

Vi nåede desværre ikke Færdselssikkerhedskommissionens mål om højst 120 trafikdræbte i 2020 men der er nu en ny målsætning, der gælder frem til 2030.

Køretekniske Anlæg i Danmark har den opfattelse, at de køretekniske anlæg i trafikikkerhedsmæssig sammenhæng kan udnyttes langt bedre end de bliver på nuværende tidspunkt. Dermed kan de køretekniske anlæg blive en vigtigere del, end de allerede er i samarbejdet om, at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken fremadrettet.

Trafikrealistiske situationer indlært i simulerede omgivelser, som der foregår på de køretekniske anlæg vinder frem i andre lande og der følger tryghed og sikkerhed med, når der undervises i simulerede omgivelser før de kommende trafikanter skal ud i den virkelige trafik. De er dermed bedre forberedte og samtidig er de til mindre ulempe for trafikafviklingen.

På en lang række punkter er det muligt, at forbedre undervisningen af kommende trafikanter, idet rigtig meget af indholdet i den undervisning der foregår på nuværende tidspunkt ikke i nødvendigt omfang er tilpasset moderne køretøjer og moderne trafiksituationer.

Derfor Køretekniske Anlæg i Danmark udarbejder en trafikikker og samfundsøkonomisk målsætning for hvordan de køretekniske anlæg bliver Fremtidens Kompetencecentre for trafikikkerhed.

Den indeholder nytænkning på mange områder til gavn for både trafikikkerheden og branchen. Samtidig er der samfundsøkonomiske fordele i målsætningen. Helt tilbage i 2008 beregnede et forsikringsselskab, at alene antallet af ungelykkere kunne spare samfundet for mere end 2 milliarder kroner årligt.

Foreningen går også ind for benyttelse af simulatorer i fremtiden og derfor indgår vi blandt andet i et samarbejde om at sikre praksisrelevans af en udviklet køreevnesimulator på OUH og SDU.

Med venlig hilsen

Michael Lønbæk
Foreningen af Køretekniske Anlæg i Danmark
www.ktadk.dk
michael@ktadk.dk
+45 4074 7722

De Køretekniske Anlæg i Danmark skal være fremtidens

Kompetence Centre for Trafiksikkerhed

Strategi og indsatsområder i prioriteret rækkefølge:

- 1. Revideret og tilpasset indhold for kursus 1 for bedre indsigt og bedre uddannelse.**
- 2. Kursus 2 med tilpasset og relevant indhold for bedre indsigt og bedre uddannelse.**
- 3. Instruktøruddannelse for instruktører på de køretekniske anlæg.**
- 4. Indsigtsområder for bedre indsigt og risikoforståelse.**
- 5. Hastighedsmåling og reaktionsudstyr for bedre indsigt og risikoforståelse.**
- 6. Køretekniske Klubber for adfærdsændring og holdningsbearbejdelse.**
- 7. Ældrekurser.**
- 8. Efteruddannelseskurser.**
- 9. Testcenter i simulator for patienter i visse sygdomsforløb.**
- 10. Teoriprøver i simulator på køreteknisk anlæg.**
- 11. Køreprøver på køreteknisk anlæg.**
- 12. Personligheds/adfærds profiler for bedre og mere individtilpasset undervisning.**
- 13. Drift og undervisning af/på manøvrebanerne med under KTADK.**
- 14. Mørkekørselskurser i simulator for bedre indsigt og risikoforståelse.**

Indholdet tilpasses løbende behovet.

1. Revideret og tilpasset indhold for kursus 1 for bedre indsigt og bedre uddannelse

Begrundelse:

Alt for mange af øvelserne i det nuværende afsnit 9 er ikke relevante og tidssvarende i forhold til ny viden og moderne biler.

Vi bør arbejde for langt mere indsigt og forståelse frem for den mængdetræning der foregår og som ikke er tilstrækkelig god. Mere indsigt omkring hastighed – tid og afstand er meget vigtig i forhold til trafiksikkerhed.

