejledning, - med kraftig understregning af, at det er en vejledning, som man forventer skal følges så langt, som det er praktisk muligt.”

elevernes forudsætninger

Der synes mange facetter indblandet her. Det handler bl.a. om kørelærerens oplevelse af sig selv som den, der formidler viden, om praktiske omstændigheder under manøvrebaneforløbet, om opfattelsen af de enkelte øvelser som relevante eller ej. Heller ikke elevernes kunnen er sagen uvedkomme. Meget synes at afhænge af, hvilke elever - gode eller mindre gode - man har med at gøre. Ved de mindre gode elever er der en tilbøjelighed til at overholde bestemmelserne i undervisningsplanen, hvad rækkefølgen angår,

mens man ved de gode elever slækker lidt mere på kravene til rækkefølgen, uden at det dog dermed opleves som snyderi.

Elevernes forudsætninger eller kompetence var noget, som gennemsyrede diskussionen, og som gav anledning til en meget mere bred diskussion af, hvad der karakteriserer en god undervisning. Nogle talte meget varmt for en undervisning, der er tilpasset den konkrete elev, og at det netop er pædagogens opgave - her kørelærerens - at have føling med, hvad der er hensigtsmæssigt at præsentere eleven for lige her og nu. En kørelærer oplevede det, som om det i højere grad er udenforstående (prøvesagkyndige og andre), som holder sig rigidt til den nøje definerede rækkefølge, end det er kørelærerne som har brug for at blive holdt i hånden af dette fastlagte system af manøvrebane-øvelser. Undervisningsplanen blev under alle omstændigheder generelt kritiseret for ikke at tage tilstrækkelig højde for, at eleverne har vidt forskellige forudsætninger for at gennemføre en køreuddannelse.

Andre kørelærere mærker ulempen ved, at øvelserne ikke er blevet fulgt efter undervisningsplanens foreskrifter, når en elev overtages fra andre køreskoler/kørelærere; dette var nogle kørelæreres oplevelse. Det er særlig problematisk i de tilfælde, hvor undervisningen på banen regulært er blevet negligeret:

“Det kan være et problem at overtage elever fra andre byer, elever, der hverken kan vende, bakke eller sætte igang, og så har de haft 20 min. i en manøvreård.”

kørelærernes holdning til øvelser

I samtlige grupper kom det tydeligt til udtryk, at kørelærernes holdning til de forskellige øvelser varierer. Nogle konkrete øvelser blev diskuteret, og i visse tilfælde skinnede det igennem, hvilke øvelser der er en tilbøjelighed til at springe over. F.eks. fandt en kørelærer, at der ikke rigtig er plads til et højresving med et efterfølgende gearskift til 2. gear for derpå at køre ind til siden og standse. Og 8-tals-øvelsen fandt en del fuldstændig overflødig, for

“Har du måske set nogen køre 8-taller på Vesterbrogade!”

“Men altså jeg kan ikke se nogen relevans i de øvelser, vi laver derinde, i forhold til det, der skal til at foregå ude på vejen...”

De negativt indstillede kørelærere hæftede sig snarere ved de dårlige vaner, som eleven kan få på dette tidspunkt i undervisningsforløbet. Koblingsrytteri blev nævnt. Andre var imidlertid af den opfattelse, at de dårlige vaner fra manøvrebanen hurtigt bliver fralært igen på almindelig vej.

Der var imidlertid kørelærere, som syntes, at der er sammenhæng i idéen med øvelsesforløbet. En enkelt formulerede det således:

“Man kan ikke bare pille “unødvendige” manøvrer ud af programmet. Det er helheden som er vigtig for eleven. Der er tale om små brikker til en stor sammenhæng, og ideen i det er faktisk genial. Hvis eleven ikke får bakket rundt om hjørnet, baglæns parkering, vending og slalom, hvordan skal de så vide, hvad vej de skal dreje på rattet i forskellige situationer.”

Der var endvidere uenighed om, hvorvidt man spilder tiden med parkeringsøvelser. Enten var man af den opfattelse, at man lige så godt længere inde i uddannelsen kunne finde en stille vej og træne det der, eller også syntes man, at disse øvelser generelt er for svære på dette tidlige tidspunkt i undervisningen. En enkelt kørelærer var inde på, at nogle elevers selvtillid, især de ældre elevers, kan få et knæk ved at blive udsat for de temmelig svære manøvre, som kræves af dem på banen.

Andre var trygge ved, at eleven allerede har stiftet bekendskab med de svære øvelser, når de bevæger sig ud i den almindelige trafik, fordi eleven på denne måde opleves som bedre rustet til de virkelige manøvrer. Hvad parallel-parkeringer angår, fandt enkelte, at disse øvelser kan være lettere at gennemføre i den virkelige trafik, hvor eleverne har biler frem for kegler at orientere sig efter. En enkelt efterlyste muligheden for at træne eleverne i at gear op og ned og anførte, at banerne simpelthen er for små til en sådan øvelse. Andre svarede hertil, at for store baner ville tilskynde eleverne til højere hastighed, og at dette ikke ville være ønskværdigt i en undervisningsfase, hvor der først og fremmest lægges vægt på indlæringen af manøvrer.

instruktion i betjening af bilen

Rent praktisk blev det oplevet som en fordel at undervise eleven i betjeningen af bilen, når man sidder i den, hvor al ting kan vises direkte, frem for i teorilokalet, hvor man kun har billeder at holde sig til. Der syntes således at være generel enighed om, at man venter med dette til et tidspunkt umiddelbart **før** selve manøvrebaneforløbet, da den dyre bane-undervisningstid ikke bør bruges hertil. Derudover var mange inde på, at man med fordel kan instruere eleverne samtidig i bilens teknik m.m., hvis man vel at mærke har flere elever på banen samtidig.

kørelæreren med i bilen eller ej

Mht. om kørelæreren er med i bilen under manøvrebaneforløbet, var der flere forskellige opfattelser, men generelt synes eleverne at få lov til at sidde alene i bilen i hvert tilfælde på et eller andet tidspunkt på manøvrebanen. Muligvis forekommer det hyppigere i provinsen, at kørelæreren ikke er med i bilen.

I materialet findes der forskellige holdninger til dette aspekt: En kørelærer svarede, at han personligt praktiserer at lade eleven være alene, idet eleven således mere stille og roligt selv kan få lov til at finde ud af koblingspunkt, standsning etc. En anden kørelærer var ikke bleg for at indrømme, at han oplever det som mest hensigtsmæssigt at blive i bilen, da eleverne bliver mest trygge på denne måde; han præciserede dog, at han kun yderst sjældent bruger pedalerne. En tredje oplevede omvendt, at eleverne kører bedre, når han stiger ud, fordi de så ikke længere bekymrer sig om kørelærerens reaktioner. Andre stillede minimumskrav såsom at kunne finde koblingspunktet og at kunne bremse, før de overlod bilen til eleverne.

En enkelt kørelærer fremhævede imidlertid, at køreskolen forventer, at kørelæreren bliver i bilen sammen med eleven under hele manøvreforløbet, for ellers vil vedkommende blive fyret. Begrundelsen herfor fremgik ikke klart, men andre var inde på, at jo tidligere kørelæreren forlader eleven i bilen på manøvrebanen, jo større sandsynlighed er der for, at der kommer skader på

bilen. Set i lyset af, at der kan være tale om kørelærerens egen bil, forstår man den tøvende holdning til at lade eleven køre selvstændigt på banen.

“Kørelæreren går ikke ud af bilen, for han kører i sin egen bil, han lejer ikke banens biler, og han er nervøs for sin bil.”

Der synes også være mere “humane” begrundelser for at blive i bilen f.eks. dårligt vejr, som gør det langt mere bekvemt for kørelæreren at blive indendørs.

En kørelærer nævner, at de, som slet ikke stiger ud af bilen, kunne mistænkes for at være de kørelærere, som er uddannet efter det gamle system, og som ikke tror på, at det nye system er brugbart. Hvorvidt det forholder sig således, kan hverken be- eller afkræftes, men påpegningen er under alle omstændigheder tankevækkende.

flere elever i bilen ved manøvrerne

At have flere elever med i bilen var heller ikke en tanke, som var fremmed for kørelærerne. Det blev nævnt, at man kunne lade eleverne skiftes til at køre, men regelen er, at hver elev får en bil til rådighed. Det blev påny påpeget, at man kunne spare noget tid ved at holde introduktionen for to elever i en bil, men at man herefter lod dem køre hver sin bil.

kørelærerens bil eller banens bil

Ved konferencen blev det hyppigst nævnt, at man benytter sig af banens biler under manøvreundervisningen, men visse kørelærere bruger dog deres egne biler.

pædagogisk udbytte af at prøve flere biler

Spørgsmålet, om der køres i banens biler eller i kørelærerens egen bil, gav anledning til en debat om det pædagogiske i at prøve en eller flere biler under uddannelsen. Det kan betragtes som en fordel, at eleven under uddannelsesforløbet får lejlighed til at prøve flere forskellige biler/bilmærker og dermed bliver bedre rustet til at køre i egen bil eller lånt bil efter at have fået kørekort. Omvendt kan det være en ulempe for det pædagogiske forløb, hvor kørelæreren netop i starten giver nogle faste orienteringspunkter ved forskellige parkeringsmanøvrer o.lign. Disse kan da ikke overføres fra banens eller andre biler, der måtte indgå i undervisningen, fordi de forhold, der gælder i banens bil, ikke nødvendigvis kan overføres direkte til kørelærerens bil.

bruges manøvrebaner eller andre arealer?

Endelig var der spørgsmålet, om man faktisk bruger de manøvrebaner, som er indrettet til formålet. Der er set eksempler på, at kørelærere har benyttet sig af almindelige parkeringspladser for at spare udgifterne til leje af bane m.m. Dette problem synes i dag at have et beskedent omfang. I gruppen med erfarne kørelærere fra enmandskøreskoler blev der direkte spurgt til, hvorvidt det forekommer, at man kører på parkeringspladser i stedet for manøvrebanerne. Hertil blev der svaret “ikke så meget”. En enkelt, erfaren kørelærer fra en større køreskole påstod, at nogle kørelærere i København har brugt uautoriserede baner, eksempelvis store parkeringspladser.

8.5 Organisering af manøvrebaserne

Emnet "organisering af manøvrebaserne" drejer sig om adgangsforhold til banen, faste instruktører eller ej, opdelingen af manøvrebaserne o.lign.

faste instruktører på manøvrebaserne

Det var planlagt på forhånd at høre noget om, hvorvidt der benyttes faste instruktører på manøvrebaserne og ca. i hvilket omfang. Generelt nævner kørelærerne ikke noget om, at der er andre, som varetager instruktionsopgaven på manøvrebaserne end dem selv. Enkelte kender dog til steder, hvor der er faste instruktører tilknyttet banerne, men omfanget af denne praksis synes ikke stor. De faste instruktører hører de køretekniske kurser til, lyder det generelle svar. Dog havde en enkelt større køreskole uddelegeret opgaverne i et normalt undervisningsforløb således, at en lærer tog sig af manøvrebaserne, en anden beskæftigede sig med teorien etc. På denne måde fik den kørelærer, som fast var tilknyttet banen, status af at være baneinstruktør. I Århus omegn blev der et enkelt sted nævnt en fast instruktør på banen, men det drejer sig, som antydtes, om undtagelser at indrette det således.

opdeling af banen i veje og pladser

En del af kørelærerne har gode erfaringer med manøvrebaser, som er delt op i rigtige små veje, og hvor der er mulighed for at lade eleverne køre i hver sin del af banen. Omvendt beklager andre sig over de steder, hvor der kun er mulighed for at dele banen op ved hjælp af kegler, og især hvor det drejer sig om parkeringsmanøvrer.

Der er også steder, som ikke opfylder de fysiske krav til manøvrebaserne (bredde, længde og overflade-materiale). Dette, er der bred enighed om, bør checkes og laves bedre.

8.6 Forslag til løsning af manøverbane-problemerne

Undervejs i diskussionerne kom der en række løsningsforslag til manøverbaserne problemer. Forslagene går både på kontrol med aktiviteterne på banerne, en opdeling af manøverbane-forløbet i flere trin, en anderledes organisering af banerne etc.

spørgsmålet om kontrol med bane-forløbet

Konkurrencen og snyderiet gør spørgsmålet om mere effektiv kontrol af dét, der foregår på banerne, meget nærværende, selv om det er vanskeligt at finde frem til en egnet måde at kontrollere på. Behovet for kontrol synes særlig presserende i København i forhold til provinsen. Forskellige steder har man haft lokale forsøg med f.eks. afkrydsning, men disse har tilsyneladende ikke virket efter hensigten, og den forbrugeroplysning om manøverbaserne, som blev lanceret i TV i 1986, var alt for kortvarig. En mere massiv oplysning af denne art kunne overvejes påny og foreslås også i en af grupperne.

Nogle kørelærere er inde på muligheden af eleven selv som kontrolinstans:

"Jeg kunne tænke mig at den lille tegning over manøverbaserne lå med i den kørebog med underskrifter, hvor man har gennemgået de enkelte dele, og der nedenunder stod: "Jeg er bekendt med de øvelser og vi har kørt dem

fejlfrit 2 gange" - og eleven så skriver under på det, i stedet for bare at lave en underskrift ude margin, som vi har det nu. På den måde ved eleven, hvad han skal kunne, og hvis han ikke kan det, så er han faktisk blevet snydt af kørelæreren. Det er en lettere kontrol end politiet."

Men ikke alle elever arbejder i egen interesse: Mange er ofte mest motiverede for at forlade banen så hurtigt som muligt og skriver derfor gerne under på, at de har gennemgået de pågældende øvelser.

"Københavnske elever er rystende ligeglade med indholdet i undervisningen. Det handler kun om kr. og ører. Hvad koster et kørekort, hvor hurtigt kan jeg få det, behøver jeg at køre så mange timer? De ringer til 7 skoler og sammenligner priser og prøver muligvis at få et bindende tilbud på et kørekort (det får de ikke hos mig), og så tager de den billigste. Eleverne har ingen muligheder for at vurdere kvaliteten."

Mere principielt mener andre lærere, at der er noget omvendt ved, at eleven skal kontrollere læreren:

"Det er helt forkert, at eleven skal kontrollere kørelærerens arbejde. Det må først og fremmest være kørelæreren, der står inde for kvaliteten. Eleven kan aldrig vurdere, om kørelæreren har lavet sit arbejde godt nok. Det er forkert hvis eleven skal skrive under på noget om undervisningens kvalitet."

bestemmelse om kontrol i den nye u-plan

I den nye undervisningsplan (var endnu ikke udkommet på konference-tidspunktet) fremgår det, at der fremover skal føres en liste over, hvilke elever der har været på manøvrebanen, hvilken kørelærer som har givet dem undervisning, og hvor længe eleven har været på banen. Indtil alle manøvrebaner er bemandede, mener kørelærerne dog ikke, at dette kan betragtes som en vandtæt kontrolforanstaltning. I den nye undervisningsplan kræves der i øvrigt nu godkendelse for, at manøvrebanerne opfylder de fysiske krav, som stilles til dem.

hvilken instans skulle foretage kontrollen

Der blev diskuteret prøvesagkyndige og deres rolle i forhold til forløbet på manøvrebanerne, og hvorvidt det ville være hensigtsmæssigt med en uvildig instans til at tage sig af kontrollen, f.eks. FDM eller andre med kompetence inden for færdselssikkerhedsområdet. En mulighed kunne også være en form for køreprøve på manøvrebane, inden eleverne blev sat ud i almindelig trafik.

hvorledes skal der straffes for overtrædelser?

Endelig var der også nogle, der var meget kategoriske i deres holdning, og mente, at den eneste farbare vej fremover ville være at lade hammeren falde, enten i form af betragtelige bøder til kørelærere, som ikke har overholdt undervisningsplanens bestemmelser for manøvrebaneforløbet, eller ved helt at fratage dem retten til at fungere som kørelærere for en periode. Denne kontante holdning blev opblødt af andre, mindre kategorisk instillede, som mente, at det bør være det bevidste snyderi, som skal slås ned med hård hånd, og ikke kørelærere, som kommer ud for en enkelt smutter hen ad vejen. Man kunne også forestille sig, at straffen faldt ved tredje overtrædelse.

Endelig var der forslag fremme om at organisere manøvrebanerne i statsligt regi:

“Hvis det endelig skal være kunne man etablere nogle statslige manøvrebaner med statsligt ansatte kørelærere, som den almindelige kørelærer ikke har noget med at gøre.”

Dette forslag kan ses som et led i den mere generelle debat om køreuddannelsens organisation, som tages op i kapitel 12.

En mellemvej kunne evt. være, at der blev givet tilskud til såvel manøvrebanerne som til de køretekniske kurser, således at konkurrencen kunne gøres mindre hård på disse områder:

“Alle problemer vedr. manøvrebaner er alene et pengespørgsmål. Der hvor man ikke skal se på pengene vil kvaliteten på banen være meget højere.”

manøvrebaneforløbet i to trin

Hvad det pædagogiske angår, var enkelte inde på den mulighed, at man med fordel kunne splitte manøvrebaneforløbet op i to mindre dele. Den første del skulle, som nu, lægges i starten af køreuddannelsen, og eleven skulle tilegne sig færdigheder i de øvelser, som er afgørende for en rimelig overgang til den almindelige trafik. Herefter kunne man efter et givet antal timer på almindelig vej vende tilbage til manøvrebanen for her at tage anden del med de mere komplicerede øvelser. En kørelærer mente, at man på denne måde eksplicit erkendte, at der er en vis “inkubationstid” for al lærdom. Samtidig kunne man undgå, at eleverne kører træt i et meget intensivt forløb, og denne to-trins-model kunne være særlig anvendelig over for de såkaldte tunge elever. Man kunne evt. overveje at afslutte manøvrebanen med en prøve. Kravet om et vist niveau, før banen forlades, kunne være medvirkende til, at konkurrencen blev dæmpet noget.

minimumskrav mht. timeantal på banen

E enkelte var inde på, at man udover at bibeholde præstationskravene kunne indføre et minimumskrav mht. antallet af timer på manøvrebanen. Tre timer blev af en enkelt kørelærer fundet passende.

kørelæreruddannelse/efteruddannelse

Endelig er der forholdet vedr. kørelærernes egen uddannelse. Man var enige om, at man her burde inddrage manøvrebaneforløbet i højere grad, end mange har oplevet. En måde at råde bod på dette på er at foranstalte efteruddannelseskurser, som skulle være obligatoriske.

konklusion

Opsummerende finder de fleste kørelærere, at manøvrebanen er en god idé, men de ønsker mere kontrol med det, der foregår, eller bedre økonomiske rammer om baneforløbet, som kan være med til at bløde den hårde konkurrence op. Endelig går de ind for, at banerne rent fysisk forbedres med vejafmærkning o.lign., således at man ikke er henvist til f.eks. brugen af kegler alene. Og såvel eleverne som kørelærerne selv skal have bedre information. Eleverne bør vide mere om formålet med manøvrebane-øvelserne, da de herigennem i højere grad vil kunne forstå, at det er penge godt givet ud. Kørelærerne bør i større udstrækning forberedes på de særlige krav, der stilles, når man skal instruere elever på manøvrebanen, som er køreuddannelsens indledende praktiske del.

9 Den teoretiske undervisning - referat

9.1 Teoriundervisningen - anvisninger og hovedspørgsmål

I lærervejledningen til uddannelsesplanen står følgende om den teoretiske og den praktiske undervisning:

“At køre bil er i sagens natur en praktisk handling. Derfor må køreuddannelsen også have sit tyngdepunkt i indøvelsen af praktiske færdigheder. Det vil således være mest hensigtsmæssigt at lade den praktiske undervisningsforløb være bestemmende for, hvordan den teoretiske undervisning skal tilrettelægges og gennemføres.

Den praktiske undervisning indledes med manøvrer på lukket øvelsesplads, fortsætter derefter med øvelseskørsel på almindelig vej og afsluttes med manøvrer på et køreteknisk anlæg. ...

Et gennemgående princip ved tilrettelæggelsen af den praktiske undervisning er, at eleven hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere øvelse og desuden får lejlighed til repetition af foregående øvelser, således at indlærte færdigheder fæstnes eller styrkes.

Den teoretiske undervisning skal først og fremmest tjene til at lette elevens indlæring af de praktiske færdigheder. Derfor skal undervisningen i størst muligt omfang tilrettelægges således, at eleven præsenteres for den teoretiske side af et emne eller en manøvre kort forud for de praktiske øvelser i samme emne eller manøvre.”

I kørekortbekendtgørelsen fastslås det, at den teoretiske og den praktiske undervisning skal integreres og skal følge undervisningsplanens afsnitsopdeling. Teoriprøven kan først berammes, når undervisningen på manøvrebane er gennemført. Umiddelbart inden teoriprøven skal kørelæreren skrive under på, at undervisning på manøvrebane og i teori og praktik er foretaget.

I lærervejledningen står uddybende, at alle delmål bortset fra dem, der omhandler køreteknik, skal være gennemført før teoriprøven aflægges.

Konferencens hovedspørgsmål til den teoretiske undervisning var følgende:

Hvordan tilrettelægger man teoriundervisningen, hvad er indholdet i teori- lektionerne, og hvordan er rækkefølgen af emnerne? Hvilken betydning har beramningstiden ved teoriprøven, hvordan forsøger man at sikre samordningen mellem teori og praksis, og hvilke problemer giver dette?

9.2 Teoriundervisningens organisation

hvordan dannes
teorihold

Der er i princippet to fremgangsmåder ved tilrettelæggelsen af teoriundervisningen:

- Eleverne samles sammen og undervises i faste hold, der følges ad hele teoriforløbet igennem.
- Der undervises løbende i teori, og der startes forfra, når man er nået emnerne igennem. Eleverne “hopper på”, når de melder sig til, uanset hvor teoriundervisningen er nået til. Dette kaldes populært for karrusel-teori.

Den førstnævnte fremgangsmåde (eller variationer af den) er den, der giver mulighed for at leve op til undervisningsplanens krav om en samordning af teori og praksis. Hovedparten af deltagerne gav udtryk for, at det var den fremgangsmåde, de som udgangspunkt bruger. Som det vil fremgå, betyder dette imidlertid ikke, at de følger princippet helt igennem. Overgangen mellem de to metoder viste sig at være ret flydende:

En del giver eleverne mulighed for at hoppe med på holdet også, hvis de først kommer anden eller tredje gang, men lukker så for tilgang. Andre igen er mere store med at lade eleverne komme ind på et allerede eksisterende hold, hvis de presser på, også selv om dette i realiteten betyder, at rækkefølgen i lektionerne og dermed koordineringen af teori og praksis i nogen grad fraviges:

“Er der en eller anden, der skal bruge kørekortet i morgen, jamen så får han også lov at starte.”

“Folk må gerne springe mellem holdene. De skal starte, hvor de skal starte, så de får en introduktion og ved, hvad de skal gøre. Hvis de så finder ud af, at de kan komme til teori 3 gange om ugen i stedet for 2, så får de altså lov til at tage lektion 5 før lektion 3.”

Reel karrusel-teori blev praktiseret af en mindre del af deltagerne på konferencen. Her er det så blot et spørgsmål om, at eleven kommer alle lektioner igennem uden hensyn til rækkefølge.

“Det eneste jeg sikrer mig er, at den dag de går op til teoriprøve, så er alle lektionerne overholdt - ellers koster det penge for kørelæreren”

problemer ved
holdundervisning

Problemerne ved holdundervisningen er flere. En væsentlig faktor er elevernes holdning til køreuddannelsen. De vil gerne hurtigt i gang og er ikke indstillet på at vente, hvis der ikke er et hold, der starter op med det samme. Så finder de i mange tilfælde hellere en anden køreskole, hvor der ikke er ventetid. Det var en holdning, mange af kørelærerne havde mødt, og det var da også den begrundelse, der hyppigst blev givet for at slække på eller helt undlade faste elevhold. Dette problem var størst i små køreskoler, der ikke kan starte teorihold op så hyppigt som de større køreskoler. Et par kørelærere fra enmandsvirksomheder fortalte imidlertid om, hvordan de på trods af sådanne problemer havde fastholdt, at nye elever måtte vente:

“Vi tager det op jævnlige hjemme hos os - og alle er ved at jorde mig. Jeg forærer jo eleverne væk til de andre, for de gider da ikke at vente. Jamen så må jeg dét. For jeg vil altså hellere overholde undervisningsplanen.”

“...Eleverne ringede, og jeg sagde: ‘Jeg har altså lige startet et hold. Der er 3 mdr. til næste gang’. Jeg var heldig, at jeg boede i en lille by, hvor jeg var kendt, og eleverne sagde ‘Fint! - så starter vi da om 3 mdr’. Det er svært inde midt i København.”

En kørelærer sagde, at det mest havde været et problem i begyndelsen, men at de vordende elever nu var indstillet på det, så han normalt fik de elever, han havde plads til på holdet.

Antallet af elever, der kunne samles til et hold blev i øvrigt også nævnt som et problem i de små køreskoler:

“Det er sværere at følge undervisningsplanen, når man er alene, fordi man får dem i hold med 2 eller 3 ad gangen - og de er ikke altid på samme niveau. De kan ikke altid tage fri samtidig.”

Noget af det, der har betydning for, hvor stejlt man vil stå på principperne om holdundervisning er

- De lokale konkurrenceforhold: Er konkurrencen hård pga. mange kørelærere i området, er kørelærerne lidt mindre tilbøjelige til at lade elever gå fra sig.
- De øvrige lokale kørelæreres krav til **deres** teorielever: I områder, hvor stort set alle kørelærere kører holdundervisning, har eleven ikke så mange andre steder at gå hen.
- Hvor tit kan man tilbyde nye hold: Hvis der er længe mellem teoriholdene, er der større risiko for at miste eleven, end hvis man kan starte hold op forholdsvis tit.
- I hvilken udstrækning vil eleverne have lige netop dén kørelærer: Er der en bestemt kørelærer, som foretrækkes, er eleverne mere villige til at vente.

På grund af det store antal kørelærere og den stærke konkurrence i København - og i en vis udstrækning også i andre store byer - bliver problemerne med hensyn til holddannelse særlig store her. Det er selvfølgelig især et problem for de mindre køreskoler.

elevers fravær

Et problem ved holdundervisningen er endvidere elever, der af en eller anden grund er fraværende fra undervisningen en eller flere gange, og som derfor ikke har fået den teoriundervisning, de skal have for at komme videre med den praktiske kørsel. Dette håndteres på forskellig vis i de køreskoler, der kører med faste hold. Når det drejer sig om enkelte timer, kan eleven studere emnet hjemme eller gå ind på et andet hold og få lektionen der, (det kan selvfølgelig kun lade sig gøre, når en køreskole har flere teorihold). Det kan dog i nogle tilfælde være vanskeligt at se af kørelærernes udtalelser

herom, om de kræver, at eleven har gennemgået stoffet inden pgl. time på vej, eller om de blot sikrer sig, at emnet er gennemgået inden teoriprøven.

“Når Peter ikke har været der 2 gange, så skal vi have fat i ørerne af ham. Så er han jo bagud, og så skal han på en eller anden måde have de 2 manglende lektioner. Ellers bliver han sorteper til teoriprøven.”

“Det er et problem, når en elev ikke har kunnet komme en undervisningsgang. Så skal de teoretisk set vente en måned med at komme videre. Der følger vi ikke undervisningsplanen helt, fordi vi gør det, at vi stikker dem en video og siger ‘Gå hjem og kig det kapitel, gå hjem og læs det.’ Og hvis de ellers har rimeligt check på det, så tager vi dem op til teoriprøve alligevel.”

En anden metode kan være at undervise eleven separat f.eks. i skolevognen inden lektionen. Nogle kørelærere tilkendegiver, at de bare lader eleven fortsætte den praktiske undervisning. Er eleven væk fra teoriundervisningen i **længere** tid, siger nogle kørelærere, at de stopper den praktiske undervisning. Et alternativ i nogle køreskoler er det at lade eleven skifte over og følge et andet hold.

Nogle af de kørelærere, der kører karrusel-teori, angiver problemet med elevernes fravær som en del af grunden til, at de har opgivet at danne hold.

Der er forskel på holdningen til karrusel-teori hos dem, der bedriver den: Nogle giver udtryk for, at de gør det af nød og tvang og absolut ikke synes, at det er den hensigtsmæssige måde at undervise i teori på. Andre mener ikke, at det har den store betydning for eleverne, om emnerne kommer i en bestemt rækkefølge.

“Jeg er helt ligeglad med, om eleverne kun kommer hver anden eller hver tredje gang - jeg kan ikke konkurrere med en fodboldkamp i fjernsynet, og det har jeg fuld forståelse for.”

Som nævnt var de kørelærere, der kørte karrusel-teori i klart undertal på konferencen. Det må dog nok formodes på grund af den frivillige tilmelding til konferencen, at sådanne kørelærere har været underrepræsenterede, således at deres andel af samtlige danske kørelærere er noget større, end konferencen giver udtryk for.

hvem underviser i teori?

Det er ikke altid den samme lærer, der underviser i teori og praksis. På køreskoler med flere kørelærere køres teori og praksis ofte separat, hvilket betyder, at nye teorihold kan startes op forholdsvis ofte. Kørelæreren underviser således en blanding af egne og andres elever. Nogle kørelærere fra store køreskoler fortalte, at man hos dem foretager en arbejdsdeling, så de lærere, der er bedst til det, tager sig af teorien, mens andre kørelærere koncentrerer sig om den praktiske undervisning.

Problemet med at starte nye hold tilstrækkeligt hyppigt er selvfølgelig størst for kørelærerne fra enmandsvirksomhederne. Der var da også mange af dem, der var gået i samarbejde med andre kørelærere i lokal-området om teoriundervisningen, så man startede hold op i fællesskab og underviste hin-

andens elever. Det fremgik tydeligt af diskussionerne, at mange opfatter det som meget nødvendigt at være flere om teoriundervisningen.

“Der er altid, som NN siger, nogle tunge elever osv. ... For når man har nogle hold og kører ved siden af hinanden, så passer det præcis, at når det ene hold er færdig, så er det andet nået til manøvrer på vej - og det er gerne der, det kniber. Så går de blot over på det næste teorihold og bliver færdige og er meget bedre.”

Blandt konferencens deltagere var det kun en mindre del, der alene kørte både teori- og praktisk undervisning. Nogle få “købte” teorien ude i byen, dvs. de sendte alle deres elever til en anden køreskole til teoriundervisning og kørte så selv den praktiske undervisning.

De fleste syntes ikke, det var et problem, at det er forskellige lærere, der underviser i teori og praksis, så længe den lærer, der kører med eleven holder sig ajour med, hvad der bliver undervist i i teoritimerne. Nogen mente dog, at det giver visse ulemper f.eks., at man ikke ved nøjagtig, hvad der er blevet sagt i teoritimen, og dermed ikke kan bruge det direkte i den praktiske undervisning. Og omvendt kan man ikke følge op på problemer under kørslen ved at tage dem op i den følgende teoritime. Man får også bedre indtryk af, om eleverne har forstået, hvad man har sagt i teoriundervisningen, hvis man selv kører med dem. En enkelt fremhævede dog, at han så det som en fordel, at eleven møder mere end én kørelærer under sit uddannelsesforløb.

9.3 Undervisningens omfang

antal teoritimer

Der gives teorikurser af meget varierende omfang - der nævnes alt fra 10 til 34 undervisningstimer, der gives i lektioner à 1½-3 timer 1-2 gange om ugen. Hyppigst nævnes timetal omkring 15-25 timer. Nogen af forskellene skyldes dog, at evaluerende prøver i nogle tilfælde ligger i undervisningstiden og i andre køreskoler ligger udenfor. Det er på denne baggrund vanskeligt at udtale sig om, hvor meget tid der bruges på teoriundervisningen. Mange kører med fast pris på teorikurset og lader eleverne fortsætte med teoriundervisning, så længe de vil.

Nogle køreskoler opretter “hurtige” hold for elever, der gerne vil have køretøret på kort tid. Eleverne må dog så også være indstillet på at køre ofte.

Kursernes længde er selvfølgelig ingen garanti for, at eleverne får samtlige lektioner, inden de går til teoriprøve. Som ovenfor nævnt var der forskel på, hvordan man håndterer elevens fravær fra undervisningen, og på køreskoler, hvor der undervises efter karrusel-metoden, kan eleven i princippet godt gå op efter forholdsvis få timer. Det, at en elev er med på et hold, er heller ingen garanti for, at han venter med at gå til teoriprøve, til kurset er færdigt. I hvilken udstrækning elever går op efter meget få timer, lader sig ikke afgøre efter de oplysninger, der blev givet på konferencen. Det virkede ikke som om, det var en praksis, der blev fulgt af ret mange af de tilstedeværende kø-

relærere. Der blev imidlertid givet et eksempel på et endog meget kort teori-forløb hos en kollega.

“Nogle af mine køreelever blev lidt tossede over en kammerat, der var begyndt hos en nabokørelærer. Han havde ringet til mig 3 gange tidligere, fordi han ville gå hos mig, men jeg ville ikke nøjes med at give ham 2 gange teoriundervisning. Så gik han ned hos naboen. Så fik han lov til at nøjes med 2 gange teori, og så gik han op og bestod, 5 uger før mine elever var klar til teoriprøve. Det er surt show.”

Omvendt gav flere udtryk for, at eleverne kan gå teorikurset flere gange igennem, hvis de har lyst, da man kørte med faste priser, og at en del elever benytter sig af den mulighed. En enkelt forventede endog af sine elever, at de gjorde det.

“Det er da ofte, at vi har elever, der må flyttes over på sideløbende hold for at få suppleret undervisningen. De kan ikke klare sig med standardprogrammet.”

indstilling til teori-prøve

Beslutningen om, hvornår eleven skal op til teoriprøve, kan ske på grundlag af flere forhold. Det er selvfølgelig i første omgang et spørgsmål om, hvorvidt eleven er klar, men ydre forhold spiller også en væsentlig rolle.

Der kan være tale om en konkret vurdering fra kørelærerens side af, om elevens standpunkt er godt nok. Det lod til, at denne vurdering i en del skoler baserede sig på elevens resultater ved evaluerende prøver, og visse steder krævede man direkte et vist antal prøver med et bestemt minimumsresultat for at blive indstillet til teoriprøve. Det blev fremhævet, at mindre køreskoler kunne have en fordel, når det drejede sig om at vurdere elevens standpunkt, fordi man her kunne være tættere på eleven.

Nogle steder blev eleven automatisk skrevet op til teoriprøve efter gennemgået teoriforløb, og hele holdet gik op samlet - det syntes dog ikke at være hyppigt forekommende. Tværtimod tilkendegav flere som nævnt, at eleverne kunne gå til teoritimer, så længe han/hun ønskede, eller i en periode ud over teorikurset kunne komme på de specielle tidspunkter, der var sat af til evaluerende prøver.

På baggrund af diskussionerne er det svært at sige noget om, i hvilken udstrækning eleverne selv kan bestemme, hvornår de vil til teoriprøve, og om de evt. kan presse kørelæreren, der skal skrive under på ansøgningen til at godkende det. Det var tilsyneladende de færreste af de tilstedeværende, der helt overlader til eleven at vurdere, hvornår han/hun skal op til prøve. Men omvendt var der også flere, der tilkendegav, at de lod eleven gå op til prøve, hvis han/hun insisterede kraftigt.

ventetid til teoriprøven

En ydre faktor som spiller en meget væsentlig rolle for, hvornår eleven får lov at gå op til teori, er den ret lange ventetid, der flere steder er mellem beramningen af teoriprøven og selve prøven. De lange ventetider blev stærkt kritiseret af de fleste af de tilstedeværende kørelærere, idet det giver store problemer med tilrettelæggelsen af undervisningen. Det betyder nemlig, at

man må melde eleven til prøve længe inden, han/hun er klar til det - på "forventet efterbevilling". Og det kan så også betyde, at der skal ekstra overvejelser til, før man framelder en elev, der ikke er nået at blive helt så god, som han burde. Det kan således medføre, at nogle elever får lov at gå op på "chancen", fordi en ny prøve-beramning vil medføre alt for lang ventetid.

9.4 Indhold

undervisningsem-
ner-nes rækkefølge

I undervisningsplanen er emnerne beskrevet i en bestemt rækkefølge, der også går igen i det forslag til lektionsplan, som findes i lærervejledningen.

Der var nogen uenighed om, hvor strengt denne opdeling skal følges, og også forskel på, i hvilken udstrækning det gøres i køreskolerne. De færreste befinder sig tilsyneladende entydigt godt med den fastlagte rækkefølge. Nogle gav udtryk for at følge undervisningsplanen slavisk i teoriundervisningen, mens andre i nogen grad tillemper den, og atter andre slet ikke følger den.

Tillem্পningen foregår f.eks. ved, at der flyttes rundt på visse emner: Flere beklager sig over, at 'vigepligter' kommer forholdsvis langt henne i forløbet, og fortæller derfor eleverne om det før. Også 'rundkørsler' burde efter nogens mening ligge længere fremme, da der efterhånden er så mange af dem, at man ikke kan undgå at støde på dem på et meget tidligt tidspunkt i den praktiske undervisning. Det samme gælder trafiksanerede områder. Omvendt synes en del, at det meste af det tekniske stof om bilen (bremses, styretøj osv.) med fordel kan flyttes længere tilbage. Dels skræmmer stoffet nogle elever (især piger), og dels kan eleverne også bedre huske det til prøven, når det ligger sent i forløbet. Enkelte mente, at 'kørsel på motorvej' kunne ligge tidligere, men hovedparten var tilfreds med, at det lå ret sent i undervisningsplanen.

meget teoristof i
starten

Et ofte forekommende kritikpunkt var, at der i undervisningsplanen ligger en alt for stor del af teoristoffet, før man når til øvelser på vej. Det betyder, at eleverne skal vente ret længe, før de kan komme ud og køre, hvilket eleverne er meget utilfredse med. Og omvendt betyder det også, at man skal have meget fart på med den praktiske kørsel i den sidste del af forløbet, hvis man skal følge med teoriundervisningen. Derfor ønsker man, at f.eks. kapitlerne om "køretøjers manøvreegenskaber", "trafikantadfærd" og "vejforhold" kunne lægges **ind imellem** øvelser på vej i stedet for at ligge **før**. Det gøres også i praksis nogle steder. Der argumenteres med, at det ikke er strengt nødvendigt for eleven at have fuld viden om disse forhold ved de første manøvrer på vej, hvor læreren jo skal sørge for, at der ikke køres på vejstrækninger, der kan belaste eleven for meget.

emnernes
rækkefølge

Ud over disse specifikke kritikpunkter til rækkefølgen i undervisningsplanens emner blev der givet udtryk for nogle mere generelle holdninger til, i hvilken udstrækning undervisningsplanens rækkefølge burde være bindende for rækkefølgen i undervisningen. I den ene ende af skalaen finder man de

kørelærere, der mener, at rækkefølgen bør gives helt fri, og i den anden ende de kørelærere, der mener, at der absolut ikke skal laves noget om, og at rækkefølgen skal være bindende for kørelærerne. Og så ligger der selvfølgelig en hel del kørelærere imellem disse synspunkter.

*“Jeg ville foreslå, at der ikke var krav om rækkefølge, men at alle lektioner bare skulle være igennem inden den **praktiske** prøve. Man behøver ikke skrive en tyk bog om, at man tager det lette før det svære.”*

“Rækkefølgen for lektionerne bør ikke være helt tilfældig. Jeg kender kørelærere, der er startet på motorvej, fordi det er jo noget af det nemmeste”.

“Vi skal ikke flytte rundt på noget i undervisningsplanen - den skal overholdes. Kørelærerne skal miste deres godkendelse, når de overtræder den.”

undervisningsplanens emner

Hos de fleste synes der stort set at være tilfredshed med undervisningsplanens emner. Flere fremhæver, at det er godt, at man er kommet væk fra udenadslæren, og at risikolæren er blevet indført. Nogle syntes dog, at planen lægger op til en forsigtighed under bilkørsel, der ikke er realistisk - heller ikke ved den praktiske prøve.

“Jeg må i min undervisning sommetider sige: ‘Når du er til teoriprøve, svarer du sådan; når du er til køreprøve, så gør du sådan; og når du så har fået dit kørekort, så kører de fleste nok på den måde.’ Det synes jeg er et problem.”

problematiske begreber

Det fremhæves som et generelt problem, at visse begreber i planen er uhåndterlige. Det er udtryk som vejens udstyr, vejens omgivelser o.lign. Det er især i forbindelse med formuleringerne i teoriprøven og de evaluerende prøver, de volder vanskeligheder. Det gør det svært for kørelæreren at forklare eleverne, hvordan spørgsmålene skal forstås. Her ville det være en hjælp, om man i stedet nævnte mere konkret, hvad spørgsmålet sigter til. Nogle har også problemer med udtrykket ‘særlig opmærksom’.

“...det er på tide, at vi får rørt ved de mærkelige udtryk, som bliver brugt til teoriprøven. “Vejens brug, forløb, omgivelser og udstyr”. Det er noget, vi bruger meget tid på, og det har ingen praktisk værdi for at blive en god og færdselssikker bilist. Man burde fjerne de udtryk.”

Enkelte giver udtryk for, at der i undervisningsplanen gøres for lidt ud af færdselstavler:

“Det med tavlerne kommer for hvert afsnit - dem tager jeg anden gang vi har teori. Så gennemgår jeg alt omkring tavlerne, også vigepligter, flette-regler osv. Og så tager jeg det selvfølgelig igen, når jeg kommer til det ifølge mine lysbilleder. Tavlerne gennemgår jeg, inden de kommer ud at køre, så de begynder at interessere sig for dem i det hele taget.”

9.5 Undervisningsmetoder

Konkrete undervisningsmetoder og -materialer i teoriundervisningen blev diskuteret, omend ikke i særligt stort omfang. Det var især video og evaluerende prøver, der blev debatteret.

video

Video blev brugt af en del. Den metode, som nogle fortalte om, hvor undervisningen består i, at kørelæreren sætter en video på og går ind ved siden af og drikker kaffe, blev tilsyneladende ikke brugt af kørelærerne på konferencen. Blandt de deltagende blev video som oftest brugt i undervisningen, kommenteret af kørelæreren eller til hjemlån til eleverne. Holdningen til hjemlån af video varierede. Enkelte gav udtryk for, at de ikke syntes det var hensigtsmæssigt, at eleven så videoen på egen hånd uden kommentarer fra kørelæreren.

“Så sker der jo det, at vores elever spørger, om vi ikke har sådan en video, som de kan låne. Fordi det kan deres venner, der går hos en anden kørelærer. Så siger jeg, at det er jeg ked af ikke at kunne, for jeg har ikke en til udlån. Når vi har teori hos os, vil jeg gerne være i teorilokalet og forklare dem, hvad det er for fejl, de har lavet - og få dem rettet til noget bedre.”

evaluerende prøver

Alle benytter sig tilsyneladende af evaluerende prøver i undervisningen - som undervisningsplanen foreskriver - men der er meget forskel på, hvor stor en plads de optager i undervisningen. Der blev berettet om alt lige fra et par enkelte prøver under teoriforløbet til en undervisning, der udelukkende består af evaluerende prøver. Det sidste eksempel var dog ikke fra en tilstedeværende kørelærer. Nogle kørelærere syntes, at de evaluerende prøver fylder for meget i undervisningen i en del køreskoler.

Måden at bruge de evaluerende prøver på varierer også, men det var indtrykket, at de fleste gennemgår prøvebillederne med deres elever efter besvarelsen. Hertil kommer dog, at flere køreskoler har et tidspunkt, hvor man kunne komme og tage evaluerende prøver ud over teoriundervisningen.

undervisningens formål

Var diskussionen af konkrete undervisningsmetoder forholdsvis kort, så blev der til gengæld brugt en del tid på at diskutere metode i relation til formålet med undervisningen. Der blev i hovedsagen angivet to væsensforskellige formål:

- at påvirke eleverne til at blive gode og ansvarlige bilister, dvs. at undervisningen skal give dem viden og færdigheder, men også gerne påvirke deres holdninger
- at få eleven til at bestå teoriprøven.

De fleste af de tilstedeværende kørelærere havde i en eller anden udstrækning begge formål for øje, omend vægtningen af dem varierede en del. Flere klagede over, at der generelt er mange kørelærere, der kører meget prøveorienteret undervisning, og nogle af konferencens deltagere gav selv udtryk for, at de gjorde det. Det er en teoriundervisning, hvis primære formål er at lære eleverne, hvordan man skal svare på spørgsmålene til prøven, og meget

af undervisningen består i træning i teorioprøve. Herimod står de kørelærere, der gør noget ud af at fortælle om indholdet i teoristoffet uden direkte at relatere det til prøven og dens udformning. Også disse kørelærere bruger selvfølgelig træning i teorioprøve, men det synes at optage en mindre del af undervisningen.

“Vi gennemgår først al teorien på video; derefter tager vi hovedpunkterne frem, som vi så gennemgår på lysbilleder; derefter gennemgår vi så tavler. Derefter tager vi ud og prøver det i praksis. Undervisningen er suppleret med noget prøverettet, der passer.”

“Jeg går hele undervisningen igennem, inden jeg begynder at lave prøver. Så hjernevasker jeg dem med prøver de sidste 14 dage, inden de skal til teorioprøve.”

“Min teoriundervisning foregår efter karrusel-systemet. Når en elev kommer ind første gang, starter eleven med en evaluerende prøve. ... Når de har set den prøve, så læser jeg de rigtige resultater op, så holder vi en pause, og så tager jeg billederne frem ét ad gangen og gennemgår svarene. Det er næsten hverdagskost for mine elever at have 0 fejl. [Spørgsmål: Er dine elever så bedre til teorien end andre?] Mine elever kan ikke teorien. De kan billederne!”

Som et særlig grelt eksempel på prøveorienteret undervisning blev der berettet om, at der i København var en køreskole, der havde sendt deres bedste elev op om morgenen: *“Så kan han så fortælle, hvad det er for en prøve, og de elever, der skal op resten af dagen, kan så forberede sig. Derfor bliver de i København nødt til at skifte prøver flere gange i løbet af dagen.”*

teorioprøvens sprog

Teorioprøvens udformning har også betydning for, hvor prøverettet man underviste. Flere kritiserede prøverne for at være for specielt formulerede. Det betyder, at man i undervisningen skal bruge meget tid på at lære eleverne det specielle sprog, der bruges i prøverne, i stedet for at lære dem selve teorien.

“Det, at vi skal bruge tid på at lære dem det danske sprog og den formulering, det ordvalg, og den måde, som de skal læse samme tankegang, som det han har villet med det lysbillede. Den tankegang og rytmik, at eleverne kan fange det, er næsten mere vigtig for, at eleven kan bestå end at lære teorien. Eleven består lettere, hvis han kan komme ind i den rytme. Ellers bliver det svært at lære teorien.”

“Jeg synes egentlig ikke undervisningen er for prøveorienteret, så længe man viser og diskuterer billederne og snakker med eleverne om billederne. Undtagen på det tidspunkt, hvor vi kommer til at skulle lave evaluerende prøver med dem. Og så får de 10 fejl i den første prøve, og de har læst det hele hjemmefra, og de kan det hele. Så skal vi pludselig til at forklare dem: ‘Jah, når han spørger sådan, så mener han altså sådan’. ... Efterhånden lærer de sproget i prøverne, og de ved, at når der bliver spurgt sådan, så skal de svare nogenlunde sådan. Men der bliver undervisningen meget prøveorienteret til sidst.”

Der var en del kritik af kvaliteten af de tilgængelige evaluerende prøver og videoer. Det blev påpeget, at nogle af billederne indeholder deciderede fejl.

bedømmelse af
teoriprøven

Hvad angår selve teoriprøverne, var flere utilfredse med, at alle svar i prøverne tæller lige meget. De fremførte, at der er emner, som det er mere væsentligt, at eleven kan, end andre - f.eks. vigepligt - og at man derfor bør foretage en vægtning af de enkelte svar. Dvs. at forkerte svar på vigtige emner bør trække mere fra end forkerte svar på mindre vigtige enkeltheder. En enkelt kørelærer indvendte herimod, at en sådan vægtning egentlig ikke er nødvendig, fordi eleven også kommer til en praktisk prøve, hvor disse ting checkes.

De blev af nogle kørelærere påpeget, at det er svært at tage stilling til dynamiske situationer på et billede. Nogle mente også, at lysbillederne var en noget uddateret måde at formidle billedinformation på: Det vil give eleven et meget bedre grundlag for at svare på spørgsmålene, hvis situationerne foreligger som film f.eks. på CD-rom. Så har man mulighed for bedre at kunne vurdere egen og andres hastighed og i øvrigt de forhold, der leder op til den situation, der spørges om:

“Man burde også i teoriprøverne følge udviklingen i dag i stedet for fastfrosne lysbilleder til teoriprøven, hvor eleven det ene øjeblik skal svare ‘hvordan vil du nu køre her, når det er sneglat’ og det næste sekund kører afsted, hvor der er solrigt og dejligt sommervejr. Der er ingen sammenhæng eller kontinuitet. Hvad med om man ændrede teoriprøverne til at være på video eller på CD-rom. Det er ganske let...”

Det blev også kritiseret, at der ikke er kommet så mange forskellige prøver som oprindeligt lovet. Det gør det nemmere at undervise prøveorienteret, fordi man så kun skal koncentrere sig om de emner, som man ved går igen i prøverne. Hvis der var prøvebilleder i hele teoristoffet, ville alle kørelærere være tvunget til at undervise i det hele, og det ville gøre den indbyrdes konkurrence mere jævnbyrdig. I tilfælde af, at hele teoristoffet var dækket ind, mente man heller ikke, at det ville være betænkeligt at offentliggøre billederne - for lærte man dem, så kunne man også sin teori. Så var man også ude over problemet med de kørelærere, der underviser efter illegale kopier af de eksisterende prøver.

rettelseskemaerne

De rettelseskemaer, som eleverne får retur efter teoriprøven, kan bruges i den videre undervisning, og det kritiseredes, at man visse steder kun får udleveret rettelseskemaer, når eleven dumper. Det blev også nævnt, at rettelseskemaet var meget generelt i sin udformning, og mere konkrete oplysninger om, hvori fejlene består, blev efterlyst.

9.6 Koordination af teori og praksis

Som nævnt i starten af kapitlet skal den praktiske undervisning i et givet emne i størst muligt omfang ligge tæt efter den teoretiske undervisning i

samme emne. Her ligger efter manges mening et af de store problemer med hensyn til at følge undervisningsplanen.

De fleste af de tilstedeværende kørelærere gav udtryk for, at de forsøger så godt det er muligt at koordinere den teoretiske og den praktiske undervisning. Underviser man ikke selv sine køreelever i teori, sørger man for at have oplysning om opbygningen af teoriundervisningen, og hvor langt eleven er nået. Nogle steder har eleven et kort, hvor teorilektionerne krydses af, når eleverne har overværet dem.

elevers forskellighed

Samordningen volder dog næsten altid vanskeligheder. Et væsentligt problem ligger i, at elever ikke er ens og ikke lærer lige hurtigt. Det er svært at undervise "den unge mand fra landet, der har kørt traktor fra han var barn" og "den ældre kvinde, der aldrig har siddet bag et rat" på samme måde og i samme takt. Den unge mand fra landet vil meget hurtigt kunne "overhale" teoriundervisningen, og den ældre kvinde vil i sin praktiske kørsel sakke agterud i forhold til teorien. Derfor bliver man nødt til f.eks. at udskyde kørsel på motorvej, hvis man har en elev, der ikke er klar til det, selv om man i den teoretiske undervisning netop har gennemgået stoffet om motorvej. Og omvendt var der også eksempler på, at man lader gode elever gå lidt hurtigere frem, end teoriundervisningen tilsiger:

"Det er klart, at jeg kører ikke motorvej med dem, før de har haft det i teori-lokalet, men det kan da godt være, at der kommer til at gå lidt tid, før de kommer ud at køre motorvej, fordi de ikke er gode nok til det endnu. Så jeg kører teorien og så også kørslen, men den kan godt være lidt forskudt for det andet."

og omvendt:

"Hvis dine elever er klar til at køre på motorvej, jamen, så sender du dem da ud på motorvej. Så forklarer du i bilen. Du skal ikke komme og sige, at du aldrig nogensinde har sendt en elev på motorvej, før du har haft det i teorien."

Hertil kommer endvidere det ovenfor nævnte problem med elever, der er fraværende fra en eller flere teoritimer og derved skaber "kludder" i systemet.

samordningens reelle forløb

Disse ting betyder, at de fleste køreskoler tillemper samordningen. En typisk model er det, at eleverne starter på faste hold, der kører teoriundervisningen igennem sammen. Undervejs bliver der større og større forskel på, hvor langt de er nået med den praktiske kørsel. Det betyder, at nogle elever først kommer til de senere praktiske lektioner forholdsvis længe efter, at det teoretiske stof herom er blevet gennemgået.

Dette takles forskelligt i køreskolerne. Eleven kan tage teorien flere gange eller - hvis der er flere hold - gå over på et andet hold eller vandre lidt mellem holdene, så han/hun får den undervisning, der er nødvendig for at få nogenlunde overensstemmelse mellem den teoretiske og den praktiske under-

visning. Flere kørelærere praktiserer også at opsummere teorien kort i skolevognen, inden lektionen starter.

Det kan i denne sammenhæng også have nogen betydning, hvor hyppigt der undervises i teori. Fra en større køreskole berettes det: *“Vi har teori en gang om ugen og kører med et fast hold på 15 elever. Den praktiske kørelærer må så vurdere, om eleven skal have 1, 2 eller 3 timer inden næste teoriaften for at følge med.”*

I en køreskole, hvor teoriholdet undervises flere gange om ugen, er der selvfølgelig mindre mulighed for at passe et fleksibelt timetal ind mellem teori-timerne.

Køreskolens størrelse har også betydning. En køreskole, hvor der er flere samtidige teorihold, og hvor man derfor kan lade de elever, der ikke følger så godt med i den praktiske kørsel, gå over på et andet hold, der er nået knap så langt, har selvfølgelig bedre mulighed for at koordinere teori og praksis end køreskoler med en enkelt kørelærer. Enkeltmandskøreskoler, der har slået sig sammen om teoriundervisningen, har selvfølgelig den samme mulighed.

Kørelærere, der underviser i teori efter karrusel-metoden, har selvsagt ikke mulighed for at skabe en direkte sammenhæng mellem den teoretiske og den praktiske undervisning, som følger undervisningsplanens rækkefølge, og de fleste af dem tillagde det tilsyneladende heller ikke den store betydning. Der blev henvist til, at det var en nødvendighed af konkurrencehensyn, og at gode kørelærere kan give en udmærket undervisning også uden lige netop at følge undervisningsplanens principper.

“Næste gang er det højre- og venstresving. Uanset om de er kommet til lektionen eller ej, for det kan jeg ikke gøre med 25 elever, så bliver de aldrig færdige, og i så fald vil de gå til en anden kørelærer, der laver det på 10 timer. Jeg skal konkurrere, og derfor gør jeg sådan.”

“Det er helt umuligt at skabe den krævede sammenhæng mellem teori og praksis. Det er heller ikke nødvendigt, hvis man er en dygtig kørelærer.”

samordning ifølge undervisningsplanen

Samlet er det værd at lægge mærke til, at der blandt de tilstedeværende kørelærere næsten ingen var, der tilkendegav, at en samordning mellem teori og praksis var uproblematisk. Der var dog betydelige variationer i problemernes størrelse, hvilket som ovenfor nævnt bl.a. hang sammen med køreskolens størrelse, samarbejde med andre køreskoler, forskelle i ventetid til prøverne o.lign. Oplevelsen af problemerne havde imidlertid også en sammenhæng med, hvor strengt man mente undervisningsplanen skal fortolkes. Nogle mente, at man skal følge den strengt, og at enhver afvigelse er en potentiel overtrædelse af reglerne. Andre mente, at man mere skal se på planen som et ideal, som man skal rette sin undervisning ind efter, men som det i praksis ikke er helt muligt at nå. Det er her mere et spørgsmål om at følge en intention i planen snarere end at følge den bogstaveligt.

“Der er masser af ting, der kan bruges i undervisningsplanen. Der er også ind imellem nogen ting, som man er nødt til at afvige fra - og det har vi ikke lov til, hvis det står til politi og anklagemyndighed.”

“Intentionerne i det hele er jo, at man sidder i teorilokalet og lærer om venstresving, og fluks flyver alle mand ud i hver sin bil og tager venstresving. Men så strengt kan vi jo ikke tage det efter undervisningsplanen. Men det er heller ikke meningen. Men det er helt klart meningen, at man ikke skal have en kørelektion i noget som helst, før man har haft en teorilektion i emnet først.”

“Der er nogen, der absolut vil hænge sig i, at undervisningsplanen skal følges lige ordret, som det står, og det tror jeg ikke har været meningen.”

kritik af det pædagogiske princip

Endelig var der nogen få, der stillede spørgsmålstejn ved selve det pædagogiske princip - at teoriundervisningen bør ligge tæt før den praktiske undervisning i et emne. Der bør efter nogens mening i højere grad være tale om en vekselvirkning, hvor man skifter mere mellem teori og praksis i det samme emne, så det man har lært i teori selvfølgelig kan understøtte den praktiske undervisning, men hvor man også har mulighed for at gå tilbage til teorien og bruge det, man har lært i praksis, i teoriundervisningen. Andre påpegede, at det i nogen grad var forskelligt fra elev til elev, om det er mest hensigtsmæssigt at starte med teorien eller den praktiske kørsel. Det er ikke alle elever, der synes, det er lettest at starte med teorien.

“Mange tror, at teorien kommer først, og så kommer praksis - og så slut. Men det rigtige er, at man starter med lidt teori - så tager man lidt praksis, og så vender man tilbage til teori igen - også nogen gange den samme. Det er en vekselvirkning. Hvis det gøres så skarpt, som det står i U-planen - hvor teori kommer først og så praksis - er det meget svært at få eleverne til at lære det ordentligt.”

“ Nogen har nemmest ved at forstå tingene ude i praksis - ‘sådan ser en højrevigepligt ud osv.’. Andre kan fatte det nede i teorilokalet. Nogen skal have det på begge måder. Så det med at det ene absolut skal ligge før det andet, det har jeg aldrig forstået det geniale i.”

10 Den praktiske undervisning - referat

10.1 Den praktiske undervisning - anvisninger og hovedspørgsmål

I starten af kapitlet om teoriundervisning er lærervejledningens beskrivelse af den praktiske undervisning citeret. I lærervejledningen står desuden følgende om udvælgelse af øvelsesstrækninger:

“For at sikre en god og hurtig indlæring må øvelserne i manøvrer på vej planlægges nøje med hensyn til både indhold og rækkefølge, og de bedst egnede øvelsesstrækninger i lokalområdet må i forvejen være udvalgt og fastlagt, så de passer til øvelserne, og så man undgår spildtid på enten overflødig eller for krævende kørsel i forhold til elevens færdighedsniveau.

Eleven skal lære at udføre de almindeligste manøvrer fejlfrit. Tager man hensyn til problemerne med orientering og samtidig beherskelse af fart og styring, kan manøvrerne ordnes nogenlunde således efter sværhedsgrad:

- *Igangsætning, ligeudkørsel, standsning*
- *Forbikørsel af holdende køretøj*
- *Møde med modkørende*
- *Overhaling af langsomt kørende*
- *Svingning til højre i vejkryds*
- *Ligeudkørsel i vejkryds*
- *Svingning til venstre i vejkryds*
- *Overhaling af hurtigere kørende*
- *Kørsel på motorvej og motortrafikvej*
- *Kørsel i mørke*
- *Kørsel i tæt og blandet færdsel*

En manøvrers sværhedsgrad afhænger dog ikke alene af kravene til førerens orientering og bilens betjening, men også af de aktuelle vej- og færdselsforhold. Dette må derfor tages i betragtning ved valget af øvelsesstrækninger og fastsættelse af tidspunkt for øvelsernes gennemførelse.”

På konferencen ønskede man i forbindelse med den praktiske undervisning at belyse overgangen fra bane til rigtig trafik, brugen af øvelsesstrækninger,

rækkefølgen af lektionerne, mørke- og motorvejskørsel og eventuelle problemer i forbindelse med beramningstider for den praktiske prøve.

10.2 Øvelsesstrækninger

Undervisningsplanen forudsætter, at kørelæreren på forhånd har udvalgt øvelsesstrækninger, der svarer til de manøvrer, der skal indlæres. Til den brug er der i lærervejledningen beskrevet, hvilke krav disse øvelsesstrækninger så vidt muligt bør opfylde.

overgangen fra manøvrebane til vej

Det er klart, at det især er i starten, at det er kritisk, hvilke strækninger man lader eleven køre på. Problemerne centrerer sig her om dels at finde passende strækninger til de indledende praktiske køretimer, og dels hvordan eleven kommer til de udvalgte strækninger.

Mange af kørelærerne på konferencen angav, at den egentlige undervisning startede på en ukompliceret vejstrækning. Flere af de kørelærere, der også havde undervist efter det gamle system, havde dog allerede dengang gjort noget tilsvarende.

Der blev imidlertid klaget en del over, at det kan være svært at finde en strækning, der nøje svarer til den, der er beskrevet i lærervejledningen. Der er meget få store, brede landeveje, hvor der ikke er nævneværdig trafik, og de, der er, ligger ikke nødvendigvis lige i nærheden af køreskolen. De fleste af deltagerne forsøgte alligevel så vidt muligt at finde en strækning, der var rimeligt enkel. Det fremgik dog, at nogle af disse strækninger ind imellem indeholdt relativt komplicerede elementer enten i form af større kryds og/eller en del trafik. Især synes dette at være et problem i Københavnsområdet:

“Jeg kører på ringvejen, som er vanvittigt trafikeret - men det går lige ud et meget langt stykke. Der er masser af trafik og masser af lyskurve, men hvad skal jeg gøre? Det er det eneste sted, hvor jeg kan få eleven til bare at køre lige ud.”

transport til øvelsesstrækningen

Men at den egentlige undervisning starter på en udvalgt øvelsesstrækning, betyder selvfølgelig ikke nødvendigvis, at elevens første kørsel på vej starter der. Praksis er forskellig.

En del af kørelærerne angav, at de faktisk gør som forudsat i undervisningsplanen: De lader først eleven overtage rattet på selve øvelsesstrækningen. Dette kan være uproblematisk som f.eks. i de tilfælde, hvor egnede vejstrækninger ligger lige uden for manøvrebanen eller køreskolen, så man blot kan sætte eleven stævne der.

hente-bringeprincippet

Et af de forhold, der spiller en væsentlig rolle i denne problemstilling, er netop dette, i hvilken udstrækning man “tillader sig” at sætte eleven stævne på et af kørelæreren valgt sted. Det synes at være den mest udbredte praksis, at man - som det også var praksis før undervisningsplanens ikrafttræden -

henter eleven ved bopæl, skole, arbejdssted el. lign. og afleverer ham/hende igen efter lektionens afslutning evt. med den næste elev ved rattet.

“Jeg kan ikke bære, at mine elever skal vade i pladderregnvejr hen til et gadehjørne og vente på, at jeg henter dem.”

“Man kan ikke tilsige eleven til at møde op ved den 23 kartoffelrække - det er noget med at afhente eleven og så køre ud til øvelsesstrækningen”

Systemet begrundes bl.a. i den indbyrdes konkurrence, der nødvendiggør, at man yder en vis service over for eleverne. Nogle kørelærere synes imidlertid, at det fungerer fint at tilsige eleven ved f.eks. et busstoppested på øvelsesstrækningen.

“Det er ikke så svært at få dem til at tage bussen. Man fortæller dem bare, hvor dyrt det er i minuttet at køre med mig.”

Dette hente-bringe-system er selvfølgelig ikke i sig selv i modstrid med undervisningsplanens intentioner, da eleven jo ikke nødvendigvis selv skal køre bilen fra det pgl. sted, og nogle kørelærere fortalte da også, at de i de første timer selv kørte bilen fra der, hvor eleven blev hentet, og ud til øvelsesstrækningen. Hvorvidt disse kørelærere lader den tid, der går med at transportere eleven til øvelsesstrækningen, tælle med i lektionen, således at elevens tid (og betaling) regnes fra det tidspunkt, hvor han/hun sætter sig ind i bilen som passager, kan være forskelligt, men tilsyneladende er det mest almindeligt, at eleven betaler, fra han/hun sætter sig ind i bilen. Under alle omstændigheder betyder hente-bringe-systemet, at der sættes grænser for, hvor langt væk man vælger sine øvelsesstrækninger, for at transporttiden ikke skal blive for lang.

eleven kører selv til øvelsesstrækningen

En anden praksis synes imidlertid at være ret udbredt, nemlig at man fra starten eller fra et meget tidligt tidspunkt i den praktiske undervisning lader eleven selv køre bilen ud til øvelsesstrækningen, også selv om eleven bor inde i byen. Dette ses endog hos kørelærere, der i øvrigt gav udtryk for et meget positivt syn på uddannelsesplanen.

“Vi starter hjemme på parkeringspladsen [inde i byen]. Eleven sidder på førersædet, og jeg sidder ved siden af. Så tager jeg altså pedalerne de første 10 minutter og skifter gear og det hele. Dvs. at eleven starter de første 5-10 min. med, at jeg siger ‘står spejlene nu rigtigt’ og ‘kan du se, hvad der er bagved’ og ‘nu skal vi så lige til højre’ og ‘kik nu der over skulderen’ og de blinker. Men jeg tager pedalerne og skifter gear de første 10-15 minutter. Og jeg føler, at eleven slapper rigtigt af. ... Det er ikke, fordi de ikke kan finde ud af at skifte gear, det er, for at de ligesom får lov til at køre fra starten.”

Denne praksis begrundes f.eks. i, at der er langt ud til øvelsesstrækningen, så der vil gå for meget af lektionen med ren transport eller med, at eleven gerne “vil i gang”. De kørelærere, der praktiserer det, synes jævnt hen heller ikke, at det er så problematisk at gøre det. Det er mest et spørgsmål om, at

kørelæreren så overtager forholdsvis mange flere af kørselsfunktionerne (orientering osv.) under den pågældende kørsel.

“Jeg er sikker på, at det ikke er farligt, for kørelæreren er i bilen.”

En del af kørelærerne argumenterede imidlertid imod denne praksis. De mente ikke det er hensigtsmæssigt for eleven at blive udsat for disse svære situationer i starten af den praktiske kørsel, heller ikke selv om kørelæreren tager sig af en hel del af kørselsopgaverne. Eleven bliver unødigt presset, han lærer ikke noget ved det, og tiden bruges derfor ikke effektivt.

“Det vigtigste ved det her er, at de strækninger, vi kører med eleverne, så længe de er nybegyndere, er strækninger, hvor de selv kan køre bilen. Jeg synes det er vanvid at skifte gear for dem og træde koblingen ud for dem. Det er spild af tid at køre steder, hvor der er for meget trafik - så bliver eleverne forvirrede og lærer intet som helst.”

“Dér, hvor mange kørelærere begår en stor fejl, er ved at bruge hentebringe-princippet i deres undervisning. I stedet for at bruge tiden på det kunne de lige så godt køre ud til en særlig udvalgt øvelsesstrækning. Hvis man har langt til den øvelsesstrækning, kunne man tage 2 elever med og benytte sig af det, der hedder makkerundervisning. Det er ganske fortræffeligt. Det skal bare være homogene elever”.

hjemkørsel efter 1. time på vej

Mens mange kørelærere transporterer eleven til den første øvelsesstræknings start, så er der til gengæld også mange, der giver eleven lov til at køre hjem, når lektionen er slut. Det er ofte et spørgsmål om at vurdere, om eleven vil være i stand til det. Ved enkelte elever må kørelæreren selv overtage rattet. Der er dog nogle kørelærere, der selv transporterer eleverne hjem igen, f.eks. fordi det er hans erfaring, at de er trætte på det tidspunkt.

“Jeg henter eleven og kører ham ud til en tidligere tresporet - nu tosporet vej uden for meget trafik. Kører 15-20 km. på den strækning. Vi tager derefter en væsentlig mindre landevej hjem, hvor der er bakker og kurvekørsel. Og så gør vi nok ligesom alle andre: Hvis de er rimeligt gode til det, så får de lov at liste ind til banegården eller handelsskolen igen, hvor de kommer fra. Og hvis de er helt håbløse, så kører vi dem selvfølgelig derind.”

elevens nervøsitet

Centralt i de fleste af kørelærernes overvejelser i forbindelse med tilrettelæggelsen af første undervisningstime står hensynet til elevens nervøsitet. Mange synes da også, at undervisningsplanens fremgangsmåde er hensigtsmæssig netop til at gøre eleven mere tryk.

“Det er vigtigt at starte med noget, som man forventer, de kan, så de hele tiden har en fornemmelse af, at de har succes, og så bliver det så lidt sværere efterhånden. Så selv om de starter med at være hunderædde for at køre på vejen, så opdager de alligevel, at det kunne de godt finde ud af.”

ingen udvælgelse af strækninger

Nogle kørelærere gav udtryk for, at de slet ikke følger undervisningsplanen og ikke forsøger at udvælge strækninger til lektionerne, men blot starter der, hvor eleven bliver hentet, uanset om dette sker inde i byen. Dette kunne være begrundet i, at det er umuligt at finde egnede strækninger i tilpas nærhed

af køreskolen/elevens udgangspunkt. Men der blev også givet argumenter af mere pædagogisk natur for med det samme - eller i hvert fald relativt hurtigt - at køre inde i byen. Der blev givet udtryk for, at det er her, eleverne lærer noget, eller at eleverne så kan se, at det ikke er farligt at køre der. Endelig mente disse kørelærere ikke, at det af pædagogiske grunde var nødvendigt at vente med at køre i byen.

Dette er således en gruppe kørelærere, der ikke er enige i undervisningsplanens pædagogiske udgangspunkt: At man skal bygge undervisningen gradvist op, hvad angår den trafikale påvirkning, som man udsætter eleven for.

Den U-plan kan man slet ikke bruge. Jeg er rystende ligeglad med, om eleverne lærer højre- eller venstresving først. Jeg kører ligesom i gamle dage. Jeg henter dem uden for gadedøren. Når man har kørt 10 min. med eleven, kan man fornemme, om eleven kan tage et højresving eller et venstresving.”

øvelsesstrækninger i øvrigt i undervisningsforløbet

Eftersom den praktiske undervisning skrider frem, og eleven behersker flere og flere vejtyper, bliver kravene til udvælgelse af øvelsesstrækninger mindre og mindre omfattende. Om øvelsesstrækningerne til resten af det praktiske undervisningsforløb kan man sige stort set det samme som om den første strækning:

De fleste af de tilstedeværende kørelærere prøver, så godt de kan, at finde egnede øvelsesstrækninger i den udstrækning, undervisningsplanen foreskriver. De, der transporterer eleven til strækningernes start, gør det som regel kun de første 1-3 timer. Derefter kan eleven selv klare det. Nogle har flere alternative strækninger til enkelte øvelser, som de så kan vælge alt efter elevens generelle niveau:

“Som anden køretime udvælger jeg et industri kvarter; der kører vi højre- og venstresving. ... De kommer ikke ud i byen, før de har været igennem alle de forberedende øvelser. Så har jeg også i byen ruter, jeg kører, hvor jeg kører en meget nem rute og gradvist tager de større gader og efterhånden mindre og mindre gader. ... Det kører fuldstændig efter en snor, hvor jeg har mulighed for at afbryde eller forlænge en tur alt efter sværhedsgraden i forhold til elevens niveau.”

En mindre del af kørelærerne gør ikke noget - eller ikke noget videre - ud af at udvælge strækninger, der svarer til lærervejledningens beskrivelser. Man kører, hvor det er hensigtsmæssigt i forhold til bl.a. de steder, hvor man skal hente og bringe elever, og det betyder ikke så meget, om eleven på et tidligt tidspunkt kommer ind i tæt bytrafik. Nogle af disse kørelærere gav dog udtryk for, at de i en eller anden grad forsøgte at tilpasse sværhedsgraden i kørslen efter elevens niveau.

problemer i små byer

Hvor problemet i de større byer af og til er, at eleven for tidligt kommer ud i komplicerede situationer, så kan kørelærere fra mindre byer have det modsatte problem, når de når et stykke hen i den praktiske undervisning: Det er vanskeligt at finde tilstrækkeligt svære by-strækninger. De byer, der ligger i rimelig kort afstand, byder ikke på tilstrækkelig komplicerede og varierede trafikmiljøer. Der er bl.a. kun få lysreguleringer og ikke særlig tæt trafik.

“Det er svært at følge U-planen helt i så lille et område. Efter 4 praktiske timer køres byen igennem to gange på en køretime - udfordringerne er ikke så store. Jeg kan ikke finde alle de ting - svære kryds osv.”

Enkelte kørelærere fra små byer nævnte, at de tilbød deres elever en tur til en stor by - evt. med flere elever i bilen ad gangen afhængigt af afstanden. En kørelærer foreslog, at man i samarbejde med københavnske kørelærere kunne arrangere ture til København for køreskoleelever fra mindre byer, så de kunne prøve deres kræfter af der.

prøvestedernes
størrelse

I sammenhæng med dette problem diskuteredes prøvestedernes størrelse. Flere mente, at nogle prøvesteder var så små, at det var for let at tage kørekort dér, idet stedet ikke gav tilstrækkelige muligheder for at prøve elevens kunnen af f.eks. mht. bytrafik. Det betød, at nogen elever kunne bestå efter meget få praktiske køretimer. Der blev således fra nogle kørelærere sat spørgsmålstegn ved værdien af et kørekort, hvor eleven kun havde kørt i relativt ukompliceret trafik såvel i undervisningen som til prøven.

10.3 De praktiske øvelser

De praktiske øvelser skal som tidligere beskrevet foregå i en bestemt rækkefølge, der er i overensstemmelse med undervisningsplanen og er koordineret med den teoretiske undervisning. Nogle af problemerne i denne forbindelse er allerede blevet nævnt (se afsnit 9.4 og 9.6). Her skal yderligere nævnes nogle, der er mere specifikke for den praktiske undervisning. Desuden vil problemer med afvikling af enkelte øvelser blive omtalt.

øvelsernes
rækkefølge

Eftersom det kan volde problemer at finde øvelsesstrækninger, der fuldstændig opfylder de krav, som lærervejledningen stiller, bliver eleverne i de første timer ofte sat i situationer, som de endnu ikke har fået gennemgået helt i teorien. Det blev påpeget, at det ikke er muligt at planlægge sin rute, så man helt undgår at komme ud for nogle af de ting, der først kommer senere i undervisningsplanen. Det drejer sig såvel om vejudformninger som om andre trafikanter, der skaber situationer, som det ikke er muligt at forudsæ. Og en del af debatten gik da også på, i hvilken udstrækning det er lovligt at lade eleven foretage f.eks. et højresving i den første time eller tilsvarende manøvrer, som man ikke er nået til endnu i teorien, men som naturligt dukker op på den strækning, der var udvalgt til øvelsesstrækning. Den løsning, at kørelæreren sætter eleven om bags og selv foretager højresvinget, hvorefter eleven overtager rattet igen, bliver tilsyneladende ikke brugt.

Flere gjorde sig til talsmænd for det synspunkt, at det ikke gør noget, at eleven i et mindre omfang bliver udsat for sådanne manøvrer, når kørelæreren sidder ved siden af og kan tage sig af problemerne. Det gav sig desuden udtryk i, at man er rimeligt tilfreds med indledende øvelsesstrækninger, også selvom de indeholder lysreguleringer, sving o.lign., og ikke føler, at eleverne derved bliver overbelastede. Nogle kørelærere gav udtryk for, at undervisningsplanen efter deres mening blot angiver en rækkefølge, hvori de cen-

trale emner i undervisningen skal behandles, mens andre manøvrer godt må forekomme, blot kørelæreren tager sig af dem.

“Selvfølgelig kan man ikke ligge og køre efter en traktor i flere timer [i de indledende lektioner], men da er det kørelæreren, der løser problemet. Når der arbejdes med overhaling, er det eleven, der løser problemet. For vi kan jo køre bilen ved siden af, og det er nøjagtig dér, forskellen ligger. Når vi har fat i noget, som vi har arbejdet med i teori, så lader vi eleven løse det problem - i de andre situationer løser vi det for dem, eller hjælper dem med at løse det.”

“Jeg synes, I laver det til et problem. Der er ikke nogen, der har sagt, at man ikke må svinge til venstre, når man er ved højresving. Der er ikke nogen, der har sagt, at U-planen skal følges punkt for punkt. ... At tro, at man ikke må noget, før man er kommet til det, er forkert. Men man gør ekstra meget ud af dét, man er kommet til.”

Denne type argumenter kunne imidlertid dække over meget store forskelle mht. hvor mange og hvor svære manøvrer, man lod eleven foretage i de første timer.

Til disse problemer kommer så de tidligere nævnte - at det kan være hensigtsmæssigt helt at flytte om på visse øvelser i undervisningsplanen, fordi det generelt kan være svært at undgå visse specifikke vejudformninger - f.eks. rundkørsler - under kørslen på et tidligt tidspunkt.

motorvejskørsel

Ud over den indledende kørsel på vej blev der nævnt forskellige andre øvelser, som gav specielle problemer. Det var især motorvejs- og mørkekørslen, der måtte holde for. Langt de fleste kørte motorvejskørsel med deres elever, og de gav i øvrigt det indtryk, at det er noget, de fleste kørelærere gør. De få på konferencen, der ikke gjorde det, undlod det, fordi der var meget langt til nærmeste motorvej.

Til gengæld blev omfanget af motorvejskørslen samt dens placering i undervisningsforløbet i mange køreskoler kritiseret en del. I nogle køreskoler bliver den lagt alt for tidligt, og nogle steder består den kun af en tur op og ned ad motorvejen uden egentlig indøvelse af til- og frakørsel. Af og til kombineres motorvejs- og mørkekørsel, så begge dele klares på en gang, hvilket som regel har til følge, at begge dele bliver gjort i for ringe omfang og for lidt varieret.

“Jeg har talt med en kørelærer fra Fyn: Han “bankede” ned ad motorvejen med 4 elever til Tyskland og handlede - og så tilbage igen på motorvejen. Det var sandelig mørkekørsel. Han fik både for mørketime og motorvejs-time.”

Nogle af de deltagende kørelærere kombinerede selv motorvejs- og mørketur, men fremhævede, at man så sørgede for at køre på mindre landeveje hjem i mørke. En kørelærer nævnedes også, at “Tysklandsturene” var blevet væsentlig sjældnere i hans område i de senere år.

Der var også på konferencen kørelærere, der lagde motorvejskørslen ret tidligt i undervisningen. Det kunne f.eks. være, fordi det passede ind i planlægningen af kørslen på de øvrige strækninger:

“Anden køretime kommer eleven ud på en gammel hovedvej, og samme time køres der hjem på motorvej, fordi så passer det med en time. De har således fået første lektion på motorvej, inden de ved noget om motorvej. Det fortæller jeg dem lidt om undervejs: Faremuligheder, risikoforhold. ... Jeg hjælper dem med at køre ind - kører forbi nogle tilkørsler og frakørsler - fortæller dem, hvordan de skal gøre dét - og så til sidst, så prøver de det. Inden for den samme time. Så føler eleverne, at der sker noget.”

Et særligt problem er motorvejskørslen på Bornholm, hvor der ikke findes motorveje. Det blev i denne diskussion foreslået, at de bornholmske kørelærere går i samarbejde med nogle sjællandske kørelærere, således at de bornholmske elever - når de alligevel er ovre for at komme på køreteknisk anlæg - kan komme en tur på motorvej i en anden køreskoles biler.

mørkekørsel

Hvad mørkekørsel angår, fandt de fleste det svært at gennemføre en ordentlig undervisning i sommermånederne. Dels skal man meget sent af sted med eleverne, og dels er der så ikke ret megen anden trafik at tage hensyn til og blænde op og ned for, endsige indøve overhalinger af.

“Det er en parodi at køre mørkekørsel om sommeren. Der er ingen trafik - der er ikke noget at blænde op og ned for. Det burde aldrig være indført.”

Det virkede dog, som om de fleste gør det alligevel. Et par stykker nævnede, at det hjælper at prøve at lægge mørkekørslen om sommeren på dage med overskyet vejr. En kørelærer lagde altid mørkekørselstimen som den sidste før teoriprøven, så man har mulighed for at prøve alle vejtyper i mørke - også rundkørsler, der i undervisningsplanen ligger senere end mørkekørsel. Han mente, at der i undervisningsplanen burde laves om på den rækkefølge.

Ofte tager man flere elever med ud, så man kan komme længere omkring. Alt afhængig af turens samlede længde kan det visse steder betyde, at den enkelte elev ikke får kørt særlig meget.

Det blev i øvrigt fremhævet, at det burde med i undervisningsplanen, at eleverne også skulle køre i skumringen, hvor der kan være særlige problemer: Det dæmpede lys kan snyde én til at tro, man kan se mere, end man faktisk kan.

“Tingene ser helt anderledes ud. Dét, som du ser tydeligt i dagslys, det er pludselig sådan dæmpet og diffust. Og der er nogen ting, som du tror, du kan se, og så kan du det bare ikke alligevel. I mørke ved du, hvad du ikke kan se.”

overhaling

Med hensyn til overhaling i mørke, som foreskrives i undervisningsplanen, er den manglende trafik sent på aftenen om sommeren selvfølgelig et problem, men generelt er det også svært at komme til at overhale (og det gælder såvel i mørke som i dagslys), med mindre man tilfældigvis møder specielt langsomt kørende køretøjer. Det er de færreste af de andre trafikanter, der

kører under hastighedsgrænsen, så en overhaling bliver mulig. Flere af kørelærerne praktiserer et samarbejde mellem flere skolevogne, så man - evt. under radiokontakt - kan lade eleverne overhale hinanden. Dette er selvfølgelig lettest for de store køreskoler, der blot kan sende flere biler ud. Men der er også enmandskøreskoler, der har fundet ud af at samarbejde om denne øvelse. Der var dog nogle, der mente, at sådanne fingerede overhalinger ikke er meget værd.

Der var forslag fremme om, at man i sommerperioden skulle kunne vente med mørkekørsel til efter teoriprøven, hvis dette giver bedre lysforhold at afvikle det under. Og nogle mente, at man burde have lov helt at undlade det eller evt. vente til efter køreprøven, således at mørkekørsel blot skulle køres inden for en bestemt frist.

Det blev desuden fremhævet af flere, at eleverne nok ville få mere mørkekørsel, hvis der i øget omfang blev gjort brug af muligheden for at afholde køreprøver om aftenen i mørke.

Også andre øvelser blev kritiseret af enkelte kørelærere, f.eks. at det var for monotont at ligge og dreje til højre eller til venstre i en hel time. Det var der dog ikke enighed om.

placering af den praktiske undervisning i forhold til teoriprøven

I praksis betyder en koordinering af teoretisk og praktisk undervisning, at ikke blot alt teoretisk stof, men også samtlige praktiske øvelser skal være gennemgået, inden eleven går op til teoriprøve. Dette skaber problemer pga. to forhold: For det første fordi meget af det teoretiske stof som nævnt bør gennemgås før den praktiske kørsel (se afsnit 9.4), hvilket betyder, at der er forholdsvis lidt tid til alle de praktiske øvelser, før eleven er klar til teoriprøve. Og for det andet fordi der ofte er lang ventetid på den praktiske prøve, en periode, der så ifølge reglerne udelukkende skal anvendes på rutinetimer og køreteknisk kursus.

Dette sidste falder en del for brystet, fordi det på den ene side er vigtigt, at eleven kører en del i perioden op til den praktiske prøve, og der på den anden side trods alt er grænser for, hvor mange timer eleverne vil/skal anvende på den praktiske kørsel, efter at samtlige øvelser er gennemgået. Derfor bruger nogle kørelærere klart den praksis, at det gælder om at have så få praktiske timer som muligt **før** teoriprøven dvs. kun lige nok til i sammenpresset form at få gennemgået de nødvendige praktiske øvelser ifølge planen. Efter teoriprøven kan man så tage sig bedre tid til at øve sig.

“Der er ofte 1-5 ugers ventetid. Det planlægger kørelærerne efter. Prøveinstansen magter ikke at efterleve intentionen i undervisningsplanen. Vores elever mangler tit 5-10 timer efter teoriprøven.”

“Hvis man er nødt til at gøre, som der står i u-planen, er man nødt til at jappe lidt igennem motorvej og rundkørsler og mørke, fordi de kommer egentlig lidt for tidligt i forløbet i forhold til, at vi skal gemme 6-7 køretimer til efter teoriprøven.”

Mange mener, at man ville kunne få et mere hensigtsmæssigt indlæringsforløb, hvis man f.eks. måtte vente med mørke- og motorvejskørsel til efter teoriprøven. Når der ofte specielt fokuseres på disse øvelser, er det nok dels, fordi de ligger ret sent i forløbet (men trods alt ikke sidst) og dels, fordi det netop er disse øvelser, man ofte har slået ned på, når man fra prøvesagkyndiges side har ønsket at kontrollere, om eleven har modtaget den relevante praktiske undervisning inden teoriprøven. Omvendt blev der dog også argumenteret for, at man bibeholder mørkekørsel før teoriprøven, fordi det, at eleverne har prøvet det i praksis, giver dem en meget bedre forståelse af mørke-teorien.

prøveorienteret undervisning

Ligesom det var tilfældet med den teoretiske prøve, har den praktiske prøve i nogen grad indflydelse på undervisningen. Begrebet "prøveorienteret undervisning" syntes dog at spille en noget mindre rolle i den praktiske undervisning. Det blev ikke fremhævet som et problem i nær samme grad som i teoriundervisningen. I hvilken udstrækning, kørelærere koncentrerer deres kørsel om det formodede prøveområde i den sidste del af undervisningen, er uvist. I mindre prøveområder er det vel nærmest uundgåeligt, at man kører nogle af de samme steder, hvor prøven sandsynligvis vil komme til at foregå. I større områder som f.eks. København blev der nævnt eksempler på, at man - når man har fået at vide, hvor prøven vil starte - kører i det område de sidste timer.

Kørelærerne tilkendegav det først som et problem, hvis prøveorienteringen gik ud over variationen i kørslen. Hvis det f.eks. førte til, at visse øvelser blev udeladt, fordi kørelæreren kunne forudse, at der ikke ville blive prøvet i det:

"Når de kørelærere, der tilbyder billige kørekort, ser, at der står X-gade som mødested for køreprøven, så ved de, at eleven ikke til sin prøve kommer på motorvej, og så kører de ikke motorvejskørsel med ham."

Det blev kritiseret, at der visse steder var sagkyndige, der næsten "satte fælder" for eleverne og fortrinsvis kørte dem gennem de mest specielle steder i det pågældende område med det resultat, at kørelærernes undervisning så også koncentrerede sig om de steder på bekostning af en indlæring af mere generel natur.

"I stedet for at eleverne er dygtige til almindelige kryds, som der er masser af i hele landet, så skal de være meget dygtige til et specielt 'X-by'-kryds. Og så kan de ikke de almindelige ting."

Der var dog en enkelt kørelærer, der fremhævede, at kørelærere generelt arbejder for prøveorienteret, hvilket går ud over undervisningen i de emner, der rækker ud over prøven som f.eks. emner, der kunne påvirke elevernes ansvarsfølelse i trafikken.

En anden ting er, at en del kørelærere laver "prøve-køreprøver" med deres elever, dels for at give dem et indtryk af, hvordan det foregår, og dels for at dæmpe lidt af prøve-nervøsiteten. En kørelærer havde f.eks. gode erfaringer

med et samarbejde med en kollega, hvor de kører "køreprøver" med hinandens elever.

Noget, der irriterede en del kørelærere, var, at de sagkyndige visse steder kun eksaminerer en stikprøve af eleverne i bilens udstyr. Man mente, at det er vigtigt, at alle eleverne bliver spurgt, da der ellers er risiko for, at emnet springes over i undervisningen. Det blev i forbindelse hermed foreslået, at den tekniske del af eksaminationen kunne bestå særskilt, således at en elev, der havde besvaret de tekniske spørgsmål korrekt, men i øvrigt var dumpet i kørsel, ikke behøvede at få tekniske spørgsmål ved den næste køreprøve.

Der kom i øvrigt en del generel kritik af de praktiske prøver. Den vil blive nærmere omtalt i afsnit 12.4, hvor prøven som kontrol af undervisningen tages op.

10.4 Pædagogik i bilen

Den form for pædagogik, som man anvender i skolevognen, blev diskuteret i en af grupperne. Det viste sig, at der er stor forskel på, hvor meget man taler til eleverne, mens de kører.

Nogle gav udtryk for den holdning, at man ikke bør give for mange beske-der til eleven under kørslen, og lader eleven vise, om han selv kan udføre den aktuelle øvelse, og kommenterer den så bagefter:

"Når der er den vekselvirkning mellem teori og kørsel, så kan eleven jo mere eller mindre det, vi skal ud og prøve nu. Også selv om det er den første køretime. Der har vi da haft igangsætning osv. i teorilokalet. Der ved eleven da godt, at han skal blinke og kigge over skulderen, før han skal starte. Det behøver jeg da ikke at sidde og sige til ham."

En anden fremgangsmåde er løbende at vejlede eleven i, hvad han/hun nu skal gøre, så eleven ikke laver fejl. Det går så ud på for eleven, som en af kørelærerne formulerede det "...at få mig til at holde kæft, forstået på den måde, at hvis jeg ikke behøver sige noget, er det, fordi eleven kan køre selv."

Nogle kørelærere anbefalede, at man starter timen med kort at ridse op, hvad der skal gennemgås i den følgende lektion, og slutter med at opsummere lektionens forløb med eleven. Der var også flere, der havde god gavn af at bruge en tavle/whiteboard i bilen til at ridse problemstillingerne op for eleven.

10.5 Den praktiske undervisnings omfang

Der er ikke foreskrevet et fast timetal for den praktiske undervisning. I lærervejledningens forslag til standardprogram er beskrevet 42 lektioner, hvoraf de 28 er teorilektioner, de 7 er lektioner på manøvrebane/køreteknisk

anlæg, og de 11 er lektioner i manøvrer på vej. Det påpeges, at 'varighed og antal af de enkelte lektioner eller "timer" er afhængig af elevens individuelle behov'. Det nævnes endvidere, at en forsvarlig uddannelse dog næppe vil kunne gennemføres alene med de 42 lektioner.

timetal

Det faktiske timetal på vej synes at svinge utrolig meget. Der blev berettet om alt fra ganske få praktiske timer til meget lange forløb. De deltagende kørelærere angav typisk timetal mellem ca. 10 og 30 timer. Sådanne timetal er selvfølgelig i vid udstrækning afhængige af den enkelte elev og hans/hendes færdigheder. "Den unge mand fra landet, der har kørt traktor hele sit liv" kan klare sig med langt færre timer, end "den 40-årige kvinde, der aldrig har rørt et rat". Det fremgik dog, at man i visse køreskoler kunne blive spist af med **meget** få timer. Nogle af de tilstedeværende kørelærere fortalte således, at de havde overtaget elever, der havde dumpet flere gange til køreprøven, og hvor det viste sig, at de kun havde fået meget lidt praktisk undervisning, som selvfølgelig ikke kunne opfylde undervisningsplanens krav.

"Kørelærere ude fra landet siger sommetider: 'Jeg kan ikke ligge og køre ret meget mere end 4-5 timer, for han har jo ligget og kørt traktor, siden han kunne gå'. Hvad i himlens navn har det at gøre med at køre bil inde i en by? Men det bruger de, og eleverne får ikke ret meget mere end de få køretimer."

Ud over elevernes forskellighed er der en række andre forhold, der er medbestemmende for, hvor mange - eller rettere hvor få - timer en elev får. Som tidligere nævnt kan det visse steder være svært at finde områder med tilstrækkelig kompliceret trafik, hvilket betyder, at eleverne forholdsvis hurtigt kommer til at beherske den praktiske kørsel, som der umiddelbart er mulighed for.

elevens holdning

Hertil kommer, at elevernes holdning ofte er den, at det gælder om at køre så få timer som muligt. Dels kan der være nærmest konkurrence mellem de unge i et område for at klare kørekortet på færrest muligt timer. Og dels kan det være et økonomisk spørgsmål for eleverne: De vil gerne have kortet så billigt som muligt.

"Vi sidder alle sammen med elever, der begynder at jamre sig, når de når en 12-13-14 timer, og så siger de: 'Behøver vi mere - tror du ikke, vi kan klare det. Vi sidder der og presser de sidste 3-4 timer ud af dem, og vi ved godt, at der burde have været 8 timer mere ud af dem.'"

Dette betyder bl.a., at det bliver en konkurrencemæssig fordel for en køreskole at have det rygte at kunne give eleverne kørekort på få timer. Det har så som konsekvens, at kørelærerne kan blive tilbøjelige til slå lidt af på kravet om flere timer og give eleverne færre, end det er hensigtsmæssigt.

"Vi har en tendens til at give eleverne lige i underkanten af, hvad de burde have. Der er ingen af os, der tager elever op til køreprøve, hvis vi ikke regner med, at de består. Men der er måske nogen gange, hvor vi siger 'det kunne have været rart med lige en 3-4 timer mere'. Sådant kan det godt være"

i praksis, fordi man gerne vil have et ry om, at man kører altså ikke 30 timer hver gang hos ham.”

obligatorisk
mindste-timetal

På denne baggrund var der på konferencen en del fortalere for, at man fastsætter et obligatorisk mindstetimetal for den praktiske undervisning. Dette ville betyde, at konkurrencemomentet i vid udstrækning blev fjernet fra den praktiske kørsel, og man ville få meget bedre tid til at give eleven den nødvendige undervisning og ville kunne gøre det mere grundigt. Det ville også være lettere at forklare eleven, at man skal gennemføre de forskellige øvelser, når der er god tid til at nå dem. Endelig kunne det betyde, at kørelærernes arbejde blev mindre stresset - og kunne sikre en bedre og mere forudsigelig indtjening.

“Det må da være umiddelbart dejligt for os at have det som værktøj, at vi også kan køre ud i bilen og vide, at vi kunne om ikke læne os tilbage og tage den med ro, men i hvert fald vide, at der er et krav om et minimumstimetal. Du behøver ikke skynde dig så meget, du kan godt gøre det ordentligt. Nu er konkurrencepresset væk, og så kan du gøre dit arbejde ordentligt. Vi ville opnå det ved et minimumstimetal, at de gode, de bliver bare bedre, og de dårlige, de bliver så måske gode nok. Og undervejs har vi måske også en chance, hvis vi kører lidt flere timer med dem, til at give dem en lille smule holdningsbearbejdelse.”

Ikke alle var dog enige. Især mente nogle, at det kunne være urimeligt at indføre et stort antal obligatoriske timer til de dygtige elever. Det vigtige var ifølge disse kørelærere, at eleverne kan det, de skal.

Omvendt blev det påpeget, at man skal passe på ikke at sætte et sådant timetal for lavt: Så vil alle prøve at presse sig ned på det, og det kan blive svært for kørelæreren at argumentere for flere timer.

Der var ikke ret mange, der mente, at det ville blive et problem at få overholdt et sådant minimumstimetal, da der vil kunne føres en skattemæssig kontrol af kørelærernes indtjening.

10.6 Den praktiske prøve

indstilling til praktisk prøve

Beslutningen om, at en elev skal til køreprøve, synes oftest at blive taget i et samråd mellem kørelærer og elev. Problemerne opstår i de tilfælde, hvor eleven ønsker at gå op, men kørelæreren ikke synes, han/hun er klar til det. Der blev på konferencen givet udtryk for lidt forskellige holdninger til, hvordan man skal takle den situation. Nogle mente, at det primært måtte være elevens beslutning, lidt afhængig af **hvor** dårlig eleven er:

“Hvis en elev vil op, og jeg synes, han er helt for dårlig til at køre bil, så vil jeg ikke sende ham op. Hvis der er en, der har en chance på en god dag, og vi har været det hele igennem, så får vedkommende lov, så er det hans valg.”

“Hvis de [eleverne] hellere vil give 450 kr. for at prøve lykken, og vi ved, at de dumper, så lad dem da gøre det.”

Som begrundelse for at lade elever gå op, før man egentlig synes, de er klar, blev også givet, at man risikerer at miste eleven, hvis man nægter at sende dem op til prøve.

