

Høringssvar - forslag til forskrift om endring i trafikkopplæringsforskriften

Til: Statens vegvesen, Trafikant og kjøretøy

E-post: firmapost@vegvesen.no

Deres ref.: 25/331387

Avsender: trafikklærer.org v/ Christopher Storkås

Dato: 30. august 2026

1 Innledning

Jeg viser til høring om forslag til endring i trafikkopplæringsforskriften, med frist 4. september 2026.

Jeg støtter forslaget. Etter dødsulykken på Gjøvik i 2020 og Statens havarikommisjons rapport Vei 2021/03 er det både forsvarlig og nødvendig å ha en alternativ prøveform for de stedene der kjøregården ikke holder sikkerhetsmål. Jeg har likevel noen spørsmål og innvendinger til hvordan forslaget er begrunnet og utredet:

- **Begrunnelsen (punkt 2):** forslaget begrunnes ikke bare med sikkerhet, men også pedagogisk – med kvalitetssikring før trinn 3, progresjon og et krav om gjennomført trinn 2. Den pedagogiske begrunnelsen mener jeg ikke holder.
- **Kapasiteten (punkt 3):** høringsnotatet oppgir ikke hvor mange kjøregårder som blir stående, og utreder ikke om elevene får øvd nok i kjøregård når de gjenværende skal betjene flere trafikkstasjoner.
- **Varigheten (punkt 4):** det fremgår ikke om ordningen er permanent eller et midlertidig steg i påvente av at kjøregårdene oppgraderes.
- **Gyldighetstiden (punkt 5):** at bestått ferdighetsprøve bare er gyldig ut kalenderåret gjør delt prøve til et lite aktuelt valg i store deler av sesongen.

2 Den pedagogiske begrunnelsen henger ikke sammen

Forslaget begrunnes ikke bare med sikkerhet, men også pedagogisk: at ferdighetsprøven gir «kvalitetssikring før opplæring og prøve i trafikk», at den støtter progresjon, og at trinn 2 derfor må være gjennomført først (punkt 3 og 4.2.2). Denne begrunnelsen mener jeg ikke holder, av tre grunner:

- **Progresjonsvurderingen finnes allerede.** Statens vegvesen bruker uttrykkelig ordet «kvalitetssikring» om ferdighetsprøven, nærmere bestemt «kvalitetssikring før opplæring og prøve i trafikk». En kvalitetssikring plassert rett før trinn 3 er i realiteten en kontroll av at trinn 2-kompetansen er god nok – og nettopp den kontrollen finnes allerede: trinnvurdering trinn 2 etter § 7-5 er mekanismen som avgjør om eleven er klar for neste trinn. Høringsnotatet forklarer ikke hvorfor den ikke er tilstrekkelig.
- **Oppgavene øves ikke i trinn 2.** Etter Statens vegvesens *Instruks for bruk av kjøregård* skal læreren sitte på motorsykkelen inntil trinnvurdering trinn 2 er registrert. Eleven kan altså ikke øve selvstendig på kjøregårdsoppgavene før *etter* trinn 2. En prøve som måler disse oppgavene kan derfor ikke bygge på trinn 2 slik begrunnelsen forutsetter. (Man kan innvende at eleven øver med lærer bakpå i trinn 2, men lavhastighetsbalanse er fysisk forskjellig med og uten passasjer – vekt, tyngdepunkt og balansepunkt endres – så overføringsverdien er begrenset.)
- **Prøven dekker uansett bare en del av trinn 2.** Trinn 2 omfatter også kjøretøyets oppbygging, verneutstyr, kontroll, eierforhold, økonomi og førerens ansvar. Ferdighetsprøven måler fastsatte lavhastighetsoppgaver og sikkerhetskontroll.

Det forslaget reelt tilfører, er ikke en pedagogisk gevinst, men en bindende, standardisert terskel der trinnvurderingen i dag bare er rådgivende. Det er en legitim endring, men bør begrunnes som det – med sikkerhet og likere gjennomføring, ikke med pedagogisk progresjon.

Forslag: Enten nedjusteres den pedagogiske begrunnelsen til det som lar seg belegge, eller så gjøres koblingen til trinn 2 reell ved at *Instruks for bruk av kjøregård* endres slik at eleven kan øve selvstendig i godkjente kjøregårder allerede fra trinn 2. Sistnevnte krever ikke forskriftsendring.

3 Kapasitet: færre kjøregårder, mer aktivitet per bane og elevenes øvingsmuligheter

Høringsnotatet opplyser at risikovurderingen omfattet 52 kjøregårder, at flere av disse ikke har tilfredsstillende sikkerhetsnivå, at noen er utbedret, og at det der utbedring ikke er mulig «må skaffes nye egnede områder». I punkt 5 fremgår det at målet er å finne områder «som kan dekke flere trafikkstasjoners behov for kjøregård».

Sluttbildet oppgis derimot ikke: hvor mange av de 52 som er godkjent og blir stående, hvor mange nye regionale kjøregårder som planlegges, og hvilken geografisk dekning det gir til sammen. Etter mitt syn er dette en vesentlig mangel ved utredningen. En overgang fra mange lokale til færre regionale kjøregårder er en betydelig strukturendring, og konsekvensene lar seg ikke vurdere uten disse tallene.

To forhold bør utredes før forskriftsendringen vedtas.

Aktivitetsnivået på de gjenværende kjøregårdene. Når færre kjøregårder skal betjene flere trafikkstasjoners nedslagsfelt, øker aktiviteten på hver gjenværende bane på tre måter samtidig: flere førerprøver skal avvikles per kjøregård, flere trafikkskoler skal øve på den samme banen, og flere elever samles dermed om færre baner. I tillegg øker forslaget selv antallet oppmøter, ved at ferdighetsprøven blir et selvstendig prøveelement med egen bestilling. Summen er vesentlig høyere belegg per kjøregård enn i dag, både til prøve og til øving.

Elevenes øvingstid. Høringsnotatet fremhever i punkt 5 at trafikkskolene ofte ønsker å bruke kjøregårdene til opplæring når det ikke gjennomføres førerprøver, og at frikoblede kjøregårder kan åpne for sambruk. Det er positivt, og jeg støtter intensjonen. Men øvingstid er en restkapasitet: den består av de timene som ikke går til prøver. To forhold trekker denne restkapasiteten ned samtidig. For det første øker prøveaktiviteten per kjøregård, siden hver gjenværende kjøregård skal betjene flere trafikkstasjoners prøvevirksomhet. For det andre må trafikkskolene som tidligere brukte en lokal kjøregård nå dele den samme gjenværende kjøregården – der det før var flere kjøregårder å fordele øvingen på, konkurrerer nå trafikkskolene fra et større område om timene på færre baner. Elevene får samtidig et sterkere behov for å øve i kjøregården, siden ferdighetsprøven blir bindende og avlegges i en kjøregård eleven som hovedregel ikke kjenner fra før.

Summen er at både prøver og opplæring skal presses inn på færre baner som deles av flere trafikkskoler enn i dag. Det er en reell risiko for at den tilgjengelige øvingstiden per elev blir vesentlig dårligere, ikke bedre, enn i dagens ordning.

Spørsmålet Statens vegvesen bør besvare er derfor konkret: **vil elevene faktisk få øvd nok i kjøregård etter omleggingen?** Jeg ber om et anslag på tilgjengelig øvingstid per kjøregård etter omleggingen, sammenlignet med i dag.

4 Er alternativ modell midlertidig eller permanent?

Høringsnotatet er uklart på et punkt som har stor betydning for høringsinstansenes vurdering: om delt prøve er ment som en varig ordning eller som et overgangstiltak.

Notatet beskriver dels en varig strukturendring – nye regionale kjøregårder som dekker flere trafikkstasjoner, og egne lokasjoner valgt for den trafikale prøven – og dels et tiltak som skal brukes «der det er nødvendig», altså der kjøregården ikke tilfredsstiller sikkerhetskravene. Disse to fremstillingene peker i ulik retning.

Jeg ber om at Statens vegvesen avklarer eksplisitt om alternativ modell er ment som en langsiktig og permanent løsning, eller som en midlertidig ordning i påvente av at de underkjente kjøregårdene utbedres eller erstattes.

5 Kalenderårsgyldigheten gjør delt prøve lite aktuelt store deler av sesongen

Forslaget til nytt ellefte ledd i § 30-1 fastsetter at bestått ferdighetsprøve er gyldig ut samme kalenderår som den er bestått, begrunnet med å sikre ferske kjøretekniske ferdigheter frem til trafikal prøve. Dette er etter mitt syn forslagets svakeste enkeltbestemmelse, og den motvirker direkte formålet Statens vegvesen selv oppgir: å «utnytte sesongen for motorsykkelkjøring best mulig».

MC-sesongen starter reelt i april og avsluttes for de fleste i september-oktober. En elev som består ferdighetsprøven i august og stryker på trafikal prøve i september, får fire ukers karantene (§ 29-1 tredje ledd) og kan tidligst prøve igjen i oktober. Får eleven ikke ledig prøvetime før sesongslutt, bortfaller ferdighetsprøven ved årsskiftet og må tas helt på nytt neste vår – nytt gebyr, ny reise, uten at ferdighetene er svekket. Ingen skole vil anbefale å ta den risikoen. Reelt brukbart vindu for delt prøve blir dermed **april til slutten av juni**, og elever som starter senere vil bli anbefalt å velge samlet prøve i stedet – der det er mulig. Virkningen er motsatt av tilsiktet: sesongen utnyttes dårligere, ikke bedre, og delingsmodellen brukes minst i den delen av året der behovet for fleksibilitet er størst.

Problemet er at en kalendergrense gir vilkårlig ulik gyldighet:

Bestått ferdighetsprøve	Gyldighet	Gjenstående kjørbart sesong
April	ca. 9 mnd	Hele sesongen
Juli	ca. 6 mnd	Ca. 3 måneder
August	ca. 4,5 mnd	Ca. 6–8 uker
Oktober	ca. 2,5 mnd	Tilnærmet ingen

Skal formålet være ferske ferdigheter, gir det ingen mening at ferskhetskravet varierer fra ni måneder til noen få uker ut fra prøvedato.

Forslag: Bestått ferdighetsprøve gis gyldighet i **tolv måneder fra prøvedato** i stedet for ut kalenderåret. En rullerende frist behandler alle likt, er enkel å administrere, og gjør delt prøve til et reelt alternativ gjennom hele sesongen. Subsidiært: minst ni måneder, med forlengelse til 30. april for prøver som ellers ville utløpt gjennom vinteren.

6 Oppsummering

Spørsmål jeg ber om svar på:

- Progresjonsvurderingen ivaretas allerede av trinnvurdering trinn 2 etter § 7-5. Hva tilfører ferdighetsprøven pedagogisk utover denne, og hvilken dokumentasjon ligger til grunn for at trinnvurderingen ikke er tilstrekkelig?
- Hvordan kan ferdighetsprøven bygge på trinn 2, når eleven etter *Instruks for bruk av kjøregård* ikke kan øve selvstendig på kjøregårdsoppgavene før trinnvurdering trinn 2 er gjennomført?
- Hvor mange av de 52 kjøregårdene er godkjent og blir stående, hvor mange nye regionale kjøregårder planlegges, og hvilken geografisk dekning gir sluttbildet?
- Hvor mye øvingstid per kjøregård forventes å være tilgjengelig for trafikkskolene etter omleggingen, sammenlignet med i dag?
- Er alternativ modell ment som en permanent ordning eller som et overgangstiltak i påvente av oppgradering av kjøregårdene?

Konkrete forslag:

- Begrunnelsen bygges på sikkerhet og likere gjennomføring i kjøregården. De pedagogiske begrunnelsene i punkt 3 og 4.2.2 tas ut eller nedjusteres til det som lar seg belegge.
- *Instruks for bruk av kjøregård* endres slik at eleven kan øve selvstendig i godkjente kjøregårder fra og med trinn 2.
- Antall godkjente gjenværende og planlagte nye kjøregårder oppgis, og kapasitetskonsekvensene for både prøve og øving utredes, før forskriftsendringen vedtas.
- Det avklares eksplisitt om ordningen er ment som en permanent løsning eller en midlertidig ordning i påvente av utbedring av kjøregårdene.
- Gyldigheten for bestått ferdighetsprøve settes til tolv måneder fra prøvedato, subsidiært minst ni måneder med forlengelse over vintersesongen.

Jeg står gjerne til disposisjon dersom Statens vegvesen ønsker utdyping av merknadene.

Med vennlig hilsen

Trafikklærer.org

Christopher Storkås

kontakt@trafikklærer.org