

## Høringsutgave



# Pilotprosjektet delt praktisk prøve klasse A1/A2/A

Rapport



## Innhold

Bakgrunn for prosjektet .....	2
Gjennomføring .....	3
Spørreundersøkelse .....	3
Oppsummering.....	4
Sensors tilbakemelding: .....	4
Ferdighetsnivå .....	4
Vurdering/ evaluering .....	4
Sikkerhet.....	5
Praktiske konsekvenser .....	5
Trafikkskolenes tilbakemeldinger: .....	6
Bestilling og logistikk .....	6
Ferdighetsnivå .....	6
Elevenes trygghet i prøvesituasjonen .....	6
Opplæring over tid .....	7
Anbefaling/ vurdering .....	7
Spørsmål med svar og kommentarer fra sensorene.....	8
Spørsmål med svar og kommentarer fra trafikkskolene.....	17

## Bakgrunn for prosjektet

Som en del av å utvikle førerprøven gjennomfører Vegdirektoratet noen pilotprosjekter for å utprøve alternative løsninger. Denne rapporten omhandler et pilotprosjekt på alternativ måte å gjennomføre praktisk førerprøve på motorsykkel, gjennomført i sesongene 2011 og 2012.

Etter gjeldene retningslinjer, gjennomføres praktisk prøve på motorsykkel i tre deler, men sammenhengende i en prøve på 65 min. Prøven er delt i sikkerhetskontroll og daglig kontroll, manøverferdighet og kjøring i trafikk. Alle delene gjennomføres i rekkefølge og kandidaten får resultatet meddelt rett etter gjennomføringen.

Hensikten med pilotprosjektet var å prøve ut en ny modell for gjennomføring av praktisk prøve kl. A/A1 og ved evaluering av prosjektet, gi en anbefaling til fremtidig modell.

Den praktiske prøven ble delt, slik at ferdighetsprøven på avsperrert område ble gjennomført som en selvstendig prøve. Det gjør ferdighetsprøven tidsmessig uavhengig av prøven i trafikk. Det innebærer at kandidaten kan gjennomføre ferdighetsprøven tidligere i opplæringsforløpet og sesongen, for deretter å fullføre opplæringen og gjennomføre avsluttende trafikal prøve senere. Sikkerhetskontroll og daglig kontroll av motorsykkelen ble også delt, slik at sikkerhetskontroll ble gjennomført sammen med ferdighetsprøven og daglig kontroll ble gjennomført før kjøring i trafikk.

Bakgrunnen for å gjøre ferdighetsprøven på motorsykkel tidsmessig uavhengig av prøven i trafikk, er erkjennelsen av at de tekniske kjøreferdighetene er av stor betydning for å kunne gjennomføre kloke strategiske valg for sikker kjøring i trafikk. Delt prøve vil kunne bidra til å støtte en progresjon i opplæringen hvor ferdighetene er tilstrekkelig innlært og sikre at eleven har rett kompetanse før opplæring i trafikk og de obligatoriske sikkerhetskursene gjennomføres.

Da ferdighetsprøven blir tidsmessig uavhengig av den trafikale prøven, vil det åpne for at kjøregården til ferdighetsprøven ikke behøver å ha lokasjon i tilknytting til en trafikkstasjon. Det gir Regionene muligheter til å finne gode områder til kjøregårder, som vil kunne ha lavere kostnader, bedre egnethet og lokalisering enn ved å utvikle og vedlikeholde kjøregårder i tilknytting til trafikkstasjonene. Gjennomføring av trafikal prøve vil kunne startes fra trafikkstasjonen, eller annen lokasjon med mulighet for merkantile tjenester, siden den delen av prøven er mindre plasskrevende. Det har i lengre tid vært en utfordring for trafikkstasjonene å ha en kjøregård i tilknytting til trafikkstasjonen. Det er et ønske fra flere områder, f.eks. Trondheim, Tromsø og andre om å kunne tilby delt praktisk prøve, for å kunne benytte andre arealer til sikre og gode kjøregårder.

## Gjennomføring

For å få mer kunnskap om virkningen ved deling av den praktiske førerprøven i klasse A/A1, ble det gjennomført to prøveprosjekt. Det var i område Nord-Trøndelag og område Follo-Østfold, ansatte medarbeidere, som også var ressurspersoner i Vegdirektoratet sin arbeidsgruppe for utvikling av opplæring og førerprøve på motorsykkel. Disse områdene ble derfor valgt til gjennomføring av prøveprosjektene, noe som gjorde oppfølging av prosjektene bedre og enklere.

Prosjektet har vært styrt og administrert av en prosjektgruppe bestående av

- Odd Gunnar Sveli – Region midt
- Per Cato Hamang – Region øst
- Gunnar Rydland – Region øst
- Karsten Nikolaisen - Vegdirektoratet
- Lars-Inge Haslie – Vegdirektoratet

Per Cato Hamang var ansvarlig for gjennomføring av prosjektet på Mysen/ Hafslund. Odd Gunnar Sveli var ansvarlig for gjennomføring av prosjektet ved Stjørdal trafikkstasjon. Resten av arbeidsgruppen har bistått med formelle avklaringer, møter med sensorer og trafikkskoler, spørreundersøkelse og skriving av rapporten.

Ved å benytte de utvalgte trafikkstasjonene fikk vi en liten trafikkstasjon, Stjørdal, med ca. 100 praktiske prøver i året. Stjørdal trafikkstasjon, har hatt utfordringer med å etablere en kjøregård med god kvalitet og sikkerhet, og har derfor gjennomført ferdighetsprøvene ved Lånke motorsenter som ligger ca. 10 km. fra trafikkstasjonen. Det ga en god kjøregård som tilfredsstillt kravene til god sikkerhet.

Hafslund og Mysen gjennomfører ca. 450 prøver i året. Ved Mysen trafikkstasjon ble det bare gjennomført trafikale prøver, noe området egner seg veldig godt til, mens ferdighetsprøven ble gjennomført ved Hafslund trafikkstasjon. Avstanden mellom Hafslund og Mysen er 4.5 mil. Det førte til at kandidatene fra Mysen ble påført ekstra reising i forbindelse med gjennomføring av ferdighetsprøven.

## Spørreundersøkelse

Erfaringene fra pilotprosjektet ble innhentet gjennom en spørreundersøkelse som ble sendt til sensorer og trafikkskolene som var involvert i prosjektet. Målet med spørreundersøkelsen var å få deltagerens subjektive erfaring med delt prøve. Kandidatene er ikke med i spørreundersøkelsen, da de fleste kandidatene ikke har hatt praktisk prøve på motorsykkel tidligere, og har derfor ikke noe sammenligningsgrunnlag til å besvare spørsmålene vi ønsket svar på.

I tillegg til å stille spørsmål om kandidatenes kvalitet, har vi stilt spørsmål om effekten av være to sensorer ved ferdighetsdelen. Det var ikke en del av prosjektet, men ble på eget initiativ gjort ved mange av ferdighetsprøvene på Hafslund trafikkstasjon.

Det var også sentralt for oss å få en tilbakemelding på hvordan det opplevdes å kjøre trafikal prøve med kandidater som man ikke selv hadde evaluert ved ferdighetsprøven.

Spørreundersøkelsen er gjengitt med kommentarer sist i dette dokumentet. Materialet består av svar fra 10 sensorer og 14 trafikkskoler. Selv om dette er et lite antall, gir det likevel en indikasjon på hvilken effekt som det kan forventes å få ved å innføre delt praktisk prøve for klasse A1/A2/A for alle førerkort kandidatene.

## Oppsummering

Det er i hovedsak positive tilbakemeldinger fra sensorer og trafikkskoler, som kommer frem i svarene fra spørreundersøkelsen. Det er på noen spørsmål gitt tilbakemelding om at delingen ikke har ført til endringer, eller nivået har sunket. Imidlertid er det overvekt av de som mener det har gitt positive endringer.

### Sensors tilbakemelding:

#### Ferdighetsnivå

På spørsmål om nivået på ferdighetene i ferdighetsprøven, opplever 30 % at nivået på ferdighetene i manøverdelen var bedre på kandidatene tidligere. 60 % opplever en bedring, mens 10 % ikke opplevde endring.

Det er positivt at 60 % opplever en bedring, men at 30 % opplever at nivået var bedre før må følges opp ved en innføring av delt prøve. Det er i pilotprosjektet ikke gebyr for ferdighetsprøven. Gebyret tas inn ved den trafikale prøven. Det gjør at det ikke har noen negativ økonomisk effekt å bli underkjent på ferdighetsprøven. Det kan ha ført til at enkelte elever velger å ta prøven for tidlig, og bidra til at det oppleves at nivået har sunket. Ved en innføring av delt prøve vil ferdighetsprøven også bli gebyrbelagt. Vi mener det vil bidra til en enda bedre forberedelse av kandidatene til manøverdelen, og øke andelen sensorer som opplever at nivået heves.

En del av intensjonen med deling av prøven, er at en tidligere og bedre forberedelse til den kjøretekniske ferdighetsprøven, vil gi seg utslag i bedre trafikal opplæring og kompetanse til den trafikale prøven.

Sensorenes opplevelse av det trafikale nivået, viser at 40 % mener nivået er bedret på den trafikale kompetansen til kandidaten. 40 % mener nivået er uendret, og 20 % mener nivået var bedre før. Det er færre som mener nivået er hevet, og flere som mener det er uendret, enn på tidligere spørsmål hvor kjøreteknisk ferdighet har vært fokus. Det er uansett lite som tyder på at delt prøve fører til dårligere nivå på den trafikale prøven, så vi mener dette også taler for at delt praktisk prøve i hovedsak har positive effekter.

9 av 10 mener at kandidatens forbedrede nivå bidrar til økt sikkerhet under prøven. Det gir et bilde av hvor viktig det er å jobbe for økt kvalitet på prøven for å heve nivået på kandidatene.

#### Vurdering/ evaluering

Det er viktig at en eventuell endring i prøveform ivaretar kvaliteten på evalueringen. 7 av 10 opplever at deres evaluering som helhet har blitt bedre. Det kan se ut som en delt prøve vil styrke validiteten på den praktiske prøven.

Med hensyn til en helhetsvurdering av førerprøven er vår oppfatning at ferdighetsdelen på en praktisk prøve klasse A1/A2/A kan evalueres selvstendig, og at helhetsvurderingen av kjøreteknisk kompetanse i kombinasjon med trafikal kompetanse ivaretas i den trafikale delen av førerprøven.

Ved delt praktisk prøve på MC, vil det skje at det ikke alltid er samme sensor som gjennomfører den trafikale prøven og ferdighetsprøven. Ved ordinær førerprøve, så er det alltid samme sensor på begge prøver. Det har tradisjonelt vært slik at sensor gjennom evalueringen av ferdighetsdelen, da har innstilt seg på hva som kan forventes på den trafikale delen av prøven.

Det var derfor et viktig å finne ut hvordan sensor opplevde det, når de ikke gjennomførte ferdighetsprøven selv. Det er derfor positivt at de langt fleste, 9 av 10, ikke opplevde at det førte til endringer i forhold til egen trygghet i prøvesituasjonen.

Ved en innføring av delt praktisk prøve, må det legges til rette for tiltak som sikrer fortsatt trygghet for sensor i prøvesituasjonen. Det aktuelle tiltaket er å starte sesongen med to sensorer ved ferdighetsprøven for å sikre trygghet for hverandres evalueringer og nivået som godkjennes. Det vil kunne bidra til å sikre trygghet for sensor når trafikal prøve kjøres med «ukjent» kandidat.

Tilbakemeldingene på det å være to stykker ved evaluering av ferdighetsprøven, er at det har vært utviklende og gitt positive effekter til riktigere vurderinger. Kandidater og trafikklærere opplever større likhet i sensors vurderinger. Dette er viktige signaler til hvilke aktiviteter det bør legges opp til ved innføringen av en delt prøve, og det bør tas med i kvalitetssikringen av sensors arbeid.

### **Sikkerhet**

Det er også i dagens form for gjennomføring adgang til å avbryte prøven etter ferdighetsprøven hvis ferdighetene ikke er tilfredsstillende og det synes farlig å gjennomføre den trafikale delen av førerprøven. De negative konsekvensene av dette er at det ved en underkjent ferdighetsprøve for kandidaten, vil oppleves som om man ikke fikk mulighet til å rette opp et dårlig inntrykk fra ferdighetsprøven gjennom å vise gode ferdigheter i trafikken. En underkjent ferdighetsprøve skaper lett svært negative reaksjoner. Ved en mer selvstendig ferdighetsprøve er det ikke forventning til at kandidaten skal gjennomføre den trafikale delen, og vil bidra til å rendyrke ferdighetsprøven og dempe negative reaksjoner.

Det kan se ut som prøvedelingen gir kandidaten en større trygghet, da fokuset er på ferdighetsdelen ved første prøve, og minsker stress med vekslings i prøveform. Det innebærer også at sensor og elev slipper å kle av og på kjøreutstyr ved sikkerhetskontroll, daglig kontroll og i mellom ferdighetsprøve og kjøring i trafikk. Det vil også kunne føre til mindre press på sensor til å godkjenne ferdighetsprøver som utføres mangelfullt i forhold til kriteriene, og la tvilen komme kandidaten til gode for å gjennomføre trafikal del. Det er av stor betydning for sikkerheten under den trafikale delen av førerprøven, at de tekniske ferdighetene er tilfredsstillende og at oppmerksomheten kan rettes mot de trafikale oppgavene.

### **Praktiske konsekvenser**

Ved en deling av prøven er det sannsynlig at regionene etablerer kjøregårder av god kvalitet, på steder som kan dekke flere trafikkstasjoners behov for kjøregård. Ved en slik utvikling vil kostnadene ved å opprettholde tjenestetilbudet med praktisk prøve bli vesentlig mindre. Det vil føre til at tilbudet om å gjennomføre en trafikal prøve på motorsykkel vil kunne opprettholdes flere steder og eventuelt utvides. Det regnes ca. 80 000 kr. i vedlikeholdskostnader for en kjøregård.

Det er fra trafikkskolene kommentert tydelig om de negative konsekvensene som følger av at kandidaten må møte opp to ganger. Det har en kostnadsside og en logistisk utfordring. Vi mener at kostnadssiden vil kunne oppveies ved mindre sannsynlighet for underkjent prøve, gjennom bedre forberedelser. Det forventes også en trafiksikkerhetseffekt, som en følge av høyere ferdighetsnivå. Med hensyn til logistikk, kan en deling av prøven gi endringer på prøvesteder som gir kortere reisevei for noen kandidater.



## Trafikkskolenes tilbakemeldinger:

Det er ikke udelt positive tilbakemeldinger fra trafikkskolene, men vi opplever at den faglige argumentasjon for å dele prøven har støtte.

### Bestilling og logistikk

Trafikkskolene har opplevd logistikk og bestilling av prøve som en utfordring i prosjektet. I pilotprosjektet har områdene laget provisoriske løsninger på bestillingen, med egne telefonnummer og bestillingslister på XL ark. Ved innføring av delt prøve, vil bestillingen foregå på samme måte som for andre prøver, og utfordringene vil bli vesentlig mindre.

Hver elev må møte to ganger til prøve, noe som kan være en utfordring med transport til prøven og gi økte kostnader for elevene. I hvilken grad det blir en utfordring avhenger av hvor de ulike prøvesteder er lokalisert. For å møte et behov for effektivisering av Vegvesenet sine tjenester, skal alle tjenester på trafikkstasjonene vurderes. En prioritering kan være å samle de praktiske prøvene på MC til færre trafikkstasjoner. Da ferdighetsprøven blir tidsmessig uavhengig av den trafikale prøven, vil det åpne for at kjøregården til ferdighetsprøven ikke behøver å ha lokasjon i tilknytning til en trafikkstasjon. Ved etablering av nye områder for ferdighetsprøven, kan det ha både positive og negative effekter på reisevegen for elevene. Frigjøring fra trafikkstasjonene vil også åpne muligheten for samarbeidsprosjekter og sambruk av kjøregårdsområder, som kan ha positive effekter i forhold til gjennomføring av opplæringen.

### Ferdighetsnivå

Det faglige grunnlaget for endringen fremkommer ikke som negativt mottatt. Det gis tilbakemelding om at det ikke burde være nødvendig hvis læreplanen blir fulgt. Delingen vil ikke forhindre at læreplanens intensjoner blir fulgt, men støtte og bidra til at det blir gjort. Det er en tilbakemelding som peker på at det kan være en utfordring at eleven ikke er motivert for noe mer teknisk øving etter at ferdighetsprøven er bestått, selv om det kan være behov. Vi har en forventning om at de fleste har tilfredsstillende kjøretekniske ferdighetene etter bestått ferdighetsprøve, og at en spesifikk kjøreteknisk trening ikke vil være et behov.

De mest positive tilbakemeldingene er:

- Det er en overvekt av trafikklærere, 12 av 14, som opplever at det er lettere å motivere eleven til å øve nok på den grunnleggende kjøreteknikken
- 9 av 14 mener at elevene er bedre forberedt til prøvene
- 8 av 14 mener nivået på kjøreteknikk før den praktiske prøven i trafikk ble bedre med delt prøve.

Det er bare 3 av 13 som mener at elevene fikk et bedre trafikalt nivå før prøven i trafikk enn tidligere, og det er bare 2 av 6 som mener at den trafikale opplæringen har blitt tryggere.

Virkningene på ferdighetsnivå er i hovedsak i positiv retning, noe vi mener er en støtte for at det er faglig rett å innføre delt praktisk prøve på MC.

### Elevenes trygghet i prøvesituasjonen

Det er også gitt tilbakemelding på at elevene føler seg tryggere ved gjennomføring av prøvene, 6 av 9 som svarte mente de var tryggere. Det er i kommentarfeltet gitt tilbakemelding på at presset om å bestå prøven er likt som tidligere, men at det er avhengig av hvor godt forberedt eleven er og ikke om førerprøven består av to delprøver.

Hvis en riktig tilrettelegging ved delt prøve bidrar til at elevene opplever større trygghet, vil det gi en mer riktig evaluering av elevens/ kandidatens kompetanse.

## Opplæring over tid

Det er ønskelig at opplæring skal skje over noe tid, da det er kjent at god læring er avhengig av modning. På motorsykkel er det en klar begrensning på sesongen, som gjør at det er press på å få gjennomført opplæring og prøve på kort tid. Ved deling av prøve har tiden i mellom ferdighetsprøven og den trafikale prøven for kandidatene vært 3 – 6 uker for 10 av 14 trafikkskoler. Det anser vi som et godt resultat, med tanke på det press som eksisterer for å bli raskt ferdig.

Resultatene av spørreundersøkelsen, viser at delt praktisk prøve gir mer fokus på kjøreteknisk trening, bedre ferdigheter og tryggere elever.

## Anbefaling/ vurdering

Arbeidsgruppen sin vurdering er at den praktiske førerprøven for motorsykkel bør deles i to, med en ferdighetsprøve som skal være bestått før trafikal prøve kan gjennomføres.

