

Nr 22

Utlåtande i anledning av motioner angående körkortsutbildningen och utbildningen av trafiklärare m. m.

Till allmänna beredningsutskottet har hänvisats motionen II: 614 av herr Ericson i Örebro *m. fl.* samt de likalydande motionerna I: 636 av herr Wanhainen och II: 723 av herr Olsson i Mölndal *m. fl.*

I motionen II: 614 hemställas

dels att riksdagen som riktpunkt för den statliga och kommunala planeringen uttalar det önskvärda i att trafikskolornas verksamhet i framtiden integreras med utbildningssystemet i övrigt,

dels att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om att övningskörning i halt väglag och mörker göres till obligatoriska moment i körkortsutbildningen, att utbildningen av trafiklärare och trafikskolornas utbildningsledare fr. o. m. 1972 helt överföres till av skolöverstyrelsen ledda utbildningsanstalter och att det kommunala engagemanget inom trafiksektorn snarast utreds.

I de likalydande motionerna I: 636 och II: 723 anhålles, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om utredning med syfte att överföra huvudmannaskapet för körkortsutbildning till samhällets organ.

Motionerna har upptagits till samtidig behandling.

I motionen II: 614 påpekas att vi i vårt land har halt väglag ungefär halva året och att bilkörning på sådant underlag kräver speciell teknik. Varje år utbildas tusentals bilförare utan att de får lära sig hur man bäst betar sig i sådant väglag. Motionärerna finner det önskvärt att en eller ett par halkbanor iordningställs i varje län.

Vidare anförs i motionen.

Många bilolyckor inträffar vid körning i mörker. Offren är ofta bilförare med färska körkort. De har aldrig fått träna mörkerkörning innan de gavs rätten att köra bil på egen hand. Förarutbildningen omfattar bara i undantagsfall en grundlig praktisk genomgång av den körteknik som gör mörkerkörning mindre farlig.

Riksdagen beslutade 1967 att skolöverstyrelsen i samråd med bl. a. trafiksäkerhetsverket skall vara huvudman för utbildningen av trafiklärare och trafikskolornas utbildningsledare. En sådan utbildning startade i februari 1969 vid landstingets yrkesskola i Örebro. Den viktigaste uppgiften under de närmaste åren är att genomföra kompletteringskurser för de ca 2 500 instruktörer som nu arbetar vid de kommersiellt inriktade trafikskolorna.

I proposition nr 55 år 1967 angående inrättande av statens trafiksäkerhetsverk framhölls att det var orealistiskt att tänka sig att i dagens läge avvara den omfattande privata körskoleorganisation som under årens lopp vuxit fram. Därmed antyds, menar motionärerna, att det är önskvärt med

ett trafikskolesystem i samhällets regi, och ett ökat kommunalt engagemang bör därför vara ett steg i riktning mot avkommersialisering av körkortsutbildningen.

I motionerna I: 636 och II: 723 nämns en av statens pris- och kartellnämnd år 1969 publicerad undersökning om trafikskolebranschen enligt vilken det år 1968 fanns 625 trafikskolor. Av dessa tillhörde 585 Sveriges trafikskolors riksförbund, 14 tillhörde Folkrörelsernas trafikskoleförbund, medan 26 trafikskolor, i regel små, stod utanför de nämnda organisationerna.

Vidare framhålles i motionerna.

Eftersom samhällets krav på den enskilde som fordonsförare genom motortrafikens ökning ständigt växer, bör det vara samhällets uppgift att också svara för utbildningen. Härvid måste större tonvikt läggas på den teoretiska utbildningen och ansvaret för denna.

Beträffande den praktiska delen av körkortsutbildningen bör avtal kunna träffas mellan kommunen som huvudman och respektive lokala trafikskolor. I de fall trafikskola ej finns inom orten bör avtal kunna träffas med annan rörelse.

Beträffande motiveringarna i övrigt torde utskottet få hänvisa till motionerna II: 614 och II: 723.

Remissyttranden

Över motionerna har yttrande inhämtats från trafiksäkerhetsverket, skolöverstyrelsen (SÖ), Svenska kommunförbundet och Sveriges trafikskolors riksförbund.

Trafiksäkerhetsverket erinrar om att den i proposition nr 55 år 1967 föreslagna utbildningen av trafikskolepersonal i SÖ:s regi under år 1969 startat vid landstingets yrkesskola i Örebro. Yrkesskolan har emellertid inte kunnat bedriva utbildning i sådan omfattning att trafikskolornas hela behov av nybildad personal kunnat tillgodoses. Trafiksäkerhetsverket delar motionärernas uppfattning att som krav för godkännande att vara lärare och utbildningsledare i trafikskola bör gälla att vederbörande genomgått den i SÖ:s regi bedrivna utbildningen. Formerna för körkortsutbildningen och trafikskolornas verksamhet är emellertid föremål för översyn inom trafiksäkerhetsverket. Även frågorna om obligatorisk övningskörning i halt väglag och mörker uppmärksammas av verket. Slutligen upplyser trafiksäkerhetsverket om att i verkets arbetsprogram för innevarande budgetår frågan om samhällets engagemang i trafikskoleverksamheten tagits upp bl. a. vid överläggningar med Kommunförbundet. Med hänvisning till att i motionerna behandlade spörsmål redan uppmärksammas på olika sätt förordar trafiksäkerhetsverket att motionerna inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Skolöverstyrelsen anser att så stor del som möjligt av förarutbildningen bör ske i samhällets, närmast kommunens, regi, och SÖ tillstyrker motionä-

rernas hemställan om utredning med syfte att överföra körkortsutbildningen till samhällets organ. Däremot är det enligt SÖ:s mening tveksamt om man i nuvarande läge kan göra mörker- och halkkörningen till obligatoriska moment i körkortsutbildningen.

Vad beträffar frågan om att överföra utbildningen av trafiklärare till av SÖ ledda utbildningsanstalter, hänvisar SÖ till departementschefens utlåtande i proposition nr 55 år 1967 (s. 104): »Först efter en tid blir det möjligt att som kompetenskrav på trafikskolepersonalen uppställa godkänd genomgång av förevarande kurs.» Riksdagen anslöt sig till vad departementschefen anförde, varför beslutet enligt SÖ synes tillmötesgå motionärernas önskemål.

Svenska kommunförbundet finner det angeläget att trafikskoleeleverna får en så allsidig utbildning som möjligt men anser det tveksamt om i motion II: 614 föreslagna moment rörande övningskörning i mörker och halt väglag bör göras obligatoriska.

Kommunförbundet anser, att det ökade samhälleliga engagemang som nu kommit i gång när det gäller utbildning av trafiklärare bör utbyggas men att detta kräver ökade resurser.

Beträffande förslagen om utredning angående det kommunala engagemanget inom trafikskolesektorn och ett eventuellt överförande av huvudmannskapet för körkortsutbildningen till samhällets organ erinrar Kommunförbundet om att denna fråga har aktualiserats i trafiksäkerhetsverkets planeringsnämnd. Där har diskuterats hur körkortsutbildningen lämpligen bör vara organiserad. Därvid har beslutats att frågan om formerna för samhällets engagemang i trafikskolorna skall tas upp till överläggningar med bl. a. Kommunförbundet. Motionernas syfte torde härigenom bli tillgodosett.

Sveriges trafikskolors riksförbund (STR) upplyser i sitt remissvar bl. a. att STR gjort en utredning rörande branschsituationen. I utredningens sammanfattning framhålles att verksamheten vid trafikskolorna behöver rationaliseras eftersom utnyttjandegraden i fråga om såväl personal som fordon är för låg.

STR vänder sig mot påståendet i motion II: 614 om att kommersialiseringen av trafikskolorna skulle vara det största hindret för en effektiv förarutbildning, och STR menar att trafikskolornas företagsformer torde spela en underordnad roll för utbildningens kvalitet och resultat. STR anser att motionärerna helt förbisett den konkurrens, som råder mellan trafikskolornas av myndigheterna kontrollerade utbildning och den s. k. privatutbildningen, och enligt STR:s uppfattning torde konkurrensen mellan den okontrollerade privatutbildningen och trafikskolornas körkortsundervisning utgöra hinder för den effektiva förarutbildning, som motionärerna önskar. STR tillstyrker förslagen om utredning rörande trafik- och körkortsutbildningens framtida organisation.

Om lärarutbildningen framför STR följande.

Bilförarutredningen (SOU 1965:42) föreslog att utbildningen av berörd personal skulle samordnas och omhänderas av staten. Utredningen föreslog därför att en särskild trafikläroanstalt inrättades. Verksamheten vid denna avsågs till en början ha sin huvudinriktning på utbildning av trafikskolepersonal och trafikinspektionspersonal men förutsattes senare kunna vidgas till att omfatta även annan i trafiksäkerhetsarbete m. m. engagerad personal. Bilförarutredningens förslag biträdades inte av departementschefen. I stället föreslog han att utbildningen av trafikskolepersonal skulle ske som yrkesutbildning, vilket har bundit SÖ vid organiserandet av denna verksamhet.

Det är ägnat att förvåna att trafikläraryrket icke jämställes med annan lärarverksamhet utan har placerats under yrkesutbildningen; inte ens yrkeslärarutbildning. Något annat skäl härför än möjligen rent studiesociala, är det svårt att uppbringa. Frågan om trafiklärarutbildningen bör därför enligt STR:s mening omprövas. De korta kurser följda av praktiktjänstgöring och en kortare avslutande kurs, vilka nu genomföres enligt det uppgjorda programmet, kan inte anses vara tillfredsställande, särskilt inte i ett så utpräglat utbildningssamhälle som det svenska.

STR föreslår att utbildningen av trafiklärare och trafikskolepersonalen överföres från att vara yrkesutbildning till att vara ämneslärarutbildning, och STR förordar att frågan tas upp till förnyad prövning.

STR delar motionärernas åsikt om att övningskörning i halt väglag och i mörker bör göras till obligatoriska moment i körkortsutbildningen. Mörker och halkkörning kan emellertid inte arrangeras under hela året, och STR anser enda framkomliga vägen vara att körkortsutbildningen med efterföljande prov sker i etapper. Härigenom skulle körkortet kunna ges meningsfylld provisorisk karaktär. Utbildningen skulle enligt STR inte anses avslutad och körkortet få permanent giltighet förrän förutom grundutbildning eleven hade genomgått jämväl utbildning i mörker- och halkkörning.

Utskottet

I proposition nr 55 år 1967 angående riktlinjerna för trafikpolitiken avvisade föredragande departementschefen ett förslag att i grundskolans sista klass skulle meddelas teoriundervisning för körkort, bl. a. därför att tiden mellan denna undervisning och övningskörningen skulle bli alltför lång — i allmänhet två år. Riksdagen anslöt sig till denna uppfattning. Då några skäl inte anförts för det i motion II: 614 framförda förslaget om integrering av trafikskolorna i utbildningssystemet i övrigt anser sig utskottet inte böra föreslå något ändrat ställningstagande från riksdagens sida.

I propositionen behandlades vidare utbildningen för trafikskolornas personal. Föredragande departementschefen föreslog att utbildningen skulle förläggas till yrkesskolorna och att man i framtiden som kompetenskrav skulle uppställa godkänd genomgång av den föreslagna utbildningen. Riksdagen

godkände departementschefens förslag. Under år 1969 startade utbildningen av trafikskolepersonal vid landstingets yrkesskola i Örebro.

Frågan om ett ökat samhälleligt engagemang i trafikskoleverksamheten kommer att tas upp vid överläggningar mellan trafiksäkerhetsverket och Kommunförbundet, och utskottet anser att man bör avvakta resultatet av dessa överläggningar innan andra åtgärder i frågan övervägs. Utskottet förutsätter att överläggningarna bedrivs med skyndsamhet.

Även frågorna om obligatorisk övningskörning i halt väglag och mörker uppmärksammas av trafiksäkerhetsverket. Bl. a. har verket engagerat sig i anläggandet av halkbanor på flera platser i landet.

Eftersom av motionärerna upptagna frågor således redan uppmärksammas i skilda sammanhang får utskottet under hänvisning till det ovan anförda hemställa

- 1) att de likalydande motionerna I: 636 och II: 723 inte må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- 2) att motionen II: 614 inte må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 9 april 1970

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

NANCY ERIKSSON

Närvarande:

från första kammaren: herrar Oscar Carlsson (s), Eric Peterson (fp), Axel Kristiansson (cp), Yngve Persson (s)*, Helge Karlsson (s), Kilsmo (fp), Karl Gustav Pettersson (s), Ernst Olsson (cp) och fru Florén-Winther (m);

från andra kammaren: fru Eriksson i Stockholm (s), herrar Larsson i Borrby (cp), Rimås (fp), Johansson i Simrishamn (s), Johansson i Skärstad (cp), Andersson i Örebro (fp), Hugosson (s), fröken Åsbrink (s), herrar Green (s)*, Häll (s), Rosqvist (s) och Björck i Nässjö (m).

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.