

KØREKORT PÅ PERSONBEFORDRINGS- OMRÅDET

En analyse med særlig opmærksomhed på
fremmedsprogede deltagere
December 2015

Mærsk Nielsen HR

Jystrup Bygade 4
4174 Jystrup
Tlf. 35 13 22 77
E-mail: lizzie@maersk-nielsen.dk
www.maersk-nielsen.dk

ISBN: 978-87-92324-64-1

December 2015

Anvendte fotos i rapporten kommer fra Colourbox

Analyserapporten er udarbejdet af konsulenter fra Mærsk Nielsen HR
for Transporterhvervets Uddannelser

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	5
1.1 Analysens formål	5
1.2 Analysens baggrund	5
1.3 Analysedesign	6
1.4 Projektets organisering	7
1.5 Analyserapportens opbygning	7
2. Fakta om kørekort kategori D erhverv	9
2.1 Erhvervsmæssig personbefordring	9
2.2 Teoriprøven	10
2.3 Den praktiske køreprøve	13
2.4 Kvalifikationsprøven	16
2.5 Dumpeprocenter ved gennemførte køreprøver	18
3. Forberedelse til prøverne	21
3.1 Arbejdsmarkedsuddannelsen Personbefordring med bus (40531)	21
3.2 Undervisningsplan til køreuddannelsen til kategori D	24
3.3 Lærervejledning	26
3.4 Undervisningen på arbejdsmarkedsuddannelsen	28
3.5 Deltagertilfredshed	53
4. Udfordringer i at bestå prøverne	61
4.1 Teoriprøven	61
4.2 Den praktiske køreprøve	67
5. Mulige indsatser for at øge beståelsesprocenterne	71
5.1 AMU-udbydere	71
5.2 Politiet	77
6. Konklusion	81
7. Bilag	85
7.1 Informationsskrivelse om fastspænding af kørestole m.m.	85
7.2 Litteraturliste og links	87



1. Indledning

1.1 Analysens formål

Transporterhvervets Uddannelser har ønsket at få gennemført en analyse af årsagerne til de høje dumpeprocenter ved køreprøver til erhvervskørekort til bus, kategori D erhverv. Analysen har et særligt fokus på udfordringerne for fremmedsprogede, der ønsker at få erhvervskørekort til bus i hovedstadsområdet.

Det har været analysens formål at afdække:

- Årsagerne til de høje dumpeprocenter til køreprøven
- Hvilke udfordringer deltagerne har for at bestå den teoretiske køreprøve (teoriprøven)
- Hvilke udfordringer deltagerne har for at bestå den praktiske køreprøve
- De særlige udfordringer de fremmedsprogede deltagere har for at bestå såvel den praktiske som den teoretiske prøve.

Analysen har desuden haft til formål at belyse, hvilke muligheder AMU-udbyderne har for at øge beståelsesprocenterne, herunder især beståelsesprocenterne for de fremmedsprogede deltagere.

I analysen er der ikke specifikt fokus på kvalifikationsprøven, som også skal bestås for at få erhvervskørekort til bus, kategori D erhverv.

1.2 Analysens baggrund

I 2014 var der 1.841 deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen *40531 Personbefordring med bus*, som kvalificerer deltagerne til at erhverve buskørekort, kategori D erhverv (D-ep). Uddannelsen har en varighed på seks uger.

En stor andel af deltagerne i arbejdsmarkedsuddannelsen har en anden etnisk oprindelse end dansk, og deres modersmål er typisk ikke dansk. I det følgende benævnes denne gruppe af AMU-deltagere som *fremmedsprogede deltagere*.¹

¹ Der føres ikke statistik over, hvor stor en andel af deltagerne på arbejdsmarkedsuddannelsen, der er fremmedsprogede. Gruppen af fremmedsprogede deltagere er på ingen måde ens. Der er f.eks. fremmedsprogede deltagere, der har gode danskkompetencer, mens der er andre, der har store udfordringer med det danske sprog.

Inden for busområdet er der stor succes med at integrere fremmedsprogede på arbejdsmarkedet. Derfor er det centralt at få belyst, hvorfor mange fremmedsprogede har særligt store udfordringer med at erhverve sig de kompetencer, som sikrer, at de kan bestå den teoretiske og praktiske køreprøve til bus, kategori D erhverv.

Rigspolitiets statistik viser, at de gennemsnitlige dumpeprocenter for erhvervelse af kørekort D erhverv i 2014 på landsplan var 43,6 % for den teoretiske prøve, mens dumpeprocenten for den praktiske prøve var på 31,8 %.

I Københavns politikreds var dumpeprocenten for de teoretiske prøver på 38,4 %, mens den for de praktiske prøver var helt oppe på 48 %.

Statistikken over dumpeprocenter peger således på, at det for de praktiske prøver er en endnu større udfordring at bestå i Københavns politikreds, end det er tilfældet i resten af landet, hvor dumpeprocenten i de øvrige politikredse ligger på mellem 7,7 % (Bornholm) og 36,8 %.

Der eksisterer ingen statistikker for, hvor stor en andel af deltagerne i køreprøverne der er fremmedsprogede, og hvor mange af dem der dumper.

1.3 Analysedesign

Ved projektets start blev der gennemført en desk research, der kunne bidrage til at afdække rammer og betingelser for erhvervelse af kørekort kategori D erhverv. Desk researchen omfattede desuden bl.a. en gennemlæsning af tidligere gennemførte analyser, der relaterer sig til fremmedsprogede AMU-deltageres udfordringer ved deltagelse i arbejdsmarkedsuddannelser.

Der er desuden blevet gennemført interview med udvalgte ressourcepersoner, herunder bl.a. med repræsentanter fra færdselspolitiets afdeling af køreprøvesagkyndige der kunne bidrage til at belyse analysens temaer.

Der er i perioden august-oktober 2015 gennemført observationer af undervisningen på arbejdsmarkedsuddannelsen *40531 Personbefordring med bus* på tre af de uddannelsessteder, der udbyder arbejdsmarkedsuddannelsen. De tre AMU-udbydere stod i 2014 tilsammen for stort set alle de gennemførte forløb af arbejdsmarkedsuddannelsen *40531 Personbefordring med bus* i Storkøbenhavn og Roskilde-området.

Der blev gennemført observationer på ét uddannelseshold hos hver af udbyderne. Observationerne blev i alle tre tilfælde gennemført på hele den første kursusdag, og der blev gennemført yderligere 2-4 observationer på hvert hold i de 6 uger lange uddannelsesforløb. På ét af uddannelsesstederne blev der desuden gennemført observationer i forbindelse med deltagerens praktiske køreundervisning.

Der er desuden blevet gennemført interview af deltagerne, faglærerne og lederne. Interviewene af deltagerne blev både gennemført som fokusgruppeinterview og som individuelle interview. Interview af faglærerne blev gennemført som individuelle interview, men på to af uddannelsesstederne er der efter observationerne blevet gennemført fokusgruppeinterview med deltagelse af såvel faglærere som ledere.

Efter en analyse af observationerne og interviewene blev der udarbejdet et udkast til en analyserapport og et oplæg til et temamøde med deltagelse af organisationernes repræsentanter i Brancheudvalget for Persontransport samt repræsentanter fra de tre uddannelsessteder, der har bidraget til analysen ved at tillade observationer af undervisningen samt deltagelse i interview.

Efter afholdelse af temamødet medio november er den endelige analyserapport blevet udarbejdet.

1.4 Projektets organisering

Analysen er blevet gennemført i et samarbejde mellem uddannelseskonsulenter fra Transporterhvervets Uddannelser og konsulenter fra Mærsk Nielsen HR. Uddannelseskonsulent Kitte Verup har været projektleder på projektet.

Der er blevet gennemført tre styregruppemøder i projektperioden.

1.5 Analyserapportens opbygning

Kapitel 2 indledes med at definere *erhvervsmæssig personbefordring*.

Herefter præsenteres de tre prøver, som deltagerne skal bestå for at erhverve sig kørekort kategori D erhverv: Teoriprøven, den praktiske køreprøve og kvalifikationsprøven. Dernæst sættes der fokus på dumpeprocenterne til teoriprøven og den praktiske køreprøve.

Kapitel 3 belyser, hvordan deltagerne i arbejdsmarkedsuddannelsen 49531 *Personbefordring med bus* undervises og forbereder sig til de prøver, de skal kunne bestå. Kapitlet indledes med en præsentation af målformuleringen for

arbejdsmarkedsuddannelsen samt Rigspolitiets undervisningsplan og lærervejledning.

Derefter er der en præsentation af, hvordan der undervises på arbejdsmarkedsuddannelsen på de tre uddannelseshold, der er gennemført observationer på. Kapitlet indeholder f.eks. beskrivelser af, hvordan undervisningen organiseres, hvordan den første uddannelsesdag forløber, de anvendte undervisningsmaterialer og hvordan deltagerne arbejder med undervisningsmaterialerne.

Afslutningsvist har kapitlet fokus på deltagernes tilfredshed med arbejdsmarkedsuddannelsen.

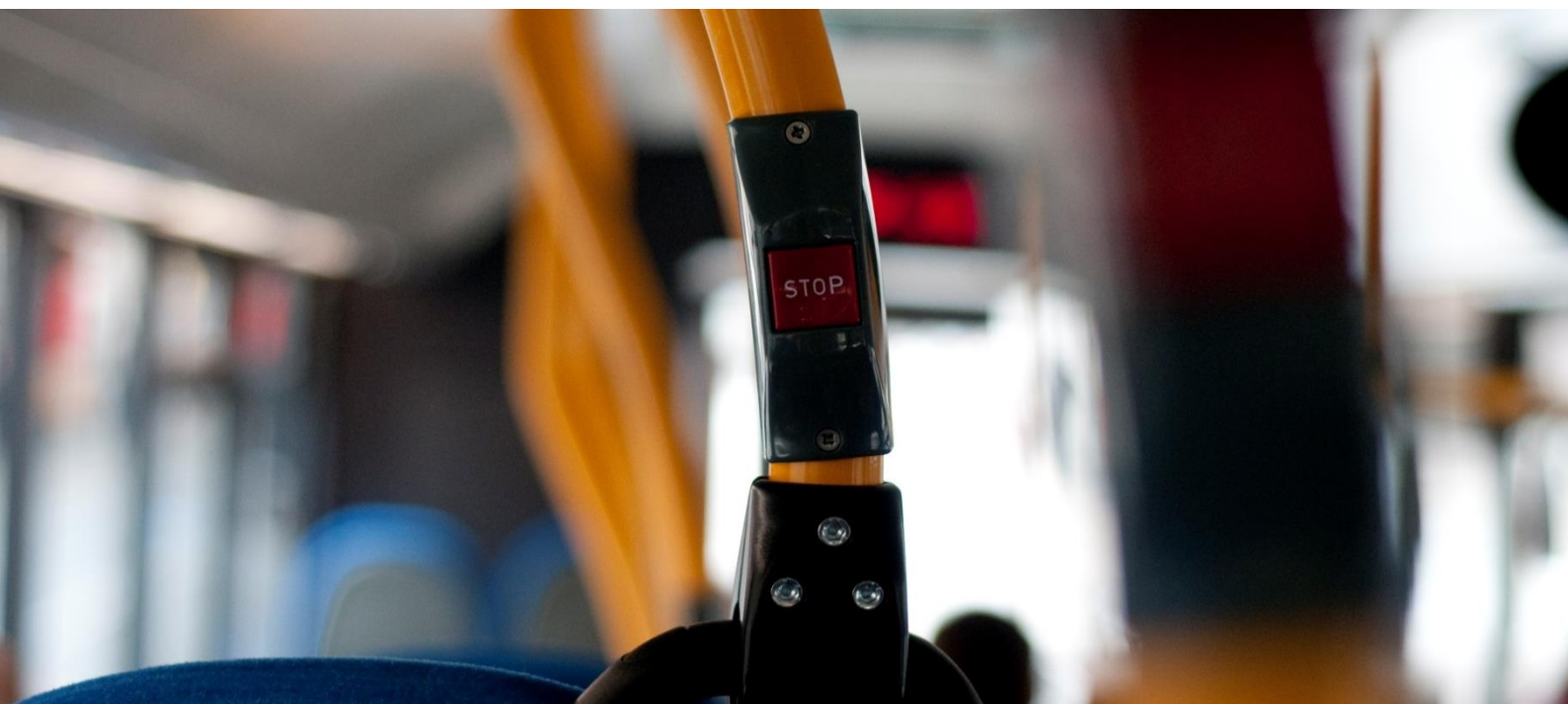
I kapitel 4 præsenteres nogle af de udfordringer, som deltagerne har med at bestå teoriprøven og den praktiske køreprøve.

Kapitel 5 sætter fokus på nogle af de mulige indsatser, som AMU-udbydere og politiet kan iværksætte for at øge beståelsesprocenterne ved teoriprøven samt den praktiske køreprøve.

I kapitel 6 konkluderes der på årsagerne til de høje dumpeprocenter. Der er i kapitlet bl.a. fokus på de særlige udfordringer, der er for at bestå den praktiske køreprøve ved prøver gennemført ved Københavns Politi. Kapitlet opsummerer også de mulige indsatser, der kan bidrage til at øge beståelsesprocenterne.

Kapitlet afsluttes med at pege på vigtigheden af, at alle uddannelsesstederne løbende kvalitetsudvikler arbejdsmarkedsuddannelsen, så deltagerne får de bedst mulige betingelser for at bestå de prøver, der er en forudsætning for at erhverve sig kørekort kategori D erhverv.

Bilag 7.1 indeholder en informationskrivelse, som et af uddannelsesstederne udleverer til deltagerne, mens bilag 7.2 indeholder en litteraturliste og relevante links i relation til analysen.



2. Fakta om kørekort kategori D erhverv

Dette kapitel indledes med at definere *erhvervsmæssig personbefordring*. Herefter præsenteres de tre prøver, som deltagerne skal bestå for at erhverve sig kørekort kategori D erhverv: Teoriprøven, den praktiske køreprøve og kvalifikationsprøven.

Dernæst sættes der fokus på dumpeprocenterne til teoriprøven og den praktiske køreprøve.

2.1 Erhvervsmæssig personbefordring

Kørekort til kategori D erhverv giver ret til erhvervsmæssig personbefordring med stor bus med flere end otte personer foruden føreren.

Trafikstyrelsen definerer erhvervsmæssig personbefordring som kørsel:

- med personer uden en nærmere tilknytning til den person, virksomhed eller sammenslutning, der udfører eller lader kørslen udføre
- som udføres mod vederlag, eller
- som udgør den pågældende persons, virksomheds eller sammenslutnings primære formål.

Tilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen, som også administrerer reglerne for kvalifikationsuddannelserne, i form af et chaufføruddannelsesbevis for gennemført kvalifikationsuddannelse (populært kaldet CUB-bevis).

For at få udstedt et chaufføruddannelsesbevis til erhvervsmæssig personbefordring med bus skal man opfylde følgende betingelser:

- Have gyldigt kørekort til den pågældende kørekortskategori
- Bestå kvalifikationsuddannelsen for den pågældende kørekortkategori
- Opfylde kriterierne for en såkaldt "gruppe 2" lægeerklæring. De helbredsmæssige krav til udstedelse af kørekort til erhvervsmæssig personbefordring er betydeligt strengere end til "almindeligt" kørekort til personbil (kørekortkategori B).
- Ikke tidligere være straffet for "grovere" forbrydelser. Ifølge straffelovens § 78 stk. 2 kan kørekort til erhvervsmæssig befordring nægtes udstedt, såfremt et strafbart forhold kan begrunde "en nærliggende fare for misbrug af stillingen eller hvervet"
- Såvel teoriprøven som den afsluttende praktiske prøve skal aflægges på dansk uden brug af tolk.

For at få erhvervskørekort til bus skal deltagerne således bestå teoriprøven, den praktiske køreprøve og en kvalifikationsprøve.

Teoriprøven og den praktiske køreprøve er identiske med de prøver, som personer der ønsker kørekort kategori D skal bestå, men når der er tale om erhvervskørekort til bus, bedømmes prøverne strengere.

I de følgende afsnit beskrives de tre prøver nærmere.

2.2 Teoriprøven

Teoriprøven består typisk af 25 teorispørgsmål med op til fire svarmuligheder, som deltagerne skal svare "ja" eller "nej" på. Der er mindst ét rigtig svar, som deltagerne skal svare "ja" til, men der kan også være to, tre eller fire rigtige svar. Svares der forkert på én af svarmulighederne, beregnes hele spørgsmålet som forkert besvaret.

Deltagerne får vist spørgsmålene og svarene som billeder og tekst, og spørgsmålene og svarmulighederne bliver læst op. Prøven tager ca. 25 minutter.

Efter gennemførelsen af teoriprøven får deltagerne udleveret et bedømmelseskema, hvoraf antallet af fejlsvare fremgår. Det fremgår videre, om prøven er bestået eller ikke er bestået.

Teoriprøven til erhvervsmæssig personbefordring med bus (kategori D erhverv) bedømmes strengere, end det er tilfældet med et ikke-erhvervsmæssigt kørekort til bus (kategori D). For at bestå teoriprøven til kategori D erhverv må deltagerne højst have tre fejl i prøven, mens deltagerne til kategori D kan bestå med op til fem fejl i prøven.

Teoriprøven kan kun gennemføres på dansk. Dette skyldes, at der ifølge § 60 stk. 5 i Kørekortbekendtgørelsen ikke må anvendes tolk ved aflæggelse af køreprøve til erhvervsmæssig befordring.

Kørekortbekendtgørelsen § 60

Hvis ansøgeren ikke i fornødent omfang kan tale og forstå dansk eller et fremmedsprog, som den tilsynsførende eller den prøvesagkyndige behersker, skal der ved såvel teoriprøve som praktisk prøve anvendes tolk. Politiet udvælger tolken. Udgifter til tolk afholdes af ansøgeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Udgifter til tolk til hørehæmmede (tegnsprøgstolkning) afholdes af politiet.

Stk. 3. Der anvendes ikke tolk ved teoriprøven i de tilfælde, hvor teoriprøven i det digitale teoriprøvesystem kan gennemføres på et fremmedsprog, som ansøgeren forstår. Der anvendes heller ikke tolk, hvor teoriprøven gennemføres som en DVD-teoriprøve, og teoriprøven kan gennemføres på et fremmedsprog, som ansøgeren forstår.

Stk. 4. En kørelærer eller en kørelæreraspirant må ikke fungere som tolk.

Stk. 5. Ved aflæggelse af køreprøve til erhvervsmæssig personbefordring kan der ikke benyttes tolk.²

Det er hensigten, at de digitale teoriprøver på sigt skal kunne gennemføres på otte forskellige sprog, men indtil videre er det kun muligt at gennemføre prøverne til kørekort kategori D erhverv på dansk.³ Det er uvist, hvornår det vil være muligt at gennemføre teoriprøverne på andre sprog end dansk.

Der eksisterer to forskellige prøveformer til teoriprøven til kørekort kategori D:

- DVD prøveformen
- Den digitale prøveform.

På næste side præsenteres de to prøveformer.

² Begrebet *køreprøve* dækker både teoriprøve og praktisk prøve.

³ Det er hensigten, at de digitale teoriprøver skal kunne gennemføres på otte forskellige sprog, selvom der ikke må anvendes tolk til prøverne til kørekort kategori D erhverv.

DVD prøveformen

DVD prøveformen er langt den mest anvendte prøveform. Ved denne prøveform får deltagerne via en DVD og en projektor forevist en tilfældigt udvalgt serie af billeder, spørgsmål og svarmuligheder på en fælles skærm. Spørgsmål og svarmulighederne bliver læst op én gang.

Deltagerne afkrydser deres besvarelser af spørgsmålene på et svarskema, som de får udleveret.

Ved denne prøveform kan deltagerne ikke selv bestemme, om de vil høre spørgsmål og svarmuligheder flere gange. Da prøven gennemføres fælles via en DVD, har deltagerne heller ikke mulighed for at køre hurtigere eller langsommere gennem prøven.

Den digitale prøveform

Den anden prøveform er en digital prøve, hvor deltagerne arbejder ved hver sin computer.

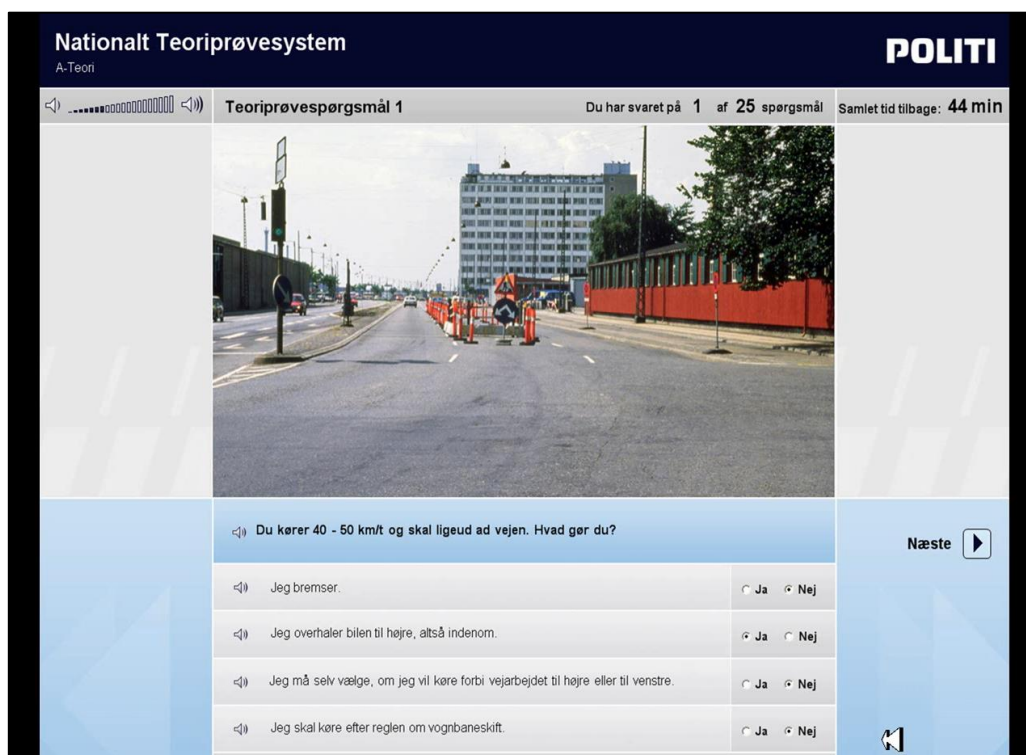
Deltagerne får udleveret hovedtelefoner, og da de arbejder ved hver sin computer, kan de lytte til de oplæste spørgsmål og svarmuligheder flere gange, hvis de har behov for det. De har også mulighed for at regulere lydstyrken op eller ned.

Deltagerne kan selv bestemme, hvor hurtigt de vil gå videre til næste spørgsmål, og hvis de har tid til overs, kan de også gå tilbage og rette deres besvarelse af spørgsmålene.

På computerskærmen kan deltagerne hele tiden se, hvor meget tid de har tilbage, og fem minutter før prøvens afslutning bliver deltagerne mindet om, at der kun er fem minutter tilbage.

Den digitale prøveform gennemføres udelukkende ved prøvestederne i Køge og Hillerød. Det er hensigten, at de digitale teoriprøver på sigt også skal kunne gennemføres på andre afprøvningssteder. Det er dog uvist, hvornår dette vil ske.

Herunder er et eksempel på, hvordan spørgsmål og svarmuligheder kan se ud ved den digitale prøve.⁴



2.3 Den praktiske køreprøve

Den praktiske prøve kan først fastlægges (berammes), når teoriprøven er bestået.

Som led i den praktiske prøve skal deltageren i prøven også afprøves i sine kompetencer i forhold til viden om bussens udstyr, kendskab til de særlige krav der stilles til busser samt færdigheder i kontrol af bussens lovpligtige udstyr. Under kontrollen skal deltageren uden brug af værktøj kunne undersøge og tage stilling til, om de dele, der undersøges, opfylder lovkravene. Deltageren skal også kunne forklare, hvordan kontrollen udføres. Herudover skal deltageren f.eks. kunne udpege, hvor nærmere angivne fejl kan opstå.⁵ Se på næste side eksempler på spørgsmål, som deltagerne kan blive stillet til den praktiske køreprøve. Svarene på spørgsmålene er også angivet.

⁴ Eksemplet kommer fra Rigspolitiets introduktionsvideo til det digitale teoriprøvesystem. Hent [introduktionsvideoen her](#).

⁵ Jf. Rigspolitiets retningslinjer for køreprøver, Bekendtgørelse om kørekort, nr. 312 af 25/03/2015.

Når deltageren på tilfredsstillende vis har besvaret de spørgsmål, den sagkyndige stiller, kan den praktiske del af køreprøven gå i gang. Hvis en deltager ikke klarer den første del af prøven på tilfredsstillende vis, kan den sagkyndige stoppe den praktiske køreprøve.

Den praktiske køreprøve vurderes under ét. Hvis deltageren har klaret sig mindre tilfredsstillende ved den første del af prøven, skal deltageren klare sig endnu bedre ved den praktiske køreprøve for at bestå.

Den praktiske køreprøve skal have en varighed på mindst 45 minutter. Prøvetiden kan forlænges, og den kan også afbrydes, hvis deltagerens kørefærdighed er meget ringe.

Under prøven skal deltageren køre efter den prøvesagkyndiges anvisninger om rute og manøvrer. Anvisningerne skal gives tydeligt og i så god tid, at deltageren kan opfatte og forstå dem og nå at forberede og udføre det anvisede. Den prøvesagkyndige skal lede prøven på en sådan måde, at deltageren ikke tvinges ud i unormale færdselssituationer eller tilskyndes til at handle mod færdselsreglerne og hensynet til sikkerheden i øvrigt.

Enkelte mindre alvorlige fejl kan ikke i sig selv medføre, at prøven bedømmes som ikke-bestået, idet deltagerens kørsel skal vurderes som helhed.

Ved den praktiske prøve til kørekort D erhverv stilles der større krav til deltagerens færdigheder, ligesom begåede fejl bedømmes strengere end ved praktisk prøve til kategori D.



Eksempler på spørgsmål, som den sagkyndige kan stille ved starten af den praktiske køreprøve

Hvad kan stor modstand i rattet ved svingning skyldes?

Svar:

- Manglende hydraulikvæske
- Defekt oliepumpe
- For slap kilerem i servopumpen.

Hvilke regler gælder for bybus mht. stopknap og gulvhældning?

Svar:

I Bybus, jf. § 6, gælder følgende: I nærheden af alle kørestolspladser og forbeholdte siddepladser skal der være anbragt en STOPKNAP i en højde på mellem 700 mm og 1200 mm over gulvet. Knappen skal kunne aktiveres med håndfladen og være i en anden farve.

På adgangsvej mellem en forbeholdt siddeplads eller et kørestolsområde og den relevante ind- og udstigningsdør, må gulvets hældning ikke overstige 8 %.

For lavgulvsbusser, der er reg. 1. gang inden 13./2.-04, gælder flg., hvis bussen har en EU typegodkendelse, som er fra før den 13./2.-04: Da kan gulvets hældning omkring bagakslen/akslerne være op til 12,5 % på en samlet længde på 2 meter (lavgulvsbus er en bus, hvor mindst 35 % af ståpladserne udgør et samlet område uden trin med direkte adgang til mindst én dør).

I ledbus dog 35 % af ståpladsarealet i første sektion.

Området, hvor gulvet hælder, skal være forsynet med en skridsikker overflade.

Gælder ikke bus reg. 1. gang før 13./2.-04.

Hvor mange forbeholdte siddepladser skal der være i en bybus til andre bevægelseshæmmede passagerer end kørestolsbrugere?

Svar:

I bybus, jf. § 6, skal der være mindst fire pladser, som er forbeholdt andre bevægelseshæmmede passagerer end kørestolsbrugere (forbeholdte siddepladser). I bus med højst 22 siddepladser skal der dog kun være én forbeholdt siddeplads. Gælder ikke bus reg. 1. gang før 13./2.-04.

2.4 Kvalifikationsprøven

Tilladelse til at udføre erhvervsmæssig personbefordring (eller godstransport) kræver, at man har deltaget i en kvalifikationsuddannelse, og at man har bestået kvalifikationsprøven. Chaufføruddannelsesbeviset udstedes af Trafik- og Byggestyrelsen, som også administrerer reglerne for kvalifikationsuddannelserne. Derudover kræves det, at man deltager i den obligatoriske efteruddannelse hvert 5. år. Efteruddannelsens varighed er fem dage.

Reglerne og krav om kvalifikationsuddannelse og efteruddannelse blev vedtaget i EU i 2003 og gælder i alle EU-medlemsstater. Reglerne trådte i kraft den 10. september 2008 for erhvervsmæssig personbefordring med bus og for erhvervsmæssig godstransport den 10. september 2009. Fra disse datoer blev bestemmelserne om hvidt og blå kvalifikationsbevis for erhvervschauffører ophævet.

Formålet med kvalifikationsuddannelsen er at sikre, at chaufførerne har de nødvendige kvalifikationer. Den grundlæggende kvalifikationsuddannelse og efteruddannelsen skal medvirke til at øge færdselssikkerheden og forbedre miljøet.

Kravet om kvalifikationsuddannelse omfatter chauffører, der er EU-borgere. Kravet omfatter endvidere chauffører, der ikke er EU-borgere, og som er ansat i en virksomhed, der er etableret i en EU-medlemsstat.

Chauffører, der udfører erhvervsmæssig buskørsel, godskørsel for fremmed regning (vognmandskørsel) eller firmakørsel (kørsel med egne varer), er omfattet af kravet om kvalifikationsuddannelse (grundlæggende kvalifikationsuddannelse og efteruddannelse).



Alle, der fører bus i en dansk etableret buskørselsvirksomhed, og alle, der fører lastbil i en dansk etableret godskørselsvirksomhed eller virksomhed, der udfører firmakørsel, er således omfattet af kravet om kvalifikationsuddannelse.

På kvalifikationsuddannelsen har deltagerne teoretiske og praktiske fag inden for:

- Videreuddannelse i brændstoføkonomisk kørsel med hovedvægt på sikkerhed
- Anvendelse af reglerne på vejtransport- og godstransportområdet/personbefordringsområdet
- Sundhed, færdselssikkerhed og miljø sikkerhed, service og logistik.

Som led i den intensive grundlæggende kvalifikationsuddannelse, der indgår i arbejdsmarkedsuddannelsen *40531 Personbefordring med bus*, får deltagerne 10 individuelle køretimer, udover dem der ligger i undervisningen til erhvervelse af kørekortet.

Kvalifikationsuddannelsen afsluttes med en skriftlig prøve, der gennemføres på uddannelsesstedet den sidste undervisningsdag.

Prøven gennemføres online på computer via programmet Multitest. Prøven er udarbejdet af Trafik- og Byggestyrelsen, og den består af 30 multiple choice-spørgsmål. Der er fire svarmuligheder til hvert spørgsmål, og der er kun ét rigtigt svar. Der er muligheder for at få oplæst spørgsmål og svar. Prøvens varighed er på 45 minutter.

Deltagerne må højst have syv fejl for at bestå. Hvis en deltager ikke består ved det 3. forsøg, skal vedkommende deltage i hele kvalifikationsuddannelsen igen, inden han/hun kan deltage i prøven igen. Man skal også deltage i kvalifikationsuddannelsen igen, hvis man ikke har bestået prøven senest tre måneder efter, at kurset er afsluttet.

2.5 Dumpeprocenter ved gennemførte køreprøver

I skemaet herunder vises dumpeprocenterne for kørekort kategori D erhverv fordelt på politikredse og opdelt i den teoretiske prøve og den praktiske prøve. Statistikken viser desuden antallet af deltagere i de to prøver.

Statistik vedrørende dumpeprocenter i 2014 for kørekort kategori D erhverv				
	Antal deltagere – teoretisk prøve	Dumpeprocent	Antal deltagere – praktisk prøve	Dumpeprocent
Nordjyllands Politi	191	42,4	149	24,5
Østjyllands Politi	266	45,5	182	29,1
Midt- og Vestjyllands Politi	286	37,8	207	24,2
Sydøstjyllands Politi	183	42,1	115	14,8
Syd- og Sønderjyllands Politi	230	50,9	148	23,0
Fyns Politi	183	48,6	133	36,8
Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi	146	52,7	103	26,2
Midt- og Vestsjællands Politi	410	43,4	377	26,0
Nordsjællands Politi	256	43,8	31	22,6
Bornholms Politi	26	42,3	13	7,7
Københavns Politi	432	38,4	561	48,0
Gennemsnitlige dumpeprocenter i 2014		43,6		31,8

Kilde: Rigspolitiet

Som det fremgår af skemaet ovenfor er den gennemsnitlige dumpeprocent for den teoretiske prøve på 43,6, mens den for den praktiske prøve er på 31,8.

Af kapitel 2.1 fremgår det, at der stilles skærpede krav til såvel teoriprøven som den praktiske køreprøve til erhvervsmæssig personbefordring med bus (kategori D erhverv) set i relation til ikke-erhvervsmæssigt kørekort til stor bus (kategori D).

For at bestå teoriprøven til kategori D erhverv må deltagerne højst have tre fejl i prøven, mens deltagerne til kategori D kan bestå med op til fem fejl i prøven.

På landsplan er dumpeprocenten for teoriprøven til kørekort kategori D erhverv er 20 procentpoint højere, end det er tilfældet for teoriprøven til kørekort kategori D.

Dumpeprocenten for den praktiske prøve til kørekort kategori D erhverv er på landsplan ca. 6 procentpoint højere, end det er tilfældet for den praktiske prøve til kørekort kategori D. Forskellen mellem kategori D erhverv og kategori D er således langt mindre for den praktiske prøve, end det er tilfældet for den teoretiske prøve.

Selvom dumpeprocenten til den praktiske prøve til kategori D erhverv er høj, er det dog værd at bemærke, at dumpeprocenten for den praktiske prøve er endnu højere for kørekort kategori B (almindelig personbil), end det er tilfældet for kørekort kategori D erhverv, kategori D og kategori C (stor lastbil).

Se statistikken for dumpeprocenter for udvalgte kørekortkategorier herunder.

Statistik vedrørende dumpeprocenter i 2014 for kørekortkategorierne B, C, D og D erhverv		
Kørekortkategori	Teoriprøve	Praktisk prøve
B (alm. personbil)	24,7	34,6
C (stor lastbil)	25,3	16,6
D (stor bus)	23,9	25,5
D erhverv	43,6	31,8

Kilde: Rigspolitiet

Stor forskel på dumpeprocenterne i de forskellige politikredse

Dumpeprocenterne varierer meget fra den ene politikreds til den anden. For den teoretiske prøve varierer dumpeprocenten fra 37,8 % ved prøver gennemført hos Midt- og Vestjyllands Politi og op til 52,7 % ved prøver gennemført hos Sydsjællands og Lolland-Falster Politi. Dumpeprocenter for den teoretiske prøve ved Københavns Politi er på 38,4 % – altså langt under landsgennemsnittet på 43,6 %.

For den praktiske prøve varierer dumpeprocenten fra 7,7 % ved prøver gennemført hos Bornholms Politi (kun 13 deltagere) op til 48 % ved prøver gennemført hos Københavns Politi. Dumpeprocenten for den praktiske prøve hos Københavns Politi ligger således hele 16 procentpoint over landsgennemsnittet på 31,8 %.

Det er kun i Københavns politikreds, at dumpeprocenten er højere for den praktiske køreprøve end for den teoretiske prøve. Dumpeprocenten for den praktiske prøve i København er således 48,0 % mod 38,4 % for den teoretiske prøve – altså næsten 10 procentpoint højere. Se statistikken herunder.

Dumpeprocenter i 2014 for den praktiske prøve ved prøver gennemført ved Københavns Politi sammenholdt med landsgennemsnittet				
	Kørekortkategori			
	B	C	D	D erhverv
Københavns Politi	43,2	25,3	40,2	48,0
Landsgennemsnit	34,6	16,5	25,5	31,8

Kilde: Rigspolitiet

Rigspolitiets statistik viser desuden, at dumpeprocenten for den praktiske prøve til kørekortkategorierne B, C og D også er langt højere hos Københavns Politi, end det er tilfældet i de øvrige politikredse.

3. Forberedelse til prøverne

I dette kapitel belyses det, hvordan deltagerne i arbejdsmarkedsuddannelsen *40531 Personbefordring med bus* undervises og forbereder sig til de prøver, de skal kunne bestå.

Kapitlet indledes med en præsentation af målformuleringen for arbejdsmarkedsuddannelsen samt Rigspolitiets undervisningsplan og lærervejledning.

Derefter er der en præsentation af, hvordan der undervises på arbejdsmarkedsuddannelsen på de tre uddannelseshold, der er gennemført observationer på. Kapitlet indeholder f.eks. beskrivelser af, hvordan undervisningen organiseres, hvordan den første uddannelsesdag forløber, de anvendte undervisningsmaterialer og hvordan deltagerne arbejder med undervisningsmaterialerne.

Afslutningsvist har kapitlet fokus på deltagernes tilfredshed med arbejdsmarkedsuddannelsen.

3.1 Arbejdsmarkedsuddannelsen Personbefordring med bus (40531)

Stort set alle, der erhverver sig kørekort til bus, kategori D erhverv (D-ep), gør det ved at deltage i arbejdsmarkedsuddannelsen *40531 Personbefordring med bus*. Antallet af deltagere i uddannelsen var 1.841 i 2014. Derudover er der ganske få, der tager kørekortet via arbejdsmarkedsuddannelsen *42411 Personbefordring med bus – ordinær kvalifikation*, via en erhvervsuddannelse eller på en køreskole.⁶

Arbejdsmarkedsuddannelsen har en varighed på 30 dage – altså seks undervisningsuger. De to af ugerne er afsat til den undervisning, der vedrører selve kørekortet, mens de resterende fire uger er afsat til den lovpligtige kvalifikationsuddannelse for chauffører, der arbejder med erhvervsmæssig personbefordring med bus.

Som led i arbejdsmarkedsuddannelsen skal deltagerne bestå teoriprøven, den praktiske køreprøve og kvalifikationsprøven. Læs mere om prøverne i kapitel 2.

⁶ I 2104 var der 15 deltagere på arbejdsmarkedsuddannelsen *42411 Personbefordring med bus – ordinær kvalifikation*, mens der på erhvervsuddannelsen var 179 igangværende uddannelsesaftaler i juni 2015. Langt de fleste deltagere i erhvervsuddannelsen er meritelever, som allerede har kørekort kategori D-ep, inden de starter på erhvervsuddannelsen.

Se målformuleringen for uddannelsen herunder.

40531 Personbefordring med bus

Deltageren kan på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde føre og betjene køretøjet og er i stand til at vurdere egen og andre trafikanters adfærd og på denne baggrund udføre en sikker og forsvarlig kørsel.

Efter uddannelsen har deltageren erhvervet kørekort, kategori D-EP jf. gældende myndighedskrav beskrevet i Rigspolitiets undervisningsplan for køreuddannelse til denne kategori jf. bek. nr. 1599 af 22/12/2014.

Deltageren kan føre køretøjet rationelt med hovedvægt på sikkerhed, anvende reglerne og har kendskab til sundhed, færdselssikkerhed og miljø-sikkerhed, service og logistik jf. Trafik- og Byggestyrelsens bek. nr.877 af 08/07/2015 om kvalifikationskrav til visse førere af køretøjer i vejtransport.

Uddannelsen opfylder endvidere uddannelseskravet jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder.



I 2014 var der i alt 1.841 deltagerne i arbejdsmarkedsuddannelsen 40531 Personbefordring med bus. Der var 24 udbydere af arbejdsmarkedsuddannelsen i 2014.

Se fordelingen af deltagere på de forskellige AMU-udbydere i statistikken herunder.

Deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen 40531 Personbefordring med bus i 2014	
AMU-udbyder	Deltagere
AMU Center Midtjylland ApS	228
AMU Center TUC Syd A/S	23
AMU Nordjylland	63
AMU SYD	26
AMU-Fyn	75
AMU-Vest	23
CELF - Center for erhvervsrettede udd. Lolland-Falster	34
Erhvervskøreskolen A/S	34
Erhvervsskolen Nordsjælland	29
EUC Nordvest	13
EUC Sjælland	49
EUC Syd	29
Grøns Transport Uddannelser	98
Juuls Køreskole	119
Learnmark Horsens	23
Mercantec	10
Selandia – CEU	24
TEC Teknisk Erhvervsskole Center	21
Tradium	17
TUC A/S	354
UCplus A/S	352
Uddannelsescenter Fyn ApS	121
Uddannelsescenter Holstebro	37
Aarhus Tech	36
Total	1.841

Kilde: AMU-statistik den 1. november 2015

Undervisningsministeriet har endnu ikke statistik for antallet af deltagere i 2015, men i de første tre kvartaler af 2015 har der været 872 deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen, der har besvaret et evalueringsskema i Viskvalitet.dk.⁷ Der har altså mindst været 872 deltagere i uddannelsen i 2015. Antallet af deltagere er nok en del højere, da der kun foreligger evalueringresultater fra syv af AMU-udbydere.⁸ Det må derfor forventes, at det samlede antal deltagere i 2015 vil svare nogenlunde til antallet af deltagere i 2014.

3.2 Undervisningsplan til køreuddannelsen til kategori D

Undervisningen til kørekort kategori D er nøje fastlagt i den undervisningsplan for køreuddannelse til stor bus, der er udarbejdet af Rigspolitiet.⁹

Der er i undervisningsplanen ikke skelnet skarpt mellem teoretisk og praktisk uddannelse. Det skyldes især hensynet til den nødvendige sammenhæng mellem teoretisk og praktisk lærestof, selvom køreprøven består af en teoriprøve og en praktisk prøve.

Af undervisningsplanen fremgår det, at det overordnede mål for køreuddannelsen til kategori D er:

- at give eleverne indsigt i og forståelse for de farer og vanskeligheder, de som førere af busser møder i færdslen, samt give dem viden om de færdselsregler og andre lovbestemmelser, der har betydning i denne forbindelse
- at give eleverne et sådant kendskab til bussen og dens betjening, at de kan konstatere opståede mangler af betydning for sikkerheden
- at give eleverne færdighed i at bedømme færdslen kritisk og føre bussen uden fare for sig selv og andre.

⁷ Antallet af deltagerevalueringer i Viskvalitet.dk er hentet den 20. november 2015.

⁸ Evalueringresultaterne i Viskvalitet.dk vises kun, hvis der har været mindst 35 deltagere på uddannelsen i perioden. I 2014 var der 12 AMU-udbydere, der havde mindst 35 deltagere på uddannelsen.

⁹ Undervisningsplan for køreuddannelsen til kategori D. Version 7.07. Rigspolitiet. Der er ikke en særlig undervisningsplan til kørekort kategori D erhverv, da det er den samme undervisning, deltagerne skal deltage i. Deltagerne bedømmes dog strengere ved kørekort kategori D erhverv, end det er tilfældet ved kørekort kategori D.

Uddrag af undervisningsplan for køreuddannelsen til kategori D. Version 7.07

1.1. Styreapparatet.

Hovedmål.

Eleven skal lære om styreapparatets funktion og tegn på fejl, der har betydning for færdselssikkerheden.

Eleven skal endvidere kunne kontrollere om lovkrav til styreapparatet er opfyldt, samt kunne de vigtigste lovbestemmelser om styreapparatet.

Delmål.

1.1.1 Styreapparatets funktion mv.

Eleven skal have kendskab til følgende funktioner:

- Styreapparatet fungerer i princippet på den måde, at en drejning på rattet overføres til forhjulene gennem ratstamme, styrehus, styrearm, styrekugler, styrestænger, svingarme og forhjulsspindler.
- Servostyring opnås ved at supplere styreapparatet med et servoapparat, hvorved ratdrejningens påvirkning af forhjulene forstærkes.
- Olietrykket i servoapparatet frembringes af en hydraulisk pumpe, der drives af bussens motor enten direkte eller ved remme. Servovirkningen kan således kun opnås med startet motor.
- Ved funktionssvigt i servoapparatet kan bussen styres med styreapparatet alene, men styringen vil være så tung, at fortsat kørsel er farlig og ulovlig.
- Eventuelle remme til hydraulisk pumpe skal være spændt efter bilfabrikantens anvisninger.
- Visse nyere busser over 12 t skal være forsynet med et Elektronisk Stabilitets Program (ESP), som kan modvirke væltning og udskridning ved hjælp af afbremsning af et eller flere hjul.

Kontrol af styreapparatet.

Eleven skal på en holdende bus kunne kontrollere, om følgende forhold ved styreapparatet er opfyldt:

- Servosystemet skal være påfyldt olie i tilstrækkelig mængde, målt på oliestanden i væskebeholderen, eventuelt ved hjælp af kontrollampe.

Ved servostyring kontrolleres efterfølgende punkter med startet motor efter bilfabrikantens anvisninger.

- Ratslør kontrolleres ved, at hjulene straks følger rattets bevægelser. Eventuelt tilladeligt ratslør fremgår af bilfabrikantens anvisninger.
- Rør- og slangeforbindelser i servosystemet skal være tætte, bedømt på umiddelbart tilgængelige dele.

Eleven skal under kørsel kunne kontrollere, om følgende forhold ved styreapparatet er opfyldt:

- Ved kørsel med lav hastighed skal rattet let kunne drejes fra yderstilling til yderstilling uden at møde unormal modstand i styreapparatet.
- Bussen må ikke trække til siderne under ligeudkørsel på jævn vej.
- Der må ikke forekomme støj fra hjullejer, slag i rattet eller rystelser i forhjul og rat.

Tegn på fejl ved styreapparatet.

Eleven skal kunne angive årsager til følgende tegn på fejl ved styreapparatet og udpege hvor fejlene kan opstå:

- Ratslør kan være tegn på slør i styreforbindelser, at styrehuset sidder løst på chassiset eller på slør i forhjulslejer eller hjulophæng.
- Mindre slør kan være tilladt i styrekugler, i styrehus og – når motoren er standset – i styrehus med servostyring.
- Støj i styreapparat med servostyring kan skyldes manglende olie i servosystemet.
- Stor eller stødende modstand i styreapparat med servostyring ved svingning kan blandt andet skyldes manglende olie, defekt servostyring, herunder servopumpe.
- Ujævnt/skævt dækslid kan være tegn på forkert indstilling af styreapparatet.

Lovbestemmelser i øvrigt om styreapparatet.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Styreapparatet skal være således indrettet, at bussen kan styres let, sikkert og hurtigt.
- Væsentligt slør i styreapparatet som helhed eller i dets enkelte dele må ikke forekomme.

Undervisningsplanen indeholder en nærmere specificering af uddannelsesmålene opdelt i hovedafsnit og underafsnit. Hvert hovedafsnit indledes med en kort beskrivelse af undervisningens formål. Derefter følger en opdeling i underafsnit med angivelse af hovedmål og detaljerede delmål.

Delmålene udgør de egentlige retningslinjer for såvel undervisningen som bedømmelse ved køreprøven, idet de nøjere beskriver, hvad deltageren skal vide og kunne ved undervisningens afslutning.

Se et uddrag af undervisningsplanen på foregående side.

3.3 Lærervejledning

Rigspolitiet har udarbejdet en lærervejledning til køreuddannelsen til stor bus (kategori D).¹⁰ Lærervejledningen indeholder de nærmere retningslinjer om planlægning og gennemførelse af undervisningen – herunder valg af hjælpemidler – af køreelever, der ønsker kørekort til stor bus (kategori D).¹¹

Det fremgår af lærervejledningen, at undervisningen skal følge undervisningsplanens afsnitsopdeling (jf. kapitel 3.2). Det fremgår af lærervejledningen, at det i mindre omfang er muligt at fravige fra undervisningsplanens afsnitsopdeling.

Det fremgår desuden, at teoriundervisningen først og fremmest skal tjene til at give en baggrund for elevens indlæring af de praktiske færdigheder. Desuden præciseres det, at det gennemgående princip ved tilrettelæggelse af den praktiske undervisning skal være, at eleven hele tiden skal føres fra en lettere (og grundlæggende) til en vanskeligere (udvidet) øvelse.

I lærervejledningen står der, at bearbejdning af elevens holdninger i trafikken skal være et væsentligt element i såvel den teoretiske som praktiske del af køreuddannelsen. Det fremgår ligeledes, at denne holdningsbearbejdning forudsætter en aktiv dialog mellem kørelæreren og køreeleverne samt mellem køreeleverne indbyrdes, og at der skal gennemføres "undervisnings-samtaler (ledet diskussion)".

¹⁰ Lærervejledning om køreuddannelsen til stor bus (kategori D). Version 5.15. 22. januar 2015. Lærervejledningen er udarbejdet i tilknytning til Rigspolitiets bekendtgørelse nr. 1599 af 22. december 2014 om undervisningsplan for køreuddannelsen til stor bus (kategori D).

¹¹ I Rigspolitiets materialer omtales deltagerne i køreuddannelsen som elever.

En væsentlig del af undervisningen i forbindelse med erhvervelse af kørekortet gennemføres med anvendelse af it-baserede undervisningsprogrammer. Derfor har et afsnit i lærervejledningen også fokus på anvendelse af it-baserede undervisningsprogrammer i undervisningen.

I lærervejledningen står der bl.a.:

”Et IT-baseret undervisningsprogram er et medie, hvor eleven selvstændigt kan gennemføre køreundervisningen uden kørelærerens medvirken. Forskellen på et IT-baseret undervisningsprogram og egentlig kørelærerundervisning er, at det IT-baserede undervisningsprogram alene er et hjælpemiddel til brug for kørelærerens undervisning, mens kørelærerundervisningen foregår som en aktiv dialog mellem kørelæreren og eleverne...

Anvendes IT-baserede undervisningsprogrammer, skal kørelæreren som aktiv vejleder og diskussionspartner for køreeleverne være til stede i undervisningslokalet. Teoriundervisning, der enten er kompliceret eller indebærer bearbejdning af køreelevernes holdninger og adfærd, skal herudover altid gennemføres som holdundervisning i en aktiv dialog mellem kørelæreren og alle køreelever...

Det skal fremgå af lektionsplanen, at der har været anvendt IT-baserede undervisningsprogrammer...

Kørelæreren skal ved sin underskrift ved de lektioner, hvor der er anvendt IT-baserede undervisningsprogrammer, bekræfte, at lektionen er gennemført i overensstemmelse med lærervejledningens anvisninger...

Der skal kunne udskrives en log fra det IT-baserede undervisningsprogram om den enkelte elevs anvendelse af programmet...”

Reglerne for anvendelse af it-baserede undervisningsprogrammer fremgår desuden af Bekendtgørelsen om kørekort, hvor der står, at den godkendte kørelærer skal være til stede i undervisningslokalet sammen med deltagerne. Det fremgår desuden, at den enkelte kørelærer højst må undervise 20 elever samtidig, når der anvendes it-baserede undervisningsprogrammer.¹²

Lærervejledningen indeholder bl.a. også et kort afsnit om krav til teorilokalet. Der står bl.a., at lokalet skal have en størrelse og indretning, der sikrer, at det kan fungere hensigtsmæssigt for det normale antal elever på et undervisningshold.

¹² Jf. Bekendtgørelsen om kørekort, BEK nr. 312 af 25/03/2015, § 39.

I lærervejledningen står der desuden følgende:

“En tilfredsstillende undervisning kan ikke gennemføres uden brug af illustrationer til anskueliggørelse af de vigtigste mekaniske busdele og deres funktion samt af risikoforhold og faremuligheder i forskellige trafiksituationer.”

Endelig indeholder lærervejledningen et forslag til en lektionsplan. Forslaget tilgodeser:

- den krævede rækkefølge af undervisningsplanens afsnitsopdeling
- principperne om, at eleven hele tiden skal føres fra en lettere til en vanskeligere manøvre
- kravet om sammenhæng mellem teoretisk og praktisk undervisning
- mindstekravet til antallet af lektioner i undervisningen.

Det fremgår desuden af lærervejledningen, at undervisningen til kategori D skal indeholde følgende antal obligatoriske lektioner á 45 minutters varighed:

- 16 lektioner i teorilokale
- 14 lektioner i manøvrer på vej¹³
- 4 lektioner i manøvrer på køretekniske anlæg.

Den samlede undervisningstid på 34 lektioner á 45 minutter er ifølge lærervejledningen et absolut minimum for at kunne gennemføre en forsvarlig undervisning.

3.4 Undervisningen på arbejdsmarkedsuddannelsen

Som det fremgår af kapitel 1, er der som led i analysen blevet gennemført observationer af undervisningen på tre af de uddannelsessteder, der udbyder arbejdsmarkedsuddannelsen 40531 *Personbefordring med bus*. Observationerne blev fulgt op af interview med uddannelsesdeltagere, faglærere og ledere.

¹³ Deltagerne i den intensive grundlæggende kvalifikationsuddannelse, der indgår i arbejdsmarkedsuddannelsen 40531 *Personbefordring med bus*, skal desuden have 10 kørelektioner som led i kvalifikationsuddannelsen – altså i alt mindst 24 lektioner samt de fire lektioner, der skal foregå på køreteknisk anlæg.

Observationerne og interviewene har i høj grad bidraget til en forståelse af de mange forskellige årsager til, at en del deltagere har vanskeligheder med at bestå de prøver, der indgår i erhvervelse af kørekort kategori D erhverv.

Deltagerne på uddannelsesholdene

På de tre uddannelseshold, der blev gennemført observationer på, var 90 % af deltagerne mænd, mens de resterende 10 % var kvinder.

44 % af deltagerne på de tre hold var fremmedsprogede, men andelen af fremmedsprogede deltagere på de tre uddannelsessteder varierede meget. På de tre hold var andelen af fremmedsprogede således 18 %, 39 % og 75 %.

Langt de fleste fremmedsprogede deltagere på de tre hold var mænd. Kvinderne udgjorde 17 % af de fremmedsprogede deltagere.

De fremmedsprogede deltagere på de tre uddannelseshold kom fra mange forskellige lande, f.eks. fra Makedonien, Serbien, Bulgarien, Island, Tyrkiet, Makedonien, Congo, Vietnam, Kenya, Kina og Indien.

Stort set alle de fremmedsprogede deltagere har gået på sprogskole. Nogle af deltagerne har kun været i Danmark i få år, og de har endnu ikke været på det danske arbejdsmarked. Andre har boet i Danmark i mange år, og de har f.eks. være beskæftiget i hotel- og restaurationsbranchen, med lagerarbejde eller inden for butik og handel.

Alle de fremmedsprogede deltagere på de tre hold var ledige, da de startede på uddannelsen. Det samme var tilfældet for næsten alle de øvrige deltagere, men der var dog også enkelte deltagere, der var i beskæftigelse. Disse deltagere skulle typisk bruge kørekortet i forbindelse med deres nuværende job med handicaptransport eller som pædagog i en børneinstitution.

Ved observationer af undervisningen på de tre hold var det tydeligt, at en del af de fremmedsprogede deltagere var passive ved fælles klasseundervisning. De fleste stillede kun sjældent spørgsmål til lærerne, og de svarede primært på lærernes spørgsmål, når spørgsmålene var direkte henvendt til dem.

På baggrund af observationerne og interview vurderes det, at ca. ¼ af de fremmedsprogede deltagere har vanskeligheder med at udtrykke sig på dansk.

Organisering af undervisningen

Som det fremgår af de foregående afsnit i dette kapitel, er rammerne for tilrettelæggelse af undervisningen i vid udstrækning bestemt af Rigspolitiets regler. AMU-udbydere kan dog organisere undervisningen forskelligt inden for de rammer, der er udstukket af Rigspolitiet. Der er f.eks. nogle AMU-udbydere, der starter med teoriundervisningen til kørekortet, mens andre starter med undervisningen til kvalifikationsuddannelsen.

Undervisningen på arbejdsmarkedsuddannelsen følger lektionsplaner, som er udarbejdet af de enkelte AMU-udbydere. Lektionsplanerne for såvel kørekortundervisningen som kvalifikationsuddannelsen udleveres til deltagerne ved starten af den 6 uger lange uddannelse.

Sideløbende med klasseundervisningen med teorioplæg gennemføres praktisk køreundervisning. Dette betyder, at de deltagere, der er til køretimer, ikke får de læreroplæg, som de øvrige deltagere får. Deltagerne skal selv forsøge at samle op på den teoriundervisning, de mangler, og det kan være en udfordring for nogle af deltagerne.

På ét af de tre uddannelsessteder, der har deltaget i observationer og interview, er undervisningen organiseret således, at der ikke gennemføres praktiske køretimer samtidig med, at der er klasseundervisning.

Det er klart, at der er variationer mellem, hvordan undervisningen organiseres, tilrettelæggelse og gennemføres på de tre uddannelsessteder, ligesom den rent faktiske gennemførelse af undervisningen i større eller mindre omfang kan variere fra lærer til lærer. Den følgende præsentation af undervisningen på arbejdsmarkedsuddannelsen bygger således udelukkende på de gennemførte observationer på ét undervisningshold hos hver af udbyderne samt på de gennemførte interview med uddannelsesdeltagere, faglærere og ledere.

Den første uddannelsesdag og ansøgning om kørekort

Den første dag på arbejdsmarkedsuddannelsen er primært fyldt ud med praktiske informationer om selve uddannelsen og formalia i relation til erhvervelse af kørekort kategori D erhverv.

Deltagerne skal ansøge om erhvervelse af kørekortet. Hvis deltagerne er tilmeldt arbejdsmarkedsuddannelsen i god tid inden uddannelsens start, har uddannelsesstedet typisk sendt ansøgningsskemaet til deltagerne på forhånd. Dette betyder, at nogle af deltagerne allerede inden uddannelsens start har afleveret det udfyldte ansøgningsskema, den krævede lægeerklæring, pasfoto m.m. til borgerservice.

Der er dog altid deltagere, der endnu ikke har modtaget og udfyldt ansøgningsskema, og derfor bruges der den første dag tid på at udlevere og udfylde ansøgningsskemaet.

Nogle af deltagerne har vanskeligheder med at udfylde ansøgningsskemaet. Dette gælder især de fremmedsprogede deltagere, der har svært ved at forstå, hvor de skal skrive hvad.

Deltagerne bliver oplyst om, at ansøgningerne skal godkendes hos politiet, og at der i perioder er lang behandlingstid.

Deltagerne bliver også oplyst om, at hvis den afleverede lægeattest har givet anledning til anmærkninger, skal ansøgningen sendes til embedslægen til godkendelse, hvilket også kan give forsinkelser i sagsbehandlingen af ansøgningen.

Årsagerne til godkendelse hos embedslægen kan være mange forskellige, men det kan f.eks. dreje sig om hjertesygdom eller diabetes hos ansøgeren.

Godkendelsesprocessen hos politiet – og eventuelt hos embedslægen – kan medføre en risiko for, at der er deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen, som ikke kan nå at blive godkendt inden for det 6 uger lange uddannelsesforløb.

Deltagerne kan først deltage i prøverne, når de er godkendte, og for nogle kan det betyde, at de først kan deltage i prøverne flere uger efter, at de har deltaget i undervisningen.

På den første uddannelsesdag informeres deltagerne også om selve uddannelsesforløbet, og om de tre prøver de skal deltage i. De får udleveret en mappe, der f.eks. indeholder uddannelsesbog, lektionsplaner, regler for køre- og hviletider, informationer om kontrol af bussen og gode råd til den praktiske køreundervisning.

Deltagerne bliver orienteret om, at de skal sikre sig, at de ved afslutning af hver lektion med deres underskrift skal bekræfte, at de har deltaget i undervisningen (teori og praktisk køreundervisning). De skal også sikre sig underviserens underskrift ved den pågældende lektion.

I løbet af dagen anvendes der mange forskellige ord, forkortelser og begreber, som nogle af deltagerne har svært ved at forstå, fordi disse ikke bliver introduceret nærmere.

Det drejer sig f.eks. om følgende:

- "ACØ" (står for Politiets Administrativt Center Øst, og det er dem, der håndterer sagsbehandlingen af kørekortansøgningerne øst for Storebælt)
- "Hvis man skal deltage i 'Billettering'" (ordet indgår i titlen på en af de arbejdsmarkedsuddannelser, der kvalificerer deltagerne til at få job som rutebuschauffør)
- "BAB-kurserne" (BAB er en forkortelse af "Befordring af bevægelses-hæmmede")
- "Når I skal til FDM" (det køretekniske anlæg som Forenede Danske Motorejere har)
- "Når I skal arbejde med Køreklar" (et it-baseret undervisningsprogram).

Når der anvendes Power Point i undervisningen med tekst og oplæsning fra kørekortbekendtgørelsen, er der mange begreber, som det kan være vanskeligt for deltagerne at forstå. Det drejer sig f.eks. om begreberne:

- Kørekortsaspiranter
- Førstegangserhververe
- Harmonisere konkurrencereglerne

På alle tre uddannelseshold får deltagerne udleveret koder til de it-baserede undervisningsprogrammer *TURTEORI* og *Køreklar*.

Der er gået ca. ¾ af den første uddannelsesdag, før alle introduktioner og formaliteter er overstået, og selve undervisningen kan gå i gang.

Ved dagens afslutning får deltagerne de første underskrifter på deres lektionsplaner, og de er godt i gang med uddannelsen.

På alle tre uddannelseshold får deltagerne mange informationer den første dag. Ved interview af deltagerne ved uddannelsens afslutning er der flere af deltagerne, der giver udtryk for, at den første uddannelsesdag var meget overvældende. En af deltagerne fortæller:

"Den første dag var meget forvirrende. Der var så mange informationer, og jeg havde mest lyst til at tage på arbejdet næste dag... Jeg vidste ikke, hvad jeg skulle gå i gang med den næste dag, og der var en forventning om, at vi på dag 2 selv skulle kunne gå i gang."

Deltageren oplevede den første dag på uddannelsen som forvirrende, bl.a. på grund af de mange informationer om uddannelsen, ansøgning, lektionsplaner, man skal huske at få underskrevet, it-programmerne og koderne til programmerne. Den interviewede deltager er ikke fremmedsproget, og han er ikke uvant med at deltage i uddannelse, så det siger sig selv, at en del af de fremmedsprogede uddannelsesdeltagere i endnu højere grad kan føle sig udfordret den første dag.

Undervisningsmaterialer

Som det fremgår af det foregående afsnit er der på alle tre uddannelseshold blevet anvendt de to it-baserede undervisningsprogrammer *TURTEORI* og *Køreklar*.

TURTEORI er en webportal, hvorfra man kan få adgang til online undervisningsprogrammer inden for transportområdet og teori til kørekort. Ét af undervisningsprogrammerne på portalen er målrettet de teoretiske kompetencer, der stilles til erhvervelse af kørekort kategori D erhverv.

TURTEORI er udviklet og ejet af TUR Forlag, der er en del af Transporterhvervets Uddannelser – TUR.

Køreklar er et it-baseret undervisningsprogram, der bl.a. er målrettet kørekort kategori D erhverv. *Køreklar* udgives af Nyt Juridisk Forlag A/S.

I begge undervisningsprogrammer er der billeder, video og tekst, der bliver oplæst.

Hver enkelt deltager på uddannelsen får udleveret en unik kode til hver af programmerne. I undervisningsprogrammerne markeres det f.eks. løbende, hvilke teori-afsnit deltageren er gået i gang med, og hvilke lektioner der er afsluttet.

De it-baserede undervisningsprogrammer indeholder også test, såkaldte emneprøver, så deltagerne kan afprøve, om de har forstået teorien. I oversigten over hvert af programmerne markeres det, hvilke test deltageren har gennemført – og med hvilket resultat.

Lærerne og uddannelsesstedets ledelse har adgang til de samme informationer, og de kan også se præcist, på hvilke tidspunkter deltagerne har arbejdet med de it-baserede undervisningsprogrammer.

