

----- Videresendt e-post -----

Fra: **Kevin Hatlestad** <[jkhatlestad@yahoo.no](mailto:jkhatlestad@yahoo.no)>

Dato: 24. august 2016 kl. 10.41

Emne: Fraværsregler og føreropplæring

Til: [alfred.bjorlo@venstre.no](mailto:alfred.bjorlo@venstre.no)

Hei

"En stolt og nå urolig trafikklærers tanker om føreropplæring i 2016."

Jeg vil starte med å gå tilbake til 70-tallet. Bilen er kommet for å bli. Den formidable trafikkveksten i verden og her til lands er med å bidra til en enorm samfunnsutvikling i vårt langstrakte land. Plutselig var verden og landet vårt litt mindre og muligheten så uendelig mange fler. Men med denne veksten så begynte også medaljens bakside å vise seg. På 70-tallet nådde vi et tragisk høydepunkt på antall drepte og hard skadde i trafikken. Her måtte noe gjøres og mye ble gjort! Fra da til nå er det et enormt trafikksikkerhetsarbeid lagt ned her til lands. Veier og kjøretøy har blitt sikrere med årene. Vi har sett en stor utvikling. I tillegg har sjåførens kompetanse økt gjennom det arbeid myndighetene, Vegdirektoratet, Statens Vegvesen, Trygg Trafikk, Norges Automobilforbund, utdanningsinstitusjoner for trafikklærere og tusenvis av trafikklærere har gjort. På bakgrunn av forskning og erfaringer fra disse jeg nevner her og endring i pedagogiske retninger har man sammen utviklet en føreropplæringsmodell som virkelig er bra. Den norske føreropplæringsmodellen er en av verdens beste! Tenk det. Den virker. Sjåføren nå er mer rustet for å unngå ulykker!

For å sikre at de som har blitt gitt det viktige samfunnsansvar å utdanne våre nye sjåfører gjør en jobb i tråd med myndighetenes intensjoner, har det også blitt opprettet et tilsyn som skal kontrollere at trafikkopplæringsforskriftene blir fulgt på se enkelte trafikkskoler og av de enkelte trafikklærerene. Myndighetene vil ha bukt med "cowboyvirksomhet", useriøse trafikkskoler/trafikklærere. Myndighetene har til nå gjort tiltak for å unngå en for intensiv opplæring for å sikre en god læringsprosess. Føreropplæringen handler ikke lenger om at eleven skal klare å få kjøretøyet dit han/hun vil på en noenlunde behagelig måte. Føreropplæringen handler om å legge til rette for at eleven skal kunne bygge en kompleks og mangesidet kompetanse. Det Menneskelige aspektet er i mye større grad en vesentlig del av læreprosessen. Det handler om mer enn kunnskap og ferdighet. I en moderne føreropplæring fokuseres de på holdning, motivasjon, selvinnsikt og risikoforståelse. En kompetanse som best modnes over tid og som bygger på erfaringer og opplevelser.

Så langt vi har kommet i dette viktige arbeidet! Det gjør meg stolt.

Det er derfor et paradoks at myndighetene innfører samfunnstiltak som jeg mener sparker beina under trafikksikkerhetsarbeidet som er gjort her til lands. En hel bransje reagerer med uro, frustrasjon og vantro når de nye reglene om fravær i den videregående skolen ble innført.

Hvorfor det?

Som trafikklærer spør jeg elevene om de husker når de lærte seg forskjell på rødt og grønt lys. De svarer at det er lenge siden. Jeg spør så om de noen gang er usikker på om rødt betyr stopp. Har det hendt at de har lurt på om rødt betyr kjør? Nei, svarer de. Det har de ikke vært usikker på. Det er en kunnskap de har. En kunnskap de er trygg og sikker på. Så spør jeg dem

om de noen gang er usikker på vikepliktsituasjoner, usikker på hvor de skal plassere seg i rundkjøringer eller hva et skilt de ser betyr. Da hender det at det dukker opp usikkerhet om noe. Så snakker vi om rødt lys igjen. Tenk om vi kom kjørende mot det røde lyset og trodde det betydde at vi kunne kjøre. Rødt betyr kjør! Det er trafikkfarlig det! Så får vi en prat om viktigheten av å ha en nøyaktig kunnskap om plasseringsregler og skilt også videre. Når eleven oppdager kunnskapsmangel må eleven legge en strategi for hvordan han/hun skal få den viktige kunnskapen. Skal det leses i teoriboka? Må han/hun spørre noen? Skal det slås opp i paragrafer og lovbøker. Må eleven lære seg skilt. Etter undervisningen ser jeg topp motiverte elever som skal hjem å lese på trafikkskilt og regler til neste undervisningstime. Hvor vil jeg? Er du som politiker usikker på hva den trinnvise føreropplæringsmodellen er? Er du usikker på hva det er som gjør norsk føreropplæringsmodell til verdens beste? Da må du legge en strategi for å øke kompetansen om føreropplæringen. Hvorfor? Fordi det kan gå på trafikksikkerheten løs. Det kan bli farlig.

Hvordan de nye fraværsreglene påvirker trafikksikkerhet negativt?

Hva er konsekvensen av opplæring kun på kveldstid eller helg? Jeg vet ikke helt hvor jeg skal begynne. Jeg kan skrive hva jeg tror man oppnår med å innføre regler som gjør at skoleelever ikke kan motta føreropplæring i skoletiden.

- Dårligere opplæring på grunn av mangel på viktige erfaringer og opplevelser på tidspunkt og i trafikkmengde som kan gi eleven økt risikoforståelse og selvinnsikt.
- Dårligere opplæring på grunn av elevens tilstand etter en lang skoledag. Elevens forutsetninger for god læring svekkes.
- Mer ulovlig "trafikkopplæring"
- Mer ressurskrevende tilsyn på kveldstid/helg/ferier- altså et dårligere tilsyn
- Mer intensiv opplæring som ikke tar utgangspunkt i elevens forutsetninger
- Mer kostbar føreropplæring
- Svekket kompetanse hos ferske sjåfører
- flere ulykker
- med mer

Det fundamentet bransjen og myndighetene i årevis har bygget opp og foredlet vil svekkes. Det er trist.

Tenk også på, kjære politiker, at mens dette innlegget leses er et høringsforslag til vurdering, der en videreførelse av føreropplæringen pågår. Effekten og arbeidet som er utført av bransjen etter at en ny læreplan ble innført i 2005 er forsket på og evaluert. En endring av læreplanen og føreropplæringsinnholdet er utarbeidet av prosjektgrupper bestående av representanter/fagfolk fra Høgskolen i Nord-Trøndelag (NORD Universitet), Statens Vegvesen, forskere, trafikklærere, i fra vegdirektoratet, representanter fra Autoriserte trafikkskolers landsforbund og Trafikkforum. Her er det blant annet forslag til at trinn 4

(klasse B) utføres på 4 forskjellige dager - Mopedopplæringen - mer omfattende. Intensjonen er en styrking av føreropplæringen. Dette samstemmer dårlig med signalene myndighetene nå sender.

En elev får godkjent fravær for blandt annet å drive med sport/idrett eller politisk arbeid. Det synes jeg er riktig og viktig. Men det jeg spør meg om er hvorfor ikke fravær for å bygge kompetanse blant befolkningen som beviselig har ført til en positiv ulykkesutvikling skal godkjennes? Ser man ikke at måten man bygger en fersk sjåførs kompetanse er av vesentlig betydning?

Spør deg selv hva slags sjåfør vil du være for deg og din familie? Hva slags sjåfør vil du møte som fører av andre kjøretøy i trafikken? Hva slags taxisjåfør vil du og din familie sitte på med? Hvem skal kjøre bussen barna dine tar til skolen?

Er det sjåføren som , trøtt og sliten, gjennomførte et kveldskurs eller søndagskurs i hui og hast uten mulighet til å oppleve og erfare livsviktige situasjoner for å bygge risikoforståelse og selvinnsikt? Sjåføren som ikke har fått den kompetansen som en gang var myndighetenes mål. Eller er det sjåføren som har fulgt en av verdens beste føreropplæringsmodeller i tråd med intensjonene? En sjåfør som har kompetanse til å kjøre trafikksikkert, med god samhandling og god trafikkavvikling, tar hensyn til helse, miljø og andres behov og som samsvarer med gjeldende regelverk.

Hvordan løse dette?

Godkjenn fravær for føreropplæring.

Hvorfor?

Det er å godkjenne fravær for å legge til rette for et viktig trafikksikkerhetsarbeid.  
Det er å godkjenne fravær for å bidra til sikker og effektiv samferdsel i trafikken.  
Det er å godkjenne fravær slik at den norske føreropplæringsmodellen kan fortsette å utvikle seg i den gode retningen den har utviklet seg i siden 70-tallet da Norge hadde sine verste ulykkesår på veiene. Det er å fortsette å bygge livsviktig kompetanse blant Norges innbyggere  
Det kan gjøres parallelt med at annen kompetanse som skal klargjøre våre ungdommer til voksenlivet bygges.

Noe annet kan bli farlig.

PS

Jeg registrerer at noen mener at fravær i forbindelse med sikkerhetskurs på bane og sikkerhetskurs på veg samt teoriprøve og førerprøve skal være det som går under godkjent fravær. Hvorfor det? Hvorfor skal ikke undervisningstimer på trinn 2 eller trinn 3 godkjennes som fravær? Hva med undervisning etter trinn 4? Forunderlig. Det gjør meg oppgitt. For meg er det en selvfølge at også undervisning i trinn 2 og 3 regnes som en like viktig del av puslespillet som den trafikale kompetansen utgjør.

Kevin Hatlestad, Trafikklærer i Førde

Med vennlig hilsen  
Kevin Hatlestad  
Tlf : 95041570

Sendt fra min iPhone