



STORTINGET

Innst. 427 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:199 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Olaug Vervik Bollestad, Dag-Inge Ulstein og Kjell Ingolf Ropstad om å øke trafikksikkerheten for skolebusser, lastebiler og øvrig tungtransport

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre et krav om at dagens 'Sikkerhetskurs på bane' må være gjennomført før det gis anledning til å gjennomføre førerprøve for førerkort klasse C og D.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra

Venstre, André N. Skjelstad, viser til representantforslaget i Dokument 8:199 S (2022–2023) om å øke trafikksikkerheten for skolebusser, lastebiler og øvrig tungtransport og svarbrev fra statsråden 25. april 2023. Statsrådets brev følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at forslagsstillerne mener regelverket må endres slik at «sikkerhetskurs på bane» må være gjennomført før man kan ta førerprøve for førerkortklassene C og D, begrunnet i hensynet til trafikksikkerhet.

Komiteen viser til at gjeldende regel er at «sikkerhetskurs på bane» er obligatorisk og må tas innen et år etter at man har bestått den praktiske førerprøven. Det er ca. 1 700 personer som har ervervet førerrett etter at sikkerhetskurset ble obligatorisk, og som enda ikke har gjennomført kurset.

Komiteen viser til statsrådets svarbrev, der det fremkommer at dagens ordning er basert på en helhetsvurdering av sikkerhet, læringseffekt, distriktshensyn og kostnader. Adgangen til å kunne avlegge førerprøven før sikkerhetskurset har tidligere vært vurdert. I en undersøkelse gjennomført i 2013 mente flertallet av elevene på sikkerhetskurset at opplevd nytteverdi var bedre enn om man måtte ha gjennomført kurset på et tidligere tidspunkt. Det fremheves også at andre deler av opplæringen som må gjennomføres før praktisk førerprøve, har minst like stor betydning for kjøreferdighet som sikkerhetskurset isolert sett. Komiteen mener på denne bakgrunn det ikke er noen grunn til å endre dagens ordning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er opptatt av at

vi har en føreropplæring som gir best mulig utbytte for sjåførene og god effekt for trafikksikkerheten og samtidig er organisert på en måte som gir muligheten for at tilbudet kan gis i hele landet.

Flertallet viser til statsrådets brev av 25. april 2023, der det understrekes at det er andre deler av både den obligatoriske og den ikke-obligatoriske opplæringen som har minst like stor betydning for om en er i stand til å kjøre med lav risiko, som sikkerhetskurset på bane isolert sett.

Flertallet ser ikke noen grunn til å endre dagens ordning. De vurderingene og avklaringene som er gjort, sikrer en god vektning av ulike hensyn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til statsrådets svarbrev, der det kommer frem at en endring slik representantforslaget legger opp til, kan få dramatiske konsekvenser for den totale bane-dekningen i Norge. Inntektgrunnlaget for banen på Finnsnes kan bli så svakt at Nord-Norge kan miste til-

budet på permanent basis. Samtidig vil inntektene flytte til banene ved Kristiansand samt Vålerbanen, der NAF er majoritetseier.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. mai 2023

Erling Sande

leder

Morten Stordalen

ordfører



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.

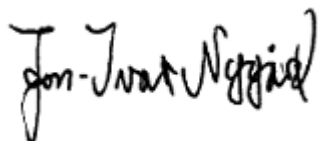
Ved innføring av det nye sikkerhetskurset i 2005, ble adgangen til å kunne avlegge førerprøven før banekurset vurdert. Ordningen ble videreført for å sikre et visst ferdighetsnivå før kurset, og på den måten oppnå det utbytte som vi ønsker. I en undersøkelse om Sikkerhetskurs på bane som Sintef gjorde 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 inntektgrunnlag 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 trafikksikkerhet. Samlet sett kan jeg ikke se at det er grunn til å endre dagens ordning.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

