

# Innst. S. nr. 181

(2000-2001)

## **Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Korsberg, Christopher Stensaker og Per Sandberg om at obligatorisk opplæring i glattkjøring for tyngre kjøretøy erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring**

Dokument nr. 8:51 (2000-2001)

Til Stortinget

### **SAMANDRAG**

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i veitrafikkloven hvor obligatorisk opplæring i glattkjøring for tyngre kjøretøy på bane erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring."

Som bakgrunn vises til at Stortinget i 1992 bestemte at det skulle innføres obligatorisk glattkjøring for førere av tunge kjøretøy. I denne forbindelse måtte det bygges glattkjøringsbaner som var store nok til lastebiler, busser og vogntog. Allerede i juni 1993 var første bane operativ på Våler i Hedmark. Denne banen var allerede i byggefasen da dette forslaget kom opp.

1. januar 1994 åpnes Skandinavisk trafikksenter i Kristiansand. Fire år senere åpner det enda en ny bane, Nordnorsk trafikksenter åpnes oktober 1998. Banen har hatt en turbulent start, og er for tiden konkurs.

Forskrift om obligatorisk opplæring i glattkjøring for førere av tunge kjøretøy § 1 gjelder for personer som skal erverve førerkort for første gang i klassene C, CE, D eller DE. Denne forskriften gjelder bare for personer som er bosatt i 13 fylker og halvdelen av et annet, mens de øvrige fylker er fritatt for obligatorisk opplæring i glattkjøring. Til tross for manglende opplæring i glattkjøring har disse ubegrenset adgang til å kjøre i alle landets fylker.

For å vurdere ordningen er det gjennomført en evalueringsstudie, herunder i forhold til om kurset har ulykkesreducerende effekt. Resultatet med hensyn til sistnevnte foreligger i TØI-rapport 334/1996. Tendensen i resultatene fra denne undersøkelsen var at glattkjøringskurs gir en ugunstig effekt med hensyn til

ulykkesrisikoen, og at kurset ikke reduserer risikoen på glatt føre.

Ca <sup>1</sup> av fagmiljøet i Norge, herunder offentlige og private opplæringsinstitusjoner som driver tungbilopplæring, er også av samme oppfatning, at glattkjøringskursene ikke gir den ønskede effekten. Det viser seg at tiltroen til egen kjøreferdighet øker, i realiteten øker risikoen!

Fagmyndigheten for fagområdet trafikkopplæring, Vegdirektoratet, har også ansvaret for Statens vegvesen.

Det er også helt klart at departementet og deres fagmyndighet Vegdirektoratet ikke har andre motiver enn å forsvare politikernes beslutning om etableringen av obligatorisk glattkjøring og byggingen av svært kostbare anlegg.

For å øke trafikksikkerheten i Norge må denne bygges på realistisk opplæring, som gir grunnleggende defensiv forståelse og forebyggende kompetanse hos sjåførene.

Dette kan oppnås ved opplæring på veg, der hvor alle andre elementer befinner seg, og hvor man hele tiden må forvente og forutsi medtrafikantenes handlemønstre, som ikke alltid er det mest rasjonelle. Og til yrkes-sjåfører stilles det atskillig større forventning til riktig og risikofri kjøremåte til tross for at disse kjøretøyene er lengre, bredere og tyngre.

For å gi fremtidens sjåfører denne kompetansen må utdanningen gå over to perioder, hvor den første er grunnutdanning etter læreplan for førerkort tyngre klasser, uten glattkjøring, for deretter å avlegge førerprøve ved en trafikkstasjon. Dette vil gi førerrett i en periode frem til førstkomende vinter.

Førstkomende vinter, i perioden november-mars året etter, gjennomføres obligatorisk kurs på landeve-

ger som er snø/isdekket og som har normalt vintervedlikehold, og hvor bl.a. vurdering om bruk, pålegging av kjetting er et sentralt punkt. Førerkortkandidater som tar sin førstegangsupplæring i perioden november-mars, deltar på dette kurset samme vinter.

Med bakgrunn i at kurset gir en ugunstig effekt med hensyn til ulykkesrisikoen, og at kurset ikke reduserer risikoen på glatt føre, samt at ordningen fører til store økonomiske forskjeller ut fra hvilket fylke den enkelte kommer fra, fremmes ovennevnte forslag.

### MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Gard Folkvord, Marthe Scharning Lund, Sverre Myrli og Ola Røtvei, frå Kristeleg Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, frå Høgre, Ole Johs. Brunæs og leiaren Oddvard Nilsen, frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, frå Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og frå Venstre, May Britt Vihovde, syner til vedlagte fråsegn dagsett 13. mars 2001 frå Samferdselsdepartementet v/statsråden i saka.

Fleirtalet merkar seg av fråsegna at Vegdirektoratet no gjennomfører ei høyring med forslag til endringar i rammevilkåra og regelverket vedrørende glattkøyringsopplæringa og med følgjande føresetnader:

- ordningen skal gjøres landsdekkende
- kandidater kan avlegge kurs på bane etter eget valg
- kurs gjennomføres før avleggelse av førerprøve eller senest innen ett år etter utstedelse av førerkort
- banene skal ha lik pris som fastsettes av Vegdirektoratet
- baneieier/kursarrangør avgjør selv i hvilke perioder de vil tilby kurs
- godkjenning av kursarrangør og bane, fastsetting av normalplan for opplæring mv., videreføres som i dag."

Ut frå ovannemnde foreslår fleirtalet at Dokument nr. 8:51 (2000-2001) vert å leggje ved protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thor Aksel Nistad og Christopher Stensaker, viser til at hovedformålet for opplæringen ved tungebilbanene er uttrykt i St.prp. nr. 82 (1991-1992), og gjelder i dag for førerprøvekandidater som er bosatt i Sør- og Øst-Norge.

Disse medlemmer viser også til at som følge av at banen i Nord-Norge for tiden ikke er i drift, har personer fra deler av Nordland, samt Troms og Finnmark midlertidig fritak fra opplæringen.

Disse medlemmer mener at TØI-rapport 334/1996 viser at tendensen i resultatene var at glattkjøringskurset ga en ugunstig effekt med hensyn til ulykkesrisikoen, og rapporten konkluderte med at kurset på det tidspunkt ikke reduserte risikoen på glatt føre.

Disse medlemmer er enig i at glattkjøringskurs kan gjennomføres inntil ett år etter at førerprøven er avlagt, og slik har et visst kjøreteknikk nivå når de møter til kurset. Det vil bety at kandidater som ikke består førerprøven, slipper å betale for et relativt dyrt kurs.

Disse medlemmer ser problemene for tungebilbanene som ved utsettelse av kurset inntil ett år, vil kunne oppleve en klar reduksjon i elevtilgangen, og derved ha betydning for banenes økonomiske situasjon.

Disse medlemmer mener imidlertid at for å øke trafikksikkerheten i Norge, må denne bygge på realistisk opplæring, som gir grunnleggende defensiv forståelse og forebyggende kompetanse hos sjåførene.

Disse medlemmer mener dette best kan oppnås ved opplæring på vei, der hvor alle andre elementer befinner seg, og hvor man hele tiden må forvente og forutsi medtrafikanternes handlemønster.

Disse medlemmer mener derfor at obligatorisk opplæring i glattkjøring for tynge kjøretøy på bane erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i veitrafikkloven hvor obligatorisk opplæring i glattkjøring for tynge kjøretøy på bane erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring."

### FORSLAG FRÅ MINDRETAL

#### Forslag frå Framstegspartiet:

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag i veitrafikkloven hvor obligatorisk opplæring i glattkjøring for tynge kjøretøy på bane erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring.

### TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, syner til dokumentet og foreslår at Stortinget gjer slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:51 (2000-2001) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Korsberg, Christopher Stensaker og Per Sandberg om at obligatorisk opplæring i glattkjøring for tynge kjøretøy erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring - vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 22. mars 2001

**Oddvard Nilsen**  
leiar

**Jorunn Ringstad**  
ordførar

**May Britt Vihovde**  
sekretær

## Vedlegg

### Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, dagsett 13. mars 2001

#### Dokument nr. 8:51 - obligatorisk opplæring i glattkjøring for førere av tunge kjøretøy

Jeg viser til Samferdselskomiteens brev av 26. februar 2001 vedlagt Dokument nr. 8:51 Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Korsberg, Christopher Stensaker og Per Sandberg om at obligatorisk opplæring i glattkjøring for tyngre kjøretøy erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring.

Hovedformålet for opplæringen ved tungbilbanene er uttrykt i St.prp. nr. 82 (1991-92). Her fremgår det at målet for opplæringen er å skape respekt for bruk av store kjøretøy på glatt føre og å øve inn kjøremåter som kan medvirke til at ulykker som er typiske for store kjøretøy på glatt føre, unngås. I tillegg kommer øvinger som sikrer framkommelighet på glatt føre.

Kravet om at personer som skal ta førerkort for buss, lastebil eller vogntog skal ha gjennomgått obligatorisk glattkjøringsopplæring, gjelder i dag for førerprøvekandidater som er bosatt i Sør- og Øst-Norge. Som følge av at banen i Nord-Norge for tiden ikke er i drift har personer fra deler av Nordland, samt Troms og Finnmark midlertidig fritak fra opplæringen.

Baneanlegget i Troms er delfinansiert av staten. Direkte statlig tilskudd var på ca. 26 mill. kroner. I tillegg er det gitt tilskudd fra kommune og fylkeskommune på totalt ca. 14 mill. Totalkostnadene for bygging av anlegget, inklusive kjøp av kjøretøy, var beregnet til 40,5 mill., jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1996-97). Statens tilskudd ble gitt etter to behandlinger i Stortinget og hvor det fra departementets side ble anført betenkeligheter ved behovet for banen. Jeg viser her særlig til omtale i budsjettproposisjonen (1996-97). Som det fremgår var departementets merknader knyttet både til inntjeningssevne/kundegrunnlag og til effekten av den opplæring som skulle gis på anlegget. I forhold til sistnevnte ble det vist til undersøkelsen som var foretatt av TØI på oppdrag fra departementet (TØI-rapport 334/1996), hvor tendensen i resultatene var at glattkjøringskurset ga en ugunstig effekt med hensyn til ulykkesrisikoen. Rapporten konkluderte med at kurset på det tidspunkt ikke reduserte risikoen på glatt føre. Stortinget valgte likevel å gå inn for bygging av Nord-Norsk Trafikksenter. Det er etter nevnte undersøkelse, i samsvar med Stortingets signaler arbeidet kontinuerlig for å bedre effekten av opplæringen.

Banen i Nord-Norge har etter åpningen hatt tekniske problemer og som følge av dette også økonomiske problemer. Etter konkurransen høsten 2000 er baneanlegget kjøpt av Lenvik kommune som har startet arbeidet med å etablere ny drift av glattkjøringsopplæring ved banen. Kommunen har i denne forbindelse søkt om statlig bidrag i størrelsesorden 1,6 mill. kroner.

Situasjonen ved banen i Nord-Norge har gjort det nødvendig å ta endelig stilling til om opplæringsord-

ningen skal gjøres obligatorisk på landsbasis. Den har videre synliggjort behovet for å se nærmere på rammevilkårene generelt for baneanleggene og organiseringen av den aktuelle opplæringen i forhold til elevene.

Jeg har i denne forbindelse sett det som ønskelig å gi banene større grad av frihet til å sikre økonomisk grunnlag for drift og gjennom dette begrense behovet for eventuelt statlig økonomisk engasjement fremover. (Til orientering er det så langt ikke gitt statlig økonomisk bistand til drift av banene.) Det har samtidig vært ønskelig å utforme en mer rettferdig og smidig ordning for kandidatene. På denne bakgrunnen gjennomfører Vegdirektoratet nå en høring med forslag til endringer i rammebetingelser og regelverk med følgende forutsetninger:

- ordningen skal gjøres landsdekkende
- kandidater kan avlegge kurs på bane etter eget valg
- kurs gjennomføres før avleggelse av førerprøve eller senest innen ett år etter utstedelse av førerkort
- banene skal ha lik pris som fastsettes av Vegdirektoratet
- baneieier/kursarrangør avgjør selv i hvilke perioder de vil tilby kurs
- godkjenning av kursarrangør og bane, fastsetting av normalplan for opplæring m.v., videreføres som i dag.

Vegdirektoratets høringsbrev følger vedlagt.

Ordningen vil bli mer rettferdig når alle blir pålagt å gjennomføre kurset. Ved at det gis anledning til å ta kurset inntil ett år etter at førerprøven er avlagt vil elevene også kunne ha et bedre kjøreteknisk nivå når de møter på kurset. Dette vil gjøre undervisningssituasjonen lettere for instruktørene på banen. I mange tilfeller kan det også i forhold til arbeidssituasjon, bostedsforhold, reiseforhold m.v. være mer praktisk for kursdeltakeren å avlegge førerprøven først. Samtidig vil det kunne bidra til å utjevne kostnadsforskjeller mellom elevene. Jeg anser at gjennomføring av disse forslagene i stor grad vil rette opp de mangler ved gjeldende ordning som omtales i dokument nr. 8:51, samt imøtekomme de hensyn som er vektlagt i representantenes forslag til endring.

Hensikten med å legge noe av opplæringen til baner er å tilrettelegge for en undervisning hvor elevene får oppleve kjøresituasjoner som ofte fører til ulykker ved kjøring på glatt føre. Med bakgrunn i analyse av mange tungbilulykker, har en søkt å legge opp til øvelser og demonstrasjoner hvor elevene får oppleve at førerfeil kan ha svært alvorlige konsekvenser. Dette er situasjoner som kan være vanskelig å erfare på trafikkert veg, uten at eleven og andre trafikanter utsettes for fare. Mange tar også førerkort i den lyse årstid når føreforholdene ikke er spesielt problematiske. Uten opplæring

på glattkjøringsbane ville disse ikke få noen spesiell opplæring i forhold til å kjøre på glatte veier.

Innholdet i glattkjøringskurset er endret noe det siste året. Det er satt mer fokus på sikkerhetstenking - mindre på framkommelighet. En vanlig innvending mot spesiell trafikkopplæring som eksempelvis glattkjøringskurs, er at økte ferdigheter blir brukt til å velge en mindre forsiktig kjøreatferd. En bilfører som vet at han eller hun har gode ferdigheter på ett område, kan bli fristet til å kjøre mindre forsiktig enn en fører som er mer usikker på egne ferdigheter. For å dempe dette mestringsaspektet, er det nå i større grad enn tidligere lagt vekt på å demonstrere på banen hvordan førerfeil,

feil med utstyr eller lasting kan forårsake alvorlige ulykker.

Gjennom banenes evalueringer er det dokumentert at elevene er godt fornøyd med kursene. De uttaler at demonstrasjonene og øvelsene har gitt dem større forståelse av risikoen ved å kjøre på glatt føre og at kunnskapene vil virke positivt på egen kjøreatferd.

Undervisningen på bane er et supplement til undervisning på trafikkert veg. Samferdselsdepartementet vurderer også andre tiltak som kan styrke den øvrige opplæringen av tungbilførere. Jeg viser her til Nasjonal transportplan.