Positive effekter av å dele den praktiske prøven for motorsykkel:

- Sikker progresjon og økt kvalitet på føreropplæringen for motorsykkel
- Sikre kvaliteten på evaluering av den praktiske førerprøven
- Bedre kvalitet og trygghet i prøvesituasjonen for kandidatene på motorsykkel
- Økt trafiksikkerhet på motorsykkel
- Mindre stressende og bedre arbeidshverdag for sensorene
- Sparte kostnader ved at ikke hver eneste trafikkstasjon må opprettholde kjøregård på prøvestedet

Forutsetninger for å innføre delt prøve:

- Endringer i Trafikkopplæringsforskriften for å ha en tydelig hjemmel for å dele praktisk prøve på motorsykkel
- Programstøtte i Autosys for bestilling av 2 prøver på motorsykkel

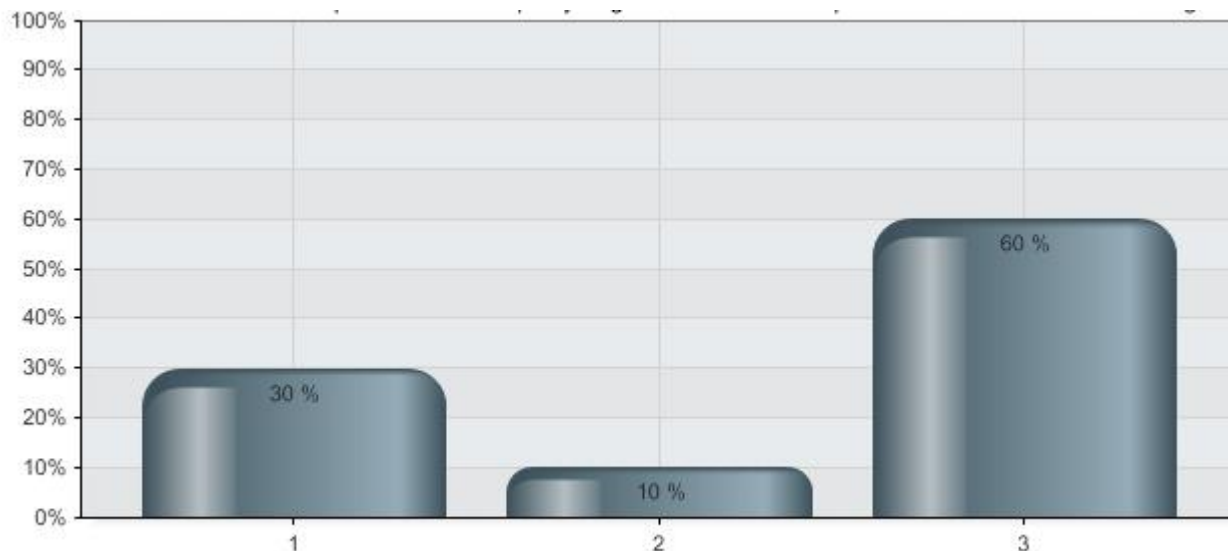
### HMS

Ved innføring av delt prøve må det gjennomføres risikovurdering av sensors arbeid. Det må gjennomføres en sentral risikovurdering for å tilrettelegge retningslinjene på en best mulig måte for sikker gjennomføring. Det må i tillegg gjøres risikovurdering på de lokale trafikkstasjonene for å ivareta sikkerheten ved lokale forhold.



## Spørsmål med svar og kommentarer fra sensorene

### 1. Hvordan er nivået på kandidatene på kjøregårdsdelen av førerprøven sammenliknet med tidligere?

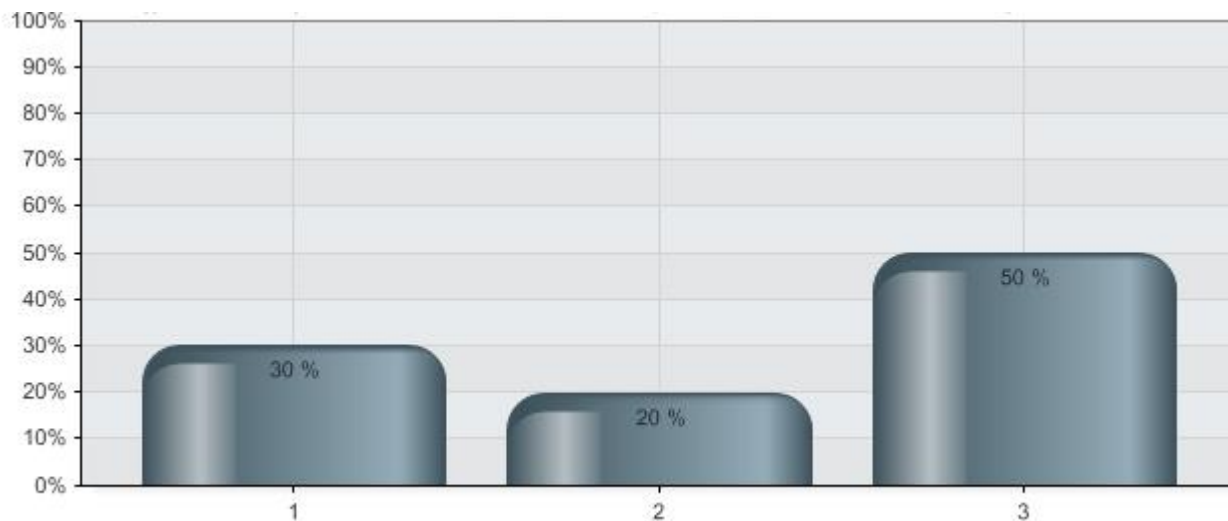


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nivået var bedre før	30,0 %	3
2 Nivået er uendret	10,0 %	1
3 Nivået har steget	60,0 %	6
Total		10

#### 1. Kommentar

- Jeg kan ikke se at det er noe forbedret nivå på teknisk kjøring, og det kan komme av at i dag er det ikke noe krav om at eksamen 1(kjøregård) skal bestås før videre opplæring. det tror jeg gjør at skolene jobber som før, men at eksamen kommer litt tilfeldig etter hva som passer inn. Jeg mener bestemt at det bør stå SKAL bestås før opplæring på trinn 3 starter. Da vil vi kunne få den gevinsten det er å kunne kjøre teknisk riktig før opplæring på trinn 3 starter*

2. Hvordan oppleves kandidatenes kjøretekniske ferdighetsnivå (ikke trafikale nivå) under gjennomføring av den trafikale delen av førerprøven sammenliknet med tidligere?

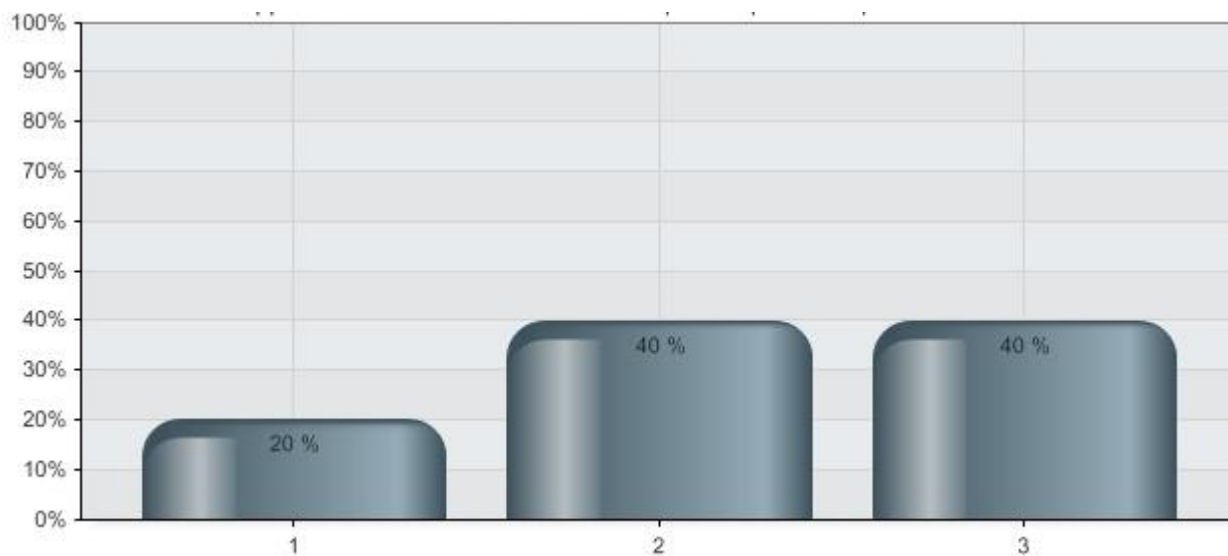


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nivået var bedre før	30,0 %	3
2 Nivået er uendret	20,0 %	2
3 Nivået har steget	50,0 %	5
Total		10

## 2. Kommentar

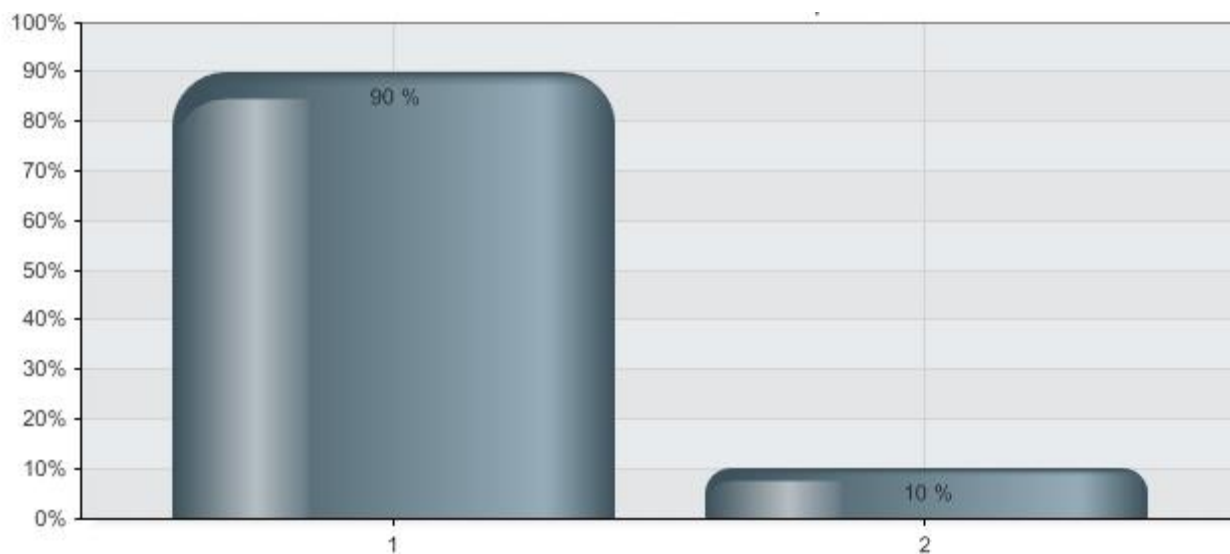
- *Noe usikkert sammenligningsgrunnlag: Påsitt og etterkjøring gir ulike forutsetninger for hva som registreres.*

### 3. Hvordan oppleves kandidatenes trafikale nivå på den praktiske prøven i trafikk?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nivået var bedre før	20,0 %	2
2 Nivået er uendret	40,0 %	4
3 Nivået har steget	40,0 %	4
Total		10

#### 4. Kandidatenes forbedrede nivå bidrar til økt sikkerhet under prøven?

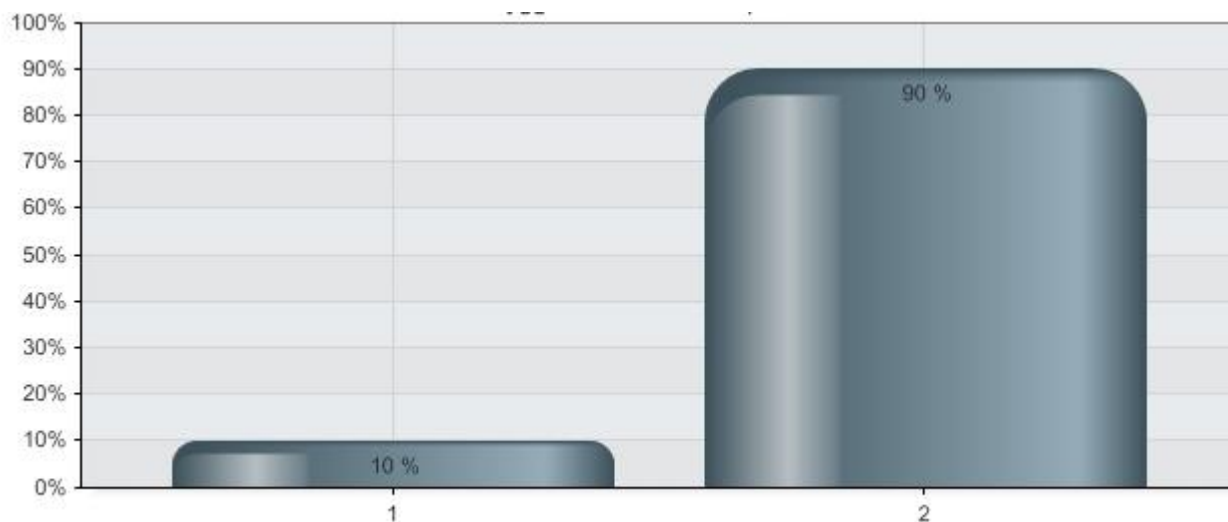


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Helt enig	90,0 %	9
2 Helt uenig	10,0 %	1
Total		10

#### 4. Kommentar

- *Kjøreteknikk er plattformen en fører står på og nivåøkningen gjør at særlig prøvene hvor jeg kjører etter oppleves sikrere.*

5. Har det å kjøre trafikal prøve med kandidat du ikke har evaluert i kjøregården gjort noe med din trygghet under trafikal prøve?

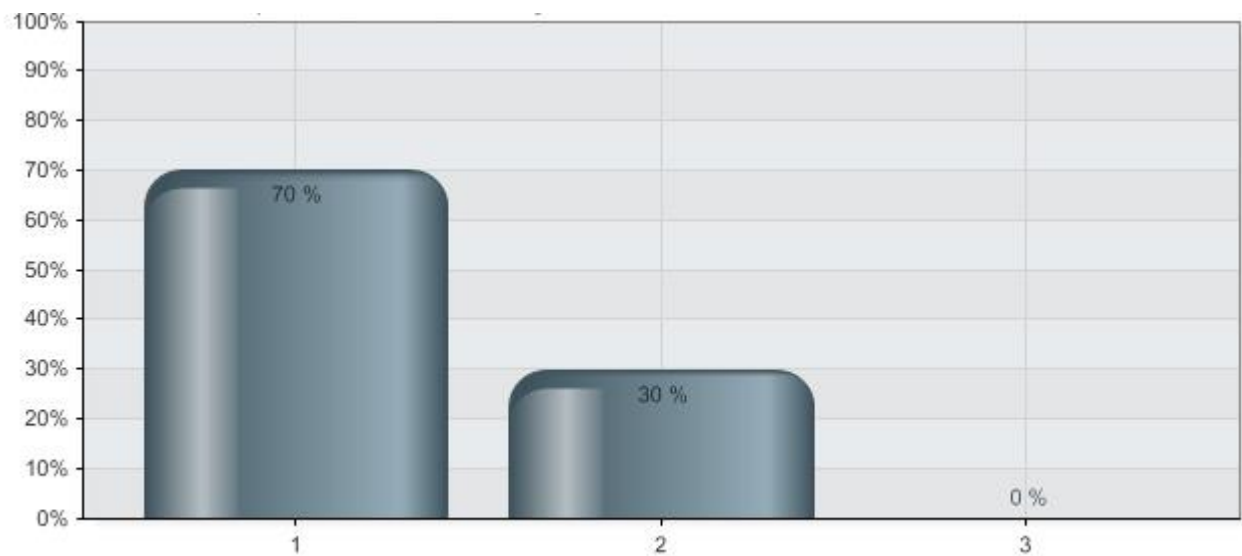


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	10,0 %	1
2 Nei	90,0 %	9
Total		10

#### 5. Kommentar

- *Trodde at jeg kom til å tenke / merke noe ubehag med ikke å ha sett kandidatutførelsen i kjøregård, men det skjedd ikke. Jeg har tvert imot sett nytten av å starte en praktisk prøve uten noe forutinntatte meninger. Jeg har lært å stole på andre sensorer i større grad enn tidligere*
- *I kjøregården har jeg i bakhodet at K senere skal ut og kjøre med min kollega*
- *Er veldig trygg på mine kollegaers vurdering*
- *Økt tillit til mine kollegaers jobb*

## 6. Fører delt prøve til at din evaluering som helhet er bedre?



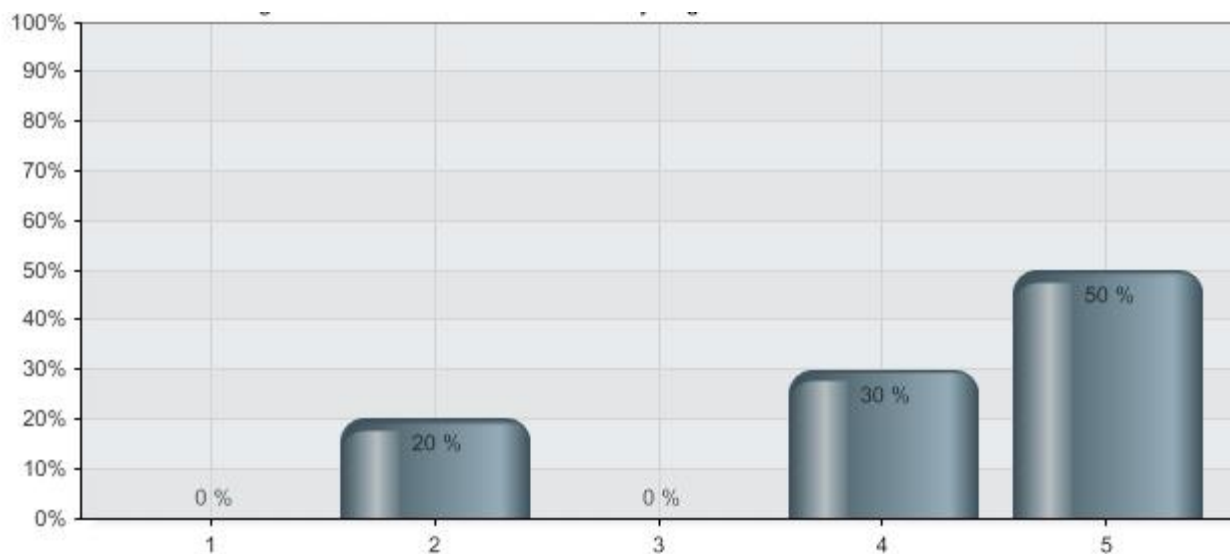
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	70,0 %	7
2 Uendret	30,0 %	3
3 Nei den er dårligere	0,0 %	0
Total		10

### 6. Kommentar

- *Lettere fordi omfanget av prøven er mindre. Kan konsentrere meg bedre på delene som er aktuelle for den dagen.*
- *Det er tid til å gjennomføre og vurdere tekniske ferdigheter, bl. a fordi det er mer ro i situasjonen. I tradisjonell prøvemodell er det et forrykende tempo, kjøregården er bare et mellomspill som må gå raskest mulig unna. På trafikal del vet jeg at K har et minimum av ferdighet.*
- *I kjøregården er det blitt bedre å skille mellom "Tja og nei"*
- *Med generell forbedring av kjøreteknikk har jeg i større grad enn tidligere fått mer tid til fokusere på hovedmålet. Det betyr ikke at jeg har "glemt" kandidatens teknikk, fordi han er "ferdig" med kjøregård.*
- *Kvaliteten på kjøre-teknikken er blitt bedre og mitt fokus kan i større grad prioriteres til kandidatens trafikale tilpassing.*



### 7. I hvor stor grad har dere vært to sensorer i kjøregården?

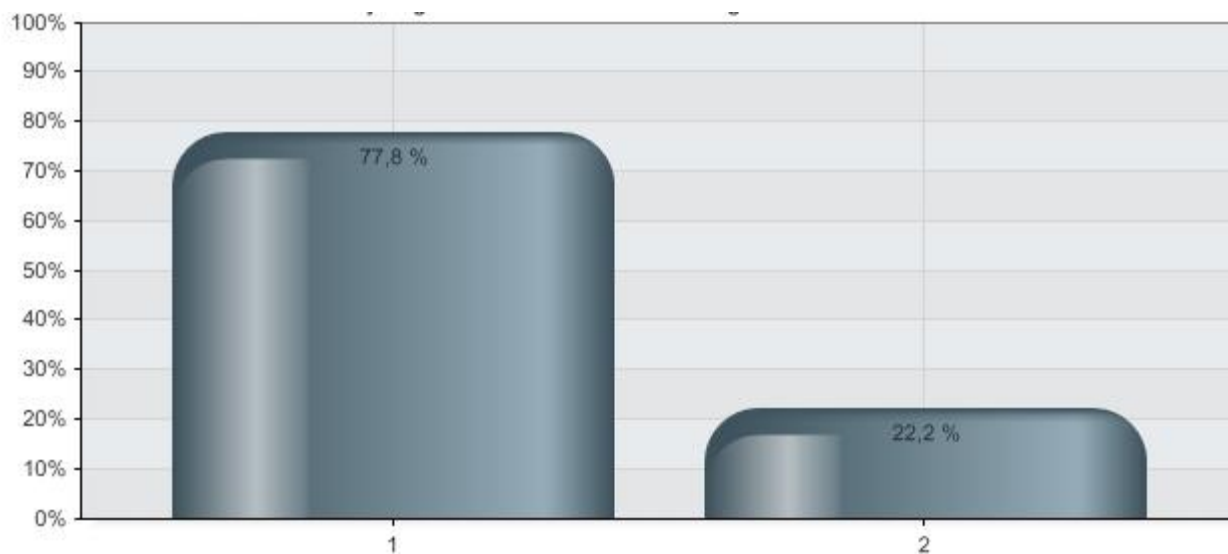


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Aldri	0,0 %	0
2 Noen ganger	20,0 %	2
3 Mye	0,0 %	0
4 Nesten alltid	30,0 %	3
5 Alltid	50,0 %	5
Total		10

### 7. Kommentar

- *Burde vært hver gang i en periode iallfall*
- *Blitt samkjørte, lærerikt, tryggere på vurderingen*

### 8. Har det å være to i kjøregården endret din evaluering?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	77,8 %	7
2 Nei	22,2 %	2
Total		9

### 8. Hvordan har det endret din evaluering?

- *Mere samstemt*
- *Har lært nye ting av den andre sensoren*
- *Første sesong som mc-sensor for min del, og derfor lærte jeg mye da vi var to*
- *Blitt sikrere på hva jeg ser etter, hvilket nivå jeg kan forvente av kandidaten*
- *Vi vektlegger litt ulikt på detaljer i utførelsen, f. eks. forankring mer enn å unngå blokkering av bakbrems, (selv om konklusjonen er lik), og det å være to gir mulighet for å synliggjøre verbalt hva man ser etter*
- *Blitt mer bevisst vektingen av de ulike momentene i den enkelte oppgaven*

### 9. Gi eksempel/eksempler på innspill du har fått fra trafikklærer(e) om prøveformen?

- Lettere å motivere elev for økt teknisk trening
- At de får kjørt de opp på et høyere teknisk nivå siden de må opp til en prøve for å bestå først.
- Siden får de bedre elever i den trafikale delen som ikke behøver å tenke så mye på det tekniske
- lettere å motivere for kjøregårdsøvelser
- Mindre stress i forhold til tidligere, elevene mindre nervøs i og med at kjøregården allerede er bestått, totalt sett lettere å få tildelt praktisk prøve
- Bra for nå øver de mer på teknisk kjøring før de drar ut på den trafikale delen.
- Dette er helt greit. Mer logistikk for trafikkskolen. Dyrere for kunden.
- Jeg har et tyngre argument for å være nøye med teknisk ferdighet tidligere i opplæringa. Tradisjonelt "drar en med" kjøregården gjennom hele opplæringa.
- Trivelig møteplass hvor en møter andre lærere.
- Utsagn som at vi øver dobbelt så mye på kjøreteknikk/kjøregård i år
- Lærer kommentar: Endelig har jeg fått noe si om krav til kjøre-teknikk, særlig overfor pappaer som maser med at sønnen skal bli fort ferdig.
- Lærer kommentar: Jeg føler at jeg har et mer riktig fokus på del 3

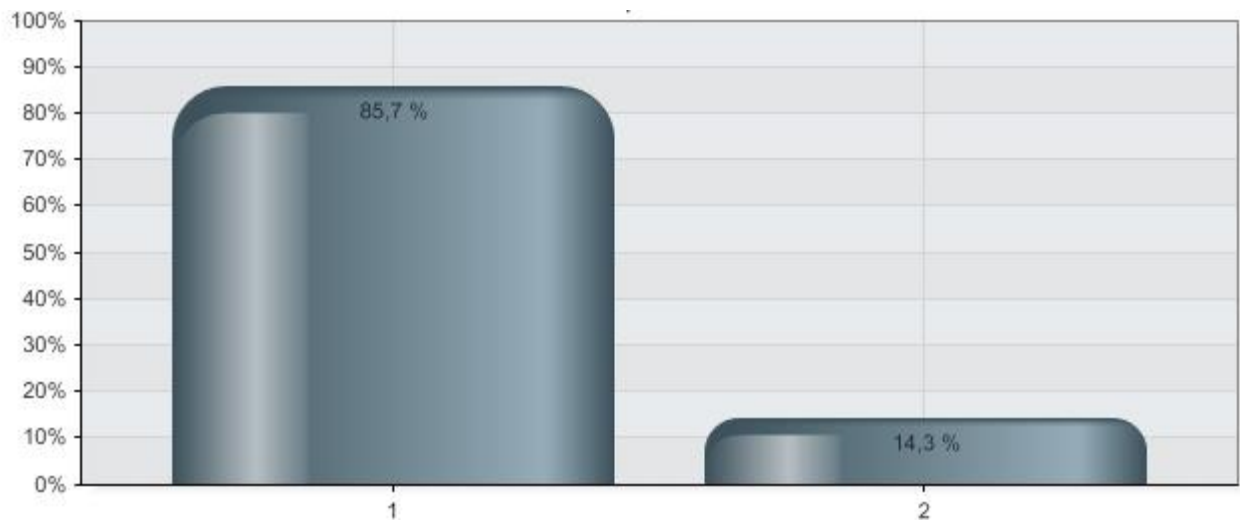
### 10. Gi eksempel/eksempler på innspill du fått har fra kandidater om prøveformen?

- De har møtt oss tidligere
- At de synes det er greit å komme hit for å bevise at de kan kjøre teknisk og at det tar litt "brodden" av den trafikale prøven siden de har vært igjennom det før.
- Mindre nervøs til trafikal del har sett sensorene tidligere
- Mindre nervøs for praktisk prøve siden den "vanskeligste" delen av prøven allerede er bestått
- Godt å få unna ferdighetsprøven i kjøregården først, ettersom det er den delen de gruer seg mest til.
- Deilig å gjøre unna del 1, mindre press. Positivt å møte sensor to ganger (gjenkjennelse).
- K kommer på trafikal del og sier: Fint at jeg skal kjøre med deg, du var med på kjøregårdsdelen også.
- Mindre skummelt nå som jeg har møtt dere i kjøregården.
- Ikke så mye på spill i kjøregården, mindre nerver.
- Jeg har spurt på trafikale prøver om hvordan han/hun synes det er å være her på førerprøve i dag? For meg er det en vanlig måte å nærme meg kandidaten på, og da har jeg lagt merke til at kandidatene ved delt prøve virker mer avslappet og ikke så nervøse som tidligere og i andre klasser. Jeg tror det kommer at han/hun har vært på en «kjøregårdsprøven» og erfart at en sensor er faktisk til å prate med og at sensorer også kan være hyggelige og forståelsesfulle. Samtidig at de gjenkjenner prosedyrene ved prøven

## Spørsmål med svar og kommentarer fra trafikkskolene

De tekniske førerferdighetene er av betydning for trafikksikkerheten for alle kjøretøyklasser, men anses særskilt viktig for kjøretøy på to hjul. Det er derfor lagt vekt på å finne ut om trafikkskolene opplever en positiv endring i progresjon og kvalitet på kandidatene når det gjelder de kjøretekniske ferdighetene. Ved økt kvalitet på de kjøretekniske ferdighetene, kan det forventes en kvalitetsheving på den trafikale ferdigheten.

### 1. Er det lettere å motivere elevene til å øve på den grunnleggende kjøreteknikken med delt praktisk prøve?

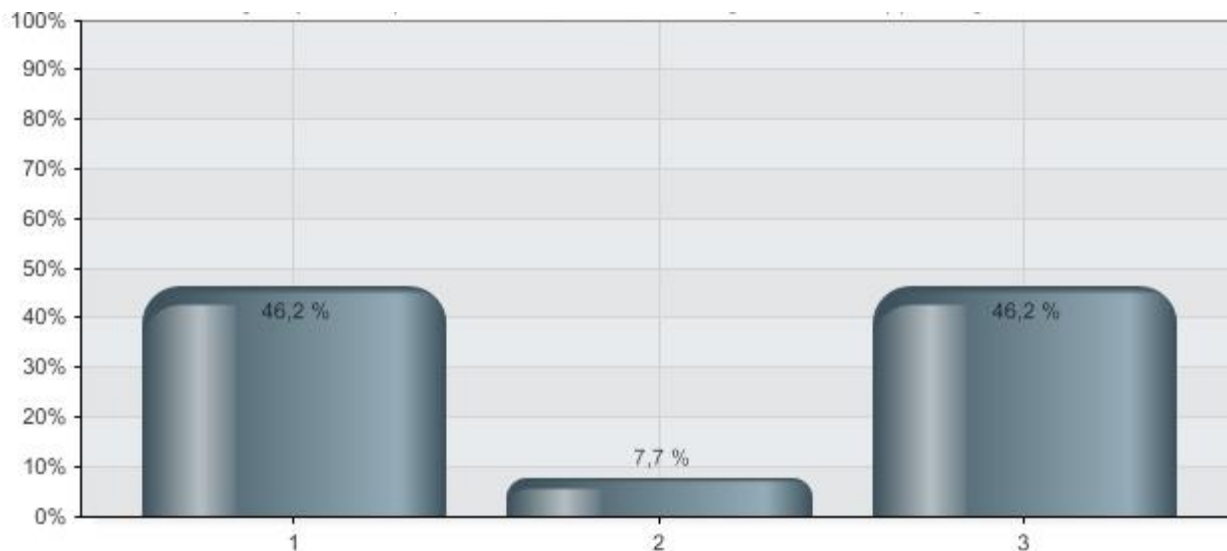


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	85,7 %	12
2 Nei	14,3 %	2
Total		14

### 1. Kommentar

- *Ja, det er klart at det er lettere, i og med at de skal opp i en egen prøve i kjøregård*
- *Er lettere å motivere for tekniske øvelser fordi elevene vet de må bestå en test for å komme videre*
- *Er ikke lett å motivere for videreutvikling av tekniske ferdigheter etter bestått delprøve 1. Selv om noe teknisk bør forbedres, og elevene også har fått beskjed på delprøve 1 at alt ikke er helt bra, vil ikke elevene synes dette er veldig viktig når testen er bestått*
- *Enklere å fokusere og motivere elevene*
- *Ingen forskjell*
- *Både ja og nei egentlig, men det er lettere for elevene å ha fokus på kjøregård og sikkerhetskontroll alene, sammenlignet med dagligkontroll og trafikal del i tillegg. Jeg syntes vi må beholde dette nye opplegget. Det har gitt oss mulighet til et ekstra delmål*

## 2. Har deling av praktisk prøve ført til mer teknisk øving før trafikall opplæring?

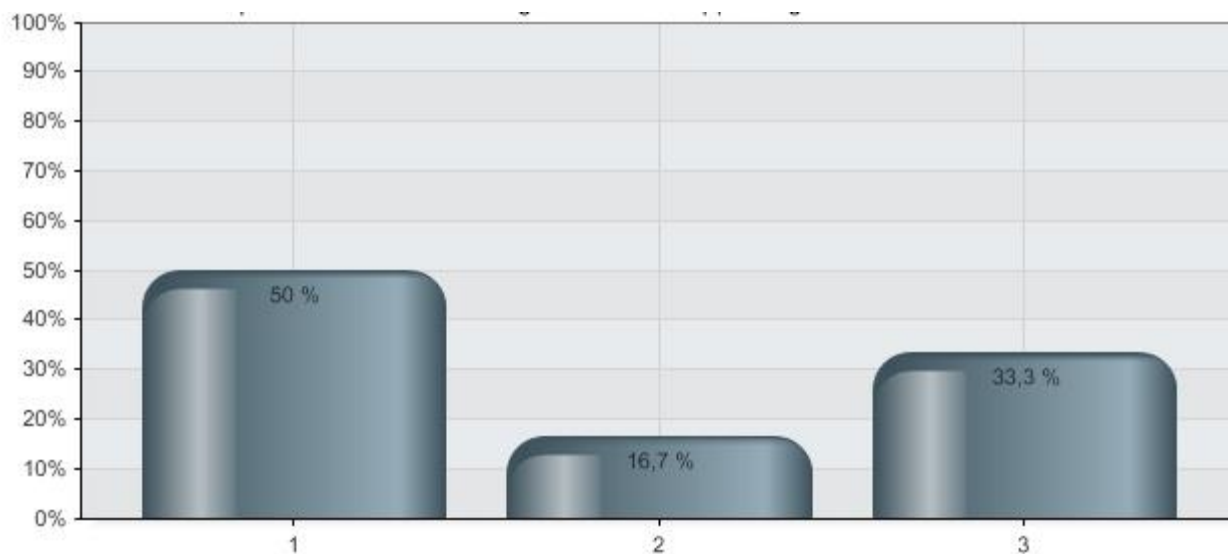


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	46,2 %	6
2 Nei	7,7 %	1
3 Uendret	46,2 %	6
Total		13

### 2. Kommentar

- *Har jobbet mye med teknisk trening i starten tidligere, med fokus på å bruke det i trafikale situasjoner. Teknisk trening i år har vært mye fokusert på å kunne bestå en test, spesielt fra elevens side.*
- *Selve øvingsmønsteret er ikke endret i særlig grad*
- *Ikke for mine elever, vet at de fleste hos meg har mer timer i trinn 2 enn på andre skoler. Opplever at jeg kan svare JA på spørsmålet når jeg ser på bransjen som helhet. Mere overlæring*

### 3. Hvordan påvirker økt teknisk øving den trafikale opplæringen?



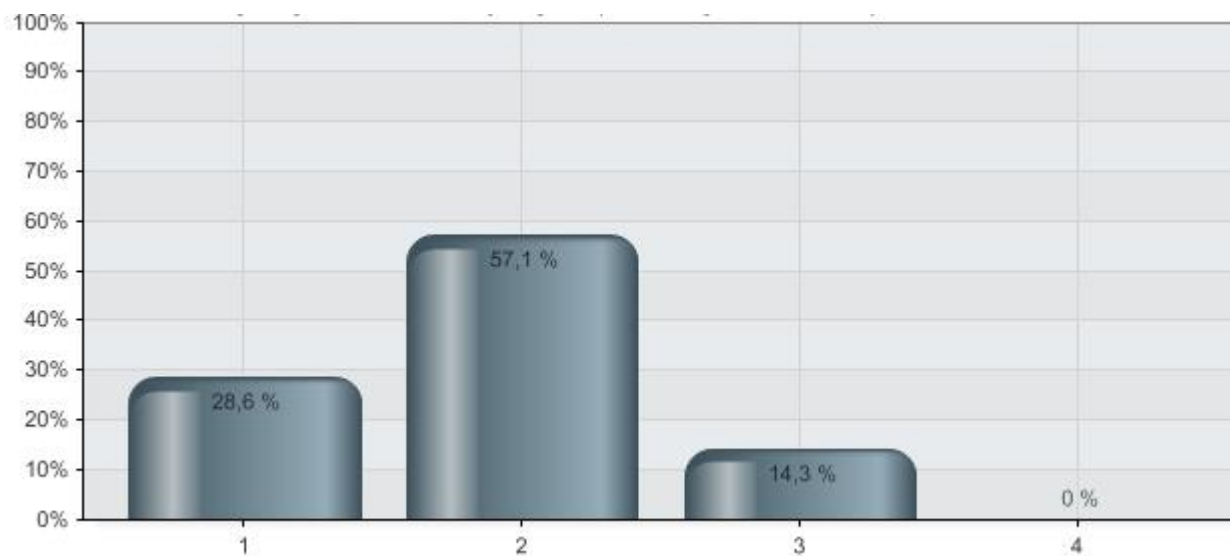
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Det endrer ikke den trafikale opplæringen	50,0 %	3
2 Trafikal opplæring tar kortere tid	16,7 %	1
3 Trafikal opplæring oppleves tryggere	33,3 %	2
Total		6

### 3. Kommentar

- *De har vært teknisk bra tidligere også før vi har begynt med det trafikale*

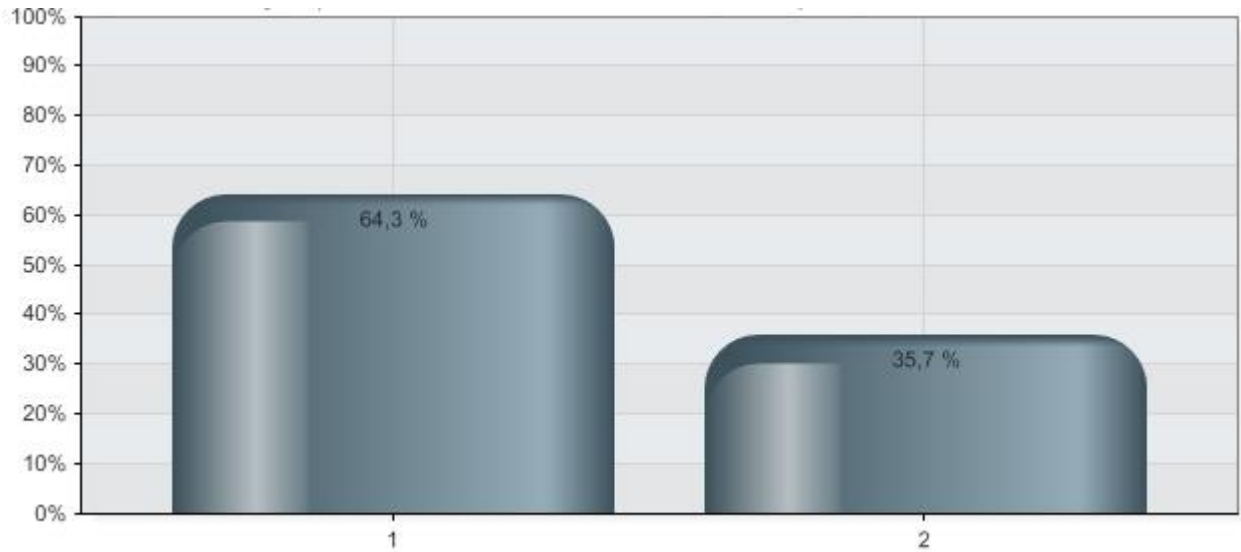


#### 4. Hvor lang tid gikk det mellom kjøregårdsprøven og den trafikale prøven?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ca 1 uke	28,6 %	4
2 Ca 3 uker	57,1 %	8
3 Ca 6 uker	14,3 %	2
4 over 8 uker	0,0 %	0
Total		14

## 5. Fører deling av prøven til at elevene er bedre forberedt til prøvene?

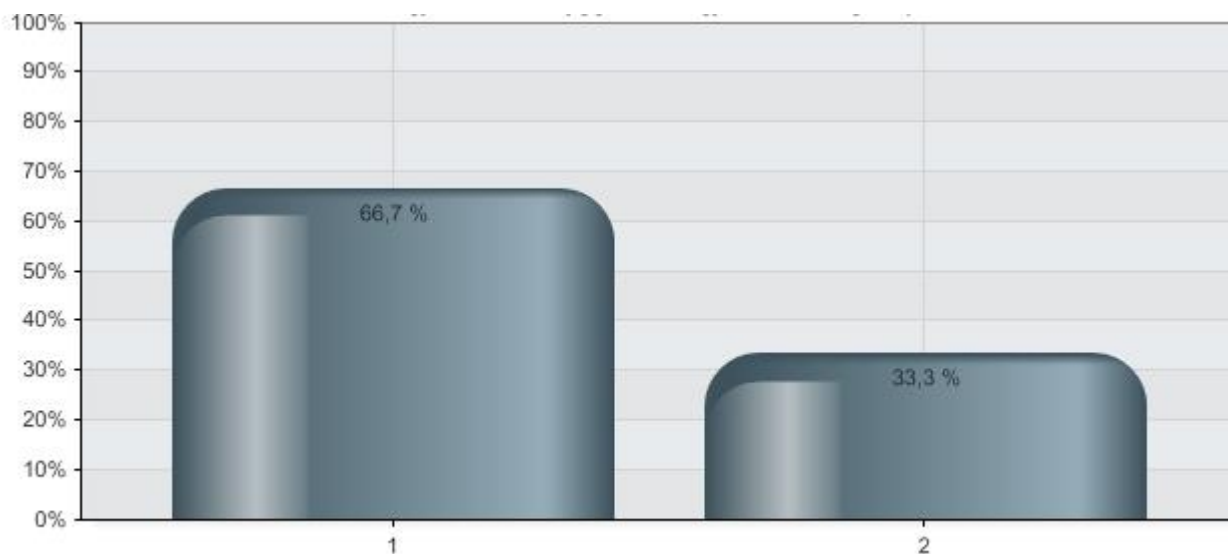


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	64,3 %	9
2 Nei	35,7 %	5
Total		14

## 5. Kommentar

- *Elevene kan ofte få et større press på seg fordi de er redde for å få ekstra ventetid på grunn av stryk tekn. eller traf.*
- *ja, det tror jeg. De blir nok adskillig mer fokusert på kjøregård og sikkerhetskontroll enn tidligere. I forhold til trafikal del er jeg imidlertid ikke så sikker på at det er noen stor forskjell enn tidligere år*
- *Lettere å motivere for overlæring på det tekniske*

## 6. Har bedre forberedelse gjort eleven tryggere ved gjennomføring av prøvene?

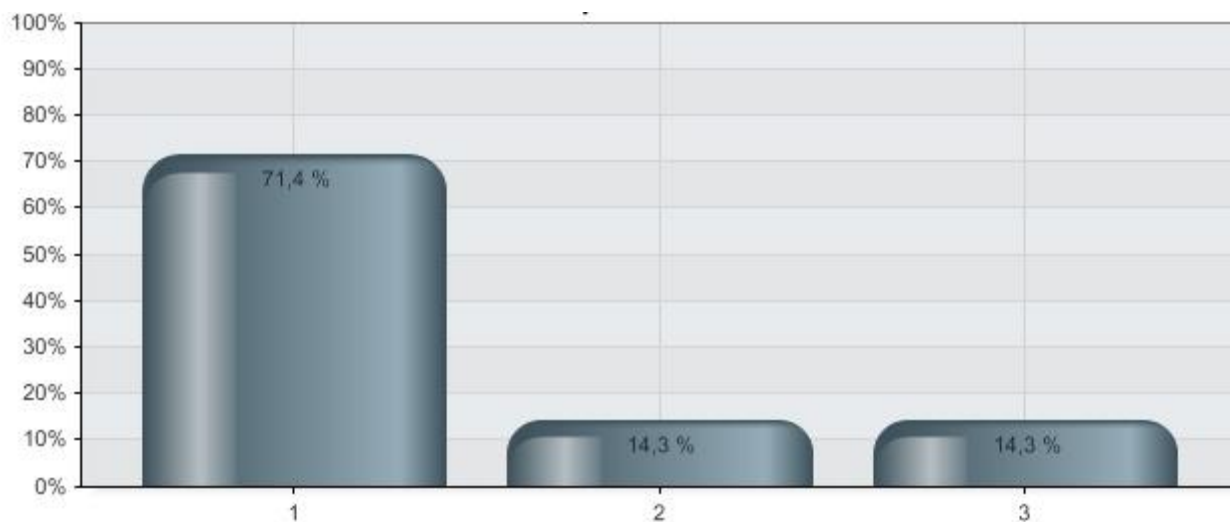


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	66,7 %	6
2 Nei	33,3 %	3
Total		9

## 6. Kommentar

- Mange er veldig nervøse for gjennomføring. Null oppvarmingsforsøk gir ekstra stressnivå. Viktig med gode klargjøringer, siden de er så nervøse at noen glemmer hvordan vi gjorde øvelsene. Manglet litt på det i noen tilfeller
- Noen ganger kan det nok være tilfelle, men "presset" eleven føler er veldig ofte det samme som før. Opplever fremdeles at elever som har virket sikre gjør det dårligere under prøven. Allikevel vil mer øving resultere i færre stryk

## 7. Er kravene til oppgavene i kjøregården tydelig informert gjennom brosjyre og Vegvesenet sin hjemmeside?

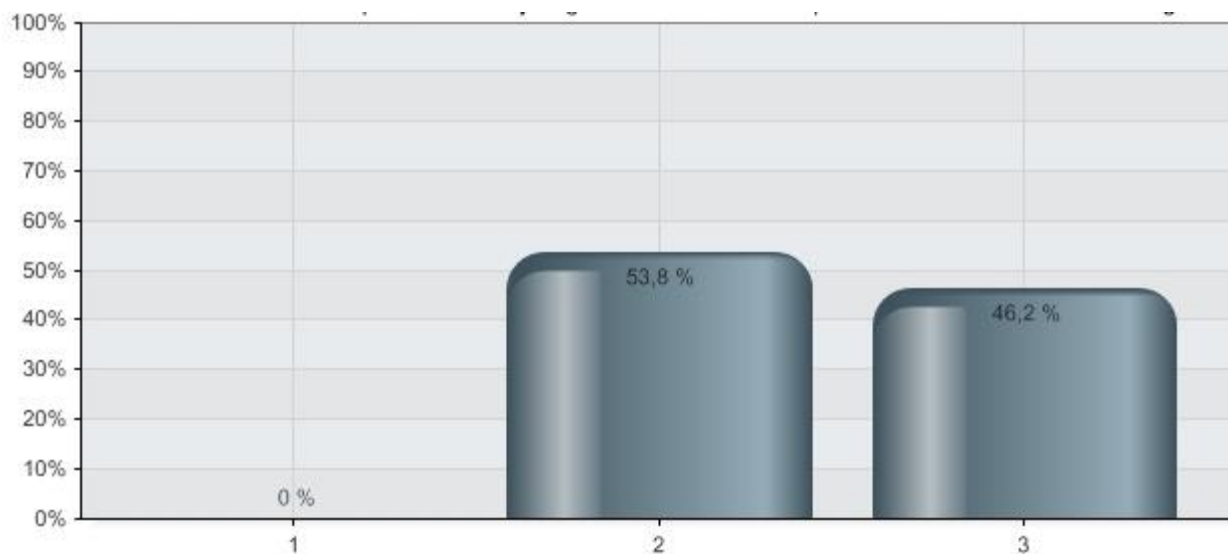


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Ja	71,4 %	10
2 Nei	14,3 %	2
3 vet ikke	14,3 %	2
Total		14

