

Behovet for nye korte og trindelte uddannelser inden for transportområdet – en analyse i to lokalområder

Rapport

Undervisningsministeriets FoU-pulje 2004

Projekt nr. 107548

Januar 2005

Indholdsfortegnelse

Formål.....	3
Nye korte og trindelte uddannelser til transportområdet	3
Baggrund.....	3
TURs arbejde med korte og trindelte uddannelser	
Trinafstigning	4
Korte uddannelser.....	5
Model.....	6
Baggrund for analysen.....	7
Vestsjælland og Selandia.....	7
Trekantsområdet og Fredericia/Middelfart tekniske skole.....	8
Analyse setup	8
Analysens resultater	9
Reaktioner på afstigningsordningen.....	9
Reaktion på den 2. vej – kort fuldstændig uddannelse	10
Reaktioner på øvrige uddannelsesmuligheder	10
TURs konklusioner på analysen	
Afstigningsordningen.....	11
Den 2. vej	11

Formål

Transportområdet har besluttet at etablere både nye korte uddannelser og uddannelser, der er trindelte.

Formålet med dette projekt er at afdække behovet for disse nye muligheder, både hos virksomheder og hos potentielle lærlinge.

Der gennemføres en analyse i to lokalområder, Vestsjælland og Trekantsområdet. Ud fra en fastlagt spørgeramme gennemføres der interview med 11 virksomheder, dækkende lastbilbranchen, busbranchen og lagerområdet, hvor de nye muligheder præsenteres for virksomhederne og deres interesse og behov for at anvende disse nye muligheder afdækkes. Der gennemføres tillige interview med den lokale A-kasse, der dækker området, med Forsvaret og med AF. Disse tre sidste burde være i stand til at vurdere om der findes en målgruppe bestående af potentielle lærlinge, der kunne have interesse for at benytte disse nye muligheder.

Nye korte og trindelte uddannelser til transportområdet

Den 1. januar 2005 starter nye hovedforløb på en række af transportområdets erhvervsuddannelser, som både indeholder trinafstigning og som kan gennemføres på kortere tid, hvis eleven har særlige forudsætninger.

Det drejer sig om følgende uddannelser:

- Chauffør med specialerne Godschauffør, Kranfører, Tankbilchauffør og Renovationschauffør
- Lager med specialerne Lager & Transport, Lager & Logistik og Lager & Proces.
- Buschauffør
- Lufthavsoperatør med specialerne Bagage & Cargo og Service
- Postoperatør – der dog ikke har nogen kortere uddannelse, men kun trinafstigning.

De tre sidste uddannelser er nye som selvstændige uddannelser, idet Buschauffør og Postoperatør tidligere var specialer i Chaufføruddannelsen. Uddannelsen som Luft-havsoperatør er helt ny.

Baggrund

Folketinget vedtog en ny EUD lov, der gav mulighed for at revidere EUD. UVM har sammen med parterne angivet, at fleksibiliteten kan øges ved (citater):

- *at ophæve den barriere, som den lovfastsatte vægtning af fagkategorierne udgjorde,*
- *at løsne de hidtidige faste regler for uddannelsernes struktur og længde,*
- *at tilrettelægge den enkelte elevs uddannelse på basis af en reel vurdering af de kompetencer, som eleven allerede har opnået – både i det formelle uddannelses-system og i erhvervs-mæssige og sociale sammenhænge og endelig*
- *at etablere uddannelsesforløb på tværs af uddannelser og specialer.*

Folketinget ønskede endvidere, at der blev skabt flere korte uddannelser inden for områder, hvor der findes et reelt arbejdsmarked for disse uddannelser.

TURs arbejde med korte og trindelte uddannelser

TUR påbegyndte allerede omkring sommerferien 2002 drøftelserne omkring disse nye muligheder og ønsker fra Folketingets side.

Trinafstigning

I de erhvervsuddannelser, som fandtes på daværende tidspunkt, var der indarbejdet afstigninger i form af de såkaldte delkompetencer. Disse afstigninger var primært rettet mod elever, der ikke kunne gennemføre hele uddannelsen, og de blev kun anvendt i meget begrænset omfang. Disse delkompetencegivende uddannelser rettede sig imidlertid ikke mod særlige beskæftigelsesområder. Kravene for at blive godkendt som praktikplads er inden for transportuddannelserne i forvejen meget lempelige, og der findes derfor næppe virksomheder, der beskæftiger sig med reel transport, som ikke kan godkendes.

Drøftelserne i TUR drejede sig derfor om at skabe en trinafstigning, der også kunne være attraktiv for virksomhederne. Efter konsultationer med arbejdsmarkedets parter stod det klart, at en sådan trinafstigning måtte indeholde så brede kompetencer, at langt de fleste virksomheder kunne få gavn af medarbejdere, der foretog en sådan trinafstigning.

Inden for chaufføruddannelserne betød dette, at skoleuddannelsen frem til trinafstigningen skulle indeholde de kørekort, der er nødvendige, dvs. både kørekort til lastbil/bus og til påhængskøretøj. Tillige skulle trinafstigningen indeholde gaffeltruckcertifikat og certifikat til transport af farligt gods.

Inden for lageruddannelserne skulle hele den grundlæggende kvalificering, inklusiv edb-lagerstyring indeholdes.

Det viste sig derfor i TURs drøftelser, at den grundlæggende faglige uddannelse skulle være omfattet af trinafstigningen, mens specialiseringen lå efter trinafstigningen. Der blev ligeledes opnået enighed om, at trinafstigningen skulle placeres et år inde i hovedforløbet.

Der var i TUR stor usikkerhed om, hvorvidt virksomhederne ville anvende denne trinafstigning, men der var enighed om, at denne nye fleksible mulighed skulle tilbydes og stå åben for både virksomheder og for kommende lærlinge.

I TUR kunne man forestille sig, at trinafstigningen kunne være relevant for virksomheder, der ikke kan overskue et helt erhvervsuddannelsesforløb på 2½ år. Det samme kunne være tilfældet for elever, men med den nye udformning af uddannelserne er der ingen tvivl om, at de mest vanskelige skolefag og de fleste prøver er placeret inden afstigningen, hvilket næppe vil gøre det lettere at gennemføre for elever, der har vanskeligheder ved megen teori.

Parterne i TUR havde imidlertid også deres betænkeligheder ved at gøre trinafstigningen mere attraktiv. Det kan konstateres, at en del lærlinge, specielt inden for chaufføruddannelserne, har opsagt deres uddannelsesaftale, når de har erhvervet kørekort til påhængskøretøj, fordi det har været nemt at opnå ordinær beskæftigelse til en løn, der er langt højere end lærlingelønnen. Da branchen og TUR har som strategi, at så mange som muligt skal have en fuldstændig erhvervsuddannelse, er afbrudte eller alt for korte uddannelser ikke en situation, men ønsker skal udvikle sig. Der er ingen tvivl om, at parterne i TUR vil følge udviklingen nøje.

Det har indgået i overvejelserne, at lærlinge, der har gennemført deres uddannelse til trinafstigningen, kan fuldføre deres uddannelse frem til svendebrev på den nye EUD+ ordning, hvis man er under 25 år. Det er en mulighed, som giver mere fleksibilitet, men TUR foretrækker, at den resterende uddannelse gennemføres med en restlærekontrakt, således at den omfatter både skoleuddannelse og praktikuddannelse i en virksomhed.

I TUR var parterne enige om at der især inden for et brancheområde kunne være behov for trinafstigningen, nemlig på den nye erhvervsuddannelse som Buschauffør. Langt de fleste, der er beskæftiget inden for dette område, kører bybus eller rutebil, mens kun et mindre antal arbejder inden for turistbusbranchen.

Det netop mod rutebilområdet, at trinafstigningen er rettet, mens specialet retter sig mod turistbusområdet. Det er derfor TURs vurdering, at der inden for denne uddannelse vil være efterspørgsel efter trinafstigningen, idet der er tale om medarbejdergrupper, som ikke tidligere har efterspurgt erhvervsuddannelse.

I TURs drøftelser indgik endvidere overvejelser omkring det samlede offentlige uddannelsesudbud til transportområdet. Transportbranchen har siden AMU blev skabt tilbage i 60'erne primært fået sine uddannelsesbehov dækket via dette system. I de senere år har midlerne til AMU været begrænset og branchen frygter, at der vil blive foretaget yderligere reduktion i AMU-midlerne. Der er tillige sket det, at uddannelser inden for AMU er blevet belagt med brugerbetaling.

Det har derfor været et ønske fra TURs side at skabe muligheder for, at branchen fortsat kan få adgang til tilstrækkelig offentlig finansieret uddannelse, og derfor har det været et særligt formål at skabe fleksible muligheder inden for erhvervsuddannelserne, der kan imødekomme branchens behov.

Korte uddannelser

Transportbranchen, herunder især chaufførområdet, har en særlig interesse i et rekruttere nye medarbejdere, der ikke er helt unge. Alene kravene til at erhverve kørekort – 18 år på lastbilområdet, 21 år på busområdet – sætter særlige krav til alder, men også ønsket om at få fat i mere modne unge har været udtalt.

Hvis man ser på rekrutteringen af medarbejdere via uddannelse til branchen, så er det som nævnt AMU, der bidrager med flest, og her er gennemsnitsalderen typisk midt i 20'erne for lastbilchauffører og over 30 år for buschauffører.

Der er altså tale om medarbejdere, som typisk har prøvet eller gennemført andre uddannelsesforløb, inden de søger ind i transportbranchen, og denne type medarbejdere er i høj kurs i branchen. TUR så det derfor som sit formål at skabe et særligt forløb i erhvervsuddannelserne, som kunne tiltrække denne type medarbejdere.

I forvejen har TUR i sine erhvervsuddannelser to særligt tilrettelagte forløb – kaldet veje – for voksne. I vores terminologi kaldes de for

- den 3. vej Meritvejen, som er for kernemedarbejdere i transportvirksomheder, der kan opnå megen merit og derfor opnå svendebrev på kort tid
- den 4. vej Voksenlærlinge, der har nogen erfaringen inden for transporterhvervet, men mangler mange kvalifikationer, som de så kan erhverve i et særligt tilrettelagt forløb.

Der mangler imidlertid en ordning for voksne, der ikke har erfaring inden for transporterhvervet, men som gerne vil have en erhvervsuddannelse til transport. Disse voksne har ofte afprøvet andre uddannelser uden at gennemføre dem, har været i militæret og har erfaring med at være på en arbejdsplads. Denne målgruppe har derimod ikke særlig erfaring fra transportbranchen og kan derfor ikke gå Meritvejen, selv om de er fyldt 25 år. For at motivere dem til at vælge den nye 2. vej er det vigtigt

- At de ikke nødvendigvis skal gennem et grundforløb
- At de ansættes i en virksomhed fra starten og hurtigt efter starter deres egentlige transportuddannelse
- At de tilbydes en kort og koncentreret uddannelsesperiode, men med et normalt svendebrev ved afslutningen

Der foretages en kompetenceafklaring af de voksne, således at de stort set alle kan starte direkte på hovedforløb, hvis de opfylder disse betingelser:

- Har haft kørekort, kategori B i mindst 3 år og
- Har gennemført et grundforløb eller har
- Gennemført anden ungdomsuddannelse af mindst 1 år varighed

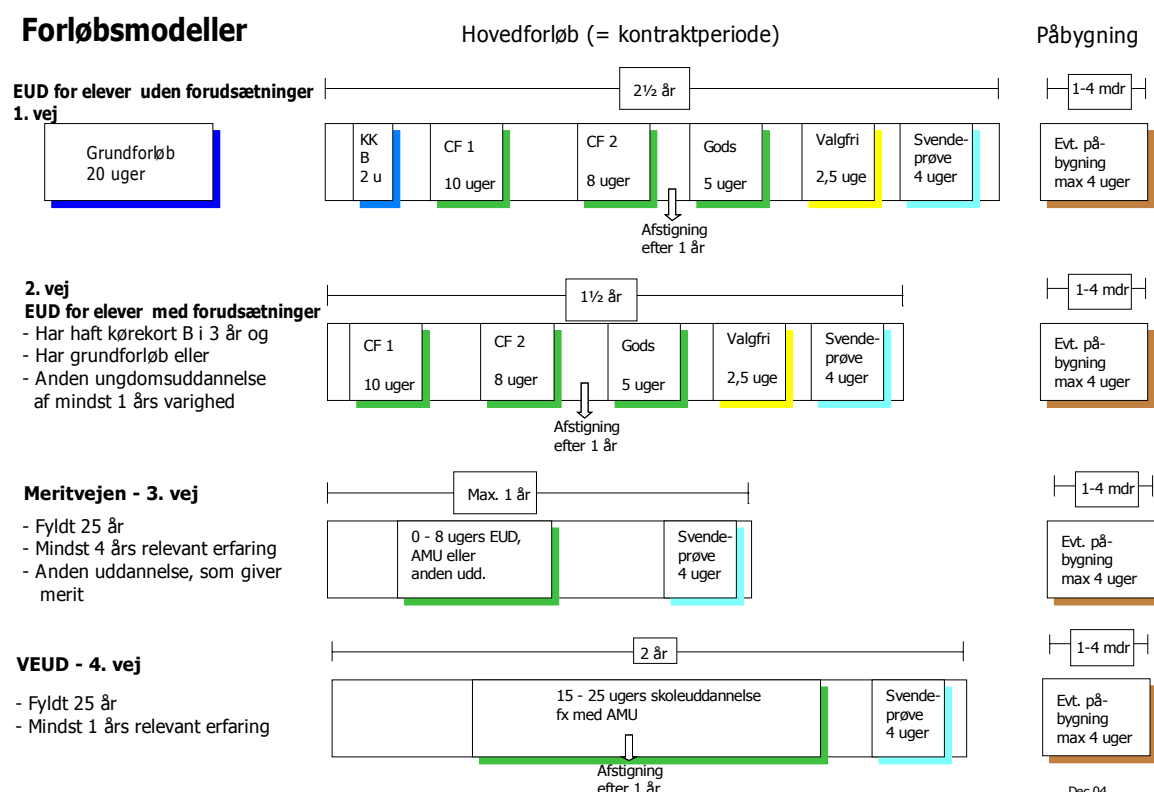
Herefter tages de skolemoduler og svendeprøvemodulet, som er de samme som de unges forløb, men med en reduktion af uddannelsestiden i praktik, således at den samlede uddannelse på hovedforløbet kan gennemføres på 1½ år mod normalt 2½ år.

Denne nye ordning er nu implementeret i de nye erhvervsuddannelser og kaldes for den 2. vej.

Model

De nye muligheder – trinafstigning og kort uddannelse – illustreres i denne model, som er hentet fra chaufføruddannelsen:

EUD 2005: Speciale Godschauffør



Parterne i TUR har haft mange overvejelser omkring forudsætningerne. Den første forudsætning – at eleven har haft kørekort B i mindst 3 år, sikrer en minimumsalder på 21 år og vil normalt betyde, at den kommende lærling har haft beskæftigelse og dermed arbejdslivserfaring.

Den anden og tredje forudsætning – at eleven har gennemført et grundforløb eller en anden kompetencegivende erhvervsuddannelse af mindst 1 års varighed – skal medvirke til, at den kommende lærling har almene skoleforudsætninger for at gennemføre hovedforløbet på kortere tid.

TUR har sikret sig, at det grundforløb, der retter sig mod transportområdets erhvervsuddannelser, ikke i større udstrækning indeholder faglig indlæring, som forudsættes gennemført forud for hovedforløbet. Grundforløbet har som sit primære formål *"at lade den enkelte elev så tidligt som muligt møde og afprøve sit uddannelsesønske i en konkret sammenhæng"*

Det har skabt nogen debat, at et hvilket som helst grundforløb kan give adgang til denne 2. vej. For TUR er det imidlertid en naturlig konsekvens af, at også elever med en anden ungdomsuddannelse har adgang, ligesom det er en forudsætning for at gøre ordningen så attraktiv som muligt.

Det skal imidlertid pointeres, at en yderligere forudsætning for, at der etableres en uddannelsesaftale efter denne ordning er, at såvel den kommende lærling som praktikvirksomheden er enige om, at uddannelsen foregår efter denne ordning.

Udviklingen inden for denne 2. vej vil ligeledes blive fulgt nøje af TUR.

Baggrund for analysen

Der er altså etableret to nye ordninger i transporterhervets uddannelser – trinafstigninger og den nye 2. vej. Trinafstigningen er primært etableret på baggrund af et ønske fra Folketinget, mens den 2. vej er etableret på baggrund af et ønske fra TURs side.

For at få en indikation på, hvordan disse nye muligheder modtages i branchen, søgte TUR Undervisningsministeriet om midler til at gennemføre en minianalyse i to lokalområder. Vi valgte at gennemføre analysen på Vestsjælland og i Trekantsområdet, idet der er tale om områder, der vil give et godt repræsentativt grundlag.

Vestsjælland og Selandia

I Vestsjælland er der et bredt og varierende transporterhverv. Indenfor ekstern transport er stort set alle specialer repræsenteret, lige fra en af Danmarks største indenfor tanktransport til en af Danmarks største indenfor specialtransport. På lagersiden er det "mælken", "lakridserne" og "dem med kontakterne" der fylder godt i landskabet. Vestsjælland er desuden tilgodeset med Garderhusarregimentet og Flådestation Korsør.

Selandia har haft erhvervsuddannelser inden for transportområdet siden 1993. Skolen uddanner årligt ca. 40 EUD "svende" i specialerne lager-transport, lager-logistik samt godschauffør. Meritvejen fylder efterhånden ligeså godt i landskabet med samme antal "svende" årligt.

Selandia har tillige et bredt udbud af AMU-kurser. Slagelse har i mange år været med i forreste række når vi taler om kortvarige kurser til transporterhvervet, også når vi taler om udvikling af disse.

Selandia har gennemført sin analyse med LOP-konsulent Tommy Olsen. Han har et bredt kendskab til lager- & transportområdet i det Vestsjællandske, opnået gennem 25 års erfaring indenfor lager, handel og vandel på stort set alle niveauer i det pulserende erhvervsliv.

De sidste 15 år er tilbragt i undervisningssektoren, først med opbygning af lokaler til truck og lager, senere med undervisning indenfor lager- & logistik samt opsøgende arbejde. Efter at Meritvejen er kommet til er konsulentarbejde og uddannelsesplanlægning for virksomheder blevet til et fuldtidsjob.

Trekantsområdet og Fredericia/Middelfart tekniske skole

I Trekantsområdet findes en af de største koncentrationer af transportvirksomheder. Det omfatter alle transportområder fra lager og transportoperatør, lager og logistikoperatør, godschauffør og postoperatøruddannelsen. FMTS har i deres område samarbejde med alle typer af virksomheder indenfor transportområdet, det være sig fra små til meget store virksomheder.

FMTS har godkendelse til at udbyde EUD uddannelser. Udover EUD har FMTS også en kursusafdeling som tilbyder kurser til erhvervslivet. FMTS har haft EUD erhvervsuddannelser inden for transportområdet siden 1991 og transportafdelingen er i dag godkendt til lager, godschauffør, buschauffør samt postoperatøruddannelserne. FMTS færdiguddanner ca. 80 lærlinge om året inden for lager, godschauffør og postoperatørspecialerne.

FMTS har gennemført sin analyse med LOP-konsulent Henrik Helios. Henrik har været ansat i Transport & Logistikafdelingen i 7½ år. Før den tid har han kørt en årrække som chauffør og har som følge deraf et bredt kendskab til både transportbranchen som transportuddannelserne. Han har i de sidste 6 år fungeret som LOP-konsulent indenfor godschaufførområdet. Derudover har Transportafdelingen også Ove Hede som varetager kontakten til lagervirksomhederne. Deres erfaring siger at det er den personlige kontakt til virksomhederne som er vigtig i forhold til vejledning og rådgivning af virksomhederne. Altså er det af meget stor betydning at skolerne får opbygget personlige netværk så man formår at yde den korrekte kundeservice, overfor såvel virksomheder som lærlinge.