De it-baserede undervisningsprogrammer er en stor hjælp for deltagere med læsevanskeligheder, da al tekst – herunder også spørgsmål og svarmuligheder i test – oplæses. En af de interviewede lærere siger om de it-baserede undervisningsprogrammer:

“Det er et lækkert undervisningsmateriale, vi har fra TUR og Køreklar. Transportbranchen er den eneste branche, der har sådanne materialer til undervisning på arbejdsmarkedsuddannelserne... Disse materialer betyder, at man kan gennemføre en chaufføruddannelse uden, at man kan læse en sætning.”

Det er forskelligt, hvordan uddannelsesstederne bruger de it-baserede undervisningsprogrammer.

En leder fra et af uddannelsesstederne fortæller f.eks., at de bruger *TURTEORI* til selve undervisningen, men at de ikke bruger opgaverne fra *TURTEORI*, da de er uenige i de svar, der er i materialets test. Faglærerne har erfaringer med, at det giver bedre resultater at anvende de test, der ligger i undervisningsprogrammet *Køreklar*.

Flere af de interviewede uddannelsesdeltagere fortæller, at der er fejl i de test, som uddannelsesstederne anvender. Det handler både om fejl i de test, som uddannelsesstedet selv har udarbejdet, og om fejl i test fra *TURTEORI* og *Køreklar*. En af deltagerne siger:

“Der er fejl i nogle af testene, så for at få testen uden fejl, skal vi svare forkert. Der er også nogle af de spørgsmål, der er i skolens egne test, der er fejl i, så dem bliver vi bedt om at springe over. Jeg kan ikke forstå, at de ikke bliver revideret og opdateret.”

Udover de it-baserede undervisningsprogrammer får deltagerne på et af uddannelsesholdene udleveret følgende fysiske undervisningsmaterialer:

- Energirigtig kørsel
- Sundhed for chauffører
- Køreklar. Store biler.
- Personbefordring med bus.

På et af de andre hold får deltagerne ikke udleveret de fysiske undervisningsmaterialer, men disse er til rådighed i undervisningslokalet til fri afbenyttelse.

Endelig har skolerne selv udviklet nogle undervisningsmaterialer og nogle test, som deltagerne bl.a. kan få adgang til via skolernes websites.



Gennemførelse af teoriundervisningen

På de uddannelseshold, der er blevet gennemført observationer på, er der blevet anvendt mange forskellige undervisningsmetoder, og undervisningen består af mange forskellige elementer, som f.eks.:

- Klasseundervisning, hvor læreren gennemgår de forskellige faglige temaer, og hvor der er dialog mellem læreren og deltagerne
- Gæstelærere, f.eks. fra Dansk Blindesamfund
- Individuelt arbejde med de it-baserede undervisningsprogrammer
- Individuel opgaveløsning
- Gruppearbejde
- Deltagernes fremlæggelse af gruppearbejde og andre opgaver
- Kontrolprøver/-test
- Praktiske opgaver på værkstedet (f.eks. hjulskift)
- Førstehjælpsøvelser
- Praktiske opgaver i relation til befordring af handicappede
- Praktisk køreundervisning i bus
- Øvelser på køreteknisk anlæg

I det følgende vil nogle af ovenstående punkter blive nærmere beskrevet med udgangspunkt i observationer af undervisningen samt interview med uddannelsesdeltagere, lærere og uddannelsesledere.

Klasseundervisning

Flere af de interviewede lærere fortæller, at de lægger stor vægt på klasseundervisningen, fordi det er gennem klasseundervisningen, at deltagerne kan få forståelse af temaer, som det ellers kan være svært at forstå.

Det er også gennem klasseundervisningen, at det er muligt at bearbejde deltageres holdninger, og derfor er klasseundervisningen meget central.

I klasseundervisningen gennemgår lærerne de forskellige faglige temaer, og deltagerne har løbende mulighed for at stille spørgsmål.

Lærerne lægger også op til dialog med deltagerne, og de forsøger løbende at inddrage deltageres erfaringer, f.eks. som personvognsbilister.

Der er mange faglige temaer, som deltagerne skal lære om, og der anvendes mange tekniske begreber i undervisningen.

Se eksempler på disse begreber herunder:

- Bussen fortsætter i en retledende bane...
- ... at lave en større kurveradius
- Jeg mister min friktion...
- ... lave en nedbremsning
- Vejgrebet
- Den stiger proportionalt...
- Overstyring, understyring og kontrastyring
- Aquaplaning
- Reaktions tid, funktionstid og bremsetid
- Slør
- Tomgang.

Der er flere af deltagerne, der har svært ved at forstå de tekniske begreber. En af de fremmedsprogede deltagere siger:

"For os med to sprog, er der f.eks. mange nye ord om bremseser, vi skal lære. Hvis man kan forstå de tekniske ord, så kan man godt bestå teoprøven. Dialog i undervisningen spiller en kæmpestor rolle, når vi skal lære teorien."

Nogle af deltagerne stiller spørgsmål, når der er noget, de ikke forstår. Det er dog kun sjældent, at de fremmedsprogede deltagere stiller spørgsmål til lærerne.

Oftest besvarer de fremmedsprogede deltagere også kun spørgsmål fra lærerne, hvis de bliver direkte adspurgt. Størstedelen af de fremmedsprogede deltagere er således passive ved den fælles klasseundervisning, men de virker på ingen måde demotiverede.

Det synes således i høj grad at være de fremmedsprogede deltageres begrænsede dansk kundskaber, der er skyld i passiviteten. Det er f.eks. vanskeligt for deltagerne at stille og besvare spørgsmål, der vedrører avancerede tekniske spørgsmål, når de ikke har gode sproglige dansk kompetencer.

En del af de fremmedsprogede deltagere har ikke dansksproglige forudsætninger for at forstå mange af de udtryk, ordsprog og specielle vendinger, som lærerne anvender i undervisningen. Se eksempler fra undervisningen herunder:

- Man kan trække hesten til truget, men ...
- Jeg har mange gange set den her vejvrede...
- Vi taler hele teorien igennem igen, da det godt kan være, at man er blevet lidt rusten...
- Så kører man det tunge skyts frem...
- Vi kører ikke nogen steder, hvor I kampsveder
- Du har ikke en kinamands chance
- Mange bække små...
- Vi satser på, at det sætter sig fast hen ad vejen
- Hvis vi spænder buen...
- Vi skal nok lære jer det, så I ikke nakker en kantsten
- Det er en god øjenåbner
- Så er det bare klampen i bund
- Ellers er det jeres gesjæft...
- Det er en flaskehals...
- Man skal være god for nogle penge...
- Så tager I lige knoglen og ringer...
- Hvis jeg siger nogle guldkorn, så skriv det ned

Nogle af lærerne opfordrer deltagerne til at tage noter i undervisningen. Der er kun ganske få af deltagerne, der tager noter, og der er ingen af de fremmedsprogede deltagere, der tager noter.

Individuelt arbejde med de it-baserede undervisningsprogrammer

Det er forskelligt, hvordan de tre uddannelseshold anvender de it-baserede undervisningsprogrammer. På to af uddannelsesstederne er disse anvendt jævnlige gennem hele uddannelsesforløbet. På det tredje uddannelsessted arbejdes der løbende med it-programmerne, men i de sidste to undervisningsuger anvendes der stort set kun it-baserede undervisningsprogrammer.

Deltagerne er generelt glade for de it-baserede undervisningsprogrammer. Det er godt for deltagerne, at de kan få oplæst teksterne flere gange, hvis de har behov for det, og billedmaterialet (foto og video), der vises sammen med teksterne, bidrager til at øge forståelsen.

Der er dog en del af deltagerne, der har vanskeligheder med at forstå indholdet i teorien. Dette er både tilfældet ved klasseundervisning og ved den it-baserede undervisning, men det er mest tydeligt ved den it-baserede undervisning, hvor mange af de fremmedsprogede deltagere forsøger at oversætte enkeltord, sætninger eller hele teksten til deres eget sprog.

En af deltagerne siger:

"Nogle gange oversætter jeg nogle af ordene til tyrkisk. Der er både nogle tekniske ord, der kan være svære at forstå, men også nogle andre ord, som jeg ikke helt forstår, f.eks. 'ophør' og 'tilstrækkelig'. Egentlig forstår jeg godt ordene, men jeg kan godt blive usikker på disse ord, der står inde i teksten."

Når deltagerne skal arbejde med de it-baserede undervisningsprogrammer er der nogle bestemte lektioner, de skal igennem. De kører lektionen igennem i deres eget tempo, og de kan løbende få hjælp fra læreren, hvis de har behov for det.



Se notater fra observationer af undervisningen på et af holdene i boksen herunder.

Notater fra observationer af undervisningen

Kl. 8.05 er der 9 deltagere til stede, og læreren er i gang med at krydse deltagerne af på en liste, så han kan se, hvem der ikke er mødt.

Kl. 8.08 kommer der to mere – de undskylder, der var kø på motorvejen.

En af deltagerens mobiltelefon ringer. Han svarer opkaldet og går udenfor for at tale. Han kommer tilbage tre minutter efter. På det tidspunkt er læreren færdig med at krydse deltagerne af, og undervisningen går i gang.

Læreren siger, at deltagerne skal arbejde med lektion 2 i Køreklar, der handler om busregler – noget der indgår i EU-kvalifikationsprøven.

Læreren uddeler også en gruppeopgave om samme tema, og han siger, at deltagerne gerne må løse opgaven parvis, men at det skal ske med lav stemmeføring, så de ikke forstyrrer hinanden. Han beder også deltagerne om at sætte deres mobiltelefon på lydløs.

Kl. 8.12: En af deltagerne er ikke gået i gang endnu. Han sidder og læser noget på sin mobiltelefon. Da han går i gang med lektionen, tager det ham kun en halv time at komme igennem lektionen på computeren. Derefter går han i gang med at løse gruppeopgaven. Han gør det individuelt, og han er hurtig færdig.

Alle de andre deltagere løser gruppeopgaven individuelt, samtidig med at de gennemgår lektionen på computeren. Ved at arbejde på den måde, kan de skrive de rigtige svar ned, efterhånden som de kommer til dem. Da læreren lidt senere opdager det, går han rundt og siger til deltagerne, at de skal gennemgå hele lektionen først, inden de går i gang med gruppeopgaven.

Nogle af deltagerne prøver at få oversat ord og begreber, de ikke forstår, via deres smartphone eller computeren. En af deltagerne kopierer hele teoretiksten og får den oversat via Google Translate.

Der er ingen af deltagerne, der beder læreren om hjælp.

Det er ved observationer af undervisningen slående, at deltagerne ikke i højere grad beder om hjælp fra lærerne. Dette gælder både de fremmedsprogede deltagere og de øvrige deltagere på holdet.

I et interview siger en af de fremmedsprogede deltagere:

“Der er mange danske ord, jeg ikke forstår. Jeg spørger nogle af de andre på holdet, når der er noget, jeg ikke forstår. Jeg bruger ikke læreren så tit... Det er faktisk kun, hvis læreren går forbi, at jeg spørger ham om noget. Jeg har svært ved selv at bede om hjælp.”

Et par uger senere gennemføres der interview med den samme deltager. Han har været til teoriprøve, og han bestod ikke.

Deltageren fortæller, at han er begyndt at bede lærerne om hjælp til det, han ikke forstår, men han siger også samtidig, at det er svært at blive ved med at spørge lærerne, når der er noget, man ikke forstår.

Nogle af de fremmedsprogede deltagere giver udtryk for, at det ville være en hjælp for dem, hvis de fik udleveret ordlister eller ordbøger, der kunne oversætte nogle af de tekniske begreber fra dansk til deres eget sprog.

En af deltagerne siger:

“Det ville være en hjælp, hvis skolen hjalp os med at oversætte nogle af de svære danske ord. Det ville også være en hjælp, hvis der var materialer og bøger på engelsk. Hvis jeg fik det på engelsk, ville det være lettere også at forstå det på dansk. Når man tager kørekort til personvogn, kan man godt få teoribøgerne på engelsk.”

Det er meget forskelligt, hvordan deltagerne håndterer arbejdet med it-baserede undervisningsprogrammer. De fleste arbejder meget koncentreret, så længe de ikke skal arbejde med programmerne for længe af gangen. Der er dog også deltagere, der har svært ved at administrere friheden til selv at disponere tiden inden for de rammer, som lærerne sætter.

Der er deltagere, der ikke følger lærernes anvisninger på, hvordan de skal arbejde med programmerne. Der er også nogle deltagere, der går i gang med at lave noget andet, end det undervisningsprogram de har fået besked på at gå i gang med.

Se notater fra undervisningen herunder.

Notater fra observationer af undervisningen

Deltagerne skal i gang med en lektion i TURTEORI. De fleste deltagere går i gang med det samme. Der er dog også deltagere, der har gang i andre ting. En af de fremmedsprogede deltagere skal lige finde et oversættelsesprogram frem på computeren, samtidig med at han også lige skal svare en sms. Samtidig forsøger han at lytte til lærerens instruktioner, som han også har svært ved at forstå.

En af deltagerens mobiltelefon ringer flere gange, og han går udenfor for at besvare opkaldet. Der ringer endnu en mobiltelefon, og deltageren besvarer opkaldet, mens han sidder ved computeren. Lidt efter skriver læreren på tavlen: *"Mobiltelefoner skal være på lydløs"*.

Efter få minutters arbejde går en af deltagerne direkte til den test, der er i afslutningen af it-programmets lektion. Han har slet ikke været igennem lektionen endnu.

En af deltagerne springer lidt mellem afsnittene i teorilektionen, uden at færdiggøre nogle af dem. En anden deltager har bevidst valgt at arbejde med en helt anden lektion i TURTEORI.

Der er også et par af deltagerne, der går ud af lokalet, og som først kommer retur efter 15 minutter.

Det er påfaldende, at der er så få deltagere, der søger hjælp hos lærerne, når de arbejder med it-programmerne. Måske skyldes det, at det kan være svært for dem at vide, hvad de ikke kan forstå, før de kommer til testen ved afslutningen af lektionen.

Lærerne gør meget ud af at fortælle deltagerne, hvordan de skal arbejde med de forskellige test (prøver), der indgår i de it-baserede undervisningsprogrammer. De advarer bl.a. deltagerne mod at gentage testene for mange gange.

En af lærerne siger til deltagerne:

"Når man har fejl i prøverne, og man ikke forstår hvorfor, så er det vigtigt at 'misbruge' læreren... Man skal aldrig lave den samme prøve igen samme dag, der skal gå mindst to dage, før man tager prøven igen. Hvis man laver den samme prøve flere gange, har prøveresultatet ingen værdi. Man kan blot huske de rigtige svar, og man har ikke forstået, hvorfor man svarer, som man gør..."

Hvis antallet af fejl langsomt går nedad: 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 – så er det ikke godt nok. Så skal man ikke regne med, at man kan bestå teoripróven, for politiets prøver er anderledes. Det kræver forståelse for svarene, og det er derfor, man skal bruge læreren til at forklare, hvorfor svarene er, som de er..."

Det er vigtigt at bogføre samtlige prøveresultater, så læreren har mulighed for at være med til at vurdere, hvordan han bedst kan hjælpe."

På trods af lærernes advarsler om at gennemføre de samme test flere gange i træk, er der flere af deltagerne, der alligevel gør det igen og igen. Se noter fra observationer af undervisningen herunder.

Notater fra observationer af undervisningen

Deltagerne er i gang med en af de lektioner, der skal gennemføres på computer. Jeg går hen og sætter mig ved siden af deltagerne for at følge lidt med.

Det viser sig, at deltageren i stedet for at arbejde med lektionen er gået i gang med at løse en test til en af de tidligere lektioner.

Jeg prøver at følge med, for derigennem at få indtryk af sværhedsgraden, men det viser sig, at deltageren kan besvare spørgsmålene hurtigere, end jeg kan nå at læse spørgsmål og svar. Han har tilsyneladende lært testen udenad, for han ser blot hurtigt på spørgsmålet, hvorefter han krydser svarene af.

Deltageren har boet i Danmark i tre år. Han har gået på sprogskole og har også arbejdet med rengøring. Han taler ikke særlig godt dansk, og det er indimellem svært at forstå, hvad han siger under interviewet.

Deltageren siger ikke meget i undervisningen, og han har vanskeligheder med at forstå mange af de begreber, der anvendes i undervisningen. Alligevel siger deltageren under et interview:

"Jeg synes ikke, at det er så svært... Man skal bare øve sig en masse, så kan man godt lære det."

Det er uvist, hvordan deltageren vil komme til at klare sig i teoriprøven og kvalifikationsprøven. Under alle omstændigheder har det dog lange udsigter, før deltageren kan komme til prøve. Ansøgningen om erhvervelse af kørekort er endnu ikke afleveret ved uddannelsesforløbets afslutning, fordi deltageren mangler nogle papirer fra hjemlandet.

Uddannelsesstederne har også nogle kontrolprøver eller evaluerende prøver, som deltagerne skal løse. Et af uddannelsesstederne har kontrolprøverne liggende på skolens website, hvor deltagerne kan hente dem. En af lærerne siger om kontrolprøverne:

"Undervisningen er tilrettelagt i fire moduler, og for hvert modul er der en kontrolprøve. Kontrolprøver skal bruges med stor omtanke. De skal ikke bruges til at lære af, men til at kontrollere læringsudbyttet. Det handler ikke om at blive god til kontrolprøverne, men om at lære pensummet. Først efter at have tilegnet sig mere viden, giver det mening af lave kontrolprøven igen. Det er også vigtigt at bogføre samtlige prøveresultater, for så har læreren mulighed for at være med til at vurdere, hvordan han bedst kan hjælpe."

På andre uddannelsessteder gennemføres prøverne med alle deltagerne i fællesskab som ved "DVD-teoriprøven", hvor deltagerne får udleveret et svarark, som de skal krydse deres besvarelse af på.

Individuel opgaveløsning og gruppearbejde

Udover de test og kontrolprøver, som deltagerne løser i undervisningstiden, får de også andre former for opgaver, som de skal arbejde med. Dette drejer sig både om individuelle opgaver og om opgaver, der skal løses i grupper.

Nogle af uddannelsesdeltagerne har så svært ved at forstå de tekniske udtryk og begreber, der anvendes, at de reelt ikke kan løse opgaverne. På et af uddannelsesholdene fik deltagerne udleveret nogle opgaver, som de skulle arbejde med efter lærerens oplæg. Se i boksen herunder nogle notater fra observationer af undervisningen.

Notater fra observationer af undervisningen

Deltagerne skal i dag lære noget om køre teknik. Lærerne tager i undervisningen udgangspunkt i nogle af de øvelser, som deltagerne skal igennem på køre teknisk anlæg. Det er meget motiverende for deltagerne.

Deltagerne får udleveret et stykke papir med nogle opgaver om køre teknik. Deltagerne skal skrive svarene på linjerne under spørgsmålene. Spørgsmålene lyder f.eks. 'Hvad er friktion (vejgreb)?' og 'Hvad er aquaplaning?'

Læreren opfordrer deltagerne til at arbejde med opgaverne to og to, men det virker som om, at de ikke helt kan finde ud af, hvem de skal arbejde sammen med, og på nær to går alle i gang med at løse opgaverne individuelt. Der er kun to deltagere, der beder læreren om hjælp til at besvare et af spørgsmålene. Andre forsøger at finde svarene inde på TURTEORI eller Køreklar. Nogle af deltagere prøver at finde oversættelse af enkeltord eller hele sætninger på Google Translate.

Efter en pause bliver opgaverne gennemgået. Læreren læser spørgsmålene op, og han beder deltagerne om at svare. Nogle deltagere markerer stort set hver gang, at de har et svar på spørgsmålet, mens andre slet ikke markerer. De fleste af de fremmedsprogede deltagere markerer ikke, at de kan besvare spørgsmålet.

Læreren spørger alligevel en af de fremmedsprogede deltagere, om han kan svare på et af spørgsmålene. Deltageren har skrevet det korrekte svar ned på sit papir. Han har fundet svaret på en af de it-baserede undervisningsprogrammer. Deltageren forsøger at læse sit svar op, men det lykkes ham ikke, og han kan heller ikke forklare sin besvarelse. Deltageren har altså kunnet finde det rigtige svar, men enten kan han ikke forstå svaret, eller også er han rent sprogligt ikke i stand til at læse svaret op og forklare det.

På ét af de uddannelseshold, hvor der er blevet gennemført observationer, bliver der lige fra første dag lagt op til, at deltagerne i løbet af uddannelsesforløbet skal arbejde i grupper. Der er sat navneskilte på bordene i undervisningslokalet, og på hvert af skiltene står der også et gruppenummer. Læreren siger:

“Nu kan I starte med at være i de grupper, der står på jeres navneskilte, og så kan vi eventuelt bytte rundt hen ad vejen.”

Under interview fortæller deltagerne, at de nogle gange har arbejdet i grupper, og det både er foregået i den almindelige teoriundervisning og i f.eks. førstehjælpsundervisningen.

Der gennemføres observationer af undervisningen en dag, hvor deltagerne skal lære om transport af handicappede.

Se notater fra observationerne i boksen på næste side.



Notater fra observationer af undervisningen

Der er undervisning i seler og fastspænding af kørestol. Det er ikke hele holdet, der er til stede i undervisningslokalet, for der er hele tiden nogle af deltagerne, der deltager i praktisk køreundervisning.

Den ene halvdel af deltagerne skal løse nogle praktiske øvelser med korrekt fastspænding af en kørestol, der er stillet op i undervisningslokalet. Den anden halvdel af deltagerne skal løse nogle teoretiske opgaver om handicapkørsel.

Deltagerne får udleveret en informationsskrivelse om fastspænding af kørestole og kørestolsbrugere samt et opgaveark. Deltagerne får besked om at samarbejde om at løse såvel de praktiske øvelser som de teoretiske opgaver.

Nogle af deltagerne fra den gruppe, der skal arbejde med de praktiske øvelser, går hen til kørestolen og prøver at finde ud af, hvordan den skal spændes fast. Andre fra den samme gruppe går i gang med at læse informationsskrivelsen om fastspænding af kørestole og kørestolsbrugere. Den består af både tekst og af tegninger. Se informationsskrivelsen i bilag 7.1.

En af de fremmedsprogede deltagere, der skal i gang med de praktiske øvelser, har meget svært ved at forstå teksten. Han forsøger at oversætte nogle af ordene via Google Translate, men han kan ikke forstå sammenhængen. Han har f.eks. udfordringer med at forstå følgende ord:

- hoftedelen (er i samme tekst også skrevet som "hofte delen")
- navlehøjde
- brugeren
- fastspændinger
- bagerste
- vandret.

Uden at kunne forstå ovenstående ord i informationsskrivelsen er det svært for deltageren at forstå teksten. Lang tid efter, at nogle af de andre deltagere er gået i gang med de praktiske øvelser, går han hen til dem for at være med til øvelserne. Han har svært ved at finde ud af det, og han søger ikke hjælp i informationsskrivelsen.

De fleste af de deltagere, der arbejder med de teoretiske opgaver, løser opgaverne individuelt, selvom der er blevet lagt op til, at de skal løses i grupper. De er meget stille, og de stiller ikke spørgsmål til læreren, selvom der er nogle af spørgsmålene, de ikke kan forstå.

Observationerne peger på, at nogle af deltagerne ikke altid forstår hensigten med at løse praktiske øvelser og teoretiske opgaver i grupper, hvor de kan hjælpe hinanden.

Det er især nogle af de fremmedsprogede deltagere, der ikke indgår i gruppearbejdet. Dette kan i nogle tilfælde hænge sammen med, at de ikke har erfaringer med denne arbejdsform, og at de derfor har behov for, at lærerne hjælper dem i gang med at danne grupper og organisere gruppearbejdet.

Det kan også skyldes, at de er sprogligt usikre, og at de derfor undgår at arbejde sammen med andre deltagere om opgaverne, fordi de derved skal formulere sig på dansk. De fremmedsprogede deltagere kunne ellers have stor glæde af at deltage i gruppearbejde, da de derved også får øget deres danskkompetencer.

Én af lærerne fra ét af de andre uddannelsessteder fortæller, at han ikke anvender gruppearbejde i undervisningen, da det er hans erfaring, at deltagerne ikke udnytter tiden fornuftigt. Han siger:

"Jeg bruger ikke gruppearbejde, for det er min erfaring, at deltagerne ikke udnytter tiden fornuftigt... I stedet for hiver jeg deltagerne op til tavlen og lader dem forklare tingene. Det er også ok for dem, der har sproglige udfordringer."

Læreren giver endvidere udtryk for, at det kan være en fordel for deltagerne, at de øver sig i at forklare teorien for de øvrige deltagere, der de herved får øvelse i at tale om de faglige temaer.



Rutebilstation

A photograph of a blue and white directional sign for a bus station. The sign is rectangular with a blue border and a white center. The word "Rutebilstation" is written in large, bold, blue capital letters. The sign is mounted on a metal post. In the background, there is a dense green hedge or wall of bushes. A spider web is visible in the bottom left corner of the image.

Undervisningslokalerne til teoriundervisning

På to af de uddannelseshold, der er gennemført observationer på, er teoriundervisningen primært blevet gennemført i ét undervisningslokale, hvor der både har været mulighed for at sidde ved borde uden computere og ved borde med computere. På det ene hold skiftede deltagerne pladser, alt efter om der var fælles klasseundervisning, eller om de skulle arbejde med de it-baserede undervisningsprogrammer. På det andet hold blev deltagerne næsten altid siddende ved bordene med computerne, selvom de deltog i fælles klasseundervisning.

På det tredje uddannelseshold blev den fælles teoriundervisning typisk gennemført i undervisningslokaler uden computere. Når deltagerne skulle arbejde med de it-baserede undervisningsprogrammer, foregik det i et åbent værksted, hvor der også var andre hold, der deltog i arbejdsmarkedsuddannelser for at erhverve sig f.eks. lastbilkørekort eller taxikørekort.

I nogle af undervisningslokalerne er der en enkelt planche, der f.eks. viser, hvordan bussens bremses fungerer, men ellers er der ikke noget i lokalerne, der viser, at de bliver brugt til undervisning af AMU-deltagere, der er i gang med at tage et kørekort og en kvalifikationsuddannelse.

Når der er fælles klasseundervisning tegner lærerne ofte på tavlen. Der bliver f.eks. tegnet vejkryds, vejsving og busser på tavlen. Se notater fra observationer af undervisningen i boksen herunder.

Notater fra observationer af undervisningen

Deltagerne skal snart have undervisning i køretekniik på et køreteknisk anlæg, og forud herfor forklarer læreren om nogle af de øvelser, de skal igennem ude på anlægget.

Læreren tegner på tavlen, og han viser f.eks. med fagter, hvordan bussen reagerer, når man foretager en hård opbremsning.

Han kommer med nogle tekniske forklaringer, som jeg har svært ved at følge med i. Jeg tænker, at det ville hjælpe mig, hvis det blev vist på en lille legetøjsbus. Der kunne måske også hjælpe mig, hvis der var nogle fotos, jeg kunne se på.

Som beskrevet i kapitel 3.3 fremgår det af Rigspolitiets lærervejledning, at en tilfredsstillende undervisning ikke kan gennemføres uden brug af illustrationer til anskueliggørelse af de vigtigste mekaniske busdele og deres funktion samt af risikoforhold og faremuligheder i forskellige trafiksituationer.

Under interview udtrykker uddannelsesdeltagerne ønsker om, at der i højere grad anvendes forskellige former for anskuelsesmaterialer i undervisningen. En af de fremmedsprogede deltagere siger:

”Det er vigtigt at vise nogle af tingene, f.eks. bremserne og styrtøjet, så det er lettere at forstå... Det er godt, hvis det er synligt, så folk lettere kan forstå det og lære det. Man kunne sætte noget op med klister på tavlen, som viser nogle af de ting, vi skal lære... Det kan også være godt at have vejskilte inde i lokalet, for der er meget, vi skal huske.”

Deltagerne peger i interviewene på ønsker om følgende anskuelsesmaterialer i undervisningslokalerne:

- Færdselstavler
- Motor, styretøj og bremses (fotos, tegninger, modeller)
- Lovpligtige skilte i busser
- Tavler med vejkryds, rundkørsel m.m. samt busser og andre trafikanter, fodgængere m.m., som man kan flytte rundt på

En af deltagerne peger på, at det også kunne være godt at have nogle anskuelsesmaterialer ude i busserne, så de kan anvendes i forbindelse med den praktiske køreundervisning.

Den praktiske køreundervisning

Ligesom det er tilfældet ved teoriundervisningen, så stilles der også store krav til deltagerne i den praktiske køreundervisning, der f.eks. både omfatter viden om bussens teknik og lovpligtige udstyr og selve kørslen med bussen.

Deltagerne skal bl.a. kunne forklare, hvordan bussen fungerer rent teknisk, samt om de særlige krav der stilles til bussen, og de skal kunne kontrollere bussens lovpligtige udstyr. Deltagerne skal altså både have viden og færdigheder i forhold til de forskellige temaer, og de skal kunne forklare sig på dansk, hvilket er en særlig stor udfordring for de fremmedsprogede deltagere.

Inden selve kørslen starter skal deltagerne indstille sædet og spejlene, så de passer til dem. Kørelærerne guider deltagerne, der f.eks. skal have hjælp til at finde ud af, hvordan sædet og spejlene reguleres i den bus, de skal køre i.

Se notater fra observationer af den praktiske køreundervisning i boksen herunder.

Notater fra den praktiske køreundervisning

En af de fremmedsprogede deltagere skal deltage i praktisk køreundervisning. Han har ikke kørt med denne kørelærer før, og han virker lidt nervøs. De hilser på hinanden, hvorefter de går ind i bussen.

Kørelæreren beder deltageren om at indstille sædet, så det passer ham. Han får lidt hjælp af kørelæreren til at finde knapperne, der kan regulere sædet. Da deltageren er færdig med indstillingen af sædet, spørger kørelæreren ham, om han er helt sikker på, at han kan nå pedalerne. Det er deltageren åbenbart ikke, for han regulerer endnu engang på sædet, hvorefter han sidder lidt afventende.

Kørelæreren spørger deltageren, om han kan se i spejlene. Deltageren svarer hurtigt, at han godt kan se – dette dog uden, at han rent faktisk kontrollerer, om han kan. Kørelæreren minder deltageren om, hvor meget af bussen han skal kunne se i spejlene, hvorefter deltageren regulerer på spejlene, som tydeligvis ikke var indstillet rigtigt.

Det er nok de fleste deltagere, der er lidt nervøse, når de skal have en praktisk køretime. De skal køre en stor bus, de skal holde øje med trafikken, og de skal samtidig lytte til – og forstå – kørelærerens anvisninger, hvilket er en særlig udfordring for nogle af de fremmedsprogede deltagere.

Se notater fra en af de praktiske kørelektioner med en af de fremmedsprogede deltagere i boksen på næste side.

Notater fra den praktiske køreundervisning

Kørelektionen er godt i gang. Mens bussen holder for rødt lys ved et vejkryds, forbereder kørelæreren deltageren på, at han om lidt skal køre ned på en motorvej, og at han også skal køre igennem en tunnel.

Deltageren spørger: *"Kører vi på motorvej?"*

Kørelæreren svarer, at det gør de ikke endnu, at de jo endnu ikke er kørt ned på en vej med det grønne motorvejsskilt.

Kørelæreren fortsætter med at spørge deltageren om, hvornår det er, han skal huske at tænde nærlyset. Kørelæreren fortsætter: *"Er det, når vi kommer til motorvejen?"*

Deltageren svarer ikke, så kørelæreren fortsætter med at sige: *"Nej, det er ikke, når vi kommer til motorvejen, men når vi kører ind i tunellen!"*. Deltageren nikker.

Fem minutter efter er bussen nede på motorvejen.

Kørelæreren siger: *"Som du kan se, så er vi lige straks fremme ved tunnelen. Hvad er det, du skal huske, inden du kører ind i tunellen?"*

Deltageren svarer ikke. Han er dybt koncentreret om at køre bussen.

Da bussen er helt fremme ved tunnelen siger kørelæreren: *"Du skal huske at tænde nærlyset."* Først på dette tidspunkt tænder deltageren for nærlyset.

Lidt senere synes kørelæreren, at deltageren kører for langsom. Han siger: *"Giv den noget gas!"* Deltageren ændrer ikke hastigheden, og kørelæreren fortsætter: *"Gas, gas... speederen!"*

Kørelæreren peger på et skilt og spørger deltageren: *"Har den tilkørselsbane betydning for os?"*

Deltageren svarer: *"Ja"*, men det virker ikke som om, at han forstår spørgsmålet.

Kørelæreren stiller endnu et spørgsmål: *"Den flettepligt, der kommer her, har den betydning for os?"* Deltageren svarer ikke. Han er dybt koncentreret om at køre bussen.

Kørelærerne gør meget for at hjælpe deltagerne godt igennem de praktiske kørelektioner, men nogle af de fremmedsprogede deltagere har så store dansksproglige udfordringer, at det mindsker deres udbytte af kørelektionerne.

Kørelærerne anvender mange specielle vendinger, som det kan være vanskeligt for nogle af de fremmedsprogede deltagere at forstå i den konkrete sammenhæng i den praktiske køreundervisning. Se eksempler på specielle vendinger i køreundervisningen herunder:

- Her skal vi bruge flettereglen
- Kan du se kantstenen? Du er lige oppe og snitte den
- Der er meget trafik her i krydset, men så lysner det
- Giv den noget gas... gas, gas... speederen!
- Det gælder om at køre glidende
- Man bliver let fartblind
- Du skal slange dig igennem... ikke kante dig
- Hvis du kører langt frem og knækker bussen, så kan du være der...
- Du må hellere låne lidt af linjen.

Deltagerne kommer i løbet af deres kørelektioner til at køre i flere forskellige busser og med forskellige kørelærere. Det gør det ikke nødvendigvis lettere for de fremmedsprogede deltagere, der ikke har så gode dansksproglige kompetencer, at de skal køre med flere forskellige kørelærere.

En leder fra et af uddannelsesstederne fortæller, at de tilstræber, at deltagerne højst kommer til at køre med tre forskellige kørelærere.



3.5 Deltagertilfredshed

Evalueringsresultater i Viskvalitet.dk

Deltagernes tilfredshed med deltagelse i arbejdsmarkedsuddannelsen 40531 *Personbefordring med bus* kan bl.a. ses i resultaterne af de evalueringer, der bliver gennemført med Viskvalitet.dk.

Evalueringsresultatet for de fælles spørgsmål for Undervisningsministeriet i perioden fra 1. januar 2014 til 30. september 2015 er på 4,1.¹⁴

Dette er et godt evalueringsresultat, der ligger 0,1 over landsgennemsnittet for alle arbejdsmarkedsuddannelser.¹⁵

Evalueringsresultatet bygger på 2.135 deltageres besvarelser af skemaet. Da der alene i 2014 var 1.841 deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen, peger dette på, at det langt fra er alle uddannelsesdeltagerne, der har deltaget i en evaluering af uddannelsen.¹⁶

I evalueringsskemaet besvarer deltagerne syv fælles spørgsmål fra Undervisningsministeriet. Det evalueringsspørgsmål, der scorer *højest*, er spørgsmålet om, hvor tilfreds deltageren er med sin egen indsats på kurset. Evalueringsresultatet er her 4,4. Dette hænger tæt sammen med, at deltagerne skal yde en stor indsats for at komme igennem uddannelsen og bestå de tre prøver, der er en del af uddannelsen. Der er f.eks. flere af uddannelsesdeltagerne, der i interviewene fortæller, at de arbejder med teorien derhjemme.

Det evalueringsspørgsmål, der scorer *lavest*, er spørgsmålet om, i hvilken grad deltagerne kendte kursets formål, inden de startede. Evalueringsresultatet på dette spørgsmål er 3,7. Dette evalueringsresultat kan synes lavt, men evalueringsresultatet for samtlige arbejdsmarkedsuddannelser i den samme periode ligger på 3,3.

¹⁴ Evalueringsskalaen går fra 1 til 5.

¹⁵ De fælles spørgsmål fra Undervisningsministeriet er ens for alle arbejdsmarkedsuddannelser. I evalueringsskemaerne indgår der også udvalgte spørgsmål, der handler om det faglige indhold, og endelig kan der være skolespecifikke spørgsmål, som det enkelte uddannelsessted selv kan tilføje evalueringsskemaet.

¹⁶ I 2014 var der 1.263 deltagere, der besvarede et evalueringsskema, men der var ifølge AMU-statistik 1.841 deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen.

At evalueringsresultatet er så meget højere for dette spørgsmål hænger sammen med, at deltagerne på denne arbejdsmarkedsuddannelse allerede inden uddannelsens start er vidende om, at uddannelsen skal resultere i erhvervelse af et kørekort. Ved deltagelse i mange andre arbejdsmarkedsuddannelser er det mere uklart for deltagerne, hvilket indhold der er i uddannelsen, og hvad det egentlig er de skal lære.

Det er overraskende, at evalueringsresultatet på spørgsmålet "Hvor tilfreds er du med kursets faglige niveau?" ligger på 4,2, for rigtig mange af deltagerne på de observerede uddannelseshold giver udtryk for, at det er meget vanskeligt for dem at komme igennem uddannelsen, fordi teorien er meget svær.

Resultatet kan give anledning til en antagelse om, at de "manglende" deltagerevalueringer i Viskvalitet.dk skyldes, at de deltagere, der har de største udfordringer med det faglige niveau, og som først gennemfører uddannelsen længe efter, at arbejdsmarkedsuddannelsen er afsluttet, ikke deltager i Viskvalitet.dk-evalueringen.

I skemaet herunder kan det ses, hvordan evalueringresultaterne fordeler sig på de syv fælles spørgsmål fra Undervisningsministeriet

Evalueringsspørgsmål på de fælles spørgsmål fra Undervisningsministeriet	Resultat
Hvor tilfreds er du med det kursus, du netop har gennemført?	4,2
I hvilken grad kendte du kursets formål, <u>inden</u> du startede?	3,7
I hvilken grad har du lært det, der er kursets formål?	4,2
Hvor tilfreds er du med din egen indsats på kurset?	4,4
I hvilken grad mener du, at læreren/lærerne har tilrettelagt undervisningen, så du har haft mulighed for at lære det, der er kursets formål?	4,0
Hvor tilfreds er du med kursets faglige niveau?	4,2
I hvilken grad mener du, at det du har lært på kurset, kan anvendes i dit arbejde fremover?	4,2

En analyse af evalueringsresultaterne fordelt på 15 uddannelsessteder, der har haft mindst 35 deltagere på uddannelsen i perioden, viser, at evalueringsresultaterne varierer fra 3,8 til 4,4.¹⁷

Der er altså en markant forskel på deltagertilfredsheden på de enkelte uddannelsessteder. Fem af uddannelsesstederne har et evalueringsresultat, der ligger under 4,0, der er landsgennemsnittet for alle arbejdsmarkedsuddannelser.

En nærmere analyse af evalueringsresultaterne fra de uddannelsessteder, der scorer lavest, viser, at det især er på spørgsmålet *"I hvilken grad mener du, at læreren/lærerne har tilrettelagt undervisningen, så du har haft mulighed for at lære det, der er kursets formål?"*, at disse uddannelsessteder scorer lavt.

Deltagerne udtrykker tilfredshed med uddannelsen

Interview gennemført med deltagerne på de tre uddannelseshold, hvor der også er gennemført observationer, viser, at de er tilfredse med uddannelsen.

Deltagerne giver udtryk for, at det har stor betydning for deres indlæring af teorien, at lærerne kommer med oplæg, hvor de forklarer teorien.

Deltagerne giver også udtryk for, at det er meget udbytterigt, når lærerne laver en fælles gennemgang af de opgaver, som deltagerne har løst individuelt, parvist eller i grupper.

Ved et fokusgruppinterview siger en af deltagerne:

"De oplæg, som lærerne kommer med, er meget vigtige for, at vi kan forstå teorien. Det er også rigtigt godt, at lærerne laver en fælles gennemgang af de test, vi gennemfører, så vi kan få forklaret de fejl, vi har lavet."

En anden uddannelsesdeltager supplerer:

"Det er også rigtig godt, når vi fælles taler om de gruppeopgaver, vi har siddet og løst. Det får vi meget ud af... Jeg synes også, at lærerne har været gode til at lave en fælles gennemgang, når de har fundet ud af, at vi har fælles udfordringer, når vi sidder og arbejder ved computere."

¹⁷ Der er desuden ni uddannelsessteder, der har haft deltagere på uddannelsen i perioden, men antallet af deltagere i evalueringen på de enkelte uddannelsessteder har været under 35, og derfor er det ikke muligt at se evalueringsresultaterne.

Uddannelsesdeltagerne synes, at de it-baserede undervisningsprogrammer i det store og hele er gode. Der er dog flere, der peger på et behov for revidering af programmerne. Det er ifølge deltagerne især testene, de synes, der skal revideres. Nogle af deltagerne fortæller om spørgsmål og svarmuligheder, der er så uklare, at det er svært at svare rigtigt på spørgsmålene.

Der er desuden en deltager, der foreslår en udbygning af it-programmerne. Deltageren siger:

“Man bliver nødt til at overveje at udbygge systemet, så man får ekstra spørgsmål med dét, man har svaret forkert på. På den måde kunne vi lære mere.”

Organisering af undervisningen

De fleste af deltagerne på de tre uddannelseshold er tilfredse med organisationen af undervisningen.

En leder fra et af uddannelsesstederne siger:

“Rækkefølgen i undervisningen er meget vigtig, og vi har overordnet besluttet rækkefølgen for lærerne... Dette er vigtigt for at undgå uoverensstemmelser, og vi skal også sikre os, at flere lærere kan gå ind og tage holdet ved sygdom. Det skal ikke være den enkelte faglærers egen måde at gøre tingene på, der bestemmer, hvordan undervisningen skal organiseres. Hvis nogen af lærerne har forslag til ændringer, så kigger vi på det. Det kan altså ændres på demokratisk vis.”

På det ene uddannelseshold gennemføres den praktiske køreundervisning aldrig samtidig med, at der er klasseundervisning med teorigennemgang. Dette er deltagerne tilfredse med, da det betyder, at de ikke mister nogle af de læreroplæg, der er i teoriundervisningen.

På de to andre uddannelseshold gennemføres den praktiske køreundervisning samtidig med, at de øvrige deltagere får oplæg om teorien. På den ene side oplever deltagerne, at de praktiske køretimer er et godt afbræk i teoriundervisningen, men på den anden side kan det være en udfordring at være væk fra den undervisning, hvor lærerne gennemgår teorien. En af de fremmedsprogede deltagere siger:

“Der er EU-test på fredag, så nu skal jeg løse EU-opgaver (kvalifikationsprøven, red.). Jeg kan læse på computeren, men jeg kan ikke forstå, hvad de siger... jeg oversætter det, men når jeg oversætter det, er det nogle gange ikke den rigtige betydning, så jeg skal bruge lang tid på det. Det er svært... også selvom jeg får hjælp af lærerne... Jeg har haft køretimer fire gange på en uge, og når jeg har så mange køretimer, så er det meget hårdt at nå at indhente de lektioner, jeg ikke har været med til.”

De fleste af deltagerne på et af uddannelsesholdene ønsker at få flere læreroplæg. De giver også udtryk for, at de ikke synes, at der er tilstrækkelig sammenhæng mellem læreroplæg og det individuelle arbejde med it-programmerne. En af deltagerne siger:

"Jeg ville gerne have haft flere læreroplæg... Der skal også være en bedre sammenhæng mellem læreroplæg og øvelser på computeren. Det er for adskilt på den måde, vi har haft det... Det ville være bedst, hvis vi først havde læreroplæg, og så lige bagefter skulle arbejde ved computerne."

På et af uddannelsesholdene har undervisningen været organiseret således, at deltagerne først har arbejdet med teori i relation til kvalifikationsuddannelsen, hvorefter de har arbejdet med teori i relation til teoriprøven. Nogle af deltagerne giver udtryk for, at de hellere ville have haft en kombination. En af deltagerne siger:

"Det ville være bedre, hvis vi havde en halv dag med teori til køreprøven og en halv dag med EU-teori. Det ville give et bedre flow... især hvis det også blev kombineret med lidt gruppearbejde, så vi kunne træne vores forståelse af stoffet på den måde."

Der er desuden en del af uddannelsesdeltagerne, som synes, at den it-baserede undervisning fylder for meget.

Udfordringer med den it-baserede undervisning

Flere af uddannelsesdeltagerne peger på, at der er et behov for en bedre introduktion til, hvordan de kommer ind i programmerne, og hvordan de anvender dem hensigtsmæssigt. En af deltagerne siger:

"Den første dag fik vi intro til computerprogrammerne, men den næste dag har man glemt det, og der er behov for, at vi bliver hjulpet lidt mere igennem."

En anden deltager fortæller:

"I starten var det svært at finde ud af, hvordan programmerne fungerede, og der var flere på holdet, som sprang rundt mellem de enkelte afsnit uden at gøre dem færdige... Da jeg endelig kom ind i programmet og kom frem til at skulle gennemføre en test, så dumpede jeg fire gange. Det viste sig, at jeg dumpede på noget, der er blevet ændret efter, at programmet blevet lavet."

Flere af uddannelsesdeltagerne synes, at det er for stor en del af undervisningen, hvor de skal arbejde individuelt med de it-baserede undervisningsprogrammer. En af deltagerne siger:

"Vi har alt for meget tid ved computerne.... Når man skal sidde og lytte hele dagen, så falder man i søvn. Man bliver også uopmærksom."

En af de fremmedsprogede deltagere siger følgende:

"Computerundervisningen bliver let for meget. Det er vigtigt, at læreren forklarer det for os. Jeg forstår det ikke, når vi kun arbejder ved computeren... Jeg vil gerne have, at der er mere tid, hvor det er læreren, der underviser... det er ikke godt at sidde så meget ved computeren."

Der er dog andre fremmedsprogede deltagere, som fortæller, at det især er den it-baserede undervisning, der giver dem et godt udbytte. En af deltagerne siger:

"Det hjælper mig at høre det på computeren, læse det og skrive det ned. For mig er det bedst med computeren, for det er lettere for mig at forstå. Lærerne taler for hurtigt, og bruger for mange ord, jeg ikke forstår... Jeg kan godt spørge læreren, men han har travlt, og han snakker også for hurtigt... Der er også andre, der har brug for hjælp."

Det er især på det ene uddannelseshold, at flere af deltagerne ikke er tilfredse med den omfattende tid, de bruger ved computerne. En af deltagerne siger:

"Det er et problem både fysisk og mentalt, hvis man skal sidde foran computeren hele dagen."

En deltager peger på, at det er svært at sidde og koncentrere sig om it-programmerne i flere timer af gangen, og at det især er et problem, når nogle af de andre deltagere sidder og snakker samtidigt. Deltageren siger:

"Hvis man prøver at sidde og fokusere, kan man let blive forstyrret. Når der ikke er en "vagt" i lokalet, så accelererer det – og der bliver larm. Folk respekterer ikke, at der skal være ro. Man fatter ikke pointerne i dét, man skal læse, hvis der ikke er ro."

Noget af uroen opstår, fordi nogle af deltagerne hjælper hinanden med forståelsesproblemer, men det skyldes også andre ting. En af deltagerne siger:

"Det er et problem med nogle af de andre kursister... de er forstyrrende elementer, når de sidder og snakker højt eller griner, eller når de sidder og skriver eller spiller på mobiltelefonen ... deres mobiltelefoner ringer, og det bliver ikke stoppet..."

En af deltagerne mener, at man på uddannelsesstedet bør overveje at indrette computerarbejdspladserne i nogle båse, så deltagerne ikke bliver forstyrret så meget af hinanden. En anden deltager siger, at det også ville være en stor hjælp, hvis deltagerne fik nogle bedre høretelefoner.

Andre deltagere giver udtryk for, at det ved den it-baserede undervisning har været for svært at få hjælp fra læreren. En deltager siger:

"Vi kunne sidde og vente rigtig længe på læreren, fordi han også skulle undervise nogle andre kursister. Der er da skidt."

En anden deltager siger:

"Nogle af kursisterne er gode til at bruge lærerne – og de misbruger dem også... Det bliver skævt fordelt, så dem, der er usikre, ikke får den hjælp, de har behov for."

Der er også en deltager, der mener, at der er for mange deltagere på uddannelsen til, at lærerne har tid til at hjælpe dem alle. Deltageren siger:

"Læreren har for mange elever i lokalet til, at han kan hjælpe dem alle... Det er også godt, hvis vi hjælper hinanden, men det er et problem, hvis vi SKAL hjælpe hinanden... det er os, der er eleverne!"

Som det fremgår af det foregående, er der blandt en del af deltagerne et ønske om mere lærerstøtte ved arbejdet med de it-baserede undervisningsprogrammer.

Godt sammenhold – vi hjælper hinanden

Deltagerne på alle tre uddannelseshold giver udtryk for, at de har et godt sammenhold, og at de hjælper hinanden i undervisningen.

En af de fremmedsprogede uddannelsesdeltagere fortæller, at han får meget hjælp af en af de andre deltagere, og at de også mødes uden for undervisningstiden for at øve sig på teorien.

En af de andre fremmedsprogede deltagere, der har store udfordringer med at lære teorien, siger:

"Nogle gange spørger jeg læreren, men hvis jeg har spørgsmål til læreren hele tiden, er det ikke godt... Jeg har gode lærere, og de kan forklare det. De er tålmodige. Det er også nogle gode kursister, og nogle af dem er dygtige, og de kan hjælpe mig."

Nogle gange kan behovet for hjælp mellem deltagerne dog tage overhånd. En af de dansksprogede deltagere, der har godt styr på teorien, siger om de to fremmedsprogede deltagere, han sidder ved siden af:

"De spørger mig ofte, og jeg vil gerne hjælpe dem, men de forstår ikke en skid af det. Nogle gange bliver jeg træt af det, det er jo ikke min opgave... De skriver det hele ned, men de forstår det ikke. De stiller ikke selv spørgsmål, for de er flasket op med en anden undervisningsform, hvor man ikke spørger læreren om noget. Derfor stiller jeg nogle gange nogle spørgsmål på deres vegne, så de kan få en god forklaring fra læreren i stedet for fra mig."

Begge ovenstående citater på udsagn fra deltagere peger på, at nogle af de fremmedsprogede deltagere, har svært ved gentagne gange at bede lærerne om hjælp. Derfor trækker de i et vist omfang på hjælp fra de øvrige deltagere.



4. Udfordringer i at bestå prøverne

Dumpeprocenterne til kørekort kategori D erhverv viser med al tydelighed, at deltagerne har udfordringer med at bestå prøverne. Som det fremgår af kapitel 2.4, er der på landsplan 43,6 % af deltagerne, der dumper til teori-prøven, mens der er 31,8 % af deltagerne, der dumper til den praktiske kø-reprøve.

Der er ingen statistikker, der viser, hvor stor en andel af deltagerne i prø-verne, der er fremmedsprogede. Der er heller ikke statistikker, der viser, hvor stor en andel af de deltagere, der dumper, der er fremmedsprogede.

Interview med faglærere og uddannelsesledere giver dog et helt tydeligt bil-lede af, at det er en større udfordring for de fremmedsprogede deltagere at bestå prøverne, end det er tilfældet for de danskere, der er opvokset i Dan-mark. Interviewene peger dog også på, at der for stort set alle deltagerne skal arbejdes hårdt for at bestå prøverne.

I det følgende beskrives først udfordringerne med at bestå teori-prøven og derefter udfordringerne med at bestå den praktiske køreprøve.

4.1 Teoriprøven

Observationer og interview af uddannelsesdeltagere har peget på en række udfordringer i forhold til beståelse af teori-prøven. Udfordringerne vil blive præsenteret i det følgende.

Antallet af rigtige svar varierer

Teoriprøven er en multiple choice-test bestående af 25 teorispørgsmål med op til fire svarmuligheder, som deltagerne skal svare "ja" eller "nej" på.

Der er mindst ét svar, som deltagerne skal svare "ja" til, men der kan også være to, tre eller fire rigtige svar. Svares der forkert på én af svarmulighe-derne, beregnes hele spørgsmålet som forkert besvaret.

Det er sværere at bestå en multiple choice-test, når man ikke ved, hvor mange rigtige svar der er til hvert af spørgsmålene.

Dansksproglige udfordringer

Det gælder for de fleste, at det kan være vanskeligt at bestå teoriprøven, men det er forbundet med særligt store udfordringer for deltagere, der ikke har dansk som deres modermål, at bestå prøven.

Selv deltagere, der har boet og arbejdet i Danmark i mange år, som forstår "hverdagsdansk", og som taler et forståeligt dansk, har vanskeligheder med at forstå mange af de specifikke ord og begreber, der indgår i teorien.

Det er selvfølgelig individuelt, hvilke ord og begreber deltagerne har svært ved at forstå. Det afhænger f.eks. meget af deres dansksproglige kompetencer, viden om teknik i køretøjer og forståelse af færdselsloven. En leder fra et af uddannelsesstederne siger:

"Det bliver et større og større problem at få de fremmedsprogede deltagere gennem uddannelsen, for de kan mindre dansk, end de kunne tidligere."

En anden uddannelsesleder siger:

"For mange deltagere kræver det mere tid og hårdt arbejde at bestå, så ofte er de seks uger ikke længe nok."

Som det fremgår af kapitel 2.2, er det hensigten, at den digitale teoriprøve på sigt skal kunne gennemføres på otte forskellige sprog. Dette kan være en fordel for nogle af de deltagere, der kan deltage i prøven på deres modersmål eller på et andet sprog, som de er mere fortrolige med end dansk. Det kan dog også være en udfordring for deltagerne at gå til teoriprøve på f.eks. tyrkisk, hvis undervisningsmaterialerne fortsat udelukkende findes på dansk.

Udenadslære, forståelse og tolkning af spørgsmål og svar

Udfordringerne i at bestå den teoretiske prøve er mangeartede. For det første er der meget, deltagerne skal lære udenad, da de ikke må have nogen former for hjælpemidler med til prøven. Deltagerne skal altså kunne huske al teorien, som samlet set er ganske overvældende, da der udover teori til teoriprøven også er teori til kvalifikationsprøven.

Deltagerne skal også kunne forstå teorien, for at kunne besvare spørgsmålene til teoriprøven korrekt. Prøveformen, der består af spørgsmål med fire svarmuligheder, som deltagerne skal svar "ja" eller "nej" på, kræver en god forståelse af teorien. For at kunne svare korrekt på svarmulighederne er det også nødvendigt, at deltagerne kan forstå de ord og begreber, der anvendes i spørgsmålene og de forskellige svarmuligheder.

Deltagerne skal også kunne tolke svarmulighederne for at kunne finde de spidsfindigheder, der betyder, at nogle af svarmuligheder er korrekte, mens andre er forkerte, selvom de næsten er identiske.

Tolkningen af svarmulighederne handler også om, at nogle dele af de forskellige svarmuligheder kan være korrekte, mens andre dele kan være forkerte, og dermed er hele svaret naturligvis ikke korrekt. En af deltagerne siger om teoriprøverne:

"Det handler ikke kun om at lære den teori, som vi bliver prøvet i... det handler faktisk i endnu højere grad om at kunne tolke spørgsmålene og svarmulighederne... det kan virkelig være kompliceret at forstå spørgsmålene og de svar, man kan vælge imellem i teoriprøven!"

En af de uddannelsesdeltagere, der har været til teoriprøve (og bestået), siger i et interview:

"Jeg er vant til at gå i skole, men jeg bliver nervøs alligevel. At bestå teoriprøven kræver mere at vænne sig til den måde, der bliver spurgt på, end at forstå færdselsloven og den øvrige teori. Man kan let blive bragt ud af fatningen pga. den måde, der bliver spurgt på. Det er som om, at de "fucker" med vores hjerner, så vi ikke kan svare på spørgsmål, som vi egentlig godt kan forstå..."

Som det fremgår af ovenstående citat, kræver det stor koncentration samt tolkning af spørgsmål og svar, for at deltagerne kan bestå teoriprøven. En af lærerne siger:

"Der bliver hele tiden arbejdet på at få politiet til at ændre prøverne. Billederne er kun blevet opdateret to gange på 25 år. Der er også mange sproglige udfordringer, når man ikke er dansksproget."

Det gør det sværere for deltagerne at bestå teoriprøven, at det er en multiple choice-test, hvor deltagerne ikke på forhånd ved, hvor mange rigtige svar, der skal afkrydses. Deltagerne får kun godkendt svaret som rigtigt, hvis hele besvarelsen er korrekt.

DVD-prøve eller digital prøve

Langt de fleste af deltagerne på de tre uddannelseshold, der er gennemført observationer på, vil komme til at deltage i en "DVD-teoriprøve" (jf. kapitel 2.1), da de digitale teoriprøver kun gennemføres i Køge og Hillerød.

Der er altid ventetid på teoriprøver, og ventetiden på de digitale prøver er ofte længere, end det er tilfældet ved for DVD-prøverne.

Deltagerne i den digitale teoriprøve er glade for denne prøveform. En af deltagerne, der har bestået teoriprøven, siger:

"Det er godt med den digitale prøve, for det minder om det, vi gør i forvejen i undervisningen. Da jeg havde været prøven igennem, gik jeg det hele igennem for at se efter, om der var fejl."

Udfordringen med denne "DVD-prøveform" er, at deltagerne ikke har mulighed for at høre spørgsmålene og svarmulighederne flere gange, at de ikke selv kan bestemme tempoet, og at de ikke kan gå tilbage at rette. Det er især de fremmedsprogede deltagere, der giver udtryk for, at det kunne hjælpe dem at gå til den digitale teoriprøve i stedet for DVD-prøveformen.

En deltager siger følgende om teoriprøven, der blev gennemført ved hjælp af en DVD og en fælles skærm:

"Normalt har jeg kun 2 fejl, men der var flere ting, der gik galt. Den sagkyndige larmede med papirer og stempler, og det gjorde det svært at høre... Det var forstyrrende for mig, og det er ærgerligt, for jeg syntes, at jeg havde styr på tingene... Jeg er også dårlig til at gå til eksamen. Jeg bliver nervøs... Prøven var ikke slem. Jeg var bange for, at jeg ville have 4 fejl, men jeg havde altså 7 fejl."

Flere af de øvrige deltagere, der var til den samme teoriprøve, fortæller, at det ved afvikling af prøven var svært for dem at se de billeder, der blev vist på den fælles skærm. En af deltagerne siger:

"To af de fejl, jeg havde, skyldtes, at jeg ikke kiggede ordentligt på de skilte, der var på billedet... Når vi er til teoriprøve, er det rigtig svært for dem, der sidder bagerst at se billederne godt nok. Man er langt fra lærredet, og der er nogle detaljer, man skal kunne få øje på. Der var et billede, hvor man har ubetinget vigepligt, men det var svært at se skiltet... Jeg kunne ikke se lærredet for dem, der sad foran mig, og hvis man ikke kan se det hele, så kan man let overse en færdselstavle... det er vigtigt, at man kan se hele billedet på én gang."

En af de øvrige deltagere i prøven, der også havde problemer med at se billeder, siger:

"Det var svært at se billederne for dem, der sidder foran, så jeg rykkede mig langt ud til siden for at kunne se godt nok, og heldigvis bestod jeg."

En af de fremmedsprogede deltagere fortæller, at han er dumpet til teori-prøven. Han siger:

"Jeg har normalt 5-10 fejl, når vi laver prøverne her på skolen. Jeg havde ikke stress eller var nervøs, men det er svært med det sproglige, så derfor fik jeg for mange fejl."

Deltageren havde 12 fejl i teori-prøven!

Indstilling til teori-prøve

Som det fremgår af ovenstående citat, så har uddannelsesdeltageren efter eget udsagn haft 5-10 fejl til de prøver, der er gennemført på uddannelsesstedet. Måske kunne han have undladt at få det nederlag, hvis lærerne havde frarådet ham at gå til prøve.

Der er også andre uddannelsesdeltagere, der har været indstillet til teori-prøve, selvom de har haft mange fejl i de kontrolprøver og evaluerende prøver, som de har gennemført som led i undervisningen. En af uddannelsesdeltagerne siger:

"Lærerne burde have grebet ind noget tidligere, for der er jo flere, som ikke har været klar til prøven... Det er lærernes opgave at sikre, at vi alle er klar til prøven!"

En anden uddannelsesdeltager foreslår, at uddannelsesstedet får nogle vejledere, der skal hjælpe deltagerne med at beslutte, hvornår de er klar til at gå til teori-prøven. Deltageren siger:

"De skulle overveje at indføre vejledere, der har fokus på, hvor langt vi er i forløbet, hvornår vi skal til prøve etc.... Det skal være en person på skolen, som holder styr på, hvor langt vi er hver især. Det skal være en form for mentorer..."

En af lærerne siger om problemstillingen:

"Vi holder øje med, hvor mange fejl de har, og selvfølgelig fortæller vi dem, hvis vi synes, at de ikke skal gå til prøve. Da mange bliver godkendt så sent i uddannelsesforløbet, bliver vi dog også nødt til at tilmelde dem, når de endelig er blevet godkendt, for de skal jo også blive færdige."

Uddannelsesstedet bestiller altså teoriprøven lige så snart en deltager er godkendt, så deltageren så vidt muligt kan komme til prøve, når teoriundervisningen er overstået. Hvis det viser sig, at en deltager ikke er parat til at gå til teoriprøve, kan man godt afbestille prøven. En leder fra uddannelsesstedet siger herom:

”Man skal i god tid beslutte, om en teoriprøve skal afmeldes, for det skal ske fem dage i forvejen. Der kan ske rigtig meget med deltageren på fem dage, så man skal være meget sikker, hvis man afmelder teoriprøven.”

En af de fremmedsprogede deltagere har store dansksproglige udfordringer i forhold til at lære teorien. Han fortæller, at han har talt med medarbejderne i uddannelsesstedets reception, fordi han gerne vil til en digital teoriprøve i stedet for DVD-teoriprøven, som uddannelsesstedet plejer at melde deltagerne til. Han har fået besked på, at det ikke kan lade sig gøre, fordi der ikke er nogen ledige tider.

En leder fra uddannelsesstedet siger følgende under et interview:

”Det kan være en fordel med de digitale prøver, men vi kan ikke forhåndsbestille dem, fordi vi ikke hører til i Hillerød eller Køge. Det betyder, at der er lang ventetid på prøverne. Deltagerne må gerne komme til prøve i Køge eller Hillerød, men de må forvente endnu længere ventetid, hvis de ønsker at komme til den digitale prøve.”

Den digitale teoriprøve matcher i højere grad end DVD-teoriprøven den måde, som deltagerne arbejder med teorien på i de it-baserede undervisningsprogrammer. Desuden kan det især for de fremmedsprogede deltagere være en fordel, at de selv kan bestemme tempoet i den digitale prøve, så de f.eks. har mulighed for at lytte til spørgsmål og svarmuligheder flere gange.

Det vil derfor være af stor betydning for de fremmedsprogede deltageres muligheder for at bestå teoriprøven, at politiet åbner mulighed for gennemførelse af flere digitale teoriprøver.

4.2 Den praktiske køreprøve

Som beskrevet i kapitel 2.2 består den praktiske køreprøve af to dele. Dels skal deltagerne besvare nogle spørgsmål, som den sagkyndige stiller til dem om teknik eller særlige krav til bussen, og dels er der selve den praktiske kørsel, hvor deltagerne skal vise, at de kan føre bussen.

Deltagernes udfordringer i forhold til besvarelse af de spørgsmål, som den sagkyndige stiller, består i første omgang i at forstå spørgsmålene. Dernæst skal deltageren kende svaret på spørgsmålene og endelig skal deltagerne også være i stand til at formulere svarene, hvilket især er en stor udfordring for de fremmedsprogede deltagere.

Hvis deltagerne klarer sig meget dårligt til denne første del af prøven, kan de risikere, at prøven stopper allerede inden, de skulle have været ude at køre bussen. Hvis deltagerne klarer sig mindre godt, kan de godt fortsætte med prøven. Deltagernes præstationer i den første del af prøven vil dog spille ind på den sagkyndiges samlede vurdering af den praktiske køreprøve.

Når deltagerne skal føre bussen til den praktiske køreprøve, er det centralt, at de kan forstå den sagkyndiges anvisninger under kørslen. Nogle af de fremmedsprogede deltagere, der har store udfordringer med det danske sprog, kan have vanskeligheder med at forstå alt, hvad den sagkyndige siger.

Det er for en del af deltagerne en stor udfordring at føre bussen korrekt. Nogle af de fremmedsprogede deltagere, der er opvokset i udlandet, har en anderledes trafikultur med sig, som kan gøre det ekstra svært for dem at føre bussen tilfredsstillende. Nogle deltagere har også motoriske udfordringer. En interviewperson fra et af uddannelsesstederne siger:

"Nogle af de fremmedsprogede deltagere har særlige udfordringer, for der er nogle af dem, der har svært ved at koordinere rent motorisk. Det er meget svært for dem... der er nogle af dem, der heller ikke kan cykle."

Som beskrevet i kapitel 2.3 er dumpeprocenten til den praktiske køreprøve højest ved prøver gennemført af Københavns Politi.

Der kan være flere mulige forklaringer herpå, og i det følgende vil der blive peget på tre forskellige mulige forklaringer.

Én af forklaringerne kan være, at gruppen af deltagere i de praktiske køreprøver i Københavnsområdet adskiller sig fra gruppen af deltagere i andre politikredse. Det kan f.eks. være, at der er flere fremmedsprogede deltagere, der har dansksproglige udfordringer, eller som er opvokset med en anderledes trafikultur, end det er tilfældet i øvrige politikredse. Det er ikke muligt præcist at af- eller bekræfte denne formodning, da der ikke føres statistik på prøvedeltagernes etnicitet og eventuelle dansksproglige udfordringer.

Det kan godt være, at ovenstående formodning er korrekt, men man kan så undre sig over, at det ikke også betyder, at deltagerne i teoriprøverne klarer sig dårligere i København, end det er tilfældet i de øvrige politikredse. Men sådan forholder det sig ikke. Dumpeprocenten til den teoretiske prøve ved prøver gennemført af Københavns Politi er den næstlaveste for alle politikredsene. Det er desuden udelukkende i Københavns politikreds, at dumpeprocenten er højere for den praktiske køreprøve, end for den teoretiske prøve. Jf. kapitel 2.4.

En anden forklaring kan være, at de trafikale forhold i København kan være en årsag til, at det er vanskeligere at bestå den praktiske køreprøve i København. Dette kan passe godt sammen med, at dumpeprocenten for den praktiske prøve til kørekortkategorierne B, C og D også er langt højere hos Københavns Politi, end det er tilfældet i de øvrige politikredse.

Flere af de interviewede lærere peger dog på, at det ikke kan være hele forklaringen, fordi der også er tæt trafik, smalle gader og andre trafikale udfordringer i mange af de andre politikredse.

Den tredje mulige forklaring på de høje dumpeprocenter ved prøver gennemført ved Københavns Politi set i relation til de andre politikredse kan være, at der er forskel på, hvordan de sagkyndige fra de forskellige politikredse vurderer prøvedeltagernes kompetencer. Altså, at de sagkyndige uden for København er for milde i deres vurdering, eller at de sagkyndige i København er for hårde i deres vurdering.

Nogle af de interviewede lærere fortæller, at sandsynligheden for at dumpe til den praktiske køreprøve er meget større i København, end hvis prøven gennemføres uden for København. En af lærerne siger:

“Vores kursister kommer først til køreprøve, når vi mener, at de er parate til det, og så er det jo mærkeligt, at de meget ofte dumper i København, mens de består, hvis de går til køreprøve i en anden by.”

Lærerne mener, at det er de sagkyndige i København, der vurderer deltagerne i køreprøven for hårdt. En af lærerne siger:

"Ude i provinsen kan man godt føre en dialog med politiet om køreprøverne, men det kan man ikke i København."

Der er også lærere, der giver udtryk for, at de sagkyndige ikke tager tilstrækkelig hensyn til de fremmedsprogede deltagers dansksproglige kompetencer. En af lærerne siger:

"Den motorsagkyndiges sprog kan være en hindring for at bestå køreprøven... De sagkyndige kan være en udfordring, for de kan finde på at starte den praktiske køreprøve med "dagens ordsprog" – altså et ord-sprog eller en sproglig vending, som især de fremmedsprogede kan have meget svært ved at forstå, og som skaber forvirring."

En anden interviewet lærer siger:

"Der er mange, der dumper i København, fordi de sagkyndige i København går meget mere i petitesser. Det er urimeligt meget sværere at bestå køreprøven i København."

Lærerne vurderer således, at de sagkyndige i København stiller for store krav til deltagerne i den praktiske køreprøve, og at de i deres sprogbrug ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til, at nogle af deltagerne ikke er opvokset med det danske sprog, og derfor kan have udfordringer med at forstå begreber, ordsprog og særlige sproglige vendinger.



5. Mulige indsatser for at øge beståelsesprocenterne

Der vil i dette kapitel blive beskrevet nogle mulige indsatser, der kan bidrage til at øge beståelsesprocenterne for kørekort kategori D erhverv.

Beskrivelsen af indsatserne har især fokus på de fremmedsprogede deltagere, men mange af indsatserne kan også være til gavn for de øvrige deltagere i arbejdsmarkedsuddannelserne.

Som det fremgår af projektbeskrivelsen, har analysens formål bl.a. været at bidrage til at belyse, hvilke muligheder AMU-udbydere har for at øge beståelsesprocenterne, herunder især beståelsesprocenterne for de fremmedsprogede deltagere i hovedstadsområdet.

Det er dog ikke kun AMU-udbydere, der kan bidrage til at øge beståelsesprocenterne, så i det følgende vil det også blive beskrevet, hvordan andre aktører, som Transporterhvervets Uddannelser, jobcentrene og politiet, kan bidrage.

5.1 AMU-udbydere

Herunder beskrives nogle af de mulige indsatser, som AMU-udbydere kan overveje at implementere for derigennem at øge beståelsesprocenterne for kørekort kategori D erhverv.

Opmærksomhed på deltagernes sproglige udfordringer

Mange af de fremmedsprogede deltagere er vokset op med en anden undervisningsform og -kultur, som gør, at de ikke stiller spørgsmål, når der er noget, de ikke forstår.

Det er helt centralt, at lærerne er opmærksomme på dette, så de dels taler med deltagerne om det ved uddannelsens start, og så de også er opsøgende i forhold til de uddannelsesdeltagere, der ikke selv beder om hjælp, men som har udfordringer med at lære teorien.

Dernæst er det også meget vigtigt, at lærerne er opmærksomme på, at der kan være et stort behov for at forklare faglige begreber grundigt, når de bruger disse, da især de fremmedsprogede deltagere kan have udfordringer med disse begreber på grund af sprogsværligheder.

Dette vil også komme mange af de øvrige uddannelsesdeltagere til gavn, da der også blandt de deltagere, der er født og opvokset i Danmark, er nogle, der har udfordringer med at forstå faglige begreber som f.eks. friktion, proportionalt og slør.

Lærerne skal også være opmærksomme på, at selv om mange af de fremmedsprogede deltagere taler godt dansk, så kan de godt have udfordringer med at forstå specielle danske ord, vendinger og ordsprog, som f.eks. *"Fartblind"*, *"Det er en flaskehals..."* og *"Mange bække små..."*. Derfor bør sådanne begreber anvendes med omtanke og i begrænset omfang, uden dog helt at forfladige det sprog, der anvendes i undervisningen.

Udarbejdelse af ord- og begrebsliste

For at hjælpe deltagerne med at forstå specifikke faglige begreber, kan uddannelsesstederne udarbejde ord- og begrebslister, som på dansk forklarer begreberne. Det kan desuden være en idé, at begreber også står på udvalgte fremmedsprog. Se et eksempel herunder.¹⁸

Begreb	Forklaring
<p>Tomgang</p> <p>Engelsk: Idle Serbisk: беспослен Islandsk: aðgerðalaus Bulgarsk: празен Vietnamesisk: không hoạt động Kinesisk: 空闲 Makedonsk: неактивен</p>	<p>Motoren er i gang uden at bilen/bussen kører.</p> <p>Når motoren er i tomgang, kører den på det laveste omdrejningsniveau.</p>

I stedet for, at hvert uddannelsessted udarbejder sine egne ord- og begrebslister, kunne det være en måske være en idé, at uddannelsesstederne i samarbejde med TUR går i dialog med forlagene om udarbejdelse af en sådan liste. Det mest hensigtsmæssige ville nok være, hvis et af forlagene udviklede en applikation, der kunne indeholde oversættelse og forklaring af fagudtryk, der er relateret til transportbranchen. Med en applikation vil det være enkelt løbende at udbygge listen med nye ord og begreber.

En anden mulighed – eller et supplement – kunne være, at uddannelsesstederne indkøber tekniske ordbøger på udvalgte fremmedsprog.

¹⁸ Der tages forbehold for, om begrebet er forklaret korrekt og tilstrækkeligt, ligesom der tages forbehold for begrebets oversættelse til fremmedsprog, da der hertil udelukkende er anvendt Google Translate.

Opmærksomhed på undervisningsmaterialerne

Det er nødvendigt, at uddannelsesstederne er opmærksomme på sproget og anvendte begreber i de undervisningsmaterialer, de selv udarbejder, eller som de anvender i undervisningen. Det er vigtigt, at materialerne er skrevet med henblik på den AMU-målgruppe, der deltager i uddannelsen, herunder også de fremmedsprogede deltagere.

Det er også vigtigt, at uddannelsesstederne opdaterer og reviderer de test, de selv udarbejder, således, at der ikke er fejl i spørgsmål og svar, og så deltagernes sproglige udfordringer med at forstå testene mindskes.

I det omfang, uddannelsesstederne vurderer, at sprog og begreber i de anvendte undervisningsmaterialer, som de indkøber (herunder f.eks. TURTEORI og Køreklar), med fordel kan justeres, bør de rette henvendelse til forlagene med ønsker om ændringer.¹⁹

Det samme gælder, hvis uddannelsesstederne mener, at der er fejl eller uhensigtsmæssigheder i de test, der indgår i it-programmerne.

Anskuelsesmateriale i undervisningslokalet

Deltagernes forståelse af teorien kan øges, hvis der anvendes forskellige former for anskuelsesmaterialer i undervisningen. Som det fremgår af kapitel 3.3 lægges der også i lærervejledningen vægt på, at:

"En tilfredsstillende undervisning kan ikke gennemføres uden brug af illustrationer til anskueliggørelse af de vigtigste mekaniske busdele og deres funktion samt af risikoforhold og faremuligheder i forskellige trafiksituationer."

Det anbefales derfor, at uddannelsesstederne er opmærksomme på at have forskellige former for anskuelsesmaterialer i undervisningslokalerne. Det kan f.eks. være modeller, fotos eller tegninger af vejkryds, busser, motorer, lovpligtige skilte i busser og færdselstavler.

Varierede undervisningsformer og -metoder

I tilrettelæggelsen af undervisningen er det vigtigt, at der anvendes varierede undervisningsformer og -metoder. Deltagene har et stort behov for læreroplæg, hvor de kan få forklaret teorien, og desuden lægger deltagerne stor vægt på gruppearbejde med fremlæggelse og dialog.

Ved gruppearbejde er der flere deltagere, der kan være sprogligt aktive samtidigt, end det er tilfældet ved fælles klasseundervisning. Derfor er det vigtigt, at der også anvendes gruppearbejde i undervisningen.

¹⁹ Der kan også blive behov for at gå i dialog med forlagene om udvikling af undervisningsmaterialer på andre sprog, når den digitale teoriprøve på sigt kommer på otte forskellige sprog.

Da en del af deltagerne ikke har erfaringer med arbejdsformen (eller måske endog dårlige erfaringer) er det vigtigt, at lærerne bidrager til at styre gruppearbejdet. Dette kan f.eks. ske ved at dele gruppearbejdet op i korte seancer med tidsfrister, og at gruppearbejdet munder ud i korte fremlæggelser af resultaterne.

Det er centralt for deltagernes udbytte af undervisningen, at de får lejlighed til at udtrykke sig på dansk om de faglige temaer, der indgår i uddannelsen. Dette kan ske gennem gruppearbejde, parvis opgaveløsning eller ved dialog ved klasseundervisning. Ved gruppearbejde og parvis opgaveløsning er der flere deltagere, der får mulighed for at øve sig i at tale om de faglige temaer, end ved klasseundervisning.

At have øvelse i at tale om de faglige temaer kan være en fordel, når deltagerne skal til den praktiske køreprøve, hvor de skal være i dialog med den sagkyndige.

Det må anbefales, at deltagernes arbejde med de it-baserede undervisningsprogrammer veksles med fælles dialog og opgaveløsning, da deltagernes læring mindskes, hvis de arbejder med it-programmerne i for mange timer af gangen.

Øget guidning af uddannelsesdeltagerne

Analysen peger på et øget behov for guidning af deltagerne gennem uddannelsesforløbet. Når lærerne mener, at deltagerne kan have udbytte af at tage noter i undervisningen, er det vigtigt, at de får hjælp til det, for der er mange, der ikke har prøvet det før.

Det samme gælder, når deltagerne skal arbejde i grupper eller parvis. Deltagerne kan få stort udbytte af at arbejde sammen om opgaveløsningen, da de derved får øvelse i at tale om de faglige temaer, der indgår i teorien. Dette kan dels bidrage til at øge forståelsen, og dels kan det betragtes som en forberedelse til den praktiske køreprøve, hvor deltagerne skal være i dialog med de sagkyndige. Lærerne bør bidrage til gruppedannelsen, så der rent faktisk dannes grupper, samt give meget præcise anvisninger på hvordan deltagerne skal arbejde med opgaverne.

Når deltagerne skal i gang med at arbejde med de it-baserede undervisningsmaterialer, er det vigtigt, at de får en grundig introduktion til programmerne, samt til hvordan de bedst arbejder med programmerne. Dette gælder også en introduktion til, hvordan de skal arbejde med de test, der indgår i programmerne.

Endelig er det helt centralt, at lærerne er opsøgende, når deltagerne arbejder individuelt, f.eks. med de it-baserede undervisningsmaterialer. Der er mange deltagere, heriblandt ikke mindst de fremmedsprogede deltagere, der ikke stiller spørgsmål og beder om hjælp hos lærerne.

En interviewperson fra et af uddannelsesstederne siger følgende om årsager til, at mange uddannelsesdeltagere ikke beder om hjælp i undervisningen:

"Deltagernes motivation for at komme her er forskellig, men de fleste har forventninger om, at det kan give dem et nyt job. Mange af deltagerne vil ikke tabe ansigt, og derfor har de svært ved at spørge om hjælp, når der er noget, de ikke forstår... De har svært ved at forstå, hvad de kan få ud af det efterfølgende... Det er et stort problem at få deltagerne til at bede om hjælp."

En af årsagerne til, at de fremmedsprogede deltagere ikke stiller spørgsmål i undervisningen hænger i høj grad sammen med, at de er vokset op med en anden undervisningskultur, hvor det ofte anses som uhøfligt at sige til lærerne, at man ikke forstår dét, der foregår i undervisningen. Det kan betragtes som en indirekte kritik af læreren.

Ikke for mange forskellige kørelærere

Uddannelsesstederne bør overveje muligheden for, at deltagerne så vidt muligt kører med den samme kørelærer hver gang ved den praktiske køreundervisning.

Det kan være en fordel for alle deltagerne, at antallet af kørelærere til den enkelte deltager begrænses. Det er dog især de fremmedsprogede deltagere, der kan have stor glæde af, at det er den samme kørelærer, de skal køre med hver gang, da kørelæreren derved kommer til at kende deltagerens eventuelle sproglige udfordringer.

Behov for sprogundervisning

Som det fremgår af de foregående afsnit, så handler mange af de beskrevne indsatser om, hvordan uddannelsesstederne kan hjælpe de fremmedsprogede deltagere gennem uddannelsen, så de kan erhverve det kørekort, der kan give dem beskæftigelse. Mange af disse indsatser kan alle uddannelsesdeltagerne have glæde af. Der er dog nogle af de fremmedsprogede deltagere, der har så store udfordringer med det danske sprog, at der kan være behov for, at de deltager i egentlig sprogundervisning.

Selvom deltagerne tidligere har gået på sprogskole, kan de have behov for at lære mere dansk – herunder især dansk, der er målrettet de tekniske og brancherettede begreber, der anvendes i arbejdsmarkedsuddannelsen.

Derfor er det godt, at nogle af uddannelsesstederne har taget initiativ til at oprette egentlige sprogskoler og/eller uddannelsesforløb, der kombinerer AMU og FVU (forberedende voksenuddannelse). Gennem deltagelse i disse uddannelsesforløb kan deltagerne lære mere dansk og få en grundig indføring i tekniske og brancherettede begreber, som kan bidrage til, at de kan komme igennem uddannelsen.

Godkendelse inden uddannelsesstart

For at sikre et godt flow i arbejdsmarkedsuddannelsen er det vigtigt, at deltagerne i arbejdsmarkedsuddannelsen er blevet godkendt, inden de starter på uddannelsen.

Hvis deltagerne ikke er godkendte på forhånd, og når der er lange ventetider på godkendelse hos politiet, hos embedslægen samt på de teoretiske og praktiske køreprøver, så betyder det, at deltagerne ikke kan komme til at deltage i prøverne på de planlagte tidspunkter i uddannelsesforløbet.

Dette betyder, at deltagerne selv skal holde sig ajour med den teori, de skal til teoriprøve i, og at praktiske køretimer skal skubbes, så deltagerne også kan få nogle køretimer i perioden op til den praktiske prøve.

Der er ingen formelle krav til, at deltagerne skal være godkendt, inden de starter på uddannelsen. Det ville dog give mere mening, at de ventede med at starte på uddannelsen, indtil godkendelsen var på plads.

Der er stort set ingen af deltagerne på de tre uddannelseshold, hvor der er gennemført observationer, der nåede at afslutte uddannelsen inden for uddannelsestiden på seks uger. En del havde ikke engang nået at få deres godkendelse, og mindst én deltager havde endnu ikke fået afleveret ansøgningen, da der manglede et dokument fra hjemlandet, før ansøgningen kunne afleveres.

Dels er det u hensigtsmæssigt for såvel deltagerne som uddannelsesstedet, at godkendelse ikke foreligger, inden deltagerne starter på uddannelsen, og dels er det også spild af mange gode kræfter og ressourcer, hvis deltageren ikke bliver godkendt til kørekort kategori D.

Det er klart, at det er vanskeligt for et eller for nogle få af uddannelsesstederne at begynde at stille forventninger om, at deltagerne er godkendt, inden de starter på uddannelsen, for det vil betyde, at deltagerne blot finder en anden udbyder af arbejdsmarkedsuddannelsen. Der er derfor behov for en fælles beslutning og indsats fra AMU-udbyderne.

En leder fra et af uddannelsesstederne fortæller, at de har prøvet at stille krav til deltagerne om, at de var godkendte inden første uddannelsesdag, men det var ikke en succes. Deltagerne kunne ikke nå at få deres godkendelse inden den dag, de skulle starte på uddannelsen, og det betød, at de ikke mødte op ved uddannelsesstarten.

Kravet om godkendelse gav det en masse problemer i forhold til jobcentrene, som havde forventninger om, at deltagerne skulle starte på uddannelsen på den planlagte dag.

Samarbejde med jobcentrene

Alle de fremmedsprogede deltagere på de tre uddannelseshold, der er gennemført observationer på, er ledige. Det sammen gælder for en stor del af de øvrige uddannelsesdeltagere. Dette betyder, at jobcentrene meget ofte er involveret i tilmeldingen til arbejdsmarkedsuddannelsen.

Derfor er det vigtigt, at uddannelsesstederne er i tæt dialog med jobcentrene om de lediges deltagelse i arbejdsmarkedsuddannelsen, således at jobcentrene og uddannelsesstedet i samarbejde kan bidrage til, at deltagerne bliver godkendt i god tid, inden de starter på uddannelsen.

En leder fra et af uddannelsesstederne fortæller, at de ofte bliver nødt til at lade de ledige starte på uddannelsen uden godkendelse, da de ellers falder for dagpengereetten eller for retten til at deltage i jobrettet uddannelse.

Der ligger altså en stor opgave for uddannelsesstederne i at informere jobcentrene om, at deltagerne så vidt muligt skal have ansøgt og være godkendt til at tage kørekort kategori D erhverv, inden de starter på uddannelsen.

Kvalitetsudvikling af arbejdsmarkedsuddannelsen

Det er vigtigt, at der på uddannelsesstederne arbejdes med kvalitetsudvikling af arbejdsmarkedsuddannelsen. Et godt udgangspunkt for kvalitetsudviklingen er en analyse af uddannelsesstedets evalueringresultater i Vis-kvalitet.dk samt efterfølgende dialog med deltagerne i uddannelsen. Det er især gennem dialog med deltagerne, at uddannelsesstedet kan få inspiration til, hvordan de kan tilgodese deltagerens ønsker og behov.

5.2 Politiet

Analysen peger på, at der er et behov for en dialog med politiet om nogle af de udfordringer, der er for, at deltagere, der ønsker at erhverve sig kørekort kategori D erhverv, lykkes med dette.

I det følgende sættes der fokus på, hvilke indsatser fra politiet, der kan bidrage til at øge beståelsesprocenterne til teoriprøven og den praktiske køreprøve.

Nedbringelse af ventetider hos politiet

Der er ofte lang ventetid hos politiet ved godkendelse af ansøgere til kørekortkategori D erhverv, og det betyder, at nogle af deltagerne i arbejdsmarkedsuddannelsen ikke når at få deres godkendelse, inden uddannelsen afsluttes.

En interviewperson fra et af uddannelsesstederne fortæller:

“Ventetiden hos politiet varierer meget, men den er typisk 6-18 uger. Godkendelsesprocessen hos ACØ²⁰ tager alt for lang tid, selvom det er bedre nu, end det har været... Det er et problem at lade deltagerne vente med at starte på uddannelsen, til de er godkendt af politiet, for de kommer ofte så sent i gang med uddannelsen, at de mister retten til dagpengeperioden, hvis de venter.”

Nogle af deltagerne kommer først til prøverne længe efter, at undervisningen er stoppet. Dette gør det sværere for dem at bestå prøverne, for dels skal deltagerne selv prøve at holde sig ajour med teorien, og dels er deres kompetencer til at føre bussen mindsket, når der går lang tid fra undervisningens ophør og til deres deltagelse i den praktiske køreprøve. Derfor er det centralt, at politiet sikrer en nedbringelse af ventetiderne på godkendelse af ansøgerne til kørekort kategori D erhverv.

Der er også behov for nedbringelse af ventetiderne på teoriprøven og den praktiske prøve, så deltagerne – også ved en sen godkendelse fra politiet – kan komme til prøverne lige så snart uddannelsesstedet mener, at de er parate til det.

Forbedrede muligheder for forudbestilling og afbestilling af teori- prøver og praktiske køreprøver

Der eksisterer forskellige muligheder for at forudbestille og afbestille teori- prøverne og de praktiske køreprøver i de forskellige politikredse. Der er desuden regler for, hvor mange deltagere uddannelsesstederne mindst skal tilmelde prøverne. Endelig er der regler om, hvor mange dage i forvejen prøverne skal afmeldes.

Ifølge interviewpersoner på uddannelsesstederne er det ikke i alle politikredse, at man kan forudbestille køreprøver. I andre politikredse kan man forudbestille prøverne, men man skal under alle omstændigheder bestille til mindst ni deltagere. Endelig er der regler om, at prøver skal afbestilles mindst fem dage i forvejen.

Rammerne og mulighederne for forudbestilling og afbestilling af prøverne gør det sværere at få uddannelsesdeltagerne til at deltage i prøverne, når de er parate til det. Det vil derfor være en fordel for deltagerne, hvis politiet lemper reglerne for forudbestilling og afbestilling af prøverne.

Uddannelsesstederne har et stort ønske om, at politiet gør til- og afmelding af køreprøverne mere fleksibel.

²⁰ Politiets Administrativt Center Øst (ACØ) håndterer sagsbehandlingen af kørekort- ansøgning øst for Storebælt.

Ændring af teoriprøven, så det fremgår, hvor mange rigtige svar der skal afkrydses

Når deltagerne skal besvare spørgsmålene i teoriprøven er der til hvert af de 25 spørgsmål op til fire svarmuligheder, som de skal svare "ja" eller "nej" på. Der er mindst ét svar, som deltagerne skal svare "ja" til, men der kan også være to, tre eller fire rigtige svar.

Hvis deltagerne svarer forkert på én af svarmulighederne, beregnes hele spørgsmålet som forkert besvaret.

Det kan anbefales, at politiet ved revision af teoriprøverne ændrer prøveformen, så der kun er ét rigtigt svar til hvert spørgsmål.

Sproglig revision af teoriprøverne

Der er et stort behov for revision af teoriprøverne. Både lærere og ledere på uddannelsesstederne samt uddannelsesdeltagere beretter om, hvordan spørgsmål og svarmuligheder ofte er formuleret på en måde, som de har vanskeligheder ved at forstå.

Derfor anbefales det, at politiet foretager en sproglig revidering af prøve-spørgsmål og svar.

Indførelse af digitale teoriprøver på alle prøvesteder – og evt. på flere sprog

Analysen peger på, at mange deltagere kunne have glæde af at deltage i den digitale teoriprøve fremfor DVD-prøveformen. Dels svarer den digitale prøveform til de metoder, der anvendes i undervisningen med de it-baserede undervisningsprogrammer, og dels er det for mange en stor fordel, at de selv kan bestemme tempoet i prøven, at de kan få læst spørgsmål og svar op flere gange, og de kan gå tilbage og rette deres svar.

Derfor er der et stort ønske om, at det bliver muligt at gå til digitale teori-prøver i alle politikredse og på alle afprøvningssteder.

Nogle af uddannelsesdeltagerne peger desuden på, at det kunne være en fordel for dem, hvis de kunne gå til prøve på deres eget sprog. Derfor er der også ønske om, at politiet får udviklet teoriprøver på flere sprog.

Forbedring af forholdene ved DVD-prøveafholdelsen

Flere uddannelsesdeltagere, der har deltaget i teoriprøven med DVD-prøveformen, har været utilfredse med de fysiske forhold.

Deltagerne fortæller, at det kan være vanskeligt for dem at se hele skærmen på en gang på grund de kursister, der sidder foran. Det kan være en udfordring af bestå teoriprøven, hvis man ikke har det fulde overblik over hele det billede, der indgår i prøvespørgsmålet.

Der er desuden deltagere, der under prøven er blevet forstyrret af den tilsynsførendes arbejde med at stemple papirer, og derved har haft udfordringer med at høre oplæsningen af spørgsmål og svarmuligheder.

Der er behov for, at politiet er opmærksomme på at forbedre de fysiske rammer ved afholdelse af teoriprøver, der afvikles med anvendelse af DVD, projektor og fælles skærm, som alle deltagerne skal se på.

Dialog med de sagkyndige om beståelseskravene til den praktiske køreprøve

Analysen har vist, at der er markant forskel på beståelsesprocenterne ved den praktiske køreprøve til kørekort kategori D erhverv ved prøver gennemført ved Københavns Politi og køreprøver gennemført i resten af landet.

Der er således langt flere, der dumper i København, end det er tilfældet i resten af landet. Det samme gælder også for den praktiske prøve til kørekortkategorierne B, C og D.

Analyser af dumpeprocenterne viser desuden, at det udelukkende er i Københavns politikreds, at dumpeprocenter for den praktiske prøve til kørekort kategori D erhverv, er højere end for den teoretiske prøve.

Interview med lærere fra uddannelsesstederne viser, at lærerne mener, at de sagkyndige ved Københavns Politi er for hårde i deres bedømmelse af deltageres kompetencer til at føre bussen. Lærerne bygger bl.a. dette på, at de både har erfaringer med at lade deltagere gå til den praktiske køreprøve i København og i andre politikredse.

Lærerne giver også udtryk for, at de sagkyndige i Københavns Politi ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til de eventuelle dansksproglige udfordringer, som nogle af deltagerne har. I nogle tilfælde får den sagkyndiges anvendelse af ordsprog og specielle sproglige vendinger således negativ betydning for deltageres muligheder for at bestå den praktiske køreprøve.

6. Konklusion

Analysens formål har været at afdække årsagerne til de høje dumpeprocenter ved erhvervelse af kørekort kategori D erhverv. Herunder et særligt fokus på årsagerne til, at de fremmedsprogede deltagere har vanskeligheder med at erhverve kørekortet.

Det har desuden været analysens formål at afdække årsagerne til, at det er sværere for deltagerne at bestå i hovedstadsområdet, end det er tilfældet i resten af landet.

Endelig skulle analysen pege på, hvordan AMU-udbydere kan forbedre indsatsen for at få flere til at bestå prøverne.

Årsagerne til de høje dumpeprocenter

Årsagerne til de høje dumpeprocenter ved såvel teoriprøven som den praktiske køreprøve er mangeartede. Én af de helt væsentlige årsager skal findes i, at kravene til kørekort kategori D erhverv er meget høje.

Alle de interviewede deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen *40531 Personbefordring med bus*, der fører til erhvervelse af kørekortet, giver udtryk for, at det kræver en stor arbejdsindsats at kvalificere sig til at bestå prøverne.

Dumpeprocenten til teoriprøven var i 2014 på 43,6 % var på landsplan, mens dumpeprocenten til den praktiske køreprøve var på 31,8 %. På landsplan er det altså sværere at bestå teoriprøven, end det er at bestå den praktiske prøve.

Analysen har afdækket, at de fremmedsprogede deltagere i arbejdsmarkedsuddannelsen har særligt store udfordringer med at bestå prøverne.

Udfordringerne med at bestå den teoretiske prøve hænger bl.a. sammen med, at der er meget teoristof, der skal indlæres, for at deltagerne kan bestå prøven. Der anvendes mange tekniske udtryk og begreber, som det kan være en udfordring for deltagerne at forstå. Det er især de fremmedsprogede deltagere, der har udfordringer med at bestå og anvende de tekniske udtryk og begreber, der anvendes i prøverne.

Teoriprøven afvikles som en multiple choice-prøve med spørgsmål og fire svarmuligheder til hvert af spørgsmålene. Det gør det svært for deltagerne at svare korrekt, da det ikke bliver oplyst, hvor mange rigtige svar der er til hvert af spørgsmålene.

Prøvespørgsmålene og de svarmuligheder, som deltagerne skal afkrydse til teoriprøven, kan være vanskelige for deltagerne at forstå. De fire mulige svar ligner ofte hinanden meget, og deltagerne skal nærmest tolke såvel spørgsmål som svarmuligheder for at kunne afkrydse de rigtige svar.

Til den praktiske køreprøve skal deltagerne dels besvare nogle spørgsmål om teknik eller særlige krav til bussen, som den sagkyndige stiller til dem, og dels er der selve den praktiske kørsel, hvor deltagerne skal vise, at de kan føre bussen.

Den praktiske køreprøve er en udfordring for mange, men den er især en udfordring for en del af de fremmedsprogede deltagere. Det er især deltagerens manglende dansksproglige kompetencer, som gør det vanskeligt for dem at forstå og besvare de spørgsmål, som den sagkyndige stiller dem.

En del af de fremmedsprogede deltagere har boet og arbejdet i Danmark i flere år. De er i stand til at klare sig fint på en dansk arbejdsplads med de dansksproglige kompetencer de har, men for flere af dem gælder det, at deres danskkompetencer ikke slår til i forhold til de krav, der stilles på arbejdsmarkedsuddannelsen. Alternativt, at det tager meget lang tid for dem at komme igennem uddannelsen.

Det kan således konkluderes, at det kræver langt bedre danskkompetencer at bestå prøverne til kørekort kategori D erhverv, end det kræves for at varetage arbejdsopgaverne som buschauffør.

Der er en del af de fremmedsprogede deltagere, der har erhvervet deres kørekort til personvogn (evt. også til bus eller lastbil) i deres hjemland, og som har vanskeligheder med at leve op til de sagkyndiges krav om at agere korrekt i den danske trafik.

Den ofte langvarige godkendelsesproces hos politiet til erhvervelse af kørekort kategori D samt ventetider på teoriprøver og praktiske køreprøver kan medvirke til, at det er endnu sværere for deltagerne at bestå prøverne. Ventetiderne betyder ofte, at deltagerne ikke kan komme til prøve på de tidspunkter, som ville være optimale i forhold til undervisningen. Desuden er der en væsentlig andel af deltagerne, der ikke når at komme til begge prøver inden for undervisningstiden.

Særlige udfordringer i at bestå køreprøven i hovedstadsområdet

Det er især deltagerne i den praktiske køreprøve gennemført ved Københavns Politi, der har vanskeligheder med at bestå prøven.

Der er således langt flere, der dumper i København, end det er tilfældet i resten af landet. I København var der i 2014 48 % procent, der dumpede til den praktiske køreprøve, mens landsgennemsnittet lå på 31,8 %.

Det var udelukkende i København, at dumpeprocenter for den praktiske prøve til kørekort kategori D erhverv, var højere end for den teoretiske prøve.

Dumpeprocenterne for den praktiske prøve til kørekortkategorierne B, C og D var også langt højere ved prøver gennemført ved Københavns Politi set i relation til landsgennemsnittet.

Lærerne fra de uddannelsessteder, der har deltaget i interview, mener, at årsagerne til de højere dumpeprocenter i København er, at de sagkyndige ved Københavns Politi er for hårde i deres bedømmelse af deltagernes kompetencer til at føre bussen. Lærerne mener desuden, at de sagkyndige bør tage mere hensyn til, at en del fremmedsprogede deltagere har udfordringer med det danske sprog.

Forslag til mulige indsatser, der kan bidrage til at øge beståelsesprocenterne

Herunder kommer i kort form en række forslag til mulige indsatser, der kan øge beståelsesprocenterne til kørekort kategori D erhverv. En nærmere uddybning af forslagene kan læses i kapitel 5.

Uddannelsessteder bør være endnu mere opmærksomme på, hvordan de kan hjælpe de deltagere – herunder især de fremmedsprogede deltagere – til at komme igennem uddannelsen. Uddannelsesstederne kan overveje følgende indsatser:

- Større opmærksomhed på deltagernes sproglige udfordringer i undervisningen ved f.eks. at undgå at anvende for mange specielle danske ord, vendinger og ordsprog
- Udarbejdelse af ord- og begrebsliste med forklaringer
- Øget opmærksomhed på sprogbruget i anvendte undervisningsmaterialer
- Flere anskuelsermaterialer i undervisningslokalet
- Anvendelse af varierede undervisningsformer og -metoder
- Øget guidning af deltagere
- Ikke for mange forskellige kørelærere til den samme deltager
- Behov for sprogundervisning
- Godkendelse af deltagere inden uddannelsens start
- Øget samarbejde med jobcentre
- Kvalitetsudvikling af arbejdsmarkedsuddannelsen gennem analyse af resultaterne i Viskvalitet.dk.

Politiet kan også bidrage til at øge beståelsesprocenterne. Herunder kommer forslag til forskellige mulige indsatser:

- Nedbringelse af ventetiderne på godkendelse af ansøgninger
- Nedbringelse af ventetiderne på teoriprøver og praktiske køreprøver
- Forbedrede muligheder for forudbestilling og afbestilling af teoriprøver og praktiske køreprøver
- Ændring af teoriprøverne så det fremgår, hvor mange rigtige svar der skal afkrydses
- Sproglig revision af teoriprøverne
- Afholdelse af digitale teoriprøver på alle prøvesteder – og evt. afholdelse af teoriprøver på flere sprog
- Forbedring af forholdene ved DVD-prøveafholdelsen, så længe disse eksisterer
- Dialog med de sagkyndige om beståelseskravene til den praktiske køreprøve.

Deltagertilfredshed med arbejdsmarkedsuddannelsen

Det skal afslutningsvist præciseres, at på trods af de mange udfordringer, deltagerne har med at bestå prøverne ved deltagelse i arbejdsmarkedsuddannelsen *40531 Personbefordring med bus*, så er deltagerne tilfredse med uddannelsen.

Den gennemsnitlige deltagertilfredshed målt i Viskvalitet.dk i perioden fra 1. januar 2014 til 30. september 2015 viser et resultat på 4,1. Til sammenligning er deltagertilfredsheden på samtlige arbejdsmarkedsuddannelser i hele landet i samme periode på 4,0.


Analysen af resultaterne i Viskvalitet.dk. viser dog, at fem ud af de 15 uddannelsessteder, der har haft mindst 35 deltagere på uddannelsen i perioden, har et evalueringresultat, der ligger under 4,0. Det er især på spørgsmålet om lærerens tilrettelæggelse af undervisningen, at disse uddannelsessteder scorer lavt.

Analysen har peget på, at deltagerne har en række forslag til, hvordan de kan få et større udbytte af undervisningen. Derfor er det centralt, at alle uddannelsesstederne er opmærksomme på behovet for løbende kvalitetsudvikling af arbejdsmarkedsuddannelsen, så deltagerne i uddannelsen får de bedst mulige betingelser for at bestå de prøver, der er en forudsætning for at erhverve sig kørekort kategori D erhverv.

7. Bilag

7.1 Informationskrivelse om fastspænding af kørestole m.m.

Fastspænding af kørestol og kørestolsbruger

 **Kørestolsbruger**

Retningslinier for fastspændelse af kørestolsbruger i kørestol

Der skal anvendes trepunktssele i alle køretøjer indregistreret efter 13-02-2004

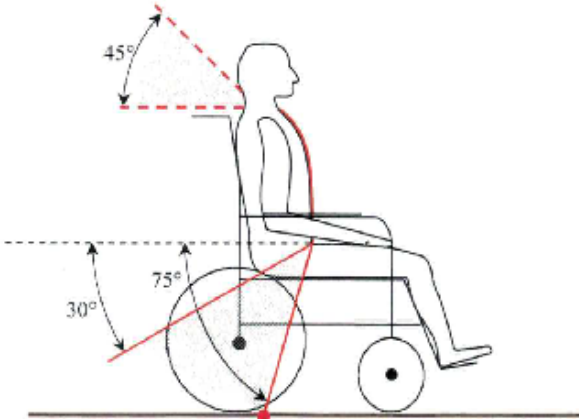
Høftedelen skal danne en vinkel på mellem 30 og 75 grader. (Se figur 4)

Høfte delen skal placeres under navlehøjde på brugeren.

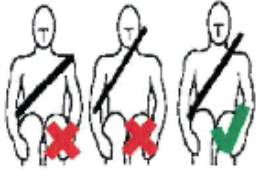
Høfteselen må **ikke** placeres oven på dele af kørestolen. (se figur 6)


Skuldreselen SKAL placeres i højde med, eller over skulderhøjde på brugeren. (Se figur 4)

Skuldreselen skal placeres midt på skulderen! (Se figur 5)

 **Figur 4**

Placer skuldreselen **midt** på skulderen

 **Figur 5**

 **Figur 6**

Vend!

Tlf: 59186142 Fax: 59186149
Digemosevej 4, 4349 Tølløse

www.handi-safety.dk

Handi - Safety

Fastspænding af kørestol og kørestolsbruger



Kørestol

Retningslinier for fastspændelse af kørestol

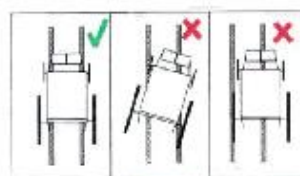
Kørestolen skal centreres og stå lige over skinnerne.
(Figur1)

De forreste fastspændinger skal fastgøres med en stigning på mellem 40 og 60 grader i forhold til vandret. (figur2)

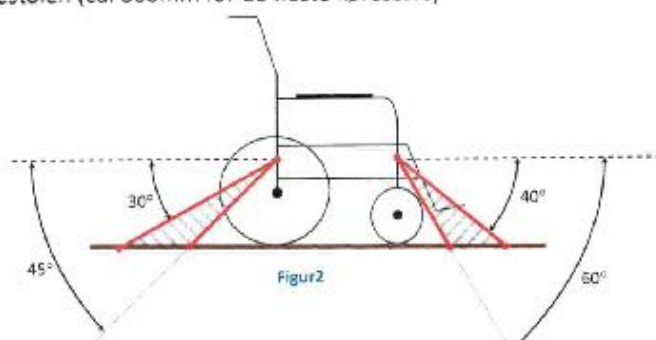
De bagerste fastspændinger skal fastgøres med en stigning på mellem 30 og 45 grader i forhold til vandret. (Figur2)

Afstand mellem de bagerste fastspændinger 300 mm - 400mm. (Figur3)

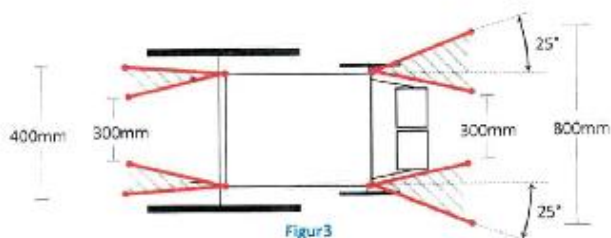
Afstand mellem de forreste fastspændinger fra 300 mm - 25° ud fra kørestolen (ca. 800mm for de fleste kørestole) (Figur 3)



Figur1



Figur2



Figur3

Vend!

7.2 Litteraturliste og links

Etniske minoriteter i personbefordringsbranchen
Roskilde Universitet og Transporterhvervets Uddannelser, 2012.

Kørekortbekendtgørelsen, BEK nr. 312 af 25/03/2015.
<https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=169280>

Lærervejledning om køreuddannelsen til stor bus (kategori D)
Rigspolitiet, 2015.
https://www.politi.dk/NR/ronlyres/E590893F-0CC6-4B31-A667-15196EA75992/0/L%C3%A6rervejledning_D_2015.pdf

Rigspolitiets statistik over dumpeprocenter ved køreprøver gennemført i
2014.
<https://www.politi.dk/NR/ronlyres/931CD894-9856-4B38-AB2A-9E97A0F27ACC/0/Dumpeprocentallekategorier2014.pdf>

“Så kører det!”. Fastholdelse af flygtninge og indvandrere i AMU-uddannelse
Roskilde Universitet, 2010.

Undervisningsplan for køreuddannelsen til kategori D. Version 7.07
Rigspolitiet, 1996.
https://www.politi.dk/NR/ronlyres/B9430522-BE29-4228-8980-817326A51FAD/0/Uplan_D_0607.pdf