

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Saksbehandler: Stig Anders Ohrvik, telefon 417 64 826

Deres referanse: 16/26575-3

Vår dato: 29.07.2016

Høring - Forslag til endring i forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. - høringsinnspill fra Trafikkforum

Trafikkforum takker for å ha fått et godt og gjennomarbeidet endringsforslag til høring, og takker også for en åpen, ryddig og inkluderende prosess frem mot endringsforslaget. En prosess som tar høyde for å inkludere relevante fagmiljø i prosessen er en arbeidsmåte som sikrer eierskap til så vel prosessen som det endelige resultatet, og som sikrer at berørte parter har forståelse for hvilke hensyn og valg som danner grunnlag for både forskriften og læreplanverket.

Høringsinnspillet fra Trafikkforum tar i det vesentlige utgangspunkt i strukturen i høringsnotatet, slik at felles endringer blir omtalt først, etterfulgt av spesifikke endringer i samme rekkefølge som i høringsnotatet. Avslutningsvis vil vi benytte anledningen til å legge frem andre innspill som er kommet frem i prosessen som er beslektet med, om ikke direkte berørt av høringen, med tanke på fremtidige tilpasninger. Innspill som gjelder læreplanverket blir, i tråd med høringsnotatet, presentert helt til slutt.

Endringer som gjelder alle klasser

Målene for opplæringen og bruk av verb

Trafikkforum støtter revisjonen i bruk av målverb, både med tanke på et tydeligere skille mellom prosessmål og produktmål, og med tanke på å redusere antall ulike målformuleringer som blir brukt.

Nytt tredje ledd i paragrafene som gjelder trinn 2 og 3 i alle klasser:

«Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet».

Trafikkforum slutter seg til resonnetet som ligger til grunn for å innføre denne formuleringen i forskriften, og anbefaler at nytt tredje ledd blir implementert i forskriften i tråd med forslaget. Både evnen og viljen må være til stede for å utvikle og benytte sin kompetanse i tråd med overordnede mål i GDE-matrisen. Et nytt tredje ledd som foreslått vil derfor både være et godt verktøy og en viktig presisering av at vilje og motivasjon er av overordnet betydning.

§ 7-1 og § 7-2 Trinnvist opplæringsforløp, mål, undervisning og læreplaner

Trafikkforum støtter forslaget om å presisere lærerens pedagogiske frihet i det trinnvise opplæringsforløpet som beskrevet i forslaget. Selv om endringen bare innebærer en presisering av hva som er tenkt allerede i eksisterende forskrift og læreplanverk, er det behov for en presisering både med tanke på at læreren skal være bevisst på sitt handlingsrom i den daglige undervisningen, at læreren skal være bevisst på sitt handlingsrom ved tilsyn, at Statens vegvesen skal være bevisst på lærerens handlingsrom ved tilsyn, og at det for øvrig skal sikres samsvar og felles forståelse for lærerens handlingsrom.

Veiledningstime endres til trinnvurdering jf. § 7-5

Trafikkforum mener at innholdet er viktigere enn formuleringen, men ser at det har vært vanskelig å oppnå lik praksis og lik forståelse av innholdet. Å endre begrepet veiledningstime til trinnvurdering kan gjøre det lettere å kommunisere bakgrunnen for timen til elever og samfunnet for øvrig, men kan samtidig gjøre det reelle innholdet vanskeligere tilgjengelig. Det må imidlertid forutsettes at lærerne skal være i stand til å gjennomføre innholdet slik det er tenkt, og det kan med utgangspunkt i rådende ulike praksis være et riktig grep å endre navnet samtidig som bevisstgjøring av innholdet økes. Å endre begrepet veiledningstime til trinnvurdering kan også styrke veiledning som verktøy gjennom hele opplæringen, siden begrepet ikke oppleves som noe som er forbeholdt «veiledningstimen». Trafikkforum støtter derfor endring av veiledningstime til trinnvurdering.

Trafikkforum støtter videre forslaget om at at timen gjennomføres «mot slutten av trinnet» som en nødvendig presisering av at opplæring i samme trinn kan fortsette dersom det er nødvendig.

Trafikkforum støtter dessuten forslaget om å innføre trinnvurdering i klasse AM 146 i likhet med andre klasser.

Bane endrer navn til øvingsbane

Trafikkforum støtter forslaget om at ordet bane endres til øvingsbane der ordet benyttes i trafikkopplæringsforskriften for å rydde i terminologien.

Trafikalt grunnkurs

§ 8-1 Generelt om trafikalt grunnkurs

Trafikkforum støtter forslaget om å endre ordlyden i § 8-1 fjerde ledd fra *4 timer om førstehjelp til 4 timer undervisning om plikter ved trafikkuhell*. En slik endring vil synliggjøre hovedhensikten med kursinnholdet, bidra til at det er lettere å kommunisere hensikten til publikum, og dermed føre til mindre diskusjon om og ønske om å søke om fritak.

Trafikkforum støtter også forslaget om at det i § 8-1 femte ledd foreslås en samling med 3 timer undervisning om å være trafikanter i mørket. Trafikkforum anfører videre at det kunne vært ønskelig med en formulering som tydeligere presiserer at demonstrasjon i bil med fordel kan gjennomføres også i områder med gatebelysning og tettbebyggelse. Selv om det skjer flere ulykker i slike områder enn i mørklagte områder utenfor tettbygd strøk, har det eksistert en oppfatning om at demonstrasjon i bil bare skal foregå i helt mørklagte områder. Dette bør imidlertid være en avveining som først og fremst kommer til uttrykk i skolens undervisningsplan.

Trafikkforum støtter videre forslaget om at det i sjette ledd skal fremgå at de 10 øvrige timene i grunnkurset skal fordeles over 3 samlinger, samt at nytt sjuende ledd slår fast at det kan gjennomføres bare en samling pr. dag.

§ 8-3 Mål for trafikalt grunnkurs

Trafikkforum støtter endringsforslagene i § 8-3. Det er behov for å ivareta behovet for å øke forståelsen for å avstå fra å kjøre, samt å legge til rette for refleksjon og å ta andres perspektiv.

Det er også viktig å kommunisere intensjonen i føreropplæringsmodellen og mulighetene til å få best mulig utbytte av opplæringen. Den foreslåtte formuleringen i Punkt. 4 bokstav d) om å *drøfte føreropplæringsmodellen, herunder hvordan opplæring ved trafikkskole og privat øving er nyttig og nødvendig for å nå målet for opplæringen* er særlig viktig for å oppnå dette.

Ytterligere merknader om trafikalt grunnkurs

Trafikkforum har i prosessen med evaluering og revisjon av læreplanverket og trafikkopplæringsforskriften fått innspill om endringer som ikke er omhandlet av høringen, men som likevel anses å være relevante innspill, og som vi derfor har valgt å gjengi:

Det ene innspillet tar utgangspunkt i at det er ønskelig at læringsprosessen både starter tidlig og strekker seg noe i tid. Med utgangspunkt i dette er det uheldig at det er anledning til å avlegge førerprøve uten at hele det trafikale grunnkurset er gjennomført. Med tanke på at det er anledning til å gjennomføre trafikalt grunnkurs fra fylte 15 år, er det unødvendig å tillate at det blir avlagt førerprøve uten at mørkedemonstrasjon er gjennomført. Med god planlegging er det mulig å gjennomføre trafikalt grunnkurs 2 - 3 år før førerprøve klasse B, og selv med dårlig planlegging er det uansett grunn til å anspore til at nødvendig opplæring strekker seg over minimum ett år.

Det andre innspillet som gjelder trafikalt grunnkurs handler om fritak for deler av grunnkurset for elever over 25 år. Det vises til at bakgrunnen for at aldersgruppen over 25 år er fritatt fra deler av trafikalt grunnkurs presumptivt har sammenheng med modenhet og evne til å bearbeide risiko og foreta valg med lav risiko og høy beslutningskvalitet. Det er imidlertid en kjensgjerning at mange av trafikkskolenes elever i aldersgruppen over 25 år som ikke har gjennomført trafikalt grunnkurs har et annet verdigrunnlag enn den etter måten risikobeviste erfaringsbakgrunnen som kjennetegner det skandinaviske samfunnet. Det kan derfor være grunn til å revurdere om det er riktig å fritta aldersgruppen over 25 år på grunnlag av modenhet og presumptivt høyere kvalitet på risikovurdering. Erfaringen tilsier at voksne med ulik kulturell bakgrunn kan ha en tilnærming til risiko som ikke nødvendigvis fremstår som tryggere enn hos ungdom under 25 år med skandinavisk kulturbakgrunn og verdigrunnlag. Det er derfor kommet innspill om at unntaket fra deler av trafikalt grunnkurs må revurderes eller eventuelt erstattes av tilsvarende grunnkurs tilpasset en annen aldersgruppe og/eller erfaringsbakgrunn enn eksisterende grunnkurs er basert på.

Det siste innspillet som gjelder trafikalt grunnkurs er et innspill knyttet til trafikkskolens anledning til å avvise elever fra obligatorisk opplæring når det oppstår tvil om at eleven kan gjennomføre undervisningen på en meningsfull måte jfr troff § 7-3. Dette er en mulighet som i dag er knyttet til elevens kjøreferdigheter. Det å knytte forutsetningen om å kunne gjennomføre obligatorisk opplæring på en meningsfull måte utelukkende til grunnleggende

kjøreferdigheter er imidlertid ikke i samsvar med dagens trafikkopplæringsmodell. For å oppnå målene både i læreplanen generelt, i trafikalt grunnkurs spesielt og ikke minst med tanke på på sikt å oppnå de høyere nivåene i GDE-matrisen, er det en forutsetning at eleven er i stand til å reflektere og å kommunisere med lærer og medelever. Det foreslås derfor å endre ordlyden i troff § 7-3 slik at trafikkskolen «skal» avvise eleven hvis «det oppstår tvil om en elev har tilstrekkelig kompetanse til å gjennomføre den obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte». På den måten blir avvisningsretten (avvisningsplikten) ikke begrenset til utelukkende å ivareta grunnleggende kjøreferdigheter på lavt nivå, men også egnet til å stille krav som er mer relevant for det nivået som det forutsettes at trafikantene skal settes i stand til å oppnå i dagens trafikkopplæringsmodell.

For å sikre dette kan også være aktuelt å presisere at undervisningen skal foregå på et språk som både elev og lærer behersker.

Endringer i klasse A1, A2 og A

Trafikkforum støtter strukturendringen som foreslås med tanke på å gjøre fremstillingen mer oversiktlig og så lik som mulig i de fleste klasser. Vi støtter også nytt grunnkurs klasse A1, A2 og A med samme innhold som deler av dagens trinn 2 gjort om til et eget kurs for å skille tydeligere mellom kursrammer og kursmål, og som bare skal gjennomføres en gang pr. elev.