Andre kørelærere argumenterede for, at det er vigtigt at hindre elever i at gå for tidligt op. Bortset fra, at det også koster eleven penge, så går det ud over kørelærerens anseelse, hvis eleven dumper. Og der er også et hensyn at tage til færdselssikkerheden: Hvis en elev sendes for tidligt op og alligevel er så heldig at bestå, har man sendt en person ud som selvstændig bilist, som ikke er sikker nok.

“Jeg synes vi har et problem, hvis vi ikke selv tager vores opgave så alvorligt, at vi siger, ‘Det vil jeg ikke være med til’. Den køreprøve er så kort, at vedkommende kan holde ud i det tidsrum, men hun vil efter mit skøn være uegnet til at færdes i trafikken.”

Flere havde gode erfaringer med metoder til at påvirke en elev, der for tidligt vil til køreprøve f.eks. ved at køre en særlig skrap køretime, hvor man retter meget mere, end man plejer, eller ved at lufte, at man vil give den sagkyndige et praj om, at eleven ikke har kørelærerens anbefaling af at gå op til prøve.

Går det så vidt, at en elev går til prøve meget mod kørelærerens ønske, beredte flere kørelærere, at man så kunne lade en bemærkning om det falde til den sagkyndige, som så vidste, at han skulle være særlig på vagt.

“Jeg har kun været ude for én gang, at eleven insisterede på det kraftigste på at ville gå op. Jamen, der var så ikke noget valg, han måtte berammes til en køreprøve.... Der falder så lige en bemærkning til den prøvesagkyndige - Pas lige godt på min bil... Så behøver man ikke sige ret meget mere, for så ved han godt, at det er ikke noget, jeg vil lægge navn til, og det er heller ikke noget, eleven hører, det her med ‘pas godt på min bil’, men så er hans antenner altså lidt ude. Det er trods alt fair... for trafikikkerhedens skyld.”

ventetider ved den praktiske prøve

Ligesom ved teoriprøven har ventetider ved den praktiske prøve betydning for, om elever får lov at gå op “for tidligt”. Nogle steder er ventetiden så lang, at eleverne skrives op til praktisk prøve, så snart de har bestået teoriprøven. Det betyder dels, at kørelæreren ikke på forhånd har en reel chance for at vide, om eleven vil være klar til prøve på det fastsatte prøvetidspunkt. Og dels, at nogle elever går op selv om de ikke er helt klar, fordi de ikke vil have en ny lang ventetid.

11 Køretekniske kurser - referat

11.1 Køreteknisk kursus - anvisninger og hovedspørgsmål

I undervisningsplanen står der følgende om hensigten med de køretekniske kurser:

“Formålet med undervisningen er at give eleven et sådant kendskab til nogle grundlæggende fysiske forhold vedrørende bilkørsel, at det hjælper eleven til at forstå betydningen af at tilpasse hastighed, styring og bremsning efter forholdene.

Undervisningen har endvidere til formål at give eleven nogen færdighed i at beherske bilen under moderat hastighed i visse kritiske situationer, herunder at foretage opbremsning på kortest mulig strækning, bremse- og undvigemanøvre på vejbane med høj og lav friktion samt opretning af bilen efter udskridning på vejbane.

Øvelserne sigter ikke mod at tilskynde eleverne til at køre hurtigere eller mindre forsigtigt, end de ellers ville have gjort, men tværtimod give dem lejlighed til at erfare hastighedens afgørende betydning for, at en afværgemanøvre kan gennemføres, og få erfaring om bilens reaktioner i kritiske situationer, således at panikbremsning undgås.

De enkelte øvelsers præcise indhold og varighed overlades til kørelærerens skøn, særlig under hensyn til elevernes individuelle behov og evner. Øvelser og instruktion skal dog normalt kunne gennemføres på 3-4 timer.

Manøvre-færdighed i vejgrebets udnyttelse under afsnit 8.2.3 anses for opnået med tilfredsstillende resultat, når eleven kan udføre manøvrerne fejlfrit.

Ved de øvrige øvelser kræves, at eleven opnår erfaring om bilens reaktioner og nogen færdighed i at betjene bilen korrekt.”

disposition

Hovedspørgsmålene til dette emne drejede sig om, hvornår i undervisningsforløbet eleven kommer på køreteknisk kursus, og hvor mange der undervises ad gangen, hvor længe og af hvem, kørelæreren selv eller en fast instruktør, som er tilknyttet anlægget. Lidt mere specifikt ønskede man at erfare noget om kørelærernes fornemmelse af elevernes udbytte, herunder også nytten af konkrete øvelser. Derudover kom man ind på den eventuelle fordel af at bruge instruktører på anlægget, på omfanget af snyderi med undervisningen på køreteknisk anlæg, og, som i de foregående 3 sessioner, hvordan man generelt kan forbedre de køretekniske kurser.

Inden gennemgangen af indholdet i gruppediskussionerne skal det nævnes, at oplysningerne kun stammer fra 3 grupper, da båndoptageren svigtede i den gruppe, som bestod af erfarne kørelærere fra enmandskøreskoler. Efter-

som materialet fra de øvrige 3 grupper peger på nogenlunde de samme problemstillinger, hvad enten man hører til blandt de erfarne kørelærere eller ej eller er del af en større eller mindre køreskole, synes følgende fremstilling af gruppediskussionerne ikke at lide væsentligt under de manglende oplysninger fra den fjerde gruppe.

11.2 Den generelle holdning til de køretekniske kurser

positiv holdning

Generelt giver de fleste af de kørelærere, som deltog i konferencen, udtryk for en positiv holdning til det køretekniske kursus, idet kurset iflg. disse i de fleste tilfælde opfylder sit formål ved at give eleverne en fornemmelse af fysiske begrænsninger ved bilkørsel på såvel tør som glat bane. Eleverne får den forskrækkelse, som er nødvendig for fremover at kunne handle mere ansvarligt i trafikken. Og efterfølgende bliver de bedre bilister. Blandt de positive kørelærere syntes der at være flest yngre, som fik deres uddannelse, efter at den nye uddannelsesordning trådte i kraft i 1986.

Endvidere fremhæves det, at det er godt, at eleven endnu en gang, (såfremt det også skete på manøvrebanen), får lejlighed til at gøre sig sine erfaringer med bilkørsel uden kørelærerens tilstedeværelse i bilen. Hvad eleverne angår, angiver disse hyppigt iflg. kørelærerne at være glade for denne del af undervisningen, som giver dem indblik i mere ekstreme sider af det at køre bil, mens kørelærerne får variation i måden at undervise på. Kørelærerne får endvidere selv lejlighed til at holde deres egen viden vedlige.

negativ holdning

De forholdsvis få, negative røster, som alligevel findes i materialet, giver udtryk for, at effekten af de køretekniske kurser er tvivlsom, idet en konkret, hensigtsmæssig reaktion ikke nødvendigvis overføres til almindelig vej (f.eks. en effektiv bremse-/styrereaktion). Blandt disse negative kørelærere er visse af den opfattelse, at eleven kunne få mere for de samme penge ved at køre mere i den virkelige trafik. Der var en mindre overvægt af ældre kørelærere, som var uddannet før 1986, repræsenteret her.

Derudover fremdrages den holdning, som køreskoleeleverne forlader det køretekniske anlæg med. Nogle kørelærere er nemlig af den opfattelse, at kurset på negativ vis bidrager til at stive eleverne af, og at de således får en falsk tryghed mht., hvad de egentlig kan klare i mere ekstreme situationer i den virkelige trafik. Elevernes holdning til bilkørsel, trafiksikkerhed og glatførekørsel efter kurset på køreteknisk anlæg vil i de følgende afsnit blive uddybet nærmere.

Der er altså - med få undtagelser - en positiv holdning til **idéen** med de køretekniske kurser. Mere kritisk forholder man sig til den konkrete undervisning, som finder sted, og som ikke vurderes som god nok. Ligesom over for konferencens øvrige emner skorter det dog ikke på forslag til, hvordan man evt. kunne forbedre de køretekniske kurser ved at ændre forskellige betingelser omkring lige netop denne del af køreuddannelsen. Herom mere på et senere tidspunkt.

11.3 Hvordan bruges de køretekniske anlæg i køreuddannelsen

hvornår på køreteknisk kursus?

Svarene på det første spørgsmål, - hvornår i undervisningsforløbet eleven kommer på køreteknisk kursus, - belyste en del forskelle i kørelærernes måde at håndtere denne del af undervisningen på; bortset fra en generel forestilling om, at eleven skal være "god nok."

De fleste gav udtryk for, at de lagde kurset sent i undervisningsforløbet. Nogle lagde det lidt før slutningen således, at eleven kan nå at vænne sig til almindelig kørsel igen og evt. lægge specielle vaner fra kurset såsom hårde opbremsninger på hylden inden den praktiske køreprøve. Blandt disse kørelærere var der nogen, som praktiserer at have omkring 5-6 timer igen på almindelig vej inden den praktiske prøve.

Andre prøver så vidt muligt at lægge kurset i sidste øjeblik før den praktiske køreprøve for på den måde at sikre sig, at eleverne er så gode til at køre bil som muligt. Udover disse var der ganske få, som gav udtryk for, at kurset placeres således, at man kan fylde et hold op med elever, men det var ikke noget, man var specielt stolt af at indrømme, måske særlig fordi det kan optræde sammen med, at eleven får det køretekniske kursus for tidligt i undervisningsforløbet:

"Når vi engang imellem tager en med, der ikke har været til teoriprøve, så er det for at fylde det skide hold op. Der kan vi jo lige så godt være ærlige, ikke. Så finder jeg selvfølgelig en, som jeg kan stå inde for, for hvis ikke de kan køre bilen, så får jeg køreteknisk anlæg i telefonen."

Det blev diskuteret, i hvilken udstrækning, der snydes med at sende elever op alt for tidligt. Det blev nævnt, at det før har været et større problem, end det ser ud til at være nu, men der er stadig visse kørelærere rundt omkring i landet, der bruger banen for tidligt i undervisningsforløbet og anvender den til at træne elevernes grundlæggende kørefærdigheder på køreteknisk anlæg, hvorved man kan reducere elevens samlede undervisningstid på almindelig vej.

"Jeg ved ikke om det er et generelt problem, at eleverne sendes for tidligt på banen. Men nogen gør det, og det er konkurrenceforvridende. De der gør det, gør det bl.a. fordi eleverne - som nævnt af andre - er meget bedre til at køre bil efter kurset. Men det er ikke det, de skal ud at lære: kobling, gearskift mv - det skulle de gerne have i rygraden, når de kommer derud. Det er konkurrenceforvridende, for de 5 timer vi bruger på at gøre dem til rigtig gode bilister, dem bruger han nede på glatbanen - der skal de jo ned alligevel."

Denne fremgangsmåde synes især at være knyttet sammen med en samlet pris for kørekortet, som kan anspore kørelæreren til at gøre alt så hurtigt som muligt. Der kan her drages en parallel til måden, hvorpå noget af snyderiet foregår på manøvrebanelne. Forsøget på at øge indtjeningen på bekostning af elevernes udbytte nævnes også i forbindelse med, at kørelæreren

ved at sende eleverne tidligt på køreteknisk anlæg hurtigt får fat på det overskud, som disse kurser giver.

antal elever ad gangen

Hvad antallet af elever, der undervises på et gang, angår, er praksis på de køretekniske anlæg tilsyneladende forskellig. Et anlæg kræver, at man stiller med et hold af en vis størrelse, hvis man selv vil undervise dem. Det blev nævnt, at det så kunne være et problem for mindre køreskoler at samle elever nok. Et andet anlæg modtager mere fleksible hold, så det mere er op til den undervisende kørelærer, hvor mange han vil have med. Der kan være øvre og nedre grænser for holdstørrelsen (4 til 12 blev f.eks. nævnt), men der blev også nævnt et eksempel, hvor man kunne komme med en enkelt elev. Den hyppigste holdstørrelse, som konferencens kørelærere bruger, synes at være 6 elever, hvilket selvfølgelig ikke er et problem for de større køreskoler. Visse steder slutter mindre køreskoler sig sammen om at lave hold til kørsel på køreteknisk anlæg. Hvis banens instruktører bruges, kan man i højere grad sende et variabelt antal elever af sted.

varigheden af kurset

Mht. det antal timer, man lader eleverne køre på anlægget, er der efter alt at dømme meget større ensartethed her end for eksempel på manøvrebanerne. De kørelærere, som omtalte deres timeforbrug på køreteknisk anlæg, gav så godt som alle udtryk for, at de opholder sig der 4 timer ad gangen, evt. 6 timer, hvis der mangler biler til nogle elever. Nogle køreskoler afholder heldags køretekniske kurser pga. afstanden til det køretekniske anlæg.

I denne sammenhæng er det ikke uvæsentligt at diskutere reel køretid. I en af grupperne diskuterede man meget ventetiderne imellem hver øvelse, som naturligt bliver længere, jo flere elever man lader køre på holdet. Nogle kørelærere var inde på betydningen af at have faste hastighedsregler for kørslen på vejen tilbage til startstedet, men de fleste lod skinne igennem, at der stadigvæk er en øvre grænse for, hvor mange elever man har ad gangen for at effektivisere undervisningstiden på banen.

“Der, hvor jeg kører, der har vi en returbane på 900 meters længde. Vi har 6 på holdene og med 30 km/t som højeste hastighed på returbanen, holder der normalt altid 3 elever og venter på at få lov til at starte. Så jeg mener med 8 elever og kortere returbane, så får de lov til at vente!”

hvem underviser?
Kørelærer eller instruktør?

Mange af kørelærerne angav selv at undervise eleverne på køreteknisk anlæg, men det er også hyppigt, at en fasttilknyttet instruktør tager sig af eleverne. Det blev fra flere sider påpeget, at undervisningen varierer meget i kvalitet. En del kørelærere - og også instruktører - er ikke dygtige nok til at undervise på banen. Dette gav anledning til en større debat om kørelærernes uddannelse, og hvordan der her tages højde for, at kørelæreren også skal kunne give en effektiv undervisning på køreteknisk anlæg eller i det mindste vide præcis, hvad det er, eleven skal gennemgå der.

kørelærernes forudsætninger for at undervise på køreteknisk anlæg

Det blev nævnt som et problem, at DKU ikke de sidste 5 år havde holdt kurser, hvor man har kunnet uddanne sig til instruktør. Resultatet af dette forhold kan blive, at kørelærerne nøjes med at lære af hinanden, hvilket en enkelt kørelærer beskrev i detaljer. Det vurderes i øvrigt således - ganske vist kun af en enkelt kørelærer -, at kun omkring halvdelen af kørelærerstanden

har den nødvendige uddannelse og/eller selv har deltaget i tilstrækkelig mange køretekniske kurser til at have forudsætninger for at instruere eleverne på køreteknisk anlæg.

På den måde kan det blive svært for den enkelte kørelærer helt at gennemskue, hvad formålet med de forskellige øvelser egentlig er, hvorledes man korrekt placerer keglene på banen, hvordan man på forståelig måde formidler øvelsernes indhold til eleven via radioen etc. Konsekvenser af kørelærerens manglende viden er f.eks., at eleverne får forkerte instruktioner og af denne grund udfører øvelserne forkert. Dette kan i sidste ende resultere i flere uheld og skader på køreteknisk anlæg:

“Jeg synes, det er dybt godnat, at man må undervise på køreteknisk anlæg uden at være DKU-instruktør eller tilsvarende. Jeg har hørt fra en bekendt, der har et køreteknisk anlæg, at der sker mange uheld, fordi kørelærerne ikke har forstand på det.”

Men man bør heller ikke være blind over for den holdningspåvirkning, som kørelæreren indirekte kan udsætte sin elev for. Som med så mange andre ting har kørelærerens egen grundlæggende holdning til kurset betydning for værdien af det - og i et videre perspektiv for kursernes ry i det hele taget.

“Det har ikke så lidt at gøre med også kørelærerens indstilling. Vi har jo hørt her, at der er et par kørelærere her, der er så negative overfor det, så man tror det er løgn. Så er det klart, så kan eleverne heller ikke få den rette opfattelse af, at det er nødvendigt at betale for alt det.”

konkurrencen og
brugen af godkendte
instruktører

I nogle sammenhænge synes det at være konkurrence-hensynet, som gør, at der bliver slækket på kravet om at benytte godkendte instruktører:

“I x-by forlangte man, da man lavede anlægget, at man skulle være DKU-godkendt instruktør. Det kostede på det tidspunkt 16.000 kroner og tog 14 dage, og man aflagde eksamen. Nu har man så senere frafaldet det, fordi der er så mange steder, man må undervise uden at have sådan en godkendelse. Det blev man nødt til af konkurrencehensyn.”

Der var generel enighed om, at alle bør have en instruktøruddannelse. Det blev fremhævet, at den nye undervisningsplan for kørelæreruddannelsen (trådt i kraft 1. juli 1994) også inkluderer forhold omkring undervisning på køreteknisk anlæg. Der var dog nogen tvivl om, hvorvidt kørelæreraspiranter nu kan risikere at blive eksamineret på køreteknisk anlæg eller på manøvrebane.

“Hvis man ligesom...kan sige, “Vi skal ikke bruge det til at flytte stregen længere frem, vi skal bruge det til at blive bedre, altså mere trafikikkerhed. Det er kørelærerens opgave.”

fordel eller ulempe
selv at instruere?

I mere almene vendinger blev det derimod diskuteret, om det er godt eller dårligt for undervisningsforløbet selv at instruere. På den ene side er der en styrke i, at man kender eleven godt og dennes stærke og svage sider. På den anden side kan det virke mere professionelt med en fremmed, og man und-

går i højere grad de specielle hensyn, som evt. kan hæmme en indlæringsproces:

“Dimensionen i at sende dem til en anden instruktør er, at den forsigtige lille Lise, som man hele tiden har pakket ind i vat og bomuld og båret frem og hjulpet...kommer op til et fremmed menneske, som tager hende, som hun står der. Han kan lynhurtigt fornemme, at hun er for forsigtig, men hun får måske alligevel et løft ved at skulle spille op til en fremmed instruktør. Og så ham der frække Per, som man sidder og diskuterer med indimellem - “du skal gøre, som jeg siger osv.” Han kommer derop, og han får besked på at komme igen om fjorten dage, hvis han ikke tér sig ordentligt.”

11.4 Indholdet i undervisningen på køreteknisk anlæg

effekt af kurset

En række steder kommer det klart til udtryk, hvad man mere overordnet forventer, at eleven skal have ud af undervisningen på køreteknisk anlæg. Det, som eleven skal igennem, består iflg. de fleste kørelærere af to trin, selv om det ikke bliver formuleret således. Det første trin er elevens konkrete oplevelser og erfaringer med de øvelser, som udføres på køreteknisk anlæg. Det andet trin skulle gerne udmunde i en øget risikobevisthed, som eleven kan tage med sig, når han eller hun vender tilbage til almindelig vej. I det følgende præsenteres nogle af kørelærernes egne formuleringer af det første forløb:

“Dét, eleverne skal prøve der, handler om liv og død. De skal ud og mærke de fysiske grænser - for der er fysiske grænser for, hvordan man kan køre en bil. De kan ikke konkurrere med hinanden, fordi det hele afhænger af bil og dæk og så videre. Og det ser eleverne helt konkret på banen.”

elevens oplevelse af fysiske begrænsninger ved bilkørsel

I en af grupperne blev netop de fysiske forhold såsom friktion, centrifugalkraft, bremselængdernes sammenhæng med den valgte hastighed etc. taget op, og der var stort set enighed om, at det kan være vanskeligt med ord at forklare de unge disse fænomener. På den måde anså mange det som en fordel at få lejlighed til på køreteknisk anlæg at give eleverne en mere kropslig oplevelse af disse fysiske begrænsninger.

hastighedens betydning

Hvad høj fart angår, var der straks lidt flere divergerende opfattelser af, om eleverne bliver mere realistiske efter kurset, eller om de tager derfra med en overvurdering af egne evner og færdigheder:

“Kørelæreren kan understrege nogle af de ting, der i forvejen er blevet sagt. At man ikke kan styre og bremse på samme tid, at man ikke kan bremse, når det er glat, at man ikke kan styre, når det er glat...Der er desværre nogle, der tager på sådan et køreteknisk kursus og tror, at nu har de lært at bremse, når det er glat. Gu' har de ej, for det kan ikke lade sig gøre.”

Som det fremgår af den officielle formålsbeskrivelse (jvf. indledningen til kapitlet), handler køreteknisk kursus i høj grad om hastighed og hastighedstilpasning til de betingelser, man kører under. Hastighedsdiskussionen i glat føre og/eller i ekstreme situationer i øvrigt var rimelig central i de forskelli-

ge grupper, ligeledes spørgsmålet om, hvordan man indarbejder gode hastighedsvaner generelt set. En kørelærer formulerer hensigten med kurset således:

“Det, de skal på køreteknisk, er, at de skal ud og finde ud af, at de ikke kan lege med naturkræfterne, og at bare 2 km/t for høj fart kan blive skæbnesvanger for dem. De får respekten for det, når de får lov at prøve - “hov - nu drejer vi - vi kan ikke nå at rette den op, når den begynder at skride.” Det er ikke kun et spørgsmål om bremselængder i glat vej. Det er også et spørgsmål om, at de skal lære, at de 2 km/t gør, at man skrider ud.”

hvilken erfaring forlader eleven køreteknisk anlæg med?

Et er de konkrete oplevelser og erfaringer, som eleverne får på køreteknisk anlæg, noget andet er, hvad de får af viden, som de kan bruge fremover i den almindelige trafik. I kørelærernes vurdering af forløbet på køreteknisk anlæg tages der endvidere stilling til den langsigtede effekt, som der hersker mest tvivl om. Nogle blandt deltagerne i konferencen forholder sig til de konkrete uheldstal:

“Hvis bare man kan redde 3% af dødsfaldene i trafikken, så synes jeg, der er nået meget. 10%, så er det endnu bedre. Bare der er nogen få af dem, der får noget ud af det, så synes jeg, det er godt.”

Andre er af den opfattelse, at køreteknisk kursus bibringer eleverne en følelse af falsk tryghed og en overvurdering af egne evner snarere end en følelse af respekt for situationen. En beskriver det således:

“Eleverne er glade for det, men der er nogle, der tror, at de bliver verdensmestre. Nogle opfatter det at skulle på køreteknisk som, at nu kan de køre stærkt. Det bliver så et spørgsmål om at give dem den rigtige holdning til det: At det ikke er for at kunne køre stærkt.”

“En kørelærer er i stand til at få et helt hold til Brian-kørsel. Han har ingen skrupler med bare at lade dem køre ræs. Det er et tydeligt bevis på, at de absolut ikke får det ud af det som de skal. Kommentarerne fra de elever, han har med at gøre er altid “hold kæft, hvor er det skægt.”

erfaringer fra køreteknisk kursus og koblingen til alm. trafik

Nogle kørelærere fremhævede, at det er vigtigt at efterbearbejde de køretekniske kurser, så den viden/erfaring eleverne får på køreteknisk anlæg relateres til den almindelige trafik. Man skal snakke med eleverne om forløbet, så køreteknisk kursus ikke bare bliver en “sjov” oplevelse.

“Hvad siger man bagefter? Hvis man har været igennem et undervisningsforløb, er det vigtigt bagefter at spørge, hvad man har lært, hvordan man har lært det og hvorfor. Hvis man ikke bearbejder sådan noget bagefter, er det ikke sikkert, at udbyttet bliver godt nok, eller det er ikke sikkert, at der er noget udbytte.”

“Hvis man ligesom...kan sige, “Vi skal ikke bruge det til at flytte stregen længere frem, vi skal bruge det til at blive bedre, altså mere trafiksikkerhed. Det er kørelærerens opgave.”

En kørelærer fortæller, at der i vedkommendes køreskole bliver vist en kort video fra Nordjyllands Amt, hvor unge mennesker, som pga. overmod kom alvorligt til skade i trafikken, fortæller om, hvor bittert de har fortrudt deres handling. En anden gør meget ud af at informere om vejforhold og vejbelægninger i forskelligt slags vejr for at relatere erfaringerne fra køreteknisk anlæg til fremtidige situationer i trafikken.

Trods efterbearbejdning og lignende er der alligevel kørelærere, som tvivler på udbyttet af kurset i det lange løb:

“Det er fuldstændigt værdiløst at sende folk på sådan et kursus. ..Når de 1-2 år efter kommer i en situation alene og vognen kommer i skred, så har de ikke noget i rygraden fra det kursus dér. Det er væk.”

11.5 Øvelser på køreteknisk anlæg

kørsel på hhv. glat og tør bane - et spørgsmål om rækkefølge

Som en af de mere centrale problemstillinger vedr. køreteknisk anlæg nævnes den rækkefølge, hvormed man lader eleverne køre på hhv. glat og tør vej.

“På køreteknisk anlæg forsynder man sig af og til mod rækkefølgen, der jo går fra noget lettere til noget sværere. Når der skal være flere hold på en bane samtidig, komme nogen sommetider til at starte på glatbanen, uden at have været på den tørre bane først, eller at tør-baneøvelserne deles over, så nogen starter fra begyndelsen og andre midt i dem. Så forsvinder effekten, når hold 2 kommer tilbage og skal starte på det, der er let. Det er ikke pædagogisk forsvarligt.”

Som led i en mere effektiv køreuddannelse fandt flere af kørelærerne det afgørende, at eleverne starter på tør bane for at opnå det fulde udbytte af kurset.

Ovenstående citat er også et eksempel på, at der slækkes på kravene mht., i hvilken rækkefølge de konkrete øvelse tages. I en sammenhæng nævnes det, at kørelærerne ikke blot skal overholde bestemmelserne i undervisningsplanen, hvad rækkefølgen af øvelser angår, men snarere vide **hvorfor** det er så vigtigt. En del af forklaringen på, hvorfor det ikke er godt at negligere planen, kan måske findes i citatet herunder:

“Det er rigtigt, at eleverne - de fleste i hvert fald - bliver rystende nervøse af at starte på glatbanen. Efter glatbanen virker det som lidt tidsspilde at køre på tørbane - de skrappe begynder at kede sig, og køre hurtigere og hurtigere, og så er det, der går ballade i det hele. Det hele falder fuldstændig til jorden.”

Det er netop denne oplevelse af trivialitet og af, at høj hastighed er i orden, som de fleste kørelærere gerne vil undgå, at eleven forlader banen med.

et minimum antal øvelser

Forskellene mht. elevernes færdigheder blev også diskuteret i et lidt andet perspektiv, nemlig om det burde defineres, hvor mange gange en given

øvelse som minimum skal gennemføres. Som det fremgår af formålsbeskrivelsen (jvf. indledningen til kapitlet), er der visse øvelser, som eleven skal kunne fejlfrit, mens de ved andre øvelser kun skal gøre sig erfaringer med bilens reaktioner og i nogen grad få færdigheder i at betjene bilen korrekt.

tidsrum til hver øvelse

I praksis afsættes der ofte et tidsrum til hver øvelse pga. holdet, som kommer bagefter. Konsekvensen af denne måde at håndtere det på er, at de mindre dygtige elever diskrimineres.

problem med mange elever på en gang

Lignende problemer som ovenfor findes, hvis der er for mange elever om budet. Selv om der ikke er mange blandt de deltagende kørelærere, som kører med to hold ad gangen, er der alligevel en mening om, at det er problematisk - ligesom at have mange biler i gang samtidig, f.eks. når de skal vende tilbage til udgangspunktet efter en fuldført øvelse.

specifikke øvelser

Mht. specifikke øvelser er enkelte af kørelærerne inde på, at forhjulsudskridningen ikke giver så meget, evt. fordi den er svær at instruere eleverne i. Og baghjulsudskridning ved at trække i håndbremsen, synes en kørelærer, er decideret "barokt." Samme lærer påstår, at man sagtens ville kunne sætte et bedre køreteknisk kursus sammen end det, der eksisterer i øjeblikket, men vedkommende kommer ikke nærmere ind på hvordan.

ABS-bremser på køreteknisk anlæg

Et nyt aspekt, som kørelærerne formodentlig skal integrere i deres undervisning på køreteknisk anlæg, er brugen af biler, som er udstyret med ABS-bremser. Meningen med ABS-bremser er som bekendt at øge sikkerheden i situationer, hvor det er en fordel både at kunne styre og bremse samtidig. Der er enighed om, at ABS-bremser flytter grænser, men desværre til den mindre hensigtsmæssige side: Elever, som undervises i biler med ABS-bremser, oplever at kunne udføre de samme manøvrer fejlfrit med en større hastighed end ellers.

Kørelærerne rejste flere spørgsmål. Hvilken betydning har dette, når eleven evt. vender tilbage til almindelig trafik til en bil, som ikke er udstyret med ABS-bremser? Får eleverne, som har gennemgået køreteknisk kursus i en bil med ABS-bremser, en fordrejet oplevelse af, hvilken slags hastighed det er tilrådeligt at køre med? Hvordan kan kørelærerne bedst formidle til eleverne, at de i deres adfærd ikke bør kompensere for den ekstra sikkerhedsgavn, de opnår via deres ABS-bremser? Etc. Der kan ikke umiddelbart gives svar på disse spørgsmål, men det må under alle omstændigheder være vigtigt at være opmærksom på denne eventuelle bivirkning af indførelse af ny teknologi på køreteknisk anlæg. Og de kørelærere, som var med til at diskutere ABS-bremser, syntes enige om, at eleven netop på kurset skal prøve begge former for bremsesystemer.

11.6 Øvrige forhold vedr. køreteknisk anlæg

problematiske med for glatte baner om vinteren

Undervejs i gruppediskussionerne optræder der forhold, som kan være problematiske, når der skal gennemføres almindelig undervisning på køreteknisk anlæg. Det blev kritiseret flere gange, at visse glatbaner ikke er så glatte.

te, som reglerne kræver, så eleverne kan køre alt for hurtigt igennem dem uden at skride ud.

“Vi har hørt, der er stor forskel i kvalitet mellem disse køretekniske anlæg. Der er nogle af dem, har jeg hørt, man kan nå op på 60 km/t før man ryger ud af glatbanen. Det kan ikke være rigtig at det foregår sådan, for så skal de fleste unge mennesker finde ud af ”-nå, kan jeg køre så stærkt når det er glat”, så gør han det også, når han kommer ud. Derfor må det være rigtig, at man stiller krav til disse baner, hvor man betaler et eller andet beløb for at få sine elever instrueret. At de ihvertfald opfylder kravene, at banen nu er så glat, som den skal være, så de ryger af omkring ved de 30 km/t. Så skal de nok få lært at sætte farten ned.”

Omvendt blev det nævnt, at banerne om vinteren heller ikke må blive for glatte til, at eleverne har mulighed for at lære at manøvrere sig igennem situationen. Der blev givet udtryk for, at det var kørelærernes opgave at formidle, hvordan man kan rette op på en kritisk situation - ikke at formidle total afmagt i situationen. Andre er af den opfattelse, at eleven netop skal ud i den situation, hvor man intet formår selv:

Under alle omstændigheder, finder kørelærerne, er der forhold, som bør være i orden. Eksempelvis blev der nævnt en bane, som man i en periode kun kunne bruge en mindre del af pga., at resten lå under vand. Sådanne problemer, var der enighed om, bør udbedres.

slitage på bilerne

Bilerne på banen kan have dækkene slidt forskelligt. Nogle kørelærere udnytter dette ved at lade eleverne bytte biler således, at de gennemgår øvelserne med biler, hvis dæk er slidt på forskellig måde.

radiokontakten til bilerne

Endelig er der et problem, som består i, at radiokontakten kan være uklar, og det kan være svært at instruere i komplicerede øvelser via radioen.

11.7 Forslag til forbedring af køreteknisk kursus

ej så hyppigt med snyd på køreteknisk anlæg

Karakteristisk for diskussionerne om forløbet på køreteknisk anlæg var, at snyderiet ikke syntes at indtage en så central plads som ved konferencens øvrige emner. Måske hænger det mere moderate snyderi sammen med, at der generelt er bedre kontrol på køreteknisk anlæg end på manøvrebanerne, som det blev nævnt undervejs i diskussionen. Under alle omstændigheder bliver de forbedringsforslag, som fremkom, også lettere - eller måske snarere mere konkrete - at have med at gøre, når man ikke skal ændre på de mere grundlæggende betingelser for køreskolernes undervisning.

Generelt var der stemning for, at man bør undgå, at kurset bliver lagt for tidligt. Eleverne har ingen glæde af at komme på køreteknisk anlæg, hvis de ikke mestrer almindelig styring, gearskifte og de basale manøvrer, lyder det fra flere sider.

Som i mange andre sammenhænge efterlystes der mere kontrol med selve anlægget, f.eks. om glatbanerne har den rette friktion. I en gruppe var man

inde på, at kontrollen også kunne bestå i et slags opsyn med, hvad eleverne egentlig bliver sat til at øve sig i. Der tænkes her på de grelle eksempler, hvor der bruges tid på basale kørefærdigheder, som eleven allerede burde have tilegnet sig på manøvrebanelen.

opfølgning af kurset
efter kørekortet

Der var en generel forestilling om, at kurset bør opfølges af eleverne, når disse har fået kørekort. Nogle nævner en måned efter kørekortet, andre opfatter det mere langsigtet og ønsker, at et opfølgende kursus blev placeret et par år efter erhvervelsen af kørekortet eller sågar en gang om året, indtil eleven er fyldt 24 år.

køretekniske kurser
til erfarne bilister

Men der mangler også udbud af køretekniske kurser til erfarne bilister, som har haft kørekort i mange år, mener nogle kørelærere. Enkelte forestiller sig et obligatorisk kursus for at få fat i alle bilister og ikke bare de særlig motiverede, men her må materialet siges at pege ud over det, som lige netop drejer sig om køreuddannelsen til personbil og køreskolernes måde at håndtere undervisningen på.

12 Generelle problemstillinger - referat

12.1 Hovedspørgsmål

Konferencen for kørelærerne var tilrettelagt således, at de mere specifikke diskussioner, som er blevet refereret i kapitlerne om manøvrebanelen, den teoretiske undervisning, den praktiske undervisning samt de køretekniske kurser, skulle udmunde i en mere generel diskussion af undervisningsplanens muligheder og begrænsninger samt, hvorledes man kan løse problemerne. Arbejdsspørgsmålene var her følgende:

Som udgangspunkt forsøgte man i grupperne at få afdækket, om undervisningsplanen som helhed er en god idé, og hvordan den generelt virker på eleverne. Derudover forholdt man sig til, hvorledes man kunne forestille sig at få undervisningsplanen til at fungere bedre. I hvilken udstrækning er det et spørgsmål om øget kontrol af undervisningen eller bedre køreprøver? Er kørelærernes forudsætninger gode nok eller bør de forbedres gennem en bedre grunduddannelse og efteruddannelse? I hvilken udstrækning og hvordan kan man sætte ind overfor brugernes - elevernes og deres forældres - holdninger til køreuddannelsen?

Oplysningerne i dette kapitel er karakteriserede ved at være meget mere generelle end i de øvrige kapitler, hvilket naturligvis hænger sammen med sessionens opsamlende funktion. I kapitlet fortælles der måske mere end i noget andet om kørelærernes generelle oplevelse af deres eget arbejde: Man får en samlet vurdering af undervisningsplanens betydning for dem som kørelærere, og man får et rimeligt klart indtryk af, hvorledes de ser på deres kunder, her eleverne og ofte deres forældre. Implicit i forståelsen af egne betingelser for at udføre sit arbejde på en ordentlig måde ligger konkurrence-aspektet konstant. For det drejer sig jo bestemt også om at overleve.

12.2 Den generelle holdning til undervisningsplanen

generelt om planen

Som det også er fremgået af de tidligere kapitler, var flertallet af de tilstedeværende kørelærere generelt positive over for undervisningsplanens indhold, og mange mente, at den gør de unge til bedre bilister. Det blev nævnt, at eleverne er glade for at have et fast pensum, og at uddannelsen er blevet væsentlig mere ensartet i forhold til tidligere.

“Jeg synes det er nogen gode ting, man skal lære eleverne. Det kan godt være, den [undervisningsplanen] kan stramme lidt her og der - men tager vi den generelt, så synes jeg det er en smadder god uddannelse de får, de unge mennesker, hos de kørelærere, som bruger den undervisningsplan og arbejder efter den. Og så bliver de altså også bedre bilister. Og når vi får bedre bilister, så får vi også færre uheld. Så det er effekten af den u-plan hos de kørelærere, som bruger den, og det tror jeg trods alt at langt de fleste gør.”

“Jeg har jo netop siddet her og prøvet at fortælle jer, hvor glade eleverne er for det, når man følger den undervisningsplan. Det er de faktisk. I skulle tage at prøve det. Følg den ganske nøje og se hvor glade elever i får. Og en glad elev, der går ud og fortæller andre, hvordan de er blevet behandlet, er en elev, der er god at have rendende rundt - han kan måske få 10 nye elever ind i skolen.”

“Undervisningsplanens forfatter er kritiseret meget, men prøv lige at tænke tilbage på, hvad vi havde før. Der er ingen diskussion. Det er alle tiders. Der kan blive tale om noget modifikation, men når vi tænker på noget så stort som at bygge hele uddannelsen op, så er det imponerende godt gjort - synes jeg. At der så er fejl - alle, der har skrevet lærebøger begår fejl.”

planens indhold

Der blev givet udtryk for tilfredshed med, at man er gået bort fra udenadslæren til fordel for mere virkelighedsnære situationer. Lysbillederne fremhævedes i denne forbindelse af nogle som et glimrende pædagogisk redskab.

“De fleste af os kan huske, at der var en gang, hvor eleverne skulle lære at citere færdselsloven udenad. Det var et mål i sig selv. Det var sjovt f.eks. at spørge eleverne: hvor er parkering forbudt? Det kunne de remse op udenad. Men kørte man så ud på en hovedvej og viste dem - ligesom på lysbillederne - at nu kørte man på hovedvej og spurgte om eleverne kendte nogle særlige færdselsregler, som gjaldt her, så svarede de næe.. Idag lærer de ikke at sige det udenad, men de kan forstå det. Det er min opfattelse. Billeder er situationer fra det virkelige liv, og hvis man bruger dem på den rigtige måde, så er det supergodt.”

Det var dog ikke alle, der var enige i disse synspunkter. De fandt ikke, at undervisningsplanen var specielt god, og at kørelærerne kan undervise lige så godt uden den.

“Der er andre måder at gøre tingene på end dem, der står i undervisningsplanen, andre løsninger, som kan være ganske glimrende i forskellige situationer. Kan man ikke lave undervisningsplanen bedre - så længe den er halvringe, er der ikke noget at sige til, at folk løber lidt om hjørner med den. Det er stadigvæk kørelærerens holdning, der er afgørende for, hvor god en elev bliver.”

“Jeg synes den undervisningsplan er den største gang makværk, der er lavet. Det duer overhovedet ikke i virkeligheden.”

planens fleksibilitet

At de fleste af kørelærerne var positive over for undervisningsplanen betød dog ikke, at man fandt det uproblematisk at efterleve den, som det også er fremgået af de foregående kapitler. Utilfredsheden (såvel hos dem, der var positive overfor planen, som hos dem, der ikke var det) gik ikke så meget på de uddannelsesmål, planen stiller op, som på den faste orden i emnerne og den foreskrevne pædagogiske fremgangsmåde. De fleste ønskede mere elasticitet i planen, bedre mulighed for at tilrette uddannelsen af hver enkelt elev efter kørelærerens skøn.

Der var imidlertid store forskelle på, hvor meget elastik, man ønskede. I den ene ende var der de kørelærere, der mente, at en eventuel frihed burde gå på muligheden af f.eks. at kunne bytte om på enkelte lektioner, hvis det var hensigtsmæssigt, men heller ikke mere. En fuldstændig frihed til at tilrettelægge undervisningen, som man selv ville, mente de ikke var hensigtsmæssigt: Kørelærerstanden har ikke de fornødne forudsætninger til det, og det vil resultere i alt for forskelligartede uddannelser. I den anden ende fandt man kørelærere, der syntes, at undervisningsplanen var bedst egnet som en ramme, der angav uddannelsesmålene - en ramme, indenfor hvilken kørelærerne frit kunne tilrettelægge uddannelsesforløbene under hensyntagen til den enkelte elev og de trafikale forhold.

“U-planen skal bibeholdes for enhver pris med visse justeringer, for vi har et godt arbejdsredskab- og værktøj her.”

“Mht. ændring af rækkefølgen i lektionerne i u-planen. Det tror jeg ikke, kørelærere i Danmark er modne til. Det vil helt sikkert ende med, at vi får motorvej før øvelsespladsen. Det kan vi ikke selv bære. Det har vi ikke disciplin nok selv til at gøre, endnu. En anden ting er, at der skal være elastik i tingene. Men intentionerne i u-planen var, at man skulle starte med højresving som man gjorde færdige før venstresving. Det synes jeg bestemt ikke, man skal blande om på. “

“Hvis vi skal lave en perfekt u-plan, skal vi tage selve omslaget af undervisningsplanen og derpå skrive de overordnede formål: At vi skal give dem noget forståelse for de farer og ting og sager, de møder ude i trafikken. Derefter er U-planen unummereret - et løsbladssystem, som vi kan lægge ind i den rækkefølge, vi har lyst til at bruge den.”

En del kørelæreres holdning lå spredt imellem disse yderpunkter.

fortolkning af planen

I forlængelse heraf blev det af nogle kritiseret, at undervisningsplanen gav alt for vide rammer for fortolkning - man vil kunne udforme de enkelte øvelser meget forskelligt og alligevel henholde sig til, at man overholder undervisningsplanen.

“Der er blandt kørelærer vidt forskellig fortolkning af undervisningsplanen. Jeg kunne ønske mig en lille smule mere præcision på nogle punkter, men ikke så meget præcision af undervisningsplanen, at man helt er ude over kørelæreren vurdering af den enkelte elev. Det skal der også være plads til: en vurdering.”

Disse variationer i fortolkningen af undervisningsplanen fremgår også af afsnit 9.6, hvor kørelærerne i forbindelse med diskussion af teoriundervisningen gav udtryk for store forskelle mht. hvor bogstaveligt man bør opfatte/følge undervisningsplanens anvisninger.

forholdet mellem teori og praksis

Selv om kritikken således især koncentrerede sig om den fastlagte rækkefølge af undervisningsemnerne, var der dog også andre forhold ved planen, som blev taget op. Et kritikpunkt, der dukkede op ind imellem, var, at der nogle steder er for dårlig overensstemmelse mellem teori og praksis. Som

det også er nævnt i afsnit 9.4, lægger teorien op til en køremåde, som er for forsigtig i forhold til det, man vil forvente af eleven i praksis. De andre trafikanter kører ikke på den måde, og hvad værre er: De sagkyndige er ikke altid enige i, at det er sådan, man bør køre, hvilket kan give en dårlig bedømmelse til køreprøven:

“U-planen ... skulle bringes op, så der er bedre sammenhæng mellem teori og praksis. Det nytter jo ikke noget, man i u-planen skal lære eleverne, at de skal ned på 20 km/t i et kryds, hvor der er dårlig oversigt, og de andre har vigepligten. Hvis vi går ud og laver det samme i praksis, så dumper eleven. Det er latterligt, at der er en missammenhæng mellem teori og praksis. Den må fjernes.”

planens fysiske fremtræden

Endelig blev planen af nogle kritiseret for i sin fysiske form at være for uhåndterlig - for svær at bruge i praksis som undervisningsgrundlag. Det er ikke en plan, man kan sidde med og bruge direkte i undervisningen. Der blev fremsat ønsker om f.eks. bedre lay-out, bedre formulering, stikordsregister o.lign.

køreuddannelsens mål

Diskussionen af planen blev ofte knyttet sammen med en debat om køreuddannelsens egentlige formål: Er det kun et spørgsmål om at bibringe eleven den viden og de færdigheder, der er nødvendige for at kunne bestå en teoretisk og en praktisk køreprøve, eller er målet at gøre eleven til en sikker bilist? Mange kørelærere arbejder udelukkende hen imod det førstnævnte mål, og også fra en del af konferencedeltagernes side var der forståelse for den fremgangsmåde. Den skarpe konkurrence på området gør det tillokkende at vælge denne løsning.

“Kørelærere er ligesom andre mennesker. De springer over, hvor gærdet er lavest. Vi lærer ikke eleverne mere end det, de skal kunne for at klare en køreprøve. Eleverne kan alt for lidt teori, når vi sender dem til teoriprøve, og alt for lidt praktisk, når vi sender dem til køreprøve.”

En hel del af kørelærerne på konferencen mente dog, at køreundervisningen bør gøre mere end det - der bør ske en holdningsbearbejdning af de unge, så de bliver mere bevidste om deres ansvar både overfor sig selv og overfor andre i trafikken. Det blev i den forbindelse fremhævet, at undervisningsplanen i højere grad end nu burde indeholde anvisninger på, hvorledes man skal nå dette mål.

andre former for færdselsundervisning

En grundlæggende ændring af de unges holdninger til at færdes i trafikken kan selvfølgelig ikke foretages i løbet af den forholdsvis korte tid, en køreuddannelse tager. Flere kørelærere var da også inde på, at færdselsundervisningen i skolen burde øges, og det blev diskuteret i hvilken udstrækning kørelærere ville kunne gå ind i dette arbejde. Også knallertskoler og efteruddannelse af bilister blev nævnt som områder, hvor det kunne være muligt for kørelærere at sætte ind.

12.3 Kontrol af kørelærerne

overtrædelser af planen

Det fremgik klart af diskussionerne, at de kørelærere, der overtræder undervisningsplanen, gør det sværere for dem, der prøver at overholde den. Konkurrencen gør, at man kan føle sig presset til at skære ned på fordringerne til den uddannelse, man vil give, for at kunne skaffe sig og holde på eleverne. Nogle følte, at de over for kolleger nærmest måtte forsvare, at de fulgte undervisningsplanen, og - som én udtrykte det - “ *når man har gjort det lige siden 86, så er det lige før man er træt af det.*”

Det at andre snyder kan eventuelt også få andre til at følge efter, når de ser, at man slipper godt fra det.

“Mange kørelærere føler sig sikkert presset eller fristet til at se lidt lempe- ligt på det, hvis de ser at andre scorer elevmængden på at fuppe systemet - og så slækkes der over en bred front.”

de store byers pro- blem

Som det også er fremgået af de foregående kapitler, er det især kørelærerne fra København - og i nogen grad også fra andre større byer - der føler sig under pres. Konkurrencen er særlig stærk her, og det er også her, der ser ud til at blive snydt mest - hvadenten snyderiet nu er bevidst overtrædelse af reglerne for vindings skyld, eller det sker for at gøre arbejdsvilkårene mere tålelige. Og timepriserne ligger som følge af konkurrencen lavere end i provin- sen.

manglende kontrol

Det var et gennemgående kritikpunkt, at myndighederne ikke gør nok for at håndhæve undervisningsplanen. Den kontrol, der foregår, er ret tilfældig. Der var eksempler på, at sagkyndige nogle steder i en periode havde check- et, om eleverne f.eks. havde kørt på motorvej og i mørke inden teoriprøven, men det virkede, som om denne form for kontrol i høj grad var overladt til de sagkyndiges frie initiativ. Desuden var der tilsyneladende stor forskel på, hvor alvorligt de sagkundige tog på eventuelle overtrædelser.

retsvæsenets rolle

Der var også kritik af, at man fra retsvæsenets side ikke var god til at følge op på sådanne initiativer eller for den sags skyld på klager, der indkom over enkelte køreskolers overtrædelser af undervisningsplanen. Det virkede for kørelærerne ikke, som om der er en klar linie i de afgørelser, der træffes i disse sager - der blev således givet eksempler på sager, hvor dommeren havde lagt en meget rigid fortolkning af undervisningsplanen til grund, så- ledes at man næsten ville kunne blive dømt på at bytte om på to “pinde” i undervisningsplanen. Og omvendt sager, hvor noget, som kørelærerne op- fattede som grove overtrædelser af undervisningsplanens intentioner, blev afgjort uden straf.

lektionsplan

Der blev gentagne gange gennem hele konferencen bedt om mere kontrol, omend der var nogen uenighed om, hvordan denne skulle foregå. Der var fra flere sider forslag fremme om, at der skal føres en lektionsplan for hver enkelt elev, som man i påkommende tilfælde skal kunne vise frem. Nogle kø- relærere brugte allerede den praksis.

“Så en lektionsplan, så vi bliver tvunget til at checke eleven, så eleven kan se: ‘Hvad har jeg krav på’. Det er vigtigt, at eleven bliver gjort det forståeligt. Den skal føres og dateres af både elev og kørelærer, så den er tilgængelig både for sagkyndig og skattevæsenet.”

stikprøvekontrol

Også stikprøvekontrol f.eks. under teoriundervisningen blev nævnt som en mulighed. Og endelig selvfølgelig den form for kontrol, der allerede nu af og til foretages: At den sagkyndige ved teoriprøven eller den praktiske prøve spørger eleven ud om uddannelsesforløbet.

negative sider ved kontrol

Det blev dog også fra flere sider påpeget, at kontrol ikke udelukkende er en fordel. For det første følte man det ikke hensigtsmæssigt at skulle arbejde under trussel om straf. Og for det andet vil de stramninger, som må til for at hindre nogle kørelæreres snyderi, også gå ud over de andre kørelærere, der forsøger at overholde planen, og gøre det vanskeligere for dem at arbejde med den. Dette kan i sidste ende føre til, at kørelærere lægger uhensigtsmæssige begrænsninger i deres undervisning for ikke at risikere at komme til at overtræde undervisningsplanen.

“Det der risikerer at blive tilfældet det er, at der er nogen prøvesteder, der kan tage eleverne ind, og så siger: ‘Ved du hvad, du havde det ikke i den rækkefølge. Du kørte drøngodt bil, det er en drøngod undervisning, men din kørelærer har ikke fulgt undervisningsplanen.’ Og så bliver han jordet, kørelæreren. Og det næste, han gør, er, at han siger, som der er nogen, der siger: ‘Så er jeg nødt til at sidde og læse op’. Og så bliver det vanskeligt, hvis den bliver så stram, at det ikke er en spændetrøje mere, men at det bliver en betonklods ...”

præcisering af retningslinier

Nogle kørelærere var inde på, at det i højere grad bør præciseres, hvilke regler, der skal følges. Som det er nu, er det for uklart, hvilke retningslinier man skal lægge til grund, når man vurderer en eventuel overtrædelse af undervisningsplanen. En opstramning/præcisering vil gøre det lettere bl.a. for domstolene at kontrollere om planen bliver overholdt.

“Vi bliver nok nødt til at gå ind for en øget kontrol af kørelærerne. Jeg ved godt det er modstridende, når vi i privat erhverv skal bede om at blive kontrolleret. Vi ser at for mange hopper over hvor gærdet er lavest til skade for helheden. Vi ser også, at retssystemet tilgodeser dem, der lukrerer lidt på, at undervisningsplanen ikke er så fast i vævningen, at man kan komme efter dem, der snyder.”

Mit forslag til det er, u-planen skal ændres fra at være en retsforskrift, ikke en bekendtgørelse, men have vejledningskarakter, så domstolene kan sige ‘-det er helt klart i strid med det man har ønsket fra lovgivers side.’

prøvesagkyndige som kontrollører

Som det er nu, er det politi/sagkyndige, der kan foretage kontrollen af kørelærernes arbejde, men flere var inde på, at det måske ikke var det mest hensigtsmæssige. Dels mente nogle, at kontrollen - på grund af politiets faglige baggrund - kan komme til at hænge for meget fast i juridiske problemstillinger. Og dels blev det fremhævet, at det ikke er hensigtsmæssigt at lægge

kontrollen hos en myndighed, som kørelærerne i øvrigt skal samarbejde med.

“Jeg er også betænkelig ved politiets kontrol, fordi politiet i forbindelse med hele processen og prøverne skulle være kørelærernes samarbejdspartnere, og det er ikke godt at have en samarbejdspartner til at kontrollere sig.”

straffen for overtrædelse af undervisningsplanen

Straffen for ikke at overholde undervisningsplanens bestemmelser blev diskuteret. De bøder, som nu gives i sådanne tilfælde, mente flere kørelærere ikke var tilstrækkelige. I grelle tilfælde bør kørelæreren miste sin ret til at undervise. Der blev i den forbindelse talt en del om mulighederne for at indføre en autorisationsordning, således at man ved større overtrædelser af undervisningsplanen kunne miste sin autorisation. Nogle mente dog, at man allerede nu ville kunne opnå det samme ved at fratage kørelæreren hans godkendelse. Nogle kørelærere var meget kategoriske i deres standpunkter og mente, at der ret prompte skulle skrives ind:

“...når noget er galt, skal man ikke bare kunne betale sig fra det, og så fortsætte. Man skal have et “klip” - “betinget frakendelse” - og så næste gang SLUT, Du er færdig som kørelærer i X antal år.”

En enkelt kørelærer var inde på, at man ved hjælp af et autorisationssystem også i en vis udstrækning vil kunne styre, hvor mange kørelærere der får tilladelse til at drive køreskole i et givet område og på den måde dæmpe den del af konkurrencen, der skyldes, at der er for mange kørelærere til elevgrundlaget.

12.4 Køreprøven som kontrol

Selv om køreprøverne som sådan ikke var sat på som emne ved konferencen var det uundgåeligt, at de kom til at fylde en del i diskussionerne. Dels fordi ventetider ved beramningen af prøver spiller en væsentlig rolle for kørelærernes tilrettelæggelse af undervisningen, og dels fordi deres indhold kan være bestemmende for indholdet i undervisningen, sådan som det er fremgået af tidligere kapitler. I sammenhæng med diskussionen af kontrol af undervisningen blev prøverne også draget frem - i deres funktion som kontrol af, at eleverne har lært det, de skal, og dermed også som en indirekte kontrol af undervisningen.

Der var en del kritik af prøverne. Kritikken af den teoretiske prøve er blevet behandlet i kapitlet om teoriundervisning, og da det hovedsagelig var den praktiske prøve, der blev diskuteret i forbindelse med kontrol er det den, der vil være i fokus her.

praktiske prøver for forskellige

Mange gav udtryk for, at de praktiske prøver var alt for forskellige. Det havde selvfølgelig i en vis udstrækning at gøre med, hvor komplekst et område, der blev kørt i, men herudover blev det fremhævet, at prøverne blev kørt og vurderet forskelligt på forskellige prøvesteder, og der var ligeledes alt for stor forskel på de enkelte prøvesagkyndige. Det betød også, at en del

elever valgte at gå til prøve på steder, hvor prøverne ikke havde ry for at være så strenge, frem for at bruge prøvestedet i deres lokalområde, hvilket kunne virke konkurrenceforvridende. Nogle mente derfor, at det frie prøvestedsvalg burde ophæves. Et andet forslag var at lade de sagkyndige skifte mellem flere prøvesteder.

“Prøvestederne er der stor forskel på. Folk rejser 100-300 km. for at komme til et prøvested, hvor det er let at gå op til prøve, let at få kørekort. Mange små byer, altså prøvesteder, har 3-4 gange så mange prøver, som der er indbyggere i byen.”

De små prøvesteder var flere gange under konferencen genstand for diskussion - prøverne her havde efter fleres mening ikke mulighed for at være tilstrækkelig svære, og det blev diskuteret, om man burde nedlægge en del af disse små prøvesteder, hvor aspiranten ikke har mulighed for (også) at komme til at aflægge prøve i bytrafik i en større by. Der var dog ikke enighed om dette.

de prøvesagkyndiges forudsætninger

En del kørelærere syntes, at der er for mange prøvesagkyndige, der ikke ved nok om undervisningsplanen, hvilket medfører uoverensstemmelser mellem det, som kørelæreren lærer eleven og det, der bliver krævet ved prøven. Der var også nogle, der var inde på, at det kunne være en fordel, at de prøvesagkyndige var uddannede kørelærere, så de havde mere erfaring med selve køreuddannelsen. Muligheden af, at der blev lavet fælles uddannelses-/efteruddannelseskurser for kørelærere og prøvesagkyndige, blev nævnt nogle gange. Det ville i højere grad end nu sikre, at man havde et fælles grundlag at bedømme eleven ud fra.

“Det er et problem, at der er for stor forskel på køreprøvesagkyndige. Mange af dem gør sikkert det stykke arbejde, som de mener er det rigtige, men vi savner ofte en saglig snak med de sagkyndige om fortolkningen af u-planen. For der er ganske mange både sagkyndige og kørelærere, der ikke rigtig kender forskellen på det her med, at noget skal man have kendskab til, og noget skal man udpege og benævne - det er en pærevælling.”

Det skal dog også nævnes, at nogle kørelærere gav udtryk for, at de synes, at de fleste sagkyndige gør et godt stykke arbejde.

længere/skrappere prøver

Der var mange kørelærere, der syntes, at prøverne - hvis de skal kunne fungere som en kontrol af uddannelsen - bør være længere og evt. skrappere, så man får et bedre billede af, hvad eleven faktisk kan. En halv time var efter fleres mening for lidt til at kunne vurdere eleven rigtigt. I så kort en periode er det muligt for eleven at “tage sig sammen” - at koncentrere sig specielt meget - og dermed yde en præstation, der ligger over, hvad han/hun generelt formår. Ved en længere og mere varieret prøve vil man få et mere realistisk billede. Nogle ønskede endog meget lange prøver f.eks. 1½ time. Flere nævnte desuden, at det kunne være en fordel, hvis flere prøver, end det nu er tilfældet, vil kunne foregå i mørke.

“U-planen bør være vejledende samtidig med at eksaminationen ved teoretisk og praktisk prøve øges i bredden, således at man er sikker på, at den

kørelærer, der ikke har været hele pensum - hele denne vejledning - igennem, hans elever vil som udgangspunkt ikke bestå. Dermed mener jeg, at man har en tilstrækkelig kontrol på, at den kørelærer, der vil overleve i branchen, han går det hele igennem.”

flere praktiske prøver

Der blev endvidere fra nogle kørelærere stillet forslag om, at der skal være flere prøver i løbet af køreuddannelsen, hvor forskellige delemler kunne afprøves: Manøvrebanepróver er tidligere blevet omtalt (se afsnit 8.6). Men også prøve i kørsel på motorvej blev nævnt som en mulighed. Og så i øvrigt generelt flere praktiske prøver spredt over uddannelsesforløbet. Dette ville efter disse kørelæreres mening bedre end nu kunne fungere som en kontrol af, om undervisningsplanen blev fulgt.

I den modsatte grøft fandt man enkelte kørelærere, der gik ind for, at den generelle kontrol med uddannelsen skal være så gennemført, at køreprøverne helt kan undværes. Der blev her bl.a. argumenteret ud fra, at prøverne al ligevel kun kan teste en lille del af de ting, som eleverne bør kunne.

“Uden planen havde vi en elendig trafikmoral hos de unge, hvis det kun var prøven, det handlede om. Efter min mening skulle der slet ikke være køreprøver. Hvis man lavede en effektiv kontrol med undervisningsplanen, hvad skulle vi så med prøverne?”

“Det vil aldrig blive opdaget ved en prøve, at en ung mand er en bisse eller en bølle - han kører fantastisk godt til prøven. Men hvis han ikke har fået lidt moral ind undervejs af en god, dygtig kørelærer, der følger u-planen, så er han farlig.”

I denne argumentation henvises der også til problemet med, at prøvestederne er for forskellige og nogle for små. Det var dog de færreste, der var enige i, at prøverne burde afskaffes. Det blev bl.a. sagt, at det ikke er smart at lade kørelærerne - som får penge for at undervise eleverne - selv udlevere dem kørekort. *“Det vil åbne muligheden for svage sjæle til at lade sig bestikke”*

offentliggørelse af dumpeprocenter

Endelig var der forslag fremme om at offentliggøre køreskolernes dumpeprocent, så fremtidige elever kunne vurdere køreskolen ud fra det. Dette, mente man, ville være et godt middel til at få køreskolerne til at forbedre deres undervisning, så dumpeprocenten blev lavere. Herimod blev der imidlertid fremført, at dumpeprocenten ikke er noget godt mål for kvaliteten i undervisningen. Der kan være mange andre forhold, der har betydning for, om en køreskole har en høj eller en lav dumpeprocent, f.eks. hvilket elevgrundlag den har, hvor prøveorienteret undervisningen tilrettelægges og om køreskolen benytter et prøvested med en generelt høj eller lav dumpeprocent.

12.5 Kørelærernes forudsætninger

Et grundtema igennem hele konferencen var, i hvilken udstrækning kørelærerne har pædagogisk frihed i forhold til undervisningsplanens bestemmelser. Tæt knyttet sammen med dette tema var spørgsmålet om kvaliteten af

kørelærernes egne forudsætninger for at undervise enten tæt op ad undervisningsplanens anbefalinger eller på egen hånd.

Spørgsmålet om kørelærernes egne forudsætninger for at give eleverne en solid køreuddannelse blev diskuteret såvel i konferencens mere specifikke diskussioner (se tidligere) som i den afsluttende, mere generelle session. Citaterne nedenfor giver på slående vis indblik i, at der i de fleste tilfælde ikke er noget galt med den gode vilje, men at problemerne skyldes mangelfuld uddannelse og efteruddannelse:

“Da undervisningsplanen i sin tid kom, fik vi den godt nok gennemgået ..., man glemte bare at lære kørelærerne at undervise efter den. Der var ingen kurser bagefter. Det er ikke alle, der er født til at undervise, selvom man har undervist i teori i mange år. Man har kørt på de samme rutiner - sagt de samme ting. Der skal være tvungen efteruddannelse, ligesom der er inden for alle mulige andre fag.”

“Mange kørelærere går bevidst rundt og laver noget fusk - dårligt arbejde. Men der går også nogle rundt, som selv tror, at de gør det godt nok. De har virkelig gode og sunde intentioner - men de magter ikke at gøre det bedre, fordi de ikke er uddannet bedre.”

information om nye regler o.lign.

En enkelt kørelærer nævnte direkte, at det er vanskeligt at holde sig orienteret om de nye ting, som jævnligt sker med enten undervisningsplanen eller med andet inden for det trafikale område f.eks. køretøjstekniske innovationer. Det blev fundet nødvendigt at stramme op på denne formidling til kørelærerne, som ganske vist foregår inden for organisationernes rammer. Det blev nævnt, om der ikke ligeledes fra statslig side skulle tages hånd i hanke med denne opgave, således at de kørelærere, som ikke er medlemmer af kørelærerorganisationerne, på lige fod med de øvrige lærere nås med information, som er relevant for færdselssikkerheden.

“I har nogle fine uddannelsesplaner, jeg ved sgu’ ikke hvor man får dem fra. Det er et problem for mig at få oplysninger, når der kommer noget nyt. Vi kan læse i Jyllandsposten, når der kommer en ny u-plan, men da havde den sikkert været ude i et stykke tid. Der mangler oplysninger, når der sker noget nyt.”

“Det er himmelråbende, at kørelærere ikke er tvunget til at følge med i de nye ting, udviklingen bringer frem, fx ABS. Vi bliver for gammeldags i vores undervisning...”

kørelærernes pædagogiske forudsætninger

Dét, der hovedsagelig savnes i selve kørelæreruddannelsen, har med formidlingen til eleverne at gøre, tacklingen af de pædagogiske situationer. Meget af diskussionstiden gik med at finde frem til muligheder for en forbedret kørelæreruddannelse, hvor man i stort omfang var inde på, at der i kørelæreruddannelsen er alt for lidt fokus på det pædagogiske og psykologiske, mens man prioriterer det tekniske, herunder køretøjsteknik og konkrete færdigheder.

“Man er ikke nødvendigvis god til at køre bil, fordi man er mekaniker og kan reparere den.”

“Med hensyn til risikolære - og psykologiske forhold - ligger der faktisk nogle problemer i det. Der ligger de problemer, at ser vi på det psykologisk, så ved kørelærerne stort set ikke mere om psykologi end eleverne, for de har ikke engang den HF-uddannelse som mange af eleverne kommer med, og det vil sige, at kørelærerne har ganske svært ved at opstille eksempler og give eksempler på det.”

For at komme problemet til livs med for ringe pædagogisk-psykologisk indsigt blev det pointeret, at kørelæreren ikke har en formel pædagogisk uddannelse at have deres undervisningsfrihed i. Det blev derfor foreslået, at man burde overveje et voksenpædagogisk kursus som minimum:

“Pædagogisk frihed. Vi synes jo alle, vi er smadder gode. Selv om vi aldrig har lært et dyt om det på skolen ... vi ... burde i hvert fald blive afkrævet som minimum det lille voksenpædagogiske grundkursus - for vi får jo ikke noget pædagogik i uddannelsen. Og hvad er det så for en pædagogik, du vil bruge og have frihed til at bruge, hvis du ikke har noget?”

Forslaget om at indføre et voksenpædagogisk grundkursus som et vigtigt element i kørelæreruddannelsen blev formuleret flere gange, men det fremgik, at det ikke var noget helt uproblematisk forslag. F.eks. skal man så til at tage stilling til, hvem der skal igennem et sådant kursus - kørelæreraspiranterne, de færdiguddannede kørelærere eller både og. Der var dog nogen, der ikke mente at det ville blive opfattet som særlig relevant af kørelærere, der allerede havde undervist nogle år, og havde fundet en anvendelig undervisningsmetode.

“Mange kørelærere er lærere også. Nogle synes, de gerne vil have et kursus i pædagogik, men de, der har fungeret et stykke tid som kørelærere, har lært sig selv en hel del pædagogik, og hvis de ikke har det, er de døde af sult for længe siden. I behøver ikke sidde at tro i er dumme til det, for I har jeres køreelever, og det er tegn på, at de kan lide at komme der - så er I såmænd nok meget gode til det alligevel. Det kunne være en af forklaringerne på, at de færdiguddannede ikke sådan lige vil stå i kø for at komme på sådan et kursus, for nu har man altså været ude og træde sine barnesko - og lært, hvordan man skal formulere sig.”

Ovenstående var et eksempel på en kørelærer, som kan dokumentere pædagogisk kunnen fra andre sammenhænge. At være autodidakt eller “learning by doing” syntes imidlertid at være en værdi blandt en del kørelærere, som forslag om en mere formel pædagogisk uddannelse kan støde imod.

finansiering af kørelæreruddannelsen

Noget, der ligeledes optog konferencedeltagerne, var de løse rammer om kørelæreruddannelsen, bl.a. den kendsgerning at denne uddannelse i modsætning til mange andre erhvervsuddannelser skal finansieres af kørelæreraspiranten selv. Flere udtalte sig om det urimelige heri og gjorde i øvrigt opmærksom på det uensartede ved f.eks. kørelæreruddannelsernes varighed. Der blev nævnt mellem 3 måneder og et halvt år, hvilket generelt blev anset

som alt for kort tid i forhold til det ansvar, man påtager sig, når elever skal undervises i konkrete færdigheder og - ikke at forglemme - i trafiksikkerhed.

hvem bliver kørelærer

Man havde også fat i den meget grundlæggende debat om, hvem der i det hele taget bør blive kørelærer. Det blev et par gange taget op, hvilke motiver der evt. ligger til grund for dét at uddanne sig til kørelærer, og her blev der bl.a. givet udtryk for, at kravene er for lette, og at man bruger "lokkemad" for at få fat i aspiranter:

"Grunden til, at så mange falder fra kørelæreruddannelsen, er ikke nødvendigvis, at uddannelsen er svær. Det er, fordi folk kan komme ind helt uden forudsætninger - de kan komme ind selv om de dårligt kan læse en bog. Enhver kan komme ind på uddannelsen. Man bliver endda lokket ind med skattefradrag, ny bil, hvor nemt det er osv."

Man fandt det dog ikke hensigtsmæssigt at opstille regler for, hvem der skal have lov at søge ind på kørelæreruddannelsen. Der var i stedet forslag fremme om, at man i stedet har en god stopprøve tidligt i uddannelsen. Den eksisterende forprøve, mente flere, var alt for let. I én af grupperne blev det foreslået som forudsætning for at starte uddannelsen, at kørelæreraspiranter burde have kørekort til samtlige kategorier. Dette vil være en fordel, når man som kørelærer skal undervise eleverne i andre køretøjers manøvrer og problemer. Dette blev dog ikke debatteret yderligere.

tilrettelæggelse af kørelæreruddannelsen

Andre kom med visioner om, hvordan uddannelsen burde tilrettelægges. Man var inde på, at kørelæreruddannelsen, som den er nu, ikke giver ret til støtte (SU) til at blive uddannet - dette til trods for, at det er en erhvervsuddannelse på linie med andre uddannelser. Konsekvensen af dette bliver, at man holder det hele på et minimum af hensyn til kørelæreraspiranterne, som selv må betale hele gildet. Konkret blev der snakket om muligheder for at få kørelæreruddannelsen lagt i et andet regi f.eks. under undervisningsministeriet og at få den gjort SU-berettiget. Der var diskussioner fremme om at lade uddannelsen drive af det offentlige, og i en af grupperne, hvor alle udtalte deres mening om emnet, var der langt overvejende tilslutning hertil.

"Hvis uddannelsen skulle være rigtig god, skulle den være som alle andre uddannelser: man skulle søge ind til den, og gå på en kørelærerskole, som blev drevet af det offentlige, kunne få SU osv. som en hvilken som helst anden uddannelse. Der er enorm forskel på de steder, man kan blive uddannet."

AMU-centrenes undervisningsmodel

Som tingene står til nu, er der også en iøjnefaldende forskel mellem den strukturerede undervisning, man forventer, at kørelærerne skal give sine egne elever, og så den mere tilfældige og ustrukturerede undervisning, kørelærerne selv kan udsættes for. Det blev debatteret, hvilken undervisningsmodel kørelæreraspiranterne bør gennemgå, således at der bliver en hensigtsmæssig vægtning imellem de teoretiske og praktiske elementer i kørelæreruddannelsen. Her fremhævede en kørelærer AMU-centrenes måde at håndtere uddannelsen på som et oplagt emne at kigge nærmere på, idet man net-

op her tilstæber en vekselvirkning mellem teori og praksis samt afprøver undervisningsplanens grundidé i praksis.

Nogle kørelærere diskuterede muligheden af at indføre en praktikordning i forbindelse med kørelæreruddannelsen. Én kørelærer var inde på at indføre en regel om, at man ikke skulle kunne nedsætte sig som selvstændig kørelærer uden at have været assistent i en køreskole eller have været ansat ved AMU. Efter omkring et år ved man mere om, hvad det drejer sig om.

Til gengæld var der visse røster blandt deltagerne, som pegede på, at man ved AMU ikke lærer at drive sin egen forretning, hvilket er en af de nødvendige færdigheder for mange kørelærere i fremtiden - vel at mærke, så længe kørelærerfaget hører til blandt de liberale erhverv.

efteruddannelse

Som det er fremgået af flere af de tidligere overvejelser, var kørelærerne utilfredse med den ringe mængde af efteruddannelses tilbud. Der var bred enighed om, at kørelæreruddannelsen ikke bør stå alene, hvilket betyder, at der i fremtiden bør være flere tilbud om efteruddannelse, end det er tilfældet nu. En del af disse tilbud skal være obligatoriske således, at alle kommer igennem "møllen" - ikke blot de særlig engagerede kørelærere. At gennemføre kurserne skal endvidere være et kriterie for, at man kan få sin godkendelse fornyet.

Efteruddannelse af kørelærerne kunne også bruges i forbindelse med betoningen af kvalitet over for eleverne frem for spørgsmålet om pris. En kørelærer forestillede sig i bogstavelig forstand at skilte med sine kvalifikationer:

"Hvis der var statsgodkendte efteruddannelseskurser, så kunne man lave noget med, at man fik et stempel, når man havde været på et kursus, og den side med stemplerne kunne hænge i vinduet i teorilokalet. Så kunne eleverne gå forbi og se, i hvilken grad man har fulgt sin uddannelse op."

Alt i alt blev der klart udtrykt ønske om en bedre grund- og supplerende uddannelse til kørelærerne. Som afslutning på betragtningerne om kørelæreruddannelsen kan en enkelt lærers udtalelse fremdrages, som præcist formulerer behovet for større ansvarsbevidsthed inden for kørelærerfaget:

"Vi har mange køreinstruktører i landet, men ganske få kørelærere. I en læreruddannelse er det vigtigt, at man også påtager sig det etiske ansvar, der ligger i den opgave - og den opgave er længere end at sætte dem op til en afgangsprøve."

12.6 Elevernes og forældrenes holdninger

manglende interesse for selve undervisningen

Noget af det, der modarbejder et undervisningsforløb, hvor der er lagt op til en grundighed og systematik, som uvægerligt vil tage tid, er den indstilling til det at tage kørekort, som kørelærerne gang på gang møder hos de unge: Deres primære interesse er at få kortet, og måden, man får det på, er mindre interessant. De gør sig tilsyneladende sjældent overvejelser over undervis-

ningens indhold, men fokuserer på lavt timetal og billig pris. Disse holdninger kan få indflydelse på tilrettelæggelsen af undervisningen i en konkurrencesituation, hvor det drejer sig om, at fastholde mulige kunder - det bliver fristende at skære ned på kravene til uddannelsen for at opfylde kundernes ønsker.

“Det er da rigtigt, at de unge mennesker kun er ude på at få et kørekort, det er jo udgangspunktet. De er da flintrende ligeglade med, om de lærer at køre eller ej. Derfor er der ting i u-planen, der for eleverne virker lidt ulogiske, og som man kan blive meget populær på i første omgang ved at sige til dem, at det skal du ikke i min køreskole - at starte i hold f.eks.”

Den manglende interesse for selve undervisningen viser sig også i, at det kan være svært at få eleverne til at sætte tid af til køretimer i dagtimerne. Det kan selvfølgelig være elevernes egne holdninger, der spiller en rolle, så de ikke ønsker at tage fri fra arbejde/skole til det formål. Men ofte er der på arbejdspladser og skoler heller ingen forståelse for, at køreuddannelsen er en egentlig uddannelse, som det er vigtigt at kunne få fri til - det må foregå i fritiden. Det kan betyde lange arbejdsdage og weekendarbejde for kørelærerne.

“Der er meget bøvl med at få eleverne til at få fri fra skole eller lignende for at få en køretime. Holdningen er, at det kan de gøre om søndagen - kørelæreren bliver ikke betragtet som et selvstændigt menneske, der også har behov for frihed. Vi skal bare arbejde, når alle andre har fri. Det betragtes ikke som en uddannelse at få kørekort.”

Kørelærerne efterlyste generelt en mere bevidst og ansvarlig holdning til køreuddannelsen hos såvel køreskoleeleverne som hos deres forældre. Det blev fremhævet, at eleverne ikke ved, hvad man nøjagtigt skal forstå ved kvalitet i køreuddannelsen. Eleverne ved ikke noget om køreuddannelsens struktur og formål, og denne manglende viden genfindes hos forældrene. En kørelærer fortæller:

“Problemet er, at eleverne har svært ved at fatte planen. Første gang de kommer til teori, forklarer jeg dem, hvordan undervisningen foregår; de får udleveret en mappe, hvor det står. Så spørger en far; “hvorfør skal min søn på manøvrebane; han har traktorkort”? Jeg synes, man har meget lidt forståelse fra forældrene for, hvad det drejer sig om, og hvad deres børn skal igennem.”

forældrenes holdninger

Forældrenes holdninger til køreuddannelsen hænger uløseligt sammen med, hvad det koster. Fra mange sider blev det beskrevet, hvorledes forældrene ringer op for at forhøre sig om priser, **ikke** om indholdet og tilrettelæggelsen af undervisningen. Kørelærerne efterlyser en kvalitetsbevidsthed hos forældrene og en opmærksomhed overfor, at dette i bund og grund drejer sig om deres børns sikkerhed.

“Det er vigtigt at få kunderne til at spørge efter kvaliteten af undervisningen frem for efter prisen. Hvis nogen ringer til mig, starter jeg ikke med at fortælle dem prisen, men med kort at fortælle dem om, hvordan undervis-

ningen foregår her. Starter de med at spørge om pris, så starter jeg ikke med at fortælle om prisen, men siger noget om, hvordan det foregår.”

“Til forældrene siger jeg ofte “-er det ikke din bil han skal køre i når han har fået kørekort? Er det ikke din søn? Skal han ikke lære at køre bil? Skal han ikke overleve når han er færdig? Eller skal han bare have det kørekort?” Det plejer at virke!”

Det er nødvendigt, at der bliver tænkt anderledes om køreuddannelsen på en sådan måde, at den som minimum bliver sat på linie med andre former for beskyttelse mod uheld i trafikken i folks, her forældrenes, bevidsthed.

Kørelærerne følte sig også foranlediget til at snakke om forældres egen håndtering af trafikken og slog gerne ned på eksempler, hvor netop disse udviste dobbeltmoralisk adfærd i trafikken. En kørelærer fandt det meget provokerende, at forældre kører hensynsløst i områder, hvor andre folks børn befinder sig, og at disse forældre samtidig skilter med at, de transporterer egne børn i bil med påskriften: “Pas på jeg har børn i bilen.”

“Vi skal have ændret nogle holdninger. Spørgsmålet er bare, om det er de unge mennesker, vi skal have ændret, eller om det er forældrenes holdninger.”

“Forældrenes handlinger er også vigtige. Vi skal have født en ny generation. Det skal være lidt af en kunst at køre pænt og ordentligt.”

Konferencen pegede her udover de fastlagte temaer - ligeledes i de tilfælde, hvor man begyndte at snakke om børn og indlæring af trafikale færdigheder og viden i færdselslæren i grundskolen. Kørelærerne syntes overbeviste om, at der kan gøres mere her. Det var under alle omstændigheder interessant med denne helhedsprægede forståelse af det, der foregår ude i trafikken, af dynamikken bag samspillet.

12.7 Brugeroplysning

I mange af sessionerne blev det taget op som et problem, at der i den grad mangler oplysning til befolkningen om køreuddannelsen med dens nuværende form og indhold. At folk ikke er tilstrækkeligt informerede om, at der ligger en detaljeret undervisningsplan til grund for den moderne køreuddannelse, afspejles i den kendsgerning, at så godt som ingen ved henvendelse til køreskolerne spørger om materiale, der kan belyse, hvad man skal gennemgå under køreuddannelsen.

“Der skal komme noget mere oplysning om, at der er en u-plan. Før de ved, hvad det er, kan de ikke spørge efter materiale om det.”

information om undervisningsplanen

Der var enighed om, at det bliver en nødvendighed med mere og bedre oplysning således, at brugerne også får et bedre indblik i undervisningsplanens muligheder: At man faktisk kan få en mere effektiv uddannelse ved at følge bestemmelserne i undervisningsplanen.

“Det er vigtigt der bliver lavet noget informationsmateriale til eleverne, således at de ved, hvordan u-planen er skruet sammen - og hvorfor. Eleverne får en kortere undervisningstid, fordi vi følger planen, som er logisk opbygget med teori og praktik, der hænger sammen. Jeg mener det må være myndighedernes opgave at lave noget informationsmateriale omkring det at tage et kørekort - og sørge for det kommer ud, når eleverne er 17½ år gamle.”

I så godt som alle grupperne var man inde på at bruge OBS-udsendelserne el.lign. til at informere de unge på en mere detaljeret måde om hensigten med køreuddannelsen: At det ikke bare er et spørgsmål om at få kørekort eller ej, men at det i langt højere grad handler om **hvordan**. Kørelærerne syntes endvidere opmærksomme på, at det er nødvendigt vedvarende at informere til de nye unge, som konstant kommer ind i uddannelsessammenhængen.

Hvorledes der bør formidles, blev også diskuteret. De fleste, som gav deres mening til kende i denne henseende, gav udtryk for, at de offentlige myndigheder bør varetage denne opgave, og at en “populær” brochure el. lign. bør udarbejdes af f.eks. Færdselsstyrelsen eller Rådet for Større Færdselsikkerhed. En sådan fremstilling ville både køreskoleelever og deres forældre kunne forholde sig til.

“Vi skal ikke have nogle kedelige brochurer, som de smider fra sig med det samme. Forældrene skal også se dem. Det kan give en diskussion forældre og børn imellem om valg af køreskole.”

Selv om brochuren som medie var mest i fokus, tog man også andre medier op f.eks. mulighederne i en kort videofilm til en målgruppe, som måske i højere grad lader sig påvirke af billeder end af det skrevne ord. Videofilmen skulle levende demonstrere nogle af de aspekter af køreuddannelsen, som eleverne - og deres forældre for den sags skyld - har sværest ved at forstå relevansen af. En kørelærer nævnte her specifikt manøvrebanerne og mente ikke, at det ville koste myndighederne mere end et beskedent beløb at udsende en sådan video.

Initiativet til at udbrede mere information om køreuddannelsen kunne også medføre, at behovet for kontrol af kørelærernes måde at håndtere undervisningsplanen på blev reduceret. En kørelærer anførte, at ved at informere brugerne om, hvad de har ret til under køreuddannelsen, kunne man forestille sig, at visse fremgangsmåder hos forskellige køreskoler ganske enkelt ville blive boykottet og dermed tvinge de pågældende køreskoler til at ændre strategi.

12.8 Økonomiske vilkår i forbindelse med køreuddannelsen

Økonomien spillede selvsagt en stor rolle under kørelærernes diskussioner. For det første er det deres levebrød, og de er derfor afhængige af at få en ri-

melig indtjening. Og for det andet ligger der i høj grad økonomiske faktorer bag den stærke konkurrence på området. Kunderne fokuserer som nævnt meget netop på kørekortets pris, og især i København og til en vis grad også i andre af de andre store byer er der nærmest tale om en priskrig. Dette betyder, at kørelærerne må overveje grundigt, hvad de vil være i stand til at yde for en given pris, når driften af køreskolen samtidig skal hænge sammen økonomisk.

Det er fremgået af de tidligere kapitler, at dette er en stor del af baggrunden for, at mange kørelærere “springer over, hvor gærdet er lavest” - hvadenten dette nu sker inden for eller uden for undervisningsplanens rammer og intentioner. Det er svært at sætte en fornuftig timepris, når kunderne ikke er indstillet på at betale for kvalitet i undervisningen.

“Folk er parat til at betale det dobbelte for økologiske æg og kød, hvorfor er der ikke nogle, der er villige til at acceptere, at det koster penge med en ordentlig køreuddannelse?”

afskaffelse af moms og afgifter

Det lå derfor også lige for at diskutere økonomiske løsninger på problemerne. Fra flere sider blev det foreslået, at momsen på køretimer afskaffes, og at bilen skal gøres afgiftsfri. Det vil betyde, at timeprisen kan komme ned, og at eleverne så kan få flere timer for de samme penge.

“Det kan da ikke være rigtigt, at vi skal betale moms af noget så vigtigt som trafiksikkerhed. Så skal vi også have nogle billigere biler. De penge vi så sparer, kunne vi give eleverne nogle flere timer.”

Dét at få råd til at køre i en større bil, end man ellers ville have mulighed for, tiltrækker iflg. visse kørelærere “uheldige elementer”, som i højere grad tænker i hestekræfter og lak end i ansvar i forhold til at give en grundig undervisning. En afgiftssænkning/fritagelse kunne derfor, ifølge en kørelærer, med fordel kombineres med et forbud mod at benytte en køreskolebilen til privat kørsel.

“... en skolevogn [skulle] erhverves på samme måde som erhvervsvogne iøvrigt. Altså taxierne, med kun 20% afgift og så færdig med det. Ikke noget med at bruge den her skolevogn som privatbil. Derved undgår man alle dem der køber en meget flot bil, og ikke kan få det til at køre rundt. Så går de ned i pris og begynder at lave fup og svindel.”

statstilskud til køreuddannelse

Som en anden mulighed for at få prisen på køretimer ned blev det foreslået, at der indføres statstilskud til uddannelsen. Det kunne ske enten ved et generelt tilskud til timeprisen eller et tilskud hvis antallet af timer kom over et vist minimum, f.eks. 15. Også dette kunne betyde, at det ville blive lettere at få eleverne til at tage flere køretimer.

faste priser for køretimer

Endelig blev faste priser diskuteret i en af grupperne. Det kunne f.eks. være timepriser fastsat statsligt eller kommunalt, som man også ser det inden for visse andre liberale erhverv, f.eks. taxi-kørsel. Hovedparten i gruppen syntes, at det ville være en god ide, der kunne få eleverne til i højere grad at vælge kørelærere, der gav en god uddannelse.

“Så bliver vi nemlig nødt til at konkurrere på vores kvalitet, og det synes jeg vil være godt, for det er undervisning, det handler om, det er ikke døde varer, vi bare kan gå hen og købe.”

Ikke alle i gruppen var dog enige: Med faste priser behøvede konkurrencen ikke nødvendigvis komme til at handle om kvaliteten af undervisningen, men kunne lige så vel komme til at gå på andre faktorer, som kan lokke elever til, f.eks. lavt timetal eller flotte skolebiler. Kommunalt fastsatte priser ville desuden kunne blive alt for forskellige fra kommune til kommune. Mere grundlæggende kolliderede et system med faste priser med disse kørelæreres opfattelse af kørelærervirksomheden som et frit erhverv - man vil gerne selv have lov at sætte sine priser. Det er godt nok med indbyrdes konkurrence - også på prisen, så længe det produkt, man tilbyder er godt nok. Mere kontrol med kvaliteten var dog en forudsætning.

“Vi skal ikke have sat nogle priser, for hvis en køreskole kan lave et godt produkt for en billig pris, så er det vel i princippet egentlig OK - sådan er det jo også indenfor alle andre områder.”

Men som sagt - hovedparten af kørelærerne i ovennævnte gruppe, der diskuterede emnet, var for ideen med faste priser. I visse områder praktiseres systemet faktisk på basis af kollegiale aftaler. Det giver dog problemer, mht. hvordan man skal sætte ind/sanktionere, når kolleger går under prisen.

Som sagt var det kun i en enkelt gruppe, dette blev diskuteret grundigt, og man kan selvfølgelig ikke deraf slutte, at også hovedparten af de øvrige deltagere ville have tilsluttet sig forslaget.

statslig køreuddannelse

Enkelte kørelærere så muligheder i at gøre køreuddannelsen til et statsligt anliggende: Eleven ville for et fast beløb kunne få en kvalitetspræget undervisning, idet kørelæreren ikke længere ville behøve at omgå reglerne af profithensyn. Endvidere ville det med en mere fast ramme om undervisningen blive lettere at følge strukturen i undervisningsplanen på samme måde, som man f.eks. ser det ved AMU og militæret nu. Og kørelæreren selv ville få mere ensartethed i sin egen økonomi samt et i højere grad lærer-elev-forhold end sælger-kunde-forhold:

“Den ideelle form for køreundervisning ville jo nok være, hvis man gjorde køreskolen til et statsanliggende. Så betaler eleven fx 10.000 kr. og resten skal så køres over skattebilletten. Så kører kørelærerne efter nogle retningslinier, som big brother fastsætter; så er der ikke noget med, at eleverne siger: Jamen det kan jeg ikke, det har jeg ikke råd til, eller det kan jeg ikke på den tid.”

12.9 Fremtidsperspektiver for kørelærernes virke

ny teknologi i biler

Debatten i denne afsluttende og overordnede session gik også ud over de planlagte spørgsmål, og undervejs fremgik det, at der var et behov for at tale om, hvad fremtiden som kørelærer vil byde på. Meget nærliggende som emne var indførelsen af ny teknologi i biler. Her kan man sige, at fremtiden på

sin vis allerede er begyndt med eksempelvis ABS-bremserne nu næsten som standardudstyr i fabriksnye biler. I en af grupperne blev dette forhold lidt grundigere belyst end i de øvrige grupper, hvorfor oplysningerne hovedsagelig vil blive hentet herfra.

Af diskussionen fremgik det tydeligt, at ABS-bremser er et oplagt eksempel på, at der kræves en del af kørelærernes pædagogiske evner. ABS-teknikken i sig selv indbyder evt. til at køre hurtigere, end det er forsvarligt i alle situationer, og kan endvidere indgyde eleverne en falsk tryghedsfølelse i form af, at ABS-bremser er en garanti for, at man ikke mister herredømmet over bilen. Her bliver det kørelærernes svære opgave via pædagogikken at gøre opmærksom på, at virkeligheden er mere broget end som så, og at man frem for at misbruge teknikken skal bruge den med omtanke.

“Det er meget vigtigt, at vi meget snart taler mere ABS. Det kommer stærkt ind på markedet nu. Vi har drøftet..., at vi indenfor et års tid har en kontakt i alle bilerne: ABS med/uden. Det er simpelt at lave. De fleste biler vi har i dag er med ABS, og vi afmonterer ABS på nuværende tidspunkt, så alle er ens. Man burde nok lære elever at køre både med og uden ABS.”

“Jeg synes det er vigtigt at vi som kørelærere ikke bare indgyder i eleverne at bare der er ABS, så er alt godt.”

international trafik-sikkerhed

Et par gange blev det efterlyst at vide mere om internationale, trafik-sikkerhedsmæssige forhold, idet man kan forvente en stigende trafik på tværs af landegrænser i tiden fremover. Eller sagt på en anden måde, det vil blive mere og mere almindeligt for den enkelte bilist at skulle færdes også i andre lande med de dertilhørende færdselsregler og uskrevne love om normadfærd. Visse af kørelærerne var af den overbevisning, at dette med fordel ville kunne inddrages i teoriundervisningen.

“Vedr. EU - hvad det er for et fællesskab - hvad man kan forvente af de andre trafikanter vi kommer til at møde - hvordan kører, tænker og handler de? Hvad betydning har trafikuddannelsen for den samlede trafik? Hvis vi også tog sådan nogle samfundsøkonomiske betragtninger ind i det, kunne man se nogle sammenhænge og derved få opbygget en læreransvarlighed.”

synet på kørelærernes arbejde

Som måske noget af det vigtigste i fremtidsperspektivet for kørelærere blev deres andel i færdselssikkerhedsarbejdet fremhævet. Som det er lige nu, er der en fælles oplevelse af, at det arbejde, som kørelærerstanden bidrager med i det samlede færdselssikkerhedsarbejde, ikke bliver regnet for særlig betydningsfuldt. Flere kørelærere nævnte den ulige fordeling af ressourcer til hhv. vejtekniske og køretøjstekniske foranstaltninger i forhold til foranstaltninger, som mere direkte er rettet mod mennesket.

“Selv om man ved, at 75% af uheldene skyldes personlige fejl, vil man hellere investere i færdselstavler til at regulere trafikken.”

“Hvornår har nogen hørt ministeren udtale sig om, at en god køreuddannelse var et vigtigt led i færdselssikkerhedsarbejdet; hvornår har I i Trafikradioen hørt køreuddannelsen nævnt som et element, der var med til at styr-

ke færdselssikkerheden. Jeg hører, at det er køreløst, obligatorisk brug af styrthjelme osv. der er med til at øge færdselssikkerheden. Hvis man fra ansvarlig myndigheds side ville erkende - hvis man ellers tror på det - ville nævne det engang imellem, så kan det også godt være, at det kom til befolkningens kendskab, at det var ikke noget ligegyldigt noget.”

Der efterlystes generelt en større respekt fra omverdenens side for kørelærernes arbejde

samarbejde med instanser fra færdselssikkerhedsområdet

Under konferencen blev det endvidere påpeget, at kørelærerne med fordel ville kunne inddrages i et samarbejde med instanser fra det øvrige færdselssikkerhedsarbejde - eksempelvis på lokalt plan og over for lidt andre arbejdsopgaver end køreskoleelever. Med andre ord, man glemmer fra planlægningens side at tænke på kørelærerne som en ressource og et potentiale inden for færdselssikkerhed.

13 Bilagsoversigt

Bilag 1 Udvalgelse af kørelærere til konferencen.....	126
Bilag 2 Konferencens program	128
Bilag 3 Referenternes checklister.....	129

Bilag 1 Udvalgelse af kørelærere til konferencen

Der meldte sig ialt 76 kørelærere til konferencen som svar på annoncer i de 3 kørelærerorganisationers blade samt opslag på beramningskontorerne. Som grundlag for udvælgelsen blev følgende retningslinier brugt:

Der skulle udvælgelse 5 grupper med 10 personer i hver, der skulle karakteriseres på følgende måde:

- Kørelærere uddannet før 1986 ("ældre" kørelærere) fra enmandskøreskoler
- Kørelærere uddannet før 1986 ("ældre" kørelærere) fra køreskoler med mere end en kørelærer
- Kørelærere uddannet efter 1986 ("yngre" kørelærere) fra enmandskøreskoler
- Kørelærere uddannet efter 1986 ("yngre" kørelærere) fra køreskoler med mere end en kørelærer
- Kørelærere fra Københavnsområdet så vidt muligt fordelt mht. køreskolestørrelse og uddannelsestidspunkt.

Endvidere tilstræbtes det, at alle organisationstilhørsforhold - eller mangel på samme - blev repræsenteret i de 5 grupper.

Disse retningslinier betød, at udvælgelsen ikke kunne være repræsentativ i forhold til tilmeldingerne. Som det fremgår af nedenstående tabeller blev der udvalgt flere fra København, flere fra de små organisationer og udenfor organisationerne, flere fra større køreskoler og flere yngre kørelærere i forhold til deres andel af samtlige tilmeldinger.

København-gruppen måtte i sidste øjeblik fordeles på de andre grupper pga. sygdom blandt referenterne. Ved konferencens start indløb 4 afbud, således at antallet af kørelærere på konferencen blev 46.

Table 1: Kørelærernes geografiske fordeling

	Deltagere	Ikke deltagere	Afbud	Ialt
København	18	4	0	22
Sjælland	5	4	1	10
Bornholm	0	0	1	1
Fyn	4	2	0	6
Jylland	19	16	2	37
Ialt	46	26	4	76

Tabel 2: Kørelærernes fordeling på organisationstilhørsforhold

	Deltagere	Ikke deltagere	Afbud	Ialt
Dansk Kørelærer Union	29	21	3	53
Dansk Køreskole For- ening	6	2	0	8
Danske Køreskolers Landsforbund	4	2	1	7
Ej medlem	4	2	0	6
Uoplyst	1	0	0	1
Ialt	46	26	4	76

Tabel 3: Kørelærerne fordelt på køn

	Deltagere	Ikke deltagere	Afbud	Ialt
Kvinder	8	2	2	12
Mænd	38	24	2	64
Ialt	46	26	4	76

Tabel 4: Kørelærerne fordelt på uddannelsestidspunkt

	Deltagere	Ikke deltagere	Afbud	Ialt
Uddannet før 1986	24	17	1	42
Uddannet efter 1986	21	5	3	29
uoplyst	1	4	0	5
Ialt	46	26	4	76

Tabel 5: Kørelærerne fordelt på køreskolestørrelse (antal lærere i køresko-
len)

Antal lærere	Deltagere	Ikke deltagere	Afbud	Ialt
1	22	18	2	42
2-3	10	3	2	15
4-5	4	3	0	7
6-14	9	0	0	9
uoplyst	1	2	0	3
Ialt	46	26	4	76

Bilag 2 Konferencens program

Program

for konferencen om

køreskolernes kvalitet

2.-3. november 1995

på Svendborg vandrerhjem og feriecenter

Torsdag d. 2/11	kl. 10.00 - 10.30	Kaffe/the
	kl. 10.30 - 11.00	Oplæg til gruppediskussionerne (fælles)
	kl. 11.00 - 12.30	Session 1: Manøvrebane (i gruppe)
	kl. 12.30 - 13.30	Frokost
	kl. 13.30 - 15.30	Session 2: Teori (kobling ml. teori og praksis) (i gruppe)
	kl. 15.30 - 16.00	Kaffe/the
	kl. 16.00 - 18.00	Session 3: Den praktiske undervisning (i gruppe)
	kl. 18.30	Middag
	kl. 21.00	Kaffe/the
Fredag d. 3/11	kl. 08.00 - 09.00	Morgenmad
	kl. 09.00 - 10.30	Session 4: Køretekniske kurser (i gruppe)
	kl. 10.30 - 10.45	Kaffe
	kl. 10.45 - 12.30	Session 5: De overordnede overvejelser (i gruppe)
	kl. 12.30 - 13.30	Frokost
	kl. 13.30- 14.30	Opsamling og afslutning (Værelserne skal forlades senest kl. 9.30 af hensyn til rengøring).

Bilag 3 Referenternes checklister
