



Christiansborg

Transportudvalget
Udvalgssekretariatet
1240 København K.

Att.: Kontorfuldmægtig Per Movritsen

Frederikssund den 20. september 2017

Kære Per Movritsen.

Hermed har vi fornøjelsen at fremsende vores oplæg forud for vores foretræde for transportudvalget den 28. september 2017

Vi står naturligvis gerne til rådighed hvis der er uddybende spørgsmål.

Med venlig hilsen
Kørelærerforeningen

Lisbet Jensen
Formand

Indholdsfortegnelse

Indledning.....	3
Nyt samarbejde og nye rammer.....	4
Privatisering af køreprøverne.....	4
Branchetilsyn.....	5
Det kvalitative tilsyn.....	6
Risikobaseret tilsyn.....	6
Tematisk tilsyn.....	7
Enkeltstående tilsyn.....	7
Økonomisk tilsyn.....	8
Digitalisering af lægeerklæringer.....	8
Den nye køreuddannelse i praksis.....	9
Unge undervisning i trafik, etik og kørekort:.....	9
Digitale læringsmidler:.....	10
Livslang læring:.....	11
Aggressive bilister:.....	12
Efteruddannelsen i praksis:.....	12
Kørekort til alle.....	13
Genudmelding - Pulje til etablering af lokale virksomhedsnetværk og tværkommunale samarbejder.....	13

Indledning

Hvem er Kørelærerforeningen?

Vi er en ny, energisk og innovativt tænkende forening, der arbejder ud fra en bredere betragtning af køreuddannelsen. Vi erkender at kørelærerne ikke alene har et antal, så de kan drive den nødvendige udvikling af køreuddannelsen både for nye og eksisterende bilister. Derfor må der nødvendigvis skabes et bredere netværk, der i fællesskab kan løfte de forestående vigtige opgaver.

Vi er opstået ud fra en tvingende nødvendighed, da organisationsgraden blandt kørelærerne er styrtdykket i de senere år. Den største forening er efterhånden nede på kun at dække ca. 1/3 af kørelærerne. Det tager vi som en klart tegn på at de fleste kørelærere tager afstand fra den førte strategi, om at politiet og lovmæssige paragraffer skal bruges som et værktøj til at styre den interne konkurrence blandt kørelærerne.

Vi har derfor besluttet at anlægge en mere projektorienteret tilgang, så vi foreslår de bedste løsninger, uden hensyntagen til den interne konkurrence.

Vi vil gerne genskabe befolkningens positive syn på kørelærerne så de fremstår som en hårdtarbejdende og seriøs branche der konkurrerer på kvalitet og kompetencer. Til stor forskel fra i dag hvor kørelærerne har travlt med at fremhæve og italesætte hinanden som "brådne kar"

Vi har hermed fornøjelsen at fremsende vores forslag og idéer til transportudvalget, og vi ser frem til at svare på supplerende spørgsmål ved vores foretræde.

Med venlig hilsen

Lisbet Jensen
Formand

Nyt samarbejde og nye rammer

Det er på høje tid at alle der har en berøringsflade med køreuddannelsen finder ind i et nyt tværfagligt samarbejde. Vi støtter derfor at der nedsættes en tværfaglig arbejdsgruppe under færdelsstyrelsen med henblik på at:

- At skabe ejeskab til en omorganisering af køreprøverne.
- At forbedre grundlaget for digitalisering
- At skabe et mere struktureret flow af informationer.
- At definere principperne for et nyt branchetilsyn som alle kan leve med.

Privatisering af køreprøverne.

Politiet har traditionel stået for køreprøverne i Danmark. Det foregår på den måde at der aftales en tid hvor elev og kørelærer stiller på et prøvested hvor en køreprøvekyndig kører en tur med eleven, hvorefter den køreprøvesagkyndige afgør om eleven består eller dumper.

I de senere år har politiet, af ressourcemæssige årsager, fået bistand af civile motorsagkyndige som typisk er kørelærer der har taget en supplerende uddannelse og fået en godkendelse.

Årsagen til at det fortsat er Rigspolitiet der varetager denne opgave anser vi primært som værende af traditionelle årsager. Der er i dag ingen afgørende argumenter for at denne opgave skal ligge hos politiet for de mange andre lignende funktioner, f.eks. de obligatoriske syn af biler, er for længst blevet privatiseret.

Der heller ingen tvivl om at køreprøverne ligger allernederst i hierarkiet når ressourcerne prioriteres hos rigspolitiet. Denne prioritering, eller mangel på samme, har betydet at politiets service på området reelt er brudt sammen i flere dele af landet.

Der er således ingen gode argumenter for at politiet fortsat varetager denne opgave, hvorimod der er en række gode grunde til at denne opgave privatiseres fuldt ud:

1. Politiets ressourcer.

Ressourcerne hos politiet er i forvejen presset til det yderste, og der arbejdes med flere muligheder for at skaffe flere ressourcer ved at ansætte civile til administrative opgaver, at uddanne politikadetter, ny politiskole osv. En privatisering af køreprøverne vil derfor kun være en naturlig forlængelse af dette arbejde.

2. Politiets habilitet i forhold til loven om køreuddannelse.

Et andet væsentlig argument er at politiet i dag både skal være en samarbejdspartner for kørelærerne som køreprøvesagkyndig, men samtidig har en uheldig dobbeltrolle idet de også skal kontrollere de meget detaljerede krav til dokumentation i forhold til kørelærernes lektionsplaner. Erfaringerne viser at dette har medført en række uheldige sammenblandinger hvor der udføres kontrol af kørelærernes lektionsplaner foran eleverne, og der er eksempler på at skolevogne ført af elever er blevet standset på landevejen af en patrulje med blå blink, alene med henblik på at en køreprøvesagkyndig ville kontrollere lektionsplanerne, men nu i kraft af sin funktion som almindelig politimand.

3. Borgernes almindelige forventning til at staten leverer.

Det opleves i mange tilfælde som værende krænkende for den almindelige retssikkerhed at borgerne naturligvis skal overholde landets love og regler, betale skat osv. Rigspolitiet er på den anden side åbenlyst ligeglade med ventetiden på køreprøverne og de er blevet rigtigt godt til at træde vande i pressen og der kun en begrænset kapacitetsudvidelse trods af at spørgsmålet er rejst flere gange i folketinget.

Vi støtter derfor en fuld privatisering så f.eks. synshallerne varetager koordineringen. Synsinspektørerne havde jo tidligere storvognsprøverne så de er bekendte med opgaverne og har den nødvendige infrastruktur. Det er dog vigtigt at sørge for at der også sker en kapacitetsudvidelse. Det kan ske ved at tilknytte en lang række freelancere. Det kan være prøvecentrenes egne ansatte, civile kps som er freelancere, evt. freelancere fra forsvaret, øvrige freelancere (fra politiet, andre kørelærere – godkendelse til at være kps.)

Den maksimale kapacitet.

Efter vores opfattelse vil den maksimale kapacitet kunne opnås ved at alle kørelærere kunne blive freelance kps. Der skal opstilles en række kriterier for hvordan en kørelærer kan godkendes som sagkyndig. Det vil være hensigtsmæssigt at mange kørelærere kan godkendes fordi det også giver kørelærerne en faglig erfaring at være ude som sagkyndig. Kriterierne kan f.eks. være min. 10 års erfaring osv. osv. Man kan også tænke sig at de sagkyndige skal godkendes til særlige områder fordi der kræves et vist kendskab til de lokale trafikale forhold. Det betyder at den sagkyndige kan have en godkendelse som er begrænset geografisk og som kan udbygges ved at den sagkyndige opnår kendskab til nye områder. Der skal derfor være adgang til at man opnår dette lokale trafikalskendskab og at de kan dokumenteres på den enkeltes tilladelse.

Økonomi.

For en køreprøve afregnes der et fast honorar til den sagkyndige. Det betyder at den sagkyndige både kan være en ansat ved politiet der udfører arbejdet i sin fritid, en civil sagkyndig eller enhver anden kørelærer der har den nødvendige tilladelse.

Branchetilsyn.

I kørelærerforeningen er vi naturligvis klar over at der skal være en form for tilsyn med branchen. Vi vil have mindre kontrol, så langt er de fleste enige. "Så lad os få en smiley ordning". Den idé har fra flere sider været fremført, som den nye vidundermetode der kan holde styr på kørelærerne.

I Kørelærerforeningen mener vi at det er utroligt vigtigt, at vi tænker alle scenarier helt til ende. Derfor skal køreskolebranchen kigge kritisk på alle ændringer. Et eftersyn af en Smiley ordning viser hurtigt, at det er en dårlig idé. Lad os prøve at se på en smiley ordning med 5 slags smileys. Fra den sure til den helt glade elitesmileys.

For det første:

Det vil betyde at samtlige kørelærere fortsat vil være omfattet af en detaljeret kontrol, hvor der nødvendigvis skal måles helt ned til den enkelte elev.

For det andet:

På hvilke kriterier skal det afgøres, hvilken smiley man skal have? På dumpeprocenten? Temperaturen i teorilokalet? Antal forældre der har klaget? Ratingen på Tripadvisor? Dækmønsteret på skolevognen? Eller vi kan begynde at måle på elevernes kompetencer? Nej vel, det er meget svært at lave objektive målinger på undervisning.

For det tredje:

En Smiley ordning kigger altid bagud og siger ikke nødvendigvis noget om den aktuelle status. Og hvordan skal den offentliggøres? På hjemmesiden? Fint, men så bliver det nødvendigt med kontrol af, at køreskolerne bruger den rigtige smiley på de digitale medier.

Som I kan se, vil en smileyordning lynhurtigt minde om det vi allerede har. Den vil ikke give mindre kontrol.

Vi i Kørelærerforeningen, arbejder på en mere visionær og fleksibel metode til den fremtidige branchekontrol. Vi mener at køreuddannelsen skal betragtes på linje med en erhvervsuddannelse. Vi har derfor kigget på tilsynet med erhvervsskolerne og omskrevet de regler i et format der passer til

køreskolerne. Det synes vi giver rigtig god mening.

Vores forslag til tilsyn tager udgangspunkt i vores møde med Færdelsstyrelsen hvor vi fik et grundigt indblik i den måde som FS arbejder på at organisere fremtidens køreundervisning. Hensigten er at skabe en ramme beskrivelse der angiver de kompetencemål en elev skal besidde for at få et kørekort. Det betyder, at den lektionsplan der i dag er omdrejningspunktet for kontrollen, i fremtiden bliver kørelærerens daglige værktøj som frit kan tilpasse forskellige elevers forudsætninger, samt forskellige pædagogiske principper.

Det betyder at der ikke føres kontrol på den enkelte elev eller i forhold til den enkelte lektionsplan men en kontrol baseret på målbare indikatorer.

Forankring:

Tilsynet bør være forankret i færdelsstyrelsen. Begrundelsen er at der gennem et årti er oparbejdet et dilemma mellem kørelærerne og politiet, fordi politiet har haft en uheldig dobbeltrolle. De har på den ene side skulle være prøvesagkyndige og samarbejdspartnere og på den anden side har de skulle kontrollere lovgivningen over for kørelærerne og endelig har der været de efterhånden velkendte problemer med ventetiden til køreprøverne.

Det følgende kontrol-setup er en let bearbejdning af det tilsyn der sker med landets erhvervsskoler.

Der føres tilsyn på 2 parametre: kvalitet og økonomi

Det kvalitative tilsyn

Formål:

Kvalitetstilsynet har som mål at overvåge og forbedre undervisningens kvalitet samt køreskolernes opfyldelse af deres forpligtelse til at bidrage til at opfylde Færdelsstyrelsens mål før køreuddannelsen.

Kvalitetstilsynet skal understøtte, at køreskolerne leverer uddannelse af høj kvalitet og et målrettet tilsyn skal understøtte, at der systematisk kan identificeres og gribes ind over for de køreskoler, der viser tegn på vedvarende dårlig kvalitet.

Tilsynet foregår med en tæt dialog om kvalitet og resultater med køreskolerne i forbindelse med tilsynets gennemførelse.

Køreskolernes ansvar:

Tilsynet tager udgangspunkt i, at kvalitetssikring og regeloverholdelse er et lokalt ansvar, der skal løftes af de enkelte køreskolers ejere og ledere.

Styrelsen lægger i kvalitetstilsynet vægt på, at den enkelte køreskole arbejder målrettet med kvalitetsudvikling og resultatvurdering. Og at køreskolerne tager udgangspunkt i de regler, der er fastlagt for køreskolernes kvalitetsarbejde.

Sådan føres der tilsyn:

I tilrettelæggelsen af tilsynet med erhvervsuddannelserne benytter styrelsen sig af tre tilsynsspor:

Risikobaseret tilsyn.

I det risikobaserede tilsyn screener styrelsen køreskolernes faglige resultater på landsplan.

Med henblik på at udvælge køreskoler med de største faglige udfordringer bliver køreskolerne screenet med udgangspunkt i indikatorer for køreuddannelsen

% af elever der dumper til teori og køreprøven

Tematisk tilsyn.

Tematisk tilsyn åbner mulighed for en målrettet og klart defineret tilsynsindsats med flere køreskoler på et enkelt fokusområde.

Tematiske tilsyn kan udspringe af konkrete tilsynssager, hvor styrelsen vurderer, at en samlet indsats vil kunne have en positiv effekt for hele sektoren eller udspringe af et politisk ønske om fokus på et særligt område.

I denne sammenhæng vil styrelsen kunne inddrage sektorens interessenter og i det hele taget sikre en målrettet kommunikation til en bredere kreds i alle faser af tilsynsprocessen.

Et tematisk tilsyn på køreskoleområdet kan for eksempel være en undersøgelse af køreskolernes overholdelse af kravet om gennemsnitligt minimumstimetal for lærestyret undervisning på teoridelen.

Enkeltsagstilsyn

Enkeltsagstilsyn iværksættes som oftest på baggrund af konkrete henvendelser, men kan også indledes som opfølgning på tidligere tilsynssager.

Når Færdelsstyrelsen foretager et enkeltsagstilsyn, sker det typisk på baggrund af konkrete henvendelser eller oplysninger fra elever, forældre eller andre, der har en generel bekymring for køreskolen.

Tilsynssagerne kan omhandle køreskolens processer og resultater, herunder manglende overholdelse af regler.

I tilsynet med køreskolerne vil antallet af enkeltsager variere fra år til år.

Økonomisk tilsyn

Grundlaget for screeningen

Den systematiske overvågning foretages på baggrund af indikatorer for køreskolernes økonomiske udvikling. Derudover indgår en analyse og vurdering af for eksempel prisstruktur, regnskab, årsopgørelse, karakteren af revisors forbehold eller supplerende oplysninger i revisionspåtegningen.

På baggrund heraf foretages en samlet vurdering af køreskolen, og de køreskoler hvor der vurderes at være risiko, udtages til nærmere gennemgang med henblik på at fastlægge problemets alvor og omfang.

Formålet med screeningen

Screeningen bidrager til at fokusere tilsynsindsatsen på de institutioner, der vurderes at være udfordret i forhold til, om regler og retningslinjer overholdes, og om køreskolerne er økonomisk effektive og bæredygtige.

Screeningen bidrager også til at opsamle systematisk viden om køreskolernes adfærd og udgiftsdisponering til brug for eventuel justering af regelgrundlaget.

Digitalisering af lægeerklæringer

Omkring køreuddannelse er der en lang række funktioner som også trænger til et eftersyn. Et af dem er lægeerklæringer til unge. De fleste unge mennesker er sund og raske og har ingen problemer med at få en lægeerklæring i forbindelse med kørekort. Den klassiske lægeerklæring er tænkt som en erklæring om sygdom. Til kørekort er der typisk brug for en erklæring om det modsatte.

Derfor giver det ikke mening at denne type lægeerklæring er omfattet af den samme tidsbegrænsning som en erklæring om sygdom, da dette må antages at have en periodemæssig afgrænsning. Mens hele systemet med helbred og kørekort bygger på at man er rask indtil videre.

Dette kommer også til udtryk i reglerne om at man kan beholde sit kørekort i mange mange år uden yderligere dokumentation undervejs for ens helbred.

Der er således ingen faglig begrundelse for at denne lægeerklæring skal kobles tidsmæssigt sammen med at eleven rent praktisk begynder at tage sit kørekort.

Lægeerklæringen er som udgangspunkt fagligt uvedkommende for kørelæreren og bør derfor fjernes som et element i kørelærerens sagsbehandling.

Løsning

Løsningen er indføre en ny erklæring om trafikegnet.

Når eleven fylder 16 kan vedkommende gå til lægen og blive erklæret trafikegnet. Hvis dette ikke umiddelbart er tilfældet skal lægen / eleven selv sørge for at indhente den supplerende dokumentation hos en specialelæge / det offentlige sygehussystem.

Erklæringen om at være trafikegnet, skal tilknyttes elevens personnummer, så denne information automatisk kommer frem når kommunen skal behandle ansøgningen om kørekort.

Derved er denne funktion helt digitaliseret og er ikke længere knyttet tidsmæssigt sammen med at eleven på et senere tidspunkt går i gang med at tage sit kørekort.

Den nye køreuddannelse i praksis

Det danske samfund har efterhånden fået en fælles erkendelse af at unges læring er en meget kompleks størrelse, der kræver tilpasning af flere dimensioner, helt ned til den enkelte elev.

Unge adfærd og syn på livet ændres hurtigt i disse år, drevet af præstationssamfundet og den teknologiske udvikling. Samtidig bliver det normen, at livet ikke må gøre ondt uden at psykologer og piller kommer i spil. Udfordringen med de unge drives yderligere af, at vi nu har multikulturelle samfund i mange byer.

Et kørekort er en af de ting som de fleste unge ser frem til, og hvor motivationen umiddelbart må forventes at være høj. Udgangspunktet er derfor godt, men de strikse regler for køreuddannelsen, og synspunktet med at alle elever kan lære det samme, i samme tidsrum og i samme format, lammer indlæringsevnen hos mange unge.

I alle andre uddannelser arbejdes der med kompetencemål. Vejen dertil kan så fastlægges af den enkelte lærer, alt efter de konkrete forhold. Vi er derfor meget glade for, at vi på vores møde med Færdelsstyrelsen mødte den fuldstændig samme holdning. Færdelsstyrelsen har til hensigt at omlægge uddannelsen til en rammestyring med de nævnte kompetencemål.

I kombination med en "human aflivning" af den eksisterende lektionskontrol, vil køreuddannelsen endelig kunne tage et tiltrængt spring ind i dette århundrede. Et kørekort er jo det endelige "eksamensbevis" på at målet er nået, så hvilken værdi kan det tilføre processen at der indføres flere delmål der skal dokumenteres? Svaret er: ingen! Derfor skal vi lade være med at spilde kørelærernes og elevernes tid på en proces der ikke fører nogen steder hen.

Når kontrollen af lektionsplanen er afskaffet vil et heftigt stridsemne blandt kørelærerne samtidig forsvinde, så politiet ikke, som i dag, bliver part i kørelærernes interne stridigheder. Derefter bliver det op til kørelærerne selv af holde orden i branchen, og at lære at konkurrere på en balanceret vægtning af pris, kvalitet og kompetencer. Det nye tilsyn kan sagtens opfange de virksomheder der ikke kan (eller vil) håndtere denne frihed under ansvar.

Vi spurgte Færdelsstyrelsen om, hvordan vi bedst kan bidrage til at denne proces hurtigst muligt udmøntes i praksis. Svaret var, at vi kunne støtte det politiske fokus på problemstillingen, så Færdelsstyrelsen kunne få de nødvendige ressourcer, den politiske opmærksomhed og prioritering. Det er bl.a. et af formålene med dette foretræde.

Som tidligere nævnt, ønsker vi at køreuddannelsen betragtes som en uddannelse på linje med alle andre. Det føler vi ikke altid er tilfældet i dag. "Vi kan kun køre efter kl. 16.00 for ellers får vi fravær på gymnasiet" er et udsagn som mange kørelærere hører fra eleverne. Resultatet er, at vi får dødtrætte elever i bilerne, der skal lære at overleve i trafikken, mens de selv kæmper med udmattelse og manglende koncentration.

For at illustrere vores pointe, har vi forfattet følgende brev til rektorerne på ungdomsuddannelserne

Unge undervisning i trafik, etik og kørekort:

Kære Rektor.

Vi skriver til dig fordi vi gerne vil i dialog med jer om løsningen af en opgave, der hvert år koster unge livet: deres tilgang til trafik og kørsel.

Folketinget er i gang med en proces der skal modernisere køreuddannelsen. Tankerne går på at den klassiske "kend et skilt" undervisning skal digitaliseres, mod at der til gengæld skal fokuseres mere på

elevernes holdning og adfærd i trafikken. Den tid som eleverne sparer ved at bruge digitale læringsmidler skal i stedet bruges til ekstra træning i praksis ude på landevejene.

Køreuddannelsen er en vigtig uddannelse for de unge. Måske den vigtigste, fordi de slår sig selv og / eller andre ihjel hvis vi, som voksne, ikke løser denne opgave i fællesskab.

Vi synes derfor at køreuddannelsen er alt for vigtig til at den "bare" skal klares efter skoletid når eleverne er trætte og ukoncentrerede. Vi vil derfor opfordre folketinget til at køreuddannelsen sidestilles med ungdomsuddannelserne i forhold til prioriteringen af de unges tid.

Vi ved, at I er under nøje kontrol for elevernes fravær og årsagerne hertil, og derfor har vi, som kollegaer inden for undervisning af unge, en fælles interesse i at finde en ordning som vi kan præsentere for folketinget, og som alle kan leve med.

En løsning kunne være et fælles skemalagt fag f.eks. "trafik og etik" på 8 timer på et skoleår. Her kunne kørelærere, politiet og andre på skift holde fælles indlæg omkring holdninger og etik. Sammen med dette får eleverne et klippekort på 12 lektioner som de kan bruge på kørsel i dagtimerne uden at det belaster beregningen af fravær for hverken eleven eller jer. Vi sørger selvfølgelig for den fornødne godkendte dokumentation.

Vi håber derfor du har lyst til at mødes til en indledende snak om hvordan den nye løsning skal se ud og hvordan vi får startet en fælles udviklingsproces.

Vi glæder os til at høre fra jer.

Digitale læringsmidler:

Der er dele af køreuddannelsen der med fordel kan suppleres med nye digitale læringsmidler. Vi behandler disse muligheder i det efterfølgende kapitel "livslang læring"

Livslang læring:

Køreuddannelsen er en af de få uddannelser i vores samfund, hvor der ikke er nogen form for opfølgning igennem livet. Vi ved, at vi kun har set begyndelsen på den teknologiske udvikling med førerløse og selvkørende biler, intelligente systemer til styring af trafikken osv. Denne udvikling bliver, i kombination med den stadig stigende trafik-intensitet, en rigtigt stor udfordring for mange bilister i de kommende år.

Løsningen har indtil været kampagner i medierne rettet mod bilisterne, større bøder og masser af fotovogne, men vi må erkende at der skal mere til. Eller skal vi acceptere at 200 eller flere af vores medborgere skal lade livet i trafikken pr. år fordi vi måske bare har vænnet os til at det er normalt?

Var en flytype eller en fødevarer skyld i det samme antal dødsfald, ville vi med samme gribe ind med drastiske sanktioner. Med ikke med bilisterne – det syntes vi er tankevækkende.

I kørelærerforeningen mener vi at en af de nødvendige veje vi må gå, er at sikre en egentlig efteruddannelse af alle bilister gennem hele livet.

Vi har naturligvis fulgt interesseret med i debatten om ældres lægeerklæring og dens afskaffelse. Vores holdning er, den vigtigste egenskab for bilisterne er, at man kører sikkert og hensynsfuldt i trafikken, passer på sig selv og sine medtrafikanter. Den egenskab har umiddelbart ikke noget med alder at gøre. Selvfølgelig skal man være fysisk i stand til det, men man mister jo ikke evnen fra den ene dag til den anden.

Derfor er der megen fornuft i at afskaffelsen af det obligatoriske lægecheck til ældre alene er baseret på alder. Til gengæld vil vi arbejde for at bilisterne efteruddannes systematisk gennem hele livet. Vi oplever alt for mange bilister der ikke er opmærksomme på nye skilte eller nye regler som jo løbende kommer undervejs.

I de sidste år har vi set en stigning i ulykker med ældre der undervurderer kraften i el-cykler. Det forekommer helt unødvendigt, for det vil være meget enkelt at lave kurser på de køretekniske anlæg, så ældre lærer at håndtere de nye muligheder. Men hvem er det lige der har bolden før det sker? Her mener vi at den tværfaglige gruppe under Færdselsstyrelsen kunne spille en afgørende rolle.

Bilisterne har desuden en tendens til at udvikle en række vaner med årene som bør "trimmes" en gang i mellem. I kombination med dette, sker der en stor teknologisk udvikling i bilernes sikkerhedsudstyr som jo af gode grunde er vanskelige at øve sig på ude i trafikken. Mange biler har i dag nødbremsesystemer men meget meget få bilister aner hvordan deres bil vil reagere i en nødsituation.

Vi har i den forbindelse forfattet et brev henvendt til de danske bilimportører:

Til de danske bilimportører.

Kørelærerforeningen er en ny forening af kørelærere i Danmark, og vi vil gerne bidrage til at sætte nye standarder for trafikikkerhed og bilisternes adfærd.

I den forbindelse er det vores erfaring, at mange erfarne bilister er usikre på deres nye sikkerhedsudstyr, herunder hvordan de automatiske nødbremser virker i praksis.

Vi mener der er et overset behov for efteruddannelse af selv erfarne billister og vi vil derfor gerne invitere jer til et officielt samarbejde, hvor vi sammen giver erfarne bilister mulighed for at prøve sikkerhedsudstyret af på de lukkede køreanlæg rundt omkring i landet.

Vi forestiller os et eventformat hvor de lokale bilforhandlere møder op med demobiler som billisterne kan prøve på et lukket område, og for et beskedent beløb kan bilisterne afprøve deres egne bilers nødsystemer på de lukkede anlæg.

Vi vil som kørelærere være til stede, give instruktioner, gode råd til en mere sikker kørsel og til en mere positiv og konstruktiv adfærd i trafikken. Det vil modvirke den stigende tendens til aggressiv adfærd som vi ser i trafikken.

Vi tænker ligeledes at mange bilers inforskærme hvor der popper sms'er og mails op hele tiden er et emne som selv erfarne billister bør forholde sig til.

Vi ved at manglende opmærksomhed er årsag til en meget stor del af dødsulykkerne, så vi synes at der er brug for at vi står sammen om at ændre billisterne adfærd og holdning i trafikken i positiv retning.

Vi håber i vil deltage i løsningen af denne vigtige opgave og ser frem til at drøfte detaljerne med jer.

Med venlig hilsen.....

Aggressive bilister:

I de senere år er der også sket en øgning af de bilister der har en aggressiv adfærd. Det øgede stressniveau i samfundet, tættere trafik og en mere egoistisk tilgang til hvad "jeg" har ret til, medfører en mindre tolerance imellem bilisterne. Vi kørelærere mærker det tydeligt i andre bilisters stadig mindre tolerance over for vores skolevogne.

Vores holdning er således at der skal ske en løbende træning af den enkelte bilists evner gennem livet, men der skal også ske en bearbejdning af bilisterne holdning og adfærd over for hinanden. I den forbindelse kan vi måske bruge noget af det indhold som skal udvikles til brug for påvirkning af de unges adfærd. Den træning vil give den enkelte billist en klar indikation af hvornår det er på tide at lægge kørslen på hylden.

Efteruddannelsen i praksis:

Løsningen kan være at udvikle en livslang personlig trafikprofil hvor en digital trafikskole kombineres med muligheden for praktiske prøver på de køretekniske anlæg. Systemet kan finansieres ved at der via ejer afgiften betales f.eks. kr. 30,- pr. bil pr. år. Med 2,5 millioner biler vil det give 70 millioner om året. Det beløb skal være til rådighed for det tværfaglige udvalg under færdelsstyrelsen til udvikling af fælles normer og formater for uddannelsen.

Der kan uden tvivl udvikles en række nye digitale værktøjer. Spil, Virtual reality osv. I mange andre sammenhænge, f.eks. flytræning, bruges avancerede simulatorer og de kan sagtens overføres til træning af erfarne bilisters overblik og reaktionsevne. Der findes allerede mange avancerede bilspil der kan tages udgangspunkt i og med Danmarks styrkeposition inden for udviklingen af digitale spil ligger her måske en stor eksportmulighed.

Også de unge tager jo livtag med teknologiske læremidler og netop muligheden for tilpasning af de digitale spil til den enkelte unges behov og relevante læringsformat, er en mulighed der skal udvikles.

Det bliver ikke nogen nem opgave, og den løses ikke på en weekend eller to, og det er klart en opgave som kørelærerne ikke alene kan drive og finansiere, men som skal drives i et netværk af de mange interessenter der har med bilisterne uddannelse at gøre. Og vi skal jo starte et sted, så lad os komme i gang.

Kørekort til alle

I Kørelærerforeningen ved vi hvad mobilitet betyder for borgerne. Det er fra den unge der med stor begejstring skal ud og nyde sin nye frihed til den ældre mand der betragter sig selv som en stækket fugl fra den dag han ikke længere kan køre bil. Alle borgere har brug for et kørekort!

I deres dagligdag møder kørelærerne rigtig mange elever der egentlig ikke er klar til at påbegynde en køreuddannelse. Det kan være unge med personlige, økonomiske og sociale problemer til indvandrere der ikke forstår den danske trafikultur og som har umådeligt svært ved at tage et kørekort på de nuværende præmisser, hvis det da overhovedet kan lade sig gøre.

Ud over den personlige frihed, vil en kørekort gøre vejen til job og integration meget lettere for rigtig mange borgere med sociale udfordringer, flygtninge og indvandrede. Samtidig vil et kørekort, bogstaveligt talt, kunne få en stor gruppe af mennesker ud i samfundet hvor de i praksis og på egen krop kan lære hvordan altid fungerer her hos os.

Vi ved, at transportbranchen mangler arbejdskraft og at plejeområdet mangler flere varme hænder. Vi tror der er mange varme hænder, der blot mangler en mobilitet for at kunne håndtere nye jobfunktioner.

Disse grupper af borgere passer bare ikke ind i de nuværende detaljerede regler for køreuddannelsen og lektionsplanerne. Man kan vel med en vis ret sige, at de også er blandt ofrene for at kørelærerbranchen har ønsket sig stadig mere detaljerede regler og mere kontrol i det sidste årti.

Så er der en direkte sammenhæng mellem adgangen til kørekort og integration og demokratisk samfundsforståelse? – vi tror det.

Kørelærerforeningen foreslår derfor at den nye tværfaglige arbejdsgruppe, også skal afdække det reelle behov, samt udvikle nye metoder til at give alle de nødvendige kompetencer så de kan få kørekort.

Vi ønsker et udviklingsprojekt der skal se på de kompetencer som borgerne skal have inden de kan starte på en køreuddannelse. Vi forestiller os at mange uddannelsesinstitutioner og professionshøjskoler kan bidrage og måske nogle forskere fra universiteterne. Vi har talt med Kommunernes Landsforening og deres umiddelbare melding er at de finder et sådant projekt meget interessant og gerne vil finde nogle kommuner der vil være med.

Vi ønsker et udviklingsprojekt hvor de nuværende rammer sættes ud af kraft, så der er frie rammer til at vi kan eksperimentere os frem til nye og bedre læringsformer og pædagogiske metoder. Derved får vi lettere køreuddannelsen ud til alle.

Det kan være de køretekniske anlæg skal ombygges så der kan trænes i mere realistiske situationer, måske skal vi bruge de tidligere nævnte simulatorer som i computer spil kan starte med enkle trafik situationer og gradvis øge kompleksiteten af veje mv. og måske skal teoriundervisningen integreres i den almindelige dansk undervisning. Vi bør også kigge på de mange borgere, der fra tidligere oplevelser i deres liv, har et belastet forhold til politiet og andre offentlige myndigheder.

Et hurtigt kig på Integrationsministeriets hjemmeside viser f.eks. denne pulje

Gend melding - Pulje til etablering af lokale virksomhedsnetværk og tværkommunale samarbejder

Indsatsen har til formål at støtte kommunerne med at omstille deres integrationsindsats, så den får et stærkere beskæftigelsesfokus med henblik på, at langt flere flygtninge deltager aktivt på arbejdsmarkedet.

Indsatsen har to hovedformål, dels at støtte etableringen af lokale virksomhedsnetværk, med henblik på at sikre en tæt dialog mellem kommuner og virksomheder, dels at støtte etableringen af strukturerede tværkommunale samarbejder, så match mellem flygtninge og virksomheder ikke begrænses af kommunegrænserne.

Gennem støtte til etablering af lokale virksomhedsnetværk skal der sikres en tættere dialog og samarbejde mellem kommunen og virksomhederne, så der hurtigt og effektivt kan identificeres potentielle arbejdspladser og sikres de gode match mellem virksomheder og flygtninge. På sigt skal netværkene medvirke til, at kommunerne har adgang til det nødvendige antal pladser på virksomhederne til den virksomhedsrettede indsats og samtidig sikre, at virksomhedernes behov for arbejdskraft imødekommes.

Ved at støtte etablering af et tværkommunalt samarbejde tilbydes en indgang, så dialogen med virksomheden sker via et samarbejde på tværs af flere kommuner. Det kan f.eks. enten være udpegning af ét jobcenter som indgangen for virksomhederne, hvis dette ikke allerede er tilfældet i dag, eller kvalificering og optimering af eksisterende tværkommunale samarbejdsformer

Der er i denne pulje afsat 3,5 mio. kr.

Ansøgerkreds:

Puljen kan søges af kommuner.

Vi ønsker at høre transportudvalgets holdning til vores tanker i denne sammenhæng, samt om I ser muligheder for at I som politiske udvalg kan være med til at fremme en tværgående indsats. I kender måske også andre puljer der kunne komme i spil inden for det ministerium som I arbejder under.

I Kørelærerforeningen har vi selv kompetencer til at skrive ansøgningerne og vi påtager os gerne rollen som den udførende og administrative tovholder på projekterne.