Det er videre foreslått å innføre nytt sikkerhetskurs i trafikk klasse A1 for å styrke kvaliteten på opplæringen i klassen. Samtidig foreslås det nytt overgangskurs fra A1 til A2 uten førerprøve. Vi mener det er riktig å behandle disse forslagene samlet, selv om det til en viss grad bryter med strukturen i høringsnotatet.

Forslaget er godt begrunnet ut fra ulykkesstatistikk, og gir en logisk oppbygning av opplæringsforløpet fra klasse A1 til A2 og fra A2 til A. Samtidig er det selvfølgelig viktig å ivareta opplæringen for de som ønsker å erverve A2 henholdsvis A direkte.

Strukturen i opplæringsmodellen i endringsforslaget tar utgangspunkt i kjent ulykkesstatistikk, og møter trafikantene der utfordringen er størst. De fleste ulykkene knyttet til klasse A1 skjer i forbindelse med konflikter med annen trafikk, noe som kan forklares med manglende trafikal kjøreefaring og øving i å vurdere og å ta selvstendige beslutninger. De fleste ulykkene knyttet til klasse A2 er eneulykker og utforkjøringsulykker, noe som kan forklares med manglende erfaring og øving i å beherske større og hurtigere motorsykel i høy hastighet. Ulykker knyttet til førerkort klasse A er ofte kjennetegnet av manglende erfaring i å beherske tyngre motorsykel på høyhastighetsvei.

Trafikkforum mener at den foreslåtte opplæringsmodellen besvarer og møter ulykkesstatistikken på en god måte, som er logisk oppbygd, og lett å forstå og å kommunisere.

En innvending mot den foreslåtte opplæringsmodellen er at det kunne vært ønskelig med kurs i presis kjøreteknikk også på klasse A1. Det har imidlertid vært en forutsetning at rammene for opplæringen i liten grad skal økes. Trafikkforum mener derfor at det viktigste er å iverksette tiltak som i best mulig grad besvarer ulykkesstatistikken. Det er vår oppfatning at det er av avgjørende betydning å sørge for å beholde kurs i presis kjøreteknikk både ved førstegangservelse og ved utvidelse til førerkort klasse A2, samtidig som det er ønskelig å ivareta behovet for økt erfaring i trafikk på klasse A1. Trafikkforum kan i prinsippet støtte

innføring av kurs i presis kjøreteknikk på klasse A1, men ikke på bekostning av kurs i presis kjøreteknikk ved utvidelseskurs fra A1 til A2. Argumentasjonen for å bare ha kurs i presis kjøreteknikk på klasse A1 forutsetter at alle som erverver førerkort klasse A1 for senere å utvide til A2 (og A) er entusiaster som kjører mye motorsykkel og både skaffer seg og vedlikeholder mye kjørefaring og kjørekompetanse i hele opplæringsforløpet fra A1 til A2 (og til A). Realiteten er imidlertid at mange som erverver førerkort klasse A1 i første rekke har et transportbehov, mens entusiasmen og den genuine motorsykkelinteressen ofte kommer mye senere, kanskje etter mange års opphold som motorsykkelfører. Selv for de mest entusiastiske førerne er det videre viktig å ikke undervurdere forskjellen på en lett og en mellomtung motorsykkel med tanke på fartsressurser og utfordringer knyttet til manøverdyktighet. Det er videre uheldig å tilpasse kravene til opplæring med utgangspunkt i den delen av elevgruppen som har mest entusiasme, motivasjon og kompetanse. Det er derfor viktig å ivareta behovet for tilstrekkelig øving i presis kjøreteknikk ved ervervelse av førerkort klasse A2.

Trafikkforum vil med bakgrunn i dette støtte det foreliggende endringsforslaget både med tanke på innholdet i opplæringen i klasse A1 og når det gjelder innholdet i det nye utvidelseskurs fra A1 til A2.

Trafikkforum støtter forslaget om at lærer kan undervise to elever samtidig når begge elevene gjennomfører sikkerhetskurs på veg klasse A2 som en del av obligatoriske kurs for utvidelse fra klasse A1 til A2 jf. ny § 9-21 på bakgrunn av at disse elevene har minst ett års førerrett i klasse A1 og mest sannsynlig mer kjøreerfaring med motorsykkel enn de som erverver klasse A2 direkte.

Trafikkforum støtter forslaget om at omfanget av praktisk kjøring på sikkerhetskurs på vei klasse A økes fra 4 til 5-6 timer, og at tid til oppsummering av opplæringen reduseres tilsvarende for å øke fokuset på kjøringen og heller ha kortere refleksjonspauser underveis slik at momentene som i dag har vært introdusert i oppsummeringen, kan tas der det passer.

Utvidelse fra B til A1

Det er ikke opplagt at alle innehavere av førerkort klasse B har tilfredsstillende trafikal kompetanse, og selv om det blir argumentert med at innehavere av førerkort klasse B skal ha tilegnet seg god samhandlingskompetanse, vil det fortsatt være mange bilførere med førerrett i klasse B som er ervervet før eksisterende føreropplæringsmodell ble innført i 2005, og som dermed mangler opplæring som er basert på refleksjon, selvinnsikt og risikovurdering. Det er imidlertid ikke sannsynlig at et stort antall av disse vil velge å utvide førerretten fra klasse B til A1. Trafikkforum kan derfor støtte forslaget om å innføre forenklet utvidelse fra klasse B til A1, under forutsetning av at det må gjennomføres kurs i presis kjøreteknikk ved senere utvidelse fra klasse A1 til A2.

Som nevnt tidligere støtter vi forslag til ny § 9-21 som gjelder utvidelse fra klasse A1 til A2 på bakgrunn av tre obligatoriske kurs uten å måtte avlegge praktisk prøve for å erverve førerrett i klasse A2 i sin helhet, som beskrevet i endringsforslaget. Vi forutsetter at innholdet i utvidelseskurs ikke blir endret som følge av en eventuell innføring av kurs i presis kjøreteknikk i klasse A1.

Vi støtter videre de strukturelle endringene i §§ 9-23, 9-24 og 9-25.

Trafikkforum støtter forslaget om å innføre krav til spesialutdanning for trafikklærere som skal undervise på overgangskurset fra A1 til A2 lik den som kreves i dag for å undervise i sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra A2 til A.

Videre støtter vi forslag om begrensning i antall elever som kan undervises samtidig.

Ytterligere kommentarer til klassene A1, A2 og A

Trafikkforum har i prosessen med evaluering og revisjon av læreplanverket og trafikkopplæringsforskriften fått innspill om endringer som ikke er omhandlet av høringen, men som likevel anses å være relevante innspill, og som vi derfor har valgt å gjengi:

Det har blitt påpekt at trafikkopplæringsforskriften §§ 2-4 og 4-2 inneholder unødig overlapp med hensyn til merking bakover. Det blir hevdet at krav om at lærevogn skal merkes «SKOLE» er unødvendig når det samtidig er krav om bruk av refleksvest merket «SKOLE». Videre blir det anført at det er unødvendig at både elevens og lærerens refleksvest er merket med «SKOLE» når læreren og eleven sitter på samme motorsykel.

Endringer i klasse AM

Trafikkforum mener at det er uheldig at opplæringen i klasse AM i mange tilfeller har båret preg av å være en pakkeløsning med et fast timetall. Vi mener at det er et viktig ledd i det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet at føreropplæringen tar hensyn til individuelle forskjeller, og stiller krav om måloppnåelse i form av både prosess- og produktmål i alle klasser.

Det er uheldig at opplæring i klasse AM 146 i hovedsak har vært en «billig» inngangsbillett til ferdsel med motorvogn, uavhengig av førerens forutsetninger.

Vi støtter derfor endringsforslagene i klasse AM 146 i sin helhet.

Endringer i klasse B

§ 11-3 Trinn 2:

Trafikkforum støtter endringene i § 11-3 i alminnelighet, og endringen om at eleven skal «gjøre rede for kjøring med tilhenger» i særdeleshet.

§ 11-4 Trinn 3:

Trafikkforum støtter endringene i § 11-4.

§ 11-6 Rammene for sikkerhetskurs på bane

Trafikkforum støtter intensjonen om å endre § 11-6 slik at ordlyden er mer tilpasset til og i samsvar med dagens og fremtidens undervisning, kjøremønster og øvingsbaner. Vi mener at NAF som profesjonell baneeier og ansvarlig medspiller i trafikksikkerhetsarbeidet og i det trafikpedagogiske arbeidet er best egnet til å uttale seg om egnet formulering her, og anbefaler at det danner utgangspunktet for endelig avgjørelse på dette området.

Vi støtter imidlertid forslaget om at det nye kjøremønsteret tilsier at ordlyden bør endres til «en lærer i hver bil».

§ 11-7 Kursmål for sikkerhetskurs på bane

Trafikkforum støtter endringene i § 11-7.

§ 11-8 Rammene for sikkerhetskurs på veg

Trafikkforum støtter forslaget om å åpne for at så lenge summen av timer eleven øver bak rattet er 8, kan en time flyttes mellom den første delen med praktisk øving og den andre delen etter hva som er mest tjenlig for elevene.

Det er imidlertid kommet flere innsigelser mot forslaget om at «(...) Bare en del kan gjennomføres per dag». De aller fleste ser poenget med å fordele 4.1.2 og 4.1.3 på to ulike dager, men det er vanskelig å få gehør for å skille 4.1.1 og 4.1.2, repektive 4.1.3 og 4.1.4.

Vi ser imidlertid at det er et godt poeng at 4.1.4 ikke er ment som en oppsummering bare av sikkerhetskurset, men som en oppsummering av hele opplæringen. Dersom det skal lykkes å implementere 4.1.4 som en oppsummering av hele opplæringen er det nok en forutsetning at 4.1.4 blir skilt fra 4.1.3. Vi ser likevel ikke noen god grunn for at 4.1.1 ikke kan gjennomføres umiddelbart før 4.1.2. Det kan snarere argumenteres for at det kan ha fordeler for læringsutbyttet og sammenhengen mellom 4.1.1 og 4.1.2 nettopp å gjennomføre disse to delene etter hverandre på samme dag. En slik løsning vil være mye lettere å få oppslutning om i bransjen, og vil virke som en rimelig, fornuftig og forståelig kompromissløsning. Det kan videre være en fordel å skille 4.1.4 fra sikkerhetskurs på vei og endre betegnelsen til 4.2 for å synliggjøre at det ikke dreier seg om en oppsummering av sikkerhetskurset, men av hele opplæringen.

§ 11-9 Kursmål for Sikkerhetskurs på veg

Trafikkforum støtter endringene i § 11-9. Særlig fordelaktig er det å tone ned forventningene om at forbikjøring er en viktig del av trinnet.

Ytterligere kommentarer til klasse B

Trafikkforum har i prosessen med evaluering og revisjon av læreplanverket og trafikkopplæringsforskriften fått innspill om endringer som ikke er omhandlet av høringen, men som likevel anses å være relevante innspill, og som vi derfor har valgt å gjengi:

Klassespesifikt kurs

Det er kommet innspill om at det ville vært naturlig å innlede trinn 2 på klasse B med et kort innledende klassespesifikt kurs, i samsvar med andre klasser. Det klassespesifikke kurset bør i likhet med andre klasser omhandle det spesielle for klassen, herunder bilens oppbygning, sikkerhet og miljø. Det er vanskelig å se gode grunner for at dette ikke skal være like relevant på klasse B som f.eks. på klasse A.

Kjøretest/kjøretentamen

Mange trafikkskoler praktiserer fortsatt gjennomføring av skolens kjøretest/kjøretentamen før praktisk førerprøve. Det er kommet innspill om at det er ønskelig at dette blir tildelt en kode til bruk i opplæringskortet, f.eks. 5.0.

Endringer i klasse BE

Som nevnt tidligere støtter vi innføring av formuleringen «Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet». Likeledes støtter vi endring av veiledningstime til trinnvurdering.

Endringer i klasse AM 147

Som nevnt tidligere støtter vi innføring av formuleringen «Eleven skal gjennom hele trinnet

drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet». Likeledes støtter vi endring av veiledningstime til trinnvurdering.

Endringer i klasse S

Trafikkforum støtter de foreslåtte endringene i klasse S i sin helhet.

Kap. 15. Klasse T

Trafikkforum støtter justeringene i målformuleringene for trinn 2, 3 og 4 jf. forslag til endret § 15-3, 15-4 og 15-5, samt å flytte å legge på kjetting fra trinn 3 (nåværende § 15-4 tredje ledd punkt 11) til trinn 2 (nytt punkt 12 § 15-3 fjerde ledd).

§ 6-8

Trafikkforum støtter forslaget om at trafikkklærer som vil undervise på klasse T må ha spesialutdanning.

Når det gjelder krav om førerrett mener vi imidlertid det må skilles mellom de som har førerrett for traktor i kraft av å ha «gammelt» førerkort klasse B eller førerkort klasse C med kode 143, og de som har førerrett for traktor på grunnlag av førerkort klasse CE med kode 142.

Førerrett klasse CE med kode 142 innebærer kompetanse på kjøring med tilhenger, i motsetning til førerrett klasse B eller C med kode 143.

Traktor har som kjøretøy betraktet blitt stadig mer lik en lastebil, både med hensyn til fartsressurser, trykkluftbremses, kraftoverføring m.v.

Det er først når traktoren blir brukt som arbeidsredskap at det er vesentlige forskjeller, og dette mener vi må løses på andre måter enn gjennom trafikkopplæringsforskriften.

Vi mener at det ikke er naturlig at det er trafikkopplæringsforskriften som skal ivareta behovet for krav til opplæring iht arbeidsmiljøloven / å bruke kjøretøyet som et arbeidsredskap. Vi mener dette er sammenlignbart med at førerrett klasse C/CE gir førerrett for både mobilkran, dumper og hjullaster, mens bruken av slike motorredskap i yrke stiller krav om opplæring, sertifisering og autorisasjon.

Trafikkforum mener på bakgrunn av dette at førerrett i klasse CE med kode 142 må være likestilt med førerrett ervervet på bakgrunn av avlagt førerprøve på traktor.

For øvrig støtter vi som nevnt forslaget om krav om spesialutdanning, også for lærere med tungbilkompetanse.

Endringer i tunge klasser

Grunnkurs tunge kjøretøy

Trafikkforum støtter endringene av målverbene, og er svært tilfreds med at målene for kurset blir tydeligere.

Både fra tungbillærere og fra transportbransjen er det imidlertid kommet forslag om at det bør være et krav om at grunnkurs for tunge kjøretøy som et minimum må være gjennomført før det er anledning til å avlegge teoretisk førerprøve. Bakgrunnen for dette er todelt, det har både sammenheng med at det er vanskelig å motivere for å delta på kurs når eleven kan

dokumentere bestått teorieksamen, og dermed ikke føler behov for å lære mer, men også som et mulig virkemiddel mot juks på teorieksamen. Med krav om at deler av opplæringen er gjennomført vil det være et incitament til å gjennomføre opplæring fremfor å benytte seg av juks.

I tillegg er det i likhet med på andre klasser ønske om at muligheten til å avvise elever fra obligatorisk opplæring ikke utelukkende skal være knyttet til manglende grunnleggende kjøreferdigheter, men til manglende kompetanse i alminnelighet, og manglende språklig kompetanse i særdeleshet. Det er også ønske om at det skal innføres krav om at lærer og elev kan kommunisere på et språk de begge behersker.

Dette ønsket er i samsvar med ny § 16-2 første ledd, hvor hovedmålet for kurset går frem. Dette leddet beskriver (...) at læringen er ment å skje gjennom demonstrasjon, drøfting med medelever og lærer, og gjennom refleksjon og oppsummering. Andre ledd sier hva eleven skal erfare og drøfte gjennom kurset og vite når det er fullført.

Det er åpenbart at målene om drøfting med medelever og lærer, refleksjon og oppsummering ikke kan oppnås uten at partene kan kommunisere på samme språk.

Trinn 2 og 3

Vi stiller oss tvilende til fordelene ved å forskriftsfeste alle delmål. Det må fortsatt være tydelig forskjell på forskrift og læreplan. Forskriften bør inneholde generelle minimumsmål, mens læreplanen sier noe om mulige fremgangsmåter og hva som er ønskelig og optimalt å gjennomføre under gode forhold. Forskriften må ikke være så detaljert at den blir umulig å gjennomføre, eller at det blir behov for å legge til forbehold og unntak i forskriften.

Trinn 4

Trafikkforum er svært tilfreds med at det åpnes for at både kurs i ulykkesberedskap og lastsikringskurs kan gjennomføres i trinn 2. Vi støtter denne endringen i sin helhet.

§ 5-10

Vi støtter endringen i § 5-10, slik at forskriften bringes i samsvar med dagens virkelighet.

3.2 Andre endringer

§ 4-5

Vi er i prinsippet enige i intensjonen bak forslaget om innføring av nytt andre ledd i § 4-5. Vi mener likevel det er lite hensiktsmessig at dette kravet blir gjeldende også for C1. Dette på bakgrunn av hva som finnes i markedet sammenholdt med lærerens arbeidsmiljø, samt mulighet for omsetning av ukurante kjøretøy.

Problemet er at de få kjøretøyene i kjøretøygruppen som leveres med tre seter leveres med benk i stedet for separate seter, noe som gir en betydelig redusert ergonomi og komfort for læreren. Ombygging av større biler er uforholdsmessig dyrt, samtidig som det resulterer i en ukurant bil som er vanskelig å selge videre.

Vi mener at det må være mulig å gjøre et generelt unntak fra kravet når det gjelder kjøretøy i klasse C1. Vi mener at muligheten for å øve tilsyn uansett kan ivaretas, siden skoler som tilbyr opplæring på klasse C1 som regel også tilbyr opplæring på klasse C.

For øvrig støtter vi forslaget.

§ 5-8 og § 27-1

Trafikkforum er svært tilfreds med at kravet til storsekk endres i samsvar med det som er tilgjengelig i markedet.

§ 6-1

Vi er i prinsippet enige i intensjonen bak forslaget.

Vi mener likevel at det må kunne brukes andre ressurspersoner i deler av undervisningen. Eksempler på andre ressurspersoner kan være brannvesen, ambulansefagarbeidere, politi og bilmekanikere.

Det kan eventuelt stilles krav om at den som er ansvarlig for undervisningen må være til stede.

Det er også et poeng at arbeidsmiljøloven stiller krav om tilpasning for arbeidstakere som er utsatt for skade eller sykdom. Det innebærer f.eks. at en trafikklærer som mister førerretten pga sykdom eller skade bør kunne ha anledning til å fortsette med teoriundervisning.

§ 7-3

Trafikkforum er svært godt tilfreds med forslaget om at dagens § 7-3 foreslås endret fra at trafikklærer «kan» avvise eleven hvis «det oppstår tvil om en elev har tilstrekkelige kjøreferdigheter til å gjennomføre den praktiske obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte» til at eleven «skal» avvises «dersom en elev ikke har tilstrekkelige kjøreferdigheter til å gjennomføre den praktiske obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte».

Vi er imidlertid av den oppfatning at det ikke utelukkende er elevens grunnleggende kjøreferdigheter som er avgjørende for at eleven kan gjennomføre den obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte.

Tvert imot er det i dagens føreropplæringsmodell av vel så stor betydning at eleven har forutsetninger til å gjennomføre obligatorisk opplæring gjennom refleksjon, drøfting og samtale med lærer og medelever.

En enda tydeligere presisering, hvor det heter at opplæringsinstitusjonen skal avvise elever som ikke har tilstrekkelig kompetanse til å få et meningsfullt utbytte av undervisningen, kan derfor være ønskelig. En slik formulering forutsetter ikke bare at eleven har tilstrekkelige kjøreferdigheter, men også at eleven har tilstrekkelig utbytte når undervisningen legger vekt på selvinnsikt og refleksjon. For at eleven skal få utbytte av vesentlige deler av de obligatoriske delene er det derfor viktig å sikre at eleven har nødvendige forutsetninger for å kunne kommunisere med lærer og medelever.

Det kan også være grunn til å presisere at lærer og elev skal være i stand til å kommunisere på et språk de begge behersker.

§ 15-7

Trafikkforum støtter intensjonen i forslaget.

Vi mener imidlertid en alternativ formulering er klarere, enklere å forholde seg til, og ivaretar intensjonen minst like godt:

«Tilhengeren skal være lastet med minst to kolli som til sammen veier minst 2 tonn. Aktuell totalvekt skal være minst 4 tonn.»

Denne formuleringen ivaretar intensjonen i forskriften.

Problemet med eksisterende forslag er at når man setter en 50 %-grense vil mange kjøpe så liten henger som mulig for å få totalvekten så lav som mulig. Det straffer dermed de som kjøper en større henger.

Med ordentlig utstyr må man da nedregistrere hengeren, slik at den i praksis blir ubrukelig og uomsettelig.

Kravet til henger kan i stedet om ønskelig settes høyere.

§ 29-8

Trafikkforum støtter forslaget om endring i § 29-8 slik at forskriften bringes i samsvar med dagens virkelighet.

§ 30-1

Trafikkforum støtter forslaget.

§ 31-1

Som nevnt tidligere mener vi at det må skilles mellom de som har førerrett for traktor i kraft av å ha «gammelt» førerkort klasse B eller førerkort klasse C med kode 143, og de som har førerrett for traktor på grunnlag av førerkort klasse CE med kode 142.

Førerrett klasse CE med kode 142 innebærer kompetanse på kjøring med tilhenger, i motsetning til førerkort klasse B eller C med kode 143.

Traktor har som kjøretøy betraktet blitt stadig mer lik en lastebil, både med hensyn til fartsressurser, trykkluftbremser, kraftoverføring m.v.

Det er først når traktoren blir brukt som arbeidsredskap at det er vesentlige forskjeller, og dette mener vi må løses på andre måter enn gjennom trafikkopplæringsforskriften.

Vi mener at det ikke er naturlig at det er trafikkopplæringsforskriften som skal ivareta behovet for krav til opplæring iht arbeidsmiljøloven / å bruke kjøretøyet som et arbeidsredskap. Vi mener dette er sammenlignbart med at førerkort klasse C/CE gir førerrett for både mobilkran, dumper og hjullaster, mens bruken av slike motorredskap i yrke stiller krav om opplæring, sertifisering og autorisasjon.

Trafikkforum mener på bakgrunn av dette at førerrett i klasse CE med kode 142 må være likestilt med førerrett ervervet på bakgrunn av avlagt førerprøve på traktor.

I det øvrige støtter vi forslaget.

§ 31-2 Overgangsordninger for obligatorisk opplæring

Trafikkforum støtter forslaget

Ytterligere kommentarer

Trafikkforum har i prosessen med evaluering og revisjon av læreplanverket og trafikkopplæringsforskriften fått innspill om endringer som ikke er omhandlet av høringen, men som likevel anses å være relevante innspill, og som vi derfor har valgt å gjengi:

Med utgangspunkt i innspillet fra tungbillærere og transportbransjen om å innføre krav om at deler av opplæringen må være gjennomført før det kan avlegges teorieksamen, er det

naturlig å peke på at en slik endring i tilfelle bør gjennomføres på alle klasser, slik at det er samsvar mellom de ulike klassene.

Det vil i tilfelle være naturlig å endre praksis slik at det å avlegge teorieksamen ikke er knyttet til alder, men til gjennomført opplæring, for eksempel gjennomført trinnvurdering trinn 3. Fordelen med dette vil være at det i større grad vil være samsvar mellom teori og praksis hvis det å avlegge teorieksamen knyttes til gjennomført opplæring.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringer i kapittel 2 Øvingskjøring

§ 2-3

Vi er enige i vurderingen, og kan heller ikke se at det er hensiktsmessig at lærer skal kunne undervise flere elever enn dette samtidig.

Endringer i kapittel 4 Opplæring mot vederlag

§ 4-5

Trafikkforum er i hovedsak enig i vurderingen.

Som nevnt tidligere mener vi likevel det er lite hensiktsmessig at dette kravet blir gjeldende også for C1. Dette på bakgrunn av hva som finnes i markedet sammenholdt med lærerens arbeidsmiljø, samt mulighet for omsetning av ukurante kjøretøy.

Problemet er at de få kjøretøyene i kjøretøygruppen som leveres med tre seter leveres med benk i stedet for separate seter, noe som gir en betydelig redusert ergonomi og komfort for læreren. Ombygging av større biler er uforholdsmessig dyrt, samtidig som det resulterer i en ukurant bil som er vanskelig å selge videre.

Endringene i kapittel 11 Klasse B:

Endringene i sikkerhetskurs på vei som medfører at eleven må møte opp på fire ulike dager for å gjennomføre sikkerhetskurs på vei i stedet for to som er det vanlige i dag, vil medføre betydelig øket ressursbruk i form av både tid og penger for elever som er bosatt slik at de har lang reisevei til trafikkskolen.

Øvrige økonomiske og administrative konsekvenser

Trafikkforum er i det øvrige enig i vurderingene om økonomiske konsekvenser.

Kommentarer til læreplan klasse B

Trafikkforum er godt fornøyd med at læreplanens kapittel 1 - Generell del starter med en gjennomgang av ulike læreplannivåer.

Vi mener også at læreplanen nå ser ut til i større grad å bli en veileder, - ikke bare en håndbok som få setter seg inn i.

Vi registrerer imidlertid at det bare er den ene aksen i GDE-matrisen som er beskrevet.

Trafikant i mørket

Det kan være en fordel å presisere i teksten at «trafikant i mørket» gjelder både som gående, syklende og som fører av traktor, bil, moped, motorsykel osv.

Vi stiller oss spørrende til formuleringen om at «Eventuell ren transport til og fra demonstrasjonssteder kommer i tillegg til de nevnte timetallene».

Trafikkforum vil anføre at det snarere kunne vært ønskelig med en formulering som tydeligere presiserer at demonstrasjon i bil med fordel kan gjennomføres også i områder med gatebelysning og tettbebyggelse. Selv om det skjer flere ulykker i slike områder enn i mørklagte områder utenfor tettbygd strøk, har det eksistert en oppfatning om at demonstrasjon i bil bare skal foregå i helt mørklagte områder. Den formuleringen som er valgt i læreplanen bidrar dessverre til å underbygge slike villfarelser.

Dette bør imidlertid være en avveining som først og fremst kommer til uttrykk i skolens undervisningsplan.

Aktuelt innhold

På side 20 i læreplanen heter det at «Oversikten er ikke utfømmende, men illustrerer hva undervisningen minst bør omfatte».

Vi antar at ordet «minst» ikke hører hjemme her, siden læreplanen er ment som en veileder, og ikke en minimumsstandard.

Trinn 3 Trafikal del

Mål for trinn 3

I punkt 5 heter det at eleven skal

«mestre å kjøre tydelig og bestemt i bolig, tettsted og bymiljø».

I punkt 6 heter det at eleven skal

«mestre å kjøre sikkert og effektivt i landevegsmiljø».

Det fremstår som ulogisk at det er et mål å kjøre tydelig og bestemt i bolig, tettsted og bymiljø, og sikkert og bestemt i landevegsmiljø.

3.10 Sikkerhetskurs på øvingsbane

3.10.3 Førerens grad av kontroll over kjøretøyet

Vi foreslår tillegg av følgende strekpunkt:

- Bevisst bruk av distraksjoner
- Presis kjøreteknikk

Kommentarer til sikkerhetskurs på øvingsbane

«I sekvensen om sikring av personer og last må det legges mest vekt på å forstå behovet for sikring og at alle får forståelse av betydningen av å bruke bilbelte riktig. Uten at det er tenkt å ta stor plass i undervisningen, er momentet sykkelstativ tatt med for å illustrere hvordan plassering av last kan hindre kommunikasjon med andre trafikanter, hemme samhandling og øke risiko.»

Selv om det blir presisert at det ikke er tenkt at sykkelstativ skal ta stor plass i undervisningen, er det likevel sannsynlig at det at sykkelstativet blir nevnt likevel fører til nettopp det.

Vår erfaring er at sekvensen om sikring av personer og last i mange tilfeller er en tidstyv, hvor det blir brukt mye tid og det blir øvd mye på momenter som det ikke er ment å øve på for å mestre, men derimot er meningen å oppleve problemet med for å være bevisst på det. Vi er redd for at det fort kan resultere i sløsing med tiden om momenter som det egentlig ikke skal brukes mye tid på likevel er spesifikt nevnt i kommentarene, og mener at det nok er bedre å unngå å nevne spesifikt momenter som er ment å ikke ta stor plass i undervisningen.

4.1 Sikkerhetskurs på veg

Det har kommet mange innvendinger mot å stille krav om at de ulike delene i sikkerhetskurs på vei skal gjennomføres på fire ulike dager. De fleste kan være enige i at 4.1.2 og 4.1.3 bør fordeles på to ulike dager, men det er vanskeligere å akseptere at 4.1.1 ikke kan gjennomføres på samme dag som 4.1.2, og likeledes at 4.1.3 og 4.1.4 ikke kan gjennomføres på samme dag.

Vi tror imidlertid at det kan være større aksept for å godta at sikkerhetskurs på vei blir fordelt på to dager, og at 4.1.4 kan skilles ut som en egen del, siden det uansett er tenkt at 4.1.4 ikke bare skal være en oppsummering og refleksjon av sikkerhetskurs på vei, men en oppsummering og refleksjon av hele opplæringen.

Vi tror dette kan være en god løsning, som både innebærer et kompromiss som bransjen lettere kan samle seg om, og som ivaretar intensjonen med å gi 4.1.4 et innhold som reflekterer hele opplæringen. Vi kan vanskelig se gode begrunnelser for at 4.1.1 og 4.1.2 ikke kan gjennomføres på samme dag, snarere tvert imot. Det kan argumenteres godt for at det er hensiktsmessig pedagogisk å gjennomføre disse to delene på samme dag, og at det sikrer et godt læringsutbytte.

I tillegg vil det gi mindre behov for reising for elever som er bosatt slik at de har lang vei til trafikkskolen.

Hvis 4.1.4 blir skilt ut fra sikkerhetskurstet som en egen refleksjon og oppsummeringsdel av hele opplæringen blir det lettere å forstå at denne ikke skal gjennomføres fortløpende etter 4.1.3, og ikke på samme dag. Det kan da være hensiktsmessig å gi refleksjon- og oppsummeringsdelen en annen betegnelse, f.eks. 4.2. 4.2 Tilstrekkelig øving må da i tilfelle få betegnelsen 4.3 i stedet for 4.2.

4.2 Tilstrekkelig øving

Vi støtter innføringen av 4.2 Tilstrekkelig øving, for å synliggjøre at det kan være behov for ytterligere øving mellom sikkerhetskurs på vei og praktisk førerprøve.

Kjøretest/kjøretentamen

Mange trafikkskoler praktiserer fortsatt gjennomføring av skolens kjøretest/kjøretentamen før praktisk førerprøve. Det er kommet innspill om at det er ønskelig at dette blir tildelt en kode til bruk i opplæringskortet, f.eks. 5.0.

Kommentarer til læreplan tunge klasser

Tungbillærerne uttaler at læreplanen er oversiktlig og grei, innholdet er satt opp på en tydelig måte, målformuleringer og målverb er bedre, og bedre i samsvar med hverdagen.

Veldig bra at det øverste, femte nivået i GDE er tatt med.

Logisk rekkefølge, teori først, praksis etterpå.

Avsluttende kommentarer

Som nevnt innledningsvis mener vi at det er et godt og gjennomarbeidet endringsforslag vi har fått til høring.

I det alt vesentlige støtter vi intensjonen bak revisjonen, og langt de fleste konkrete endringene.

Vi takker igjen for en åpen, ryddig og inkluderende prosess frem mot endringsforslaget.

Vennlig hilsen



Stig Anders Ohrvik
Daglig leder
Trafikkforum