



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/882-3

25. april 2023

**Dokument 8:199 S (2022-2023) fra Olaug Vervik Bollestad, Dag-Inge Ulstein og Kjell Ingolf Ropstad om å øke trafikksikkerheten for skolebusser, lastebiler og øvrig tungtransport**

Jeg viser til brev 13. april 2023 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av Dokument 8:199 S (2022-2023) fra Olaug Vervik Bollestad, Dag-Inge Ulstein og Kjell Ingolf Ropstad om å øke trafikksikkerheten for skolebusser, lastebiler og øvrig tungtransport.

Representantforslaget gjelder forslag om å innføre krav om at dagens «sikkerhetskurs på bane» må være gjennomført før det gis anledning til å gjennomføre førerprøve for førerkort klasse C og D.

Som det fremgår av representantforslaget er regelen i dag at «sikkerhetskurs på bane» må tas innen ett år etter at man har bestått den praktiske førerprøven for førerkort klasse C eller D (lastebil og buss). Det er tre baner hvor kurset kan gjennomføres, en ved Kristiansand, en i Våler og en i Troms.

Jeg vil innledningsvis peke på at det er samlet sett en forholdsvis liten andel av de norske sjåførene som har førerrett, og som ikke har gjennomført kurset med bakgrunn i muligheten til å utsette gjennomføring. Det er i dag 214 400 personer som har norsk førerkort i en eller flere av de tunge førerkortklassene C, CE, D og DE. Av disse er det omtrent 55 000 personer som har ervervet førerrett i klassene etter at ordningen med obligatorisk opplæring på bane ble innført. Av denne gruppen er det i dag ca 1 700 personer som enda ikke har gjennomført «Sikkerhetskurs på bane» (tidligere kjent som «glattkjøringskurs»).

Som en følge av økt transport over landegrensene, er det en stadig økende andel utenlandske sjåførere på norske veier. Mange av disse har liten eller ingen opplæring om kjøring på glatt underlag. Norske myndigheter har ingen mulighet til å pålegge disse opplæring, da de har ervervet en førerrett som gjennom internasjonale avtaler er anerkjent i Norge.

Formålet med å innføre glattkjøringskurs som del av opplæringa for tunge klasser, var å legge til rette for at de som fikk førerkort var bedre i stand til å unngå ulykker på glatt føre. Ordningen ble innført rundt midten av 1990-tallet.

Til å begynne med gjaldt kravet bare for kandidater med fast bopel og/eller arbeidssted i fylkene Østfold, Oslo, Akershus, Oppland, Hedmark, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland. Person som ble omfattet av dette, måtte dokumentere å ha gjennomført kurs i glattkjøring før vedkommende kunne gå opp til praktisk del av førerprøven.

Årsaken til at kravet gjaldt bare for en del av landet, var mangel på baneanlegg der kurset kunne gjennomføres uten alt for store reisekostnader for elevene. Bare Våler i daværende Hedmark fylke hadde bane for dette.

Etter hvert ble det bygd baner ved Kristiansand og i Troms, og kravet ble gradvis utvidet for søkere fra flere landsdeler. Det er viktig å være klar over at banen på Finnsnes i Troms aldri er blitt bygd ut til helårsdrift, den er bare i bruk i vinterhalvåret.

Baneleien (kursavgiften) godkjennes årlig av Statens vegvesen, slik at den blir lik på alle banene.

Opplæring som legger til rette for at elever skal tilegne seg nye ferdigheter er utfordrende. Elevene kan fort utvikle en overdreven tiltro til egen evne til å løse trafikale utfordringer, og faktisk begynne å kjøre med økt risiko. Måten opplæringa blir organisert og gjennomført på viser seg å ha avgjørende betydning for dette.

Ved innføring av dagens føreropplæring fikk banekursene, både for lette og tunge kjøretøy, nytt både navn og innhold. Siktemålet var ikke lenger å legge til rette for ferdigheter som gjorde førerne i stand til å løse farlige situasjoner som hadde oppstått. I stedet ønsket vi i mye større grad å legge til rette for å få opplevelser og erfaringer slik at elevene utvikler kompetanse som medfører en trafiksikker adferd.

Når det gjelder glattkjøringskurset for tunge kjøretøy, viste det tidlig at mange elever kom på banen med alt for dårlige ferdigheter til å kunne gjennomføre de fastsatte øvelsene slik at de ga ønsket utbytte. Det ble derfor ansett at det ville være en fordel at elevene først avla praktisk førerprøve. Fra sommeren 2001 ble forskriften endret, den som ville gå opp til førerprøve i tunge klasser måtte senest ett år etter utstedelse av førerkortet, dokumentere gjennomført kurs i glattkjøring. Gjennom denne endringen unngikk man også at kandidater som naturlig soknet til banen på Finnsnes, fikk urimelige utgifter knyttet til lang reise til andre

baneanlegg om de skulle gjennomføre kurset på den tiden av året som banen ikke var åpen. Fra samme tidspunkt ble kravet om glattkjøring gjeldende for alle som skulle ta førerkort i tunge klasser, uansett hvor de var bosatt.

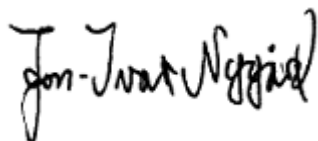
Ved innføring av det nye sikkerhetskurset i 2005, ble adgangen til å kunne avlegge førerprøven før banekurset vurdert. Ordningen ble videreført for å sikre et visst ferdighetsnivå før kurset, og på den måten oppnå det utbytte som vi ønsker. I en undersøkelse om Sikkerhetskurs på bane som Sintef gjorde for Statens vegvesen i 2013, gir flertallet av elevene på kurset uttrykk for at de opplevde at nytteverdien var bedre enn om de hadde tatt kurset på et tidligere tidspunkt.

Det er også viktig å være bevisst på at det er andre deler av både den obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæringen som har minst like stor betydning for om en er i stand til å kjøre med lav risiko, enn sikkerhetskurs på bane isolert sett. Alle disse delene må gjennomføres før praktisk førerprøve.

Hvis ønsket om å kreve gjennomført opplæring før førerprøven blir innført, vil dette i sommerperioden styrke inntektgrunnlaget for Vålerbanen, hvor NAF er største eier, og banen ved Kristiansand. På sikt kan følgene bli at banen på Finnsnes får redusert sitt inntektsgrunnlag så mye at den i ytterste konsekvens kan bli nedlagt og at Nord-Norge kan miste tilbudet på permanent basis.

Som forklart ovenfor, er dagens ordning basert på omfattende vurderinger og erfaringsgrunnlag. Helhetsvurderingen bygger på distriktshensyn, kostnader for elevene, læringseffekt og trafiksikkerhet. Samlet sett kan jeg ikke se at det er grunn til å endre dagens ordning.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård