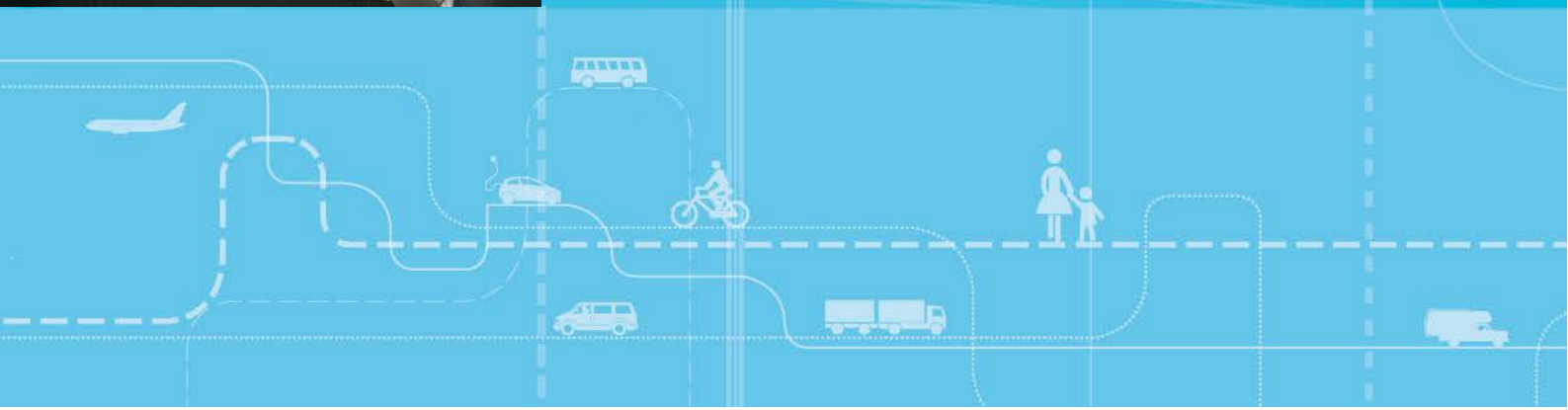


«Det er helt klart ikke et regnestykke»

Evaluering av gjennomføringen av praktisk førerprøve for personbil



«Det er helt klart ikke et regnestykke»

Evaluering av gjennomføringen av praktisk førerprøve for personbil

Ole J. Johanson

Vibeke Milch

Forsidebilde: Shutterstock

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

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

Forfattere: Ole J. Johansson
Vibeke Milch

Dato: 12.2018

TØI-rapport: 1675/2018

Sider: 56

ISSN elektronisk: 2535-5104

ISBN elektronisk: 978-82-480-2199-5

Finansieringskilde: Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Prosjekt: 4648 – Evaluering av gjennomføringen av praktisk prøve klasse B

Prosjektleder: Ole J. Johansson

Kvalitetsansvarlig: Torkel Bjørnskau

Fagfelt: Sikkerhet og Atferd

Emneord: Føreropplæring
Lovgivning
Praktisk førerprøve

Sammendrag:

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.

*Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

Title: «It is clearly not a numbers game» - Evaluation of the practical driving test for passenger vehicles

Authors: Ole J. Johansson
Vibeke Milch

Date: 12.2018

TØI Report: 1675/2018

Pages: 56

ISSN: 2535-5104

ISBN Electronic: 978-82-480-2199-5

Financed by: The Norwegian Public Roads Administration

Project: 4648 – Evaluation of the driving test for class B drivers' license

Project Manager: Ole J. Johansson

Quality Manager: Torkel Bjørnskau

Research Area: Safety and Behaviour

Keywords: Driver training
Legislation
Practical driving test

Summary:

In this project we have evaluated the practical driver's test for passenger cars, and whether current practice complies with the principles in the training model, as well as national and international regulations. To do this, all relevant documents were reviewed. In addition, observations of driver test situations, two group interviews with sensors, and a survey among both sensors (n = 77) and traffic teachers (n = 288) were carried out. The results indicate that the driving test is mainly carried out in accordance with legislation, guidelines and requirements, and that the examiners are well pleased with the training they have in making comprehensive and discretionary assessments. Nevertheless, the results indicate that some conditions can be improved. The administrative process can be made more efficient. Furthermore, one can investigate current practices when it comes to securing a common language between the candidate and the sensor. One could also investigate issues regarding impartiality and sensor feedback.

Language of report: Norwegian

*Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, N-0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

På oppdrag fra Statens vegvesen har Transportøkonomisk institutt evaluert gjennomføringen av praktisk prøve for personbilsertifikatet. Evalueringen er basert på en gjennomgang av rammeverket som ligger til grunn for prøven, observasjoner av førerprøvesituasjoner, to gruppeintervjuer med sensorer, samt en spørreundersøkelse rettet mot sensorer og trafikkklærere.

Christina Eriksen har vært oppdragsgivers kontaktperson. Christina Eriksen, Per Gunnar Veltun og Lars-Inge Haslie fra Statens vegvesen har bidratt med tilbakemeldinger tidlig i datainnsamlingsfasen, samt kommentarer til tidligere versjoner av rapporten. Vi vil gjerne rette en stor takk til alle som deltok i intervjuene, observasjonene og besvarte spørreundersøkelsen.

Prosjektleder på TØI har vært forsker Ole J. Johansson. Han har gjennomført datainnsamling sammen med prosjektmedarbeider forsker Vibeke Milch. Johansson og Milch har delt ansvaret for rapportskrivningen, men Milch har hatt hovedansvaret for intervjuene og Johansson for spørreundersøkelsen. Forsker 1 Fridulv Sagberg deltok i innledende faser av prosjektet. Forskningsleder Torkel Bjørnskau har kvalitetssikret rapporten, og sekretær Trude Kvalsvik har tilrettelagt rapporten for publisering

Oslo, desember 2018

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Michael W. J. Sørensen
Andelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Utvikling av førerkompetanse og GDE-modellen.....	1
1.3	En trinnvis opplæring.....	2
1.4	Den praktiske førerprøven i opplæringsmodellen.....	3
1.5	Problemstillinger.....	4
2	Gjennomgang av rammebetingelser	5
2.1	Utvelgelse av dokumenter.....	5
2.2	EU-direktiv.....	6
2.3	Forvaltningsloven.....	7
2.4	Vegtrafikkloven og forskrift for trafikkopplæring.....	8
2.5	Sensorforskriften.....	9
2.6	Retningslinjer, læreplan og vurderingskriterier.....	9
2.7	Endringer i førerprøven.....	12
3	Datainnsamling og metode	13
3.1	Observasjoner.....	13
3.2	Gruppeintervjuer.....	14
3.3	Spørreundersøkelse.....	14
4	Resultater	16
4.1	Observasjoner.....	16
4.2	Gruppeintervjuer.....	17
4.3	Spørreundersøkelser.....	21
5	Diskusjon og konklusjon	28
5.1	Oppfyllelse av krav, direktiv, retningslinjer, læreplaner, lover og forskrifter.....	28
5.2	Tunneler og førerprøveruter.....	30
5.3	En sensors hverdag, mulige hindre og rom for bedring.....	30
5.4	Feilkilder og forbehold.....	31
5.5	Konklusjon.....	32
6	Referanser	33
	Vedlegg	35
	Vedlegg A: Intervjuguide	36
	Vedlegg B: Spørreskjema	38
	Vedlegg C: Svar på åpne spørsmål fra spørreskjemaet til sensorer for klasse B	48
	Vedlegg D: Svar på åpne spørsmål fra spørreskjemaet til trafikkklærere i klasse B ...	50

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 u hensiktsmessig 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 fornøyd 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 antydde 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.

Summary

«It is clearly not a numbers game»

Evaluation of the practical driving test for passenger vehicles

*TØI Report 1675/2018
Authors: Ole J. Johansson, Vibeke Milch
Oslo 2018 56 pages Norwegian language*

In this project we have evaluated the practical driver's test for passenger vehicles, and whether current practice complies with the principles in the training model, as well as national and international regulations. To do this, all relevant documents were reviewed. In addition, observations of driver test situations, two group interviews with sensors, and a survey among both sensors (n = 77) and traffic instructors (n = 288) were carried out. The results indicate that the driving test for the most part is carried out in accordance with legislation, guidelines and requirements, and that the examiners are well pleased with the training they have received in making comprehensive and discretionary assessments. Nevertheless, the results indicate that there are some areas of improvement. The administrative process can be made more efficient. Furthermore, current practices when it comes to ensuring a common language between the candidate and the sensor could be improved. Moreover, issues regarding conflicts of interests and sensor feedback emerged as areas that need further investigation.

Background and research questions

A new driver training program for passenger car licenses was introduced in 2005. This program was recently evaluated, with subsequent revision of the Traffic Training Regulations and curricula. However, no equivalent evaluation of the driver's test has been made, nor is there a lot of research on practical driving tests in Norway. With this starting point, the Norwegian Public Roads Administration requested an evaluation of whether the test complies with the principles underlying driver training, as well as national and international regulations regarding the form and content of the test.

The driver training in Norway is based on the GDE model (Goals for Driver Education). This model organizes the tasks a driver must solve in five (previously four) levels. It is assumed that the higher levels largely affect tasks on the lower level. The aim of the Norwegian driver training is to provide drivers with the skills, knowledge and motivation necessary to become responsible drivers. Driver skills are developed through a combination of compulsory and non-compulsory training, a process that continues throughout the life cycle.

The purpose of the driver's test is to assess whether the candidate has developed sufficient driver competence to be able to continue their competence development on their own. It is primarily observable actions and any lack of actions that are measured by the driving test, which mainly reflects the content of steps 2 and 3 in the training.

In the current report, we address several research questions. First, we investigated whether the driving test was practiced in a way that corresponded to the principles used in the driver training model. A second aim, was to assess whether the practice is in accordance with the minimum requirements in the driving license directives from the EU, and Norwegian law and regulations. Among other things, we looked at the extent to which the decision the examiner makes, is in line with provisions in the traffic education regulations and the Administration Act, respectively. We also investigated whether the practice was in accordance with requirements for driver test venues and guidelines for conducting the driving test with regard to the goal of the test, test routes, etc.

Document review

Requirements and principles underlying the practical test are formalized through a number of governing documents at different levels of administration and organization. The sum of these documents constitutes how the test is to be carried out and demands are made on driver test sites, the competence of the sensor, the length of the exam and the content of the examination. There is generally a good fit between the requirements of the EU directives and the national requirements and the objectives of the driving test. In addition, there are several points where the national provisions are somewhat stricter than the minimum requirements in the EU directive. For example, the Traffic Training Regulations define a time frame of 75 minutes for the entire driving test, including driving time. The EU directive, on the other hand requires 25 minutes minimum driving time for class B. The Norwegian guidelines state that the driving time should be 55-60 minutes, which will be well above the minimum requirements of the directive. Furthermore, stricter requirements are imposed on sensor qualifications and competence, in terms of minimum age, length and content of education as well as frequency of quality testing. With the introduction of a new EU directive of January 1st 2016, new safety requirements were put forth, including that driving tests should, if possible, include safe driving in a tunnel, which is also reflected in national regulations.

In national legislation, emphasis is placed on holistic evaluation, that is, the candidate's performance on the driver's test is to be evaluated as a whole, in which the examiner's discretionary assessment is crucial. This is in many ways linked to the basic view of education and driving test in Norway. The driving test is intended to distinguish those who have, from those who do not have sufficient knowledge and skills to continue to develop their driving skills on their own.

Observations

We observed three driving test situations at two different traffic stations. Our observations indicate that the formalized parts of the driving test are practiced relatively equally between different sensors. The course of the test, the role of the examiner and the order of the tasks and messages given as well as the way in which the results were communicated, are all aspects of the test that are more or less standardized. Nevertheless, traffic and the actual driving test situation are very dynamic, which require the examiner's skilful handling of unforeseen events. When it comes to routes, the distribution between road and urban driving seems to be in line with the requirements that form the basis for test driving routes. In one of the three cases, the route included a tunnel. This indicates that test routes include driving in a tunnel in accordance with the directive. The driver's license directive of 2016 emphasizes that routes should include tunnels if available.

Group interviews

We conducted two group interviews on different traffic stations, with a total of six participating examiners. It seems that the examiners generally were pleased with the implementation of a practical driver test. They emphasized the high quality examiner education, with explicit focus on considering difficult cases of doubt. The examiners seemed to have extensive knowledge of content in governing documents and reported that they had easy access to relevant documents if they needed to find information. Even though they were happy with the training they had received in making discretionary

assessments, some mention that they thought it may be harder for the smaller traffic stations to offer equally good opportunities for examiners to evaluate each other. This in turn may make it more difficult to make good assessments in cases of doubt. Most of the examiners were pleased with the length of today's driving test.

The decisions and feedback after tests appear to be in line with the regulations. The informants were generally happy with current feedback practices. Nevertheless, some point out that they sometimes want more possibilities for educational feedback to help the candidates progress. The time intervals in between driver tests were considered very valuable. In these time slots, the examiners exchange relevant information, such as driver test routes that should be avoided, and they prepare, mentally and administratively for their next test. Several examiners reported that this time is sometimes spent doing other administrative tasks, which came at the expense of valuable correspondence with co-workers, and mental preparation. This was regarded as something which had negative implications on well-being and efficiency during the working day.

Judgements regarding conflict of interest is not considered as a problematic area, and the cases that appear are pragmatically solved by the sensors. This is possibly a larger problem on smaller traffic stations, where chances are greater to meet relatives or acquaintances. Another problem is if the examiner and candidate lack a common language. Informants expressed that language barriers can make it difficult to conduct good driver tests.

Surveys

We sent questionnaires to both examiners ($n = 77$) and traffic instructors ($n = 288$). With regard to experience, the sample is diverse. All of the examiners were employed at large traffic stations, while traffic instructors were evenly distributed in small, medium and large traffic schools. Both examiners and traffic instructors replied that there is a good fit between what the practical driver's test is meant to measure and what it actually measures. However, traffic instructors report this to a lesser degree than the examiners.

Many examiners believe that a professional forum across traffic stations would be beneficial, and there are reasons to believe that smaller stations in particular would benefit from such a forum, as they tend to have fewer colleagues nearby. The examiners are pleased with current guidelines and training. It seems that most examiners would like more time to reconcile their judgments, rather than more training. Findings also suggest that today's emphasis is correct, that the guidelines are appropriate, and that the driver's test routes are in line with requirements. Finally, examiners report that test preparation procedures work well and that routines around the final decision work well.

Most traffic instructors, on the other hand, believe that the driver's test should be changed to better measure what it should measure. The traffic instructors also believe that different sensors consider doubtful cases in different ways, and that they should receive more training to assess the cases in a consistent manner. Moreover, traffic instructors also expressed views that the test should be less governing for the training. Traffic instructors seem to be more sceptical about the conduct of the exam, and to the examiners' ability to make good discretionary assessments. Traffic instructors find that the current time frame is sufficient.

Conclusions

Our findings indicate that the driving test in its current form in many areas works well for its purpose, namely to assess the candidate's performance against the objectives of the curriculum and provide a sufficient basis for distinguishing between those who have and those who do not have satisfactory knowledge and ability to be allowed to drive on their own. Our findings also indicate that the decision the examiner makes, does comply with what is stated in the traffic education regulations, and that oral and written submission of the decision works as intended. Some of the sensors suggested that, in some places, it may be a challenge to carry out the driving test in accordance with the requirements for judgements regarding conflicts of interest. This seems to be related to lack of capacity and staffing, especially in rural areas. Based on the data we have available, we cannot say anything specific about how widespread such issues are. Furthermore, the report has discussed the driver's exam in relation to the training model. In particular, we have investigated how the relationship between the principle of developing driver competence over the life cycle, and the driving test, can be perceived as somewhat contradictory, and that clear communication can remedy this.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

En ny føreropplæring for personbilsertifikatet ble innført i 2005. Denne ble nylig evaluert, med påfølgende revisjon av trafikkopplæringsforskriften og læreplaner (Statens vegvesen, 2015). Det har imidlertid ikke vært gjort noen tilsvarende evaluering av selve førerprøven, og det foreligger heller ikke mye forskning på praktisk førerprøve i Norge. Vi fant kun én undersøkelse, og den så på faktorer som påvirker resultatene av prøven (Bjørnskau, 2003). Tanken i 2005, var at man ønsket å beholde førerprøven uendret, slik at man kunne oppdage effekter av endret opplæring i uendret prøve. I etterkant har dette vist seg å ikke være særlig relevant.

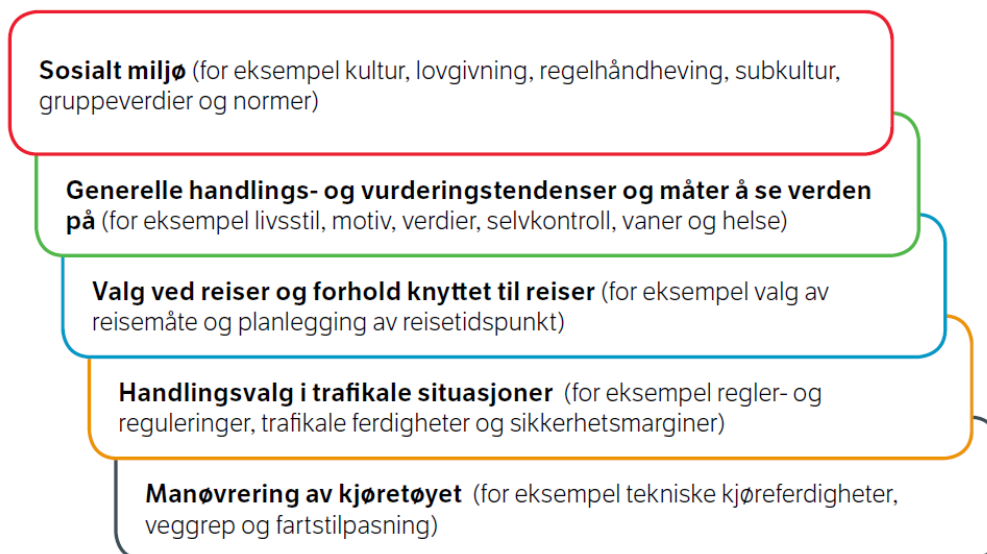
Til tross for intensjonen om at førerprøven skulle være den samme, har den likevel gjennomgått noen endringer siden 2005, selv om hovedprinsippene er de samme. Med dette utgangspunktet har Statens vegvesen ønsket en evaluering av hvorvidt prøven samsvarer med de prinsippene som ligger til grunn i føreropplæringen, samt nasjonale og internasjonale bestemmelser vedrørende prøvens form og innhold.

For bedre å forstå behovet for en evaluering, og hvordan vi endte opp med dagens løsninger, er det nyttig å se på grunnlaget for og historien til føreropplæringen.

1.2 Utvikling av førerkompetanse og GDE-modellen

Etter både forskrift og læreplan er målet at eleven etter endt trafikkopplæring i klasse B skal ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre bil på en ansvarlig måte (Statens vegvesen, 2016). Med førerkompetanse mener man et bredt register av ferdigheter enhver kandidat skal inneha for å få førerrett. Teknisk kjøreferdighet, sosiale ferdigheter, trafikkforståelse og evne til refleksjon rundt egen kompetanse er noen av de viktigste komponentene i førerkompetanse.

Føreropplæringen i Norge bygger i stor grad på den såkalte GDE-modellen («Goals for Driver Education») (Statens vegvesen, 2016). Her ser man for seg fem nivåer som representerer oppgavene en bilfører må løse. På første nivå finner man «manøvrering av kjøretøyet», for eksempel kjøreferdigheter som fartstilpasning. Disse ferdighetene er viktige for å beherske bilen i ulike trafikkmiljø. På neste nivå finner man «handlingsvalg i trafikale situasjoner». Her menes faktorer som å følge regler og å operere med trygg sikkerhetsmargin. Det tredje nivået er «valg ved reiser og forhold knyttet til reisen», slik som valg av reisemåte og planlegging av reisen. For bilførere vil dette innebefatte at man er opplagt og uten ruspåvirkning når man skal kjøre bil. Det fjerde nivået er «generelle handlings- og vurderingstendenser og måter å se verden på». Dette nivået inkluderer blant annet livsstil, motiv, verdier, helse og vaner. Dette er ting som påvirker førerens atferd i trafikken, og som man ønsker å påvirke gjennom føreropplæringen. Det siste nivået ble tilført senere enn da modellen først ble konstruert i 1999, og kalles «sosialt miljø». Her tenker man seg at kultur, lovgivning og gruppeverdier spiller inn. Nivåene i GDE-modellen er presentert i figur 1.1.



Figur 1.1: GDE-modellen som presentert i læreplanen fra 2016 (Statens vegvesen, 2016).

Gjennomgående i GDE-modellen er en antagelse om at de høyere nivåene påvirker utfallene på lavere nivå, men også at nivåene, særlig de tre øverste påvirker hverandre gjensidig. Sosialt miljø legger rammer for hva som er generelle handlings- og vurderingstendenser. Man tenker seg ikke at nivåene er fullstendig uavhengige av hverandre, men at alle spiller inn og bestemmer førerens atferd i trafikken.

Den praktiske førerprøvens rolle i opplæringsmodellen, er ikke å teste alle nivåer eller alt innhold i opplæringen. Modellen baserer seg heller i stor grad på tillit til at trafikklærerne har integritet og kompetanse til å legge til rette for at kandidatene utvikler seg. Det er også lagt opp til at kompetansutvikling skal skje over tid. De obligatoriske trinnvurderingene skal medvirke til styring og utvikling av selvevalueringskompetanse. Prøven skal på denne måten kun være en av flere vurderinger kandidaten skal gjennom.

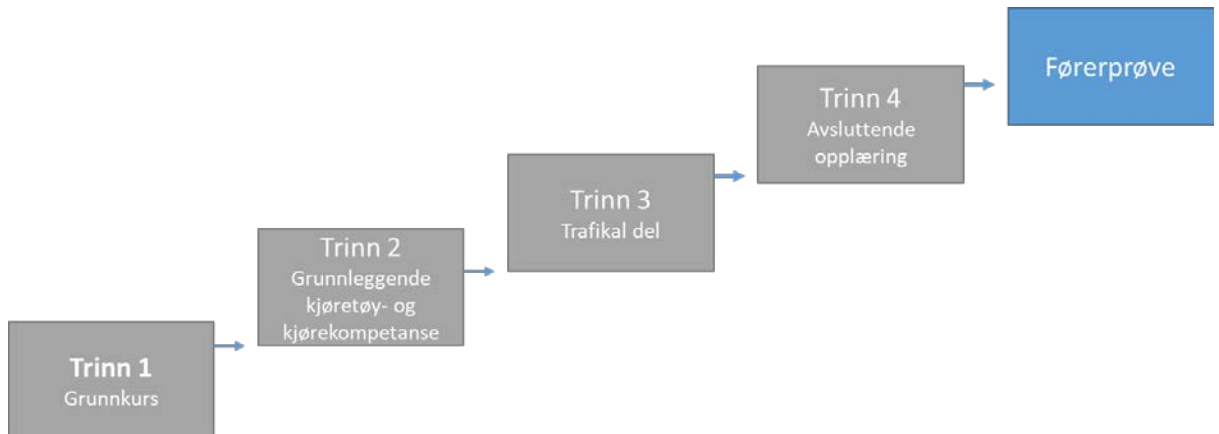
Opplæringsmodellen bygger altså ikke kun på at kandidaten bare lærer det de blir testet i til førerprøven; førerkompetansen utvikles i tråd med målene som er satt gjennom en kombinasjon av obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring.

