

# Køreundervisning i Danmark - praktiske erfaringer

---

## *Indledning og baggrund*

Den danske køreuddannelse blev ændret i oktober 1986, hvor en ny, omfattende standardisering af uddannelsen blev en realitet. Fra Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (RfT's) side blev der igangsat en effektivitetvurdering, hvis formål det var dels at belyse køreuddannelsens virkning på uheldsudviklingen, dels at afdække køreskoleelevernes erfaringer de første år som bilist.

Som tiden med den ændrede uddannelsesordning er gået, har der imidlertid vist sig flere eksempler på, at uddannelsessystemet ikke har levet op til sine målsætninger af forskellige, ofte konkurrencemæssige årsager. I denne sammenhæng har resultaterne fra ovennævnte effektivitetvurdering ikke været anvendelige, hvorfor Trafikministeriet bad RfT om at foretage en undersøgelse, der skulle belyse, hvorledes køreskolerne reelt fungerer.

## *Formål*

Nærværende paper beskriver i forkortet form en undersøgelse af, hvordan køreuddannelsen foregår i Danmark. Undersøgelsen er gennemført ved hjælp af 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.

Formålet med projektet er at afdække kørelærernes betingelser for at følge undervisningsplanen samt de forhold ved undervisningsplanen, som af forskellige årsager har en tendens til at blive forbigået. Projektets mere konkrete arbejdsopgørelser lyder således:

- 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 og/eller af profithensyn?
- Hvilke idéer til løsninger på problemerne kan findes?

## *Metode*

Der blev afholdt en konference med 46 kørelærere fra hele landet med ovennævnte problemstillinger i fokus. Der var sørget for en rimelig fordeling af kørelærere, som havde påbegyndt deres arbejde som kørelærere under hhv. den gamle og den nuværende køreuddannelsesord-

ning. Endvidere var der også taget hensyn til, om man kom fra større køreskoler eller enmandskøreskoler.

Under konferencen blev der arbejdet i grupper, som skulle bestå af kørelærere samt en enkelt referent fra RfT. Referenten sad inde med en liste over de emner, som man fra RfT's side ønskede diskuteret igennem, og sørgede desuden for, at samtlige gruppediskussioner blev optaget på bånd.

Via kvalitative gruppediskussioner fik man indblik i en række forhold i køreuddannelsen. Manøvrebaserne, den teoretiske undervisning, den praktiske undervisning, koblingen mellem teori og praksis samt de køretekniske kurser blev diskuteret i løbet af fem sessioner af 1½-2 timers varighed. Mere overordnede løsningsforslag blev også inddraget i diskussionerne.

Bearbejdningen af konferencematerialet foregik ved, at der blev udarbejdet båndudskrifter, ved hjælp af hvilke omfattende referater blev skrevet. Disse referater blev sendt til de deltagende kørelærere for at sikre en korrekt forståelse af indholdet i diskussionerne. Efter kørelærernes godkendelse blev indholdet i referaterne diskuteret og fortolket af RfT. Denne fortolkning er RfT's alene, eftersom kørelærerne ikke havde indflydelse herpå.

# Gruppediskussionernes indhold

---

I det følgende præsenteres de centrale aspekter fra diskussionerne af konferencens emneområder: Manøvrebanelen, teoriundervisningen, den praktiske undervisning, de køretekniske kurser og endelig de mere generelle problemer ved køreuddannelsen og undervisningsplanen.

## *Manøvrebaneundervisningen*

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, hvor den generelle tendens blandt de tilstedeværende var at bruge ca. 2-4 timer dér. Et væsentligt problem er dog, at en del elever får alt for kort tid på banen; helt ned til 20 minutter 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 på en gang, da det af praktiske årsager kan være vanskeligt at få eleven med på bane flere gange, som undervisningsplanen foreskriver det. At køre det hele igennem i et stræk kunne give problemer med træthed hos eleverne. Desuden blev rækkefølgen af øvelserne i nogle tilfælde kritiseret, og der efterlystes større grad af fleksibilitet i undervisningsplanen mht. selv at måtte tilpasse forløbet til den enkelte elev.

Mht. løsninger på problemerne i forbindelse med manøvrebanelen 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 manøvrebaneøvelserne, da de herigennem i højere grad vil kunne forstå, at det er penge godt givet ud. Endelig bør kørelærerne i større udstrækning forberedes på de særlige krav, der stilles, når man skal instruere elever på manøvrebanelen.

## *Den teoretiske undervisning*

I Kørekortbekendtgørelsen fastslås det, at den teoretiske og den praktiske undervisning skal følge undervisningsplanens afsnitsopdeling og skal samordnes, således at eleven så vidt muligt modtager den teoretiske undervisning i et emne kort forud for den praktiske undervisning i samme emne. 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 i stedet kan vælge at finde en anden køreskole, hvor de kan starte med det samme. I nogle køreskoler praktiseres da også "karruselteori", 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 bl.a., at det - både i små og store køreskoler - ofte er forskellige lære-

re, der underviser eleven i teori og praksis, hvilket kan gøre det vanskeligt at sammenholde elevens fremskridt i teori og praksis.

Andre forhold, der vanskeliggør koordineringen, er elevens fravær fra én eller flere lektioner, og at eleverne gør fremskridt med meget forskellig hast ved den praktiske kørsel. Desuden ligger meget teoristof i undervisningsplanen, **før** eleven kommer ud at køre i den rigtige trafik. Når man så er nået til kørsel på almindelig vej, 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 tage hensyn til den enkelte elevs særlige problemer.

### ***Den praktiske undervisning***

I de store byer kan det være svært at finde tilstrækkelig ukomplicerede strækninger til de første køretimer i nærheden af køreskolen. Omvendt kan kørelærere på landet have problemer med at finde tilstrækkelig kompliceret bytrafik, hvor eleverne kan øve sig. Dette problem 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 minimumstimeantal blev foreslået.

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

### ***Køretekniske kurser***

Kørelærerne havde generelt en positiv holdning til det køretekniske kursus. Der blev af hovedparten af konferencens deltagere givet udtryk for, at kurset lægges ret sent i køreuddannelsesforløbet, men det sker stadigvæk, at nogle elever sendes for tidligt på køreteknisk kursus. Problemet synes dog ikke 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. For mange elever ad gangen nedsætter undervisningstiden for den enkelte, hvilket er problematisk. Desuden syntes der at være problemer med at overholde rækkefølgen af øvelserne: Der var set eksempler på, at nogle kørelærere lod eleverne køre på glatbane før den tørre bane, hvilket er pædagogisk uhensigtsmæssigt, idet eleven således gør fra noget svært (den glatte bane) til noget lettere (den tørre bane).

Hvad de specifikke problemer for de køretekniske kurser angår, var der generelt stemning for at undgå, at kurset bliver lagt for tidligt i elevens køreuddannelse. Eleverne får et ringere udbytte, hvis de ikke mestrer almindelig styring, gearskifte og de basale manøvrer. Der efterlystes endvidere 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 endelig opfølges af eleverne, når disse har fået kørekort. Der var ikke enighed om hvornår og hvordan. Det blev sluttelig foreslået, at eleverne får lejlighed til også at prøve biler med ABS-bremser på det køretekniske anlæg.

### ***Generelle problemstillinger***

De fleste af de tilstedeværende kørelærere var som udgangspunkt positive over for 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, hvorfor man i højere grad ønskede præciseret, hvilke regler der skal følges. Mange ønskede desuden bedre kontrol med undervisningen for at komme regulære overtrædelser af undervisningsplanen til livs.

Den praktiske prøve 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 praktiske prøver var blandt forslagene. Hvad teoriprøverne angår, blev disse kritiseret for at være så specielt formulerede, at meget teoriundervisning bliver brugt på at lære eleverne sprogbugen.

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, som evt. kunne udbydes til allerede uddannede kørelærere. Også mere specifikt skulle der gives bedre forudsætninger for at undervise på manøvrebanen og på køreteknisk anlæg. Man ønskede også bedre og mere efteruddannelse til kørelærere og til de prøvesagkyndige, som evt. kunne deltage i fælles kurser. Muligheden af offentlige kørelærerskoler vandt en del tilslutning, men ligger, som det ser ud nu, langt ude i fremtiden ikke mindst, fordi hovedparten af kørelærere ønsker at forblive selvstændige.

En væsentlig faktor er det, at kunderne, hvorunder skal forstås 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. via informationsbrochurer, TV-spots, videofilm eller lignende. Men også en bredere holdningspåvirkning blev efterlyst: Kørelærerne savnede mere opmærksomhed rettet imod færdselssikkerhedsspørgsmål hos børn, unge og deres forældre.

Det blev nævnt som en central løsningsmodel, at en prisnedsættelse på baggrund af f.eks. fjernelse af moms på køretimer, nedsættelse af afgiften på køreskolebilen eller statstilskud til uddannelsen kunne gøre det lettere at give eleven flere timer. Faste timepriser enten lokalt eller på landsplan blev også foreslået.

På konferencen blev der flere gange fokuseret på køreuddannelsens betydning som færdsels-sikkerhedsmæssig 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 såvel hos kunderne som hos myndighederne, og at mange andre måder at forbedre trafiksikkerheden på får meget mere bevågenhed og ros end den pædagogiske tilgang. For at lave om på dette måtte der finde en generel holdningsændring sted.

## Konklusion og anbefalinger

---

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

De pædagogiske principper, som fungerer som grundtanken i køreuddannelsen, bør der efter RfT's mening under alle omstændigheder fortsat værnes om. Det drejer sig om

1. at man såvel i det teoretiske som i det praktiske forløb gør 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 vægt på risikolæren, som RfT vurderer af større værdi for trafikikkerheden end f.eks. den udenadslære af færdselsregler, som var i højsædet under den gamle uddannelsesordning.

I 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 trafikikkerheden. Forskellige foranstaltninger kunne tænkes at bidrage til løsningen af de problemer, som blev ekspliciteret under konferencen. Der kan afslutningsvis peges på følgende områder:

Konkurrencen bør søgt dæmpet. Her kan der diskuteres midler som f.eks. faste timepriser og obligatorisk mindstetimetid for den praktiske undervisning. 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. At give kørelærerspiranterne SU kunne også være en måde at forbedre forholdene på. På længere sigt kunne man eventuelt overveje at oprette statslige kørelærerskoler. De prøvesagkyndiges uddannelse burde ligeledes 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. Færdselsstyrelsen har indkaldt til konference i efteråret 1997, hvor de videre perspektiver vil blive debatteret.

Endelig må man være opmærksom på, at køreuddannelsessystemet er komplekst, og dette har betydning, når man forsøger at forbedre det, hvor tingene på nuværende tidspunkt ikke virker. Nye krav vil formentlig medføre nye former for tilføjelse, 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.



## Referenceliste

---

Carstensen, Gitte & Christiansen, Irene: Køreundervisning i Danmark - praktiske erfaringer. Rapport 1/1997. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.

Carstensen, Gitte & Christiansen, Irene: Dumpeprocenter i de københavnske køreskoler fra juli 1991 til juni 1992. Arbejdsrapport 9/95. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning.