

## Sammendrag

# «Det er helt klart ikke et regnestykke» Evaluering av gjennomføringen av praktisk førerprøve for personbil

TØI rapport 1675/2018  
Forfattere: Ole J. Johansson, Vibeke Milch  
Oslo 2018 56 sider

*I dette prosjektet har vi evaluert gjennomføringen av den praktiske førerprøven for personbil og hvorvidt dagens praksis samsvarer med prinsippene i opplæringsmodellen, samt nasjonale og internasjonale bestemmelser. For å gjøre dette, ble alle relevante dokumenter gjennomgått. I tillegg ble det gjennomført observasjoner av førerprøvesituasjoner, to gruppeintervjuer med sensorer og en spørreundersøkelse blant både sensorer (n = 77) og trafikklærere (n = 288). Resultatene indikerer at førerprøven i hovedsak blir gjennomført i tråd med lovverk, retningslinjer og krav, og at sensorene er godt fornøyde med opplæringen de har i å foreta helhetlige og skjønnsmessige vurderinger. Likevel tyder resultatene på at enkelte forhold kan forbedres. Den administrative prosessen kan effektiviseres for å frigjøre tid i sensorenes hverdag. Videre kan man se nærmere på dagens praksis når det gjelder å sikre et felles språk mellom kandidat og sensor. Det kan også være grunn til å undersøke problemstillinger omkring habilitet og sensors tilbakemeldinger etter endt førerprøve.*

## Bakgrunn og problemstilling

En ny føreropplæring for personbil ble innført i 2005. Denne ble nylig evaluert med påfølgende revisjon av trafikkopplæringsforskriften og læreplaner. Det har imidlertid ikke vært gjort noen tilsvarende evaluering av selve førerprøven, og det foreligger heller ikke mye forskning på praktisk førerprøve i Norge. Med dette utgangspunktet ønsker nå Statens vegvesen en evaluering av hvorvidt prøven samsvarer med de prinsippene som ligger til grunn i føreropplæringen, samt nasjonale og internasjonale bestemmelser vedrørende prøvens form og innhold.

Føreropplæringen i Norge bygger i stor grad på den såkalte GDE-modellen (Goals for Driver Education). Denne modellen organiserer oppgavene en bilfører må løse i fem (tidligere fire) nivåer. Det er en antagelse om at de høyere nivåene i stor grad påvirker oppgaver på lavere nivå. Målet for den norske føreropplæringen er å legge til rette for at de som tar opplæring skal utvikle seg til ansvarlige bilførere. Førerkompetansen utvikles gjennom en kombinasjon av obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring, en prosess som fortsetter gjennom hele livsløpet.

Førerprøven har som formål å vurdere hvorvidt kandidaten har utviklet tilstrekkelig førerkompetanse, opp mot de fastsatte målene i opplæringen, til å kunne fortsette sin kompetanseutvikling på egenhånd. Det er først og fremst observerbare handlinger og eventuell mangel på handlinger som måles ved førerprøven, i hovedsak med utgangspunkt i innholdet i trinn 2 og 3 i opplæringen.

I denne rapporten belyser vi flere problemstillinger. Først undersøker vi om førerprøven praktiseres på en måte som samsvarer med prinsippene som legges til grunn i føreropplæringsmodellen. Herunder vurderer vi om praktiseringen er i samsvar med minstekravene i førerkortdirektivene fra EU, og norsk lov og forskrift. Blant annet ser vi på i hvilken grad vedtaket sensor gjør, er i tråd med bestemmelser i henholdsvis trafikkopplæringsforskriften og forvaltningsloven. Vi undersøker også om praktiseringen er

i henhold til krav til førerprøvesteder og retningslinjer for gjennomføring av førerprøven når det gjelder målet med prøven, prøveruter m.m.

## **Dokumentgjennomgang**

Krav og prinsipper som ligger til grunn for den praktiske prøven er nedfelt i en rekke styrende dokumenter på ulike forvaltnings- og organisasjonsnivåer. Summen av disse dokumentene utgjør hvordan prøven skal gjennomføres og her stilles blant annet krav til førerprøvesteder, sensors kompetanse, førerprøvens lengde og innhold. Det er generelt et stort samsvar mellom kravene i EU-direktivene og de nasjonale kravene og målene for førerprøven. I tillegg er det flere punkter hvor de nasjonale bestemmelsene er noe strengere formulert enn minstekravene i EU-direktivet. For eksempel legges det til grunn i trafikkopplæringsforskriften at hele førerprøven, inkludert kjøretid, skal være 75 minutter. I EU-direktivet stilles kun krav til 25 minutter minimum kjøretid for klasse B. I norske retningslinjer heter det at kjøretiden skal være 55-60 minutter, noe som vil ligge godt over minimumskravene i direktivet. Videre stilles det også strengere krav til sensors kvalifikasjoner og kompetanse, når det gjelder minimumsalder, lengde på og innhold i utdanningen samt hyppighet på kvalitetstesting. Med innføringen av et nytt EU-direktiv av 1. januar 2016 kom det også pålegg om at førerprøver skal, om mulig, inkludere sikker kjøring i tunnel, noe som også reflekteres i nasjonale bestemmelser.

I nasjonal lovgivning legges det vekt på at prøven skal vurderes som en helhet, hvor sensors skjønnsmessige vurdering er avgjørende. Dette henger på mange måter sammen med det grunnleggende synet på opplæringen og førerprøven i Norge. Førerprøven er ment å kunne skille de som har, fra de som ikke har tilstrekkelig kunnskaper og ferdigheter til å fortsette å videreutvikle sin førerkompetanse på egenhånd.

## **Observasjoner**

Vi observerte tre førerprøvesituasjoner ved to ulike trafikkstasjoner. Våre observasjoner indikerer at de formaliserte delene av førerprøven praktiseres relativt likt mellom ulike sensorer. Gangen i prøven, sensors rolle og rekkefølgen på oppgavene og beskjedene som gis samt begrunnelse av resultat, er alle aspekter av prøven som i stor grad er standardisert. Likevel er trafikken og selve førerprøvesituasjonen svært dynamisk, noe som stiller krav til at sensorene takler uforutsette hendelser. Når det gjelder ruter, synes fordelingen mellom landeveg- og bykjøring å være i tråd med det kravene som ligger til grunn for prøvekjøringsruter. Det var kun i et av det tre tilfellene at ruten inneholdt tunnel. Dette indikerer at kravet fastsatt i førerprøvedirektivet av 2016 om at prøverutene skal, om mulig, inkludere kjøring i tunnel etterfølges.

## **Gruppeintervjuer**

Vi gjennomførte to gruppeintervjuer på ulike trafikkstasjoner, med til sammen seks deltakende sensorer. Det virker som at sensorene i stor grad er fornøyde med gjennomføringen av praktisk førerprøve. De peker på god opplæring og utdanning, med nok fokus på å vurdere vanskelige tvilstilfeller. De har god kunnskap om innhold i styrende dokumenter, og har god tilgang til disse om de skulle trenge å finne frem til informasjon. Selv om de er fornøyde med opplæringen de har fått i å foreta skjønnsmessige vurderinger, kan det være forskjeller blant de ulike trafikkstasjoner når det gjelder å tilrettelegge for lokal

samkjøring, altså at sensorer sitter på med hverandre. Sensorene regner dette som en viktig komponent for videre kompetanseutvikling. Spesielt kan det være vanskeligere for de minste trafikkstasjonene å tilrettelegge for like gode samkjøringsmuligheter som ved større trafikkstasjoner. Dette kan igjen gjøre det vanskeligere å gjøre gode vurderinger i tvilstilfeller. De fleste er også fornøyd med lengden på dagens førerprøve.

Sammenstillingen av vedtak, og tilbakemelding etter prøver virker å være i tråd med regelverket. Informantene bemerker at dette er en fin måte å gi tilbakemeldinger på. Likevel påpeker enkelte at de noen ganger skulle ønske et noe større rom for pedagogiske tilbakemeldinger for å hjelpe kandidatene på veien videre. Tiden mellom førerprøvene blir ansett som svært viktig. Her får sensorene utvekslet informasjon om eventuelle førerprøveruter som bør unngås, og de får nullstilt seg til neste prøve. Det later til at sensorene synes det er uhensiktsmessig at denne tiden noen ganger spises opp av andre administrative oppgaver, og at det går utover trivsel og effektivitet i arbeidsdagen.

Habilitet vurderes ikke som et problematisk område, og de tilfellene som dukker opp løses pragmatisk av sensorene. Dette er muligens et større problem på mindre trafikkstasjoner, der sjansen er større for å treffe noen man kjenner godt. Et større problem kan oppstå om sensor og kandidat mangler et felles språk. Dette, sier informantene, kan gjøre det vanskelig å gjennomføre gode førerprøver.

## Spørreundersøkelser

Vi sendte ut spørreundersøkelser både til sensorer ( $n = 77$ ) og trafikklærere ( $n = 288$ ). Blant begge yrkesgruppene var det god spredning i erfaring. Sensorene kom i stor grad fra store trafikkstasjoner, mens trafikklærerne var jevnt fordelt på små, mellomstore og store trafikkskoler. Både sensorer og trafikklærere svarte at det i stor grad er overenstemmelse mellom det den praktiske førerprøven er ment å måle, og det den faktisk måler. Trafikklærerne synes dette i noe mindre grad enn sensorene.

Mange sensorer mener det hadde vært nyttig med et faglig forum på tvers av trafikkstasjoner, og det er grunn til å tro at særlig de mindre stasjonene kunne hatt utbytte av dette, ettersom de har færre kollegaer i nærheten. Foruten dette, virker sensorene fornøyde med retningslinjer og opplæring. Det later til at de fleste ønsker mer tid til samkjøring for å ta skjønnsmessige vurderinger, heller enn mer opplæring. De synes også at dagens vektlegging i stor grad er riktig, at vektleggingen støtter opplæringen, at retningslinjene er formålstjenlige og at førerprøverutene er i tråd med krav. Til slutt rapporterer de også at rutiner for klargjøring av førerprøver fungerer godt, og at rutiner rundt vedtak fungerer godt.

De fleste trafikklærerne mener at førerprøven bør endres for bedre å måle det den skal måle. Trafikklærerne mener også at forskjellige sensorer vurderer tvilstilfeller på ulike måter, og at de bør få mer opplæring i å vurdere tvilstilfellene på en konsistent måte. Dette kulminerer i at de også synes at prøven burde være mindre styrende for opplæringen. Trafikklærerne virker totalt mer skeptiske til gjennomføringen av prøven, og til sensorenes evne til å ta gode nok skjønnsmessige vurderinger. Trafikklærerne synes at den nåværende tidsrammen er tilstrekkelig.

## Konklusjon

Våre funn tyder på at førerprøven i sin nåværende form på mange områder fungerer godt til sitt formål, nemlig å vurdere kandidatens prestasjon opp mot målene i læreplanen og gi

et tilstrekkelig grunnlag for å kunne skille mellom de som har, og de som ikke har tilfredsstillende kunnskap og ferdighet til å være fører av motorvogn. Våre funn tyder også på at vedtaket sensor gjør er i tråd med det som står i trafikkopplæringsforskriften, og at muntlig og skriftlig avlevering av vedtaket er som tiltenkt. Noen av sensorene antydte at det noen steder kan være en utfordring å gjennomføre førerprøven i tråd med gjeldende habilitetskrav. Dette synes å henge sammen med manglende kapasitet og bemanning, særlig i distriktene. Vi kan ikke, basert på det datagrunnlaget vi har tilgjengelig, si noe konkret om hvor utbredt denne typen avvik er. Videre har rapporten drøftet førerprøvens plass i opplæringsmodellen. Særlig har vi undersøkt hvordan forholdet mellom prinsippet for utvikling av førerkompetanse over livsløpet, og førerprøven, kan oppfattes som noe motstridende, og at tydelig kommunikasjon kan avhjelpe dette.