1.3 En trinnvis opplæring

Føreropplæringen i klasse B er delt opp i fire trinn, med en trinnvurderingstime mot slutten av andre og tredje trinn. Man må nå målene for hvert trinn før man går videre, for å få mest mulig utbytte av opplæringen. I det første trinnet er hovedmålene at eleven bedre skal forstå risiko og trafikken som system. Dette trinnet består av det trafikale grunnkurset som er felles for alle de lette klassene. I trinn to skal eleven lære å mestre bilen. Her trenes kjøreteknisk ferdighet og automatisering av oppgavene man har som bilfører. Trinn tre fokuserer på elevenes trafikale ferdigheter i varierte veg- og trafikkmiljø. Målet i trinn tre er en selvstendig sjåfør som har god kontroll på de kjøretekniske oppgavene i tillegg til forståelse for trafikk og samhandling. Sikkerhetskurs på bane er en obligatorisk del av dette trinnet. Målene i det fjerde trinnet retter seg for det meste mot elevens risikoforståelse og selvinnsikt. Her inngår et obligatorisk sikkerhetskurs på veg.

Etter at de obligatoriske kursene er gjennomført og bestått, kan kandidaten ta praktisk og teoretisk førerprøve. Disse prøvene er ment for å teste om kandidaten innehar gode nok kunnskaper og ferdigheter til å kunne fortsette opplæringen på egen hånd. Man skal altså være en ansvarlig og selvstendig sjåfør, men ikke tro at man er fullt utlært. I teoriprøven

måles kunnskaper, og i den praktiske prøven måles kjøretekniske ferdigheter. Som nevnt er noen av punktene i GDE-modellen vanskelige og svært tidkrevende å teste. Derfor er punkter som for eksempel gruppeverdier, normer, livsstil, motiver, vaner og helse i stedet tema for obligatoriske deler av opplæringen. Førerprøven og opplæringsmodellen, slik det fremkommer i læreplanen, er vist i figur 1.2



Figur 1.2: Førerprøven i opplæringsmodellen, med alle trinnene kandidatene skal gjennom (Statens vegvesen, 2016).

Førerprøven er siste steg i den praktiske opplæringen på veien mot førerkortet, men det er, som nevnt over, også en trinnvurdering mot slutten av andre og tredje trinn.

1.4 Den praktiske førerprøven i opplæringsmodellen

Førerprøven, slik den er definert i opplæringsmodellen, har som formål å vurdere hvorvidt kandidaten har utviklet tilstrekkelig førerkompetanse, opp mot de fastsatte målene i føreropplæringen. Med tilstrekkelig førerkompetanse menes at kandidaten skal inneha de ferdighetene, kunnskapene, holdningene og motivasjonen som kreves for å være en ansvarlig fører av motorvogn. Dette er basert på en grunntanke om at førerkompetanse er en kontinuerlig og livslang læringsprosess. Dermed forventes det ikke at kandidaten er ferdig utlært ved tidspunktet førerprøven avlegges. Opplæringen er med andre ord ment for å gi et grunnlag for at kandidaten skal kunne fortsette sin førerkompetanseutvikling på egen hånd. Dette prinsippet legger dermed føringer for hva førerprøven eksplisitt skal måle, og ikke minst, hva den ikke har som hensikt å måle. Med bakgrunn i hvordan opplæringen er utformet med trinnvis oppbygning hvor kompetansemålene evalueres underveis, er ikke førerprøven ment å gi et komplett bilde på kandidatens samlede kompetanse, men skal heller gi et vurderingsgrunnlag for å avgjøre hvorvidt kandidaten på prøvetidspunktet har tilfredsstillende ferdigheter og kunnskaper til at det er forsvarlig at vedkommende kan fortsette sin kompetanseutvikling på egenhånd.

Dette rettferdiggjøres dels gjennom at det er utarbeidet tydelig definert innhold og kompetansemål for den obligatoriske opplæringen, dels på grunn av at trafikklærere i landet gjennomgår et svært omfattende utdanningsløp.

1.5 Problemstillinger

I denne rapporten skal vi belyse flere problemstillinger. Først ønsker vi å undersøke om førerprøven praktiseres i samsvar med prinsippene som legges til grunn i føreropplæringsmodellen. Herunder ønsker vi å vurdere om praktiseringen samsvarer med minstekravene i førerkortdirektivene fra EU, og kravene til førerprøvesteder. Her vil vi også undersøke om førerprøven praktiseres i tråd med retningslinjene når det gjelder målet med prøven, om prøven er førende for opplæringen og valg av ruter for oppkjøring. I tillegg skal vi se nærmere på i hvilken grad vedtaket sensor gjør er i tråd med bestemmelser i henholdsvis trafikkopplæringsforskriften og forvaltningsloven.

For å gjøre disse vurderingene, vil denne rapporten først ta for seg de relevante dokumentene som utgjør rammeverket for førerprøven. Av lovverk innebærer dette EU-direktiv, vegtrafikkloven og forvaltningsloven. De gjeldende forskrifter er trafikkopplæringsforskriften og sensorforskriften.

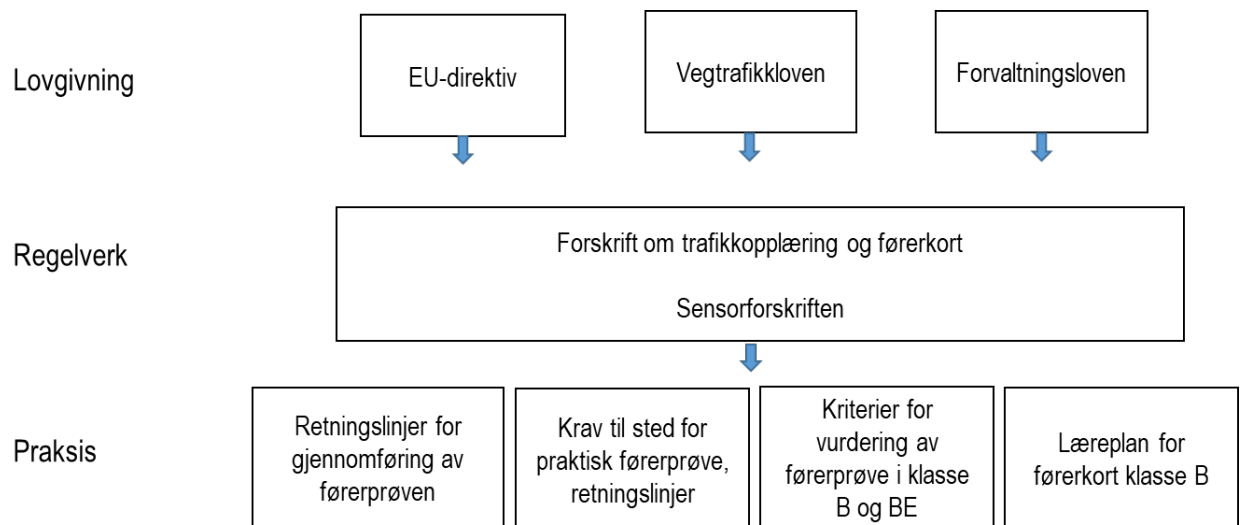
I tillegg foreligger det retningslinjer for gjennomføring av førerprøven, krav til førerprøvested, kriterier for vurdering av førerprøve i klasse B og læreplanen for førerkort klasse B. Disse dokumentene vil sammenstilles slik at man får et helhetlig bilde av bakgrunnen for førerprøven. Slik kan man få et godt inntrykk av hva de gjeldende bestemmelser er, hvor det er uttrykt og på hvilken måte.

Etter dokumentgjennomgangen, presenteres de empiriske resultatene. Her har vi brukt observasjoner, gruppeintervjuer og spørreskjema for å belyse om førerprøven i praksis gjennomføres i tråd med bestemmelsene gitt av de gjennomgåtte dokumentene.

2 Gjennomgang av rammebetingelser

2.1 Utvelgelse av dokumenter

Krav og prinsipper som ligger til grunn for den praktiske prøven er nedfelt i en rekke styrende dokumenter på ulike forvaltnings- og organisasjonsnivåer og har ulike funksjoner. De relevante dokumentene som vil bli gjennomgått i dette kapitlet er presentert i figur 2.1.



Figur 2.1: Oversikt over lovgivning og styrende dokumenter relevante for førerprøven.

Lover og direktiver utgjør det øverste administrative nivået der førerprøveinnholdet bestemmes, mens forskriftene detaljregulerer dette. Den relevante lovgivningen på dette området består av Vegtrafikkloven, Forvaltningsloven og EU-direktivene (EU-direktiv, 2006; Forvaltningsloven, 1967; Vegtrafikkloven, 1965). Under dette nivået utarbeides forskrifter som er vedtak hjemlet i lovverket. Særlig trafikkopplæringsforskriften er styrende for de formelle kravene til førerprøven (Trafikkopplæringsforskriften, 2004). Videre er kompetansekravene for sensorer fastsatt i sensorforskriften. På det neste nivået vises det, gjennom retningslinjer og krav, hvordan forskriftene skal brukes i praksis. Her ønsker man å gi praktisk informasjon om tolkning av forskriftene, og gi håndgripelige instruksjoner til førerprøvens gjennomføring.

For å få oversikt over hvilke dokumenter som er styrende for den praktiske førerprøven, tok vi utgangspunkt i førerkortforskriften (Førerkortforskriften, 2004) og trafikkopplæringsforskriften (Trafikkopplæringsforskriften, 2004) som begge er hjemlet i Vegtrafikkloven (Vegtrafikkloven, 1965) og i EU-direktivene (EU-direktiv, 2006), som gjør disse dokumentene relevante. Samtidig er utstedelse av førerkort et enkeltvedtak, som igjen styres av forvaltningsloven (Forvaltningsloven, 1967).

De relevante dokumentene å gjennomgå for å få et fullstendig bilde av de krav og prinsipper som er styrende for føreropplæringen, er derfor mange. På bakgrunn av tidsbegrensninger og relevans, har vi valgt ut EU-direktiv, vegtrafikkloven,

forvaltningsloven, førerkortforskriften, trafikkopplæringsforskriften, læreplan klasse B, retningslinjer for førerprøver og krav til førerprøvesteder.

2.2 EU-direktiv

Ettersom Norge er medlem av EØS, er staten pliktig til å følge enkelte av kravene og bestemmelsene som er fastsatt av EU. I EU-direktivet 126/2006 av 30.12.2006 er det fastsatt minimumskrav til hvilke kunnskaper og ferdigheter kandidater som ønsker å oppnå førerkort må demonstrere ved praktisk prøve (EU-direktiv, 2006). I tillegg er det beskrevet hvordan førerprøven må utformes med hensyn til innhold og form, for å kunne avgjøre hvorvidt kandidaten har utviklet tilfredsstillende ferdigheter og kunnskaper og utviser god nok kjøreatferd til å være i stand til å:

- Oppfatte og bedømme farer i trafikken
- Beherske kjøretøyet
- Overholde fartsgrensene
- Oppdage feil og mangler ved kjøretøyet
- Være oppmerksom på forhold som påvirker egen atferd i trafikken
- Opptre hensynsfullt og bidra til andre trafikanters sikkerhet, spesielt de svake og mest utsatte.

I direktivet står det at den praktiske prøven skal inneholde følgende elementer: a) Klargjøring og teknisk kontroll av kjøretøy, b) kontroll av manøvrer med særlig betydning for ferdselssikkerhet og c) atferd i trafikken. Innenfor hvert av disse områdene er det formulert spesifikke krav til hvilken kompetanse og ferdigheter kandidaten skal kunne demonstrere under førerprøven, f.eks. parkere kjøretøyet og forlate parkeringsplass, rygge i en kurve, kjøre inn og ut på motorveg. Kravene er hovedsakelig konsentrert rundt observerbare aspekter ved trafikal kompetanse og ferdigheter.

Når det kommer til bedømmelse av førerprøven, står det at bedømmelsen skal være fokusert rundt hvordan kandidaten behersker kjøretøyet, samt kandidatens evne til å ferdes sikkert i trafikken. Hele prøven skal kunne gi sensor et inntrykk av hvordan kandidaten ivaretar sikkerhet. Dersom kandidaten utviser risikabel atferd som krever inngripen under førerprøven, vil det automatisk føre til at prøven vurderes til ikke bestått.

I direktivet er det spesifisert at sensor særlig bør vurdere hvorvidt kandidaten har en «defensiv og sosial kjørestil» som gjenspeiles ved at vedkommende blant annet evner å tilpasse seg andre trafikanter og skape god trafikkavvikling. Videre spesifiseres ti punkter som kandidaten skal bedømmes på:

1. Beherskelse av kjøretøyet (innstillinger, manøvrering, betjening av kjøretøy ved variable trafikk- og vegforhold).
2. Økonomisk og miljøvennlig kjøring
3. Orienteringsevne
4. Vikeplikt/forkjørsrett
5. Korrekt plassering på vegen
6. Avstand
7. Hastighet
8. Lysregulering/skilt
9. Tegngiving
10. Bremsing og stopp.

Direktivet legger også føringer for tidsbruk, hva slags veg- og trafikkforhold ruten skal inneholde, samt sted for gjennomføring av førerprøven. Det fremgår av direktivet at den

praktiske prøven for klasse B ikke skal være under 25 minutter, i tillegg kommer tid til å ta imot kandidaten, klargjøring av kjøretøyet, sikkerhetskontroll, spesielle manøvrer og tilbakemelding om resultatet. Den delen av prøven som omhandler trafikal atferd, så vidt det er gjennomførbart, skal både foregå i områder med 30-50 km/t fartsgrense og utenfor tett bebyggelse.

Med innføringen av et nytt EU-direktiv 1. januar 2016, kom det utvidede læringskrav for trafikkoppleringen og endringer i førerprøven som innebærer at førerprøven nå også skal, om mulig, inkludere en vurdering av sikker kjøring i tunnel.

I tillegg til formelle kravene for førerprøvens innhold, omfang og gjennomføring, fastsetter direktivet av 2006 også minstekrav til sensorers kompetanse. Det stilles krav til at sensor må ha kunnskaper og ferdigheter innenfor de områdene som skal bedømmes i førerprøven. Dette innebærer både teoretisk og praktisk trafik kunnskap, kjennskap til lover og regler, gjeldende pensum og kravene til førerprøven. I tillegg må sensor også inneha vurderingsevner som tilsier at vedkommende er i stand til å bedømme førerprøven. Det innebærer å kunne presist overvåke og vurdere kandidatens samlede prestasjon, hurtig tilegne seg og sortere informasjon, være forutseende med tanke på å tidlig identifisere problemer og finne løsninger, samt gi hurtig og konstruktiv tilbakemelding. Det spesifiseres at sensor selv må beherske kjøretøyet i sin klasse på et konstant høyt nivå. Sensor må videre ha god kjennskap til kjøretøyets egenskaper, både fysisk og kjoreteknisk, samt ha kunnskap om drivstoffbesparende og miljøvennlig kjøring.

I tillegg til personlige og faglige kvalifikasjoner, stilles det også krav om at sensor skal utvise et høyt servicenivå. I dette ligger det at sensor skal være tydelig i sin kommunikasjon med kandidaten angående hva som forventes, i beskjeder som gis underveis, samt i tilbakemeldingen om resultatet. Her vektlegges det også at sensor skal behandle kandidaten med respekt og uten forskjellsbehandling.

De generelle kvalifikasjonskravene innbefatter at sensor må a) ikke være yngre enn 23 år, b) ha hatt førerkort sammenhengende i minst 3 år, c) ha grunnutdanning og etterutdanning som tilfredsstillende EU-kravene om opplæring og d) ikke på samme tid være tilsatt som kjørelærer på en kjøreskole. For å godkjennes må man demonstrere tilfredsstillende kompetanse gjennom avlagt eksamen. Det er videre fastsatt krav til kvalitetssikring av gjennomføringen av førerprøver. Dette omfatter bl.a. årlig tilsyn og at sensorene observeres en halv dag hvert 5. år når de gjennomfører førerprøver.

2.3 Forvaltningsloven

Sensors vedtak om førerkort omfattes av forvaltningsloven av 1. januar 1967 og regnes som et enkeltvedtak (Forvaltningsloven, 1967). I loven står det at enkeltvedtak skal fremstilles skriftlig og begrunnes. Begrunnelsen skal reflektere de reglene og faktiske forhold som vedtaket bygger på. I tilfeller der det er utvist forvaltningsmessig skjønn, sier loven at de hovedhensyn som har vært avgjørende for den skjønnsmessige vurderingen bør nevnes.

På generelt grunnlag kan enkeltvedtak påklages, men når det gjelder vedtaket om førerkort, er det fastsatt gjennom trafikkoppleringsforskriften §31-6 at det gjøres unntak for klageadgangen for sensors skjønnsmessige vurdering av førerprøven. Altså vil det ikke være mulig for en kandidat å klage på vedtak om ikke bestått førerprøve på grunnlag av sensors skjønnsmessige vurdering.

Når det gjelder sensors fullmakt til å fatte vedtak om førerkort, er sensor underlagt de habilitetskrav som er gjeldende for offentlig tjenestepersoner. Det betyr at i tilfeller hvor det er snakk om slektskap, nære relasjoner, arbeidsrelaterte relasjoner eller andre særegne

forhold, vil sensor regnes som inhabil. En offentlig tjenesteperson vurderer selv hvorvidt han eller hun er inhabil.

2.4 Vegtrafikkloven og forskrift for trafikkopplæring

Samferdselsdepartementet har, med hjemmel i vegtrafikkloven av 18. juni 1965, fullmakt til å komme med bestemmelser vedrørende teoretisk og praktisk innhold i trafikkopplæringen og førerprøven (Vegtrafikkloven, 1965). Gjennom forskrift for trafikkopplæring og førerprøve (Trafikkopplæringsforskriften, 2004) av 1. oktober 2004, fastsetter Vegdirektoratet målene for og innholdet i trafikkopplæringen, samt krav og retningslinjer for førerprøven. Vegdirektoratet fastsetter også læreplanen for trafikkopplæring.

Trafikkopplæringsforskriften inneholder både generelle og spesifikke bestemmelser for førerprøven for hver førerkortklasse. For alle klasser må den teoretiske prøven være godkjent før praktisk prøve kan foreligge. Videre kan det ikke ha gått mer enn fire år mellom den teoretiske prøven er avlagt og godkjenning av praktisk prøve. Dersom tidsintervallet er større, må ny teoretisk prøve avlegges. Når det gjelder språk, framgår det av forskriften, at dersom kandidaten ikke snakker norsk, kan prøven avholdes på et språk både sensor og kandidat behersker godt nok. I tilfeller med særlige språkutfordringer kan godkjent tolk benyttes. Ved praktisk prøve praktiseres relativt enkle krav for godkjenning av tolken. For å kunne avlegge prøven, må kandidaten tilfredsstillende alderskrav, vandel, helsemessige krav og krav til syn for den gjeldende førerkortklassen, og kunne dokumentere gjennomført obligatorisk opplæring.

For den praktiske prøven, er det fastsatt noen rammer som er felles for alle klassene. Disse sammenfaller i stor grad med EU-kravene. Prøven begynner med sensors klargjøring, og avsluttes med at kandidaten får tilbakemelding om resultatet. Prøvestrekningen legges i regelen etter et standardisert ruteopplegg, og er utformet slik at kandidaten får anledning til å vise egne ferdigheter under varierende veg- og trafikkforhold. Det stilles også krav til at kjøretøyet må være godkjent av regionskontoret.

Hva angår vurdering, står det i forskriften at prøven i størst mulig grad skal vurderes som en helhet, hvor sensor skal bedømme om kandidaten i tilstrekkelig grad har nådd målene som er fastsatt for den aktuelle klassen. Det framkommer også at sensor kan avbryte og vurdere prøven til ikke bestått dersom det oppstår en situasjon som fordrer inngripen for å avverge fare eller skade (som kandidaten i utgangspunktet kunne ha forhindret). Dette er også tilfellet ved brudd på trafikkregler som dikterer absolutte handlinger. På denne måten kan det synes som om forskriften stiller mindre strenge krav enn EU-direktivet, da det vil være opp til sensor hvorvidt inngripen vil føre til ikke bestått prøve. Dersom kandidaten selv ønsker det, kan trafikkklærer være tilstede under prøven. I særtilfeller, åpner forskriften for at det også være mer enn en sensor tilstede, samt annet tilsynspersonell.

Av forskriften framkommer også klassespesifikke bestemmelser, som supplerer de generelle bestemmelsene. For førerkort klasse B er det spesifikt beskrevet at førerprøven skal ha en teoretisk og en praktisk prøve. Når det gjelder den praktiske prøven, skal den avlegges med personbil som ikke kan ha en totalvekt over 3500 kg eller bredere enn 1,5 meter, som kan oppnå en konstruktiv hastighet på minimum 100 km/t og hvor hastighetsmåler er synlig fra sensors side. Det stilles også krav til tilleggsutstyr, som dobbelt sett med pedaler og sensorspeil. Videre står det at den praktiske prøven skal ha en tidsramme på 75 minutter, og at prøven alltid skal inneholde følgende elementer: a) Kontroll før kjøring, b) sikkerhetskontroll og c) kjøring i trafikk.

2.5 Sensorforskriften

Forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m. (sensorforskriften) av 9. mars 2011, har også hjemmel i vegtrafikkloven og omhandler kompetansekravene en må oppfylle for å kunne godkjennes som sensor for førerprøven (Sensorforskriften, 2011). Kompetansekravene bygger i stor grad på det som er fastsatt i EU-direktivet av 2006, men flere av kravene er formulert litt strengere enn EU-kravene. I sensorforskriften er blant annet kravet om alder høynet til 25 år, og personen må ha førerrett for klasse B, i tillegg til å ha hatt førerkortet sammenhengende i fem år. I tillegg til dette, stilles det også krav til at man må være ansatt i Statens vegvesen.

Hva gjelder utdanning og opplæring må man, for å kunne godkjennes som sensor, ha gjennomført utdanning på minimum videregående skole nivå, samt ha fullført grunnutdanning og etterutdanning. Dette tilsvarer kravene i direktivet. I Norge innbefatter grunnutdanningen i alt tre emner på Nord universitet tilsvarende 45 studiepoeng. Etterutdanningen er ment som et ledd i å vedlikeholde sensors kompetanse, men skal også sikre likebehandling og videreutvikling av kompetanse, og skal ha et omfang på minst åtte dager.

I tråd med EU-kravene fastsetter forskriften også i noen grad krav for kvalitetssikring, dog med tettere tidsintervaller. Førerprøvesensorer skal minst observeres hvert andre år av tilsynspersonell mens de gjennomfører førerprøven. Dette skal ha en varighet på minst en dag, og innbefatte minst to førerprøver.

2.6 Retningslinjer, læreplan og vurderingskriterier

Når det kommer til praktiseringen av lover og forskrifter, er det utarbeidet flere hjelpemidler. Dette inkluderer læreplan for førerkort klasse B, retningslinjer for gjennomføring av førerprøver og lignende dokumenter. Disse dokumentene har en mer anvendt karakter, og skal være et ledd mellom lovgivning og praksis.

2.6.1 Retningslinjer for førerprøver

«Retningslinjer for gjennomføring av førerprøve i alle klasser» er gir konkrete føringer for sensor når det gjelder hvordan førerprøven skal gjennomføres. Dokumentet er ikke unntatt offentlighet, men formet for internt bruk, ikke minst i sammenheng med opplæring og kvalitetssikringsarbeid.

Av versjonen fra 2018 går det fram at retningslinjene skal bidra til at førerprøvene har riktig kvalitet. I tillegg skal de være et verktøy for å sikre likebehandling. Prøven skal måle kandidatens prestasjoner opp mot målene som er satt, og skille de som har gode nok kunnskaper og ferdigheter til å være bilfører fra dem som ikke har det. I retningslinjene slås det også fast at førerprøven er sterkt styrende for opplæring og øvelseskjøring.

Det fremkommer at alle praktiske førerprøver skal inneholde: a) Kontroll før kjøring, b) sikkerhetskontroll og c) kjøring i trafikk. I punkt a) skal kandidaten forberede seg og bilen for kjøring. Det innebærer å sørge for god sikt, god sittestilling og å gjøre trykkprøve av bremsene. I punkt b) skal kandidaten svare på to tilfeldig utvalgte praktiske spørsmål. Her skal kandidaten vise kjennskap til bilen og hvilke forholdsregler som må tas ved eventuelle feil. I punkt c) skal kandidaten vise om hun/han har kontroll over kjøretøyet, og kjører på en måte som:

- er trafikksikker
- gir god samhandling

- fører til god trafikkavvikling
- tar hensyn til helse, miljø og andres behov
- er i samsvar med gjeldende regelverk.

Sikkerhetskontrollspørsmål og kjørerute trekkes tilfeldig elektronisk på forhånd. Dersom den valgte ruta ikke kan brukes, kan sensor velge en annen rute. Om kjørelærer eller kandidat ønsker å bytte sensor, skal dette ikke etterkommes. Prøven kan, om ønskelig, gjennomføres på engelsk eller ved hjelp av tolk, men dette må meldes fra om på forhånd. Videre kan førerstøttesystemer anvendes, så lenge det ikke kommer i veien for vurdering av grunnleggende tekniske kjøreferdigheter.

I retningslinjene for førerprøven ligger det også føringer for blant annet hvordan sensor skal møte kandidaten. Det poengteres at et hyggelig møte med hilsning og presentasjon, vil vekke tillit og skape en god atmosfære for prøvesituasjonen. Før prøven begynner klargjør sensor hva prøven inneholder, at kandidaten har ansvaret for det som blir utført, at sensor gjør en helhetsvurdering av dette som gir resultatet først når prøven er avsluttet. Kandidaten blir også oppfordret til å spørre om noe skulle være uklart.

Etter at sikkerhetskontrollen er utført og kandidaten har gjort seg selv og bilen klar for kjøring, klargjør sensor for kjøringen i trafikken. Sensor forklarer hvordan det blir gitt beskjeder i god tid, hvordan kandidaten skal forholde seg når det ikke blir gitt noen bestemt beskjed, og at det hele tiden er lov å spørre. Sensor avklarer også om kandidaten ønsker å ha det stille eller å småprate/ha samtale underveis. I enkelte tilfeller er det aktuelt at andre sitter på under førerprøven. Andre sensorer og tilsynspersonell kan alltid gjøre det, mens andre kan være med bare dersom kandidaten synes det er greit. Disse andre personene må ikke forstyrre prøvesituasjonen.

Underveis i førerprøven skal sensor gjøre registreringer i henhold til «*Kriterier for vurdering av førerprøve*». Disse registreringene er interne notater som ikke skal gjøres kjent for kandidaten. Notatene vil være en hjelp til sensor i vurderingen og utforming av vedtaket om kandidaten står eller stryker og begrunnelsen av dette. I tilfeller der sensor må fysisk eller verbalt bryte inn i førerprøven, må det noteres underveis og fremgå av vedtaket. Dersom kandidaten spør om prøven er underkjent, kan sensor svare bekræftende om avgjørelsen er tatt. Da kan kandidaten velge å avbryte prøven. Sensor kan avbryte prøven dersom fullføringen av den vil være til fare. Vurdering kan utsettes dersom andre faktorer gjør at det ikke er mulig å gjennomføre.

Prøven skal vurderes som en helhet etter at den er avsluttet. Prestasjonene kandidaten har fremvist skal vurderes opp mot opplæringsmålene som er fastsatt i forskriftene. Det som vurderes er i hovedsak føreratferd, handlinger eller unnlatte handlinger. Man skal ikke vurdere kandidatens ytringer underveis.

I retningslinjene heter det videre at etter endt førerprøve skal kandidaten gis mulighet til å kommentere sine prestasjoner før resultatet blir gitt. Dette skal ikke ta form av en diskusjon eller utredning, men kan være oppklarende. Sensors vedtak skal gjøres på bakgrunn av registreringer og skjønn. Vedtaket skal begrunnes kort og tydelig, med utgangspunkt i faktiske forhold og eksempler. Det skal være godt samsvar mellom det skriftlige vedtaket og den muntlige avleveringen av det.

Etter dette tar dokumentet om retningslinjer for førerprøven for seg elementer som hovedsakelig blir beskrevet i andre dokumenter, slik som krav til førerprøvesteder og sensorkompetanse. Dette går derfor ikke gjennom her.

2.6.2 Læreplan i klasse B

Den siste utarbeidede læreplanen i klasse B går fram av «Håndbok V851» og er fra 2016 (Statens vegvesen, 2016). Læreplanen begynner med en generell del der føreropplæringsmodellen beskrives på tvers av førerkortklasser. Det vektlegges spesielt at utvikling av førerkompetanse er målet for føreropplæringen. Denne førerkompetansen favner bredt, og speiler det brede ferdighetsregisteret en fører må ha for å kjøre på en ønsket måte. Deretter introduseres GDE-modellen som den norske opplæringen i stor grad er basert på. GDE-modellen, som vist i læreplanen, er presentert tidligere i figur 1.1.

Den spesifikke delen for klasse B i læreplanen beskriver innholdet i de fire trinnene opplæringen består av (Statens vegvesen, 2016). Hvert trinn er lagt opp slik at kandidaten, når et gitt trinn er fullført, skal ha nødvendig kompetanse for å få godt utbytte av neste trinn. Mot avslutningen av trinn 2 og 3 er det obligatoriske trinnvurderinger som skal hjelpe kandidaten til selv vurdering, og kanskje også fungere som et filter for dem som kanskje burde bruke mer tid på trinnet de er på. De formelle kravene til opplæring for hvert trinn i klasse B, det vil si læringsmål og krav til innhold, omfang og organisering går fram av trafikkopplæringsforskriftens kapittel 11, mens de mer generelle kravene som gjelder føreropplæringen, beskrives i kapittel 7 og ellers i forskriften (Trafikkopplæringsforskriften, 2004). Disse formelle kravene vil derfor ikke bli gått igjennom her.

I det første trinnet skal kandidaten gjennomføre trafikalt grunnkurs, som er felles for alle førerkortklasser (Statens vegvesen, 2016). Kurset skal legge til rette for kritisk tenkning rundt trafikalt ansvar, grunnleggende forståelse av trafikk og behovet for opplæring, før de begynner å øvelseskjøre.

Det andre trinnet omhandler grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse. I starten av trinn 2 vil kandidaten ha behov for å øve i et område med liten eller ingen trafikk. Det fokuseres på å bli kjent med bilen, og å automatisere bruken av denne.

Trinn tre er den trafikale delen av opplæringen. Når dette trinnet er gjennomført skal eleven kunne kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk, og være nær å oppfylle kravene til å bestå en praktisk førerprøve. Eleven skal gjennom både trinn 2 og 3 hele tiden være bevisst på eget kompetansenivå, og kunne drøfte egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som er lært.

I trinn fire skal eleven videreutvikle sin kompetanse som møter hovedmålet. Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg, og deretter inneha kunnskap og ferdigheter som møter kravene til å bestå førerprøven.

2.6.3 Krav til førerprøvesteder

«Krav til førerprøvesteder Rundskriv 2007/08» setter kriterier som skal ligge til grunn for valg av prøvested. Veg- og trafikkmiljø varierer mye fra sted til sted. Dette dokumentet skal således medvirke til kvaliteten på førerprøven, og sikre mest mulig like prøveforhold mellom ulike prøvesteder.

Både EU-direktivet av 2006, trafikkopplæringsforskriften og læreplanen har bestemmelser som gjelder førerprøvesteder (EU-direktiv, 2006; Statens vegvesen, 2016; Trafikkopplæringsforskriften, 2004). Blant annet skal prøvestrekningen legges slik at kandidaten får mulighet til å fremvise ferdigheter i varierte trafikkmiljø. I tillegg stilles krav til stedets tilgjengelighet, trafikkstasjonens utforming og HMS.

Spesifikt for klasse B, skal prøvestedene ha områder som egner seg til gjennomføring av sikkerhetskontroll. Det vil si eventuell testing av bremses og styring. Videre bør det være tilgjengelig et vegnett som gir mulighet for å alltid å ha seks operasjonelle prøveruter. Hver av disse rutene bør ha mellom 50%-80% av ruten utenfor tettbygd strøk, være på veger av

skiftende standard og fartsgrense, med ulik vegbredde og vegdekke, og innhold av- og påkjøring på motorveg. Rutene bør også inneholde by- og tettstedsområder med 30- og 40-km/t-soner. I tillegg bør det være mulig å kjøre lengre strekninger etter skilt. Man bør også ha kryss med mulighet til å kjøre rett fram, til høyre og venstre, i tillegg til rundkjøringer og lyskryss. Man bør kunne velge et eller flere steder for å snu eller rygge, skifte kjørefelt og bli forbikjørt eller kjøre forbi.

Rutene bør konstrueres slik at det er mulig å få en god vurdering av kandidatene. Særlig med hensyn på om kandidatens kjøremåte er trafikk sikker, gir god samhandling, fører til god trafikkavvikling, tar hensyn til miljø, helse og andres behov, og om kjøringen samsvarer med regelverk.

Dette betyr at prøvestedene bør ha passende mengde trafikk, det vil si at rutene bør ha stor nok trafikk til at sensor kan vurdere kandidatens ferdigheter i å se seg for, gi tegn, plassere seg, tilpasse farten, tilpasse seg trafikanter og behandle kjøretøyet. Samtidig bør rutene ha liten nok trafikk til at mye venting unngås, at sensor kan vurdere kandidatens evne til selvstendig kjøring, at kandidaten må tilpasse fart og plassering uavhengig av andre kjørende og at prøvene kan gjennomføres i tråd med HMS-retningslinjer.

2.7 Endringer i førerprøven

Selv om hovedprinsippene ved førerprøven stort sett er uendret, har det likevel skjedd en viss utvikling av førerprøven fra 2005 til i dag. Endringene er i liten grad dokumenterte, og derfor er det ikke mulig å gjøre en systematisk vurdering av dette. Allikevel har informasjon fra kontaktpersoner i Statens vegvesen, gruppeintervjuene med sensorene og tilgjengelige tidligere versjoner av styrende dokumenter gitt oss noe innblikk i hva disse endringene har bestått i.

Foruten en overgang fra penn og papir til å administrere prøven gjennom nettbrett, er selve opplegget og gjennomføringen av førerprøven stort sett det samme. Endringene handler i all hovedsak om måten de ulike elementene vektet, hvor man i senere tid er blitt enda mer opptatt av at vurderingen skal være en helthetsvurdering der sensors skjønnsmessige vurdering tillegges større vekt enn tidligere. I den forbindelse baseres vurderingen i mindre grad på absolutte vurderingskriterier enn før, og det gis større rom for individuelle forskjeller i kjørestil, så lenge det er i tråd med de fastsatte målene for føreropplæringen. Samtidig som naturlig kjørestil vektlegges i større grad enn tidligere, er det også blitt et større fokus på miljøvennlig kjøring.

Dokumentet «Retningslinjene for gjennomføring av førerprøver for alle klasser» har også gjennomgått en viss endring i løpet av årene. Vi har ikke fått tak i alle tidligere versjoner av dokumentet, men ved å sammenligne 2009- og 2018-versjonen av dokumentet er det tydelig at enkelte reformuleringer har funnet sted. Noen av disse endringene gjenspeiler overgangen fra papirformat til nettbrett, slik som hvordan beskjedene skal angis og hvordan resultatet skal registreres, som gjennom nettbrettet nå skjer automatisk. Andre endringer gjenspeiler både overgang til nettbrett, og den nye tankegangen. Et eksempel på dette kan man finne i delen av dokumentet som beskriver hvordan prøven skal vurderes og resultatene sammenstilles. I 2009-dokumentet stod det; *når prøven er fullført, skal kolonnene på vurderingsskjemaet summeres og føres inn i en egen rubrikk på trafikkstasjonens gjenpart.* I 2018-versjonen er dette blitt endret til; *sensor gjør vedtak om resultatet av prøven på grunnlag av skjønn og registreringer.* Det er med andre ord tydelig at det nå legges opp til en mer kvalitativ sammenstilling av resultatet enn tidligere, som ikke bare er basert på en summering av registreringene under prøven.

3 Datainnsamling og metode

For å tilnærme oss problemstillingen i dette prosjektet, har vi valgt å bruke ulike datainnsamlingsmetoder. Siden dette er et område med begrenset tidligere forskning, fant vi det formålstjenlig å kombinere kvalitative og kvantitative tilnærminger. Dette gjør det mulig å få dybdeinnsikt i relevante forhold som har betydning for gjennomføringen av den praktiske delen av førerprøven og samtidig undersøke forskjeller i erfaringer og synspunkt på landsbasis mellom relevante grupper. Denne studien tar utgangspunkt i tre ulike datakilder; observasjoner av oppkjøringssituasjoner, gruppeintervjuer og spørreskjema. I det følgende beskrives rasjonale bak, rekrutteringsprosessen og framgangsmåten for de ulike datainnsamlingene.

3.1 Observasjoner

3.1.1 Rekruttering

For å få førstehåndsinformasjon om hvordan en førerprøvesituasjon foregår og få en bedre forståelse av hvordan det praktiseres, valgte vi å gjøre tre observasjoner. Det er grunn til å anta at disse situasjonene i all hovedsak er ganske like, all den tid det er en formalisert prøve med klare retningslinjer. Det var derfor av mindre betydning ved hvilken trafikkstasjon og når en slik observasjon ble gjort. Observasjonene ble gjennomført ved to ulike trafikkstasjoner, en med sentral beliggenhet (Trafikkstasjon A) og en stasjon lokalisert i mer landlege omgivelser (Trafikkstasjon B). To av observasjonene ble gjennomført på den førstnevnte, og en på den sistnevnte. Oppdragsgiver hjalp oss med å komme i kontakt med Trafikkstasjon A. Via en fagsjef ble vi satt i kontakt med en sensor som skulle ha en kandidat til oppkjøring. Sensoren samtykket til at to forskere kunne sitte på, og ringte straks kandidaten for å forsikre seg om at det var greit for vedkommende også. Kandidaten ble nøye informert om at vedkommende kunne si nei og trekke samtykket sitt, både dagen i forvegen og like før oppkjøringen. Vi ble på lignende måte også satt i kontakt med Trafikkstasjon B. Denne gangen ble kontakt med kandidaten etablert via kjøreskolen og kjørelæreren. Den siste observasjonen ble igjen avtalt ved Trafikkstasjon A. Kontakt med kandidat ble også her opprettet via kandidatens kjørelærer.

3.1.2 Fremgangsmåte

Ettersom formålet med observasjonene var å få en bedre forståelse for førerprøvesituasjonen og hvordan førerprøven praktiseres, valgte vi en ustrukturert observasjonstilnærming. Det vil si at man ikke arbeider ut fra forhåndsdefinerte kategorier eller temaer, men heller forsøker å observere situasjonene slik de naturlig utspiller seg. I våre observasjoner inntok vi en passiv observatørrolle, det vil si at vi var tilstede og observerte, men uten å gripe inn i situasjonen, verken verbalt eller fysisk. Hele situasjonen ble notert, fra første til siste kontakt mellom sensor og kandidat.

3.2 Gruppeintervjuer

3.2.1 Utvelgelse

For å få innsikt i hvordan førerprøven praktiseres og hvordan sensorer forholder seg til de ulike styrende dokumentene, ble to gruppeintervjuer planlagt. Gruppeintervjuer eller fokusgruppeintervjuer kan betraktes som en strukturert diskusjon med flere deltakere hvor man systematisk tar opp ulike temaer av interesse (Kitzinger, 1994). Dette er spesielt nyttig når man ønsker å få fram flere og gjerne ulike perspektiv. Dynamikken i en slik situasjon gjør ofte at man får fram perspektiver som man ikke nødvendigvis får fram med andre metoder (i.e. intervjuer og spørreskjema).

Rekruttering av informanter til gruppeintervjuene ble gjennomført via våre kontakter i Statens vegvesen. Det var ønskelig å gjennomføre gruppeintervjuene på to ulike stasjoner, for å få fram forskjellige perspektiver. Gruppeintervjuene ble gjennomført på de samme to trafikkstasjonene som observasjonene. De to trafikkstasjonene er antagelig ganske like, siden de geografisk sett ikke ligger langt fra hverandre. Likevel er det en markant forskjell mellom stasjonene når det kommer til skille mellom urban/rural, som vi var mest interessert i her. Selve rekrutteringen av informanter foregikk gjennom fagleder ved de aktuelle trafikkstasjonene som hjalp oss med å sette sammen gruppene.

Gruppeintervjuet ved trafikkstasjon A besto av tre sensorer etter et forfall grunnet sykdom. Ved trafikkstasjon B hadde vi også tre sensorer. Blant sensorene som deltok på gruppeintervjuene varierte erfaringen fra ett til seks år. Det var fire menn og to kvinner som deltok i intervjuene.

I forkant av intervjuet ble deltakerne informert om formålet med studien og hvordan datamaterialet skulle brukes og lagres. Alle deltakerne signerte et skjema med informert samtykke før intervjuet startet.

3.2.2 Intervjuguide

Vi valgte en semistrukturert tilnærming til gruppeintervjuene. Det vil si at intervjuet styres ved hjelp av en intervjuguide strukturert rundt flere hovedtemaer en ønsker å komme gjennom, samtidig som det legges opp til at informantene kan komme med egne temaer og innspill. En semistrukturert intervjuguide er dermed relativt fleksibel, og fungerer mer som en rettesnor for intervjuet enn en rigid protokoll.

Intervjuguiden ble utviklet med utgangspunkt i de temaene vi identifiserte som de mest sentrale i dokumentgjennomgangen. Vi tok også utgangspunkt i de to observasjonene som ble gjennomført i forkant av intervjuene. En liste over alle relevante temaer og tilhørende spørsmål ble utviklet. Denne listen var veldig utfyllende og lang, og bestod ikke utelukkende av åpne spørsmål. Neste steg ble derfor å strukturere, korte ned og spissformulere spørsmålene. Spørsmålene ble sortert under temaoverskrifter. Intervjuguiden finnes i sin helhet i vedlegg A.

3.3 Spørreundersøkelse

3.3.1 Rekruttering

Med utgangspunkt i hovedfunnene fra intervjuene, ønsket vi å gjennomføre en spørreundersøkelse for å utforske de mest sentrale temaene i et bredere utvalg. For å oppnå god variasjon i utvalget og fange opp flere perspektiv, ønsket vi å sende ut spørreskjemaer

til både sensorer og trafikklærere i klasse B i hele landet. For å nå sensorer, benyttet vi oss av en liste over fagledere ved samtlige trafikkstasjoner i Norge. Denne listen hadde vi fått tilsendt av oppdragsgiver i Statens vegvesen. Disse faglederne ble deretter bedt om å videreformidle undersøkelsen til alle sensorer i klasse B ved sin trafikkstasjon. Dette ga 22 utsendte eposter til ulike trafikkstasjoner og fagledere.

For å rekruttere trafikklærere, benyttet vi oss av ATLs (Autoriserte Trafikkskolars Landsforbunds) hjemmesider (ATL, 2018). Her ligger e-postadressen til alle deres trafikkskoler tilgjengelig. Vi sendte ut rekrutteringsepost til samtlige av disse som tilbød opplæring i klasse B. Vi mottok 12 tilbakemeldinger om at e-postene ikke kunne leveres, grunnet ugyldig e-postadresse. I tillegg var det ikke alle som oppga e-postadresse. Dette ga et totalt antall utsendte invitasjoner på 648.

3.3.2 Spørreskjemaet

Gjennom en spørreundersøkelse ønsket vi å tallfeste noen betraktninger rundt problemstillingene i rapporten. Innholdet ble også informert av observasjonene og intervjuene. Etter at deltakerne hadde lest og gitt samtykke til betingelsene for deltakelse, ble de spurt om de var lærere eller sensorer for klasse B, og hvorvidt de også arbeidet med andre førerkortklasser. Etter dette ble deltakerne sendt til ulike seksjoner av spørreskjemaet, basert på om de var trafikklærere eller sensorer.

Sensorene ble først spurt om hvor lenge de hadde jobbet som sensor, og om de hadde bakgrunn som trafikklærer. Vi spurte dem også om de jobbet på en liten, middels eller stor trafikkstasjon. Deretter fulgte en rekke spørsmål rundt overenstemmelse mellom det den praktiske prøven er ment å måle, og hva den faktisk måler. De fikk også en rekke spørsmål om deres skjønnsmessige vurderinger og opplæringen de får rundt dette. Det var også lagt inn åpne spørsmål til en del av disse betraktningene, for at deltakerne skulle kunne skrive med egne ord hva de mente.

Deltakerne ble spurt om prøverutene og vektleggingen av ulike deler av førerprøven. Vi spurte også sensorene om rutine før og etter førerprøven, og hvordan de vurderte disse. En serie utsagn etterfulgte dette, der sensorene skulle ta stilling til pauselengde, verktøy og vektlegging av prøvedelene.

For trafikklærerne var skjemaet ganske likt, og startet med spørsmål om lærererfaring og trafikkskolestørrelse. De ble spurt om overenstemmelse mellom opplæringsmodell og førerprøve, før de ble presentert for noen utsagn om hvordan prøven er styrende for opplæringen. Til slutt spurte vi lærerne om hvordan de eventuelt kunne tenke seg å endre prøven, og om vektleggingen av ulike deler. Spørreskjemaet er i sin helhet presentert i vedlegg B.

4 Resultater

4.1 Observasjoner

Gjennom tre observasjoner av førerprøver, fikk vi førstehåndsinformasjon om hvordan en praktisk førerprøve foregår. Observasjonene ble gjennomført i tidsrommet 17. oktober–15. november 2018. Oppkjøring 1 var klokka 12:00 på formiddagen, oppkjøring 2 var klokka 13:00 på ettermiddagen og oppkjøring 3 var klokka 14:00 på ettermiddagen.

I alle tre førerprøvesituasjonene var det normale kjøreforhold, både trafikkmessig og værmessig. Tørr vegbane, snøfritt, nedbørsfritt og normal trafikkflyt. Oppkjøring 1 og 3 ble gjennomført ved trafikkstasjon A med sentral beliggenhet, mens oppkjøring 2 ble avholdt ved trafikkstasjon B som er lokalisert på et tettsted et stykke unna byen.

4.1.1 Førerprøveruter

Ved alle tre oppkjøringssituasjonene var rutene lagt opp slik at hoveddelen var utenfor tettbebygd strøk. Selv om vi observerte ulike ruter hver gang, var de relativt like med tanke på sammensetning og forhold mellom landeveg- og bykjøring, trafikkvariasjon og rekkefølge på oppgavene underveis. Likevel var trafikkvolumet større på rutene ved trafikkstasjon A. Her tok det også en del tid å komme ut og inn i bykjernen. En av de tre kjørerutene vi var med på inkluderte tunnelkjøring.

4.1.2 Gjennomføring og form

Det var mange likheter i måten de tre prøvene forløp på, både når det gjaldt rekkefølgen på de ulike elementene i prøven, gjennomføringen og sensorenes rolle. Sensorene var også svært samstemte i utøvelsen av sin profesjonelle rolle og i kommunikasjonsstil, både verbalt og ikke-verbalt. Gjennomføringen av prøven synes i alle tre tilfeller å være i tråd med det som beskrives i retningslinjene for gjennomføring av førerprøven.

Før prøven startet, hilste sensor på kandidaten utenfor førerprøvebilen før de satte seg inn. Sensorene var uniformerte og hadde på mange måter en tydelig autoritær rolle, samtidig som de opptrådte vennlig og imøtekommende overfor kandidatene. Sensorene sjekket legitimasjon, før de forklarte hva som skulle skje, hvordan oppgavene ville bli presentert og hvordan kandidaten skulle forholde seg. I alle tilfellene ble det presisert at kandidaten kunne spørre underveis dersom noe var uklart, og at det ikke ville ha noen betydning for resultatet dersom de kjørte feil eller misforstod beskjeder underveis. Alle sensorene la til rette for en trygg og god atmosfære i bilen, ved å akkomodere småprat eller stillhet, eller ved å ønske kandidaten lykke til.

De senere årene har førerprøve blitt gjennomført ved hjelp av en nettbrettapplikasjon, mens den tidligere var papirbasert. Dette innebærer at beskjeder og oppgaver som sensor skal gi, er forhåndsdefinerte, og dukker opp på nettbrettet underveis i kjøreruten. Dermed var det liten variasjon i hvordan sensorer gav beskjeder eller oppgaver. Selv om mange aspekter av prøven er standardiserte, er både trafikken og prøvesituasjonen for øvrig svært dynamiske, noe som innebærer at mange aspekter varierer fra prøve til prøve. Det betyr at sensorer møter mange situasjoner hvor de må takle uforutsette hendelser.

Når vi sammenligner observasjonene våre i de ulike førerprøvesituasjonene virket det som at sensorene tok i bruk mange av de samme strategiene for å løse situasjonene som oppstod. Der det var nødvendig, for eksempel om kandidaten hadde behov for ytterligere forklaring eller de tilfellene der kandidaten kjørte feil, gjentok sensor informasjonen, eller supplerte med ytterligere informasjon, slik at kandidaten kom på rett vei. I tilfeller der kandidatene selv kommenterte egen kjøring, var ikke dette noe sensorene kommenterte eller svarte på. For eksempel ved en hendelse spør kandidaten om vedkommende burde ventet bak en buss som stod ved en bussholdeplass. Til dette svarer sensor at det vil bli foretatt en helhetsvurdering av hele oppkjøringen. Dette er et svar som gjentas flere ganger til spørsmål om vurdering av enkelthendelser.

I en av oppkjøringssituasjonene vi observerte, var sensoren nødt til å fysisk gripe inn for å bremse for en varebil kandidaten hadde vikeplikt for. I førerkortdirektivet står det at inngripen skal medføre stryk, men både trafikkopplæringsforskriften og retningslinjene legger opp til at det *normalt* vil innebære stryk, men at det i utgangspunktet er en skjønnsmessig vurdering som gjøres av sensor. I dette tilfellet medførte inngripen stryk. Sensoren var tydelig på at det var en helhetsvurdering, hvor trafikksikkerhetshensynet veide tyngst. I samtale med sensoren etter prøven presiserte vedkommende at inngripen ikke alltid fører til stryk, men at det alltid må vurderes opp mot den enkelte situasjon og type avvik.

4.1.3 Tilbakemelding/vedtak

Måten sensorene gav tilbakemelding om prøveresultatet på, var også svært likt i alle de tre oppkjøringssituasjonene, og samsvarer godt med kravene for vedtak som beskrives i forvaltningsloven og trafikkopplæringsforskriften, og det som står i retningslinjene for gjennomføring av prøven.

Etter at bilen stanset på parkeringsplassen utenfor trafikkstasjonen og prøven var ferdig, fikk samtlige kandidater anledning til å kommentere egen kjøreprestasjon. I alle de tre observerte situasjonene kommenterte kandidaten fritt noen av situasjonene som hadde oppstått underveis. Kandidatene nevnte typisk flere av situasjonene og kommenterte at noen av dem nok kunne vært løst annerledes. Flere av kandidatene ga også uttrykk for at de var usikre på om prøven var bestått. Dette ble ikke kommentert videre fra sensor. I alle tre tilfellene bad sensorene om noen minutter for å sammenstille resultatet.

Tilbakemeldingene var korte og konsise, og tydelig forankret i den skriftlige begrunnelsen sensorene utarbeidet. Begrunnelsen var fokusert rundt målene for opplæringen, og hvorvidt disse var blitt tilfredsstillende møtt eller ikke, samt hvilke aspekter ved kandidatens prestasjon som var avgjørende for begrunnelsen. Det ble gitt konkrete eksempler fra prøven der prestasjonen ikke ble regnet som tilfredsstillende. Tilbakemeldingene der kandidaten strøk var tydelig kortere og mer konsise enn der kandidaten bestod. Ved bestått prøve kunne kandidaten også stille spørsmål om hva som med fordel kunne forbedres i deres videre kjøring. Der prøven ikke ble bestått, stilte ikke kandidaten videre spørsmål om forbedringspotensial.

4.2 Gruppeintervjuer

Intervjudataene tyder i stor grad på at det er mye ved førerprøven i sin nåværende form som fungerer godt med hensyn til den funksjonen den har i opplæringsmodellen. Når det er sagt, peker funnene også på noen utfordringer som er relevante i lys av nasjonale og internasjonale krav til førerprøven med tanke på gjennomføring, innhold og form.

4.2.1 Lovdata og styrende dokumenter

Det fremkom av begge intervjuene at sensorene hadde god kjennskap til innholdet i nasjonalt regelverk og styrende dokumenter i form av læreplanen og retningslinjer for gjennomføring av førerprøve. Både lovdata og de nevnte styrende dokumentene var noe sensorene sa de brukte aktivt i arbeidet. Dokumentene *Retningslinjer for gjennomføring av førerprøven i alle klasser* og *Kriterier for vurdering av førerprøve i klasse B og BE* er de sensorene sier de bruker hyppigst i sitt arbeid. Flesteparten av informantene så på disse som gode hjelpemidler og rettesnorer for gjennomføring og vurdering av førerprøven (dvs. for å strukturere observasjonene de gjør underveis, som oppslagsverk dersom de lurer på hvordan en gitt oppgave skal gjennomføres, eller som retningslinje for å bedømme hvordan et avvik skal graderes).

Retningslinjene og kriteriene utgjør en viktig strukturell ramme for hvordan prøven skal gjennomføres rent praktisk, samt hva vurderingen skal inneholde og hvordan enkelthandlinger og situasjoner skal vurderes. Likevel legges det til grunn, både i kriteriene og i retningslinjene, at prøven skal vurderes som en helhet opp mot opplæringsmålene. Dette var noe samtlige informanter var svært opptatt av. Det var en bred enighet om at sammenstillingen av resultatet til syvende og sist er en helhetsvurdering som må gjøres til slutt som innbefatter en dypere og mer overordnet kvalitativ vurdering av prestasjonen som ikke kun kan baseres på registrerte feil og avvik. Følgende sitat fra fokusgruppeintervjuet ved trafikkstasjon A er illustrerende i denne sammenheng:

1: *Det er helt klart ikke et regnestykke*

2: *Nei det er det ikke*

1: *At man plusser sammen «skal vi se her... det var sånn og sånn...»*

(Latter)

1: *Det er det overhodet ikke, man har ikke den tanken i det hele tatt.*

4.2.2 Hva er godt nok?

Det var bred enighet mellom informantene, om at det stort sett er enkelt å skille kandidater med tilstrekkelig ferdigheter og kompetanse fra de som ikke har det. Likevel opplevde flere av sensorene også med jevne mellomrom tvilstilfeller som kunne være vanskelig å vurdere. I slike tilfeller kan det ofte være snakk om mer gjennomgående mangler ved kandidatens ferdigheter, som ikke alltid er direkte relatert til trafikksikkerhet. Det kan også være elementer som er utslagsgivende i form av graverende avvik, men som omfatter andre aspekter av førerkompetanse (i.e. trafikkavvikling, miljøvennlig kjøring eller samarbeid med øvrige trafikanter), som også skal vektes i førerprøven. Ettersom sammenstillingen er en helhetlig skjønnsmessig vurdering, er det opp til sensor hvordan de ulike momentene skal vektes. Mange av sensorene opplevde at det i enkelte situasjoner kunne være utfordrende å vurdere hva som er godt nok, og hvor grensen går for når prestasjonen ikke er tilfredsstillende nok. Tilsvarende dilemmaer ble også beskrevet i situasjoner hvor kandidaten hadde gjort noen større feil, men ellers kjørt over gjennomsnittet godt «*Tenker mange tilfeller hvor de har gjort feil som i seg selv... nei det her er ikke riktig sånn i forhold til trafikreglene også videre, men hva har han gjort på lignende steder? Hva er... du må se beløten av det. Her er det et brudd, men allikevel... totalt sett er det bra, ordentlig bra*». Sensorene mente likevel at de var relativt samstemte i hva de vurderte som en god prøve.

Det fremgår av intervjuene at det var delte meninger om hvor strengt tvilstilfeller burde vurderes. Flere av informantene mente man burde vurdere tvilstilfeller strengere, ettersom kandidatene sjeldent tok skade av å trene mer. Andre trakk fram det økonomiske hensynet

overfor kandidaten, med tanke på at de må betale en del for å kjøre opp. Det kan tyde på at det er ulik praksis rundt hvor strengt tvilstilfeller vurderes.

4.2.3 Rendyrking av resultatet

Det framgår både fra intervjuer og observasjoner at praksis vedrørende begrunnelse for vedtak sammenfaller med kravene i trafikkopplæringsforskriften og forvaltningsloven. Likevel sa sensorer i begge intervjuene at de skulle ønske de kunne gitt kandidaten en mer utfyllende og konstruktiv tilbakemelding utover den begrunnelsen som de er formelt pålagt å gi. Dagens praksis innebærer at resultatet rendyrkes, det vil si at begrunnelsen for vedtaket kokes ned til de mest sentrale momentene som gjorde at kandidaten bestod eller strøk. Begrunnelsen er ment å gi kandidaten en tydelig forklaring på hva som var avgjørende for det endelige vedtaket, og har dermed ingen pedagogisk funksjon. Flere av sensorene mente likevel at det ville være nyttig, med tanke på kandidatens motivasjon videre og læringsutbytte, å kunne gi en grundigere tilbakemelding, hvor kandidatens gode sider, samt det kandidaten må trene videre på spesifiseres.

Med tanke på at førerkompetanse defineres i læreplanen som en livslang læringsprosess som fortsetter etter man har ervervet førerkort, er det mye som taler for at begrunnelsen også burde ha en slik pedagogisk funksjon.

4.2.4 Etterutdanning, lokal samkjøring og kollegial støtte

Majoriteten av informantene synes de har fått god opplæring når det gjelder å ta skjønnsmessige vurderinger. I den forbindelse ble spesielt etterutdanningen trukket fram som et viktig moment. Etterutdanning for sensorer består av et åttedagers kurs som alle sensorer må gjennomføre. Kurset, som har som hensikt å sikre vedlikehold av både praktiske kjøreferdigheter og ferdigheter i å avholde prøver, inneholder blant annet simulerte førerprøver, samkjøringer og faglige diskusjoner. Samtlige av informantene opplevde at de hadde fått stort utbytte av denne delen av opplæringen, og flere mente etterutdanningen hadde bidratt til større likhet mellom sensorer med tanke på vurdering.

Lokal opplæring som gjennomføres på trafikkstasjonen i form av mengdetrening og samkjøring ble også nevnt av flere sensorer som viktig for å utvikle gode vurderingsferdigheter. Samkjøring er en del av lokalt organisert opplæring, og innbefatter at sensorer sitter på med hverandres oppkjøringer og sammenligner vurderinger av samme kandidat opp mot hverandre. På trafikkstasjon A var sensorene i utgangspunktet fornøyd med hvordan trafikkstasjonen tilrettela for samkjøring, men det var likevel ansett som så viktig og nyttig at de gjerne skulle hatt mer tid til denne typen aktiviteter.

Det er opp til hver enkelt trafikkstasjon hvordan de legger opp lokal opplæring. Ut fra intervjudataene virker det som at mengden samkjøring og trening varierer ut fra tilgjengelig kompetanse og kapasitet, noe som tilsier at det vil være forskjeller i hvor mye trening sensorer får på tvers av trafikkstasjoner. Derfor kan det tenkes at svarene ville vært annerledes om vi hadde intervjuet en liten trafikkstasjon, der mulighetene for samkjøring og trening er færre.

I tillegg framkom det i intervjuene at det kollegiale støtteapparatet på trafikkstasjonen også ble ansett som sentralt for videreutvikling og god praksis. Informantene fra begge trafikkstasjonene opplevde at innspill fra og diskusjoner var en svært viktig støtte i arbeidet. Sensorene på trafikkstasjon A syntes det var nyttig at det var flere erfarne kollegaer ansatt på trafikkstasjonen. Blant informantene fra trafikkstasjon B ble det å ha mange kollegaer også betraktet som en stor fordel.

Både formelle og uformelle diskusjonsarenaer var trukket fram som viktige i denne sammenhengen. Ved begge trafikkstasjonene var det ukentlige møter hvor en diskuterte avvik, førerprøveruter og utvekslet erfaringer. I tillegg ble uformelle samtaler med kollegaer mellom prøver ansett som en av de viktigste arenaene for å diskutere, dele erfaringer og nullstille seg mellom prøver.

Både sensorene ved trafikkstasjon A og B trodde det ville vært vanskeligere å opprettholde god praksis og sikre at de gjorde gode vurderinger dersom de ikke hadde hatt kollegaer rundt seg som de kunne diskutere med. Flere så for seg at dette spesielt kunne være utfordrende på trafikkstasjoner hvor det er få ansatte, eller der det kun er én fungerende sensor.

4.2.5 Tid mellom prøver

Et gjennomgående tema i gruppeintervjuene var at tiden en har til rådighet mellom førerprøver ble ansett som svært knapp. Timeplanen varierer ut fra oppsatte førerprøver, men det var ofte ikke mer enn ti minutter mellom prøver. Majoriteten av informantene opplevde at det til tider kunne være utfordrende å få tid til både å forberede ny prøve, og samtidig nullstille seg fra forrige prøve, og at det ofte går bort mye tid til administrative oppgaver for klargjøring av neste prøve.

I begge intervjuene ble det poengtert at rutineene for denne typen administrative oppgaver var unødvendig ineffektive. Eksempelvis ble det nevnt at nødvendig informasjon måtte innhentes gjennom flere ulike kanaler, og at det ofte kunne ta lang tid å få samlet all relevant informasjon i forkant av ny førerprøve. Flere ønsket at de eksisterende systemene var bedre, slik at innhenting av informasjon gikk raskere, og de kunne disponere tiden bedre til de viktigere oppgavene, slik som å nullstille seg.

4.2.6 Førerprøvens tidsramme

Et tema som kom opp i begge intervjuene var tidsrammen på én time som skal danne vurderingsgrunnlaget for den trafikale delen av førerprøven. Informantene var samstemte i at denne delen ikke burde være kortere enn den er i dag. Majoriteten synes det er viktig å ha god tid til å gjøre vurderingen, ikke bare for å få en god vurdering, men også med hensyn til kandidaten som skal ha mulighet til å vise sin kompetanse. Likevel var det delte meninger om hvorvidt en time er tilstrekkelig. Noen sensorer mente at en time var mer enn nok tid for å kunne vurdere om kandidaten har tilfredsstillende ferdigheter, mens andre syntes at en time ikke alltid var nok til å oppnå et tilstrekkelig vurderingsgrunnlag og antydte at en utvidet tidsramme kunne være fordelaktig, spesielt ved tvilstilfeller.

Dette synes i midlertid å henge tett sammen med lokale trafikkforhold og kjøreruter. Ved begge trafikkstasjonene ble det nevnt at det var særlig enkelte bykonsentrerte kjøreruter hvor tidsrammen på én time ikke alltid var nok fordi man ikke alltid fikk god nok variasjon i trafikk og vegforhold til å danne et godt nok bilde av kandidatens ferdigheter.

«Men noen ganger, det som er minus er at man skulle gjerne sett... for eksempel om vi har en rute inni Oslo, så blir det ikke landevegskjøring, også vet du at hadde det vært en landevegstur i dag, da... tror jeg ikke de hadde gått gjennom...»

Dette kan nok imidlertid også reflektere en mer fundamental utfordring med å konstruere kjøreruter i Oslo-området med hensyn til lokale trafikale forhold og vegvariasjon. Sensorene gav uttrykk for at bytrafikken kunne medføre at ting tok lengre tid, og at det også var utfordrende å lage ruter som var varierte nok med tanke på vegforhold.

4.2.7 Habilitet

Det framgikk av begge intervjuene at sensorene stort sett synes det er uproblematisk å vurdere habilitet. I tilfeller hvor de vurderte seg inhabile, mente sensorene ved begge trafikkstasjonene at det var lett å få byttet med en annen kollega. En vanlig praksis ved begge trafikkstasjonene var å «bytte brett» med en annen sensor. Dette innebærer at to sensorer foretar et kandidatbytte ved at de simpelthen bytter nettbrett. Et problem med denne strategien var imidlertid at det ikke medfører et formelt navnebytte i selve vedtaket. På den måten står navnet til den opprinnelig oppnevnte sensoren på vedtaket som kollegaen har utformet. Årsakene til at det ble gjort på denne måten var ifølge sensorene tidsmangel. Tiden mellom prøvene er for knapp til at sensorene rekker å formelt registrere endringene de gjør i forbindelse med habilitetshensyn. Dette kan tyde på at det er behov for bedre rutiner og at det settes av mer tid, slik at de formelle aspektene ved habilitetsspørsmål også ivaretas.

Selv om informantene stort sett mente det var uproblematisk å handle i tråd med habilitetskrav, ble det i begge intervjuene antydning at det enkelte steder er utfordrende å få det til i praksis. Spesielt på trafikkstasjoner hvor det er få ansatte og hvor det er mindre kapasitet, antok flere informanter at det ikke alltid var mulig å handle i tråd med habilitetskravene. Vi har ikke gode nok data til å bekrefte eller avkrefte denne antagelsen, men en slik indikasjon gjør at man kan stille spørsmål ved hvorvidt habilitetskrav alltid imøtekommes. Det er et område som muligens bør utforskes nærmere.

4.2.8 Språk

I intervjuet på trafikkstasjon B ble språk nevnt som den største utfordringen med hensyn til å gjennomføre førerprøven i tråd med retningslinjer og kriterier. Språkbarrierer fører ofte til at beskjeder eller ruter må tilpasses og korrigeres, noe som ble ansett som en utfordring med tanke på å sikre likhet mellom kandidater i førerprøvesituasjonen. Dette var hovedsakelig et problem i tilfeller hvor kandidaten verken snakker norsk eller engelsk. Selv om kandidater har lov til å ha med godkjent tolk under prøven, var det ifølge informantene svært få som benyttet seg av denne muligheten i praksis. Det å ha med seg ledsagere eller familiemedlemmer som ikke er formelt godkjent som tolk, var vanlig, men de kan kun bistå i forberedelse før kjøring og sikkerhetskontroll, ikke i den trafikale delen.

I motsetning til hva man skulle forvente, var ikke språk nevnt som en utfordring av informantene på trafikkstasjon A. Likevel er det nærliggende å anta at språkmessige utfordringer er noe sensorene på trafikkstasjon A opplever, ettersom en stor andel av kandidatene kommer fra andre land. Det kan være flere forklaringer på dette. Det kan tenkes at de er mer vant med språkutfordringer på trafikkstasjon A, og at sensorene dermed ikke tenker på det som en stor utfordring. Det kan også tenkes at de har bedre rutiner for å håndtere språkbarrierer her sammenlignet med på trafikkstasjon B. Det er vanskelig, med bakgrunn i de foreliggende dataene, å si noe om hvor utbredt språkutfordringer er i de ulike regionene. Dermed kan vi ikke komme med konkrete anbefalinger når det gjelder dette, men resultatene tyder på at det vil være relevant å undersøke dette nærmere ved en senere anledning.

4.3 Spørreundersøkelser

Etter at lærere og sensorer hadde hatt to uker på seg til å svare, avsluttet vi datainnsamlingen. Totalt hadde det kommet inn 365 svar, fordelt på 288 lærere og 77

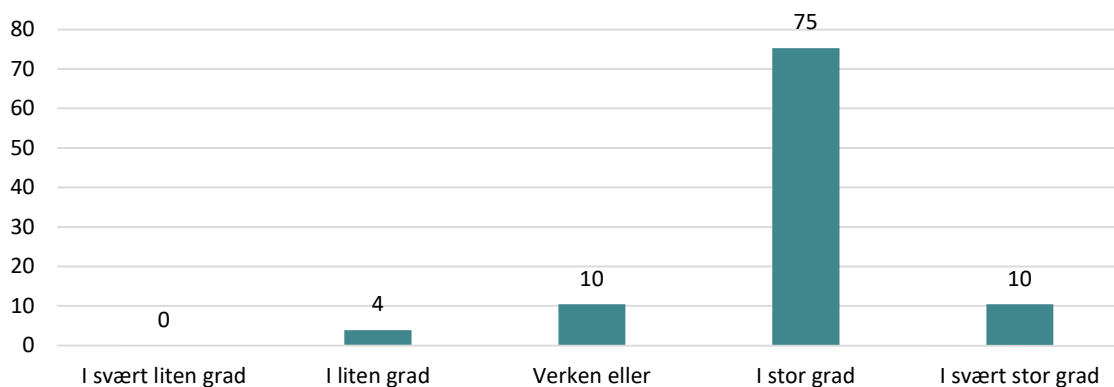
sensorer. Det er vanskelig å anslå en svarprosent, da vi ikke har oversikt over hvor mange enkeltpersoner som mottok invitasjon til å delta.

4.3.1 Sensorer

Alle sensorene som svarte hadde sensur i klasse B. En av fem (21%) hadde kun sensur på klasse B, mens de fleste (79%) også hadde andre klasser. De fleste sensorene hadde betydelig erfaring, kun én av tre (34%) hadde jobbet mindre enn fem år og ytterligere én av tre (36%) hadde jobbet mellom seks og ti år. Den siste tredelen fordelte seg jevnt mellom 11-15 års erfaring (14%) og mer enn 15 års erfaring (16%).

De fleste (74%) hadde jobbet som trafikklærer tidligere. De fleste sensorene kom fra store trafikkstasjoner (52%) og fra mellomstore trafikkstasjoner (43%). Kun 5% kom fra små trafikkstasjoner.

I figur 4.1 ser vi hvordan sensorene svarer på spørsmål om de synes det er overenstemmelse mellom det førerprøven er ment å måle, og hva den faktisk måler. Spørsmålet spesifiserte også at prøven hovedsakelig er ment til å måle ferdigheter i trinn 2 og 3.

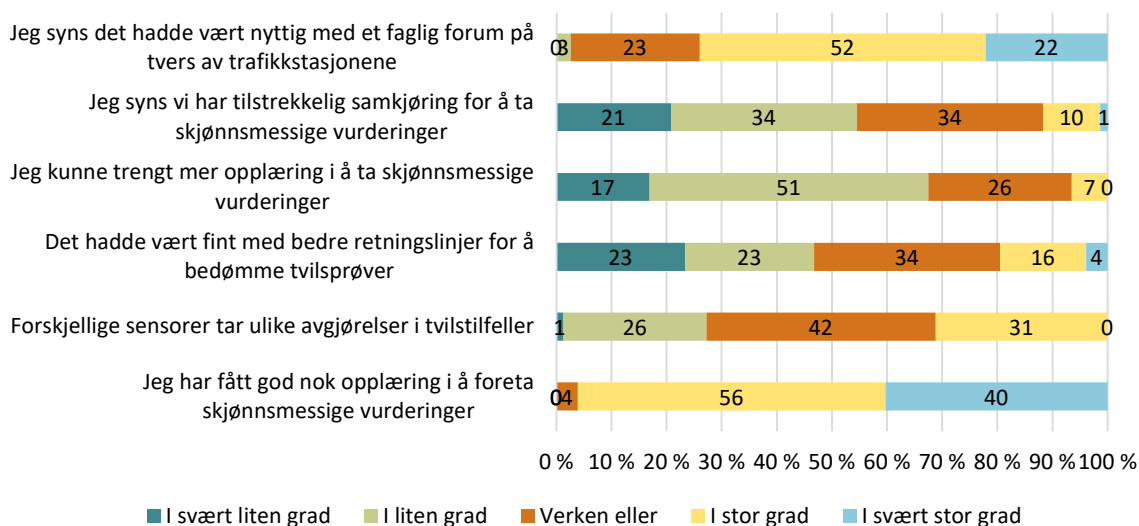


Figur 4.1: Sensorenes svar på spørsmål om de synes det er overenstemmelse mellom det den praktiske førerprøven er ment til å måle, og det den faktisk måler, prosent, n = 77.

Svarene viser at de fleste sensorene synes at prøven i stor grad fanger opp det den skal. Likevel svarer noen få at prøven kun gjør dette i liten grad, noe som indikerer at ikke alle er fornøyde med prøven.

De 11 sensorene som svarte «verken eller» eller lavere på skalaen, ble bedt om å utbrodere hva de mente som var forskjellene mellom det opplæringsmodellen legger opp til at prøven skal måle, og det prøven faktisk måler. Disse svarene dreide seg i stor grad om ting som er på andre nivå i opplæringsmodellen enn på nivå 2 og 3. Én skriver at prøven måler «ferdighet, og ikke holdninger», og en annen skriver at den ikke måler kunnskap, ferdighet og selvinnsikt. En siste kommentar sier at miljøvennlig kjøring og kjøretøybehandling ofte er lite vektlagt i opplæringen, sammen med liten kunnskap. Alle åpne svar er gjengitt i vedlegg C.

Sensorene ble presentert for en rekke påstander de skulle ta stilling til. Disse omhandlet blant annet samkjøring av sensorer og retningslinjer for å foretaskjønnsmessige vurderinger. Svarene er presentert i figur 4.2.

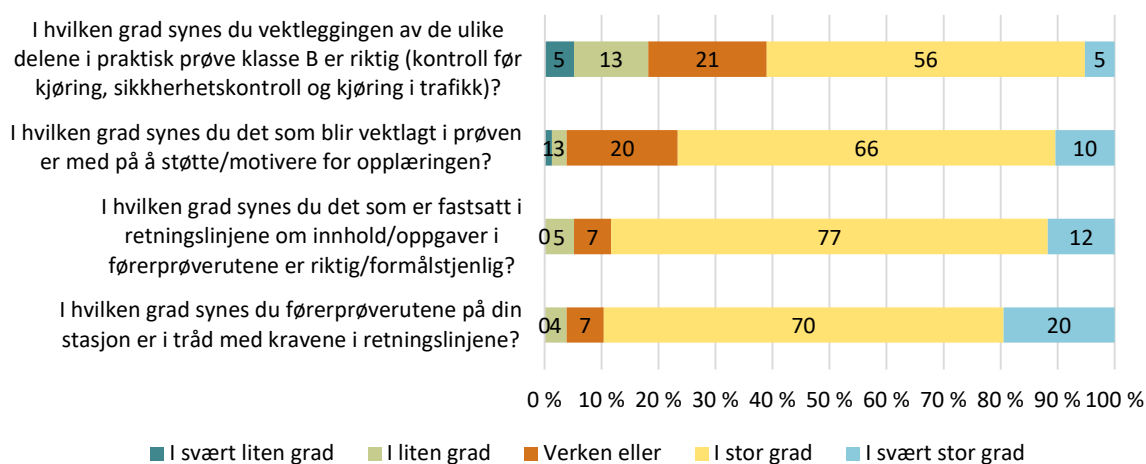


Figur 4.2: Sensorenes svar på i hvilken grad de er enige i påstander om opplæring og skjønnsmessige vurderinger, prosent, n = 77.

De fleste sensorene mener det hadde vært nyttig med et faglig forum på tvers av trafikkstasjonene. En av fire mener at sensorene i liten eller svært liten grad har tilstrekkelig samkjøring for å foreta skjønnsmessige vurderinger. Kun et fåtall angir at de kunne trenge mer opplæring i å gjøre skjønnsmessige vurderinger.

En av fem rapporterer at det hadde vært fint med bedre retningslinjer for å bedømme tvilsprøver, mens de aller fleste mener dette kun i liten eller svært liten grad. De fleste har ingen klare meninger om forskjellige sensorer tar ulike avgjørelser i tvilstilfeller. Flesteparten av sensorene rapporterer å ha fått god nok opplæring i å gjøre skjønnsmessige vurderinger.

Sensorene ble spurt om vektlegging av ulike deler av den praktiske prøven og overholdelse av retningslinjer. Disse svarene er presentert i figur 4.3.



Figur 4.3: Sensorenes svar på spørsmål om vektlegging av ulike deler av den praktiske førerprøven, og retningslinjer vedrørende førerprøveruter, prosent, n = 77.

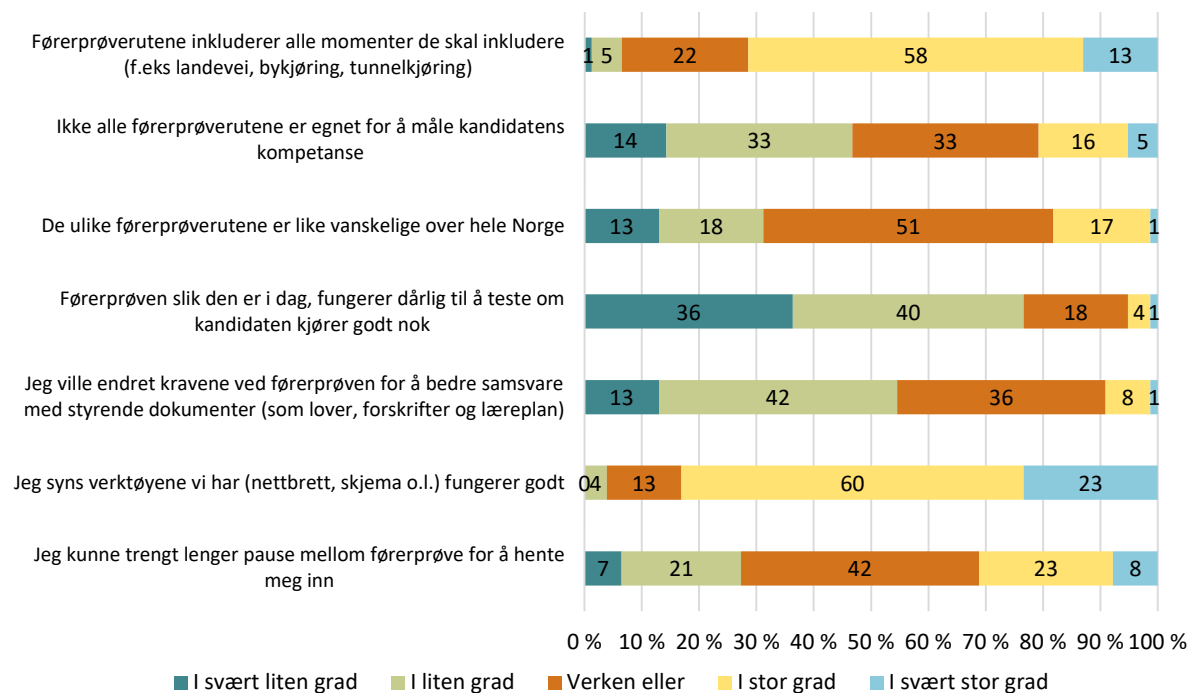
Sensorene synes at vektleggingen av delene i førerprøven i stor grad er riktig, og at vektleggingen motiverer og støtter opplæringen. Videre rapporterer de at retningslinjene til førerprøveruter er formålstjenlig og at prøverutene er i tråd med kravene.

De sensorene som svarte «i svært liten», «liten» eller «verken eller» på spørsmål om vektleggingen av de ulike delene i praktisk prøve klasse B er riktig, ble spurt om hva de kunne tenke seg å endre vektleggingen av. Noen svarte at de ønsker mer fokus på sikkerhetskontroll, og påpekte at disse oppgavene nå har lite å si for totalresultatet av prøven. Andre ønsker mindre fokus på sikkerhetskontrollen. Kontroll før kjøring gjentas også som et tema man ønsker mer fokus på, sammen med risikoforståelse og selvstendig kjøring. Det ble også kommentert at det er viktig at kandidat og sensor snakker et felles språk, slik at de enkelt kan forstå hverandre.

På neste spørsmål rapporterte fem av sensorene at rutinene for klargjøring av prøven fungerer mindre godt. Disse ble invitert til å komme med forslag til forbedringer til rutinene for klargjøring. Her blir også viktigheten av et felles språk poengtert. En kommenterer at man ofte sier for mye til overnervøse kandidater, og at kandidaten gjerne kunne fått en infofolder i forkant av prøven.

Sensorene ble bedt om å ta stilling til et utsagn om at rutinene for oppsett av vedtak og tilbakemelding etter prøven fungerer godt. Her svarte kun 4% «i svært liten grad» eller «i liten grad». Disse ble spurt om forslag til forbedringer av tilbakemeldingen. Her gikk flere av svarene ut på at rendyrking av tilbakemelding kan være bra, men også at det kan være litt snaut for prøver som er ikke-bestått. Én nevner også at de gjerne kunne hatt bedre tid til utformingen av vedtaket, og lettere tilgang til det i etterkant.

Sensorene ble til slutt presentert med flere utsagn som de skulle si seg i større eller mindre grad enig i. Disse omhandlet førerprøveruter, endring av krav ved førerprøven og verktøyene sensorene bruker underveis i prøven. Svarene på disse påstandene er presentert i figur 4.4.



Figur 4.4: Sensorenes svar på i hvilken grad de er enige i påstander om prøveruter, krav ved førerprøven og verktøyene de bruker underveis i prøven, prosent, n = 77.

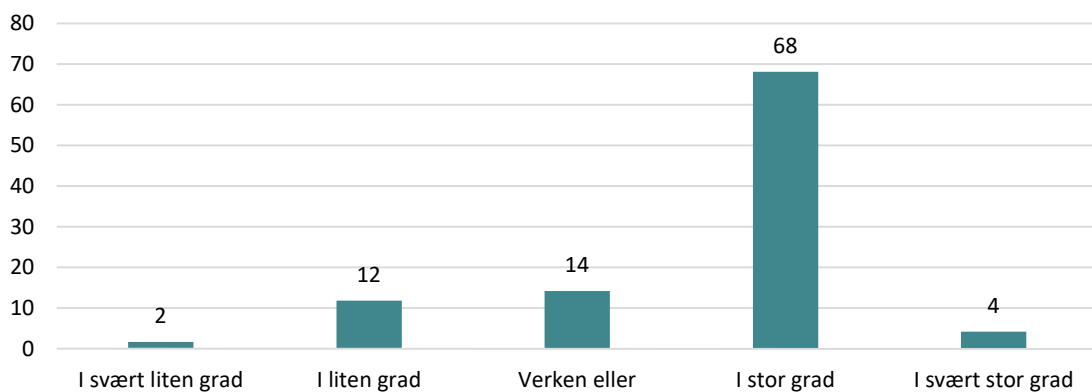
Sensorene er i stor grad enig i at førerprøverutene dekker alle momentene de skal dekke. Nesten halvparten sier seg enig i at ikke alle førerprøverutene er egnet for å måle kandidatens kompetanse. Dette betyr at de fleste synes førerprøverutene er godt egnet for å måle kompetanse. Videre svarer en stor andel «verken eller» på spørsmål om

førerprøverutene er like over hele Norge, med noen flere som svarer «i liten grad» enn «i stor grad».

De fleste av deltakerne mener at dagens førerprøve fungerer godt til å teste kandidaten. De fleste svarer også at de ikke ville endret kravene ved førerprøven i særlig grad, og at verktøyene de har fungerer godt. Svarene er nokså delt på påstanden om at de kunne trenge lengre pause.

4.3.2 Trafikklærere

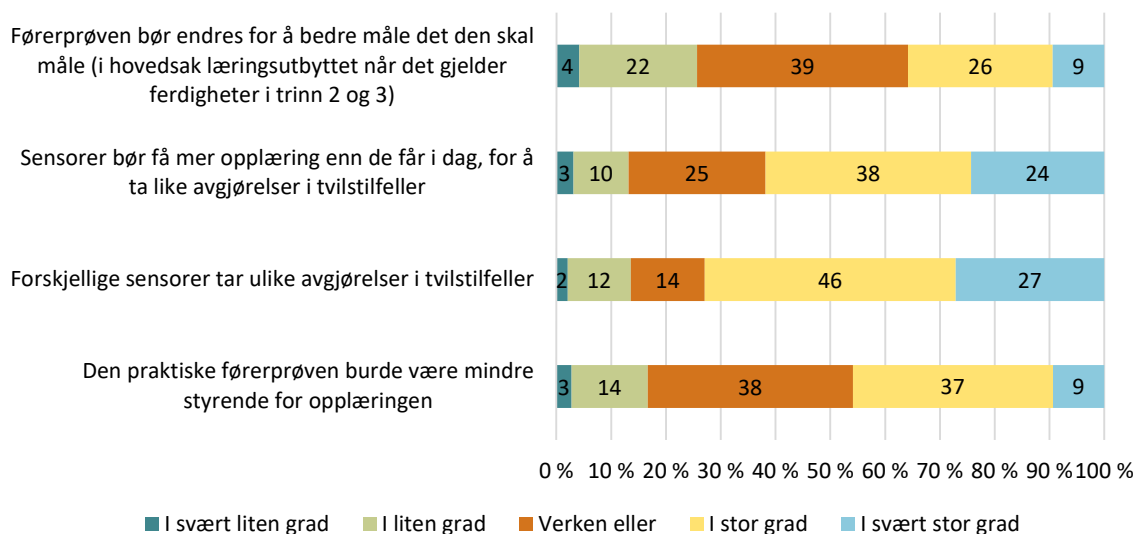
Omtrent én av fem lærere i undersøkelsen har jobbet som trafikklærer i klasse B fem år eller kortere. En av fire har jobbet mellom fem og 10 år, og 44% har jobbet lenger enn 10 år. Omtrent en av fire (28%) rapporterer å jobbe på en liten trafikkskole, omtrent halvparten (48%) på en mellomstor trafikkskole, og en av fire (24%) på en stor trafikkskole. I figur 4.5 ser vi hvordan lærerne svarer på spørsmål om det er overenstemmelse mellom det den praktiske førerprøven i klasse B er ment til å måle, og hva den faktisk måler.



Figur 4.5: Trafikklærernes svar på spørsmål om det er overenstemmelse mellom det den praktiske førerprøven i klasse B er ment til å måle, og hva den faktisk måler, prosent, n = 288.

De fleste lærerne synes at det i stor grad er overenstemmelse mellom hva prøven måler og hva den skal måle. De som svarte «i svært liten grad», «i liten grad» eller «verken eller» ble spurt om å utbrodere hva de mente forskjellene bestod i. Noen kommenterte at det kunne bli mye fokus på trinn 2 og at det er mye tilfeldigheter som spiller inn. I tillegg kommenterte noen at vurderingene kan bli for mye basert på å kun legge sammen antall feil, og at prøveresultatet blir for «summativ». Andre meldte om lite fokus på selvstendighet og mye fokus på detaljer som sittestilling og håndgrep om rattet. Flere sier at prøven ikke belønner elever som er selvbevisste og reflekterte, og at sensors egne meninger får for stort spillerom. Alle svar på åpne spørsmål er gjengitt i vedlegg D.

Trafikklærerne ble spurt om førerprøven bør endres for bedre å måle det den skal, om sensorers skjønnsmessige vurderinger, og hvorvidt den praktiske prøven bør være mindre styrende for opplæringen. Svar på disse spørsmålene er presentert i figur 4.6.



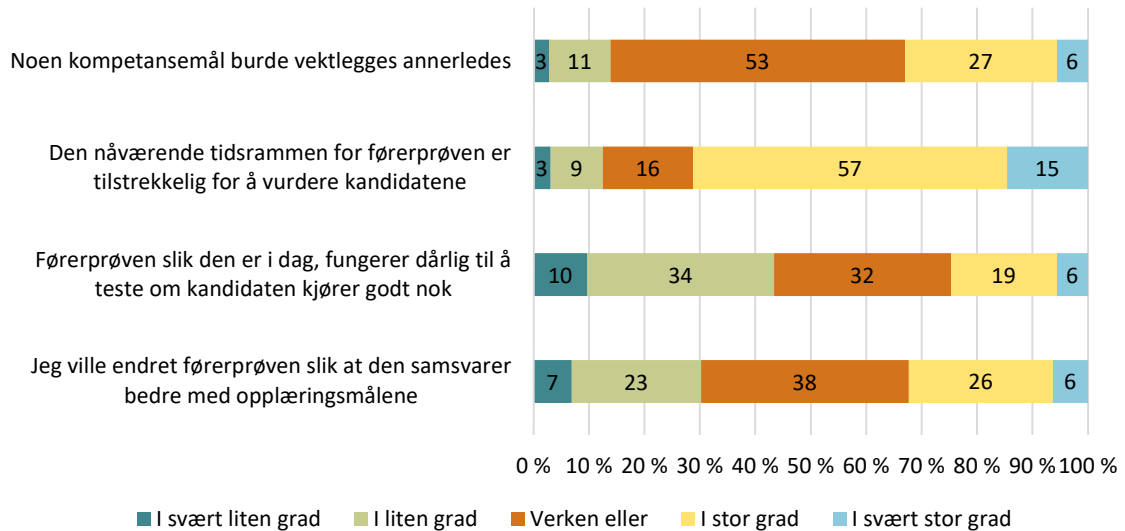
Figur 4.6: Trafikklæreres svar på påstander om endring av førerprøven, sensorenes vurderinger og om den praktiske prøven bør endres, prosent, n = 288.

Omtrent én av tre trafikklærere er enige i at førerprøven bør endres for å bedre måle det den skal. Et flertall av trafikklærerne mener at sensorer bør få mer opplæring i å ta like avgjørelser i tvilstilfeller, og at sensorer i dag tar ulike avgjørelser i tvilstilfeller. Nær halvparten mener at den praktiske førerprøven bør være mindre styrende for opplæringen.

De som svarte «i svært liten grad», «i liten grad» eller «verken eller» på spørsmål om førerprøven bør endres, ble spurt om hva de mener bør endres for at prøven bedre skal måle det den er ment å måle. Noen mener at trinn 4 bør måles i større grad, noen skriver at de ønsker lengre prøve, mens andre foreslår at sensorene bør pålegges å jobbe som trafikklærere i perioder. Enkelte ønsker at prøven bedre skal måle naturlig kjøring, og at prøven kan bli kunstig. En del ønsker økt vektlegging av elevenes egenvurdering, og at elevene bør få mulighet til selv å begrunne sine valg.

Trafikklærerne ble bedt om å ta stilling til et utsagn om at kandidatene blir målt rettferdig under prøven. Her svarte 13% «i svært liten» eller «i liten grad», mens 58% svarte «i stor grad» eller «i svært stor grad». De som i liten grad syns at kandidaten ble målt rettferdig, ble spurt om hvilke kompetansemål som burde vektlegges annerledes, og hvordan. Flere nevner at sikkerhet bør vektlegges, og at man kan bli flinkere til å bedømme kandidatene helhetlig. Bedømming av selvinnsikt og samtale med eleven pekes også på som mulige forbedringsområder, sammen med kandidatens evne til risikovurdering. Trafikklærerne omtaler også kandidatens informasjonsinnhenting som noe som bør vektlegges mer.

Trafikklærerne ble også bedt om å ta stilling til noen utsagn angående endring av førerprøven, tidsrammen og vektlegging av kompetansemål. Svarene på disse påstandene er vist i figur 4.7.



Figur 4.7: Trafikklærernes svar på utsagn vedrørende endring av førerprøven, tidsrammen for prøven og vektlegging av ulike kompetansemål, prosent, n = 288.

De fleste lærerne svarer «verken eller» på spørsmål om å vektlegge kompetansemål annerledes, men hver tredje trafikklærer mener dette i stor eller svært stor grad. De fleste rapporterer også å være enige i at tidsrammen for førerprøven er tilstrekkelig. Omtrent halvparten rapporterer at førerprøven, slik den er i dag, fungerer godt til å teste om kandidaten kjører godt nok. Til sist er deltakerne ganske jevnt fordelt på spørsmålet om å endre førerprøven, der en god del i stor grad ville endret førerprøven til bedre å samsvare med opplæringsmålene.

5 Diskusjon og konklusjon

I dette prosjektet har vi forsøkt å belyse flere problemstillinger. For det første ønsket vi å undersøke om førerprøven praktiseres på en måte som samsvarer med prinsippene som legges til grunn i føreropplæringsmodellen. Herunder ønsket vi belyst om praktiseringen er i samsvar med minstekravene i førerkortdirektivene fra EU, og kravene til førerprøvesteder. Her ønsket vi også å undersøke om praktiseringen er i henhold til retningslinjer for gjennomføring av førerprøven når det gjelder målet med prøven, prøveruter og føringer for opplæringen. For det andre ønsket vi å se nærmere på i hvilken grad vedtaket sensor gjør er i tråd med bestemmelser i henholdsvis trafikkopplæringsforskriften og forvaltningsloven.

For å undersøke disse elementene, har vi gjennomgått de mest sentrale dokumentene som beskriver føreropplæringsmodellen, og førerprøvens plass i denne, og kravene til førerprøven. Vi har også utført observasjoner, intervjuer og en spørreskjemaundersøkelse til både sensorer og trafikklærere.

I gjennomgangen av opplæringsmodellen, så vi nærmere på hvilken rolle førerprøven er tiltent. Førerkompetanse er i prinsippet mye bredere definert enn hva som er ment å skulle måles med den praktiske førerprøven (Trafikkopplæringsforskriften, 2004). Førerkompetanse skal utvikles over et livsløp, og består av obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring. Den praktiske prøven skal i hovedsak teste om kandidaten har kjøreteknikk og trafikal kompetanse som er god nok til at kandidaten kan fortsette opplæringen på egen hånd. Gjennomgangen av læreplan, trafikkopplæringsforskrift og retningslinjer for førerprøven, viser hvordan prøven ikke skal måle alt en kandidat skal lære seg, men fungere som en viktig bit av opplæringen.

Den trinnvise opplæringsmodellen og GDE-modellen viser hvordan de mange delene av trafikkopplæringen er kategorisert. Disse poengterer også bredden av hva som forstås med førerkompetanse. I denne rapporten har vi fokusert på de punktene som er relevante for å undersøke førerprøvens plass i opplæringsmodellen, altså de to «laveste» nivåene i GDE-modellen og trinn 2 og 3 i opplæringsmodellen. Vi har sett at det i stor grad er samsvar med hva førerprøven er ment å måle, og hva den faktisk måler. Den måler heller ikke elementer den ikke er ment til å måle, slik som de høyere nivåene i GDE-modellen. Førerprøven virker i stor grad å være i tråd med direktiv, lovverk og forskrifter. Det er allikevel noen punkter som kunne fungert bedre. Disse vil bli drøftet nedenfor.

5.1 Oppfyllelse av krav, direktiv, retningslinjer, læreplaner, lover og forskrifter

Førerprøvens innhold er styrt av flere ulike dokumenter. Flere av disse stiller direkte krav til førerprøvens innhold og gjennomføring, på ulike detaljnivåer. Stort sett har vi sett at det er stort samsvar mellom de ulike dokumentene, med noen eksempler på at de nasjonale kravene er noe strengere enn de internasjonale. I både dokumentgjennomgang og empiriske undersøkelser, finner vi at krav om førerprøvens lengde, sensors kompetanse og alderskrav overholdes.

I de nasjonale kravene, sammenlignet med de internasjonale, er det større vekt på at prøven skal bedømmes som en helhet. Dette kan sees i sammenheng med at vi stiller strengere krav til sensorers kompetanse, da de trenger grundig opplæring i å ta skjønnsmessige vurderinger. Synet på utvikling av førerkompetanse i Norge skinner her igjennom, der man ønsker livslang kompetanseutvikling hos kandidatene. Dette underbygges av at føreropplæringen baserer seg på både obligatorisk (for eksempel sikkerhetskurs på bane, mørkedemonstrasjoner) og ikke-obligatorisk opplæring (for eksempel privat øvelseskjøring og det meste av innholdet i blant annet trinn 2 og 3) for å bygge gode opplæringsprosesser. Selv om føreropplæringen inkluderer ting som holdninger, helsevaner og verdier, tar førerprøven ikke sikte på å måle resultater når det gjelder disse temaene. Dette tegner et bilde av at den norske føreropplæringen har et lengre blikk enn førerprøven, selv om førerprøven også har sine tydelige mål.

I løpet av førerprøven skal sensoren samle inn informasjon om generelle handlingsmønstre, og bestemme om kjøringen er i tråd med hovedmålene for opplæringen. Vi finner ingenting som tyder på at dette blir forhindret i vår evaluering. Sensorene sier seg fornøyde med tiden og verktøyene de har tilgjengelig for å gjøre vurderingen. I tillegg er de selv fornøyde med opplæringen de har fått i å ta helhetlige, skjønnsmessige vurderinger. Trafikklærerne virker i spørreundersøkelsen å ha en opplevelse av at akkurat disse vurderingene kan fremstå litt tilfeldige, og at sensorene burde få mer opplæring i dette, selv om det ikke gjenspeiles i andre deler av evalueringen. Det er naturlig å anta at trafikklærerne, som har opplevd kandidaten over en lengre tidsperiode, har et annet syn på en del vurderinger enn sensorene har. I en førerprøvesituasjon skal kandidaten testes på en rekke bestemte momenter i et avgrenset tidsrom, og vil ofte fremstå annerledes enn hva de ville gjort underveis i en avslappet kjøretime.

Det virker også som at sensorene har en måte å møte kandidatene på som er anbefalt i retningslinjene. Sensorene forteller at de ønsker å skape et godt miljø for at kandidaten skal lykkes. Sensorene gir tydelige beskjeder om hvordan prøven skal foregå, og legger i stor grad opp til at kandidatene skal stille spørsmål dersom de trenger en påminnelse eller om noe virker uklart.

Resultatene fra spørreundersøkelsen tyder også på at sensorene selv vurderer prøven som samsvarende med krav og retningslinjer. Disse svarene tyder på overenstemmelse mellom hva sensorene oppfatter prøven må inneholde og hva den faktisk inneholder. Dette gjenspeiles i deres svar på prøven slik den gjennomføres i dag, og i hvor tilfreds de er med egen opplæring. På den annen side opplever trafikklærerne dette annerledes, og rapporterer om sensorer som burde ta bedre avgjørelser i tvilstilfeller. Trafikklærerne ønsker i ganske stor grad at prøven endres, og særlig at sensorene bør få bedre opplæring til sensorene. Slike utsagn er litt i strid med hva vi ellers har funnet i denne evalueringen, og må tolkes i lys av rollen trafikklærerne har. Lærerne har begrenset innblikk i hvilke vurderinger sensorer gjør, og i sensorenes opplæring.

5.1.1 Sensors vedtak

Videre virker sensors vurderinger også i tråd med lovverket med tanke på at vedtaket de gjør, begrunnes, og at kun handlinger eller unnlatte handlinger spiller inn i vurderingen. Samlet sett tyder resultatene på at det skriftlige vedtaket og den muntlige avleveringen av det sammenfaller i stor grad. Dersom kandidaten kommer med ytterligere spørsmål og kommentarer, følger gjerne sensor opp disse ved å utdype sine begrunnelser.

Likevel har det kommet frem, både av observasjonene, intervjuene og spørreundersøkelsene, at sensorer noen ganger ønsker å være mer pedagogiske i sine tilbakemeldinger. Selv om dagens gjennomføring er i tråd med lovverk og retningslinjer, og

mange av sensorene setter pris på rendyrkingen av tilbakemeldingen, oppleves tilbakemeldingsformen noen ganger som begrensende. Eksempelvis når sensorene skriver «god nok trafikkavvikling», kan det tenkes at dette tolkes på en annen måte enn det menes, og at sensorene gjerne skulle hatt større spillerom for å utdype dette. I andre situasjoner der kandidaten blir bedømt til ikke-bestått, kan det allikevel være ting kandidaten gjør bra som ikke blir trukket fram. Det nevnes blant annet i de åpne spørsmålene i spørreundersøkelsen at vedtaket gir et tynt grunnlag for forbedring hos kandidaten. På samme måte kan det være et forbedringspotensial hos kandidater som består førerprøven, uten at sensor har en naturlig anledning til å påpeke dette. I observasjonene var det tydelig at de som bestod førerprøven hadde mer overskudd til å stille spørsmål om forbedringspotensial enn de som ikke bestod. Dette er en skjevhet vi antar gjentar seg, og som kunne vært motarbeidet.

Det er på mange måter en styrke at begrunnelsen som kommer med vedtaket er kort og presis. Samtidig kan man hevde at dette går litt imot tanken på utviklingen av førerkompetanse som en livslang prosess, og at førerprøven kun er ett ledd i denne prosessen. Rom for en mer nyansert og pedagogisk tilbakemelding kunne gitt kandidaten mer nyttig informasjon om hvordan vegen bør være videre for å bli en tryggest mulig sjåfør og trafikant. Det å bruke en førerprøve til å bli vurdert av en kompetent sensor, er en mulighet man muligens kunne utnyttet til å veilede kandidaten i større grad. Her kan man også argumentere for at sensor, ved å presentere argumenter for og imot om en prøve er bestått, også gir mer gjennomsiktighet og forutsigbarhet for trafikklærerne og kandidatene.

5.2 Tunneler og førerprøveruter

I dokumentet «krav til førerprøvesteder» vises flere momenter som skal inkluderes i førerprøverutene. Blant disse finner vi for eksempel at 50-80% av førerprøven skal foregå utenfor tettbygd strøk, og at det bør være mulig å kjøre i by- og tettstedsområder. I tillegg har det nylig blitt lagt til i EU-direktivet at prøveruten skal, om mulig, gi kandidaten mulighet til å fremvise sikker kjøring i tunnel. I en av observasjonene vi foretok ble det kjørt i tunnel, noe som antyder at kravet etterfølges i norske førerprøveruter. Det er mulig at det er flere steder i Norge det er problematisk å legge førerprøveruter innom tunneler.

Et annet problem kan være forholdet mellom prøvens lengde i og utenfor tettbygd strøk. Det er flere trafikkstasjoner i Norge der det kan være problematisk å få riktig fordeling av kjøring i og utenfor tettbygd strøk. De mest urbane trafikkstasjonene i Norge vil kunne ha problemer med nok landevegskjøring, og dette fremkommer også av intervjuene. Til tross for dette, blir prøverutene i stor grad vurdert til å overholde retningslinjene av sensorene. I intervjuene fremkommer det også at mange er fornøyde med arbeidet som gjøres med planleggingen av disse rutene, og at sensorene har tydelige kanaler for å si ifra dersom de skulle oppleve at rutene ikke møter standardene.

5.3 En sensors hverdag, mulige hindre og rom for bedring

Det er lagt til grunn at førerprøven gjennomføres på norsk. Dersom kandidaten ikke forstår norsk kan prøven etter trafikkopplæringsforskriften «(...) gjennomføres på et språk kandidat og sensor behersker godt nok». Det er derfor problematisk når kandidat og sensor mangler et slikt språk. Det hender at dette ikke oppdages før kandidaten og sensor møtes til å gjennomføre førerprøven, noe som kan føre til at prøven gjennomføres med for dårlig kompetanse i et felles språk. Rutiner for å ha tolk lettere tilgjengelig, eller legge vekt på å ha noen sensorer med språkkompetanse, kan avhjelpe problemet. Det kan eksempelvis også

tydeligere kommuniseres ved oppmelding til førerprøven at kandidaten ikke har god kompetanse i norsk, og at passende alternativ for å løse problemet presenteres.

Et annet kritisk punkt sensorene løfter frem, er tiden mellom førerprøvene. Sensorene rapporterer, både i intervjuene og spørreundersøkelsene, at de er fornøyde med dagens lengde på prøven, og ser nytten av å få plass til så mange prøver som de gjør i dag. Med en så hektisk hverdag, blir innholdet i tiden mellom prøvene viktig. Dette er en arena der de kan dele informasjon om prøveruter som må unngås grunnet akutte hendelser eller vegarbeid, og de kan spørre kolleger om vurderinger de gjorde underveis. Flere nevner at denne tiden er verdifull. Noen ganger kan det oppstå hendelser rundt avslutning eller oppstart av prøver som spiser av denne tiden, noe som forverrer arbeidsdagen til sensorene. Dette kan igjen ramme kvaliteten på førerprøvene. Særlig nevnes hendelser der kandidater mangler dokumentasjon på gjennomført opplæring, eller andre administrative oppgaver som ting som kan komme i veien. Det bør legges til rette for at sensorene i størst mulig grad får tiden mellom prøver til å nullstille seg og prate med kolleger. Dette fremstår som et viktig tema både i intervjuene og spørreundersøkelsen.

De fleste sensorene rapporterer å være godt fornøyde med opplæringen de får i å ta helhetlige og skjønnsmessige vurderinger av førerprøver. Etterutdanningen bidrar til større likhet i vurderinger, og blir også verdsatt av sensorene. De fleste kunne allikevel tenke seg mer samkjøring for å gjøre slike vurderinger. Verdien og nytten sensorene ser i denne samkjøringen, kommer også tydelig frem i intervjuene. De nevner at det gis mye tid til samkjøring den første tiden etter ansettelse, men at man finner mindre tid til dette etter hvert. Det nevnes også at samkjøring kan være vanskeligere på mindre trafikkstasjoner, der det naturlig er færre sensorer å samkjøre med. Dette kan ses i lys av at et flertall av sensorene i spørreundersøkelsen synes det hadde vært nyttig med et faglig forum på tvers av trafikkstasjonene. Her kunne man delt erfaringer om konkrete situasjoner, eller knyttet tettere bånd for å fremme samkjøring.

Fordi sensor gjør et vedtak om hvorvidt kandidaten skal motta førerkort eller ikke, gjelder forvaltningslovens bestemmelser. Her er habilitet et sentralt punkt. I intervjuene forteller sensorene at dette sjelden er et problem, og at de stort sett løser det seg imellom i de få tilfellene som oppstår. De virker å ha god innsikt i hva som gjør en sensor inhabil, men det er igjen grunn til å tro at dette er lettere å løse på store trafikkstasjoner. På mindre trafikkstasjoner antyder de intervjuede sensorene at det oftere kan oppstå habilitetssaker, og at det kan være vanskeligere å løse dem internt. Her kunne det vært formålstjenlig med tydeligere retningslinjer for hvordan man skal løse slike situasjoner. I tilfellene der slikt løses internt, bytter man gjerne nettbrett, noe som resulterer i feil sensornavn på vedtakene. Dette er et tema som kan lede til potensielt lovstridige situasjoner, selv om det ikke er grunn til å tro at det skjer ofte eller med overlegg.

Når det gjelder hvorvidt den praktiske prøven i klasse B virker styrende for opplæringen, kan det tenkes at prøven i noen grad er mer til hinder enn til gagn når det gjelder å nå målene for opplæringen. Kanskje kunne en tydeligere kommunikasjon om hva som er de endelige målene for opplæringen, redusere eventuelle misforståelser rundt dette.

5.4 Feilkilder og forbehold

De deltakergruppene vi har rekruttert til de empiriske analysene i dette prosjektet, medfører visse begrensninger på generaliserbarheten. Observasjonene og intervjuene ble kun gjort på Østlandet, og spørreundersøkelsen ble kun besvart av dem som satt av tid til det. Store trafikkstasjoner og trafikkskoler vil naturlig ha en større tyngde i datamaterialet, da de har flere ansatte til å svare på undersøkelsene. Særlig intervjuene og observasjonene vil også

aldri kunne være fullstendig representative, all den tid de som deltar kun er et lite utvalg av gruppen de tilhører. De som tar seg tid til å svare på undersøkelser eller bli med på gruppeintervju, er heller ikke nødvendigvis representative for sine respektive grupper. Dette legger noen begrensninger på hvorvidt vi kan trekke slutninger om sensorer, trafikkklærere og førerprøver som helhet. Vi kan allikevel anta at mange av de relevante prosessene praktiseres nokså likt på tvers av Norge. Formålet med prosjektet har ikke vært å representere alle førerprøvesituasjoner og alle erfaringer, men heller å samle et erfaringsgrunnlag for å gjøre en vurdering. Selv om det antagelig finnes flere erfaringer enn de vi har klart å samle, kan vi si at de erfaringene vi har samlet representerer de vi har undersøkt.

5.5 Konklusjon

På bakgrunn av våre funn er det mye som 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. Når det gjelder forvaltningsloven, nevner sensorene i intervjuene 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.

6 Referanser

- ATL (2018). Finn trafikkskole. Hentet 13.11.2018, fra <https://www.atl.no/finn-trafikkskole>
- Bjørnskau, T. (2003). *Stryk eller stå. En undersøkelse av faktorer som påvirker resultatene av praktisk førerprøve.* (TØI-rapport nr. 662/2003). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- EU-direktiv (2006). *EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2006/126/EF.* Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0126&from=EN>
- Forvaltningsloven (1967). *Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker.* (LOV-1967-06-18-4). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1967-02-10>
- Førerforkortforskriften (2004). *Forskrift om førerforkort m.m.* (FOR-2004-01-19-298). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-01-19-298>
- Kitzinger, J. (1994). The methodology of focus groups: the importance of interaction between research participants. *Sociology of Health and Illness*, 16(1), 103-121.
- Sensorforskriften (2011). *Forskrift om krav til førerprøvesensorer m.m.* (FOR-2011-03-09-261). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-03-09-261>
- Statens vegvesen (2015). *Evaluering av norske føreropplæring etter 2005.* (Nr. 348). Hentet fra https://www.vegvesen.no/attachment/766155/binary/1010042?fast_title=Evaluering+av+f%C3%B8reroppl%C3%A6ringen+etter+2005.pdf
- Statens vegvesen (2016). *Læreplan for førerforkortklasse B, B kode 96 og BE.* (Håndbok V851). Hentet fra <https://www.vegvesen.no/attachment/61490/binary/1151272>
- Trafikkopplæringsforskriften (2004). *Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften)* (FOR-2004-10-01-1339). Hentet fra <https://lovdata.no/SF/forskrift/2004-10-01-1339/§8-1>.
- Vegtrafikkloven (1965). *Lov om vegtrafikk.* (LOV-1965-06-18-4). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4>

Vedlegg

Vedlegg A: Intervjuguide

Vedlegg B: Spørreskjema

Vedlegg C: Svar på åpne spørsmål fra spørreskjemaet til sensorer for klasse B

Vedlegg D: Svar på åpne spørsmål fra spørreskjemaet til trafikklærere i klasse B

Vedlegg A: Intervjuguide

Gruppeintervju med sensorer

Presentasjon av prosjektet

«I denne rapporten skal vi evaluere førerprøven, og undersøke hvorvidt den samsvarer med gjeldende lovverk, og de krav og prinsipper som er styrende for føreropplæringen»

Oppvarming, bakgrunn og demografi

- Runde rundt bordet
 - Navn, bakgrunn
 - Hvor lenge har du vært sensor?
 - Tidligere trafikkstasjon? Hvor?

- Hvordan er deres kunnskap om styrende dokumenter for gjennomføringen av prøven
 - Hvilke dokumenter bruker dere i gjennomføringen av prøven?
 - Hva er de viktigste dokumentene?
- Slik dere ser det, er det mangler i disse dokumentene?

Den praktiske prøven og endringer i prøven

Den praktiske prøven skal jo kunne gi et grunnlag for å vurdere om kandidaten har tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter for å kjøre på egenhånd

- Hva legger dere i tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter?
 - Gi eksempler
- Hva tenker dere om opplegget med den praktiske prøven slik den er nå?
 - Hva fungerer godt?
 - Gi eksempler
 - Hva er det som ikke fungerer så godt? (områder ved kompetanse som er vanskelig å vurdere?)
 - Hvis du kunne endret på noe ved førerprøven, hva ville det eventuelt vært? Hvorfor?
- Det har vært en viss utvikling i førerprøven de siste ti årene. Hvordan er prøven annerledes nå enn for ti år siden?
 - Hva er blitt bedre (eksempler)? Eventuelt, er det noe som var bedre før?

Vurderingen

Selve vurderingen av kandidatens prestasjon skal jo sammenfattes i en helhetsvurdering

- Kan dere fortelle litt om hvordan dere sammenstiller de ulike delene av prøven?
- Hva vektlegges? (noen ting som teller mer enn andre? Hvordan er det å gjøre denne vurderingen? Har sensorene samme strategier?)
 - Eksempler på strategier?
- Har dere god nok opplæring om skjønnsmessige vurderinger?

Det er mange områder hvor det kreves at sensor utviser skjønn. I hvilke situasjoner må dere bruke skjønn?

- I hvilke situasjoner er det vanskelig å vurdere? Eksempler?
- Hvordan bruker dere egen erfaring i vurderingen?
- Vil ulike sensorer komme fram til samme resultat?
- Er det situasjoner hvor det har vært vanskelig å ta beslutningen?
 - I hvilke situasjoner?

- Hva gjør man?
- Noen gang angret på endelig beslutning?

Styrende dokumenter og verktøy

- Hva er de viktigste dokumentene og verktøyene dere bruker?
- Hvordan bruker dere dem?
- Er det eventuelt retningslinjer eller dokumenter som mangler?

Habilitet/forhold som kan påvirke vurderingen

- Hva er praksis for å ivareta habilitet?
- Hva er praksis med kandidater som har strøket tidligere?
- Er det situasjoner hvor det er vanskelig å vurdere?
 - Har det vært en gang hvor du synes det var vanskelig å vurdere habilitet eller at det ikke ble ivaretatt? Eksempel.

Andre passasjerer? (Kjørelærer, Tolk, tilsynspersonnell)

- Hvordan påvirker det vurderingen og/eller kandidaten?

Sensors utdanning og kompetanse

- Hva tenker dere om den utdanningen og opplæringen dere har fått?
 - Hvordan gjenspeiler den det dere møter i jobben?
 - Er den god nok? Evt. er det aspekter som mangler/bør vektlegges mer?

Strukturelle forhold

Det virker som det er mange ulike områder som en skal ha oversikt over i en oppkjøring

- Hvordan balanserer dere de ulike oppgavene? (strategier?)
- Klarer man alltid å fange opp alt? (Hvordan vurdere når man ser ned for å skrive?)
- En oppkjøring varer i omtrent 75 minutter – hva tenker dere om den tidsrammen med tanke på kvaliteten på informasjonen dere får for å gjøre vurderingen?
- Man har jo som regel flere kandidater på en dag (Hvor mange?)
 - Hvordan nullstiller man seg for en ny førerprøve?
 - Hvor lang pause har dere mellom hver kandidat?
 - Har dere opplevd at det har vært vanskelig å nullstille seg? (Hva skjedde? Konsekvenser?)

Vedlegg B: Spørreskjema

ID:infosamtykke

Say

Takk for at du deltar!
Innledningsvis har vi noe utdypende informasjon om studien og personvern.

Samtykke

Hvordan foregår datainnsamlingen?

Dataene samles inn via dette elektroniske spørreskjemaet. Spørsmålene omhandler den praktiske førerprøven klasse B.

Hva skjer med informasjonen om deg?

Alle personopplysninger vil bli behandlet konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket. Den tekniske registreringen av svarene på spørreskjemaundersøkelsen foretas av Quenchtec (www.quenchtec.com). TØI er behandlingsansvarlig, og får utlevert data fra Quenchtec uten tilknytning til IP-adressene til dem som svarer. Forholdet er kontraktregulert. Dersom du velger å oppgi kontaktinformasjon (epost) vil denne erstattes med en koblingsnøkkel som lagres sikkert og adskilt fra øvrige data. Så lenge du kan kobles direkte til spørreundersøkelsen vil kun utvalgte prosjektmedarbeidere ved TØI ha tilgang til informasjonen. Rapporten fra undersøkelsen vil bare inneholde data for grupper slik at enkeltpersoner ikke kan identifiseres. Prosjektet skal etter planen avsluttes 31.12.18. De anonymiserte dataene fra spørreundersøkelsen vil da lagres videre for forskningsformål, uten noen form for kommersiell utnyttelse.

Frivillig deltakelse.

Det er frivillig å delta i studien, og du kan når som helst trekke ditt samtykke uten å oppgi noen grunn. Dersom du trekker deg, vil alle opplysninger om deg bli anonymisert. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

Dine rettigheter og kontakt.

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til: innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, å få rettet opp personopplysninger om deg, å få slettet personopplysninger om deg, å få utlevert en kopi av dine personopplysninger (dataportabilitet), og å sende klage til personvernombudet eller Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger. Dersom du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med prosjektleder Ole Johansson (ojj@toi.no) ved Transportøkonomisk institutt (TØI). Du kan også kontakte vårt personvernsombud NSD – Norsk senter for forskningsdata AS, på epost (personvernombudet@nsd.no) eller telefon: 55 58 21 17.

På oppdrag fra TØI har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Jeg har lest informasjonen og samtykker til å delta i undersøkelsen

1

ID:erfaring_bakgrunn

Information

Først ønsker vi å vite litt om din bakgrunn

larsensor | Jobber du nå som trafikklærer eller sensor?

- | | | |
|-------------|-----------------------|---|
| Trafikkærer | <input type="radio"/> | 1 |
| Sensor | <input type="radio"/> | 2 |

sensorKlasser | Er du sensor for førerprøver i klasse B?

- | | | |
|----------------------------|-----------------------|---|
| Ja, kun klasse B | <input type="radio"/> | 1 |
| Ja, men også andre klasser | <input type="radio"/> | 2 |
| Nei, kun andre klasser | <input type="radio"/> | 3 |

larerKlasser | Er du trafikklærer for klasse B?

- | | | |
|----------------------------|-----------------------|---|
| Ja, kun klasse B | <input type="radio"/> | 1 |
| Ja, men også andre klasser | <input type="radio"/> | 2 |
| Nei, kun andre klasser | <input type="radio"/> | 3 |

ID:senzorer

sensorErfaring	Hvor lenge har du jobbet som sensor for førerkort klasse B?
0-2 år	<input type="radio"/> 1
3-5 år	<input type="radio"/> 2
6-10 år	<input type="radio"/> 3
11-15 år	<input type="radio"/> 4
mer enn 15 år	<input type="radio"/> 5

sensorBakgrunn	Har du tidligere jobbet som trafikkklærer?
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

lokasjon_Sensor	Hvilken størrelse har din trafikkstasjon?
Liten, få kandidater og ansatte	<input type="radio"/> 1
Mellomstor	<input type="radio"/> 2
Stor, mange kandidater og ansatte	<input type="radio"/> 3

Information

Nå ønsker vi å vite litt om dine tanker rundt rammebetingelsene som er satt for den praktiske førerprøven for klasse B.

førerprøveOppplæringsmodell	I hvilken grad synes du det er overensstemmelse mellom det prøven er ment å måle (i hovedsak læringsutbyttet når det gjelder ferdigheter i trinn 2 og 3) og det den faktisk måler?
I svært liten grad	<input type="radio"/> 1
I liten grad	<input type="radio"/> 2
Verken eller	<input type="radio"/> 3
I stor grad	<input type="radio"/> 4
I svært stor grad	<input type="radio"/> 5

Aapen_førerprøveOppplæringsmodell	Hva mener du er forskjellene mellom det opplæringsmodellen legger opp til at prøven skal måle, og det prøven legger vekt på?
Vennligst skriv her	Open

skjønnsmessig	Vennligst ta stilling til følgende utsagn					
	I svært liten grad	I liten grad	Verken eller	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Jeg har fått god nok opplæring i å foreta skjønnsmessige vurderinger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Forskjellige sensorer tar ulike avgjørelser i tvilstilfeller	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det hadde vært fint med bedre retningslinjer for å bedømme tvilsprøver	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg kunne trengt mer opplæring i å ta skjønnsmessige vurderinger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Jeg synes vi har tilstrekkelig samkjøring for å ta skjønnsmessige vurderinger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Jeg synes det hadde vært nyttig med et faglig forum på tvers av trafikkstasjonene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

proveruteKvalitet	Vennligst ta stilling til følgende utsagn					
	I svært liten grad	I liten grad	Verken eller	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
I hvilken grad synes du førerprøverutene på din stasjon er i tråd med kravene i retningslinjene?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
I hvilken grad synes du det som er fastsatt i retningslinjene om innhold/oppgaver i førerprøverutene er riktig/formålstjenlig?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
I hvilken grad synes du det som blir vektlagt i prøven er med på å støtte/motivere for opplæringen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
I hvilken grad synes du vektleggingen av de ulike delene i praktisk prøve klasse B er riktig (kontroll før kjøring, sikkerhetskontroll og kjøring i trafikk)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

vektPaaOpen	Hva kunne du tenke deg at ble lagt mer/mindre vekt på?
Vennligst skriv her	Open

Rutine	Vennligst ta stilling til følgende utsagn					
	I svært liten grad	I liten grad	Verken eller	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
I hvilken grad synes du rutinene for klargjøring av prøven fungerer godt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

Rutine_Open	Har du noen forslag til forbedringer av rutinene for klargjøring?
Vennligst skriv her	Open

Rutine2	Vennligst ta stilling til følgende utsagn					
	I svært liten grad	I liten grad	Verken eller	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
I hvilken grad synes du rutinene for oppsett av vedtak/tilbakemelding etter prøven fungerer godt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

Rutine_Open2	Har du noen forslag til forbedringer av rutinene for oppsett og vedtak?	
Vennligst skriv her	Open	

div	Vennligst ta stilling til følgende utsagn					
	I svært liten grad	I liten grad	Verken eller	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Jeg kunne trenge lenger pause mellom førerprøve for å hente meg inn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg synes verktøyene vi har (nettbrett, skjema o.l.) fungerer godt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg ville endret kravene ved førerprøven for å bedre samsvare med styrende dokumenter (som lover, forskrifter og læreplan)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Førerprøven slik den er i dag, fungerer dårlig til å teste om kandidaten kjører godt nok	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
De ulike førerprøverutene er like vanskelige over hele Norge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Ikke alle førerprøverutene er egnet for å måle kandidatens kompetanse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Førerprøverutene inkluderer alle momenter de skal inkludere (f.eks landeveg, bykjøring, tunnelkjøring)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

ID:larere

larerErfaring	Hvor lenge har du jobbet som trafikklærer for klasse B?
0-2 år	<input type="radio"/> 1
3-5 år	<input type="radio"/> 2
6-10 år	<input type="radio"/> 3
11-15 år	<input type="radio"/> 4
mer enn 15 år	<input type="radio"/> 5

lokasjon_Larer	Hvilken størrelse har din trafikkskole?
Liten, få elever og ansatte	<input type="radio"/> 1
Mellomstor	<input type="radio"/> 2
Stor, mange elever og ansatte	<input type="radio"/> 3

Information

Nå ønsker vi å vite litt om dine tanker rundt rammebetingelsene som er satt for den praktiske førerprøven for klasse B.

forerproveOppl aringsmodell_l arer	I hvilken grad synes du det er overensstemmelse mellom det prøven er ment å måle (i hovedsak læringsutbyttet når det gjelder ferdigheter i trinn 2 og 3) og det den faktisk måler?
I svært liten grad	<input type="radio"/> 1
I liten grad	<input type="radio"/> 2
Verken eller	<input type="radio"/> 3
I stor grad	<input type="radio"/> 4
I svært stor grad	<input type="radio"/> 5

Aapen_førerprøveOpplær_lar er	Hva mener du er forskjellene mellom det opplæringsmodellen legger opp til at prøven skal måle, og det prøven legger vekt på?
Vennligst skriv her	Open

sensorStyrende	Vennligst ta stilling til følgende utsagn					
	I svært liten grad	I liten grad	Verken eller	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Den praktiske førerprøven burde være mindre styrende for opplæringen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Forskjellige sensorer tar ulike avgjørelser i tvilstilfeller	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Sensorer bør få mer opplæring enn de får i dag, for å ta like avgjørelser i tvilstilfeller	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Førerprøven bør endres for å bedre måle det den skal måle (i hovedsak læringsutbyttet når det gjelder ferdigheter i trinn 2 og 3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

endreProveLar er_Aapen	Hva mener du bør endres for at prøven bedre skal måle det den skal måle (i hovedsak læringsutbyttet når det gjelder ferdigheter i trinn 2 og 3)?
Vennligst skriv her	Open

kandidatRett_l arer	Vennligst ta stilling til følgende utsagn					
	I svært liten grad	I liten grad	Verken eller	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Kandidatene blir målt rettferdig under den praktiske førerprøven	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

rettferdLar er_Aapen	Hvilke kompetansemål burde vektlegges annerledes, og hvordan?
Vennligst skriv her	Open

div_larer	Vennligst ta stilling til følgende utsagn					
	I svært liten grad	I liten grad	Verken eller	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Jeg ville endret førerprøven slik at den samsvarer bedre med opplæringsmålene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Førerprøven slik den er i dag, fungerer dårlig til å teste om kandidaten kjører godt nok	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Den nåværende tidsrammen for førerprøven er tilstrekkelig for å vurdere kandidatene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Noen kompetansemål burde vektlegges annerledes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

hvilke_moment_larerOpen	Hvilke kompetansemål burde vektlegges annerledes, og hvordan?	
Vennligst skriv her	Open	

ID:ferdig

sluttAapen

Til slutt kan du skrive her om du har noen kommentarer, for eksempel til skjemaet, prosjektet eller førerprøven for øvrig.

Vennligst skriv her

Open

slutt

Takk for din deltakelse! Dine svar er nå lagret.

Neste

○ 1

Information

Klikk Neste om du ønsker å gå til TØIs hjemmeside

Vedlegg C: Svar på åpne spørsmål fra spørreskjemaet til sensorer for klasse B

Hva mener du er forskjellene mellom det opplæringsmodellen legger opp til at prøven skal måle, og det prøven legger vekt på? Vennligst skriv her

Ferdighetene men ikke holdninger

For stor forskjell mellom det nivået kandidaten er på og de mål som er beskrevet i læreplanen.

Føler at jeg godtar flere feil som sensor enn hva jeg ville gjort som lærer, spesielt i tvilstilfellene

Hovedmål med miljøvennligkjøring og kjøretøybehandling ofte er lite vektlagt i opplæringen Sammen med liten kunnskap, sikkerhetskontroll

Kunnskap ferdighet selvinnsikt og risikoforståelse er hovedmålene for opplæringen, mens vi under førerprøven for det meste får målt kunnskap og ferdighet. Dagens gjennomføring av førerprøven gir oss lite rom for å måle selvinnsikt og risikoforståelse.

synes det er en grei sammenheng

Vi måler begge deler helst vekt på selvinnsikt

Hva kunne du tenke deg at ble lagt mer/mindre vekt på? Vennligst skriv her

Det må legges vekt på å kunne ha et felles språk !!!!!

Flere sikkerhetsspørsmål er utdaterte. Eks sjekk av bremsevæske

Gjerne en daglig kontroll før kjøring akkurat som på klasse BE.

Klargjøring før kjøring og sikkerhetskontroll

kontroll før kjøring

Kontroll før prøven; trykkprøve brems

Mer fokus på rygging

Mer vekt på risikoforståelse.

Mer vekt på selvstendig kjøring

Mer vekt på sikkerhetskontrollen

Mer vekt på tekniske kjøreferdigheter, mindre vekt på gammeldagse sikkerhetskontroller

Mere tid til kjøring

Mest vekt på normal praktisk bilkjøring. Ikke lage "kunstige" urelastiske løsningsmåter på førerprøvetestene.

Mindre vekt på sikkerhetskontroll mer vekt på hva kandidaten synes selv

Minimumskrav til kjøretøybehandling/sikkerhetskontroll, f.eks dekk. Dekk kan ha stor betydning i en del situasjoner. Uten å ha dokumentasjon, vil jeg tro at dette også er medvirkende årsak i en del uhell/ulykker.

Opgavene har i praksis liten betydning for sluttresultatet og helhetsvurderingen

Sikkerhetskontroll/kontroll for kjøring skal telle mere for resultatet av prøven

Systematikk og rutiner

Viktigheten av kunnskapen som er/kan være nødvendig og at resultatet har mer betydning på helhetsinntrykket av prøven

Har du noen forslag til forbedringer av rutinen for klargjøring? Vennligst skriv her

De fleste har gjort dette før de starter førerprøven. De som ikke har gjort det gjør det etter at en har sagt hvordan førerprøven foregår. Fungerer greit slik som det er.

Det kunne vært i form av en infofolder. Problemet er at mange kandidater og sensor ikke har et felles språk

Kandidater er stort sett klar over gjennomføringen av prøven, de ønsker oftest å komme raskt i gang med selve kjøringen. Samtidig ser vi en økning i forespørsel om tilrettelagt prøve/klargjøring som språk, nærver, mer tid bli kjent med sensor

Noe mer fokus, om ikke nødvendigvis like mye som for andre klasser (eks A, BE og tunge klasser)

Har du noen forslag til forbedringer av rutine for klargjøring? Vennligst skriv her

Vi sier for mye til overnervøse mennesker som ikke husker noenting av det som er sagt og enkelte later som om de ikke forstår.... Læreren burde kunne informere om klargjøringen for da ville kandidaten vite hva som skulle skje undervegs i prøven.

Har du noen forslag til forbedringer av rutine for oppsett og vedtak? Vennligst skriv her

Rendyrking er i noen tilfeller en god ting, men IKKE alltid. Skulle også hatt mulighet til å lage egne tilbakemeldings-"begrep" på esensor

Bestått vedtak, er rendyrket bra. Noen kandidater med mangler, men som får bestått etter en helhetlig vurdering, tror de kan dette... Hva med å gi en karakter på bestått, slik som i skoleverket?

Enklere tilgang til vedtaket i etterkant. For eksempel at det legges på "Din side" på vegvesen.no.

Mere direkte språk som beskriver kandidatens kjøremåte bedre.

Noe bedre tid avsatt til å skrive vedtak for resultatet gis til kandidaten

standardiserte vedtak. avkryssing og event et lite kommentarfelt

Synes det blir litt snaut noen ganger, og at vi burde ha rom for å bruke kunnskapene våre mer i tilbakemeldinger. Synes også at det er feil med at vedtak bare skal leses det som skrives. Synes også at det er litt "overkill" med eksempler på helt klart beståtte prøver. Synes også at man burde komme med tips på disse om det er noe man synes mangler til tross for bestått prøve

Vedlegg D: Svar på åpne spørsmål fra spørreskjemaet til trafikklærere i klasse B

Hva mener du er forskjellene mellom det opplæringsmodellen legger opp til at prøven skal måle, og det prøven legger vekt på? Vennligst skriv her

Av og til veldig mye fokus på trinn 2

Blir veldig spesifikt det eleven stryker på noen ganger. For eks ingen farlige situasjoner eller vp brudd men fortsatt stryk.

Den legger i hovedsak vekt på det modellen legger opp til, men prøven føles for mange også som en stresstest

Det er altfor stor forskjell på hvordan de forskjellige sensorene vurderer prøven. At prøvens resultat skal stå eller falle på hvem sensor som kjører prøven, det faller på sin egen urimelighet. Når enkelte sensorer ser et vikepliktsbrudd der en annen sensor faktisk ser og forstår at samme situasjon var praktisk kjøring og god trafikkavvikling, så sammenfaller dette ikke med hovedmålet, og vil i tillegg falle svært urimelig ut. Jeg har vært førerprøvesensor tidligere i 10 år, så dette veit jeg det meste om. At det ikke skal være klagerett på dette, det er heller ikke riktig. Det blir for mye tilfeldigheter.

Det forventes at eleven kjører plettfritt uten noen form for feil

Elev nivå

Elevens grad av selvstendighet og frihetsfølelse er lite tilstede i prøvesituasjonen. Sensors tilstedeværelse setter en brå stopper for dette

Føler at mange førerprøver vurderes på generelt nivå, og alt arbeidet vi har lagt til grunn ikke så nøye kontrolleres. Dette medfører at svake elever som heller ikke er interessert i å få opplæring tvinger igjennom førerprøve, og er heldig og består. De burde kanskje ikke vært i trafikken på en god stund, men øvd mye mere.

For detaljert om tekniske ferdigheter.

For lite fokus på kommunikasjon rundt relevant risiko.

For lite spesifikk tilbakemelding. De burde få vite hvor god de er ikke bare om det er bestått eller ikke. Gjerne en karakter.

For mange tilfeldigheter

For mye på det rent tekniske og mindre av trafikkal ferdighet med

For mye synsing og vektlegging av egne meninger hos sensorer.

for mye trafikkavvikling og for lite sikkerhet

For mye vektlegging på tekniske ferdigheter, for lite begrunnelse for risikoen

For stor variasjon i forhold til hvilken sensor og hva akkurat den sensoren legger vekt på.

Førerprøven kan gå på flaks, men det kan også blir ikke bestått på flise spikkeri. Altså en elev med graverende feil kan bestå grunnet det var godt nok, bestå. Mens andre elever(sensorer) lar det bli ikke bestått grunnet sensor mener lite speilbruk f.eks (ikke kun det, men det som det blir lagt mest trykk på ved tilbake melding)

Generelt er "Prøve-modellen" feil da den er en meget summativ test - hvor trafikklærer som har "prekvalifisert" en elev som god nok, kan oppleve at eleven ikke består, grunnet varierende faktorer som elevens nervøsitet/prestasjonsangst, rute, tidspunkt på døgnet, tilfeldige trafikale "ekstremisituasjoner", sensor og sensors subjektive vektorisering av kriteriene i TROFF § 11-1 (og sensors dagsform). Et gjentakende problem er at det en sensor vektlegger som positivt - kan vektlegges som negativt hos en annen sensor. Opplæringsmodellen i seg selv ok, om noe idealistisk da den baserer seg på at eleven/kandidaten selv skal vurdere seg selv i trinnvurderingstimene - og hvor vi som kommersiell utdanningsinstitusjon inngår kompromisser i når vi lar elever som kunne burde hatt flere timer "gå videre".. således burde det vurderes om trafikkopplæringen burde vært tatt inn i det offentlige utdanningsystem.

Helhetlig vurdering....spesielt i forhold til handlingstendenser mangler helt

Hva sensor vektlegger dem enkelte dag kan variere. Og elever som er teknisk svak kan ha svært gode holdninger til trafikkikkerhet og kan fortsatt være gode trygge sjåførere

I utgangspunktet er det en god tanke, men mange elever gruer seg så mye å få nerver som ødelegger hele kjøreturen

Jeg kan ikke uttale meg om hva prøven vektlegger, det får sensorene ta seg av

Kandidatene får svært ofte konkrete oppgaver som i liten grad åpner for å finne løsninger selv.

Kjøreprosessen. Måler mest sansing og handling, og i mindre grad oppfattelse og avgjørelse.

Læreplanen: sikker samhandling, førerprøven: bagateller som sittestilling og rattgrep

Liten forskjell bortsett fra at førerprøven blir litt kunstig mtp. Stressnivå til eleven og at man kan være heldig/uheldig

Hva mener du er forskjellene mellom det opplæringsmodellen legger opp til at prøven skal måle, og det prøven legger vekt på? Vennligst skriv her

Litt variert. I blant med fremmedspråklige som ikke forstår vanskelige navn på stedsanvisninger, så føler jeg det blir lagt litt mye vekt på å følge det, i stedet for å kanskje gi litt enklere tilsigelser, slik at elev føler seg mer trygg, og da kan gjøre en bedre jobb.

Måler kun trinn 2 enkelte ganger

Opplæring er lagt opp til refleksjon. Sensor for ikke spørre elevene om noe under prøven. Dermed ingen refleksjon

Opplæringen legger opp til reflekterte og risikobeviste elever. Førerprøven måler mest bilteknisk og trafikal forståelse.

Opplæringsmodellen er klar og grei, men forståelsen av korrekt kjøreadferd hos sensorkorpset er varierende. Når tilsigelsene kommer 3 sek før veikryss blir jeg undrende om hva som måles. Eller når det blir beskrevet som farlig og at førerstøtte-systemene ikke fungerer med clutch inne i lav fart i vegkryss. Det er mye rart..

Opplæringsmodellen legger opp til at førerprøven baseres på hva eleven presterer under førerprøven (behavioristisk syn), sånt sett er den i tråd med hva førerprøven legger vekt på. Men opplæringen av eleven baserer seg ikke på dette synet, så opplæringen skiller seg fra førerprøven i stor grad. Under opplæringen er det stort fokus på refleksjon og innsikt i egne ferdigheter og holdninger. Dette blir ikke målt ved en førerprøve, men jeg ser utfordringer med å få målt dette likt mellom alle ulike elever.

Opplæringsmodellen legger vekt på "veien videre", men sensor er rigid på smådetaljer

Opplever ofte elever som er flinke som stryker og elever vi har sagt burde ha flere timer som består Trur det hadde vore bedre og hatt ulike tema som har betydning enn slik det er no. Dette handler også litt om kor såkalt seriøs du skal være som sensor. Mange sensorer burde ha seg ett kurs i å møte eleven der han er reint følelsemessig. Dvs gi litt av seg sjøl være menneske

Prøven blir alt for summativ. Gir ingen til lite mulighet for kandidaten og vise sin forståelse av handlingsvalgene

Prøven er for lite dynamisk, for like ruter og sjelden endring av ruter gjer at mange trafikkskular klarar å gjennomføra opplæringa retta mot førarprøveruter. Dette igjen gjer at elevane til desse skulane f. eks ikkje jobbar med risikoforståing, sjølvinnst og bevisste på eigne handlingar, men heller kva gir/plassering dei skal bruka i kryssa på oppkøyringa. Det er sær s uheldig når f.eks. trinn 4 blir brukt til å terpe førarprøveruter. For å få endra dette må enten rutene endrast ofte, bli meir dynamiske dvs at sensor kan improvisera, eller at tilsynet ikkje tillet opplæring som ikkje er ihht trafikkopplæringsforskrifta. Dvs kun/knapt obligatorisk opplæring.

Prøven er for summativ og ser ikke helheten hos kandidaten

prøven er ikke på et vurderingsnivå

Prøven får målt en altfor liten del av hva eleven har å vise, og får nesten eller ingen mulighet til å måle selvinnsikt.

Prøven legger for mye vekt på teknisk kontroll av bilen. Prøven starter med tekniske spørsmål. Terminologien som brukes er ofte ikke i samsvar med det som brukes i bøker. Hvis galt svar eller hvis kandidaten bruker for lang tid blir prøven avbrutt og det regnes da for ikke bestått. Prøven sees sjelden på som en helhet. Det er liten forståelse for at en kandidat er nervøs og ingen evne til å roe ned en kandidat. I de siste årene har det ikke blitt ansatt profesjonelle som sensorer. Ikke engang trafikklærerutdanning som grunnlag. De får det som heter en viss "intern utannelse#.

Prøven legger vekt på trinn 2. Mitt inntrykk er at trafikklæreren jobber på et mye høyere nivå enn en slik prøve noensinne kan måle.

Prøven måler kun det eleven presterer (viser), men ikke hva eleven tenker og planlegger.

Prøven måler vel så mye i hvor stor grad eleven tåler en eksamenssituasjon som hvor gode bilførere de er. Her tenker jeg ikke på de som ligger på vippen ferdighetsmessig, men de som ikke blir målt riktig fordi de første delen av førerprøven gjør det dårlig pga eksamensnerver, som gjør det bedre etterhvert, men allikevel underkjennes fordi første del ikke var god nok.

Prøven viser ikke om man jobber på de øverste nivåene i GDE matrisen

Selvinnsikt og begrunne egne handlinger.

selvinnsikt og forståelse

Sensor sine personlige meninger

Sensorene, en del av de, har for dårlige kunnskaper selv om bilkjøring.

Sensorer henger seg opp i "kjepp hestene" sine. De har for lave forventninger til nivået til eleven. De fleste sensorer klarer ikke "lese" en elev som har kjørt masse siden 16 års dagen og er på ett høyere selvstendighets/vurderings nivå. Har ikke inntrykk av at alle måler det de egentlig skal måle i virkeligheten.

Sensorer som er veldig ensopret, å noen med dårlig evne til å vurdere andre.

Situasjonene er veldig kunstig for eleven, slik at evnen til å takle en prøve gir uforholdsmessig store utslag på gjennomføring og resultat. Det kan selvsagt ikke bli likhet for alle prøver. Dette gjelder aom

Hva mener du er forskjellene mellom det opplæringsmodellen legger opp til at prøven skal måle, og det prøven legger vekt på? Vennligst skriv her

f.eks trafikksituasjoner u der prøven, tidspunktet prøven kjøres på (rushtid/mørke) og hvor i landet prøven går.

Synes det legges mye vekt på det tekniske (trinn 2) i forhold til at måten eleven gjør ting annerledes/feil likevel fungerer og fører til god trafikkavvikling, samhandling osv

Synes prøven måles litt strengt noen ganger. Jeg har jobbet i 10 år, og merker at når elever som utfordringer motorisk blir forventet kjøre like mykt og trinnløst som er satt til de uproblematisk.. jeg merker at noen sensorer er bedre å imøtekomme elev(er) med utfordringer en andre. Dette er dumt.. feks vet jeg på forhånd hvis den eller den sensoren møtes blir det stryk.. på noe som ikke er trafikkarlig eller i stor grad kan sies å ikke møte hovedmålet.

Syns noen ganger at resultatet på førerprøven ikke samsvarer med hvor godt eleven har nådd målene i opplæringsmodellen. Det blir litt tilfeldig, altså at svake elever kan bestå, og gode elever får ikke bestått. Eks. en elev har gjennomgående god observasjon, men er uheldig i en situasjon, og får dermed ikke bestått. En annen elev har gjennomgående svakere observasjon, men hvis det ikke er noen situasjoner som oppstår vil denne eleven få bestått.

Utenom tilfeldige situasjoner, er vurdering av forståelse av hvordan trafikken fungerer og vurdering av risikoforståelse nesten fraværende. Spesielt når en stor del av førerprøven går på stille landevei, spesielt på tider med stor trafikk inn og ut av byen (for å slippe for mye køståing)

veldig opptatt av det kjøretekniske

Hva mener du bør endres for at prøven bedre skal måle det den skal måle (i hovedsak læringsutbyttet når det gjelder ferdigheter i trinn 2 og 3)? Vennligst skriv her

Anbefaler å følge doktorgradsavhandling vedr førerprøven, Eva B. Dalland

At førerprøvebestilling ikke kan gjennomføres før trinn 4 er innrapportert i TSK .

At førerprøven holdes i den byen eleven selv skal ferdes i/ byen eleven bor da det kan skje at kandidat kjører litt saktere for å få et overblikk og få med seg skilting.

At lærer skal være deltaker i vurderingen av prøven. Her har sensor for mye makt, som til tider misbrukes.

At prøven måles mer helhetlig enn i dag, det heter seg at den gjør det, men opplever at elever stryker på svært tynt grunnlag av noen sensorer, og da gjerne på helt ufarlige ting, som å kjøre litt sakte når man er usikker, velge 6 fremfor 5 gir på motorvei, noe som har svært liten betydning på de fleste biler.

Bedre kommunikasjon mellom elev, sensor og trafikk lærer.

Bedre målforståelse fra sensor til kandidaten. Nå opplever eleven "frykt" fordi måloppnåelsen ikke er godt nok redegjort fra sensors side. Det ligger alt for mye hersketeknikker inne i en førerprøve som i dag. Dette må bort.

Bruk av sensor er gammeldags og lite tilfredsstillende. Det vil alltid, uansett prosess være store sprik på avgjørelser. Trafikkskolene burde godkjent eleven og vegvesenet kunne ha et overordnet tilsyn. Med dagens hjelpemidler burde dette være mulig.

Devaluering kan være et alternativ, lærer kan bli pålagt å være med under prøve for å komme med sine kommentarer etterpå. Noe i likhet med en muntlig prøve i skoleverket hvor øvingslærer også deltar under eksaminering.

Den bør legge til rette for å kunne løse/argumentere for oppgaver underveis. Burde måle kanidat på prosessløsning og ikke bare være resultat orientert

Den måler for lite av helhetsinntrykket og for mye på enkelthendelser

Det bør gjennomføres bedre opplæring på sensorer. Sensorer med bred erfaring som trafikk lærer har bedre forutsetning for å bedømme helheten. de med liten erfaring henger seg ofte opp i enkeltepisoder uten å se helheten.

Det bør gjøres en holdningsvurdering av elevene også. Om de viser forståelse for hvordan kjøringen går underveis

Det burde vært flere stans underveis der sensor stiller åpne spørsmål til eleven om elevens valg og handlinger underveis.

Det er svært store individuelle forskjeller blant sensorer. Opplever i stor grad at mange har ulike "kampsaker».

egen intresser, rase å dagsform.

Egenvurdering fra eleven, sensor "antar" ut fra handling hva eleven tenker/oppfatter.

Eleven bør få begrunne sine valg

eleven og sensor må ha større rom for å diskutere situasjonen som oppstår rett etter situasjonen og på slutten. førerprøven er lagt opp for å være en test av kompetanse og ferdigheter der premissene kun er observasjon, og ikke elevens forståelse og oppfatning av situasjonene.

En mer helhetlig vurdering

Hva mener du bør endres for at prøven bedre skal måle det den skal måle (i hovedsak læringsutbyttet når det gjelder ferdigheter i trinn 2 og 3)? Vennligst skriv her

Enten i kombinasjon med lærer eller med to sensorer i bilen

Få inn flere situasjoner der elevens observasjon kontrolleres (F.eks kjør til høyre, men innkjøring forbudt til høyre)

Filme oppkjøring, å gjøre bruk av den på vurdering

Fjerne bruk av uniform

Fokus trinn 3

For stor forskjell på sensorene. Opplever og dårlig kompetanse

Førerprøven bør foretas på kjøreskolen. Og tilsynet bør settes i stand og gis verktøy til å stenge useriøse aktører.

Førerprøven burde inneholde en del hvor eleven skal vurdere og kommentere egen kjøring.

Førerprøven er blitt foreldet og trenger fornyelse for å dekke opp mer rundt hva eleven kan med og uten sensor. En prøve med lærer som skal være bestått og ha en gyldighet i 3 mnd er en fin måte å få eleven til å komme opp til det nivået som kreves og man får en fin måte å se tilbake på hvilke lærere som til enhver tid leverer elever med for dårlige ferdigheter.

Førerprøveruter som dekker dette

Gi elevene mulighet til å drive kommenterende kjøring, eventuelt sensor stiller relevante spørsmål underveis for å få innblikk i elevens tankegang (ref. metode trinn 4)

Gi muligheten til en oppvarmingsrunde med sensor først før selve prøven starter for de som er ekstra nervøse, kanskje kan det være et tilbud om å betale for dette for eleven?

Hele førerprøve settingen, elevene får ikke vist seg fra sin beste side

Her er noe av kjernen i problemet, nemlig at førerprøven kun måler trinn 2 og 3. Her burde trinn 4 forsøkt tatt med, men igjen ser jeg utfordringer med å gjøre dette på en rettferdig og lik måte. Som trafikklærer forsøker jeg å forvalte ansvaret for denne delen av opplæringen på en god måte, men jeg vet det er store forskjeller i bransjen. Her burde man funnet løsninger som ikke straffer de lærerne som gjør en god jobb med å skape refleksjon og får elevene mest mulig trygge i trafikken. Men man burde tatt tak i de tilfellene hvor man produserer førerkort. Dette blir ikke målt i en førerprøve direkte, noe som er et problem. Trafikklærere som gjør en god jobb her, kan fremstå for elevene som dyrere og mindre effektive. Selv om de egentlig bare forvalter sitt ansvar på en god måte. Kunne man lagt til en del på førerprøven om refleksjon i etterkant av bestått førerprøve? En slags teori 2 som tar for seg holdninger og refleksjoner?

I en perfekt verden er det trafikklærere som bestemmer om kandidaten kan få førerkortet, ikke SVV

I større grad spørre elevene om de feil de gjør i stedet for å fastslå det sensor mener. Dette fremmer ikke refleksjon til elevene. Videre bør nok førerprøvesteder vurderes nærmere. Det finnes steder hvor prøver avvikles hvor trafikkmiljøet er svært lite utfordrende mht vurdering av trinn 3 innholdet.

I større grad ta hensyn til elevens vurdering bak handling. Her trengs kommunikasjon mellom elev og sensor.

Kandidatens egne tanker og refleksjoner bør få en større plass på førerprøven.

Kanskje bedre om kjørerute

Kanskje den burde vart lenger, for at kandidatene får bedre vist ferdighetene. Da får man også kjørt i flere typer trafikkmiljø.

Kanskje den skal deles i to

Kompetanse hos sensor for hvordan handlingsmønstre innvirker på stressa situasjoner

Korleis kan ein måle at eleven har forstått f.eks. fartstilpassing, girval, plassering når dette kan vera terpa gjennom utallige gjennomkjøringar av ruter på trinn 4. Derfor må førerprøven endrast slik at dette blir vanskelegare.

Krav til lengre erfaring før de blir sensorene, større krav til etterutdanning. Krav om å praktisere som lærer

Legge til rette for å måle reelle ferdigheter. Slutte å konstruere situasjoner enhver annen sjåfør ville valgt bort.

Lenger prøve

Måle ferdigheter og vurdering, som på mc

Mange sensorer legger føringer for eleven/ stresser eleven før prøvestart og underveis i prøven. Noen sensorer er så klart særdeles flinke til å klare å roe ned eleven før start og underveis, men finnes mindre av denne typen sensor en førstnevnte etter min mening.

Mer fokus på trafiksikkerhet. Nå stryker elever på nervøse bomgir, noe som blir omtalt som ikke miljøvennlig

Muligens kunne man ha noe "trafikksnakk" under den praktiske prøven, for oppfølging av teoripróven, for å få fram holdninger, forståelse, refleksjonen til eleven, målt mot målene i læreplanen. Enkelte

Hva mener du bør endres for at prøven bedre skal måle det den skal måle (i hovedsak læringsutbyttet når det gjelder ferdigheter i trinn 2 og 3)? Vennligst skriv her

ganger virker det som en tilbakemelding fra sensor til elev er i enkleste laget. Eleven sitter igjen og forstår ikke hva sensor snakket om. Kjenne seg igjen i situasjonen.

Nr 1 Større fokus på teoriprøven.

Oppgaver underveis hvor elevene må fremvise evne til refleksjon og egenvurdering.

Prøven ble jo endret fra forrige model til å måle helheten i kjøringen bedre. Har inntrykk av at dette ikke blir gjort nok, og at enkelt trafikale situasjoner er for bestemmende for utfallet

Prøven bør dokumenteres på video.

Risikovurderinger, informasjonsinnhenting.

Samme som 413 prat før førerprøven begynner

Savner helhetsvurdering på enkelte sensorer

Sensor bør jobbe periode vis som trafikklærer

Sensor må jobbe mer formative i sine avgjørelser

Sensor sitter i baksete og lærer foran og kommuniserer med eleven på vanlig måte. Da blir eksamen også på lik linje som i skoleverket som de er vant med.

Sensor skal være kjent for kandidaten etter at prøven er bestilt. Prøven starter med 30 min. planleggingstid hvor kjøreruta deles ut ved oppstart. Kandidaten kan bruke google maps for å planlegge ruta.

Sensorene bør forstå bedre elevens handling og ikke bare fakta. Psykologi prøve som i dag er ikke kvallitets prøve

Sensorene er ikke enige seg i mellom. Dette er de på oppfriskings kursene sine men når de kommer tilbake med ny 2 års godkjenning så gjør de som før. (Gjelder ikke alle) Lever for mye i egen verden og dette fører til at vi må undervise elever til førerprøverettet undervisning og enda verre; sensorrettet undervisning.

Snakke med elevene om deres valg. Refleksjon

Syns det fungerer bra idag.

Tilrettelegges bedre i forhold til språkvansker

Trafikklærer burde ha innspill. Førerprøven burde være lenger. Ved tvil burde sensor ikke gi bestått.

Trafikklærer er fagfolkene som bør gjennomføre fp.

Trinn 2 er tekniske ferdigheter som er lett å måle. Trinn 3 bør være i dialog med eleven der eleven kommenterer sin oppfattelse av situasjoner i forkant og kan redegjøre i etterkant.

Tror ikke nåværende prøveform kan få ut det beste og det viktigste i eleven.

Trygghet

Ved en ansettelse av Profesjonelle vil det autoatisk bli en bedre førerprøver. Førerprøven skal kjøres fullt ut dersom kandidaten ikke er trafikklæringsfarlig. Dette for at kaffekoppen ikke skal friste for mye.

Vegvesenet må slutte å kurse seg selv og hente kunnskap der den er. Likhet og gjensidig forståelse mellom lærere og sensorer. Det eksisterer samarbeidsmøter men burde ikke kalles det, for det er kun ovenfra og ned, og veldig frustrerende da det er tydelig at både forståelse for menneskene og bilkjøring er størst hos lærerne.

Vet ikke men flytte fokus fra prøve til det virkelige liv

Vi som lærere skulle fått vært med og tatt en beslutning sammen med sensor

Hvilke kompetansemål burde vektlegges annerledes, og hvordan? Vennligst skriv her

At eleven er løsningsorientert, og ser seg for før de flytter seg. Om man er innom et kollektivfelt, ser seg for og går ut igjen uten fare bør ikke belønnes med stryk. Alle med førerkort som kjører på fremmed sted vet at det kan bli litt mer rotete kjøring enn om man er kjent. Det bør vektlegges. Det er ikke lett å være førerkortkandidat med nerver, kjøre som om man er lommekjent der man kjører, i et miljø med til dels inkonsekvent /mangelfull skilting/merking , blant andre trafikanter som ikke plasserer seg, ikke bruker blinklys eller overholder vikeplikt mmm.

At eleven skal ferdes sikkert

at elevene kanskje skal få begrunne sine valg

Av noen sensorer kreves det et tempo og en effektivitet av kandidater som noen av de ikke føler seg komfortable med overhode. Og ikke kommer til å være i nærheten av før om kanskje et år eller to.

Avhengig av sensor, så har de ofte ulik risikooppfattelse. Det kan slå ut slik at en elev består eller stryker fordi sensor er rolig og teygg eller enstelig. Engstelig sensor innvirker ofte mye på elevens gjennomføring.

Hvilke kompetansemål burde vektlegges annerledes, og hvordan? Vennligst skriv her

bedre helhetsvurdering

Burde være utdannet trafikklærer og ha kompetanse fra undervisning i minst 2 år

De snakker ofte om helhet, men møter ofte at det er konkrete ting som ødelegger, selv om resten har gått veldig bra. Dessuten skaper det usikkerhet og dårlig stemning med «sur stemning» hos enkelte sensorer og kontormedarbeidere. Eleven får en bedre start om sensor er ydmyk og flink til å holde en rolig og åpen stemning.

Egne holdninger til fart blandt unge gutter.

Elevens begrunnelse for handling, risikoforståelse, evne til å se etter sikker løsning

elevens selvinsikt etter ent prøve må tilbake og ha betydning for resultatet

Elevens trafikale ferdighet i forhold til transportbehov.

Feks systematisk innhenting av informasjon.....eks2velge fart og gir som passer kandidaten i forhold til situasjonen

For mye tilfeldigheter for å kunne måle elevens nivå under en førerprøve.

Forståelse for trafikk og helhet

Handlingsvalg

Hele trinn 2 og 3. Samkjøring med lærere

Helhet sikkerhet bør settes høyest, mindre syning.

Helhetlig trafikkforståelse og realistisk risikovurdering. Sensor må godta at elever som kjører mye privat (noe som er ønskelig) har en litt annen kjøre-strategi enn de som bare kjører på kjøreskole..

Holdninger og samhandling - eleven må begrunne sine valg, enten underveis eller i etterkant

hvordan man oppfatter trafikale situasjoner, vurderingen av situasjonen som er oppfattet.

I de store byene blir kompetansemålene bra vektlagt, men som tidligere nevnt er det vanskelig på de små førerprøvestedene. Sensorene er dessverre ulike i sin bedømmelse og trenger samkjøring i sin vurdering av hva som er god kjøreferdighet.

Igjen er det ofte tilfeldigheter som rår. Sensor er ikke alltid flink til å se helheter og henger seg opp i detaljer/enkelt hendelser for mye.

Informasjonsinnhenting i stedet for teknisk kompetanse.

ingen endring

Innsyn i kandidatens valg i kjøreprosessen

Jeg mener kompetansemålene er bra og gir ett bra verktøy for å få eleven på nivå. Feilen er førerprøvesystemet som ikke følger med i tiden

Kjøreprosess og se-teknikk

Kompetansemål som eksempelsvis "selvinnstikt", "risikoforståelse" og generelle handlingstendenser er jo vanskelig for en sensor å avdekke iløpet av en 50 minutters kjøretur. Vi føler at det er trafikklærerne som har best grunnlag for å avdekke dette, og når det kommer til trafikkulykker har det vel vist seg at det er slike ting som er utslagsgivende - snarere enn økonomisk og miljøvennlig kjøring eller trafikkavvikling.. Har forståelse for at sensor må gjøre en generell helhetsvurdering men grunnlaget for denne er for dårlig.

kompetansemålene er bra som de er, men blir behandlet forskjellig sensorene imellom, og det er kanskje menneskelig at det blir slik

Kompetansemålene er i og for seg greie nok, men prøveformen er nok avlegs.

Meir kjøring i område med 80 på svingete veg Der ulykkene er

Mer fokus på elevens evne til å ta selvstendige avgjørelser. F.eks «ta til venstre, men elev har mulighet til å ta til høyre og vende dersom krysset er vurdert risikofyllt.

Måten de tenker risiko, (påregnelige farer)

Ofte kan det kommunikasjon mellom kandidat og sensor som er avgjørende. Endten språk eller måte og kommunisere på. Her mener jeg sosial kompetanse og er nøkkelen til suksess. Ved engelsk prøve MÅ sensor møte kandidaten å snakke engelsk feks.

Om bare eleven får mulighet til å slappe av, kan ha store utslag på førerprøve. Her mener jeg noen sensorer kan ha en jobb å gjøre når de møter kandidaten. Her føler jeg det er store sprik på noen. Har man en dårlig dag, så la for guds skyld ikkedet gå ut over elev.. Dette tenker jeg som lærer også på hver gang jeg får ny elev inn i bilen som er nervøs. Da må en snakke til ro først.

Planlegging inn mot situasjonar/ kryss/ områder som eleven ikkje har terpa til minste detalj frå før. Då vil ein sjå om eleven har lært å ta slike vurderingar og val av desse sjølv.

Relevant risikovurdering.

Hvilke kompetansemål burde vektlegges annerledes, og hvordan? Vennligst skriv her

Samhandling

Samhandling og effektivitet

Sammenhengende kjøring og flyt i trafikken.

Se mer helhet av kjøringen. Legge mer vekt på risiko

Selvinnsikt - burde være mere samtale

Selvinnsikt. Noen elever er mer innadvendte og forsiktig enn andre samt andre faktorer som kan spille inn, dette bør derfor vurderes deretter og ikke slå alle under en kam.

Selvstendighets grad, vurderings evne i forhold til risiko, flyt og samhandling.

Sensorene har veldig forskjellig syn på mye om bilkjøring. Feks riktig fart, plassering, økonomisk kjøring og flyt.

Sensorene må begynne å smile og oppføre seg folkelig slik at elevene blir mindre nervøs.

Sensorer burde ha lang og bred erfaring i klasser de kjører som lærer først

Sikker samhandling

Sikkerhetskontroll burde være annerledes, mer oppdatert.

Som nevnt tidligere kommer ikke holdninger og evnen til å reflektere over egne eller andre godt nok fram i førerprøven. En del til med dette teoretisk kan være en mulighet. Altså bestått teori 1, bestått førerprøve og bestått teori 2 for å få førerkort. Alternativt kan førerkortet komme etter førerprøven, men man må ta teori 2 på et angitt senere tidspunkt for å beholde det. Ikke ulikt fase 2, men med en teoretisk oppfølging.

Sosial kompetanse, se eleven ikke bare førerprøve.

Syntes det er greit slik dagens mål vektlegges.....

Teknisk Liten vektlegging. Plassering,tegngivning,fartstilpassing,trafikkforståelse,vikepliktforståelse må legges større vekt på. Respekt for andre og andres begrensninger samt det å være defensiv er viktig.

Trafikal forståelse

Trafikkforståelse generelt

Trygghet.

Vurderes mer ut fra farlig i trafikken.

Økonomisk og miljøvennlig

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no