

Úttekt á tilraunanámi í bílgreinum

Unnið fyrir:
MENNTAMÁLARÁÐUNEYTIÐ
febrúar 2000

Ingunn Sæmundsdóttir
Randver C. Fleckenstein

FORMÁLI

Nám í bílgreinum hófst í Borgarholtsskóla (BHS) þegar skólinn tók til starfa haustið 1996 og var um að ræða tilraunanám skv. sérstökum samningi þar um, þar sem samningsaðilar voru samtök atvinnurekenda og launþega í bílgreinum (BÍL) og menntamálaráðuneytið (MMR). Fyrsti samningurinn um tilraunanám í bílgreinum var gerður 6. janúar 1994 til eins árs og var hann endurnýjaður 7. apríl 1995 til tveggja ára.

Nýr samningur milli sömu aðila, auk BHS, var gerður 17. desember 1998 og gildir hann til loka skólaársins 1999-2000. Þar er m.a. kveðið á um að gera skuli úttekt á tilrauninni og að stýrihópur, skipaður af menntamálaráðherra, skuli gera tillögur um framtíðarskipulag námsins á grundvelli úttektarinnar. Í september 1999 var samið við Ingunni Sæmundsdóttur, lektor við Tækniskóla Íslands, og Randver C. Fleckenstein, ráðgjafa hjá Forskoti ehf, um að gera úttekt á tilraunanámi í bílgreinum.

Tilgangurinn með úttektinni er að skapa stýrihópi grundvöll til að gera tillögur og að skapa hagsmunaaðilum grundvöll til ákvarðanatöku um námsfyrirkomulag og samstarf atvinnulífs og skóla í bílgreinum. Vinna úttektaraðila hefur falist í því að:

- kynna sér og greina sjónarmið helstu hagsmunaaðila
- meta árangur af tilrauninni með tilliti til upphaflegra markmiða
- meta helstu valkosti um framtíðarskipan náms í bílgreinum

Sú skýrsla sem hér birtist er byggð á fyrirliggjandi gögnum um aðdraganda og framkvæmd tilraunarinnar, m.a. fundargerðum stýrihóps frá upphafi, og á viðtölum. Úttektaraðilar áttu ýmist einstaklings- eða hópviðtöl við alls um 60 manns, þ.á.m. fyrrverandi og núverandi meðlimi stýrihóps, skólastjórnendur BHS, skólanefndarmenn BHS, embættismenn MMR, bílgreinamenn úr atvinnulífinu, kennara og nemendur í bílgreinanámi, kennara og nemendur í endurmenntunarstarfi og aðila sem reka fræðslustarfsemi.

Það er von okkar að nægilega vel hafi tekist að draga fram þau atriði sem taka þarf tillit til við ákvarðanatöku og að skýrsla þessi nýtist hagsmunaaðilum við að finna farsæla framtíðarlausn á fyrirkomulagi náms í bílgreinum og einnig við að bæta og efla námið faglega, hvert svo sem rekstrarfyrirkomulagið verður.

Við þökkum öllum sem veittu okkur upplýsingar og viðtöl fyrir gott samstarf.

15. febrúar 2000.

Ingunn Sæmundsdóttir, lektor, Tækniskóli Íslands
Randver C. Fleckenstein, ráðgjafi, Forskoti ehf.

EFNISYFIRLIT

<u>Formáli</u>	2
<u>1. Aðdragandi og samningar</u>	4
<u>2. Stefna og markmið</u>	6
<u>3. Framkvæmd tilraunanáms 1995-2000</u>	8
<u>4. Árangur af tilraunanámi</u>	13
<u>Hvað hefur áunnist síðan tilraunarnám í bílgreinum hófst?</u>	13
<u>Hvað brást við framkvæmd tilraunanáms og hvers vegna?</u>	15
<u>5. Næstu skref – framtíðarskipan náms í bílgreinum</u>	19
<u>Hvaða ferli er vænlegast til árangurs ?</u>	19
<u>Hvað er til ráða ? – ráðleggingar um framtíðarskipan náms í bílgreinum</u>	21
<u>Framtíðin – mat og tillögur</u>	22
<u>6. Lokaorð</u>	28
<u>Lög og reglugerðir um framhaldsskólastigið (raðað eftir dagsetningu gildistöku)</u>	29

1. AÐDRAGANDI OG SAMNINGAR

Aðdragandann að tilraunanámi í bílgreinum má rekja til óánægju fulltrúa atvinnulífsins (BÍL) með stöðu menntunar í bílgreinum. Að mati BÍL var nám og námsskipan í Iðnskólanum í Reykjavík (IR) svo illa á vegi státt að sveinspróf í bílgreinum var orðið lítils virði. Bílgreinanám í IR var rekið af vanefnum og hafði staðnað, þar sem lítið var fylgst með nýjungum og tækjabúnaður ekki endurnýjaður á sama tíma og tækniþróun í greininni var mjög ör.

Árið 1984 létu BÍL gera skýrsluna „Þróun menntunar í bílgreinum“ og árið 1991 skýrslurnar „Fræðslumál bílgreinarinnar“ og „Hugmyndir um bílgreinaskóla“. Tækjabúnaðurinn sem notaður var til bílgreinakennslu í IR var þá orðinn hátt í 20 ára gamall og fulltrúar atvinnulífsins sannfærðust æ betur um að nauðsynlegt væri að knýja á um breytingar í fræðslumálum greinarinnar.

Hugmyndir um þátttöku atvinnulífsins í stjórnun og rekstri bílgreinanáms höfðu áður verið reifaðar óformlega við menntamálaráðuneytið (MMR) en í desember 1991 settu BÍL formlega fram óskir um samstarf við MMR. Fljótlega hófust viðræður milli MMR og BÍL um að flytja bílgreinanám úr IR og hefja tilraunanám í bílgreinum sem byggði á öðrum stjórnunar- og rekstrarforsendum en áður hafði verið reynt.

Samstarfsyfirlýsing var undirrituð 26. mars 1993 þar sem m.a. var kveðið á um að MMR beitti sér fyrir lagabreytingum sem tryggðu möguleika atvinnulífsins til að hafa áhrif á námið og að atvinnulífð tæki þátt í fjármögnun með því að leggja til tækjabúnað.

Samningur um stofnun Fræðslumiðstöðvar bílgreina (FMB), sem hefði aðsetur í nýjum framhaldsskóla í Borgarholtshverfi, var undirritaður 6. janúar 1994. Í samningnum er ekki minnst á vald, ábyrgð né verksvið skólameistara, en í samningnum segir m.a.:

- að stýrihópur beri ábyrgð á rekstri og stjórnun FMB og hafi fullt umboð til framkvæmda innan ramma gildandi laga og reglugerða, svo **og til frávika frá þeim innan ramma tilraunarinnar**
- að stýrihópurinn skipi fjórir fulltrúar BÍL og tveir fulltrúar MMR
- að stýrihópur geri tillögur um ráðningu kennara sem ráðuneytið staðfesti
- að framkvæmdastjóri FMB stýri daglegri starfsemi og starfi samkvæmt starfslýsingu stýrihóps

Skrifað var undir mjög opinn samning þar sem framkvæmdaatriði voru lítið útfærð. Samningurinn hvíldi á mjög opnu ákvæði framhaldsskólalaga um tilraunastarf í starfsnámi. Að nokkru leyti var það með vilja gert að hafa samninginn svo opinn til að gefa tilrauninni svigrúm til að þróast. Þeir sem unnu að gerð samningsins voru á þessum tíma sammála og einhuga um í hvaða anda og að hvaða markmiðum skyldi vinna og sáu ekki fyrir annmarka á að útfæra samninginn væri vilji fyrir hendi. Fyrir þá sem meta samninginn í ljósi reynslunnar er ekki hægt annað en að líta á skort á útfærslu framkvæmdaatriða sem mistök og víti til varnaðar.

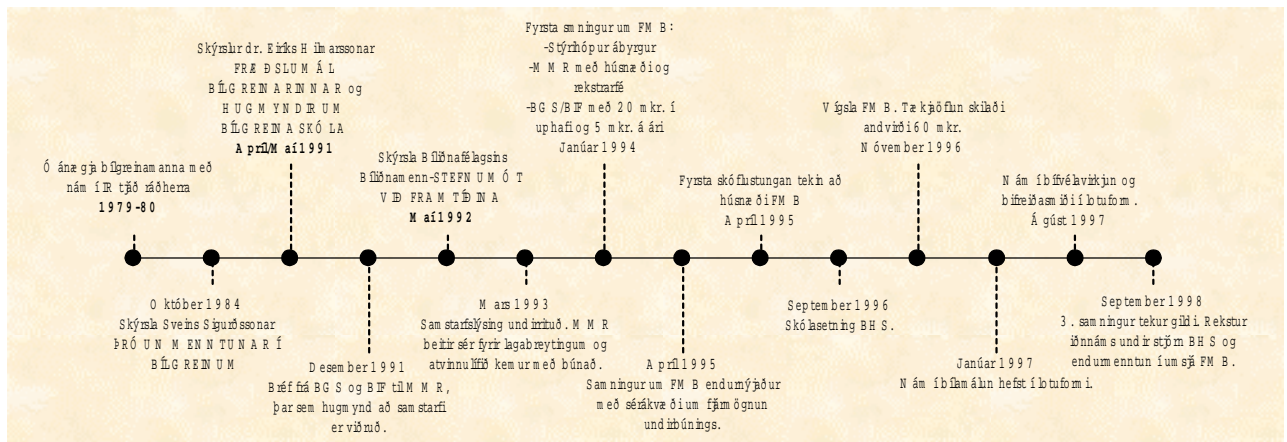
Þáverandi ráðherra og þeim embættismönnum sem mest unnu að gerð samningsins fyrir MMR var fyllilega ljóst að til að ná settum markmiðum þyrfti að fara út fyrir ramma gildandi

framhaldsskólalaga og reglugerða og að ráðningar kennara gætu orðið vandmeðfarið og viðkvæmt mál sem leysa þyrfti. Af hálfu MMR kom fram að kennarar úr IR myndu hafa forgang til starfa við nýja skólann, en jafnframt var bent á að með því að skilgreina ítarlega í starfslýsingum nýjar og breyttar kröfur til kennara skapaðist svigrúm til að ráða þá kennara sem bilgreinamenn teldu hæfasta.

BÍL óttuðust greinilega opin ákvæði samningsins og gengu á eftir því, sérstaklega þegar kom að endurnýjun, að sett yrðu skýrari ákvæði í samninginn um vald og ábyrgð framkvæmdastjóra, ráðningar kennara, fjármögnun o.fl. en ekki var samstaða um það innan MMR. Samningsaðilar lögðu áherslu á að gengið yrði frá endurnýjun samningsins áður en fráfarandi ráðherra, sem hrint hafði verkefninu í framkvæmd, léti af störfum þannig að lítill tími var til stefnu og endurnýjaður samningur, með óverulegum breytingum, var undirritaður 7. apríl 1995 á síðasta starfsdegi ráðherrans. Þeim samningi fylgdi samkomulag þar sem MMR skuldbatt sig til að greiða kostnað vegna undirbúnings að stofnun FMB.

Frumforsenda þess að tilraun byggð á svo opnum samningi tækist var traust og einlægur vilji aðila til að virða markmið og anda samningsins. Fullkomið traust milli embættismanna ráðuneytisins og fulltrúa atvinnulífsins var aldrei fyrir hendi. Einlægur vilji var fyrir hendi hjá fulltrúum bilgreina, þáverandi ráðherra og sumum þeirra embættismanna MMR sem mest unnu að gerð samningsins. Einlægur vilji virðist ekki hafa verið fyrir hendi hjá öllum þeim sem síðar tóku við framkvæmd og útfærslu samnings, þ.e. núverandi ráðherra, skólameistara og ýmsum embættismönnum MMR.

Þegar á reyndi túlkaði núverandi ráðherra samninginn þröngt, þvert gegn anda samningsins og bilgreinamönnum í óhag. Sú tilraun sem upphaflegi samningurinn fjallar um, þar sem augljóslega er gert ráð fyrir að atvinnulífið í bilgreininni hafi raunverulega ábyrgð og völd til að reka nám á eigin forsendum, var aldrei gerð.



2. STEFNA OG MARKMIÐ

Markmið samningsaðila eru ekki skráð í samningi frá 6. janúar 1994, sem var endurnýjaður 7. apríl 1995, en í gögnum og viðtölum kom fram að þau voru skýr.

Meginmarkmið fulltrúa atvinnulífsins með tilrauninni var að breyta námi í bílgreinum og bæta það. Væntingar þeirra um árangur af tilrauninni voru eftirfarandi:

- * hæfara starfsfólk í bílgreinum
- * fyrsta flokks kennarar
- * sveigjanleiki í námi
- * góð námsaðstaða og nám í takt við tæknistig á hverjum tíma
- * markviss vinnustaðþjálfun
- * samkeyrsla náms - þjálfunar og þjónustu
- * breytt fyrirkomulag á rekstri og stjórnun skóla
- * markmiðabundinn rekstur
- * hagnaður af rekstri
- * aukin og eflað eftirmenntun fyrir faglærða sem ófaglærða
- * aukin þjónusta við fyrirtæki í bílgreinum
- * meistaranám í bílgreinum
- * góð starfsaðstaða/umhverfi
- * öflug sí- og endurmenntun starfsfólks.

Meginmarkmið MMR var að vinna að þróun og úrbótum á starfsnámi almennt með því að veita atvinnulífinu í einni iðngrein raunverulega ábyrgð og völd til að gera tilraun með að reka nám á eigin forsendum. Úrbæturnar sem atvinnulífið vildi ná fram í bílgreinum og taldar eru upp hér að ofan má líta á sem undirmarkmið MMR í tilraunaverkefninu.

Til að tryggja þann árangur sem stefnt var að byggðist framtíðarsýn BÍL á nokkrum lykilatriðum. Þau helstu sem ekki tókst að uppfylla voru:

- * að ráðnir yrðu faglega hæfir kennarar með þekkingu á nýjustu tækni í bílgreinum
- * að kennararnir ynnu að uppbyggingu og þróun námsins í samvinnu við og undir stjórn framkvæmdastjóra

- * að þekkingu kennara yrði haldið við með öflugri símenntun
- * að kennara gætu kennt bæði í iðnnámi og endurmenntun
- * að hægt væri að samkeyra iðnnám, endurmenntun og þjónustu við fyrirtæki og koma á öflugri samvinnu fulltrúa atvinnulífs og kennara undir stjórn framkvæmdastjóra sem hefði vald yfir öllum þáttum starfseminnar og fjárhagslegt sjálfstæði

Þann 17. desember 1998 var gerður nýr samningur sem gildir til loka skólaársins 1999-2000 og var sá samningur í raun viðurkenning atvinnulífsins á að tilraunin hefði mistekist. **Meginmarkmið allra aðila með þeim samningi var að skapa frið um rekstur bílgreinanáms meðan unnið væri að úttekt á tilrauninni og endurskoðun námsins.**

3. FRAMKVÆMD TILRAUNANÁMS 1995-2000

Haustið 1995 var skólameistari Borgarholtsskóla (BHS) ráðinn til starfa og tók til við að undirbúa opnun Borgarholtsskóla. Það kom fljótlega í ljós að nýráðinn skólameistari hafði efasemdir um lögmæti samningsins um Fræðslumiðstöð bílgreina (FMB) í ljósi erindisbréfs síns, laga um framhaldsskóla og kjarasamninga kennara. Bílgreinamönnum var strax ljóst að ef tekið yrði tillit til athugasemda skólameistara myndi það jafngilda því að kippa fótunum undan meginforsendum tilraunarinnar um fjárhagslegt sjálfstæði og sjálfstæða stjórnun bílgreinánámsins innan BHS. Bílgreinamenn og skólameistarinn hófu baráttu, hvor fyrir sínum málstað, og stóð það stríð þar til núverandi samningur tók gildi í desember 1998.

Ekki var hægt að ná sáttum í málinu vegna þess að báðir aðilar töldu sig hafa óhnekkjanlegan rétt: bílgreinamenn höfðu í höndunum samning undirritaðan af ráðherra sem tryggði stjórnunar- og rekstrarlegt sjálfstæði FMB og skólameistarinn hafði gildandi framhaldsskólalög og reglugerðir og kjarasamninga kennara. Hvorugur var tilbúinn að gefa eftir. Bílgreinamönnum var ljóst að ef þeir gæfu eftir væri tilraunin dæmd til að mistakast. Skólameistara var umhugað um að sinna skyldum sínum samkvæmt erindisbréfi, sérstaklega tók hún alvarlega ábyrgð sína og skyldur gagnvart kennurum.

Það runnu tvær grimur á fulltrúa ráðuneytisins við nánari athugun á gildandi lögum og reglugerðum og bílgreinamenn skynjuðu að grundvallarforsendur fyrir þátttöku þeirra í tilrauninni voru að breyta. Í febrúar 1996 lagði ráðuneytið fram greinargerð sem var nánari útfærsla á samningi um FMB og var, í raun og veru, tilraun ráðuneytisins til að draga í land með ýmis atriði sem kveðið var á um í samningnum. Þeir þættir sem voru í andstöðu við það sem bílgreinamenn höfðu stefnt að voru einkum:

- „Framkvæmdastjóri og kennarar taka laun samkvæmt gildandi kjarasamningum kennara á hverjum tíma.“

Ráðuneytið setur fram það álit að fara þurfi eftir kjarasamningum kennara og þar með eru settar þær hömlur á útfærslu tilraunarinnar að framkvæmd í anda samningsins er ekki möguleg.

- „Staða framkvæmdastjóra er . . . hliðstæð stöðu kennslustjóra við Borgarholtsskóla.“

Ráðuneytið staðfestir að framkvæmdastjóri sé hluti af stjórnkerfi BHS og starfsmaður skólans en ekki stýrihóps með tilliti til iðnnámsins.

- „Nemendur eru nemendur Borgarholtsskóla . . . Nemendur brautskrást frá Borgarholtsskóla og skólameistari undirritar skírteini þeirra (e.t.v. ásamt framkvæmdastjóra bílgreinadeildar Borgarholtsskóla).“

Þetta er væntanlega ekki óeðlileg túlkun af hálfu MMR en staða atvinnulífsins er greinilega að molna á þessu stigi málsins. Þegar sagt er „e.t.v.“ undirritar framkvæmdastjóri skírteini nemenda má túlka það svo að ráðuneytið sé að sýna raunaverulega afstöðu sína til stöðu framkvæmdastjóra.

Í þessari sömu greinargerð staðfesti ráðuneytið nokkur atriði sem stuttu síðar, og allar götur síðan, voru uppsprettur endalauss og óleysanlegs ágreinings:

- „Dagleg stjórnýsla Fræðslumiðstöðvar bílgreina er í höndum framkvæmdastjóra og hefur skólameistari ekki afskipti af þeim störfum hans.“

Þessi yfirlýsing virðist staðfesta eina meginforsendu tilraunarinnar. Hins vegar kom á daginn að „dagleg“ má túlka á mismunandi hátt og hversu langt það nær. Kennarar notfærðu sér þá staðreynd að þeim var ætlað að þjóna tveimur herrum og leituðu ýmist til skólameistara eða framkvæmdastjóra sem yfirmanns eftir því hvað hentaði betur hverju sinni.

- „Fræðslumiðstöð bílgreina fær árlega fjárframlag sem svarar til kostnaðar vegna áætlaðrar kennslu faggreina á hverri önn samkvæmt útreikningi fjármálasviðs menntamálaráðuneytisins. Fræðslumiðstöð bílgreina ráðstafar þessu fjármagni til starfsemi deildarinnar án ihlutunar skólameistara Borgarholtsskóla.“

Þetta er lykilatriði og ein meginforsenda tilraunarinnar að mati BÍL. Þetta atriði í útfærslu samningsins var aldrei virt.

- „Ágreiningsmálum sem upp kunna að koma skal vísað til stýrihóps. Takist ekki að leysa málin þar skal vísa málinu til menntamálaráðuneytisins.“

Raunin varð sú að MMR túlkaði öll ágreiningsatriði sem skipti BÍL verulegu máli, og reyndar samninginn í heild sinni, þeim í óhag. Allar deilur sem áttu sér stað meðan tilraunin stóð yfir áttu rætur að rekja til úrskurða af hálfu MMR sem voru óásættanlegir fyrir BÍL.

Framkvæmd tilraunarinnar samkvæmt samningi var endanlega gerð ómöguleg þegar menntamálaráðherra sendi frá sér úrskurð í júlí 1996 þar sem kom fram að kennarar væru starfsmenn skólans og þ.a.l. undir stjórn skólameistarans og að kjarasamningum kennara þyrfti að framfylgja í hvívetna.

Á þessu stigi málsins fóru fram alvarlegar umræður meðal BÍL um að rifta samningnum og koma sér út úr þessu, en úr varð að gera það ekki. Niðurstaðan var að halda þátttöku í tilrauninni áfram enda var samningurinn afrakstur margra ára vinnu hjá BÍL og miklar væntingar höfðu verið bundnar við hann. Undirbúningur að stofnun FMB náði hámarki vorið og sumarið 1996 þó frágangur húsnæðis stæði fram yfir áramót 1996-97. Fyrsti nemendahópurinn hóf nám á haustönn 1996.

Ráðningar kennara voru kapitúli út af fyrir sig. MMR hafði hafnað beiðni frá stýrihópi um sérstaka fjárveitingu til undirbúnings lotukennslu í iðnnámi sem faldi í sér að ráða kennara frá 1. júní 1996. Bæði stýrihópur og skólameistari auglýstu eftir kennurum, hvor án vitundar hins. Raunin varð sú að margir kennarar úr IR voru ráðnir til starfa við upphaf bílgreinanáms í BHS, bæði vegna þess að ráðherra hafði, m.a. við undirritun samningsins, lýst því yfir að IR kennarar myndu ganga fyrir um störf við BHS, vegna þess að það var eindregin vilji skólameistara að ráða kennara úr IR og einnig vegna þess að ekki voru nægilega margir aðrir umsækjendur. Þegar kennarar úr IR sóttu um störf hjá FMB fóru fulltrúar atvinnulífsins í stýrihópi ekki leynt með að þeir vildu frekar ráða aðra og var það ekki til að bæta samskiptin. Í ljósi þessara aðstæðna var það mikið óraunsæi hjá fulltrúum atvinnulífsins að láta sem þeir þyrftu ekki að taka tillit til sjónarmiða kennara né vanda framkomu sína við þá.

Ráðningu kennara lauk ekki fyrr en eftir úrskurð ráðherra og vegna tafarinnar var ekki gengið frá ráðningu síðasta kennara fyrr en í ágúst. Hins vegar voru fengnir til aðstoðar við námsundirbúning tveir kennarar úr IR um miðjan júlí og lögðu þeir til að fylgt yrði sama kennslufyrirkomulagi og verið hafði í IR, enda lítill tími til stefnu. Námið hófst sem sagt með sama fyrirkomulagi og BÍL höfðu gagnrýnt harkalega öll þessi ár og höfðu stofnað til tilraunarinnar í þeim tilgangi að breyta.

Í tengslum við upphaf tilraunanámsins var mikið unnið í stýrihópi við stefnumótun, markmið og gerð námskrár. Þar voru á ferðinni umtalsverðar og óumdeilanlega jákvæðar breytingar á námsefni miðað við eldri námskrá. Þá var unnið að breyttu skipulagi fagnámsins þar sem 4 annir fagnámsins eru nú kenndar í skóla í lotukerfi og 2 annir eru vinnustaðabjálfun á verkstæðum, en í IR voru

nemendur ýmist í verklegu námi í skólanum eða á samningi hjá meistara. Lotukerfið felst í því að hver faggrein er kennd samfelt í 1-3 vikur þar sem bóknám og verknám í greininni er tvínað saman og endanlegt námsmat í greininni fer fram strax í lok hverrar lotu. Kennsla í lotukerfi hófst haustið 1997.

Framkvæmdastjóri FMB og deildarstjórar gerðu lýsingar á markmiðum og námsefni fyrir hverja lotu. Ætlun stýrihóps var að kennarar myndu síðan skilgreina hvernig þeir ætluðu að ná markmiðum, þ.e. útfæra nánar lýsingu á námsefni og kennslu fyrir hverja lotu. Stýrihópur átti síðan að leggja mat á útfærslu kennara og e.t.v. óska eftir breytingum, þannig að á endanum lægju fyrir lotulýsingar sem atvinnulífið hefði haft afgerandi áhrif á og kennarar væru sáttir við.

Kennarar fengust ekki til að vinna þessa vinnu, að hluta vegna þess að þeir voru ósáttir við að fá ekki greitt fyrir hana og að hluta vegna þess að þeir treystu sér ekki til þess eða töldu það ekki í sínum verkahring. Þegar kennsla í lotukerfi átti að hefjast varð úr að framkvæmdastjóri FMB og deildarstjórar útfærðu lotulýsingar fyrir lotur sem áttu að hefjast þá þegar og lögðu upp í hendur kennara.

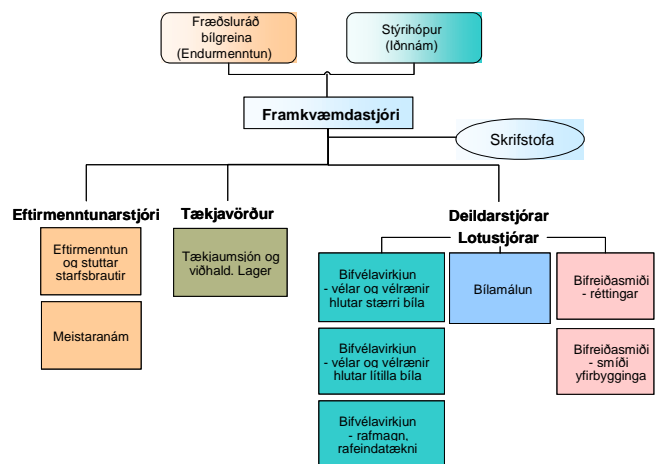
Við undirbúning tilraunanámsins vannst margt seint miðað við það sem vonir höfðu staðið til og endurskipulagning grunnnáms var látin mæta afgangi. Bilgreinanemar voru settir í grunndeild málma og valdar fyrir þá námsgreinar þar án þess að það hafi verið nægilega vel ígrundað. Flestir töldu þá, og telja enn, að biladeildin þyrfti að hafa fagleg ítök í grunnnámi bilgreinanema og tengja það betur við vinnu á verkstæðum.

Til skýringar er sýnt hér fyrir neðan námsskipulag í bilgreinum. Grunndeild biliðna er samansett úr áföngum af bóknámssviði s.s. bókhald, ensku, stærðfræði, íslensku og faggreinum úr málmiðnaði sem bilgreinanemendur taka með nemendum í grunndeild málmiðna.

Skipulag iðnnáms í bilgreinum

	1. önn	2. önn	3. önn	4. önn	5. önn	6. önn	7. önn	8. önn
Bifreiðasmiði/ bifvélavirkjun	Grunndeild biliðna	Grunndeild biliðna	Fagnám í lotum	Fagnám í lotum	Starfsþjálfun í fyrirtæki	Fagnám í lotum	Starfsþjálfun í fyrirtæki	Fagnám í lotum. Sveinspróf
Bilamálun	Grunndeild biliðna	Fagnám í lotum	Starfsþjálfun í fyrirtæki	Fagnám í lotum	Starfsþjálfun í fyrirtæki	Fagnám í lotum. Sveinspróf		

Tilraunanám í bilgreinum hófst án þess að endanlega væri gengið frá skipulagi stjórununar og verkaskiptingar milli framkvæmdastjóra FMB og skólameistara BHS. Auglýsingar frá mismunandi stjórnendum um ráðningu kennara voru forsmekkur þess vanda sem var í uppsiglingu. Fyrsta starfsárið hafði verið tilraun til samvinnu en fulltrúar atvinnulífsins ásamt framkvæmdastjóra FMB voru harðir í afstöðu sinni til sjálfstæðis í stjórnun og rekstri og skólameistari sömuleiðis ákveðinn í að starf framkvæmdastjóra skyldi vera

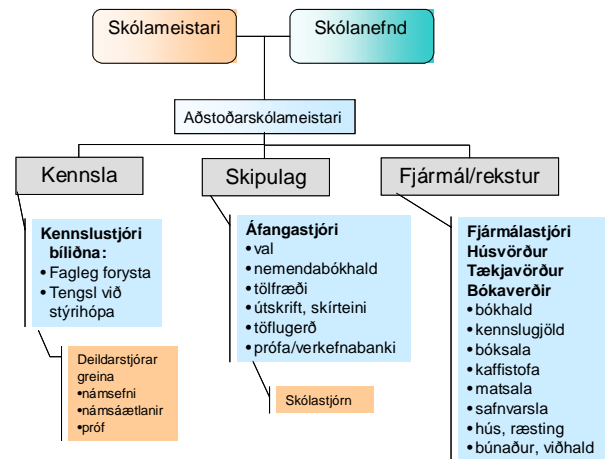


Skipurit framkvæmdastjóra FMB frá 1997

skilgreint í stjórnkerfis skólans. „Samvinna“ á þessum grunni einkenndist af þeim örðugleikum sem við var að búast. Meðfylgjandi skipurit, annars vegar sem framkvæmdastjóri FMB samdi, og hins vegar sem skólameistari BHS samdi, skýra betur en mörg orð hversu langt var á milli sjónarmiða. Það má segja að samningsaðilar hafi tekið þátt í tilrauninni í þrjú ár, hvor um sig starfandi eftir mismunandi skipuriti.

Tímabilið fram að þriðja samningi í desember 1998 einkenndist af því að ómældur tími stýrihóps, framkvæmdastjóra FMB og skólameistara fór í karp um stjórnun og rekstur námsins. Eftir ítrekaðar samningaumleitaniir ákváðu bilgreinamenn að endurnýja ekki samstarfssamning um tilraunarnám í bilgreinum. Niðurstaða þeirra var einfaldlega sú að ekki væri hægt fyrir atvinnulífidi að stjórna og bera

ábyrgð á framkvæmd og rekstri iðnnáms í samkrulli við ríkisvaldið, þar sem vald yfir öllu sem máli skipti lægi hjá ráðuneytinu og skólameistara. Afraksturinn var nýr samningur sem var undirritaður í desember 1998 og gildir til loka skólaársins 1999-2000. Þar er skýrt kveðið á um að BHS beri ábyrgð á iðnnámi til sveinsprófs. Stýrihópurinn veitir faglega leiðsögn og eftirlit en hefur annars engu hlutverki að gegna gagnvart iðnnáminu. Í kjölfarið var stofnuð Fræðslumiðstöð bilgreina hf. (FMB hf) í október 1999 til að annast endurmenntun.



Skipurit skólameistara frá 1995

Helstu þættir sem úttekt þessi átti að ná til eru:

- Stjórnskipulag, stjórnun og kjarasamningar
- Starfsmenn og starfsumhverfi
- Nám og námsskipan
- Fjármögnun og rekstur
- Húnæði og aðbúnaður

Við mat á árangri af framkvæmd tilraunarinnar og framtíðarmöguleikum, sem fjallað er um í köflunum hér á eftir, er byggt bæði á sjónarmiðum viðmælenda eins og þau komu fram í viðtölum og á upplýsingum úr fyrirliggjandi gögnum, s.s. fundargerðum stýrihóps og bréfaskriftum milli aðila, með áherslu á ofangreinda þætti.

Helstu væntingar til tilraunarinnar með tilliti til **iðnnámsins** voru: hækfara starfsfólk í bilgreinum, aðstaða og nám í takt við tæknistig á hverjum tíma, fyrsta flokks kennarar, góð námsaðstaða, góð starfsaðstaða og -umhverfi, sveigjanleiki í námi, markviss vinnustaðapjálfun.

Auk þess voru væntingar sem eru ekki eins beintengdar iðnnáminu, en byggðust fyrst og fremst á góðu **samstarfi atvinnulífs og skóla**: aukin og eflid endurmenntun, meistaránám, samkeyrsla náms, þjálfunar og þjónustu, þjónusta við fyrirtæki í bilgreinum og öflug sí- og endurmenntun starfsfólks.

Varðandi nám og námsskipan í iðnnámi, húnæði og aðbúnað hefur margt áunnist síðan 1996. Það sem áunnist hefur er að langmestu leyti afrakstur vinnu sem fór fram á upphafsdögum tilraunarinnar; vinnu við stefnumótun og markmiðssetningu, breytt skipulag á kennslu og vinnustaðapjálfun, námskrárgerð, byggingu og innréttingu nýs húnæðis og tækjaöflun. Í dag er fátt

að gerast í BHS sem miðar að því að uppfylla upphaflegar væntingar frekar en orðið er.

Þau markmið sem snúa beint að tengslum atvinnulífs og skólastarfs, þ.e. samkeyrsla náms, hjálfunar og þjónustu, meistaranám, þjónusta við fyrirtæki í bílgreinum og endurmenntunarstarf, voru strax við upphaf tilraunarinnar látin víkja í forgangsörðun og var lítið unnið að þeim að gagna á fyrra samningstímabili. Nánast allur tími framkvæmdastjóra FMB fór í að sinna vandamálum sem leysa þurfti dag frá degi til að halda iðnnáminu á floti og gekk það svo nærri endurmenntunarstarfinu að það lagðist nánast af um tíma. Samt stendur eftir sem árangur af tilrauninni vilji bílgreinarinnar til að styrkja og vinna að úrbótum á bæði iðnnámi og endurmenntun.

Eftir að FMB hf var stofnað 1999 hefur verið unnið markvisst að því að efla og auka endurmenntun og einnig, í samvinnu við stýrihóp, að því að skipuleggja meistaranám.

4. ÁRANGUR AF TILRAUNANÁMI

HVAÐ HEFUR ÁUNNIST SÍÐAN TILRAUNARNÁM Í BÍLGREINUM HÓFST?

- 1) **Lotukerfi skilvirkt, innihald námsins faglega markvissara og vinnustaðþjálfun.** Við upphaf tilraunanáms í bílgreinum var lögð mikil vinna í stefnumótun, námskrá með markmiðum og almennar lotulýsingar. Sú vinna hefur þegar skilað góðum árangri, fagleg samsetning námsins er viturlegri en áður og námið markvissara. Skipulag fagnámsins, þ.e. bóknám og verknám samtvinnað í lotukerfi, svo og verkþjálfun á verkstæðum í tvær annir, hefur ótvíræða kosti umfram hefðbundið iðnnám og ríkir um það almenn sátt. Áfram hefur verið unnið að þróun námsins og öflun tækjabúnaðar í stýrihópi og er námskrárvinna í góðum farvegi. Hnökkrar eru enn á að samræma stundatöflur í áfangakerfi (grunnám/-bóknám) og lotukerfi (iðnnám) en skólinn hefur lagt sig fram um að færa það til betri vegar.
- 2) **Betri aðstaða og tækjabúnaður, sýnileiki sem „menntasetur bílgreina“.** Eins og búið er að náminu í dag telst húsnæði, aðstaða og tækjakostur mjög góður miðað við það sem algengast er bæði í iðnnámi og í endurmenntunarstarfi iðngreina hér á landi, þó hann uppfylli ekki að öllu leyti metnaðarfullar kröfur hagsmunaaðila. Þessi árangur er ekki síst vegna þess að einn skóli hýsir fagnám á þessu sviði og gerir bæði ráðuneyti og atvinnulífi kleift að einbeita sér að „sinni“ námsbraut á einum stað. Það er einnig ljóst að stofnun FMB og síðar FMB hf. gerði húsnæðið í Borgarholtsskóla mjög sýnilegt meðal þeirra sem starfa í bílaiðnaði og að myndast hafa ákveðin tilfinningaleg tengsl milli atvinnulífsins og „menntaseturs“ þeirra.
- 3) **Endurmenntun.** FMB hf. var stofnað 1. október 1999 til að sinna endurmenntun. Þar með hafði atvinnulífið tækifæri til að einbeita sér að endurmenntun samkvæmt núverandi samningi og verulegur árangur hefur náðst. Bílgreinamenn í atvinnulífinu eru almennt mjög ánægðir með námskeið og þá ráðgjöf sem þar er í boði, og sérstaklega ánægðir með starfsmenn FMB hf. Stjórnun, rekstur, kennsla og aðstaða til endurmenntunar sem FMB hf. býður faginu uppá í dag er e.t.v. það sem kemst næst því að uppfylla það sem var stefnt að þegar tilraunin hófst. Einu úrbótatillögur viðmælenda voru óskir um að FMB hf. sinnti landsbyggðinni betur. Menn höfðu einnig áhyggjur af því að kennslan hvíldi að svo miklu leyti á þjónustustjóra FMB hf. að endurmenntun myndi hrynja ef hann skipti um starf.
- 4) **Sérstök aðstaða bílgreinarinnar til að viðhalda háum gæðum tækjabúnaðar í framtíðinni.** Erfitt er að benda á námsbrautir á framhaldsskólastigi hér á landi sem eiga svo fjársterka og viljuga aðila að bakhjarli. Þegar horft er til framtíðar og til þess hve fjárveitingar hins opinbera til iðnnáms duga oft skammt til að tryggja nauðsynlega endurnýjun og viðhald, stendur bílgreinanámið betur en flestar aðrar iðngreinar hér á landi hvað aðbúnað varðar meðan námið nýtur stuðnings fyrirtækja í bílgreinum. Stofnun FMB árið 1996 og átak til tækjaöflunar var sérstakur viðburður innan bílgreinarinnar sem skapaði sterk tengsl milli atvinnulífsins og skólans, og tengdi atvinnulíf og skóla við erlenda tækjaframleiðendur, bílafaramleiðendur og

systrastofnanir. Þessi sambönd er ennþá sterk í dag og ómetanlegur stuðningur fyrir framtíðina hvernig sem nám í bilgreinum þróast.

- 5) **Velvilji bilgreinamanna gagnvart náminu og metnaður til að bæta það.** Bilgreinasambandið og Biliðnafélagið lögðu umtalsverða vinnu og fjármuni í að stofna til námsbrautar í bilgreinum við BHS. Í dag er staðan sú að væntingar þeirra til námsins hafa aðeins verið uppfylltar að litlu leyti. Mörg fyrirtæki hafa styrkt námið án þess að hafa enn séð framlög sín skila þeim árangri sem vonir stóðu til. Þrátt fyrir þetta er augljóst af viðtölum að bilgreinamenn í atvinnulífinu, bæði launþegar og atvinnurekendur, hafa enn mikinn vilja og metnað til að bæta og styðja við nám í bilgreinum.
- 6) **Velvilji reyndra kennara gagnvart náminu og metnaður til að bæta það.** Þrátt fyrir að hafa oft búið við skilningsleysi skólastjórnenda, afskiptaleysi stjórnvalda, litilvirðingu frá fulltrúum atvinnulífsins og lág laun, hafa margir kennarar lagt á sig mikla, ólaunaða vinnu við skipulagningu námsins, námsgagnagerð og ótalmargt annað sem er skv. kjarasamningum ekki hluti af starfsskyldum þeirra. Það er augljóst af viðtölum að kennurum er umhugað um hag nemenda sinna og um farsæla framtíð náms í bilgreinum.
- 7) **Góður starfsandi.** Bilgreinadeildin er í dag lítið, lokað samfélag þar sem nemendum og kennurum líður vel félagslega. Hremmingar undanfarinna ára og óvissuástandið nú hafa orðið til að þjappa kennurum saman og nemendahópar virðast mjög samhentir.
- 8) **Samningurinn frá desember 1998.** Við samninginn sem tók gildi í desember 1998 urðu kaflaskil í samskiptum atvinnulífsins við MMR og BHS. Samningurinn skilgreinir hlutverk aðila með skýrari hætti og því er hægt að vinna eftir honum. Skólinn stýrir því sem er bundið lögum og reglugerðum (iðnnám til sveinsprófs) og atvinnulífið stýrir því sem er einkarekið (endurmenntun). Í dag er eins konar vopnahlé sem hefur keypt BÍL frið til að sinna uppbyggingu endurmenntunar með góðum árangri og stýrihópi hefur tekist að sinna námskrágerð og faglegum málum betur en áður. Staða dagsins í dag er ekki slæm miðað við að hafa verið reist á rústum tilraunar sem beið skipbrot. Viðmælendur úr atvinnulífinu eru hins vegar sammála um að núverandi skipulag á bilgreinanámi sé ekki framtíðarlausn sem miði að því að uppfylla þær kröfur sem atvinnulífið vill gera til námsins.
- 9) **Hæfni nemenda og aðsókn.** Flestir telja að fleiri nemendur hafi sýnt áhuga á bilgreinum en annars hefði verið og að nemar séu nú betur undirbúnir sem fagmenn en áður var. Tvímælalaust er nám í bílamálun komið í allgott horf.
- 10) **Lærdómur sammingsaðila af tilrauninni.** Það sem vekur kannski mesta furðu í atburðarásinni allri er að menntamálaráðuneytið hafi getað gert samning sem var skömmu seinna talinn virði af hálfu ráðuneytisins. Fulltrúar atvinnulífsins treystu því, eðlilega, að ráðuneyti sem ber ábyrgð á stjórnun og rekstri náms á framhaldsskólastigi væri að skrifa undir samning sem væri framkvæmanlegur miðað við þáverandi lagaumhverfi framhaldsskóla. Það er óskiljanlegt eftir á að ráðuneytið hafi leitt menn út í svo mikla fjárfestingu og vinnu sem stofnun FMB var og sagt svo bara „allt í plati“.

Mesti lærdómur sem dreginn verður af tilrauninni er kannski sá hve gætilega þurfi að fara í samningagerð af þessu tagi, hve mikilvægt það er að kanna ítarlega lagarammann á öllum sviðum og mikilvægi þess að samningar séu vel útfærðir – tekið á öllum vafaatriðum – allt gert sem hægt er til að koma í veg fyrir að sagan endurtaki sig.

HVÆÐ BRÁST VIÐ FRAMKVÆMD TILRAUNANÁMS OG HVERS VEGNA?

- 1) **Það skorti stuðning menntamálaráðherra við ákvæði samningsins.** Óskýr skilgreining ábyrgðar og valds í samningi, andstaða skólameistara við ákvæði samningsins og túlkun ráðuneytisins á samningnum svipti bílgreinamenn kjarna þess sem þeir stefndu að. Forsendur þeirra um fjárhagslegt sjálfstæði og sjálfstæða stjórnun námsins, og þar með raunhæfir möguleikar til að ná þeim árangri sem stefnt var að, urðu að engu. Viðhorf til samningsins og túlkun hans undir forystu nýs menntamálaráðherra var önnur en hjá forvera hans sem hafði undirritaði hann. Ráðherra treysti sér ekki til eða vildi ekki taka samninginn fram yfir framhaldsskólalög og erindisbréf skólameistara. Með þessu er ekki sagt að túlkun ráðherra og skólameistara sé ekki á rökum reist, en það eru mjög skiptar skoðanir, ekki sist meðal lögfróðra manna, um vald ráðherrans til að sveigja fram hjá lögum og reglugerðum í átt að ákvæðum samningsins. Bílgreinamenn líta svo á að ráðherrann hafi brugðist þeim.
- 2) **Það skorti stuðning embættismanna ráðuneytisins við ákvæði samningsins.** Embættismenn ráðuneytisins ýmist studdu framkvæmd samningsins eða lögðu steina í götu við framkvæmd hans, hver eftir eigin sannfæringu. Stýrihópur gat ekki gengið að því að með vissu hvort, hvenær né hvernig fjárframlög ríkisins yrðu greidd. Ljóst er að ráðherraskipti sköpuðu þeim sem voru andvígir „anda“ samningsins tækifæri til að koma sjónarmiðum sínum á framfæri. Fulltrúi ráðuneytisins í stýrihópi hafði ekki næg áhrif innan MMR til að ná sínu fram.
- 3) **Kjarasamningar kennara leyfa ekki skilvirka vinnu að markmiðum bílgreinamanna.** Margir telja að kjarasamningar kennara séu helsti þröskuldur í samstarfi atvinnulífs og skóla. Tilraun af því tagi sem hér var stefnt að er óframkvæmanleg ef ráðning kennara er skv. kjarasamningum framhaldsskólakennara.

Í atvinnulífinu eru starfssamningar þannig að þeir sem sinna margþættum störfum þar sem erfitt er að skilgreina fyrirfram „hvert handtak“ sem gera þarf, hvenær og með hvaða hætti skuli gera það og hve miklum tíma skuli verja til þess, fá laun og gerðar eru kröfur um árangur. Starfsmaðurinn býr ekki við mikla yfirstjórnun dagsdaglega en ber ábyrgð á árangri af verkum sínum gagnvart stjórnendum sem hafa sett fram mælanleg markmið, skilgreint tilætlaðan árangur og geta því haft eftirlit með því hvernig til tekst. Yfirleitt eru til leiðir til að umbuna starfsmönnum ef árangur er sérlega góður.

Kennarar fá greidd laun fyrir ákveðna vinnu sem er skilgreind í kjarasamningi og allt umfram það telst yfirvinna. Í kjarasamningnum er ekkert fjallað um mælanleg markmið né mælanlegan árangur. Enginn stjórnandi hefur ákvörðunarvald um það hvernig vinnutímanum er varið. Ljóst má vera að kennarar þurfa að sinna margþættu starfi og hafa með það nokkuð frjálsar hendur ef árangur á að nást og að erfitt er að setja þeim fastan tímaramma eða gera nákvæmar verklýsingar um allt sem gera þarf. Það er umhugsunarefni að kjarasamningar þeirra hafa leiðst út á braut sem er gjörólik því sem almennt virðist ganga upp í atvinnulífinu við launagreiðslur til þeirra sem sinna margþættum ábyrgðarstörfum án þess að búa við mikla yfirstjórnun né virkt eftirlit.

Starfsumhverfi og vinnubrögð í BHS og afstaða skólameistara til nánast allra hluta mótast mjög af kjarasamningum kennara og er það aðalskýringin á því hve afstaða atvinnulífsins til kennara er almennt neikvæð. Kjarasamningur framhaldsskóla-

kennara og „hefðir“ sem hafa skapast um hvað sé innifalið í greiðslu fyrir vinnuframlag þeirra samræmdest engan veginn væntingum og kröfum bílgreinamanna um þau vinnubrögð sem þyrfti til að framkvæma tilraunina. Stórorðar yfirlýsingar frá fulltrúum atvinnulífsins um vanhæfni kennara IR og ráðningarferlið sem stýrihópurinn fylgdi var heldur ekki til þess fallið að efla samstarfsvilja kennara. Samskipti stýrihópsins við kennara IR voru mistök í mannlegum samskiptum sem setja enn í dag mark sitt á samskipti atvinnulífsins og starfsmanna BHS.

Það er óvíst hvort önnur tilraun í anda upphaflega samningsins verður einhvern tímann reynd. Í nýlegri reglugerð menntamálaráðuneytis um viðurkenningu einkaskóla á framhaldsskólastigi (frá 2. febrúar, 1999, 3. grein) er tekið fram um skóla sem starfrækir nám samkvæmt aðalnámskrá framhaldsskóla, „skal af hálfu skólans gætt ákvæða laga um lögverndun á starfsheiti og starfsréttindum . . . framhaldsskólakennara og skólastjóra við ráðningar í kennslu og stjórnunarstörf.“

- 4) **Menningarárekstur og skortur á trausti í stýrihópi.** Að mörgu leyti var samsetning stýrihóps óheppileg, sérstaklega eftir að skólameistari tók sæti í stýrihópi. Frumkvöðlar námsins sem sátu í stýrihópi fyrir hönd atvinnulífsins og skólameistari höfðu mjög ólíkan bakgrunn og ólíka afstöðu til flestra hluta. Aðilar höfðu ólíka framtíðarsýn sem báðum var mikið kappsmál að uppfylla. Það gætti stífnis og skorti vilja til að sættast og leysa ágreiningsmál sem óhjákvæmilega koma upp þegar um tilraun af þessu tagi er að ræða. Ágreiningur, sem e.t.v. byrjaði málefnalega, magnaðist undantekningalítið upp í deilur og átök. Sárindi sem eiga rætur að rekja til þessa tíma hafa enn í dag neikvæð áhrif á sem kemur fram í:

- * tortryggni fulltrúa atvinnulífsins gagnvart embættismönnum menntamálaráðuneytisins og öfugt
- * tortryggni skólameistara gagnvart fulltrúum atvinnulífsins og öfugt
- * efasemdum fulltrúa atvinnulífsins um að pólitískur vilji til að vinna að framgangi iðnnáms í bílgreinum með þátttöku atvinnulífsins sé fyrir hendi hjá núverandi ráðherra

Fortíðin hefur skapað vandamál sem hefðu aldrei litið dagsins ljós ef gagnkvæmt traust væri milli manna.

Loks má nefna grunsemdir skólamanna um að gróðasjónarmið ráði áhuga atvinnulífsins á námi og þeir hafi mestan áhuga á að framlag þeirra til námsins skili sem mestum virðisauka á sem stystum tíma. Skólamenn vilji, hins vegar, hugsa um allhliða menntun einstaklingsins til að skapa heilsteypa þjóðfélagsþegna sem hafi hæfileika til að njóta sín og starfa í stærra samfélagi en á bifreiðaverkstæði.

Viðmælendur bæði úr hópi skólamanna, ráðuneytismanna og bílgreinamanna sögðu að þeir hefðu upplifað atvinnulífið og ríkiskerfið sem tvo ólíka menningarheima og að þeim hefði stundum fundist sem þeir væru að reyna að tala saman á mismunandi tungumálum.

- 5) **Samningurinn.** Eins og margoft hefur komið fram var útfærsla samningsins lítið skilgreind og margt sem mönnum þótti skýrt við gerð samningsins reyndist ekki skýrara en svo, að hægt var að túlka það á allt annan hátt en þeir sem undirrituðu samninginn höfðu vænst. Einungis hluti helstu hagsmunaaðila tók þátt í gerð samningsins. BÍL og MMR gerðu samning sem hvorki kennarar, stéttarfélag þeirra né skólastjórnendur treystu sér til að framkvæma. Ráðuneytið, sem hafði úrskurðarvald, treysti sér ekki til að verja samninginn.

- 6) **Samskipti kennara og fulltrúa atvinnulífsins.** Margt sem gerðist við undirbúning og stofnun FMB, og við upphaf tilraunanáms í bílgreinum í BHS, hafði afar neikvæð áhrif á samskipti og samstarf þeirra aðila sem hafa hvað mest áhrif á gæði námsins og farsælan rekstur þess. Það var á valdi kennara á mjög afgerandi hátt að auðvelda framkvæmd tilraunarinnar eða að torvelda hana. Það að ekki var haft samstarf við þá frá upphafi voru mikil mistök.

Enn gætir tortryggni kennara, sérstaklega þeirra sem áður störfuðu í IR, gagnvart fulltrúum atvinnulífsins og öfugt. Í málum sem krefjast samvinnu kennara og fulltrúa atvinnulífsins stendur vantraust jafnvel í vegi fyrir framgangi mála sem aðilar virðast vera algjörlega sammála um.

- 7) **Fjárskortur háir starfinu á margvíslegan hátt og ekki hefur verið staðið við sammingsbundin fjárframlög.** Námið er, eins og annað verknám, rekið af miklum vanefnum. Vegna ónógs rekstrarfjár er ekki hægt að greiða kennurum fyrir vinnu við þróun námsins og oft er vandkvæðum bundið að útvega fé til að kaupa það sem þarf til eðlilegs, daglegs reksturs. Ríkið hefur ekki staðið við sammingsbundin fjárframlög varðandi húsnæði, aðbúnað né rekstur. Þó að fyrirtæki í bílgreininni séu fús til að gefa tæki og búnað og hafi hlaupið undir bagga með greiðslur fyrir skipulagningu náms og námsgagnagerð, þá draga þau mörkin við að kosta daglegan rekstur námsins.
- 8) **Stjórnskipulag er óskilvirkt.** Stjórnun og stjórnskipulag hjá BHS er í engu samræmi við það sem þekktist í atvinnulífinu. Skólameistarinn hefur ekki umboð til að stjórna kennurum. Millistjórnendur hafa hvorki vald né ábyrgð með tilliti til reksturs né frammistöðu í greinum í þeirra umsjá. Stjórnun snýst ekki um að marka stefna, fylgjast með og stuðla að stöðugri framþróun í skólastarfi heldur að koma stundatóflum í framkvæmd, að keppast við að halda umfangi rekstursins þannig að sem mest fjárveiting fáiast svo að endar nái saman. Markmið með skólastarfinu eru þar af leiðandi meira grundað í magntölum og umsvifum en árangri og faglegum gæðum, alla vega hvað áherslu stjórnenda varðar. Fjármunir sem lagðir eru í námið, bæði frá hinu opinbera og gjafir frá einkafyrirtækjum, nýtast ekki nægilega vel.
- 9) **EKKI TEKST AÐ FYLGJAST NÆGILEGA VEL MEÐ HRAÐRI ÞRÓUN OG INNLEIÐA NÝJUNGAR Í NÁMIÐ.** Verkjálfun og endurmenntun kennara er ábótavant. Það er langt síðan margir kennarar hafa verið við vinnu á verkstæðum og þróunin í greininni er það hröð að það hefur neikvæð áhrif á námið og á ímynd kennara gagnvart nemendum. Kennurum tekst ekki nógu vel að tengja námsefnið þeirri tækni sem nemendur þekkjá úr eigin verkþjálfun á verkstæðum og vita að eru þær aðferðir sem eru notaðar og viðurkenndar í greininni í dag. Í mörgum tilfellum upplifa nemendur því kennsluna og námsefnið sem úrelt og gagnslítið og bílgreinamönnum úr atvinnulífinu finnst þekking nemenda ekki nægileg. Kennarar sækja ekki mikið endurmenntunarnámskeið og eru skiptar skoðanir á því hvers vegna það er.
- 10) **Grunnnámið er ekki nægilega markvisst.** Það er ekki nægilega áhugavert fyrir bílgreinanema og ekki nægilega vel skipulagt með tilliti til nauðsynlegrar samræmingar við lotukerfið. Nemendum veitist erfitt að ljúka grunnnámi á tilsettum tíma, erfitt að samræma það fagnáminu og eru mjög gagnrýnir á námsefnið. Bíl- og málmíðngreinar keppa að einhverju leyti um sömu nemendur og með núverandi fyrirkomulagi, þar sem námið fer fram við grunndeild málma, er nemendum frekar beint í málmíðnir.
- 11) **Faglegt eftirlit með náminu er ekki virkt.** Þetta á við um bæði námið við BHS og verkþjálfun á verkstæðum. Í flestum tilfellum er allt sem snýr að faglegum gæðum náms í hverri lotu á ábyrgð viðkomandi kennara og enginn annar kemur að því.

Lotulýsingar sem unnar voru við upphaf kennslu í lotukerfi hafa í mörgum tilfellum ekki verið endurskoðaðar. Stýrihópur vinnur að faglegum málum en samskipti og stjórnun eru þannig að það skilar sér ekki faglega til kennara, þó að aðstoðarskólameistari eigi sæti í stýrihópi og kennslustjóri sitji fundi stýrihóps. Vinnustaðapjálfun nemenda felst í almennri verkstæðisvinnu sem getur verið eins misjöfn og verkstæðin eru mörg.

- 12) **Kennsluaðferðir eru þannig að ekki tekst nægilega vel að vekja námsáhuga og metnað hjá nemendum.** Fagnámið er að of miklu leyti þurrt bóknám, einnig í verklegum greinum. Kennurum tekst ekki nægilega vel að nýta búnað sem bílgreinamenn í atvinnulífinu telja að gefi möguleika á að gera námið áhugaverðara, nýtiskulegra og faglega metnaðarfullra. Margt oft var tekið fram að kennslan fer alltof mikið fram í kennslustofu með glærur í staðinn fyrir að tengja fræðin við raunhæf verkefni í bílaskálanum. Nemendur upplifa verkþjálfunartíma sinn á verkstæðum sem mun gagnlegri en verklegt nám í skólanum.
- 13) **Námsgögn eru ekki nægilega góð.** Að hluta er fjárskorti um að kenna, en einnig óskilvirku stjórnskipulagi og stjórnleysi í fjármálum, skorti á frumkvæði og sambandsleysi milli kennara og bílgreinamanna í atvinnulífinu. Loks er það almennt álit kennara að skuldastaða BHS sé það alvarleg að „það þýðir ekki að biðja um neitt, það stoppar allt hjá skólameistara“.
- 14) **Sambandsleysi er milli kennara og þeirra sem taka ákvarðanir um tækjabúnað.** Þetta kemur í veg fyrir að búnaðurinn nýtist eins og best væri á kosið. Það er engin fastmótuð stefna um innkaup og öflun tækjabúnaðar. Framlag sumra fyrirtækja til bílgreinanámsins hefur verið ómetanlegt, en einnig eru dæmi um ómarkvissa styrki og gjafir fyrirtækja sem lítið hafa nýst til kennslu og um ómarkviss innkaup af hálfu skólans. Kennara tóku oft fram að nauðsynlegt sé að fá einföld tæki sem geri nemendum kleift að skilja grunnvallaratriði, en að atvinnulífið sé innstillt á að allt sé á sem hæstu tæknistigi.
- 15) **Umhverfi framhaldsskóla er ekki aðlaðandi fyrir endurmenntun.** Fyrir fullorðna nemendur endurmenntunar er unglíngumhverfið fráhrindandi. Sambýlið við iðnnámið í BHS hefur enga kosti fyrir endurmenntunarstarfið aðra en rekstrarhagræðingu. Samkeyrsla iðnnáms og endurmenntunar gekk aldrei á tilraunátímanum og samnýting húsnæðisins gengur ekki alveg hnökralaust.
- 16) **Bakgrunnur stjórnenda.** Bílgreinamenn lögðu áherslu á að ráðinn yrði verkmenntamaður eða tæknimenntaður maður í stöðu skólameistara en ráðinn var skólameistari með bakgrunn í bóknámi. Nánast allir eru sammála um að skólameistari hafa litla þekkingu á atvinnulífinu, litinn áhuga á iðnnámi og að bílgreinanámið sé ekki óskabarn skólameistara. Flestir eru sammála um að kennslustjóri starfi fyrst og fremst sem milliliður kennara gagnvart skólastjórnendum og sé uppteknari af hagsmunagæslu við kjaramál kennarana en af faglegum gæðum námsins.

5. NÆSTU SKREF – FRAMTÍÐARSKIPAN NÁMS Í BÍLGREINUM

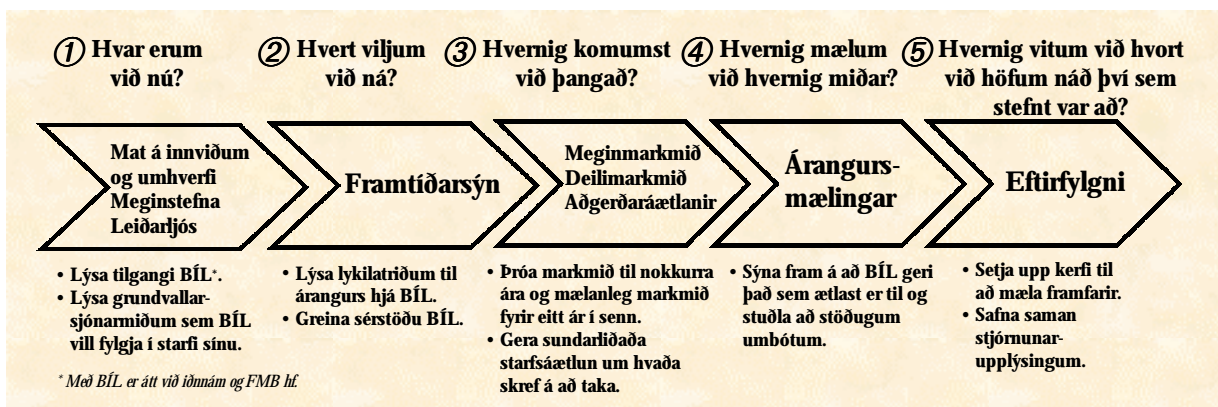
HVAÐA FERLI ER VÆNLEGAST TIL ÁRANGURS ?

Úttektin er lýsing á stöðunni eins og við skynjum hana og greinum. Um leið er skýrslan verkefnagreining fyrir framtíðina. Áherslan hér beinist að fyrsta þrepinu í stefnumótunarferlinu – mat á innviðum og umhverfi tilraunanámsins - og því snýst umfjöllunin yfirleitt ekki um „lausnir“ eða tillögur um hvernig eigi að taka á þeim vandamálum sem bent er á. Þó veltum við víða upp málum og „ hugmyndum“ sem ber að skoða nánar og útfæra. Í þessum síðasta kafla leggjum við fram það sem við teljum að sé raunhæfasti ramminn fyrir samstarf atvinnulífs og skóla með hliðsjón af því umhverfi og þeirri reynslu sem lýst hefur verið.

Hingað til höfum við fyrst og fremst fjallað um stöðuna í dag, og er það afar mikilvægt að hagsmunaaðilar séu sammála um hana, því það myndar grunninn að næstu skrefum. Ef ekki er samstaða um stöðuna eru litlar líkur á að menn verði einhuga um framtíðina, sem m.a. felur í sér væntingar um að tekið verði á veikleikum bílgreinanáms og veikleikum í samstarfi atvinnulífs og skóla og að þeir styrkleikar sem hafa myndast, sem og tækifæri, nýtist náminu áfram.

Niðurstöður úttektarinnar lýsa helstu þáttum sem við teljum nauðsynlegt að leggja fram sem grunn að ákvörðun forgangsverkefna og mótun nýrrar framtíðarsýnar. Vissulega eru ótalmargir þættir sem koma ekki nægilega sterkt fram að mati einhverra og aðra þættir sem fá allt of mikla umfjöllun að mati annarra. Það ber að varast að eyða tíma í varnarræður og samtíning á smávægilegum misskilningum sem kunna að leynast í þessari skýrslu. Aðalatriðið er að sammælast um þau atriði sem hér koma fram, breytta því sem menn telja rangt eða ná samkomulagi sem aðilar geta sætt sig við. Nauðsynlegt er að umræðan einkennist af hreinskilni og heiðarleika. Við eigum að læra af fortíðinni, sammælast um stöðuna í dag, skilgreina forgangsverkefni, horfa fram á veginn og móta stefnuna til framtíðar. Úttekt þessi er því vinnuþag sem unnið er út frá í næstu skrefum. Vinnuferlið er eftirfarandi:

Stefnumótunarferli



Áður en hafist er handa við stefnmótunarferlið er grundvallaratriði að ákveða hverjir skuli taka þátt, hver stýri ferlinu og hverjir eigi að leysa ágreiningsmál sem geti tafið framvindu ákvarðanatöku. Lagt er til að utanaðkomandi aðili fái umboð samningsaðila til að taka ákvarðanir til að greiða fyrir framkvæmd. Það á fyrst og fremst að tryggja að tekið verði tillit til viðhorfa allra hagsmunaaðila og að upplýsingaflæði verði sem mest.

- 1) **Hvar erum við nú?** Lýsing á árangri af tilrauninni sem kemur fram í 3. kafla er það sem hér er skilgreint sem mat á innviðum og umhverfi. Meginstefnu og leiðarljósi er lýst í 2. kafla um stefnu og markmið. Það er hins vegar ekki sjálfgefið að markmið samningsaðila og grundavallarsjónarmið frá árinu 1995 séu óbreytt í dag. Það er ekki síst nauðsynlegt að taka tillit til sjónarmiða kennara, nemenda og skólustjórnenda í nýrri lýsingu.
- 2) **Hvert viljum við ná?** Til þess að skilgreina raunverulega framtíðarsýn fyrir bílgreinamenntun er nauðsynlegt fyrir aðalleikendur þ.e. iðnnáms- og endurmenntunarkennara, nemendur, menntamálaráðuneytið, fulltrúa atvinnulífsins og skólustjórnendur að taka þátt í mótun hennar. Þannig þarf að ákveða hverjar eru grunnforsendur til árangurs – til þess að ná settum markmiðum. Bílgreinamenn skilgreindu á sínum tíma að grunnforsendurnar væru a) sérfræðipækning og b) rétt tæknistig búnaðar og aðstöðu. Lykilatriði til árangurs að þeirra mati voru:

- Gott starfsumhverfi sem býður upp á góð kjör, aðstöðu, hvatningu
- Aðgangur að nýrri þekkingu og símenntun
- Tengsl/samstarf við búnaðar- og bílaframleiðendur
- Jákvætt samstarf skóla og atvinnulífs
- Tengsl við innlent atvinnulíf
- Skýrar línur um endurnýjun og uppfærslu búnaðar
- Markviss stjórnun á notkun, viðhaldi og endurnýjun búnaðar

Að okkar mati þarf að íhuga fleiri þætti eins og:

- Skilvirkt upplýsingaflæði
- Skýrar línur um stjórnun, fjármögnun, rekstur og samstarf
- Stuðningur sem gerir kennurum kleift að einbeita sér að kennslu og þjónustu

Einnig ber að íhuga hvort eitt lykilatriði sé hæfni og kunnátta kennara á sviði kennslu- og uppeldisfræði. Sérfræðipækning í bílgreinum er engin trygging fyrir skilvirkri kennslu.

Loks má íhuga hvort þriðja grunnforsendan sé ekki - að fá nemendur sem hafa getu til að ráða við þær námskröfur sem gerðar eru.

- 3) **Hvernig komumst við þangað?** Ákveða hver megin- og undirmarkmið með menntun í bílgreinum skuli vera. Þó svo að bílgreinamenn vilji halda sér við meginmarkmið frá 1995 er ekki þar með sagt að allir vilji það eða að ekki sé nauðsynlegt að bæta einhverju við. Það kann að vera að nýjum markmiðum, t.d. að

móta virka þjóðfélagsþegna, verði bætt við. Í þessu skrefi eru einnig unnar áætlanir um hvernig samningar verða innleiddir. Að okkar mati er það ekki fyrr en að þessu skrefi loknu að skynsamlegt er að gera nýjan samning. Samningsaðilar þurfa að ákveða leiðir að framtíðarsýn og afgreiða þá þætti sem voru þeim þrándur í götu 1996-2000 á afgerandi hátt þannig að allir hafa kristaltæra mynd af því hvernig markmiðum verði náð og tryggingu fyrir að hægt verði að fylgja áætlunum sem gerðar verða. Það kann að vera ráðlegt í stöðunni að gera samning milli atvinnulíf/MMR, sérsamning milli MMR/skóli/atvinnulíf og þriðja samninginn milli MMR/HÍK(kennarar)/atvinnulíf til að þess að tryggja innleiðingu áætlana og að framtíðarsýn náist.

- 4) **Hvernig mælum við hvernig miðar?** Í áætlunum sem skilgreindar eru í skrefi þrjú er yfirleitt tekið fram hvernig árangur verður mældur. Í þessu skrefi fer fram mæling á árangri samkvæmt áætlunum.
- 5) **Hvernig vitum við hvort við höfum náð því sem stefnt var að?** Hér er gert ráð fyrir reglubundinni endurskoðun og samantekt á árangri, úrvinnslu og leiðréttingum sem þarf til að halda stefnunni.

HVAÐ ER TIL RÁÐA ? – RÁÐLEGGINGAR UM FRAMTÍÐARSKIPAN NÁMS Í BÍLGREINUM

Til þess að taka afstöðu um skynsamlega framtíðarskipan náms á þessu sviði verðum við að hafa ákveðna framtíðarsýn og forsendur til hliðsjónar. Við höfum kosið að nota þau meginmarkmið sem atvinnulífið setti sér við upphaf tilraunarinnar. Þessi markmið kunna að breytast í næstu samningslotu en ekkert bendir til þess að þau breytist að ráði. Meginmarkmið atvinnulífsins með þátttöku í stjórnun og rekstri bílgreinánáms voru:

Að skólinn útskrifi hæfa nemendur sem verði nýtir starfsmenn í greininni. „Nýtir“ er hugtak sem menn túlka á mismunandi hátt – allt frá því að hægt sé að láta nýútskrifaða nemendur vinna strax án tilsagnar né eftirlits, í að nýútskrifaðir nemendur séu færir um að notfæra sér nýliðaþjálfun til að tileinka sér aðferðir, verkefni og starfhætti viðkomandi vinnustaðar.

Að atvinnulífið geti gengið að góðri símenntun og þjónustu í greininni.

Að okkar mati eru eftirfarandi atriði þau sem skipta meginmáli í gerð samninga sem væru ásættanlegir fyrir fulltrúa atvinnulífsins eftir það sem er á undan er gengið:

- 1) **Stjórnun og rekstur þarf að vera í höndum stýrihóps og yfirmanns FMB hf.** Vald og ábyrgð verða að fara saman og vera óumdeilanlega á sömu hendi – á borði en ekki bara í orði.
- 2) **Rekstrargrundvöllur þarf að vera tryggður.** Það þarf að gera rekstraráætlanir sem taka mið af þeim stuðli sem samningsaðilar ákveða og því framlagi sem atvinnulífið treystir sér til að skuldbinda sig fyrir umfram framlag ríkisins. Öll fjármálaumsýsla þarf að vera í höndum FMB hf., þar með talin gerð og framkvæmd samninga við kennara. Atvinnulífið mun ekki sætta sig við að standa undir rekstrarkostnaði við iðnnám til sveinsprófs nema með samnýtingu á tækjum, kennslubúnaði og námsefni þegar það á við.
- 3) **Lagaramminn þarf að vera skýr.** Aðilar verða að kynna sér vel, og láta lögfróða menn skera úr um á óbyggjandi hátt, að ákvæði samnings standist lög og að einhliða úrskurður ráðuneytisins geti ekki ógilt samninginn.

FRAMTÍÐIN – MAT OG TILLÖGUR

Í eftirfarandi tillögum er fjallað um BHS og/eða FMB hf. sem mögulega rekstraraðila náms í bílgreinum þar sem það virðist vera í takt við raunhæfa valkosti dagsins í dag. Auðvitað mætti yfirfæra þessar tillögur miðað við að einhver annar verkmenntaskóli (iðnskóli) og/eða nýtt fyrirtæki eða samtök á vegum atvinnulífsins í bílgreinum stæðu að náminu, ef aðilar telja raunhæft að flytja námið úr BHS. Í dag eru hagsmunaaðilar reynslunni ríkari og þekkja betur hugsunarhátt hvers annars. Vonandi hefur það skapað aukið umburðarlyndi og forsendur til að finna skynsamlega framtíðarlausn.

Þriðja tillagan er sú sem við teljum líklegasta til árangurs. Fyrstu tvær tillögurnar eru í raun settar fram fyrst og fremst til að gera aðilum ljós þau erfiðu mál sem leysa þyrfti til að þær gætu náð fram að ganga á þann hátt að tækist að uppfylla markmið. En ekkert er ómögulegt.

❶ BHS REKI IÐNNÁM TIL SVEINSPRÓFS. FMB HF. REKI ENDURMENNTUN OG MEISTARANÁM.

Að viðhalda því samkomulagi sem er í gildi í dag, að BHS reki allt bílgreinanám fram að sveinsprófi, hefur einkum þann kost fyrir nemendur og starfsfólk að í því felst minnst röskun. Það væri mögulegt fyrir rekstraraðila að halda rekstri námsins áfram með þessu skipulagi án þess að leggja í það aukið fé, en námið uppfyllir ekki að óbreyttu þær kröfur sem hagsmunaaðilar vilja gera til þess.

Í viðtölum sögðu nánast allir sem hafa metnað fyrir hönd bílgreinanáms, þ.e. kennarar, nemendur og fulltrúar atvinnulífsins, að við núverandi aðstæður stefndi námið í það að staðna og úreldast á fáum árum. Margir vöktu máls á þessu óspurðir og höfðu augljóslega áhyggjur af ástandinu. Það kom hins vegar ekki fram að þetta væri sérstakt áhyggjuefni hjá yfirstjórnendum BHS né embættismönnum MMR.

Í ljósi þessa er varla hægt að mæla með óbreyttu rekstrarfyrirkomulagi sem framtíðarlausn og alls ekki nema til kæmu umtalsverðar breytingar á fjárveitingum til námsins, stjórnun þess og ýmsu sem snýr að kennslu og faglegum gæðum.

Eftirfarandi eru tillögur um hvernig bæta mætti núverandi ástand miðað við óbreytt rekstrarfyrirkomulag. Margar fjalla þessar tillögur um þætti sem reynt var að vinna að í tíð fyrri samnings og tókst ekki þá. Viðmælendur úr atvinnulífinu virðast ekki hafa trú á, að fenginni reynslu, að þetta gæti verið ásættanleg lausn til frambúðar. Skólastjórnendur og margir kennarar virðast hafa trú á að forsendur hafi breyst á þann veg að það myndi ganga betur nú.

- 1) Fjármagn og fjármálastjórnun. Það þarf meiri peninga til að greiða kennurum fyrir undirbúning, námsgagnagerð og endurmenntun og til kaupa á námsgögnum og búnaði. Til að peningarnir nýtist vel þarf að marka raunhæfa stefnu um notkun þeirra. Það þarf að tryggja deildinni sérfjárveitingu og færa stjórnun fjármuna inn í deildina til aðila sem þekkja til bílgreinarinnar. Til að veita aðhald í rekstri og yfirsýn yfir þróunarmöguleika þurfa fjármálin að vera gegnsærri, starfsmönnum þarf að vera ljóst hvað reksturinn kostar og úr hverju deildin hefur að spila.
- 2) Stjórnun. Það vantar markvissa stjórnun. Nánast allir virðast sammála um að skólameistari hafi hvorki skilning (sem er út af fyrir sig ekki nauðsynlegt til að stýra skóla ef dreifing valds og ábyrgðar er í lagi) né áhuga (sem er öllu verra, ef rétt er) á námi í bílgreinum. Best væri að færa stjórnunarstarfið sem mest inn í bílgreinaeildina, skýra valdssvið og ábyrgð millistjórnenda og flytja ábyrgð á samskiptum við atvinnulífið til millistjórnenda sem þekkja til bílgreina.

- 3) Fagleg gæði námsins. Það þarf að skýra hvar fagleg forysta eigi að liggja og tryggja að þeir sem beri ábyrgð á faglegum gæðum námsins og eftirliti með því sinni skyldum sínum og vinni saman. Bæði í iðnnámi og á háskólastigi eru mörg dæmi þess að kennarar og fulltrúar atvinnulífsins sem eru áhugasamir um hag greinar sinnar hafi samvinnu um að samræma og gera tillögur um námsefni, námsgögn og kennsluaðferðir. Það þarf að fá hæfa fagmenn í hverri grein með góða yfirsýn til að yfirfara námsefni, kennsluaðferðir og námsgögn í náinni samvinnu við deildarstjóra og viðkomandi kennara. Mestu máli skiptir að einstaklingar hafi í reynd vilja og getu til að vinna saman og frið til að einbeita sér að verkefninu. Verði það kannað óformlega áður en verkið hefst, þannig að tryggt verði að starfið dagi ekki uppi í ósamstarfshæfum hópum.
- 4) Grunn nám. Það þarf að gera grunnnámið áhugaverðara fyrir nemendahópinn og faglega markvissara fyrir bílgreinina. Úttektaraðilar eru ekki dómbærir á hve raunhæft það er að aðlaga námsefni í grunndeild málma og bóknámsdeildum BHS að þörfum bílgreinanema, en trúlega eru aðrar leiðir raunhæfari ef vilji er til að gera miklar breytingar á grunnnáminu.
- 5) Samspil lotukerfis og stundatöflu í áfangakerfi. Samræming lotukerfis við bóklegar greinar í áfangakerfi BHS hefur verið erfið og er það ein skýringin á því hve nemendum gengur mörgum seint að ljúka námi. Það þarf að kanna hvernig unnt sé að bæta þetta.
- 6) Endurmenntun kennara og verkstæðisþjálfun kennara. Það þarf að fá úr því skorið áður en tekin er ákvörðun um framtíðarfyrirkomulag, hvort hægt sé að finna raunhæfan flöt á endurmenntun og verkstæðisþjálfun bílgreinakennara. Málið snýst að einhverju leyti um fjármögnun og skipulagningu hjá BHS en virðist ekki síður stranda á stífni í samskiptum kennara og FMB hf eða stýrihóps. Kennarar segjast flestir mjög áhugasamir um endurmenntun en að framboðið henti þeim ekki, hvorki námsefni né tímasetning námskeiða, og að FMB hf. komi ekki til móts við þá. Fulltrúar atvinnulífsins segja kennara áhugalaus um endurmenntun, að þeir nýti sér ekki það sem í boði er, en kennurum standi til boða verkþjálfun á umboðsverkstæðum á sumrin, að sækja námskeið með erlendum fyrirlesurum hjá umboðum, að sækja námskeið hjá FMB hf. og Rafiðnaðarskólanum, allt ókeypis og á ýmsum tímum.

② BHS OG FMB HF. STANDI SAMEIGINLEGA AÐ REKSTRI IÐNNÁMS TIL SVEINSPRÓFS, ENDURMENNTUNAR OG MEISTARANÁMS.

Röð óheppilegra atvika og sérstakar aðstæður áttu stóran þátt í því að samstarf BHS og FMB um rekstur bílgreinanáms skv. fyrri samningi gekk ekki upp. Allir hafa lært eitthvað af reynslunni þannig að sömu mistökinn myndu væntanlega ekki endurtaka sig ef gerður væri samningur um sambærilegt samstarf nú.

Atriði sem höfðu óheppileg áhrif en myndu ekki endurtaka sig ef gerður væri samningur nú:

- 1) Tveir aðilar, MMR og BÍL, gerðu samning um atriði sem þriðji aðila, BHS, átti að framkvæma. Í dag væri þessu öðruvísi háttað þar sem skólinn er starfandi og verðandi samstarfsaðilar kæmu beint að gerð samnings. Öllum er væntanlega orðið ljóst mikilvægi þess að vald og ábyrgð sé á sömu hendi og yrði það haft að leiðarljósi við gerð samnings nú.

- 2) BHS og FMB var hvort tveggja nýstofnað og tók til starfa á sama tíma í ófullgerðu húsnæði við að mörgu leyti erfiðar aðstæður. Eðlilegir byrjunarörðugleikar í skólasterfi lögðust því af margföldum þunga á sambræðinginn.
- 3) BÍL höfðu ekki reynslu af kennslu á iðnskólastigi og takmarkaða reynslu af námskeiðshaldi í endurmenntunarstarfi.
- 4) MMR tók ákvörðun um að leggja bílgreinánám í IR niður og stofna til bílgreinánáms í BHS án þess að kynna málið fyrir kennurum IR á þann hátt að þeir gætu nálgast breytinguna með jákvæðu hugarfari, þrátt fyrir að það hafi verið yfirlýst ætlun MMR að kennararnir úr IR hefðu forgang um störf við BHS.
- 5) Þáverandi fulltrúar atvinnulífsins í stýrihópi sýndu mikið dómgreindarleysi í samskiptum sínum við kennara úr IR.
- 6) Verkefnið lenti milli tveggja ráðherra og ýmissa embættismanna MMR þar sem sitt sýndist hverjum. Hafandi þurft að taka afleiðingum þessa myndu bílgreinamenn væntanlega ekki gera sambærilegan samning nú nema þeir teldu sig hafa vissu fyrir því að sátt væru um hann hjá ráðherra og lykilaðilum í MMR og að samningsákvæði væru það skýr að mannabreytingar í ráðuneytinu gætu ekki kollvarpað samningnum.

Atriði sem voru samstarfinu óhagstæð og eru það enn, en er trúlega ekki hægt að hafa áhrif á:

- 1) Skólameistari BHS hefur litla innsýn í iðnnám, þekkir lítið til atvinnulífsins almennt og er áhugalaus um bílgreinánám, að mati kennara, nemenda og fulltrúa atvinnulífsins.
- 2) Óvíst er um pólitískan vilja núverandi ráðherra. Hann túlkaði upphaflegan samning í andstöðu við markmið samningsins.
- 3) Tortryggni og takmarkaður skilningur á „menningarheimi” hinna er enn til staðar milli atvinnulífs og skólamanna, einkaaðila og ríkisstofnana, þó að aðilar hafa færst eitthvað nær hver öðrum.

Atriði sem voru óhagstæð í fyrri samningi en væri hægt að afgreiða á annan hátt í nýjum samningi:

- 1) Gerður var mjög opinn samningur, þar sem ekki kemur skýrt fram í samningnum að aðilar hafi sammælt um markmið né leiðir.
- 2) Lagaákvæði sem samningurinn hvíldi á voru óskýr.
- 3) Skipting valds og ábyrgðar var óskýr.
- 4) Verkaskipting aðila var óskýr.
- 5) Ekki var tekið á kjarasamningum né ráðningu kennara.
- 6) Fjármögnun og fjárhagslegt sjálfstæði. Ríkið stóð ekki við umsamda fjármögnun.

Þó hugsanlega væri hægt að leysa ýmis lykilatriði betur nú en áður, er samningur um náið samstarf BHS og FMB hf. um rekstur iðnnáms og endurmenntunar alls ekki álitleg framtíðarlausn. Það er mat úttektaraðila að fortíðin muni alltaf hafa einhver neikvæð áhrif á samskipti BHS/FMB hf. og að ekki sé einlægur vilji til samvinnu né fullkomin heilindi í samskiptum skólameistara, kennslustjóra, starfsmanna FMB og stýrihóps.

**③ FMB HF. REKI FAGNÁM Í BÍLGREINUM, ENDURMENNTUN OG MEISTARANÁM.
BHS OG/ EÐA AÐRIR SKÓLAR REKI GRUNNNÁM.**

Að mati úttektaraðila er stofnun einkaskóla sem verður í neðangreindri umfjöllun nefndur FMB hf. sú framtíðarlausn sem er vænlegust til árangurs. Reynslan af tilrauninni og afstaða viðmælenda meðal BÍL, MMR, kennara og að sumu leyti stjórnenda BHS, segir okkur að í ljósi stefnu BÍL um fagmenntun í greininni og í ljósi markmiða MMR með þátttöku atvinnulífs í skólamálum, býður þetta rekstrarform upp á það sem nánast allir telja að sé líklegast til að ná settum markmiðum í dag.

Að gera samning um þetta rekstrarform þýðir ekki að nauðsynlegt sé að flytja núverandi aðstöðu bílgreinánáms. Þvert á móti er sterkur vilji aðila fyrir því að efla og nota aðstöðuna sem fræðslusetur bílgreinamanna í BHS býður upp á. Flestir líta á það sem neyðarúrræði að flytja aðstöðu til bílgreinánáms úr Borgarholti.

Hægt er að hugsa sér tvo valkosti:

- 1) Að BHS reki og beri alfarið ábyrgð á grunnnámi og semji við MMR um fjárframlag til þess og FMB hf. reki og beri alfarið ábyrgð á námi eftir grunnnám og semji við MMR um fjárframlag til þess. Þá yrði væntanlega gerður samningur milli BHS og FMB hf. um að BHS keypti faggreinakennslu að einhverju leyti af FMB hf. og samningur um nýtingu húsnæðis og ýmis konar þjónustu sem ætla má að væri hagur í að samnýta.
- 2) Að FMB hf. reki og beri alfarið ábyrgð á öllu bílgreinánámi, grunnnámi og fagnámi, og semji við MMR um fjárframlag til þess. Þá yrði væntanlega gerður samningur milli BHS og FMB hf. um að FMB hf. keypti bóknámskennslu af BHS, auk samnings um samnýtingu húsnæðis og ýmis konar þjónustu.

Ekki verður fjallað nánar um útfærslu þjónustusamninga milli skóla en það er væntanlega auðleyst mál. Ákvörðun um hvor ofangreindra valkosta verður fyrir valinu ætti að ráðast fyrst og fremst af því hvaða stefnu aðilar sammælast um varðandi grunnnámið.

Að því gefnu að það samræmist markmiðum sem aðilar sammælast um, leggjum við til að MMR, BHS og FMB hf. gangi til samninga um útfærslu og framkvæmd á valkosti 1: Að BHS reki og beri alfarið ábyrgð á grunnnámi bíliðna og FMB hf. reki og beri alfarið ábyrgð á bílgreinánámi eftir grunnnám.

Grunnforsendur fyrir samningsgerð um ofangreint fyrirkomulag, valkost 1, eru eftirfarandi:

MMR greiði FMB hf. rekstrarframlag til iðnnáms og framlagið sé í samræmi við það sem þarf til að fjármagna kennslu, endurnýjun, viðhald og þróun náms og námsaðstöðu í fagi þar sem tækniþróun og breytingar eru örvar og námið byggist mest á verklegri kennslu.

MMR greiði BHS rekstrarframlag til grunnnáms.

Skörp og vel skilgreind verkaskipting sé milli FMB hf. og BHS þar sem ávallt fari saman ábyrgð og völd, t.d.:

- * Að kennsla og stjórnun fagnáms, þ.m.t. starfsmannastjórnun, sé alfarið í höndum FMB hf.
- * Að kennsla og stjórnun grunnnáms, þ.m.t. starfsmannastjórnun, sé í alfarið höndum BHS eða FMB hf.

- * að BHS fái ákveðnar verktakagreiðslur fyrir kennslu og þjónustu sem veitt er FMB hf., og öfugt, samkvæmt sérstökum samningi.

Allir hagsmunaaðilar sem málið varðar komi að gerð samninga og að fulltrúar í samningaviðræðum séu einstaklingar sem njóti trausts allra hagsmunaaðila og hafi vilja til samvinnu.

Í okkar sýn er nauðsynlegt að FMB hf. leiti til BHS með ýmsa þjónustu og e.t.v. öfugt. Það er greinilegt að menntamálaráðuneytið og skólamenn almennt eru opnari fyrir samningum um þjónustu og kennslu í dag en var fyrir fáeinum árum. Sem dæmi má nefna nýlega samninga um að Kvennaskólinn kaupir tölvukennslu af einkaskóla og að Tækniskólinn kaupir ákveðin námskeið af Háskóla Íslands.

Hvaða skil eiga að vera milli grunnnáms í BHS og fagnáms í FMB hf. - eða á að „bylta“ grunnnámi ?

Með tilliti til faglegrar framvindu iðnnámsins á seinni stigum er það kostur að nemendur ljúki undirstöðugreinum s.s. stærðfræði, íslensku og erlendum tungumálum sem fyrst á námstímanum. Fljótt á litið er það einnig stílhreinasta skipulagið gagnvart MMR, að skilin á milli grunnnáms og fagnáms séu skörp þannig að engar deilur þurfi að eiga sér stað um hvernig fjárframlag ríkisins skiptist milli aðila ef einn skóli rekur grunnnám og annar fagnám.

Það fyrirkomulag að BHS sæi um grunnnám og einkaskóli FMB hf. um fagnám hefur þá kosti helsta að það er hagkvæmt þar sem samnýting er með málmiðnaðardeild og bóknámsdeildum BHS, það er „staðlað“, þ.e. kennt skv. námsskrá framhaldsskóla á nokkrum stöðum á landinu og gengið að innihaldinu vísu, og nemendur geta stundað grunnnám víðar en í Reykjavík. Helstu gallar eru að kennsla í undirstöðugreinum er lítið sem ekkert fagtengd og því ekki nægilega vel til þess fallin að vekja áhuga og kveikja metnað hjá þeim nemendahópi sem er ekki sterkur í hefðbundnum bóknámsgreinum en hefur brennandi áhuga á bílum.

Ef BHS rekur grunnnám og FMB hf. fagnám krefst það náins og þjáls samstarfs við skipulag s.s. stundatöflugerð og nýtingu á aðstöðu ef skilin milli grunnnáms og fagnáms eru ekki skörp.

Í dag eru skilin ekki skörp. Langflestir nemendur ljúka grunnnámi samhliða fagnámi. Það er t.d. staðreynd að meirihluti nemenda í grunndeild málma á mjög erfitt með námsefnið í stærðfræði og rafmagnsfræði og algengt að nemendur „dragi stærðfræðina á eftir sér“ fram undir lok fagnáms. Margir viðmælendur í hópi nemenda sjá ekki fram á að komast í sveinspróf strax að loknu fagnámi vegna þess að þeir eiga eftir að ljúka grunnnámsgreinum. Þessar staðreyndir valda áhyggjum um aðsókn að fagnáminu ef kröfur eru gerðar um að nemendur ljúki grunnnámi áður en hægt er að hefja fagnám.

Það er draumur allra iðngreina að ná til sín fleiri nemendum úr þeim hópi sem eru sterkari námsmenn. Til að fjölga nemendum að ráði og fá inn sterkari nemendur þannig að raunhæft væri að gera kröfur um skörp skil milli grunnnáms og fagnáms, þyrfti trúlega mjög óhefðbundið markaðsátak, dýrara og umfangsmeira en hingað til hefur tíðkast hjá framhaldsskólum á vegum hins opinbera.

Langflestir sem hefja iðnnám að loknum grunnskóla eru ekki úr þeim hópi grunnskólanema sem eru áhugasamastir um bóknámsgreinar, margir velja iðnnám einmitt vegna takmarkaðs áhuga á bóknámi. Til að vekja og viðhalda áhuga nemenda er það ótvíræður kostur að hefja kennslu í faggreinum sem allra fyrst og „lauma“ inn kennslu í fagtengdum undirstöðugreinum eftir því sem færi gefst og/eða að gera verulegar breytingar á kennslu og námsefni í undirstöðugreinum í þá átt að gera grunnnámið fagtengdara, þannig að betri árangur náist með þá sem eru e.t.v. ekki miklir bóknámsmenn en samt efni í góða fagmenn.

Samningsaðilar verða að setja sér skýra stefnu í þessum málum eins og öðrum, en það er okkar mat að fátt geti haft eins afgerandi áhrif á aðsókn að iðnnámi eins og eðli og fyrirkomulag

grunnnáms. Það hversu skörp skil verða ákveðin milli grunnnáms og fagnáms, hvort farið verði af stað með óhefðbundna markaðssetningu námsins, eða ákvörðun um að „bylta“ grunnnáminu er ein stærsta spurningin sem taka þarf afstöðu til.

Fagnám í bilgreinum er í góðum farvegi eins og það er í dag ef tekst að lagfæra stjórnunar- og rekstrarforsendur þess. Endurmenntun og þjónusta FMB hf. við fyrirtæki í bilgreininni er í mjög góðum farvegi sem auðvelt er að þróa áfram. Vinna við skipulagningu meistaranáms er í góðum farvegi. Grunnám fyrir bilgreinanema í BHS í dag er í þeim farvegi sem aðrar iðngreinar hér á landi virðast sætta sig við.

Ekki ættu að vera vandkvæði á að ná samningum um að BHS, og e.t.v. aðrir framhaldsskólar einnig, reki grunnám og einkaskóli FMB hf. reki fagnám að gefnum forsendum um samningsgerð sem þegar er búið að fjalla um. En „bylting“ á námsefni, fyrirkomulagi og kennsluáferðum grunnnáms í bilgreinum er e.t.v. sú tilraun sem væri mest spennandi fyrir FMB hf. og MMR að gera í dag, ef einhverjir eru ennþá spenntir fyrir tilraunum.

Stjórnun og starfsumhverfi kennara

Ein stærsta spurningin sem verður að ná sátt um er hversu bindandi það sé að gæta þurfi ákvæðis laga um lögverndun á starfsheiti og réttindum framhaldsskólakennara í „Reglur um viðurkenningu einkaskóla á framhaldsskólastigi“. FMB hf. þarf að hafa svigrúm til að sveigja kjaramál kennara í átt að því sem tíðkast í atvinnulífinu ef sá árangur sem stefnt er að á að nást. Það þarf að ná lausn í góðu samstarfi við kennara og stéttarfélag þeirra, ef það tekst ekki er erfitt að sjá fyrir sér að frekara samstarf atvinnulífs og skóla í bilgreinum beri tilætlaðan árangur.

„Stjórnendur“ í hinu opinbera skólakerfi hafa ekki á valdi sínu að fela kennurum verkefni nema að semja um aukagreiðslur fyrir hvert viðvik og eru augljóslega í viðkvæmri stöðu hvað það varðar. Sem dæmi skal nefnt hér, að þegar úttektaraðilar vildu eiga viðtöl við bilgreinakennara BHS sneru þau sér fyrst til kennslustjóra og síðan til skólameistara, með ósk um að fá alla kennara til viðtals á einum degi skv. ákveðinni dagskrá. Hvorki kennslustjóri né skólameistari treysti sér til að ráðskast þannig með tíma kennara og töldu betra að hver og einn tæki ákvörðun, án milligöngu þeirra, um hvort og hvenær hann vildi veita viðtal. Þegar við höfðum síðan samband við einstaka kennara voru þeir allir samstarfsfúsir, liðlegir með að finna tíma sem hentaði og áhugasamir um að leggja verkefninu lið.

Fjárframlag þarf að vera nægilegt og tryggt fyrir fagnám og rekstrarstjórn

Fjárhagslegar skuldbindingar allra aðila þurfa að vera skýrar og bindandi. FMB hf. þarf hafa traustan fjárhagsgrundvöll til að reka fagnám fyrir bilgreinanema og ganga með vissu að því að umsamið framlag bregðist ekki né að forsendur geti breyst eftir því hvernig vindurinn blæs. Samningsaðilar eiga ekki að þurfa að hafa áhyggjur af því hvort greitt verði fyrir þetta verkefni eða hitt né hvort sífellt verði hent bakreikningum á milli FMB hf., BHS og MMR.

6. LOKAORÐ

Þessi skýrsla er lögð fram sem umræðugrundvöllur við ákvarðanatöku um áframhaldandi samstarf á milli framhaldsskóla og atvinnulífs almennt, og á milli samtaka bílgreinamanna, menntamálaráðuneytisins og stjórnenda og kennara Borgarholtsskóla sérstaklega.

Úttekt þessi var gríðarlega tímafrek og margslungin. Mörg eru ágreiningsefnin og margt skrýtið í atburðarás undangenginna ára, en aðilar sem taka þátt í samningaviðræðum um framtíðarskipan bílgreinanáms mega ekki gleyma því, að vilji og metnaður er fyrir hendi hjá öllum, þó að viðhorf séu ólík. Staðreyndin er sú að grundvallarmarkmið og væntingar um árangur eru ekki ólík. Viðfangsefnið er að sammælast um markmið, leiðir og aðferðir sem notaðar verða til að ná árangri.

Það er von skýrsluhöfunda að menn beri gæfu til að nota þessa úttekt á stöðunni til að skilgreina þá styrkleika og veikleika sem hlotist hafa af tilrauninni og notfæra sér reynsluna til að móta nýja framtíðarsýn. Eins og kemur fram í síðasta kafla er það mat skýrsluhöfunda að stofnun einkaskóla til að sjá um fagnám og endurmenntun og að hið opinbera framhaldsskólakerfi, BHS og e.t.v. fleiri, sjái um grunnám sé farsælasta og raunhæfasta skipulagið á bílgreinanámi. Lykillinn að því að það skipulag gangi upp er að þessir tveir þættir – grunnám í BHS og fagnám í FMB hf. – séu algjörlega aðskildir með tilliti til stjórnunar og reksturs og að hægt verði að gera samninga sem haldi.

Að lokum viljum við benda á, sem öllum hlýtur reyndar að vera ljóst, að mest veltur á pólitískum vilja og stuðningi ráðherra.

**LÖG OG REGLUGERÐIR UM FRAMHALDSSKÓLASTIGIÐ
(RAÐAÐ EFTIR DAGSETNINGU GILDISTÖKU)**

- 1) Reglur um umsjón með bekkjardeildum/námshópum, 24. ágúst 1989
- 2) Lög um framhaldsskóla 1996, nr. 80, 11. júní
- 3) Reglugerð um viðurkenningu einkaskóla nr. 137/1997
- 4) Reglugerð um eftirlit með starfi framhaldsskóla o.fl. nr. 139, 7. febrúar 1997
- 5) Reglugerð um skólaráð við framhaldsskóla nr. 140, 7. febrúar 1997
- 6) Reglugerð um söfnun og dreifingu upplýsinga um skólastarf nr. 141, 7. febrúar 1997
- 7) Reglugerð um skólanefndir við framhaldsskóla nr. 132, 11. febrúar 1997
- 8) Reglugerð um fullorðinsfræðslu og endurmenntun nr. 179, 17. apríl 1997
- 9) Reglur um styrkveitingu til þróunarverkefna nr. 274/559, 17. apríl 1997
- 10) Reglugerð um námssamninga og starfsþjálfun nr. 280, 17. febrúar 1997
- 11) Auglýsing um erindisbréf skólameistara í framhaldsskólum, 4. júlí 1997
- 12) Kjarasamningur kennara, 27. júlí 1997
- 13) Reglugerð um starfstíma framhaldsskóla nr. 552, 3. september 1997
- 14) Reglur um viðurkenningu einkaskóla á framhaldsskólastigi, 9. febrúar 1999
- 15) Reglugerð um reiknilíkan til að reikna út kennslukostnað framhaldsskóla nr. 335, 7. maí 1999
- 16) Reglur um úthlutun styrkja til útgáfu og gerðar námsefnis, ódagsett



REGLUGERÐ

um viðurkenningu einkaskóla á framhaldsskólastigi.

1. gr.

Menntamálaráðherra getur veitt skólum á framhaldsskólastigi sem reknir eru af einkaaðilum eða samtökum viðurkenningu á grundvelli laga og reglugerða er varða framhaldsskóla enda miðist starfsemi þeirra við að:

- a. veita nemendum undirbúning til starfa í atvinnulífinu í samræmi við almennar kröfur og/eða
- b. starfrækja nám á framhaldsskólastigi, annaðhvort heildstætt nám skv. aðalnámskrá, eða hluta þess.

Viðurkenning á starfsemi einkaskóla felur í sér staðfestingu á að námskrá skólans og starfsemi uppfylli almenn skilyrði framhaldsskólalaga. Viðurkenningin felur ekki í sér framlag til starfseminnar af almannafé. Ríkissjóður ber enga ábyrgð, hvorki fjárhagslega né rekstrarlega, á starfsemi skólans.

2. gr.

Ábyrgðaraðili einkaskóla sækir um viðurkenningu skólans á sérstöku umsóknareyðublaði. Umsækjandi skal leggja fram eftirgreindar upplýsingar með umsókn um viðurkenningu:

- a. námskrá skólans sem lýsir markmiðum og innihaldi námsins, skipulagi þess svo og tilhögun námsmats og námslokum.
- b. lýsingu á stjórnun skólans svo og hæfiskröfum sem gerðar eru til starfsmanna þ.m.t. til þeirra sem gegna kennslustörfum.
- c. staðfestingu á því hvernig fjárhagslegri ábyrgð sé háttað og hvernig fjárhagslegt rekstraröryggi skólans sé tryggt.
- d. lýsingu á starfsaðstöðu, þ. e. húsnæði skólans og búnaði, ásamt vottorðum frá heilbrigðiseftirliti og brunamálastofnun.
- e. yfirlýsingu ábyrgðaraðila um að hann veiti menntamálaráðuneytinu upplýsingar um starfsemi skólans á hverjum tíma.

3. gr.

Skilyrði þess að einkaskóli geti hlotið viðurkenningu eru:

- a. að námið sé skipulagt sem a.m.k. einnar annar heildstætt nám,
- b. að inntökuskilyrði hafi verið skilgreind.
- c. að réttindi og skyldur nemenda séu sambærileg við almennar reglur aðalnámskrár framhaldskóla.
- d. að starfsaðstaða skólans sé fullnægjandi að mati ráðuneytisins.

Ef um er að ræða viðurkenningu á skóla sem starfrækir nám samkvæmt aðalnámskrá framhaldsskóla skal af hálfu skólans gætt ákvæða laga um lögverndun á starfsheiti og starfsréttindum grunnskólakennara, framhaldsskólakennara og skólastjóra við ráðningar í kennslu og stjórnunarstörf.

4. gr.

Viðurkenning er veitt skriflega og þar skal lýst þeim skilyrðum sem sett eru. Viðurkenning einkaskóla er veitt til tiltekins tíma.

5. gr.

Þeim aðila er ábyrgð ber á rekstri viðurkennds einkaskóla er skylt að senda menntamálaráðuneytinu árlega skýrslu um starfsemina og veita allar umbeðnar upplýsingar um rekstur og starfsemi skólans þegar óskað er.

Ráðuneytinu er heimilt að höfðu samráði við ábyrgðaraðila að gera úttekt á starfsemi skólans. Ráðherra getur afturkallað viðurkenningu ef rekstraraðili uppfyllir ekki sett skilyrði.

6. gr.

Einkaskólar eiga ekki kröfu á framlögum af almannafé. Alþingi ákveður framlög ríkissjóðs til þessara skóla. Njóti einkaskólar framlags af opinberu fé skal gerður verksamningur milli menntamálaráðherra og rekstraraðila skólans um greiðslu fjárframlaga svo og annarra skilyrða sem framlagið er háð að mati samningsaðila.

7. gr.

Ef sótt er um viðurkenningu á skóla sem ekki hefur hafið starfsemi sína, er heimilt að veita viðurkenningu til allt að eins árs að uppfylltum skilyrðum sem sett eru í reglugerð þessari. Að þeim tíma liðnum fari fram úttekt á vegum ráðuneytisins á starfsemi skólans.

Þrátt fyrir ákvæði 3. og 4. gr. getur menntamálaráðuneytið veitt ábyrgðaraðila einkaskóla tímabundið vilyrði fyrir viðurkenningu í samræmi við 41. gr. laga nr. 80/1996 um framhaldsskóla, ef fyrir liggur

fullnægjandi námskrá skólans að mati menntamálaráðuneytisins, sem lýsir innihaldi og markmiðum námsins svo og skipulagi, bæði bóklegu og verklegu; lýsing á tilhögun námsmats og námslokum.

8. gr.

Reglugerðin er sett samkvæmt heimild í 41. gr. laga nr. 80/1996 um framhaldsskóla og öðlast þegar gildi. Jafnframt fellur úr gildi reglugerð nr. 137/1997 um viðurkenningu einkaskóla.

Menntamálaráðuneytinu, 9. febrúar 1999.

Björn Bjarnason.

Guðríður Sigurðardóttir.

[<< Til baka í lög og reglugerðir eftir flokkum](#)

[Ráðuneytið](#) | [Ráðherra](#) | [Upplýsingar](#) | [Stofnanir](#) | [Lög og reglugerðir](#) | [Alþjóðlegt samstarf](#) | [Annað efni](#)

- [Forsíða](#) -