Analyse setup

Begge nye ordninger præsenteres for udvalgte virksomheder i hvert lokalområde med henblik på at afdække, om virksomheden har interesse og behov for at anvende disse muligheder.

De samme ordninger præsenteres for SiDs lokale A-kasse og for den lokale AF med henblik på at afdække, om disse institutioner finder, at de er i berøring med potentielle brugere af disse nye ordninger.

Endelig præsenteres ordningerne for Forsvaret på den lokale kaserne. Forsvaret er en stor leverandør af især ældre unge til transporterhvervet, og deres vurdering af interessen og behovet for disse nye ordninger er overordentlig interessant.

TUR udarbejdede sammen med de to konsulenter en spørgeramme, som blev anvendt ved besøgene.

Som informationsmateriale til besøgene blev anvendt modeloversigter, idet der endnu ikke findes skriftligt informationsmateriale.

Begge de nye ordninger blev grundigt gennemgået sammen med de to konsulenter, inden besøgene blev afviklet.

Besøgene fandt sted i oktober og november 2004.

Analysens resultater

Konsulenterne valgte virksomheder i deres lokalområde, som de fandt repræsentative. Følgende virksomheder er besøgt:

Lager:

- Malaco Leaf A/S i Slagelse
- Coca Cola i Fredericia
- Brdr. Dahl i Kolding

Godschauffør:

- JP Distribution i Slagelse
- Slagelse Transportcenter
- Marius Pedersen A/S i Kolding
- Vamdrup Specialtransport

Buschauffør

- Egon's Turist og Minibusser i Slagelse
- Connex i Slagelse
- Papuga Bus i Vejle
- Citytrafik i Fredericia

Andre besøg:

- Antvorskov Kaserne i Slagelse
- Ryes Kaserne i Fredericia
- SiD Slagelse og Ringsted
- SiD Fredericia
- AF Vestsjælland i Slagelse
- AF i Fredericia

Reaktioner på afstigningsordningen

De fleste virksomheder var skeptiske over for ordningen. De foretrækker, at deres lærlinge gennemfører hele uddannelsen.

Inden for busområdet er der dog interesse for ordningen, især hos virksomheder, som primært beskæftiger sig med rutekørsel, men hvis der er tale om virksomheder, som også udfører turistbuskørsel vil der være behov for, at hele uddannelsen gennemføres.

Det skal tages med i betragtning, at for mange virksomheder er gennemførelsen af en erhvervsuddannelse først rigtig rentabel for virksomheden i uddannelsens sidste del. Denne del vil man i givet fald gå mere eller mindre glip af, hvis man vælger afstigningsordningen. Der er ingen virksomheder, der nævner dette argument direkte, men det fornemmes, at det spiller en rolle.

Hos A-kasserne ses afstigningsordningen decideret som en nødløsning. De vil anbefale den fulde uddannelse.

Arbejdsformidlingen i Vestsjælland var positiv over for ordningen, især i forhold til rutebilmrådet. De fandt, at ordningen var rettet mod et reelt arbejdsmarked. AF i Fredericia var skeptisk over for ordningen. De fortrak den fuldstændige uddannelse.

På begge kaserne fandt man den fuldstændige uddannelse mest interessant.

Reaktion på den 2. vej – kort fuldstændig uddannelse

Generelt var holdningen hos virksomhederne, at hvis den rigtige person henvendte sig for at få en uddannelsesaftale og forudsætningen for at få fat i vedkommende var, at denne ordning blev anvendt, så ville man være indstillet på at bruge den, men generelt foretrak man den ordinære ordning med den fulde varighed.

Virksomhederne udtrykker generelt en skepsis over for at afkorte praktikuddannelsen. Der argumenteres dels med, at der er mange praktiske færdigheder, der skal oplæres i praktiktiden, dels med at der er risiko for manglende fleksibilitet mellem skoleuddannelse og praktikuddannelse, når den samlede praktiktid er afkortet.

Busområdet er mere positivt indstillet over for denne ordning end de øvrige områder. Det passer godt sammen med, at de skal rekruttere voksne til deres branche.

Forsvaret var meget positiv over for denne ordning. Den passer perfekt til medarbejdere i forsvaret, der skal i civil uddannelse og som ikke altid har opsparet tid til civiluddannelse til at gennemføre den lange uddannelse. Tillige er der mange medarbejdere i forsvaret, som vil have forudsætningerne i orden.

AF i Vestsjælland var ligeledes meget positiv over for denne nye ordning. Efter deres vurdering giver det mulighed for at få mange flere af deres kunder gennem en erhvervsuddannelse. AF i Fredericia så ikke mange muligheder i denne ordning. De fremførte, at de primært vejledte voksne over 25 år.

Det skal i denne anledning bemærkes, at denne nye 2. vej har været markedsført på en måde som kunne misforstås, nemlig som en vej for ældre unge. Nogen har opfattet det på den måde, at ordningen var forbeholdt unge under 25 år, hvilket på ingen måde er tilfældet. Ordningen markedsføres derfor nu under betegnelsen: For elever med forudsætninger.

A-kasserne fandt denne nye ordning interessant, især for ressourcestærke personer. Også virksomhederne kan få fordel af hurtigere at kunne få velkvalificerede medarbejdere, som er ved at være en mangelvare.

Reaktioner på øvrige uddannelsesmuligheder

Vi valgte at foretage en kort præsentation af de øvrige uddannelsesordninger for voksne – den 3. og 4. vej.

Meritvejen – den 3. vej til svendebrev for meget erfarne – bliver positivt modtaget alle steder, både hos virksomheder og de øvrige steder.

Mange virksomheder, herunder også kasernerne, anvender allerede denne ordning og bruger den aktivt til medarbejderudvikling. Enkelte virksomheder påpeger, at de mangler målrettet information om Meritvejen.

Voksenlærlingevejen – den 4. vej – bliver ligeledes positivt modtaget, men det fremføres, at den er vanskelig at håndtere. Det skyldes at den enkelte skole skal samle hele hold, inden ordningen kan etableres.

De to konsulenter, der har gennemført besøgene, er enige om, at denne type informationsvirksomhed, hvor man ikke optræder som sælgere af lærlinge, er blevet meget positivt modtaget alle steder. Mange virksomheder er ikke klar over alle mulighederne indenfor vores system og ser hellere en personlig kontakt frem for at blive bombarderet med en masse skriftligt materiale som alligevel ryger direkte i papirkurven.

TURs konklusioner på analysen

Afstigningsordningen

Der skal ikke herske tvivl om, at parterne i TUR foretrækker, at en uddannelse afsluttes med svendebrev.

Der kan imidlertid være situationer, hvor en afstigningsuddannelse er hensigtsmæssig, især i busbranchen.

TUR vil ikke markedsføre denne ordning selvstændigt, bortset fra busområdet, men informere redeligt om ordningen.

Der er imidlertid en sten, som kan vælte hele læsset. Noget tyder på, at Undervisningsministeriet ikke har skabt de fornødne økonomiske forudsætninger for, at skolerne finder det forsvarligt at udbyde uddannelse, der kun indeholder trinafstigningen.

Situationen er den, at stort set alle de omkostningstunge skolefag er koncentreret for afstigningen. Uden et taxameter, der tager højde for dette forhold, vil det ikke være rentabelt at gennemføre uddannelse efter denne ordning.

Den 2. vej

TUR er blevet bestyrket i sin opfattelse af, at denne nye ordning kan være attraktiv for virksomheder til at rekruttere voksne med særlige forudsætninger.

TUR vil derfor aktivt markedsføre denne ordning. Der påtænkes udarbejdet en lille pjeces, som beskriver ordningen og dens muligheder, og som retter sig både mod virksomheder og interesserede voksne. Ligeledes vil denne ordning indgå i en samlet præsentation af uddannelsesmulighederne for voksne.

Det samlede uddannelsesbillede inden for transportuddannelserne er nu blevet mere komplekst, men også mere fleksibelt. Det er en fleksibilitet, som erhvervet generelt hilser velkommen, men der forestår et stort informationsarbejde, både fra TUR og parternes side, såvel som fra skolernes side.