

# 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 tyngre kjøretøy erstattes med risikoforebyggende og rettferdig opplæring

Til Stortinget

### Bakgrunn

Stortinget bestemte i 1992 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 vogn-tog. Allerede i juni 1993 var første bane operativ på Våler i Hedmark. Denne banen var allerede i bygge-fase da dette forslaget kom opp.

For fagmiljøene i området som soknet til banen på Våler, synes det var påfallende at daværende samferdselsminister Opseth, den ene dagen legger ned glattkjøring for personbilførere, med begrunnelse at denne ikke hadde noen effekt, og innfører det igjen for tyngre kjøretøy. Denne beslutningen synes å være motivert av mulighet til inntjening og drift av bane-anlegget, regulert av påbudt opplæring.

1. januar 1994 åpnes Skandinavisk trafikkcenter i Kristiansand. Denne banen betjener elever fra Sør-/Vestlandet. Fire år senere åpner det enda en ny bane, Nordnorsk trafikkcenter 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.

I en reportasje i avisen Nordlys 25. februar 1999 uttaler daværende samferdselsminister Dørum: «Det er ikke noe som tilsier at kandidater til førerkort i

tungbilclassene som ikke har glattkjøringskurs, medfører noen økt risiko for ulykker på veinettet.»

Ca 3/4 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!* Dette ser man ved at farten øker, og elevene er fortsatt i den troen at de «mes-trer». En annen tendens er forståelse av forebyggen-de aktivitet, slik som vurdering av pålegging av kjet-tinger. Tungbilskolenes erfaringer med dagens ord-ning er at de ofte får negative tilbakemeldinger fra elevene om glattkjøringskursenes gjennomføring. De gir uttrykk for at det var kjekt å prøve forskjellige kjøretøyer med ulike girsystemer, samt at det oppfat-tes at det var «gøy» å kjøre rundt på banen alene, og respekten for det «glatte» føret synes å være under-ordnet. Dette kommer av at tidspunktet for gjennom-føringen av denne opplæringen er feil pga elevenes manglende førerferdigheter/erfaringer. Det er all-ment kjent at det tar fra 5 til 7 år å bli en dyktig bil-fører, noe som innebærer at grunnopplæringen må ta utgangspunkt i forebyggende og realistiske situasjo-ner og dette til en riktig pris. At elevene ikke får kjøre det kjøretøy han/hun skal ha førerkort for, er også svært uheldig. For eleven som skal ta førerkort for lastebil, og som må kjøre buss for første gang i sitt liv på en glattkjøringsbane, må dette få uheldige conse- kvenser. Dette kan *ikke* forsvares pedagogisk.

Dagens totalkostnad knyttet til tapt arbeidstid, reisekostnader til og fra glattkjøringsbanene, samt prisen for selve glattkjøringskurset kan anvendes på en mer praktisk rettet og effektiv måte slik at trans-portbransjen får de sjåførene som de forventer etter endt opplæring.

Det er også slik at ordningen gir uheldige økono-miske utslag for de som bor i fylker/kommuner som omfattes av ordningen. Dette fremkommer i en re- portasje i avisen Nordlys 4. november 1999 som om- taler Alta vgs, yrkessjåførlinja, som må reise 850 km til glattkjøringsbanen, kursprisen er 6 600 kroner, og

eleven får kun seks timers kjøring på banen. I tillegg tar denne glattkjøringen, inkl. reise til og fra, 4 døgn. Totalkostnader for en klasse på 16 elever, vil utgjøre 150 000 kr som skolen må søke tilleggsbevilgning for to ganger pr år.

En elev som kommer fra for eksempel Nordland og som tar opplæringen i Nord-Trøndelag må betale 6 600 kroner i kursavgift, i tillegg kommer reise og opphold som ofte beløper seg til samme sum. Når personen har gjennomført kurset må han/hun tilbake til Nord-Trøndelag for å avlegge førerprøven, noe som igjen fører til ekstra kostnad.

Det vil si at når eleven fra Nordland går sammen med en elev fra Nord-Trøndelag på samme kurs, får ikke eleven fra Nordland utlevert sitt sertifikat før han har betalt mer enn det dobbelte av hva samme elev fra Nord-Trøndelag må gjøre.

Når kurset er avsluttet kan eleven fra Nord-Trøndelag gjennomføre førerprøven med en gang, mens eleven fra Nordland må vente til han har gjennomført glattkjøringen før han/hun får anledning til å gjennomføre førerprøven.

I tillegg vil de som tar opplæring til førerkort på tyngre kjøretøy gjøre dette i vinterhalvåret, og mesteparten av opplæringen i enkelte deler av landet foregår på snø og isdekket veg, som ofte er glatt. Det er da svært urimelig at disse skal inn på en glattkjøringsbane som gjerne ligger sør i landet uten snø og is og hvor kjøringen da finner sted på et kunstig epoxybelegg. Dette sett i relasjon til de kostnadene dette har, samt den ikke registrerte effekten.

Det stilles da spørsmål ved *motivet* for å opprettholde denne opplæringen, da opplæring skal virke risikoforebyggende, ikke *risikookkende*.

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

I Troms Folkeblad 15/6 2000 uttaler vegsjef Torbjørn Naimak: «Statens vegvesen har forkjøpsrett til Nordnorsk Trafikksenter, og utelukker ikke at denne blir benyttet.» Dette begrunner at ønske om inntjening og drift av banene, er større enn vilje og evne til effektiv og god trafikkopplæring.

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. Med «Lofast, Romeriksporten og Rikshospitalet» friskt i minne, kan det også i nær framtid dukke opp et lignende prosjekt i Nord-Norge.

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

Dette kan oppnåes ved opplæring på veg, der hvor alle andre elementer befinner seg, og hvor man hele tiden må forvente og forutsi medtrafikanternes handlemønster, som ikke alltid er det mest rasjonelle. Og til yrkessjåfører 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 avlegge førerprøve ved en trafikkstasjon. Dette vil gi førerrett i en periode frem til førstkommende vinter.

Førstkommende vinter, i perioden november-mars året etter, gjennomføres obligatorisk kurs på landeveger som er snø/isdekket og som har normalt vintervedlikehold, og hvor bl.a. vurdering om bruk, pålegging av kjetting er et sentralt punkt. For førerkortkandidater som tar sin førstegangsoplæring i perioden november-mars, deltar på dette kurset samme vinter.

For å unngå forskjellsbehandling for førerkortkandidatene, må de alle ha *bestått førerprøve* på aktuell klasse, før deltakelse på vinterkurset.

Det foreslås at dette blir et to dagers vinterkurs for alle fremtidige storbilførere, og legges til et geografisk område som har stabilt vinterføre. For elever fra Sør-/Vestlandet vil det være naturlig å gjennomføre et slikt kurs i tilknytning til de mange fjellovergangene mellom Øst- og Vestlandet.

Et slikt kurs vil med det rette innholdet gi en meget realistisk oppfatning om kjøring på glatt føre, og vintervedlikehold generelt, og respekten for det glatte vinterføre, spesielt sammenlignet med hva som tilbys i sjåførutdanningen på glattkjøringsbanene med urealistiske forhold og kjørehastigheter.

Det er urimelig at det ikke er likhet for alle som skal ta førerprøve for tunge kjøretøy, uavhengig av hvilket fylke de kommer fra.

### Forslag

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 følgende

f o r s l a g :

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