

Kunnskapsdepartementet har foreslått endringer i forskrift til opplæringsloven om fraværsgrensen. Forslaget innebærer at 4 timer obligatorisk sikkerhetskurs på bane, og 9 (av 13) timer obligatorisk sikkerhetskurs på veg kan unntas fraværsgrensen (førerkort klasse B). Høringsfrist er satt til 7. juni.

Fraværsgrensen ble innført for å sikre at elever er mest mulig tilstede i undervisningen, og slik kan få et best mulig utbytte av opplæring. Videregående skole er frivillig, men gratis, og det er rimelig å forvente deltakelse i opplæringen i en slik situasjon. Fraværsgrensen har også ført til at faglærerne i mindre grad enn før oppfordres til å sette karakterer i fag på uten at det er grunnlag for det.

Våre medlemmers erfaring tilsier at fraværsgrensen virker. Vi mener det vil være svært uheldig å svekke ordningen før den evalueres den i 2020.

Vurdering av behov for forskriftsendringer – nei til uthuling av fraværsgrensen

I høringsnotatet viser KD til at Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) har «spilt inn at den praktiske trafikkopplæringen bør tas i skoletiden, da dette i større grad gir elevene et trafikkbilde som er forenlig med målene for trafikkopplæringen».

Dette premisset holder ikke etter vår mening. Variasjonen i trafikkbildet vil være svært stor avhengig av hvor i landet du befinner deg – noen steder vil en kunne hevde at trafikkbildet i skoletiden er preget av svært lite trafikk, og trolig vil trafikkelevne vil lære mer av å ta kjøreopplæring i rushtid før og etter skoletid, på ettermiddag og kveld, i stedet for midt på dagen.

Videre tar over halvparten av elevene studiespesialisering eller studieføredende programmer. Timetallet i uka tilsier at de til enhver tid har fritid midt på dagen, begynner senere eller slutter tidlig enkelte dager. Om en elev vil ta førerkort, som selvsagt er et frivillig valg, kan det praktisk løses ved å legge kjøreopplæring til tidspunkt eleven allerede har fri fra undervisningen.

I høringsnotatet viser Kunnskapsdepartementet til at elever som vil ta føreropplæring vil kunne ta deler av trafikkopplæringen på deltid (side 6). Vi mener dette vil gjelde hele trafikkopplæringen.

Vi kan ikke se at departementet i notatet viser til legitime grunner til at ikke disse 13 timene, som departementet nå foreslås skal regnes som gyldig fravær, kan tas utenom skoletiden. Vi ser forslaget som uttrykk for gjennomslag for en særinteresse, hvor en pressgruppe utenfor skolen, har påvirket politikernes vurderinger. ATL¹ viser til at de har jobbet for å endre dette i lang tid, og at det er en gledens dag for bransjen. Vi er redd et slikt unntak vil bli oppfattet som en presedens, og dermed åpne veien for andre grupper som ønsker å få til dokumenterte unntak fra fraværsgrensen. Når slike særinteresser får gjennomslag, er det kun et tidsspørsmål før neste forslag kommer, som vil undergrave ordningen. Vi mener det er et paradoks at det nå foreslås at elevene får unntak fra fraværregelen for trafikkopplæring, når de får fravær for å besøke lege eller tannlege.

I områder hvor mange elever tar kjøreopplæring til 18-årsdagen, vil forslaget få store praktiske konsekvenser for skolen og faglærere i form av merarbeid knyttet til flere vurderingssituasjoner, og vil gå ut over fellesaktiviteter i klasserommet. Politikere på mange hold har uttrykt forståelse for at lærernes arbeidsdag vanskeliggjøres av såkalte tidstyver, og uttrykt vilje til å identifisere og eliminere disse. Det er derfor viktig å være klar over at det i praksis vil være lærerne som skal sjekke, registrere og lagre dokumentasjonen fra trafikkskolene, i datasystemer som sjelden er godt designet for dette. Lærerne skal også undersøke ekstra der det er tvil om dokumentasjonens ekthet. Lærerne må ta de klargjørende diskusjonene med elevene som ikke har forstått ordningens begrensninger.

¹ <https://www.atl.no/aktuelt/item/stor-atl-seier-fravaersregelen-endres>

Når departementet forutsetter at kostnadene «dekkes av skoleeier innenfor ordinære økonomiske rammer», sier de i realiteten at lærerne tar kostnaden, i form av flere gjøremål og flere tidstyver. Om regjeringen ønsker å tilrettelegge for at norsk ungdom tar førerkort mens de er i videregående opplæring, kan et alternativ være å tilby mer undervisning i fag/programområder der det er spesielt viktig at elevene får trafikkopplæring (for eksempel på TIP Vg2 kjøretøy) - tilsvarende disse 13 timene, i stedet for å godkjenne at alle elever er borte i 13 timer.

Er det pedagogiske budskapet i unntaket gjennomtenkt?

Samtidig som livsmestring løftes som tema i skolen gjennom fagfornyelsen, legger forslaget til rette for elevenes bilkjøring, ved å ta av tiden som er avsatt til opplæring, i stedet for å lære elevene at frivillige valg, som å ta førerkort, også får konsekvenser. Dette ser vi som et paradoks. Elever som nærmer seg myndig alder må kunne forventes å kunne bruke fritiden sin fornuftig, å kunne planlegge og prioritere. Om du ønsker å ta førerkort, og enkelte timer ikke kan legges utenom skoletiden, må hver enkelt konkret avveie om hun vil legge kjøreopplæringen på et tidspunkt som gir fravær fra skolen eller ikke.

Budskapet til oppvoksende generasjoner synes å være at førerkort er viktigere enn videregående opplæring. Vi mener det er en dobbeltmoral i å tilrettelegge for mer fravær for å lære å kjøre bil (og i praksis mer privat bilbruk), samtidig som bærekraftig utvikling, folkehelse og livsmestring er to av tre prioriterte tverrfaglige temaer i fagfornyelsen av Kunnskapsløftet. Vi mener budskapet til ungdom heller bør være tydelig på at du må prioritere å være tilstede på skolen, når du har takket ja til en elevplass.

Vennlig hilsen



Rita Helgesen
Leder
Norsk Lektorlag