### 7. Kommentar

- *Jeg vet hva kravene er. Hvis dere tenker på elevene, så har vi ikke fått noe materiell å gi ut til de*
- *For de som vil la seg informere er dette ganske tydelig. Dessuten informeres eleven også gjennom kjøreskolen*

## 8. Hvordan var nivået på elevene i kjøregård i forkant av førerprøven sammenliknet med tidligere?

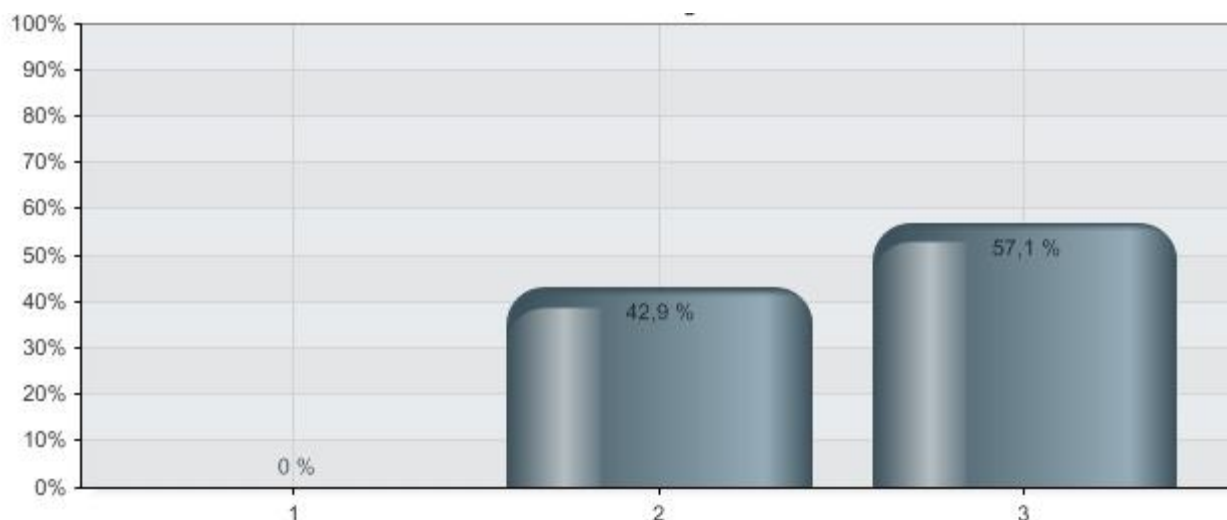


Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nivået var bedre før	0,0 %	0
2 Nivået ble uendret	53,8 %	7
3 Nivået ble bedre	46,2 %	6
Total		13

### 8. Kommentar

- *Kanskje ikke mye bedre, men i de tilfeller der elevene tar denne tidlig i opplæringa som intensjonen, tror jeg nivået er nivået bedre. Problemet er jo at denne intensjonen ikke trengs å følges.*
- *Noen timer ekstra i kjøregården er positivt for nivået.*

### 9. Hvordan var elevenes kjøretekniske nivå i forkant av den praktiske prøven i trafikk sammenliknet med tidligere?



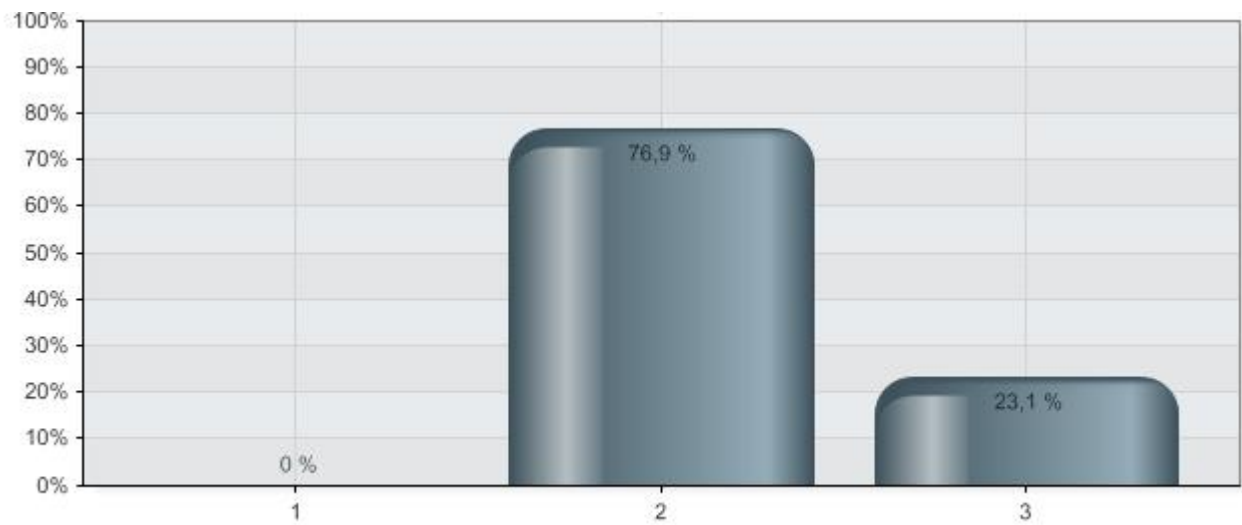
Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nivået var bedre før	0,0 %	0
2 Nivået ble uendret	42,9 %	6
3 Nivået ble bedre	57,1 %	8
Total		14

### 9. Kommentar

- *Ikke nødvendigvis bedre, men opplevde at elevene var langt roligere og mindre stresset. Slik at nivået likevel ble bedre i forhold til førerprøven*
- *Jeg tror at det ved opplæringslutt kan være bedre. Kommer jo an på hvordan lærer legger opp løpet. Skal jo ikke bli forskjell hvis lærerplan er fulgt*
- *Hvis prestasjonene til elevene har blitt mye bedre lurer jeg på om en av årsakene kan være at på "kanten" elever har sluppet gjennom nåløyet tidligere for å se om de tar med seg svakhetene ut på den trafikale delen av prøva????*
- *Har måttet repetere noe teknisk rett før delprøve 2, mulig fordi tanken om at teknisk del er bestått, ikke lenger så mye fokus for eleven, er tilstede*
- *Fordi jeg fikk landevegskjøring til og fra tr.st. for å få gjennomført prøven. Her har øv.området gitt bra trening på kurveteknikk, fartstilpassing, kjørestilling, navigasjon og plassering sammen med forutseenhet i forholdt til miljø føre og tidspunkt på turen. I tillegg også sentrum og lyskryss*



#### 10. Hvordan var elevenes trafikale nivå i forkant av den praktiske prøven i trafikk sammenliknet med tidligere?



Alternativer	Prosent	Verdi
1 Nivået var bedre før	0,0 %	0
2 Nivået ble uendret	76,9 %	10
3 Nivået ble bedre	23,1 %	3
Total		13

#### 10. Kommentar

- *Fordi alle elevene får minst 4 kjøretimer ekstra*

## 11. Andre kommentarer til delt praktisk prøve på motorsykkel

- *Synes ordningen var veldig bra, men ikke fornøyd med opplegget rundt det å bestille prøvene. Blir helt håpløst for en mc lærer å ikke kunne få svar på en prøve der og da. Telefonnr jeg fikk oppgitt var i 90% slått av, eller ikke svar. Og det å gjennomføre dette via Mail er helt umulig i forhold til timebok. Så dette håper jeg blir bedre. Opplevde også en god del feil i forhold til hvor den trafikale prøven skulle gjennomføres, noe som medførte mye stress og endring av timebok for resten av dagen. Men opplegget var bra ellers :-)*
- *For meg en positiv erfaring som jeg gjerne ser videreført. Nivået på elevene i år er flere hakk bedre enn tidligere, lettere å motivere dem også for flere kjøretimer*
- *Fordyrer førerkortet da vi må ta betalt for tiden vi bruker på del 1 også.*
- *Det som var et minus med den delte prøven var at det til tider var lang vente tid på kjøregårdsprøven, slik at når eleven kom til denne prøven var eleven helt ferdig med opplæringen. Det positive var at det var god flyt og gjennomføring av prøven ble gjort ryddig og raskt*
- *Alt som kan få elevene opp på et bedre nivå med tanke på ulykker er positivt. Det som har vært mye vanskeligere både for oss som lærere og ikke minst for kontorpersonellet har vært logistikken. Det skal gjennomføres så mange føreprøver at det er vanskelig å finne tid til bane, landevei etc. I tillegg all den tid som går med til kommunikasjon med etaten. Vi har også følt et større press enn vanlig fra foreldre og foresatte*
- *Min erfaring er et ønske at elevene kan velge selv om de vil ha delt prøve eller ikke. Dette fordi en del elever er såpass flinke teknisk at den delte prøven gjør at deres opplæring tar uforholdsmessig lang tid*
- *Problemer med planlegging, det å få alt til å "passe". Dobbel så mange FP som tok mye plass, vanskelig å få satt inn annet obl. (bane, landeveg). Vanskelig å få "3-dagersfristen" mellom landeveg og FP til å passe, måtte ofte utsette FP pga dette, bla lenger ventetid enn ønskelig for delprøve 2. Tungvint merarbeid for kontoret, bl.a. med å sende mail istedenfor et tlf.nr. å ringe*
- *Alle tr.st. bør gå over til den nye modellen. Oslo, Lillestrøm og Østfold må bli mer samkjørt om nivå for bestått / ikke bestått om brukere fortsatt skal ha tillit til vår faglige kompetanse. VIKTIG !*
- *Om læreplan klasse A/A1 blir fulgt opp som den skal er det ikke nødvendig med en to delt praktisk førerprøve*



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO  
Tlf: (+47 915) 02030  
publvd@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**