

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

Sandvika, 01.07.2020

0030 Oslo

**Høring - Transportvirksomhetens svar på deloppdrag fra
Samferdselsdepartementet - Nasjonal transportplan 2022-2033.**

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033 har Samferdselsdepartementet gitt transportvirksomhetene ulike deloppdrag. Formålet med oppdragene er å identifisere utfordringer og prioriterte løsninger som gir best mulig effektiv ressursbruk i et langsiktig perspektiv. Svarene fra transportvirksomhetene vil samlet utgjøre grunnlaget for deres faglige innspill til stortingsmeldingen om NTP. Dette høringssvaret gir uttrykk for Autoriserte Trafikkskolers Landsforbunds (ATL) vurdering av Vegdirektoratets svar på NTP-oppdrag nr. 8 om *Trafikksikkerhet*.

De aller fleste trafikkskoler er medlem av ATL. Vårt samfunnsoppdrag og hovedmål er å sikre best mulig kvalitet i trafikkopplæringen i tråd med nullvisjonen. ATL arbeider derfor aktivt med å løfte fagkompetansen hos trafikklærerne, og vi tilbyr læringsmidler av høy kvalitet. ATL er en positiv bidragsyter i samarbeid med myndigheter og andre aktører innen trafikksikkerhetsfamilien, og har som mål å være en proaktiv pådriver i trafikksikkerhetsarbeidet.

NTP oppdrag nr. 8 består av 10 deloppdrag som gjelder ulike deler av trafikksikkerhetsarbeidet. Vi vil i høringssvaret hovedsakelig gi innspill til deloppdrag 5,6,7, 8A og 9, som er særlig relevant for ATLS virksomhet.

ATL vil innledningsvis bemerke at oppdragssvaret gir en god beskrivelse av hvilke utfordringer og behov vi står overfor i kommende periode. Vi syntes forslaget om å opprettholde etappemålet om maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2030 er godt. Målet er fremdeles ambisiøst og viser at trafikksikkerhet vil bli høyt prioritert også i kommende periode.

ATL er enige i viktigheten av at fungerende tiltak må videreføres og styrkes. Kommende planperiode vil imidlertid by på mer sammensatte trafikksikkerhets- utfordringer knyttet til anvendt teknologi samt endringer i demografi og befolknings sammensetning. Skal man lykkes i å gjøre et godt trafikksikkerhetsarbeid og ha mulighet for å nå etappemålet, mener vi at disse utfordringene må møtes med spesielt tilpasset innsats.

ATL ønsker å *bidra aktivt* i dette arbeidet. Gjennom den bredde av kunnskap og ressurser vi har i kraft av å være trafikkskolenes bransjeorganisasjon, mener vi å ha et godt grunnlag for det.

Innspill til deloppdrag nr.5 – Motorsykkelsikkerhet

ATL mener det er viktig at det rettes økt fokus på motorsykkelsikkerhet også i kommende planperiode. ATL ser det som svært positivt at myndighetene tar sikte på å styrke trafikanttiltakene gjennom økt fokus på opplæring og bevisstgjøring.

Som påpekt i hovedrapporten fra vegvesenet er mange motorsyklister ikke del av et aktivt «MC miljø». De fleste 16-åringer har ikke stor interesse for motorsykkel som sådan, men har hovedsakelig behov for et transportmiddel. De frivillige informasjons- og opplæringstiltakene som eksisterer i dag blir av den grunn lite brukt selv om det er gode tiltak. ATL mener derfor at det må satses på ytterligere obligatoriske tiltak, slik at også gruppen utenfor MC-miljøet nås. ATL foreslår at Grunnkurs MC blir utvidet til 6 eller 9 obligatoriske timer. Dagens kurs på 3 undervisningstimer er alt for lite og det er vanskelig å nå kursmålene. ATL ønsker videre at innholdet i førerprøven endres. Vi mener det er mer hensiktsmessig med fokus på kjøring på vei og i et realistisk trafikkmiljø fremfor i kjøregård.

ATL syntes for øvrig at det fremmes mange gode forslag til tiltak i rapporten. Vi mener det er viktig at «trafikksikkerhetsdag» og «sikker på mc» videreføres. Vi mener det vil være positivt om slike kurs og fagsamlinger i større grad holdes av trafikklærere enn det gjøres i dag, da det er trafikklærerne som har størst pedagogisk kompetanse.

ATL har stor tro på et samarbeid med NMCU og MC-forhandlerne, slik at motorsyklister og mopedførere får god sikkerhetsinformasjon og faglige råd ved kjøp av hjelm og utstyr. Vi mener trafikkskoler og trafikklærere i større grad bør være involvert og vi kan vise til gode erfaringer med at trafikkskoler stiller opp hos lokale forhandlere og tilstelninger. Vår erfaring er at trafikklæreres tilstedeværelse åpner for gode faglige samtaler med kundene som det er viktig å videreføre.

ATL er involvert i MC-dugnaden som ble innført i 2019. Hensikten med dugnaden er å få til en felles innsats fra flest mulig av de aktørene som kan påvirke trafikksikkerheten for motorsyklister. Målet er økt bevisstgjøring hos førerne og det er blant annet utviklet et kampanjebudskap om kjøring i sving. Det er også utarbeidet oppgavekort og materiale til bruk i videreutdanning og kurs. Dette er et arbeid ATL ønsker å videreutvikle og vi ser stort potensiale for økt trafikksikkerhet ved at MC-miljøet og alle de store aktørene samarbeider.

Innspill til deloppgave nr. 6 - Høyrisikogrupper i trafikken som følge av demografiendringer.

ATL mener det er nødvendig at det også i kommende planperiode rettes oppmerksomhet mot de spesielt risikoutsatte trafikantgruppene, med særlig fokus på eldre trafikanter, unge bilførere og innvandrere. På grunn av endringer i demografi, innvandring samt utfordringer knyttet til innfasing av ny teknologi, mener vi at trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot disse gruppene blir et desto viktigere innsatsområde fremover. ATL vil i den sammenheng særlig fremheve viktigheten av føreropplæringens betydning for økt trafikksikkerhet. Vi mener det er et behov for at trafikkopplæringen tilpasses de aktuelle risikogruppene i større grad enn tidligere.

Eldre trafikanter:

ATL ønsker fokus på eldregenerasjonen, samt økte krav i forbindelse med seniorkurs. Antall personer i aldersgruppen 75+ forventes mer enn fordoblet fra 2020-2050. De eldre forventes videre å ha et høyere aktivitets og mobilitetsnivå enn i dag, noe som innebærer en betydelig økning av eldre i trafikken. ATL mener at mobilitet for eldre er et viktig gode som bidrar til økt livskvalitet. Eldre er imidlertid en særlig utsatt risikogruppe, både ved antall ulykker og i alvorlighetsgrad. Ulykkene som eldre er involvert i kjennetegnes også særlig av at de foretar feilvurderinger i samhandling med andre trafikanter. Eldre førere er blant annet overrepresentert i kryssulykker og ulykker ved feltskifte, samt brudd på vikeplikt eller stoppplikt. ATL forventer at dette blir ytterligere utfordrende etter hvert som bilparken skiftes ut og teknologien utvikler seg. Evnen til å håndtere moderne kjøretøy, delta i blandingstrafikk og samhandle med kjøretøy av ulike grader av autonomi vil være krevende for alle og særlig for eldre trafikanter.

I dag arrangeres det frivillige seniorkurs 65+ i regi av Statens vegvesen. Dette er et positivt tiltak, men det har dessverre ikke hatt så stor effekt som man håpet. ATL mener det ligger et stort potensial for økt trafikksikkerhet gjennom bedre tilpasninger i innhold i disse kursene. Heving av alderskravet for helseattest fra 75 til 80 år i 2019, medfører antageligvis også at færre frivillig melder seg på seniorkursene. Mange eldre overvurderer sine egne førerferdigheter og mange av de som selv mener at de ikke har behov for kursing er dessverre ofte de som ville hatt størst nytte av det.

For å bøte på overnevnte og for å møte utfordringene som kommer fremover, mener vi at seniorkurset må være obligatorisk. På bakgrunn av at ulykkene eldre er involvert i kjennetegnes av at de gjør feilvurderinger i trafikken, vil det være essensielt at det også legges til rette for praktiske øvelser. Kurset bør derfor ha både en teoretisk og en praktisk del. ATL mener det er viktig at trafikkskolebransjen blir ansvarlig som kursholder, da det er trafikkskolen som har trafikksikkerhet og trafikkopplæring som sitt særlige kompetanseområde. Vi viser i den forbindelse til vår egen utarbeidede ATL-rapport fra oktober 2019, som nærmere konkretiserer vårt forslag.

Dagens frivillige teoretiske kurs har liten effekt på trafikksikkerheten, og vi mener tiltaket ikke er tilstrekkelig for å møte de utfordringene som den teknologiske utviklingen på kjøretøyområdet fører med seg. Disse utfordringene vil komme og må møtes med tiltak som vil ha effekt.

Unge bilførere:

Med et ambisiøst etappemål, vil det kreves ytterligere innsats for å styrke unge føreres trafikksikkerhet. Ungdom er fortsatt overrepresentert i ulykkesbildet og de viktigste ulykkesårsakene blant ungdom i trafikken er manglende erfaring og kjøreferdigheter.

Studier utført av TØI viser at mengdetrening reduserer ulykkesrisikoen betraktelig. På bakgrunn av dette er ett av tiltakene i gjeldende tiltaksplan nr. 55, at SVV i samarbeid med ATL og andre relevante samarbeidspartnere innen trafikksikkerhet skal utarbeide forslag til forpliktende tiltak. Tiltakene er økt øvingskjøring før førerprøven og større involvering av foresatte gjennom ledsagerkurs, samt fokus på videreutdanning og regodkjenning av trafikklærere.

Vi vil vise til Prop.30.L som fastsetter at hovedmålet med øvingskjøringen er å gi god forberedelse til kjøring på egenhånd og bidra til mer modning og refleksjon. ATL mener at det er avgjørende for måloppnåelse at øvingskjøringen legges opp på en måte som bidrar til å styrke opplæringen som gis ved trafikkskolen.

ATL mener det bør innføres et obligatorisk ledsagerkurs før eleven kan starte øvingskjøringen. Gjennom et obligatorisk kurs blir opplæringen fra trafikkskolen retningsgivende og danner grunnlaget for den private øvingskjøringen. Det er også viktig å ta hensyn til at det overordnede ansvaret for øvingskjøringen hviler på ledsager, som faktisk er definert som fører av kjøretøyet under øvingskjøring. Et obligatorisk ledsagerkurs vil

bidra til å sikre at ledsageren har tilstrekkelig kunnskap og forutsetninger til å håndtere denne oppgaven på en skikkelig måte og det vil styrke trafikksikkerheten. Et obligatorisk ledsagerkurs kan også redusere omfanget av ulovlig trafikkopplæring (de såkalte L-skolene.)

Hensynet til best mulig kvalitet i opplæringen tilsier at det obligatoriske ledsagerkurset gjennomføres i regi av trafikkskolene som har sin kjernekompetanse innenfor trafikkopplæring. ALT mener et obligatorisk ledsagerkurs vil møte behovet for forpliktende tiltak og bidrar til å styrke trafikksikkerheten betydelig, i tråd med både hensikten i tiltaksplanen og forutsetningene i Prop.30.L. En nærmere angivelse av innholdet i vårt forslag til obligatorisk ledsagerkurs fremkommer av ATL-rapport fra oktober 2019.

Innvandrere:

Det er forventet at befolkningssammensetningen i planperioden vil endres ytterligere som følge av økt innvandring. Innvandrere er en høyrisikogruppe i trafikken og ATL ser det derfor som positivt at det rettes oppmerksomhet mot denne gruppen også i kommende NTP. God trafikkopplæring for denne gruppen vil ikke bare bidra til økt trafikksikkerhet, men også andre gunstige mereffekter på både økonomisk, helsemessig og sosialt nivå. For eksempel er tilgangen på arbeid vesentlig bedre dersom man har førerkort.

Årsakene til utfordringene er sammensatte. Blant annet har ikke alle innvandrere samme livslange trafikkopplæring som norskfødte, hvor man starter med trafikkinformasjon, opplæring og holdningsdannelse allerede i barnehagen og barneskolen. Føreropplæringen kan også oppleves som problematisk på grunn av språklige og kulturelle forskjeller. Slike utfordringer kan gjøre det vanskelig både å bestå tester og å ferdes i trafikken, i tråd med våre normer og regler. ATL mener utfordringene krever en samlet innsats både i form av tilpasset trafikkopplæring, samt informasjons- og holdningsarbeid.

I dag samarbeider ATL med flere av aktørene innen trafikksikkerhet for å finne egnede tiltak for å bedre trafikksikkerheten jf. tiltak nr. 65. i tiltaksplanen. ATL understreker imidlertid viktigheten av at det iverksettes *konkrete* tiltak. ATL mener tilpassede trafikale kurs vil være et svært viktig bidrag, og trafikkskolene med kjernekompetanse innenfor trafikkopplæring og trafikksikkerhet bør være involverte i kursene. Vi mener at det også kan være hensiktsmessig med oversettelse av læremidler brukt i trafikkopplæring for å tilrettelegge for mer effektivt læringsutbytte. For eksempel tror vi at å oversette markedets mest etterspurte bok «*Veien til førerkortet-personbil*» til de to mest brukte innvandrerspråk vil ha stor betydning for læringsutbyttet for de aktuelle innvandregruppene.

Innspill til deloppdrag nr. 7 - Virkemidler for å styrke trafikksikkerhetsarbeidet i private virksomheter.

Studier fra TØI viser at 36 prosent av alle dødsulykker på vei involverte minst en person som kjørte i arbeid. ATL mener dette er uakseptabelt høye tall og at det ligger et betydelig potensiale i å fokusere på trafikksikkerhetsarbeid i virksomheter.

ATL ser at befolkningsøkning også vil bety økt etterspørsel etter varer og tjenester. For en del bedrifter kan det innebære at kravet til effektivitet kommer i konflikt med kravene som bør stilles til trafikksikkerhet. ATL ser derfor store fordeler ved at trafikksikkerhet inngår som en del av virksomhetens systematiske HMS arbeid. Slik blir det mulig å utvikle målrettede tiltak med utgangspunkt i hva som er mest formålstjenlig for den enkelte virksomhet.

Når det kommer til kontrollvirksomhet mener vi det er positivt at flere aktører og etater setter rammebetingelser for trafikksikkerhetsarbeidet i private virksomheter. ATL mener samarbeidet er positivt og må videreføres, da det bidrar til økt informasjonsutveksling, samt bredere og mer effektive kontroller.

ATL mener videre at det er positivt at det rettes fokus på kjøper av transporttjenester, for å motivere for å kvalitetssikre transportoppdrag. Holdningsskapende tiltak som «*Truckers Guide*» og «*Trygg Trailer*» er godt egnet til å gi informasjon og veiledning. Dette er viktige forebyggende tiltak, som må synliggjøres og videreføres. Tiltaket *Fair Transport* som kvalitetsprogram som setter kriterier for sertifisering bidrar også til styrket trafikksikkerhet. Utvikling av et system og verktøy for identifisering av transportører og transportkjøpere vil være et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet, som ATL ser som positivt at videreføres og synliggjøres.

TØI sin *sikkerhetsstige*, og innføring av denne som rammeverk for transportvirksomhetens arbeid vil bidra til å flytte ansvaret for sikkerhet opp til ledelse og virksomhetsnivå, istedenfor førernivå. Denne endringen vil antakelig påvirke trafikksikkerhetsarbeidet positivt. Den er imidlertid ressurskrevende å innføre og derfor utfordrende å følge opp. Det foreslås at myndighetene gjennomfører tiltak for å tilrettelegge for systematisk sikkerhetsarbeid. Det bør legges til rette for at myndigheter og relevante aktører samarbeider rundt dette.

ATL mener også at det er positivt å videreutvikle «*Risikohjelpen*», det vil gi økt fokus på trafikksikkerhet. «*Aktiv sikkerhet*» vil også bidra til at trafikksikkerhetsarbeidet forankres i ledelsen. Dette programmet vil gi økt fokus, mer informasjon, kunnskap og kompetanse og på denne måten sannsynligvis påvirke trafikksikkerheten positivt. Det er behov for et mer systematisk og samordnet register for innhenting av data rundt arbeidsrelaterte ulykker og arbeidsrelatert risiko, samt et økt samarbeid mellom myndigheter og aktører for å gjennomføre dette. Vi mener at dette vil bidra til økt kunnskap om temaet, noe som vil legge grunnlaget for vurdering av hvilke tiltak som vil være riktig.

Vi syntes også det er positivt at det fokuseres på økonomisk kjøring som trafikksikkerhetstiltak. Ny kunnskap er viktig for å kunne gjøre gode vurderinger rundt tiltak, og bør derfor være en viktig prioritet i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette innsatsområdet vil ATL jobbe med fremover og vi syntes derfor at det er svært positivt at fokus på HMS i private bedrifter vil løftes i Stortingsmeldingen.

Innspill til deloppdrag 8 A – Tunge kjøretøy teknisk tilstand og kontroll

Statistikken på teknisk tilstand av kjøretøy ved årlig periodisk kjøretøykontroll viser et behov for videreføring av kontrollene. Disse er et viktig bidrag for å sikre at kjøretøyparken er i tilstrekkelig trafikksikker stand. Godstransport med tunge kjøretøy vil også i tiden fremover stå for en vesentlig andel av det nasjonale transportarbeidet. Men økt konkurranse, tidspress og prispress, kan gi utfordringer. For å ivareta trafikksikkerheten er det derfor viktig at det blir gjennomført tilstrekkelige kontroller. Det vil være viktig å sikre tilstrekkelig med ressurser. En videreføring av kontroller og fokus på virksomheter med høy risikoprofil vil være et viktig bidrag i trafikksikkerhetssammenheng. Det vil også være et viktig bidrag for trafikksikkerheten at EØS-avtalen legger opp til et ytterligere grensekryssende samarbeid om trafikk kontroll i tiden fremover. Dette vil være et viktig punkt å arbeide videre med.

Økt bruk av overtredelsesgebyr fremfor straff vil også effektivisere håndhevingsapparatet og frigjøre ressurser som heller kan brukes til økt kontrollaktivitet på veiene. Sanksjoner med umiddelbar effekt vil antas å ha stor preventiv virkning.

Vi ser det også som viktig at det gjennomføres samarbeidskontroller lokalt over hele landet. Dette bør videreutvikles for å ivareta både fremkommelighet, miljøet og konkurransen i transportnæringen. Økt samarbeid og informasjonsutveksling om kontrollresultater på tvers av landegrensene innenfor EU/EØS er

positivt da det effektiviserer arbeidet med kontroller av grensekryssende transport. Vi synes også det er positivt at regelverksutvikling og utvikling av ny teknologi, skjer gjennom et samarbeid mellom offentlige etater, næringsliv og interesseorganisasjoner. Dette samarbeidet må styrkes. Private organisasjoner besitter viktig kompetanse og mulige løsninger på bransjerelaterte og trafikksikkerhetsmessige utfordringer i tiden fremover.

ALT syntes det er bra at det fortsatt skal fokuseres på kontrollelementer som gir best trafikksikkerhetseffekt slik som teknisk tilstand, vinterutrustning, sikring av last, kjøre -og hviletid, kabotasje og forebyggende tiltak. Det er svært viktig å sikre at sjåførene har den kompetanse og kunnskap som er nødvendig. Det er av stor betydning at man også retter fokus på reaksjoner mot foretak og ikke kun sjåføren. Antall ulykker viser at behov for fokus på lastesikring fremdeles er betydelig. Kjøre -og hviletid må fremdeles prioriteres og disse er viktig for å sikre like konkurransevilkår.

ATL har et innspill til nytt tiltak om bruk av mobiltelefon og annet teknisk utstyr. Tungbilsjåførens hverdag består ofte av planlegging og kundekontakt over telefon under kjøring. Mobiltelefoner som blir brukt som kamera til dokumentasjon mens man kjører er også mer utbredt enn tidligere, med lite bevissthet om at dette påvirker trafikksikkerheten. Fokus på dette området bør videreføres og intensiveres både gjennom kontroller og holdningsskapende arbeid.

Det er behov for å utvikle teknologien for bedre kontroll og styrke nøyaktigheten av automatisk kjennemerkegjenkjenning. Det er også behov for regelverksutvikling rundt bruk av teknologi til bruk ved gjennomføring av kontroller.

Ved planlegging av nye veier, ønsker ATL at det vurderes om det bør tilrettelegges for kontrollvirksomhet på de aktuelle strekningene, slik at kontroller gjennomføres på en trygg og hensiktsmessig måte. Det bør også etableres gode kjettingplasser. Dette vil være avgjørende for trafikksikkerhet på norske vinterveier, alternativt bør man vurdere å klassifisere flere strekninger som vanskelig fremkommelig.

Innspill til deloppgave nr.9 – Teknologi - Førerstøtte

Teknologiutviklingens effekt på trafikksikkerheten

ATL er positiv til innfasing av sikrere og mer miljøvennlige kjøretøy og mener det vil være et viktig bidrag på veien mot nullvisjonen. ATL er imidlertid bekymret for overgangsfasen med ulike utviklingsnivåer og blandet trafikk. Kombinasjonen av moderne kjøretøy, ordinære kjøretøy og flere sårbare trafikantgrupper vil by på utfordringer. Vi ser også stor fremvekst av nye trafikantgrupper, blant annet gjennom økt bruk av små elektriske kjøretøy, som Airwheel, ClassyWalk, Segway, elektrisk sykkel og sparkesykkel. For eksempel er det en utfordring med el-sykler at de holder mye større fart selv i oppoverbakker enn man normalt forventer av en sykkel. Derfor kan det være vanskelig å vurdere fart og avstand i forbindelse med kryssing av vei som gjør at fare for sammenstøt er stor. Graden av aktsomhet ved bruk av elektriske kjøretøy generelt varierer mye og føreren selv er særlig ulykkeutsatt. Det er heller ikke alderskrav eller krav til forsikring av slike kjøretøy. Innfasingen av elektriske kjøretøy kompliserer dermed samhandlingen med andre gående og kjørende. Vi antar at særlig eldre vil ha utfordringer med å samhandle godt med denne trafikantgruppen, noe det må rettes mer fokus på fremover.

Overgangsfasen med stor grad av blandingstrafikk vil antakelig strekke seg over lang tid, og vi ser det som viktig at det allerede nå tilrettelegges i størst mulig grad for en sikker og smidig overgang til høyere nivåer av automatisering, hvor hensynet til trafikksikkerhet fullt ut blir hensyntatt.

Som ett av grunnlagsdokumentene for kommende NTP, er rapport fra Ekspertutvalget «*Teknologifor bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.*» ATL syntes det er en informativ og god rapport som kartlegger mulighetene teknologisk utvikling vil gi oss i fremtiden. Etter vårt skjønn blir imidlertid ikke utfordringene den teknologiske utviklingen medfører problematisert i tilstrekkelig grad. Vi ser det derfor som svært positivt at disse utfordringene løftes i dette oppdraget.

Trafikkopplæringens betydning for trafikksikkerheten

ATL er enig i at innfasing av ny kjøretøyteknologi, krever en endring i kompetansebehov, både for nye og eksisterende førere. På sikt vil det også aktualisere et behov for å tilpasse føreropplæringen. Det særegne med vår trafikkopplæring er at det legges betydelig vekt på å utvikle risikoforståelse og selvinnsikt, med evne til vurdering av egen adferd og å etablere gode holdninger. Trafikkopplæringen er derfor et svært effektivt tiltak som gir trafikantene kunnskap, forståelse og motivasjon til å ta riktige valg i trafikken.

Det er også viktig å merke seg at man igjennom et livsløp gjerne innehar flere trafikanroller, uten at dette nødvendigvis innebærer endrede krav til føreren. For eksempel er det forskjell på å være fører av en bil og en personbil. For å redusere ulykkesrisikoen ved endring i trafikanroller ønsker vi at det rettes fokus på tiltak som bevisstgjør føreren i sin rolle, gjennom for eksempel førerutviklingskurs og informasjonsbrosjyrer. I takt med teknologisk utvikling og nye kjøretøyegenskaper som krever endringer i førerens forutsetninger, mener vi det er stort behov for å se trafikkopplæring som dynamisk og som del av en livslang læring.

Det er klare forventninger til at automatiserte kjøretøy skal ha lavere ulykkesrisiko fordi de bidrar til å redusere førerfeil. Årsaken til ulykker og førerfeil i fremtiden kan imidlertid være andre enn i dag. ATL frykter tendensen til overdreven tro på tekniske støttesystemers evne til å eliminere risiko. For å unngå dette, mener vi det er viktig at det fremdeles sørges for god trafikkopplæring. Endringen må hovedsakelig bestå i at opplæringen i større grad inkluderer teknologi, og en klar formidling av de mer moderne kjøretøyenes egenskaper. Det er avgjørende at føreren har realistiske forventninger til hva kjøretøyet kan og ikke kan utføre, slik at denne får et godt nok grunnlag for å forstå sin rolle som fører av kjøretøy med ulik grad av autonomi. For eksempel ser vi at mulige utfordringer kan være feil i varslingsystemer og bevissthet rundt konsekvensen av både tekniske feil og egne brukerfeil. Viktigheten av å sikre riktig bruk vil være særlig prekær i fasen med delvis autonome kjøretøy, hvor det kreves at føreren overvåker kjøringen og må kunne være klar til å gripe inn og overta styringen ved behov, både med og uten forvarsel. Denne menneske-maskin-problematikken (HMI) vil bli stadig mer aktuell. Vi mener derfor det er svært viktig å ikke degradere førerferdighetene i opplæringen. Rask responstid ved nødvendig inngripen vil kreve kunnskap, risikoforståelse og tilstrekkelig erfaring. Vårt ønske om økt fokus på bruk av teknologi i trafikkopplæringen, samsvarer også med hva som signaliseres som prioriterte tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet i EU. Vi viser i den forbindelse til *Strategisk handlingsplan* fra Europakommisjonen som særlig fastslår viktigheten av økt teknologisk kompetanse.

ATL vil påpeke at allerede utsatte trafikantgrupper vil medføre økt risiko i overgangsfasen, og da særlig eldre trafikanter. ATL mener at både obligatorisk ledsagerkurs og obligatorisk oppfriskning gjennom seniorekursene vil bidra til å gi oss verdifull informasjon om hvilke områder det vil være behov for konkrete kompetanseløft, samtidig som de gjør eldre bedre rustet til å håndtere teknologi og kompleks trafikal samhandling. God trafikkopplæring er avgjørende, men det er også viktig å sikre at føreren beholder ferdighetene over tid. ATL mener oppfriskningskurs vil være et godt virkemiddel. Til sammenligning viser vi til kravene til oppdatering av yrkessjåfører, hvor føreren med 5 års intervaller må dokumentere at de oppfyller kravene. Dette er et effektivt tiltak for økt trafikksikkerhet.

ATL ser det som avgjørende å sikre at vi har godt kvalifiserte trafikklærere. I tråd med vårt vedtektsfestede mål om å sikre best mulig trafikkopplæring, vil ATL fortsette å legge vekt på faglig oppdatering av trafikklærere med særlig fokus på regodkjenning og videreutdanning i tråd med målsettingene i prop.30.L.

Det må rettes større fokus på veiledning- og vurderingskompetanse hos trafikklærerne, med teoretiske og praktiske kunnskaper. For at denne formen for vurdering og undervisning skal føre til måloppnåelse av læreplanen, fordrer det at læreren har et syn på at læring skjer i et lærende fellesskap med eleven som medvirkende aktør. ATL ønsker større bevissthet hos trafikklærerne og mer bruk av pedagogiske virkemidler i undervisningen da dette i større grad vil optimalisere læreplanens intensjoner.

Avsluttende merknad

ATL er enig i at økt fokus på samarbeid og kunnskapsoppbygging er verdifullt og viktig for å finne de beste løsningene både i dag og i et langsiktig perspektiv. Per nå mangler vi konkrete data og kunnskap om de samlede trafiksikkerhetsmessige effektene av den teknologiske utviklingen. Det vi imidlertid allerede vet er at opplæring og holdningsarbeid vil være viktig også der teknologien erstatter manuelle operasjoner. Vi vet også at trafikkopplæringens betydning for kunnskap, forståelse og motivasjon til å ta trafiksikre valg fortsatt vil være helt avgjørende for trafiksikkerheten. ATL ønsker å bli involvert på et tidlig stadium når teknologi og føreropplæring diskuteres, og vi ser det som viktig at innsatsområdene og utfordringene som er beskrevet i oppdraget følges opp.

ATL håper derfor at Stortingsmeldingen om NTP vil prioritere tiltak for å endre trafikantadferd og legge vekt på trafikkopplæringens betydning for trafiksikkerheten i samsvar med de ambisiøse etappemålene som er satt.

ATL takker for mulighet til å komme med innspill og ser frem til å lese den kommende Stortingsmeldingen.

Vennlig hilsen

Solveig Renate Spæren,

Rådgiver