

# Motion till riksdagen

1988/89:T424

av Bo Nilsson och Gunnar Nilsson (båda s)

Trafiksäkerhetsverkets kursplan för B-körkort  
m.m.

---

Den 6 december 1988 fastställde trafiksäkerhetsverkets (TSV) styrelse en ny kursplan för körkortsbehörigheten B och i anslutning därtill ett nytt teori-  
prov för körkortssökande. Avsikten är att kursplanen skall träda i kraft den  
1 april 1989 och teori-provet börja användas under hösten 1989.

Syftet med den nya kursplanen och det nya teori-provet sägs vara att  
sänka den höga olycksfrekvensen i trafiken, i synnerhet när det gäller unga  
förare av motorfordon.

Detta anser man sig kunna åstadkomma genom att införa två "nya" teori-  
moment i utbildningen. Dels "Trafikens förrådiska situationer", som avser  
tolkning av fotografier föreställande olika trafiksituationer, dels "Männi-  
skans begränsade förmåga", som utgörs av undervisning i psykologi, ledd  
av trafiklärare som för ändamålet utbildats vid en 2,5-dagars kurs. Det är  
tänkt att varje elev skall delta i 20 teorilektioner i trafikskola.

Vidare har man bestämt att antalet frågor vid teori-provet skall minskas  
från nuvarande 80 till 40. Frågorna skall i stor utsträckning gälla bildtolk-  
ning. 50 procent av frågorna skall avse psykologi och förrådiska trafiksitua-  
tioner.

Såväl Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) som Trafikskolornas  
riksorganisation (TR) utger läromedel för körkortsutbildningen. Därutöver  
finns endast en läromedelsutgivare i landet, nämligen Trafik- och Under-  
visningsmaterial (TRU). TRU är den näst störste utgivare av läromedel för  
B-behörighet och den överlägset största, när det gäller C-, CE- och DE-  
behörigheterna.

TRU har inte erbjudits att medverka i TSVs arbete och har inte heller fått  
ta del av underlaget till det nya teori-provet.

Vi anser att TSVs nya kursplan och teori-prov dels bygger på felaktiga  
premisser och alltför lösa antaganden, dels kommer att få en rad icke önsk-  
värda följder.

1. Det finns inga belägg för att TSVs kursplaner och teori-prov påverkar  
olycksfrekvensen på våra vägar.

Som indicium på detta kan nämnas, att under tioårsperioden 1958—  
1967, då man följde en kursplan som var starkt inriktad på psykologi och  
många teorilektioner, dödades 1 141 personer årligen i trafiken. Under tio-  
årsperioden 1978—1987, då nuvarande kursplan och teori-prov gällt, var  
antalet trafikdödade i genomsnitt 837 personer årligen, alltså 304 personer

färre per år än under förstnämnda period — trots en avsevärd ökad trafikintensitet.

Mot. 1988/89  
T424

Det finns skäl att anta, att fluktuationerna i olycksfrekvenserna beror på andra faktorer än TSVs direktiv för körkortsutbildningen. Om kursplan och teoriprov, mot förmodan, skulle ha en gynnsam inverkan på olycksstatistiken borde TSV mot bakgrund av ovanstående siffror hålla fast vid nuvarande ordning. I stället har man beslutat att återgå till ett system som i mycket liknar 60-talets, då olycksfrekvensen var som störst.

I detta sammanhang måste påpekas att Sverige, enligt en färsk dansk undersökning, är trafiksäkrast i Europa, d.v.s. vi har det lägsta antalet trafikdödade per miljon invånare av samtliga undersökta länder. Talet om den katastrofala svenska olycksstatistiken förefaller således att vara en myt.

2. TSV har inte kunnat hänvisa till några undersökningar, vare sig inhemska eller utländska, som styrker antagandet att undervisning i psykologi och psykologisk terminologi samt övningar i att tolka trafikfotografier skulle göra körkortstagarna till trafiksäkrare förare.

Den nya kursplanen framstår därför som ett experiment, om vars resultat ingenting annat med säkerhet kan sägas än att körkortet kommer att bli dyrare för den enskilde medborgaren.

3. Flera av den nya kursplanens moment ligger på en så hög abstraktionsnivå att de som har mindre fallenhet för teoretiska studier sannolikt kommer att få mycket svårt att klara körkortsprovets teoridel.

Däriigenom förhindrar man att många, som har goda förutsättningar att bli trafiksäkra förare, får möjlighet att ta körkort.

4. I Sverige finns ett mycket stort antal en- och tvåmanstrafikskolor. Representanter för dessa små skolor har förklarat att de saknar både praktiska och ekonomiska möjligheter att hålla 20 teorilektioner per elev.

TSV har inte tagit tillräcklig hänsyn till detta problem. Det kan därför befaras att många av dessa skolor tvingas upphöra med sin verksamhet, eftersom de inte kan följa kursplanen.

5. I en konsekvensutredning, gjord av TSV hävdas att förändringarna endast kommer att fördyra körkortet med cirka 400 kronor per elev.

Flera från TSV och STR fristående trafikskolechefer med lång erfarenhet anser emellertid att fördyringen kommer att bli mångdubbelt större. 2 000 kronor per elev anses inte orealistiskt. Det skulle för 130 000 körkortstagare/år betyda en årlig fördyring på 260 miljoner kronor.

6. STR företräder ett stort antal trafikskolor med privata vinstintressen. Med den upplägning som arbetet med och genomförandet av denna körkortsutbildning fått riskerar vi att komma i en situation med ensamrätt och risk för monopolbildning vad gäller läromedelsproduktionen. Därigenom riskerar man att läromedelskvaliteten försämras, utbildningen urholkas och körkortet ytterligare fördyras.

Med ensamrätt och monopolbildning riskerar man att läromedelskvaliteten försämras, utbildningen urholkas och körkortet ytterligare fördyras.

## Hemställan

Mot. 1988/89  
T424

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär att ytterligare dokumentation och prövning genomförs innan trafiksäkerhetsverkets nya kursplan och teoriprov för körkortsbehörighet B träder i kraft,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om riskerna för monopolisering vad avser läromedelsproduktion i detta avseende,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i övrigt anförts i motionen om trafiksäkerhet och körkortsutbildning.

Stockholm den 24 januari 1989

*Bo Nilsson (s)*

*Gunnar Nilsson (s)*