Beskrivelse:

Udskridningsøvelse ved brug af håndbremsen bør bortfalde fordi moderne biler skrider ikke ud med bagenden, men er tilsigtet til at skride ud over forenden for bedre assistance af ESP systemet.

Værdien af øvelsen om katastrofebremning på uens vejgreb kan diskuteres og bør være frivillig i programmet.

Undvigeøvelse uden bremsning er urealistisk i forhold til moderne biler med ABS bremses og ESP assistance og bør også være frivillig. I en kritisk situation er det altid vigtigt, at få hastigheden ned hurtigst muligt med det formål at undgå ulykke eller opnå at hastigheden er mindst mulig hvis sammenstød ikke kan undgås.

Der bør kun være 2 kurver ved kørsel i glatsving for bedre indsigt i centrifugalkraftens påvirkning og der vil med fordel kunne indføres en bremseundvige øvelse i svinget.

Der bør tilføjes 1 ekstra lektion i teoretisk indsigt, hvor der på de køretekniske anlæg undervises i moderne førerassistentsystemer og lektionen bør gennemgås umiddelbart inden kurset samme dag.

De 2 lektioner der i forvejen undervises i omkring køretekniske forhold bør revurderes og foregå på KTA umiddelbart inden kursus og på samme dag.

Der bør indføres uopmærksomhedsøvelser. Der kan være tale om helt simple øvelser og situationer der distraherer eleverne.

Der bør indføres reaktionsøvelser for bedre indsigt i tid og afstand og betydningen i kritiske situationer. Se punkt 5

Der bør indføres hastighedsvisning i øvelserne for bedre indsigt og forståelse af øvelserne. Hastighed og afstand er meget vigtige faktorer i forbindelse med trafiksikkerhed. Se punkt 5

Samarbejdspartnere:

Rådet for sikker Trafik - Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - Odense Universitets Hospital (Ulykke Analyse Gruppen) – Mærsk Mc-Kinney Møller Institutet (Odense Universitet) Vejdirektoratet med flere.

2. Kursus 2 med tilpasset og relevant indhold for bedre indsigt og bedre uddannelse

Begrundelse:

Mange års arbejde og erfaring fra både ind – og udland viser, at et kursus med et relevant og tilpasset indhold når de unge har fået kørekort og opnået lidt erfaring er i stand til, på en virkelig god og effektiv måde, at ændre de unges deres adfærd og holdning i trafikken. Det giver et langt bedre udbytte at øvelserne når de unge har opnået lidt erfaring og kan gå i dialog med underviserne om de trafiksituationer der kan opstå og kurset kan med stor fordel indarbejdes sammen med forsøgsordningen om kørekort til 17-årige.

Beskrivelse:

Bestyrelsen definerer forslag til konkret indhold til et adfældsregulerende og holdningsbearbejdende kursus i samarbejde med relevante samarbejdspartnere.

Øvelserne tager udgangspunkt i afprøvede øvelser i Respekt for Fart – Fart med Fornuft – Køretekniske Klubber samt andre gode trafiksikkehedskurser. Øvelserne skal endeligt tilpasses øvelserne i det nye afsnit 9, når det foreligger og bør til enhver tid tilpasses og fornyes.

Der afvikles nogle forsøg på Køreteknisk Anlæg Randers og Fredericia i samarbejde med relevante samarbejdspartnere. Forsøget kan dokumentere behovet for dette tiltag og der kan udføres dansk forskning på området i samarbejde med Ulykkes Analyse Gruppen på Odense Universitets Hospital.

Kursus 2 som vi gerne vil opnå kan måske med fordel "sammensmeltes" med de Køretekniske Klubber, som vi også gerne vil opnå indført for de unge – især de særligt risikovillige unge. Se punkt 6 hvor også "sikkerpå4hjul" omtales.

Samarbejdspartnere:

Rådet for Sikker Trafik – Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - Respekt for Fart – Fart med Fornuft – Køretekniske Klubber - Odense Universitets Hospital - (Ulykkes Analyse Gruppen) – Mærsk Mc-Kinney Møller Institutet (Odense Universitet) – Trafik- og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) – Vejdirektoratet - Trafikpolitiske ordførere med flere.

3. Instruktøruddannelse for instruktører på de køretekniske anlæg

Begrundelse:

Der vil blive mangel på kvalificerede instruktører på de køretekniske anlæg i nærmeste fremtid, ikke alene på grund af den naturlige afgang blandt de nuværende kørelærere/instruktører, men også fordi der uddannes langt færre nye kørelærere/instruktører efter indførelse af skærpede krav til ansøgere og uddannelse til kommende kørelærere/instruktører.

Bestyrelsen foreslår, at andre end kørelærere kan gennemgå en instruktøruddannelse og dermed undervise i køretekniske forhold på de køretekniske anlæg.

Kompetente og kvalificerede instruktører er meget vigtige i arbejdet med, at nedbringe antallet af dræbte og tilskadede i trafikken.

Beskrivelse:

Bestyrelsen revurderer indholdet i det forslag til program og indhold i instruktøruddannelsen som vi tidligere har sendt til Trafikstyrelsen (nu Færdselsstyrelsen)

Fremtidens kompetente instruktører skal kunne indgå i alle uddannelser på de køretekniske anlæg (kompetencecentre)

Fremtidens kompetente instruktører bør kunne uddannes til at undervise på de køretekniske anlæg uanset de er kørelærere eller har en anden relevant baggrund for instruktøruddannelsen. Det bør være gældende for alle kategorier.

Faste undervisningsprogrammer for instruktørerne sikrer en ensartethed i undervisningen på de køretekniske anlæg og er samtidig en kvalitetssikring (ISO norm) vil forbedre undervisningen på flere punkter.

Faste kegleopstillinger som sikrer ensartethed og kvalitetssikring i undervisningen og sikrer samtidig, at instruktørerne ikke nødvendigvis skal opholde sig på banerne, med risiko for påkørsler og andre uheld. Det vil forbedre undervisningen på mange punkter

Samarbejdspartnere:

Dansk Kørelærer Union – Dansk Køreskole Forening – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - FDM – Trafik- og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) – Trafikpolitiske ordførere med flere.

4. Indsigtsområder for bedre indsigt og risikoforståelse

Begrundelse:

De unge nye trafikanter har ofte vanskeligt ved at forholde sig til teori alene og derfor vil det give rigtig god mening at supplere det med praktiske demonstrationer. Vi har set gennem flere år i andre lande at det har en god effekt. Indsigtsområder har også været afprøvet herhjemme med gode erfaringer og vil kunne anvendes til, at give indsigt i mange andre forbindelser, end til kørekortaspiranter – for eksempel skoler og virksomheder og lignende til uddannelse og efteruddannelse.

Beskrivelse:

Områderne skal opfylde nogle minimumskrav (ISO norm) til udstyr f.eks.
Simulatorer (forskellige typer)
Væltedatorer
Selesimulatorer
Crashsimulatorer
Vægte (hvad vejer en mobiltelefon med 80 km/t?)

Andet relevant udstyr (som vi har set i f.eks. Finland, Sverige, Norge Tyskland) og som kan udvikles efter behov til at give indsigt og forståelse af de kræfter vi påvirkes af når vi færdes i trafikken.

Samarbejdspartnere:

Rådet for Sikker Trafik – Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - FDM – EG-DRIVE - Forsikringsselskaberne – Bilimportører/bilforhandlerne - Trafik – og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) med flere.

5. Hastighedsmåling og reaktionsudstyr for bedre indsigt og risikoforståelse

Begrundelse:

Hastighedsmåling og reaktionsudstyret sikrer bedre og mere ensartet (ISO norm) undervisning og giver bedre indsigt i hastighed, tid, afstand og reaktion som er nogle vigtige faktorer i trafikken og som er afgørende og medvirkende faktorer i forbindelse med ulykker.

Vi kender konsekvensen af blot en ganske lille forøgelse af hastigheden og vigtigheden af, at eleverne får den helt rigtige oplevelse er meget vigtig. Selv en dygtig instruktørs øjemål er ikke godt nok til formålet og derfor er hastighedsmåling i øvelserne nødvendig.

Samtidig er det oftest meget vanskeligt, at være troværdig nok omkring hastigheden over for de unge idet – især unge mænd – tror, at de sagtens kan køre med højere hastighed. Derfor er effekten af, at kunne dokumentere den helt præcise hastighed vigtig. Det kan vi med det rette udstyr, både vise og bevise.

Gennem forsøg har det vist sig, at opfattelse og reaktion er meget vigtigt at undervise i samt, at det har stor betydning hvor stor reaktionstiden er i forskellige situationer. Vi har ikke alle den samme reaktionsevne viser forsøgene og det er derfor vigtigt, at have godt kendskab til sig selv og egne evner.

Beskrivelse:

Der bør være beskrevet nogle minimumskrav til udstyrets kvalitet.

Det skal kunne måle hastigheden helt præcist, samt lige nøjagtigt der hvor øvelserne foregår (ikke et par meter før eller efter) for ellers går vi igen på kompromis med præcisionen og effekten af øvelserne. Det er vigtigt, at kunne vise og dokumentere den helt korrekte hastighed over for de unge.

Udstyret bør kunne vise det vi kalder kollisionshastighed. Vi kender vist alle 10=44 som (lidt upræcist) viser forskellen på bremselængden selv ved en lille hastighedsforøgelse. Det vil have stor betydning for indsigten, at eleverne kan se med hvilken hastighed de rammer noget eller nogen hvis de ikke når at standse.

Udstyret bør kunne vise reaktionssignaler som de unge skal opfatte og reagere på i forhold til nærmere beskrevne øvelser for eksempel bremseundvige manøvre. Der har flere steder været afholdt forsøg med automatiske kegler (vandsøjler) som også bør kunne opfylde kravene til reaktionssignaler, såfremt de er præcise og hurtige nok.

Helt ideelt vil være, at systemet også viser og dokumenterer både reaktionstid og reaktionslængde samt bremselængde. Det er rent teknisk muligt, men kun afprøvet i begrænset omfang.

Samarbejdspartnere:

ITS Teknik – EG DRIVE – Trafik – og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) – Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening med flere.

6. Køretekniske Klubber for adfærdsændring og holdningsbearbejdelse

Begrundelse:

Der sker stadig for mange ulykker med dræbte og tilskadekomne i trafikken blandt de unge nyuddannede.

De unge har behov for bedre uddannelse gennem indsigt og forståelse.

Det er meget vigtigt også, at forsøge at påvirke de mest risikovillige unge til bedre holdning og adfærd i trafikken gennem gentagne kurser og forsøg i Roskilde og Vejle (forsøgsvis også Padborg og Vandel) har gennem mange år vist at disse klubber har stor betydning for trafiksikkerheden blandt de unge.

Beskrivelse:

Køretekniske Klubber er for de få unge i risikogruppen 18 – 25 år der ikke kan nå gennem den almindelige undervisning og holdningsbearbejdelse samt adfærdspåvirkning, men har behov for gentagelse.

De Køretekniske Klubber er ikke kun undervisning i køreteknik, men også adfærdsregulerende for de særlig risikovillige unge mellem 18 – 25 år der har brug for løbende holdningsbearbejdelse gennem dialog og foredrag.

Tanken er at landets kommuner er samarbejdspartnere og sørger for den nødvendige økonomi til at afholde 10-12 kursusdage om året. Der er tidligere udsendt beskrivelse med budgetforslag til alle kommuner fra KTADK.

Vi kunne forsøge igen eventuelt med hjælp fra specialkonsulent Jens Wormstrup, som har den nødvendige indsigt i de unges behov og kender kommunernes arbejdsmåde godt.

Forebyggelse vil altid være billigere end helbredelse, men det er særdeles vanskeligt at overbevise kommunerne om.

Køretekniske Klubber er for kommunerne en særdeles billig måde, at forebygge ulykker på og udover at spare penge opnås, at antallet af dræbte og til skadekomne i trafikken nedbringes.

Tanken med de Køretekniske Klubber er, at de unge udover faste kursusdage på de køretekniske anlæg også skal afholde 2-3 fællesarrangementer på Vandel Race Park (absolut foretrukket, men måske ikke længere en mulighed) – Padborg Park – Jyllands Ringen – Sjællands Ringen - Ring Djursland eller et lignende sted.

Køretekniske Klubber kan muligvis "sammensmeltes" med kursus 2 eller "sikkerpå4hjul"
"sikkerpå4hjul" er et planlagt tiltag for trafiksikkerheden blandt unge i bil og ligner i sin udbredelse
"sikkerpå2hjul"

Samarbejdspartnere:

Rådet for Sikker Trafik – Kommunerne – Forsikringsselskaberne – Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - Vandel Race Park – Padborg Park – Jyllands Ringen – Ring Djursland – Motorsportsklubber med flere.

7. Ældrekurser

Begrundelse:

Der vil i fremtiden være langt flere ældre og gamle i trafikken og dermed vil der opstå en ny risikogruppe som vi bør være meget opmærksomme på allerede nu i starten således vi i fællesskab kan forebygge flere ulykker med ældre og gamle.

Vi nærmer os 1.500.000 ældre over 65 år i trafikken og allerede nu er ca. hver 3. Bilist over 65 år

Alder er i sig selv ingen hindring, men forebyggelse vil altid være billigere end helbredelse.

Beskrivelse:

Forebyggende kurser i forhold til aldersbetingede udfordringer og den køretekniske del bør adskille sig markant fra tidligere afholdte kurser. Det handler ikke for ældre og gamle om at indøve færdigheder.

Mere indsigt og forståelse for f.eks. de nye førerassistentsystemer i moderne biler, samt de forhold der spiller ind når man bliver ældre i trafikken.

Sygdomme.

Nye færdselsregler.

Teori og praktik afholdes på KTA.

Kørsel i trafikken.

Kørsel og afprøvning i simulatorer.

Vi bør samarbejde tæt med Ældresagen om kurserne.

Samarbejdspartnere:

*Ældresagen – Rådet for Sikker Trafik – Dansk Kørelærer Union – - Forsikringsselskaberne – kommunerne med flere.
Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening -
Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening*

8. Efteruddannelseskurser

Begrundelse:

Det vil altid være billigere at forebygge end at helbrede og det giver derfor rigtig god mening at tilbyde efteruddannelseskurser både til private samt virksomheder og institutioner.

Beskrivelse:

Kurserne skal være individtilpassede og situationstilpassede kurser som henvender sig til både private samt institutioner og virksomheder.

Kurserne bør også være køretøjstilpassede for bedre udbytte af øvelser og andet indhold i kurserne.

Vi udvikler informationsmateriale der beskriver hvad vores anlæg kan tilbyde både sammen og hver for sig.

Bestyrelsen tænker droneoptagelser af øvelser og baner til anvendelse på vores fælles hjemmeside.

Der udarbejdes også en folder der beskriver de køretekniske anlæg.

Vi bør i fremtiden arbejde for at efteruddannelse af almindelige trafikkanter bliver obligatorisk med passende mellemrum.

Samarbejdspartnere:

Rådet for Sikker Trafik – Danske Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - Firmaer – Forsikringsselskaber – Institutioner – Bilklubber - Private med flere.

9. Testcenter i simulator for patienter i visse sygdomsforløb

Begrundelse:

Ifølge lægerne er der ofte behov for bedre muligheder for at bedømme og evaluere patienter i visse sygdomsforløb.

Der er ofte behov for en mere omfattende og mere præcis redegørelse for patienters enkelte behov for i bedre omfang, at kunne bedømme om patienterne er sikre nok i trafikken samt hvilke tiltag der vil være nødvendige for, at opnå den nødvendige sikkerhed i trafikken. Vejledende helbredstest på køretekniske anlæg vil være langt mere retningsgivende og vejledende end det er tilfældet med de nuværende vejledende helbredstests.

Beskrivelse:

Det er tanken at lægerne og sygehusene kan sende patienterne ud på de køretekniske anlæg, der opfylder de krav der bestemmes, for at gennemgå en tilpasset test i simulator.

Testen afholdes efter de vilkår og retningslinier, som sygehusene og lægerne bestemmer.

Ønsket er, at patienter efter blodpropper – hjerneblødninger – amputationer - epilepsi med videre kan testes og vejledes bedre end de kan i dag.

Den nuværende vejledende helbredstest vil også kunne forbedres betydeligt i simulator med det rette program.

Øvelser og indhold i tests i simulator bør udvikles i tæt samarbejde med de læger som har den nødvendige ekspertise til formålet.

Samarbejdspartnere:

Odense Universitets Hospital – Mærsk Mc – Kinney Møller Instituttet - Rådet for Sikker Trafik – Kommunerne – Trafik – og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) med flere.

10. Teoriprøver i simulator på køreteknisk anlæg

Begrundelse:

Teoriprøven i sin nuværende form er slet ikke tidssvarende nok og grundig nok til at afsløre om kommende trafikanter opfylder kravene til, at kunne færdes sikkert i trafikken.

Den nuværende teoriprøve er uegnet til kontrollerende prøver for de der skal bestå en teori og køreprøve som betingelse for at beholde kørekortet.

Hvis teoriprøven i simulator er udvidet i passende omfang vil en køreprøve kunne udelades med de fordel det medfører.

En udvidet teoriprøve i simulator vil samtidig kunne opfylde en del af kravene til køreprøven, idet prøven vil blive langt mere virkelig og realistisk end på stillestående billeder.

Man vil derfor bedre kunne afprøve, om eleverne har forstået indholdet af den undervisning de har gennemgået og samtidig kan der stilles langt flere og mere relevante spørgsmål til en teoriprøve i simulator.

Dermed kan køreprøven i sin nuværende form udelades og henlægges til de køretekniske anlæg i forbindelse med kursus 2. hvor bestemte øvelser og manøvre bør indgå og kontrolleres.

Beskrivelse:

Tanken er at teoriprøven udvides betydelig og afholdes i simulator (eventuelt flere delsimulatorer)

Det vil betyde i forhold til den nuværende teoriprøve, at aspiranterne ikke længere vil kunne lære spørgsmålene uden ad og bestå prøven uden samtidig at forstå hvordan man færdes risikobevist og korrekt i trafikken.

Med god tilrettelæggelse vil ventetidsproblemerne med prøver helt kunne undgås og prøven er egnet til alle kategorier og på alle sprog.

Derved sikrer man, at så mange som muligt får den bedste forståelse for reglerne og betydningen af, at tilpasse sig reglerne og opføre sig korrekt i forhold til trafiksikkerheden.

Alle vil kunne opleve sne – sol – regn – is – vind – mørke samt mere realistiske overhalingssituationer – fodgængere i fodgængerfelter – busser – udrykning – politiregulering – lyssignal ude af drift samt mange andre vigtig forhold.

Simulatorer på de køretekniske anlæg vil også kunne anvendes til "motoriktests" – "egnethedstest" og en slags "lægeerklæring" der er bedre end den man opnår efter nuværende regler.

Simulatorerne vil kunne anvendes til andre gode trafiksikkerhedsfremmende tiltag, f.eks. adfærdsprofiler og personlighedstests (rød-gul-grøn-blå personlighed. Se punkt 9

Samarbejdspartnere:

Trafik – og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) – Trafikpolitiske ordførere – Rådet for Sikker Trafik – Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening med flere.

11. Køreprøver på køreteknisk anlæg

Begrundelse:

Køreprøverne i deres nuværende form er slet ikke tidssvarende og retvisende nok samt afholdes hovedsagligt i byerne hvorfor næsten hele undervisningsforløbet i køreskolerne desværre også foregår i byerne for opnåelse af størst mulig beståelsesprocent i køreskolerne.

De alvorlig ulykker sker imidlertid uden for byerne og hvis køreprøverne flyttes til de køretekniske anlæg vil køretimerne i trafikken kunne foregå på de steder hvor det er mest hensigtsmæssigt for trafiksikkerheden.

Køreprøverne bedømmes alt for forskelligt på prøvestederne og derfor bliver undervisningen i forhold til den nuværende køreprøveform alt for prøveorienteret.

Det må være langt vigtigere for trafiksikkerheden, at opnå forståelighedsprocenter end beståelsesprocenter.

Beskrivelse:

Man kan med flere fordele afholde køreprøverne på de køretekniske anlæg i naturlig sammenhæng med det køretekniske kursus hvor alle elever alligevel er til stede.

Der vil f.eks. kunne afholdes flere prøver dagligt og der vil ikke opstå ventetidsproblemer som ellers er et kæmpeproblem mange steder.

Kvalitetssikringen vil kunne foretages af de samme prøvesagkyndige, som "kvalitetssikrer" efter de nuværende regler.

Øvelser der skal indgå i prøven kan være manøvreprøver og parkeringsøvelser samt forskellige og relevante bremse og undvigeøvelser.

Det vil sikre at eleverne er langt bedre forberedt, når de møder til undervisning på de køretekniske anlæg og sammen med en udvidet teoretisk prøve vil ikke være behov for yderligere køreprøve, idet alle eleverne er afprøvet og har vist nødvendig forståelse – holdning og adfærd, gennem kvalitetsundervisning i køreskolerne og gennem den udvidede teori prøve der aflægges før banepróven.

Kvaliteten af de obligatoriske køretimer i trafikken vil blive langt højere når der ikke skal undervises med det formål alene at bestå en i forvejen ikke særlig god køreprøve.

Samarbejdspartnere:

Trafik – og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) – Dansk Kørelærer Union - Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening – Rådet for Sikker Trafik med flere.

12. Adfærds og personlighedsprofiler for bedre og mere individtilpasset undervisning

Begrundelse:

Det vil være muligt, at tilrettelægge og tilpasse undervisningen og undervisningsforløbet langt bedre i forhold til den enkelte elev hvis der udarbejdes adfærds og personlighedsprofiler (rød-gul-grøn-blå type)

Det vil betyde en bedre kvalitet og samtidig langt bedre arbejdsforhold for både elever og kørelærere/instruktører.

Der er gode erfaringer fra Sverige (Inger Linderholm) på dette område og fra andre uddannelser f.eks. visse folkeskoler hvor eleverne også beskrives som røde-gule-grønne eller blå typer for bedre tilpasset undervisning. Erhvervsskolerne skal udarbejde disse adfærds og personlighedsprofiler.

Beskrivelse:

Hvis der indføres en form for rammestyring i stedet for den nuværende "styring" vil man opnå særdeles meget bedre undervisning og samtidig meget bedre vilkår for elever og kørelærere/instruktører.

Hvis man flytter de funktioner der i forvejen ikke fungerer særlig godt væk fra "Borgerservice" til de køretekniske anlæg vil man opnå mere præcis samt hurtigere og bedre betjening.

Eleverne får udarbejdet personlighedstest på det køretekniske anlæg og udleveret en lektionsplan i tilpasset version

Eleverne får godkendt udfyldt de nødvendige dokumenter i samarbejde med borgerservice. Lægeerklæring og førstehjælpsbevis ligger i forvejen elektronisk tilgængelig.

Hvis lægeerklæring kræver motoriktest eller funktionstest, afvikles den i simulator på det køretekniske anlæg efter gennemarbejdede retningslinier.

Særlig godkendelse af lægeerklæring bliver derefter ikke længere nødvendig hvilket gør det muligt på langt bedre måde, at tilrettelægge og tilpasse den undervisning der skal gennemføres af den enkelte elev.

Samarbejdspartnere:

E-interpersonal – E-stimate - Tommy Schroter-DKU - Rådet for Sikker Trafik – Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - FDM – Forsikringssselskaberne – Bilimportørerne/bilforhandlerne - Trafik – og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) med flere.

13. Drift og undervisning af/på manøvrebane med under KTADK

Begrundelse:

Man vil kunne opnå en bedre sammenhæng og kvalitet (ISO norm) i hele undervisningsforløbet, hvis der også indføres revurderede og standardiserede øvelser og opstillinger allerede på manøvrebanerne.

Øvelserne der gennemføres på manøvrebanerne vil kunne revurderes og gøres bedre og mere tidssvarende.

Man vil opnå bedre kontrol med undervisningen og at eleverne modtager den kvalitet i undervisningen det må forventes og som er nødvendig for at få en god start på uddannelsen og trafikikkerheden.

Flere når mere og vi kan skabe arbejdsglæde udover kvalitet og kontrol.

Beskrivelse:

Gennem revurdering af øvelser og indhold der gennemføres på de manøvrebaner hvor eleverne for første gang kører bil eller motorcykel, kan opnås bedre forberedelse til træning og undervisning i trafikken med kørelæren.

Den undervisning der gennemføres på manøvrebanerne bør kunne varetages af de samme instruktører der opnår godkendelse til at undervis på de køretekniske anlæg uanset de er godkendte kørelærere eller har en anden relevant baggrund.

Samarbejdspartnere:

Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - Rådet for Sikker Trafik –Vejdirektoratet - FDM – Forsikringselskaberne – Bilimportørerne/bilforhandlerne - Trafik – og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) med flere.

14. Mørkekørselskurser i simulator for bedre indsigt og risikoforståelse.

Begrundelse:

Kvaliteten af den undervisning der gennemføres i forbindelse med mørke og andre vanskelige sigtforhold er ikke tilstrækkelig.

Man vil opnå bedre indsigt og forståelse for eleverne gennem ensartet undervisning (ISO norm) og kvaliteten vil blive højere.

Man vil opnå en bedre kontrol med om eleverne opnår den nødvendige undervisning med det rette indhold og den tilstrækkelige kvalitet.

Beskrivelse:

Undervisningen foregår i hold som på de køretekniske kurser og der fastsættes nærmere retningslinier for antal deltagere på en hold.

Der gennemføres både praktiske øvelser i forhold til moderne bilers lys og lygter samt anvendelse af simulator til bedre indsigt i de særlige risikoforhold der indgår i kørsel i mørke og usigtbare forhold.

Samarbejdspartnere:

Dansk Kørelærer Union – Danske Kørelæreres Landsforbund - Foreningen af Frie Kørelærere - Helsingør Kørelærerforening - Kørelærerforeningen – Kørelærer i Køge og omegn – Midtsjællands kørelærerforening - Rådet for Sikker Trafik –Vejdirektoratet - FDM – Forsikringsselskaberne – Bilimportørerne/bilforhandlerne - Trafik – og Byggestyrelsen (Færdselsstyrelsen) med flere.

KTADKs nye målsætning er sendt til:

Færdselsstyrelsen

Rådet for Sikker Trafik

Færdselssikkerhedskommissionen

Havarikommissionen for vejtrafikulykker

Trafikpolitiske ordførere på Christiansborg

Kommunerne (borgmestre)

FDM

MFF Motorcykel Forhandler Foreningen

Automobilhandlerforeningen

Motorsportsklubber

DKU

DKF

DKL

Kørelærerforeningen

PTU

Offerfonden

OUH

Vejdirektoratet

Andre relevante foreninger



Noter: