

vag@transportstyrelsen.se

STR:s remissvar: Förslag till föreskrifter om förarprov behörighet A1, A2 och A samt Förslag till ändringar i föreskrifter om förarprov behörighet B (TSF 2014-295)

Det är positivt att Sveriges Trafikskolors Riksförbund, STR, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat förslag.

STR har följande kommentarer:

A

STR anser att 1 är det bästa av de två förslagen:

”Alternativ 1, motorcykel

Alternativ 1 innebär att behålla nu gällande figur 2 avseende manöverprovets lågfartsdel och ta bort nu gällande figur 1.”

STR anser vidare att skrivningen i den föreslagna föreskriften gällande förarprov behörighet A1, A2 och A skulle kunna ändras i § 20 där det står att ”utrustningen skall vara fri från skador”. Detta krav kan tolkas som att minsta lilla reva i utrustningen gör den underkänd för att användas vid förarprov. STR anser att tolkningen av detta kan bli att utrustningen i princip måste vara mer eller mindre ny vid varje prov vilket inte kan vara ett rimligt krav. En bättre formulering skulle istället kunna vara ”fullt funktionsduglig”.

I § 30 står det ”... vända och krypköra tillbaka samma väg...”. Det är inte riktigt sanning, för skall det följas ska föraren vända efter andra paret dubbelkoner och krypköra tillbaka genom andra paret dubbelkoner för att det ska vara exakt ”samma väg tillbaka”. Det bör kanske istället hänvisas till den bifogade skissen för att få en korrekt uppfattning om hur färdvägen ska vara.

I § 32 & § 33 beskrivs metod för ansättande av båda bromsarna i samband med bromsningarna. Då många motorcyklar idag har system som faktiskt gör detta per automatik även om föraren endast aktiverar frambromsen, så innebär texten att det räcker med frambroms om det finns system som därigenom ansätter bakbromsen. Vi tror inte att detta är den tänkta innebörden med skrivningen. Det resoneras visserligen om effektiv inbromsning, men om man jobbar riktigt effektivt med frambromsen är det enbart några procent av bromseffekten som görs av bakbromsen och detta klarar många bromssystem av att lösa idag.

STR anser att det i skrivningen kan stå att det är ”*båda bromsreglagen som skall aktiveras*”, inte ”*båda bromsarna*”. Skillnaden är då att det krävs av föraren att aktivera både hand och fotbroms istället för att motorcykeln gör det jobbet åt en.

När det gäller förslagets syfte ”... och ge ökat fokus på andra trafiksäkerhetsaspekter” har STR en principiell och viktig synpunkt. Om detta syfte ska kunna uppnås i praktiken, d.v.s. att fokus verkligen hamnar på andra och ”viktigare” trafiksäkerhetsaspekter (vilka bl.a. beskrivs i § 34, ”Körning i olika trafikmiljöer”, vilka vi i olycksfallsstatistiken vet är olycksdrabbade riskmoment), måste såväl information som innehåll och genomförande av provet vara i samklang med varandra.

Om någondera av dessa insatser fallerar, d.v.s. att körkortstagaren inte har fått information om varför vissa moment är viktigare än andra ur trafiksäkerhetshänseende, och/eller att provet i praktiken inte speglar detta förhållande, lämnas utbildningen åt en mycket svår uppgift. Vi riskerar då en liknande utveckling som B-sidan, d.v.s. där eleverna medvetet väljer bort utbildningsmoment vilka man vet inte kommer att testas på prov.

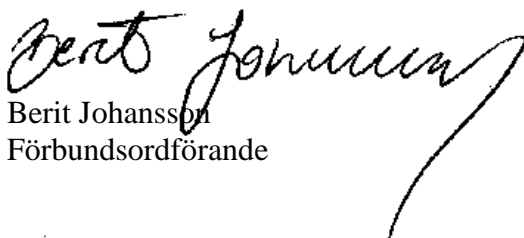
Därför måste både informationen från Transportstyrelsen, och provinsatser från Trafikverket, vara tydliga så att körkortstagarna förbereds och under utbildningen blir motiverade att genomföra de övningar vilka utbildaren, med kursplanen som utgångspunkt, vill att eleven ska genomföra.”

B

STR anser att alternativ 1 är det bästa och innebär att, genom att stryka andra stycket i 9 §, innebär det att gymnasieskolorna har samma krav för provfordon som övriga körprov för behörighet B.

Landskrona den 6 mars 2015

Med vänlig hälsning
SVERIGES TRAFIKSKOLORS RIKSFÖRBUND


Berit Johansson
Förbundsordförande