



Læreplan for førerkortklasse A

VEILEDNING

Håndbok V850a



Håndbøker i Statens vegvesen

Dette er en håndbok i Statens vegvesens håndbokserie. Vegdirektoratet har ansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Denne håndboka finnes kun digitalt (PDF) på Statens vegvesens nettsider, www.vegvesen.no.

Statens vegvesens håndbøker utgis på to nivåer:

Nivå 1: ● **Oransje** eller ● **grønn** fargekode på omslaget – omfatter *normal* (oransje farge) og *retningslinje* (grønn farge) godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2: ● **Blå** fargekode på omslaget – omfatter *veiledning* godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

Læreplan for førerkortklasse A
V850 i Statens vegvesens håndbokserie

Forsidefoto: Knut Opeide

ISBN: 978-82-7207-708-1

Om å veilede
”...at man,
når det i sannhet skal lykkes en
å føre et menneske et bestemt sted hen,
først og fremst må passe på å finne ham
der hvor hen er,
og begynne der.

Søren Kierkegaard

Innhold

	Bakgrunn og formål	7
1	Generell del	9
2	Opplæringen i klasse A	19
	Hovedmål for opplæringen, jf. § 9-1:	19
	Trinnvis opplæring	19
3	Trinnmål, kursmål, delmål og aktuelt innhold klasse A	23
	Trinn 1 Trafikalt grunnkurs	23
	1.1 Trafikkopplæringen	25
	1.2 Trafikk og førerrollen	25
	1.3 Mennesket i trafikken og samhandling	25
	1.4 Trafikkopplæring, øvingskjøring og kjøreeerfaring	25
	1.5 Plikter ved trafikkuhell og førstehjelp	26
	1.6 Tiltak ved trafikkulykke	26
	1.7 Trafikant i mørket	26
	Trinn 2 Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse	29
	2.1 Grunnkurs klasse A1, A2 og A	30
	2.2 Grunnleggende praktisk opplæring	32
	2.3 Trinnvurdering, jf. § 7-5	33
	Trinn 3 Trafikal del	35
	3.1 Individuell trafikal opplæring	35
	3.2 Sikkerhetskurs i trafikk	38
	3.3 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A2 og A	38
	3.4 Trinnvurdering, jf. §7-5	40
	Trinn 4 Avsluttende opplæring	41
	4.1 Sikkerhetskurs på veg	41
	4.2 Tilstrekkelig øving	42
4	Utvidelse av førerretten	43
	Obligatorisk kurs for utvidelse fra klasse A2 til A	43

Bakgrunn og formål

Lovgrunnlaget for føreropplæringen

Vegtrafikkloven av 18. juni 1965 gir grunnlag for det som er fastsatt om trafikkopplæringen. Med hjemmel i loven har Samferdselsdepartementet fullmakt til å gi bestemmelser om teoretisk og praktisk opplæring av personer som vil ta førerkort, kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen bestemt trafikkopplæring. Mål for trafikkopplæringen og krav til undervisningen er fastsatt av Vegdirektoratet gjennom forskrift av 1. oktober 2004 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. Av forskrifta går det blant annet fram at undervisningen skal legge til rette for at eleven kan nå målene for opplæringen.

Vegdirektoratet fastsetter læreplaner for trafikkopplæringen i hver klasse. Læreplanene tar utgangspunkt i forskriftas krav til mål og undervisning. En læreplan er ikke en forskrift etter forvaltningsloven.

Læreplanens funksjoner

Læreplanen skal ivareta behovet for informasjon, veiledning og, sammen med forskrifta, styring av føreropplæringen.

Informasjon

Ved å beskrive mål og innhold i opplæringen gir læreplanen informasjon til trafikklærere og andre fagfolk, men også til elevene selv og deres foresatte, om hva opplæringen omfatter og hva den skal tjene til.

Veiledning

Først og fremst er læreplanen en veiledning for trafikklærerne. Den gir informasjon om hva det skal gis opplæring i, og føringer for hvordan. Den skal fungere både som rettesnor og som faglig og pedagogisk inspirasjon. Trafikklærerne har relativt stor metodefrihet; dvs. frihet til å legge til rette fagstoffet slik de selv mener det er best for eleven, bare de holder seg til de rammene som læreplanen setter. Behovet for veiledning gjennom sentrale læreplaner må ses i sammenheng med den profesjonelle kompetansen lærerne har.

Styringsverktøy

Trafikklæreren skal ivareta viktige oppgaver for samfunnet når det gjelder trafiksikkerhet, og legge til rette for at eleven utvikler den førerkompetansen som er nødvendig for å kunne medvirke i nullvisjonsarbeidet.

Læreplanens oppbygning

Læreplanen er for hver førerkortklasse i hovedsak delt inn i en generell og en klassespesifikk del.

Begrunnelsene for valgene som er gjort når det gjelder innhold og progresjon i trafikkopplæringen er samlet i kapittel 1. Dette er gjort av praktiske årsaker. Det er viktig at læreplanens øvrige kapitler leses i sammenheng med dette kapitlet. For den som skal planlegge undervisningen, er det også helt nødvendig å kjenne forutsetningene for trinnmålene, kursmålene og delmålene i læreplanen.

Kapittel 2 gir en kort oversikt over innholdet og progresjonen i opplæringen i klassen.

I kapittel 3 beskrives opplæringen trinn for trinn. Alle trinn har en innledende tekst som er ment å gi en oversikt over opplæringen i trinnet. I tillegg henvises det til aktuelle bestemmelser i trafikk-opplæringsforskrifta som blant annet setter rammer for opplæringen. Deretter følger læringsmålene slik disse framgår av forskrifta, inklusive kravet om trinnvurdering. Denne teksten er gjengitt på grå bakgrunn for å gjøre det tydelig at det(te) er forskrifta som er gjengitt. Så følger en tekst som poengterer at undervisningen skal legge til rette for at elevene når målene og kort om handlingsrommet for dette. Aktuelt innhold i undervisningen er ordnet etter tema i samsvar med målene uten at dette låser læreren til å ta opp stoffet i den rekkefølgen som er satt. Avslutningsvis gis kommentarer til trinnet og eventuelle obligatoriske kurs. Hensikten med kommentarene er å utdype intensjoner og å gi læreren råd om hvordan undervisningen kan tilrettelegges best mulig.

1 Generell del

Læreplanens ulike nivåer – fra idé til praksis

Den kanadiske skoleforskeren og læreplanteoretikeren John I. Goodlad opererer med fem ulike læreplan- og fortolkningsnivåer som beskriver prosessen fra læreplanens idéer til praksis (elevenes erfaringer). Hovedbudskapet er at tolkninger og beslutninger på et nivå er avhengig av, og påvirker, beslutninger på et annet nivå.

Idéenes læreplan reflekterer ideer som fremmes i samfunnsdebatten før utformingen av selve læreplandokumentet. Slike idéer kan ha sitt utspring i fag, forskning, pedagogikk og tidligere erfaringer.

Når det gjelder norsk føreropplæring kommer idéene, eller det faglige grunnlaget som læreplandokumentet hviler på, fra blant annet Nasjonal Transportplan og rapporten Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv; konsekvenser for føreropplæringen (2004).

Den formelle læreplanen er det offisielle, vedtatte og skrevne læreplandokumentet, dvs. dette dokumentet.

Den oppfattede læreplan er lærerens tolkning og forståelse av den formelle læreplanen. Dette er en kritisk fase i prosessen der lærerens profesjonelle kompetanse er avgjørende. Som en følge av at den formelle læreplanen ofte er et produkt av ulike interesser og kan inneholde mange kompromisser, vil den også kunne gi rom for ulike tolkninger.

Det er viktig at trafikkskolen setter av tilstrekkelig tid til å analysere det formelle læreplandokumentet og sette seg inn i grunnlagsmaterialet, idéenes læreplan. Lærernes tolkning av den formelle læreplanen vil blant annet være avhengig av deres erfaring som lærere, egne og skolenes holdninger, verdier og kompetanse, og hvordan de vurderer muligheten til å kunne gjennomføre læreplanen i praksis. Den oppfattede læreplan vil aldri være helt lik for alle lærere.

Innenfor rammene av klare, forpliktete mål og krav som er satt, har faglig leder og lærere et felles ansvar for å utarbeide undervisningsplaner. Undervisningsplanene vil vise hvordan skolen har oppfattet læreplanen.

Den gjennomførte læreplanen beskriver hvordan læreplanen kommer til uttrykk i praktisk opplæring. Denne læreplanen gjenspeiler lærernes forståelse av planen og den lokale tolkningen ved den enkelte skole. I tillegg vil andre forhold som for eksempel tilgjengelige læremidler og lærerens kompetanse spille inn. På bakgrunn av dette vil gjennomføringen av læreplanen ved ulike skoler kunne variere mye selv om utgangspunktet er den samme formelle planen. Opplæringsprosessen er dessuten uforutsigbar. Det er ikke nødvendigvis alltid samsvar mellom det en lærer planlegger ut fra gjeldende læreplan, og det som faktisk skjer i opplæringen. Læreren må mange ganger ty til improvisasjon og ad hoc løsninger når undervisningen ikke går som planlagt.

Den erfarte læreplanen er elevenes opplevelser og erfaringer i opplæringen. Det kan være forskjell mellom det lærerne tror de gjør og det elevene faktisk opplever. Den erfarte læreplanen vil variere ut fra hvordan læreren underviser og de forutsetninger og den bakgrunn elevene møter opplæringen med. I og med at elevene er forskjellige, med hensyn til blant annet erfaringer og motivasjon, vil de kunne sitte igjen med ulikt læringsutbytte. Imidlertid vil det også være likheter i deres erfaringer fordi lærerens undervisning har en struktur og et innhold som setter rammer for hva de opplever.

Den skjulte læreplanen

Den erfarte læreplanen vil ikke bare omfatte de sider ved den formelle læreplanen som er gjennomført i praksis, men også det som ikke er planlagt. Dette kan ha karakter av mer «utilsiktede budskap» til elevene, og blir av mange omtalt som den skjulte læreplanen. For eksempel kan trafikklærernes valg av arbeidsmåte eller presentasjon av et tema medføre at andre verdier enn de læreren har planlagt, formidles til elevene.

Elevene kan da komme til å lære noe som ikke er uttrykt som mål i læreplanen. Den skjulte læreplanen er først et problem når denne læringen går på tvers av det som egentlig er målet for opplæringen.

Læreren kan ikke hindre utilsiktet læring, men må ta hensyn til at den skjer.

Utvikling av førerkompetanse

Kompetanse

Kompetanse kan betraktes som de kunnskaper, ferdigheter og andre egenskaper som en person må ha for å kunne løse oppgaver. Hva som er tilfredsstillende kompetanse vil variere med hvilke oppgaver som skal løses. I en vurdering av hva som er nødvendig kompetanse, må en derfor ta utgangspunkt i de oppgavene som skal løses.

Førerkompetanse

Den som skal føre et kjøretøy på en sikker måte, må ha en omfattende kompetanse. Det er en forutsetning at føreren behersker kjøretøyet rent teknisk. Føreren må også kunne samhandle med andre trafikanter, forutse hvordan disse vil handle og hvordan trafikksituasjoner kan utvikle seg. For å kjøre sikkert må føreren forstå hva som kan være, eller utvikle seg til, farlige situasjoner. Føreren må også forstå hvordan egen atferd innvirker på sikkerheten, og ha vilje til å handle slik at kjøringen blir sikker. Førerkompetanse kan betraktes som et samlebegrep for den kompetansen som kreves for å løse alle disse oppgavene.

Førerkompetanse kan altså sees på som de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte. Kompetansen omfatter mer enn observerbare ferdigheter. Føreren må ha ferdigheter i å tolke ulike trafikksituasjoner, og vurdere hvilken atferd som er passende. Det kreves også at føreren kan leve seg inn i andres situasjon; føreren må ha empati. Samtidig må føreren ha tilstrekkelig selvkontroll til å handle i tråd med egne vurderinger basert på hensiktsmessighet og sikkerhet.

En godt utviklet førerkompetanse er en forutsetning for å lykkes i trafikken. Føreren må ha kontroll over plutselige innskytelser, aggresjon og andre "forstyrrende" emosjoner. Det stilles krav om at føreren kan samarbeide med og ta hensyn til andre trafikanter. Førerkompetanse er ikke medfødt. Kompetansen læres gjennom imitasjon, forståelse, praktisering og forsterkning. Viljen til å kjøre sikkert kan skapes gjennom å gi føreren kunnskap om konsekvenser av å velge en sikker kjøreatferd. Å utvikle førerkompetanse er en prosess som skjer over tid. En må gå ut fra at alle, når de begynner på føreropplæringen sin, allerede har en betydelig trafikal kompetanse. Utviklingen vedvarer gjennom alle trinn i opplæringen og vil fortsette livet ut.

Innhenting og bearbeiding av informasjon

Førere har ulike mål med eller motiver for sin kjøring, for eksempel transport, opplevelse av spenning, se seg om og vise seg fram. Uansett mål stilles føreren overfor oppgaver som skal løses under kjøringen. Føreren må holde kjøretøyet på vegen, unngå å kjøre på andre trafikanter og lignende. Disse oppgavene løser føreren i hovedsak ved å innhente og bearbeide informasjon. Informasjon fra omgivelsene som føreren oppfatter som relevant for situasjonen, velges ut og koples til den kunnskapen som føreren allerede har i sitt kunnskapslager. Kunnskapen forteller føreren hva som bør gjøres, og det fattes en beslutning som så fører til en handling. Hvor hensiktsmessig en valgt handling er, vil i stor grad avhenge av kunnskapen (inkludert erfaringsgrunlaget) føreren har fra før.

Kunnskap har altså sterk innflytelse på hvilken informasjon fra omgivelsene som velges ut for videre bearbeiding. Med liten kunnskap kan føreren velge ut uvesentlig informasjon som utgangspunkt for bearbeidingen. Vesentlig informasjon kan bli oversett. Omfanget av, kvaliteten på og relevansen til kunnskapen har også en direkte innflytelse på hvor hensiktsmessige de valgte handlingene vil være. Mangelfull kunnskap gir dårlige løsninger, og dermed uheldige valg av handlinger.

Bevisst bearbeiding av informasjon kan være en svært ressurskrevende prosess. Menneskets kapasitet til bevisst bearbeiding av informasjon er begrenset. Når en stor mengde informasjon skal bearbeides, kan det lett føre til overbelastning. Informasjonen bearbeides da dårlig og fører ofte til feilhandlinger.

Antallet oppgaver som skal løses under kjøring er så stort at om alle oppgavene skulle løses gjennom bevisst bearbeiding av informasjon, ville det skape store problemer. Føreren ville gjøre mange feil og sannsynligheten for en ulykke ville øke. En forutsetning for kjøring i dagens trafikk er at det meste av kjøringen foregår automatisk.

Handlinger som utføres ofte, vil gradvis bli automatisert. Dette gjør at trafikale situasjoner utløser handlinger direkte uten at informasjonen først bearbeides bevisst.

Dermed frigjøres kapasitet. Føreren kan da løse noen oppgaver gjennom automatiske handlinger, mens han samtidig løser andre oppgaver gjennom bevisst bearbeiding av informasjon. Erfarne førere vil løse enkle oppgaver som girskifte, bruk av blinklys, holde kjøretøyet på vegen, stoppe for rødt lys, holde avstand til forankjørende og liknende gjennom automatiserte handlinger. Bevisst bearbeiding brukes til mer komplekse problemer som for eksempel å vurdere hvordan andre trafikanter vil bevege seg, hvor glatt vegen er, om den frie strekningen er lang nok til forbikjøring, hvilken veg som skal velges og liknende.

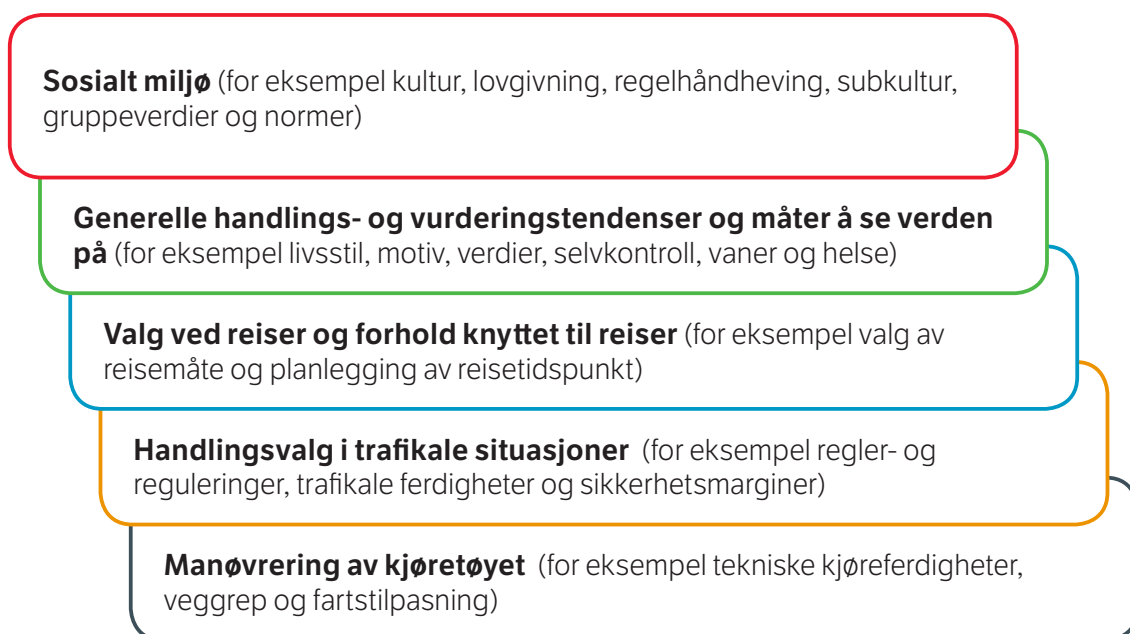
Læring skjer i hovedsak gjennom bevisst bearbeiding av informasjon. Selv om læring skjer som en kontinuerlig prosess, vil det være hensiktsmessig at den som skal tilrettelegge for læring, tenker ut fra en trinnvis modell. I trafikkopplæringen er det viktig at de kjøretekniske ferdighetene er automatisert i en rimelig grad før eleven starter treningen med å løse mer komplekse oppgaver i trafikken. Elever med mangelfull trening må tenke bevisst på girskifte, på å holde kjøretøyet på vegen og andre tekniske oppgaver. Elevene vil da ha dårlige forutsetninger for samtidig å lære hvordan de skal forholde seg til andre trafikanter, siden kapasiteten til bevisst bearbeiding av informasjon alltid er begrenset. Hvis eleven håndterer de enkle problemene gjennom automatiserte handlinger, frigjøres kapasitet til bevisst bearbeiding av nye oppgaver, og eleven kan lære hvordan mer komplekse oppgaver kan løses. Føreren kan da løse noen oppgaver gjennom automatiske handlinger, mens han samtidig løser andre oppgaver gjennom bevisst bearbeiding av informasjon. Føreren kan altså arbeide med flere oppgaver samtidig.

Førerkompetanse i et hierarkisk perspektiv

Føreropplæringen bygger i stor grad på GDE- rammeverket. Dette er en teoretisk modell som framstiller oppgavene en fører står overfor, og hva som må læres, i ulike nivåer. Nivåene representerer et hierarkisk perspektiv på føreropplæringen og gir en oversikt over hva opplæringen bør omfatte. Fra lavt til høyt var nivåene i denne modellen til å begynne med:

- 1) Manøvreringsnivå (manøvrering av kjøretøyet)
- 2) Taktisk nivå (handlingsvalg i trafikale situasjoner)
- 3) Strategisk nivå (valg ved reiser/ turer og forhold knyttet til reiser/ turer)
- 4) Overordnet nivå (generelle handlings- og vurderingstendenser og måter å se verden på)

I 2010 ble modellen utvidet med et femte nivå som inkluderer faktorer i førerens sosiale miljø. Disse faktorene består blant annet av kultur, normer og verdier som igjen reflekteres i trafikklovgivning og -overvåkning. Den framstilles nå slik:



Figur 1. GDE- modellen.

Selv om nivåene er kvalitativt forskjellige og holdes atskilt i matrisen, er de ikke uavhengige av hverandre. Alle nivåene er til stede når det foreligger en situasjon under kjøringen, og en fører trenger kunnskaper og ferdigheter innen hvert av de fem nivåene.

De kognitive strukturene som utgjør fjerde nivå, det personlige nivået, gir grunnlaget for hvordan personen generelt forholder seg i livet, så vel som i trafikken spesielt. Disse er derfor mer stabile og grunnleggende enn de tre underleggende nivåene, som på sin side er mer områdespesifikke og underordnet.

I utgangspunktet tenker en at høyere nivå kontrollerer og leder atferden på lavere nivå. Denne kontrollen er likevel ikke en enkel prosess ovenfra og ned, fordi den hele tiden blir avveid mot tilbakemeldingene fra selve handlingen.

Nivåene er til en viss grad gjensidig avhengige, slik at endringer på ett nivå fører til endringer i de andre nivåene. Gjensidig avhengighet er imidlertid ikke det samme som likhet. Ikke minst er det viktig å være

bevisst på forholdet mellom det personlige fjerde nivået og det femte sosiale. Individet har sine personlige mål og søker blant annet etter bekræftelser, samtidig som det sosiale påvirker og former. Når læreren skal tilrettelegge for at eleven skal kunne utvikle seg til å bli en ansvarlig fører, er det derfor viktig å se på mulighetene for tilbakemelding på tanker og atferd. Tilbakemeldinger kan komme på ulike måter fra lærer, foreldre, jevnaldrende, vegen, politiet og, ikke minst, eleven selv. Det er derfor viktig å legge til rette for at eleven utvikler evne til selv vurdering.

Ferdigheter som tas i bruk, og valg som tas på lavere nivå, påvirkes av egenskapene på høyere nivå. Dette er essensen av skillet mellom det føreren kan gjøre, og det han er villig til å gjøre. Uansett hvor mye sikkerhetsrelatert kunnskap føreren har, er resultatene av denne kunnskapen i siste omgang avhengig av om og hvordan kunnskapen blir brukt.

Det er viktig å lære om hvilke faktorer som påvirker kjøringen på de ulike nivåene, når faktorene gir negativ effekt og å utvikle innsikt i hvordan en selv forholder seg til eller står i forhold til faktorene.

Gjennomgående temaer

Føreropplæringen i alle klasser har sju gjennomgående temaer.

Lover, regler og trafikken som system

Elevene må helt fra starten av opplæringen reflektere over det sammensatte system kjøring i trafikk er, og hvilket ansvar den enkelte fører har.

Før elevene begynner å kjøre i trafikken, må de tilegne seg forståelse for

- lover og regler som styrer samhandlingen mellom trafikanter
- trafikken som system
- førerens rolle i dette systemet

Elevene skal bruke denne forståelsen til å ordne og tolke inntrykkene de får under den trafikale treningen.

Kjøreteknisk ferdighet

En annen forutsetning for effektiv læring under kjøring i trafikk, er at eleven har gode kjøretekniske ferdigheter. En elev som må konsentrere seg om giring, bremsing og styring under den trafikale treningen, vil oppfatte lite av atferden til andre trafikanter. Det er derfor viktig at elevene har fått så mye kjøreteknisk trening at grunnleggende handlinger er tilstrekkelig automatisert før den trafikale treningen begynner.

Trafikal ferdighet

Trafikal ferdighetstrening utgjør vanligvis den mest omfattende delen av opplæringen. Elevene skal gradvis lære seg å samhandle med andre trafikanter. Kunnskap om lover og regler og god kjøreteknisk ferdighet er en forutsetning for effektiv trafikal trening. De erfaringene kjøretreningen gir, er viktige for at eleven skal få innsikt i egne handlinger og vurderinger.

Økonomisk og miljøvennlig kjøring

For å kjøre økonomisk og miljøvennlig, må elevene vite hva som kjennetegner slik kjøring, og ha utviklet ferdigheter og vilje til å praktisere slik kjøring. I opplæringen må elevene tilføres kunnskap og ferdigheter, og få anledning til å utvikle gode holdninger til miljøet og til miljøvennlig kjøring. Temaet bør tas opp tidlig i opplæringen. Det må knyttes til den praktiske kjøringen, og særlig til den kjøretekniske og trafikale treningen. Temaet vil derfor være aktuelt gjennom størstedelen av opplæringen.

Planlegging og forberedelse før kjøring

Temaet omhandler valg føreren må ta før kjøreturen (for eksempel neste dag). Føreren må ha gode rutiner med hensyn til ernæring, søvn, alkohol, valg av reiserute og planlegging av reisetidspunkt.

Temaet passer best til teoretisk opplæring og diskusjon, og bør vektlegges mest i den avsluttende delen av opplæringen. Det er også mulig å praktisere deler av dette temaet under den trafikale treningen, og da særlig når elevene skal kjøre selvstendig.

Handlings- og vurderingstendenser

Kunnskap om hvordan handlings- og vurderingstendenser hos føreren kan virke inn på kjøreatferden, hører med til føreropplæringen. Elevene må gjennom hele opplæringen, men særlig i den trafikale ferdighetstreningen, få øving i å reflektere over egne handlings- og vurderingstendenser for å få en dypere forståelse av det å ferdes i trafikken. Temaet bør særlig legges vekt på i starten og i avslutningen av opplæringen.

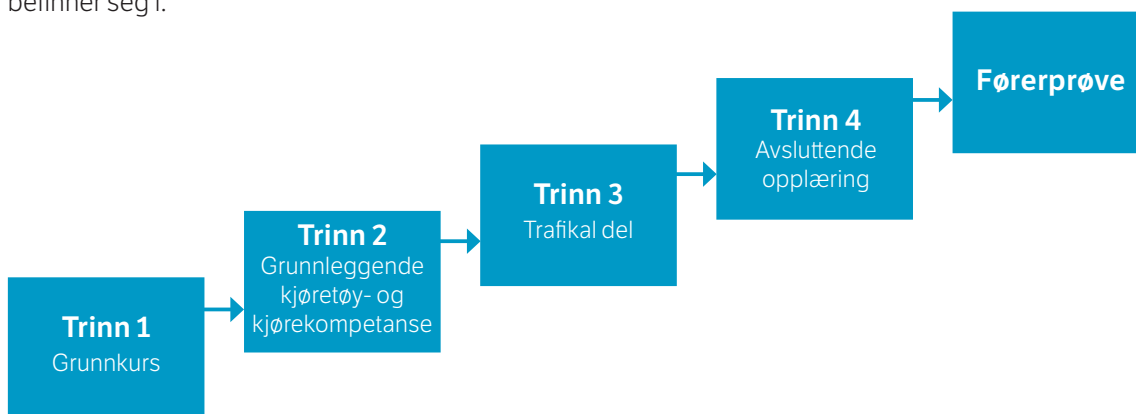
Selvinsikt

Eleven skal gjennom opplæringen utfordres til å reflektere over egen kompetanse, egne handlings- og vurderingstendenser og hvordan disse virker inn på kjøreatferden. I begynnelsen av opplæringen hører denne kunnskapen med til det bakteppet eleven bør se opplæringen mot. Mot slutten av opplæringen, når eleven har fått en mer variert kjøreefaring og en dypere forståelse av det å kjøre, har eleven fått et annet grunnlag for å reflektere over betydningen av egne handlings- og vurderingstendenser. Denne innsikten er en viktig ballast når eleven skal kjøre på egen hånd.

Opplæringen

Trinnvis opplæring

Føreropplæringen har fire trinn. Målene for trinn 1- 3 angir forutsetningene for å ha et godt utbytte av opplæringen på det neste trinnet, og det er derfor viktig at eleven i all hovedsak har nådd målene i et trinn før opplæringen i neste trinn påbegynnes. Det er kjøreferdigheten som avgjør hvilket trinn eleven befinner seg i.



Figur 2. Trinnvis opplæring.

Målene for trinn 1–4 angir samlet den kompetansen som er nødvendig for å nå hovedmålet. Innholdet i hvert trinn forutsettes videreført og videreutviklet i neste trinn. For å sikre en hensiktsmessig progresjon må de sju temaene vektlegges på ulike tidspunkt i opplæringen.

	Trinn 1	Trinn 2	Trinn 3	Trinn 4
Selvinnsikt	■	■	■	■
Handlings- og vurderingstendenser	■	■	■	■
Planlegging og forberedelse	■	■	■	■
Økonomisk og miljøvennlig kjøring	■	■	■	■
Trafikal ferdighet	■	■	■	■
Teknisk kjøreferdighet	■	■	■	■
Lover, regler og trafikken som system	■	■	■	■

Figur 3. Relativt omfang av opplæring innen de ulike tema og inndelingen av opplæringen i trinn.

Moduler

For å unngå at en elev som ønsker førerkort i flere klasser må gå gjennom det samme lærestoffet flere ganger, er opplæringssystemet modulbasert. I de lette klassene viser dette seg først og fremst gjennom at trafikalt grunnkurs er en felles modul for alle klasser. For de tunge klassene er de fleste obligatoriske kursene felles for flere klasser.

Obligatoriske kurs

Føreropplæringen skal bidra til at elevene får førerkompetanse. Etter endt opplæring skal eleven ha de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon som er nødvendig for å kjøre i samsvar med hovedmålet.

Noen av opplæringsmålene som skal bidra til denne kompetansen, er vanskelig eller svært tidkrevende å vurdere ved en førerprøve. For å sikre at disse emnene likevel får plass i opplæringen, er det fastsatt obligatoriske kurs. Eleven må da følge undervisningen i et bestemt antall timer. I kursene vektlegges øvelser som av sikkerhetsmessige, praktiske eller økonomiske årsaker er vanskelige å gjennomføre på egenhånd, samt tema som risikoforståelse, systemforståelse og andre emner som i stor grad har med holdninger til trafikksikkerhet å gjøre.

Obligatorisk trinnvurdering

Når kunnskaper og ferdigheter kan måles uten for store problemer, vil det som oftest være hensiktsmessig å fastsette krav om en vurdering, framfor et krav om at eleven skal ha deltatt i et bestemt antall undervisningstimer. Vurderingen skjer først og fremst ved førerprøven. Selv om eleven på denne måten har stor frihet til å velge et eget opplæringsløp fram til førerprøven, er det ønskelig at opplæringen har en god struktur og progresjon. Dels for å bidra til dette, dels for å støtte elevens læring og utvikling av selvinnsikt og evne til å vurdere egne sterke og svake sider, er det fastsatt at eleven skal gjennomføre to obligatoriske trinnvurderinger i løpet av opplæringen.

I disse timene skal eleven, med utgangspunkt i sine prestasjoner, ta stilling til i hvilken grad målene for trinnet er nådd og om grunnlaget for videre opplæring er tilstrekkelig. Læreren skal gi eleven en tilråding i spørsmålet om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt utbytte av opplæringen i neste trinn. Trinnvurderingen skal vare 45 minutter og inneholde før- og ettersamtale, i tillegg til praktisk kjøring. Hensikten med før- og ettersamtalen er å veilede eleven i forhold til faglig ståsted og videre læreprosess.

Eleven kan selv velge om lærerens tilråding skal følges. Hvis læreren anbefaler at eleven skal øve mer i trinn 2 eller 3, stilles det ikke krav om ny trinnvurdering når denne øvingen er gjennomført. Først ved gjennomføring av den praktiske obligatoriske opplæringen kan en elev avvises. Forskrifta fastsetter at trafikklæreren skal avvise eleven hvis det oppstår tvil om han har tilstrekkelige kjøreferdigheter til å gjennomføre den praktiske obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte.

For at trinnvurderingen skal fungere etter intensjonen, må videre opplæring være avhengig av hvilken vurdering elev og lærer gjør i løpet av eller ved utgangen av timen. En bør unngå å begrense dette valget ved for eksempel å bestemme at sikkerhetskurs på øvingsbane skal gjennomføres samme dag som trinnvurderingen.

Arbeidsmåter

Undervisningen skal legges opp på en slik måte at elevene utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å samarbeide i trafikken. Den skal påvirke elevenes bevissthet, oppfatning og holdning til risiko, vilje til å ta ansvar og forholdsregler og til å velge kjøremåter som reduserer risikoen for uhell og ulykker. Det har mindre betydning hvor langt læreren er kommet i sitt undervisningsopplegg, hvis eleven ikke har kommet like langt i sin læring. Det skal legges vekt på å benytte arbeidsmåter som gjør elevene til aktive deltakere.

Læreplanen legger føringer for at opplæringen skal være preget av aktiv elevmedvirkning gjennom erfaringsutveksling og dialog. Ofte vil det være hensiktsmessig at læreren legger opp til en problemorientert undervisning. Dette innebærer at læreren forbereder konkrete problemstillinger som elevene skal drøfte og ta stilling til. Oppgavene skal utformes fra hovedmålene for det enkelte tema, og læreren må ha lagt en plan for tema, aktiviteter og oppsummering. Aktivitetene må være relativt tydelig lærerstyrt, ved at læreren hele tiden vurderer elevenes evne til å nå målet med dem.

Individuell tilpasning av undervisningen

Behovet for opplæring vil variere. Noen elever har allerede førerkort og kjøreefaring i en annen førerkortklasse. Muligheten for privat øvingskjøring vil også variere. Ved planlegging av opplæringsforløpet må læreren ta hensyn til den enkelte elevs erfaringsbakgrunn og måte å tilegne seg lærestoffet på. Organisering, valg av aktiviteter og spørsmålsstilling skal i alle delene av opplæringen tilpasses elevenes ulike behov og forutsetninger slik at de får et godt læringsutbytte.

Mål i føreropplæringen

Målene indikerer hvilken retning en ønsker eleven skal utvikle seg i. Hvordan målene formuleres legger rammer for lærerens undervisning og elevens læring.

Skillet mellom ikke- obligatorisk og obligatorisk opplæring er forsøkt tydeliggjort gjennom bruken av verb.

For de ikke- obligatoriske delene er det i hovedsak brukt produktmål som beskriver kunnskaper og ferdigheter eleven skal sitte igjen med når undervisningen er over. Måloppnåelsen kan i stor grad vurderes på førerprøven. Eksempler på verb som blir brukt er beskrive, gjøre rede for, mestre og beherske.

Verbene som blir brukt for de obligatoriske delene er i hovedsak utformet som prosessmål. Disse er knyttet til emnene som ikke er så lett å vurdere utbyttet av. Verbene gir føringer for hva eleven skal gjøre eller delta på i undervisningen, for eksempel oppleve, erfare og videreutvikle.

Skillet mellom ikke-obligatorisk og obligatorisk opplæring er ikke alltid skarpt. Det kan også være en forventning om et målbart utbytte når det gjelder obligatoriske deler. I visse sammenhenger er derfor verb som for eksempel vite og beherske brukt også i målene for disse.

2 Opplæringen i klasse A

Hovedmål for opplæringen, jf. § 9-1:

Etter å ha gjennomført trafikkopplæring i klasse A1, A2 eller A, skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre motorsykkel i den aktuelle klassen på en ansvarlig måte.

Eleven skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som:

- er trafikk sikker
- gir god samhandling
- fører til god trafikkavvikling
- tar hensyn til helse, miljø og andres behov
- er i samsvar med gjeldende regelverk.

Trinnvis opplæring

Førerrett i klasse A kan oppnås ved

1. direkte erverv
2. utvidelse av førerrett fra klasse A1
3. utvidelse av førerrett fra klasse A2

Ved direkte erverv har opplæringen 4 trinn som beskrevet nedenfor. Målene i ett trinn angir forutsetningene for å ha et godt utbytte av undervisningen i det neste trinnet. Læringsmomentene i hvert trinn forutsettes videreført i neste trinn. Målene for trinn 1-4 angir samlet den kompetansen som kreves for å få førerrett i klasse A.

Ved utvidelse av førerrett fra klasse A1 til A, anses trinn 1, 2 og tema 3.1 og 3.2 som gjennomført gjennom opplæringen i klasse A1. Eleven må imidlertid gjennomføre obligatorisk opplæring i trinn 3 og trinn 4 i klasse A.

Ved utvidelse av førerrett fra klasse A2 til A, anses trinn 1, 2 og 3 som gjennomført gjennom opplæringen i klasse A2. Obligatorisk kurs for utvidelse fra klasse A2 til A gjennomføres i trinn 4.

Trinn 1

I trinn 1 er målene hovedsakelig rettet mot elevens risikoforståelse og trafikksystemet. Opplæringen består av trafikkalt grunnkurs. Kurset er felles for alle de lette klassene. Det skal bidra til at eleven får en grunnleggende forståelse for hva førerrollen og førerdyktighet innebærer. Kurset omfatter bl.a. førstehjelp og å være trafikant i mørket.

Trinn 2

I trinn 2 skal eleven lære å mestre motorsykkelen rent kjøreteknisk, uten å måtte rette oppmerksomheten mot andre trafikanter. God kjøreteknisk ferdighet er nødvendig for å få utbytte av treningen i trinn 3, og vil også innebære at kjøringen er økonomisk og mest mulig miljøvennlig. Eleven skal tilegne seg kunnskap om kjøretøyet og føreransvaret i tillegg til grunnleggende kunnskap om mennesket og vegen.

Opplæringen i trinnet består av det obligatoriske kurset *Grunnkurs klasse A1, A2 og A* og ikke-obligatorisk individuell grunnleggende praktisk opplæring. Det er ikke fastsatt et minste timetall for opplæringen i dette trinnet. Omfanget av undervisningen må tilpasses elevens forutsetninger og muligheter for øvingskjøring.

Mot slutten av trinnet skal eleven gjennomføre en trinnvurdering i samsvar med § 7-5. Eleven skal, med utgangspunkt i sine prestasjoner, ta stilling til i hvilken grad målene for trinnet er nådd og om grunnlaget for videre opplæring er tilstrekkelig. Læreren skal gi eleven en tilråding i spørsmålet om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt utbytte av opplæringen i neste trinn.

Trinn 3

I trinn 3 er målene rettet mot elevens læring av trafikale ferdigheter i varierte veg- og trafikkmiljø. Kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen inngår. Ved avslutningen av trinn 3 skal eleven kjøre selvstendig og ha et prestasjonsnivå nær kravene til å bestå førerprøven. Undervisningen må tilpasses elevens erfaringsbakgrunn og muligheter for øvingskjøring.

Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk er obligatorisk for alle som skal ha førerrett i klasse A.

Mot slutten av trinnet skal eleven gjennomføre en trinnvurdering i samsvar med § 7-5. Eleven skal, med utgangspunkt i sine prestasjoner, ta stilling til i hvilken grad målene for trinnet er nådd og om grunnlaget for videre opplæring er tilstrekkelig. Læreren skal gi eleven en tilråding i spørsmålet om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt utbytte av opplæringen i neste trinn.

Trinn 4

Målene i trinn 4 er hovedsakelig rettet mot elevens risikoforståelse og selvinnstikt, slik som i trinn 1. En viktig forutsetning er at emnene risikoforståelse, kunnskap om regler og trafikken som system utdypes gjennom hele opplæringen, selv om disse temaene vektlegges spesielt i starten og slutten av opplæringen.

Sikkerhetskurs på veg er obligatorisk for alle som skal ha førerrett i klasse A. Kurset skal bidra til at eleven videreutvikler kompetanse til å unngå ulykker, bl.a. gjennom selvstendig øving på veg.

Den obligatoriske opplæringen alene er vanligvis ikke nok til å nå fram til hovedmålet for opplæring til førerkort klasse A. I tillegg må det suppleres med tilstrekkelig øving gjennom opplæring ved trafikkskole, øvingskjøring eller begge deler.

Definisjoner og begrepsavklaringer

Instinktive feilhandlinger

Med instinktive feilhandlinger menes ubevisste reaksjoner som skjer når motorsyklisten blir redd.

Presis kjøreteknikk, en grunnteknikk for MC – kjøring

Med presis kjøreteknikk menes høy grad av presisjon i utførelsen av de kjøretekniske momentene.

Handlingsberedskap

Med handlingsberedskap menes, i bestemte situasjoner, å forberede handling. Forberedelsen kan være å skjerpe oppmerksomheten, justere sittestillingen, forbedre forankringen, innta bremseberedskap, eller tilpasse farten.

Handlingsrom

Med handlingsrom menes den sikkerhetsmargin eller sikkerhetssone som motorsyklisten skaffer seg ved å holde avstand til eventuelle risikomomenter. Dette handlingsrommet kan gi motorsyklisten nødvendig tid og rom til å "reparere" eventuelle feilvurderinger eller feilhandlinger.

Plassering ved kjøring rett fram

Med plassering ved kjøring rett fram menes den plasseringen som velges på grunnlag av vurdering av sikt, synbarhet, veggrep, vegens beskaffenhet, trafikk bak, fra siden og i mot. Normalplasseringen vil være litt til venstre for midten av eget kjørefelt.

Normalplassering i sving

Sikker svingkjøring er avhengig av faktorer som bl.a. riktig plassering (valg av spor), riktig fartsavpassing, riktig styreteknikk og at motorsykkelen og fører normalt befinner seg innenfor eget kjørefelt.

Plasseringen skal sikre best mulig handlingsrom. Motorsykkelen bør som regel kjøres slik at det i både høyre og venstresving dannes en slakere kurve enn vegens utforming tilsier.

Ved kjøring i høyresving er risikoen at en kommer over i møtende kjørefelt, mens risikoen ved kjøring i venstresving er utforkjøring, eller at føreren ikke greier å opprettholde tilstrekkelig handlingsrom som en følge av at han eller hun f.eks. legger opp til for stor kurveradius.

For å oppnå størst mulig handlingsrom i *høyresving*, plasseres motorsykkelen normalt i venstre del av kjørefeltet i god tid før inngangen av svingen. Omtrent midt i kurven bør motorsykkelen være til høyre for midten av kjørefeltet.

For å oppnå størst mulig handlingsrom i *venstresving*, plasseres motorsykkelen normalt inntil kantlinjen i eget kjørefelt i god tid før inngangen av svingen. Deretter bør føreren fortsette mot et punkt til venstre for midten av eget kjørefelt.

Motorsykkelens plassering ved utgangen av svingene avhenger av faktorer som vegens beskaffenhet og videre forløp, eventuell møtende trafikk og hindringer.

Samhandling

Med samhandling menes handlinger som bidrar til sikker og effektiv trafikkavvikling. Gjennom å kjøre tydelig og utvise en kjøreatferd slik at andre trafikanter lett ser og oppfatter hva som er intensjonen, tar føreren hensyn til andres behov og ser helheten.

Synlighet

Med synlighet menes både de fysiske forutsetningene for å bli sett, som bruk av farge på motorsykkelen og bekledning, og tydelig handlinger (kjørestrategiske valg), jf. Samhandling.

Forankringspunkter

Med forankringspunkter menes de punktene der det er kontakt mellom fører og kjøretøy med tanke på å kunne betjene og styre motorsykkelen på sikrest mulig måte.

Styrekommando

Med styrekommando menes den påvirkning av tohjuls motorsykkelen som skjer ved at føreren skyver styret framover på den siden han eller hun ønsker at motorsykkelen skal svinge.

Svingpunkt

Med svingpunktet menes det punktet i vegen hvor motorsykkelen begynner å svinge som en konsekvens av styrekommandoen.

Gasskontroll

Med gasskontroll menes hvordan føreren ved å kontrollere gassmengden gjennom en sving kan kompensere for den minkende rulleomkretsen og stabilisere motorsykkelen i den ønskede nedbrekkvinkelen som på forhånd er bestemt med styrekommandoen. Gasskontroll er også med på å bestemme om motorsykkelen skal være under- eller overstyrt.

Kjørestrategi

Med kjørestrategi menes å legge en plan for kjøringen: kort eller lang tur, hva skal eller kan skje og hvordan skal kjøringen utføres. Egne sterke og svake sider, vær og føreforhold og trafikale forhold vil virke inn på kjørestrategien

Kjøretaktisk

Med kjøretaktisk menes at en fører gjør smarte valg ut fra hva som er den sikreste tilnærmingen. Eksempel: «skal jeg kjøre her slik jeg hadde planlagt, eller har jeg alternativer slik situasjonen er nå».

Krav til bekledning under opplæring, § 4 - 9

For øvingskjøring mot vederlag i klassene A1, A2 og A skal eleven i tillegg til påbudt styrthjelm, benytte gjennomiktig visir eller briller, hansker, fottøy som dekker over ankelen og hensiktsmessige klær egnet for motorsykelkjøring som dekker øvrige kroppsdeler. Hansker, fottøy og klær skal være av materiale som ikke smelter, brenner eller rives ved velt, og som har en beskyttende effekt ved slag og støt.

Kommunikasjonsutstyr under opplæring, § 2 - 2

Under øvingskjøring i klassene A1, A2 og A skal læreren eller ledsageren ha instruksjonsmulighet overfor eleven via toveis kommunikasjonsutstyr.

Kunnskapsstoff i klassene A1, A2 og A

I læreplanen integreres kunnskapsstoffet med de praktiske øvelsene. Kunnskaps- og ferdighetsmål er derfor samordnet og plassert i det trinnet de innholdsmessig hører hjemme.

En del av kunnskapsstoffet er spesielt viktig for å ha utbytte av den praktiske opplæringen og øke forståelsen av risiko og riktig kjøreatferd med motorsykel. Opplæringen inneholder derfor et obligatorisk kurs i trinn 2, Grunnkurs klasse A1, A2 og A, som skal bidra til at alle får nødvendig opplæring i disse emnene.

3 Trinnmål, kursmål, delmål og aktuelt innhold klasse A

Trinn 1 Trafikalt grunnkurs

Gjennom opplæringen i trinn 1 skal eleven utvikle en grunnleggende forståelse for hva motorsykkeltkjøring innebærer.

Mål for trinn 1, jf. § 9-2:

Etter å ha gjennomført trinn 1 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å ha godt utbytte av videre opplæring.

Eleven skal ha så god forståelse for trafikk og trafikkopplæring at eleven kan begynne å øvingskjøre.

Opplæringen i trinn 1 er obligatorisk og består av trafikalt grunnkurs, jf. trafikkopplæringsforskriften kap 8. Kurset er felles for alle førerkortklasser og er grunnlaget for videre opplæring og vilkår for å kunne øvingskjøre. Målene er hovedsakelig rettet mot elevens risikoforståelse og trafikksystemet.

Kurset har følgende deler:

- Del 1 Trafikkopplæringen
- Del 2 Trafikk og førerrollen
- Del 3 Mennesket i trafikken og samhandling
- Del 4 Trafikkopplæring, øvingskjøring og kjøreeerfaring
- Del 5 Plikter ved trafikkuhell og førstehjelp
- Del 6 Tiltak ved trafikkulykke
- Del 7 Trafikant i mørket

Delene har fastsatte mål. Aktuelt innhold som er oppført under hver del, viser hva undervisningen bør omfatte.

Kurset er på i alt 17 undervisningstimer, fordelt over minst 5 samlinger, og kan gjennomføres med inntil 16 elever, jf. § 8-1 tredje ledd. Det er adgang til å ta med inntil 2 elever i tillegg på deler av kurset, dersom disse har hatt forfall ved deler av tidligere kurs. Alternativt kan 2 elever som faller inn under unntakene i § 8-2 første ledd bokstavene b), c) eller d) tas i tillegg til de 16 elevene under opplæring i plikter ved trafikkuhell og førstehjelp.

Det skal være 4 timer undervisning om plikter ved trafikkuhell og førstehjelp, jf. § 8-1 fjerde ledd. Av dette skal 1 time brukes til praktisk øving i forbindelse med en arrangert ulykke.

Det skal være 3 timer undervisning om å være trafikant i mørket, jf. § 8-1 femte ledd. Minst 1 time skal være demonstrasjon på et uteområde med liten eller ingen trafikk. Denne delen kan gjennomføres med inntil 6 elever per lærer. Minst 1 time skal være demonstrasjon i bil på veg i reelle trafikksituasjoner med elevene som passasjerer. Denne delen kan gjennomføres med inntil 2 elever i bilen. Resterende tid disponeres til forventninger, mål, oppsummering og refleksjon med medelever og lærere i klasserom. Øvrig undervisning skal være 10 timer og fordeles jevnt over 3 samlinger. Det kan gjennomføres bare en samling i trafikalt grunnkurs per dag, jf. § 8-1 sjuende ledd.

Undervisningen i plikter ved trafikkuhell og førstehjelp skal gjennomføres av kvalifisert personell godkjent av Norsk Førstehjelpsrad.

For å få godkjent trafikalt grunnkurs, må eleven ha deltatt i alle timene som hører med til kurset. Hvis en elev har forfall fra deler av det, må det legges til rette for at timene kan tas igjen på tilsvarende kurs senere. Før øvingskjøring kan begynne, må trafikalt grunnkurs være fullført. Trafikalt grunnkurs avsluttet i perioden 16. mars - 31. oktober gir likevel rett til å øvingskjøre 16. mars – 31. oktober, jf. § 2-1 andre ledd.

Mål for trafikalt grunnkurs, jf. § 8-3:

Eleven skal gjennom opplevelser, aktiviteter og oppsummeringer bli bevisst på hva som menes med at enhver skal ferdes hensynsfullt, og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade, og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret, jf. vegtrafikkloven § 3.

Eleven skal

1. kjenne til formelle begrunnelser for at vi har trafikkopplæring, vilkår for å få førerkort og at det finnes læreplaner for trafikkopplæring
2. ha grunnleggende forståelse for trafikk og førerrollen ved å
 - a. bli bevisst hvordan regler om plassering, fart, vikeplikt, skilt og vegoppmerking og andre former for regulering og styring bidrar til sikrere og mer effektiv trafikkavvikling
 - b. drøfte samfunnets behov og miljømessige konsekvenser av vegtrafikken
 - c. bli bevisst ansvaret føreren har for å velge andre måter å reise på enn ved eget kjøretøy, eller å la være å reise, om dette er det beste for en selv, eventuelle passasjerer, miljø m.m.
3. videreutvikle sin kunnskap om mennesket i trafikken ved å
 - a. drøfte ulike trafikantgruppers forutsetninger, behov og perspektiv
 - b. beskrive vesentlige elementer i kjøreprosessen og bli bevisst betydningen av motivasjon og følelser
 - c. forstå betydningen av kommunikasjon og samhandling
 - d. bli bevisst hvilken betydning ansvarsforståelse, selvinnsett og vilje har for hvordan vi handler i trafikken
4. ha kunnskap om betydningen av trafikkopplæring ved å
 - a. kjenne til reglene for øvingskjøring
 - b. drøfte sammenhengen mellom kjøreefaring og trafikkulykker
 - c. forstå betydningen av automatisering av grunnleggende handlinger og handlingsmønstre
 - d. drøfte føreropplæringsmodellen og hvordan opplæring ved trafikkskole og privat øving er nyttig og nødvendig for å nå målet for opplæringen
5. beherske grunnleggende ferdigheter i forbindelse med trafikkulykker ved å
 - a. ha kunnskap om plikter ved trafikkuhell
 - b. kjenne til rutiner for sikring av og opptreden på skadested
 - c. kunne vurdere skadeomfang og øve på praktisk førstehjelp
6. delta i redningsarbeidet ved en arrangert ulykke og gjennom denne
 - a. oppleve å komme først til skadestedet, forstå viktigheten av å kjenne skadeomfanget før ulykken varsles og hvordan varsling gjøres
 - b. øve på grunnleggende rutiner på skadestedet
 - c. videreutvikle den praktiske ferdigheten i grunnleggende livreddende førstehjelp ved trafikkulykker.
7. bli bevisst gjennom demonstrasjon ute og i bil hvordan trafikkulykker i mørket kan unngås ved å
 - a. oppleve og erfare årsaksforhold ved typiske ulykker som skjer i mørket og ha grunnlag for å vurdere risiko ved kjøring i mørket
 - b. drøfte hvordan vi som trafikanter kan opptre for å redusere risikoen ved ferdsel i mørket
 - c. drøfte hva som er riktig lysbruk og atferd ellers ved kjøring, parkering og nødstopp i mørket.

Eleven skal vurdere sin egen kompetanse til å begynne videre opplæring. Eleven skal ha god nok forståelse for trafikk og trafikkopplæring til å kunne begynne å øvingskjøre.

Undervisningen skal legge til rette for at eleven når de målene som er fastsatt i forskrifta. Med tanke på å nå disse kan det, innenfor hver av de sju delene av trafikalt grunnkurs, arbeides med å nå flere mål samtidig eller i annen rekkefølge enn den som er fastsatt i forskrifta for vedkommende del, jf. §§ 7-1 og 7-2.

Aktuelt innhold i undervisningen

I oversikten nedenfor er aktuelt innhold i undervisningen ordnet i tema i samsvar med målene. Oversikten er ikke uttømmende, men illustrerer hva undervisningen bør omfatte. Innenfor forskriftas rammer velger læreren selv, med utgangspunkt i elevens behov og tilgjengelige ressurser, øvingsområde m.m., metoder og rekkefølge i behandlingen av lærestoffet med tanke på å legge best mulig til rette for elevens læring.

1.1 Trafikkopplæringen

Aktuelt innhold

- Presentasjon og introduksjon til kurset
- Begrunnelser for trafikkopplæring
- Vilkår for å få førerkort
- Hovedmål for trafikkopplæringen i lette klasser
- Læreplaner

1.2 Trafikk og førerrollen

Aktuelt innhold

- Regler og reguleringer og betydningen av disse for sikker samhandling i trafikken
- Samfunnets behov
- Konsekvenser for miljøet
- Ansvarer føreren har for å vurdere om det er forsvarlig å kjøre
- Hensynet til en selv, passasjerer, miljø m.m.
- Fysisk og emosjonell tilstand
- Vær-, føre- trafikk- og andre forhold
- Alternative reisemåter

1.3 Mennesket i trafikken og samhandling

Aktuelt innhold

- Forutsetninger, behov og perspektiv barn og eldre har
- Forutsetninger, behov og perspektiv mopedister og motorsyklister har
- Forutsetninger, behov og perspektiv førere av store og tunge kjøretøy har
- Kjøreprosessen
- Betydningen av motivasjon og følelser for atferd og læring
- Kommunikasjon og samhandling mellom trafikanter
- Tolking av trafikksituasjoner
- Ansvarsforståelse og vilje til å overholde regler
- Ulykker, menneskelig svikt og føreres feilvurdering
- Eget forhold til risiko
- Selvinnsikt

1.4 Trafikkopplæring, øvingskjøring og kjøreeerfaring

Aktuelt innhold

- Regler for øvingskjøring
- Kjøreeerfaring og ulykkesrisiko

- Automatisering av handlinger og handlingsmønstre
- Sammenheng mellom opplæring, øvingskjøring og mengdetrening
- Intensjonene i føreropplæringsmodellen

1.5 Plikter ved trafikkuhell og førstehjelp

Aktuelt innhold

- Plikter etter vegtrafikkloven til å stanse og hjelpe mennesker og dyr som er kommet til skade m.m.
- Rutiner for sikring av og opptreden på skadested
- Vurdere skadeomfang
- Meldeplikt, også ved skade på dyr
- Grunnleggende førstehjelp og praktiske øvinger

1.6 Tiltak ved trafikkulykke

Aktuelt innhold

- Først på skadested
- Sikring
- Vurdere skadeomfang
- Varsling
- Opptreden på skadested
- Redningsarbeid
- Grunnleggende førstehjelp ved trafikkulykker

1.7 Trafikant i mørket

Aktuelt innhold

- Mørkeulykker og årsaker
- Siktstrekninger
- Risikofaktorer ved å ferdes i mørket
- Klær og refleksutstyr
- Hensiktsmessig lysbruk
- Hensiktsmessig tilpassing av fart og plassering
- Hensiktsmessig atferd ellers ved ferdsel i mørket

Kommentarer til trafikalt grunnkurs

Vegen er en viktig samfunnsarena for mange mennesker. Arbeidet med sosiale ferdigheter må derfor videreføres i trafikkopplæringen. Det trafikale grunnkurset skal bidra til å bygge opp om førerkortkandidatene som ansvarlige førere. Målene for kurset har generell gyldighet og de befinner seg ofte på et mer overordnet nivå. Kurset skal i liten grad inneholde lærestoff som kan leses på egen hånd. Fokus skal rettes mot forståelsen av trafikken som system, med aktører som har ulike forutsetninger, mot forhold som påvirker risikoen, mot førerens ansvar og betydningen av selvinnsikt og selvkritisk vurdering.

Det er flere grunner til å ha et trafikalt grunnkurs

- Det er viktig at en tidlig i opplæringen fokuserer på forhold som påvirker risikoen og betydningen av selvinnsikt og selvkritisk vurdering.
- Det er hensiktsmessig å samle en del lærestoff som er felles for alle lette klasser slik at personer som skal ta førerkort for flere klasser, slipper å gå gjennom samme lærestoff flere ganger.
- Det er viktig å gi elevene grunnleggende forståelse av trafikk før de begynner å øvingskjøre, slik at de både har et riktigere perspektiv på det å kjøre og har et grunnlag som letter innlæringen senere.

Mange av emnene som tas opp i det trafikale grunnkurset, forutsettes å bli videreført i den enkelte førerkortklassen. Dette gjelder bl.a. emner som grensesetting, selvinnsikt, empati, forhold til risiko mv.

Tidsperspektivet

Utvikling og læring av sosial kompetanse er en omfattende prosess som skjer over lang tid. Læreren må bygge på den sosiale kompetansen elevene har, og legge til rette for at elevene forstår at det i trafikken er behov for regler om fartstilpassing, vikeplikt, plassering, tegngivning osv. Enkelte trafikkregler, skilt mv. kan brukes som illustrasjon i forbindelse med et emne som tas opp.

Innhold

Ved fastsettelse av hvilket lærestoff som skal være obligatorisk, er det særlig tatt to hensyn. Det første er om opplæringen av praktiske grunner er vanskelig å gjennomføre på egen hånd. Det andre er om måloppnåelsen er vanskelig å vurdere ved førerprøven. For mer grundig gjennomgang av regelverket hvor faktastoffet vektlegges i større grad, skal trafikk læreren henvise til lærebøker, klassespesifikk teoriundervisning mv. Faktastoff er viktig, og elevene skal motiveres for å oppsøke kunnskapen. Likevel er det en kjensgjerning av fartsøvertredelser, risikofylte forbikjøring, ulykker mv. oftere er forårsaket av manglende forståelse for regelverket enn manglende kunnskap om reglene.

Undervisningen kan også legges til reelle situasjoner i trafikken, f.eks. i form av demonstrasjoner, praktiske observasjoner, praktisk kjøring med elevene som passasjerer e.l.

Skolene står fritt til å utvide kurset. Det må da presiseres overfor elevene at den obligatoriske delen består av 17 timer.

I tilknytning til Del 4 Trafikkopplæring, øvingskjøring og kjøreefaring oppfordres skolene til å invitere personer som skal bistå elevene ved øvingskjøring. Gjennom denne delen skal elevene og foreldre/ ledsagere skaffe seg kunnskap om regler for og betydningen av øvingskjøring, og forstå sammenhengen mellom kjøreefaring og ulykkesrisiko. Skolene kan også samarbeide med andre ressurspersoner (f. eks. fra Statens vegvesen). Temaet øvingskjøring gjennomgås når læreren er blitt kjent med elevene. Det frivillige tilbudet kan da lettere tilpasses elevenes behov.

Det er viktig å skape en forståelse for betydningen av omfattende øving, mengdetrening, tidlig i opplæringen, og vektlegge betydningen av slik øving både utover i læringsprosessen og etter endt formell opplæring. Begrepet mengdetrening blir brukt om å trene mye på noe som det allerede er gitt opplæring i, og er øvd på.

Ved gjennomføring av Del 5 Plikt ved trafikkuhell og førstehjelp og Del 6 Tiltak ved trafikkulykke er det viktig at alle elevene aktiviseres. Det anbefales at instruktøren har med seg en hjelpeinstruktør.

Undervisningen

Problemløst undervisning

Læreren bør legge til rette for problemløst undervisning. Dette innebærer at læreren må forberede konkrete problemstillinger slik at diskusjonene fører fram til bestemte resultater. Oppgavene utformes ut fra hovedmålene i leksjonene og læreren må ha lagt en plan for tema, aktiviteter og oppsummering. Elevene har allerede en del trafikal kompetanse ved å være fotgjengere, passasjerer og syklist. Mange har gode kunnskaper om trafikkregler, skilter, vegoppmerking, årsaker til ulykker, risikoforhold mv. Selv om noen har et mer likegyldig forhold til disse kunnskapene, skal oppgavene bygge på at elevene allerede har mye erfaring fra trafikken. Gode regler ved oppgaveutforming er å gå fra det kjente til det ukjente, fra det konkrete til det abstrakte.

Problemløst arbeidsmåter med gruppearbeid og dialog anbefales, spesielt når det er tale om undervisning der arbeid med holdninger og motivasjon inngår. Når læreren skal velge metode, bør han bl.a. avveie følgende: I hvilken grad kan elevene på egen hånd komme fram til målet for emnet? I

hvilken grad kan jeg gi en tydelig oppgave som elevene kan arbeide med selvstendig? I hvilken grad er denne oppgaven aktiviserende for alle, og vil gruppene trenge omtrent samme tid til å løse oppgaven? Det er viktig at elevene blir presentert for og opplever at de deltar på et helhetlig kurs med et gitt hovedinnhold. Kurset inneholder til dels lærestoff som er vanskelig for elevene, og det er viktig at de gis anledning til ettertanke og modning.

Organisering

I klasserommet bør elevene sitte slik at alle ser hverandre, noe som gjør det enklere å kommunisere med hverandre.

Trinn 2 Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse

Gjennom opplæringen i trinn 2 skal eleven lære å mestre motorsykkelen rent kjøreteknisk, uten å måtte rette oppmerksomheten mot andre trafikanter. God kjøreteknisk ferdighet er nødvendig for å få utbytte av treningen i trinn 3, og vil også innebære at kjøringen er økonomisk og mest mulig miljøvennlig. Kunnskapsstoffet skal bidra til at eleven lærer de kjøretekniske ferdighetene raskere og med mer forståelse, og til at eleven skal kunne ivareta førerens ansvar for kontroll og tilsyn med kjøretøyet.

Opplæringen i trinnet består av det obligatoriske kurset grunnkurs i klasse A1, A2 og A (2.1) og ikke-obligatorisk individuell grunnleggende praktisk opplæring (2.2).

Grunnkurset gjennomføres før den praktiske opplæringen, jf. § 9-3 femte ledd. Det kan gjennomføres med inntil 16 elever, jf. § 9-6, undervisning i kjøregård med inntil 3 elever, jf. § 2-3 og undervisning på veg med en elev av gangen.

Eleven skal gjennomføre en obligatorisk trinnvurdering mot slutten av trinn 2, jf. § 7-5.

Innholdet i undervisningen forutsettes å bli videreført i trinn 3 og 4, samtidig som det er en del av grunnlaget for oppgavene som blir gitt ved førerprøven.

Mål for trinn 2, jf. § 9-3:

Etter å ha gjennomført trinn 2 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å ha godt utbytte av trafikal opplæring i trinn 3.

Eleven skal ha så god kjøreteknisk ferdighet at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre trafikanter.

Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet. Eleven skal vurdere sin egen ferdighet i å bruke, og oppdage mangler ved, motorsykkelen.

Eleven skal

1. gjøre rede for motorsykkelenes oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø
2. gjøre rede for eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell
3. gjøre rede for menneskets kapasitet og trafikkens krav
4. gjøre seg klar for kjøring
5. utføre igangsetting og stans, giring, styring og bremsing i områder med liten trafikk
6. beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk
7. utføre aktuell sikkerhetskontroll av motorsykkelen.

2.1 Grunnkurs klasse A1, A2 og A

Grunnkurset er på 3 undervisningstimer, jf. 9-6.

Kursmål for grunnkurs klasse A1, A2 og A, jf. § 9-7:

Eleven skal gjennom drøfting med medelever og lærer, og gjennom refleksjon og oppsummering, utvikle grunnleggende forståelse for hva kjøring med motorsykkel innebærer.

Eleven skal:

1. gjøre rede for reglene for førerkort og trafikkopplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse A1, A2 og A
2. drøfte eget ønske og behov for å kjøre motorsykkel og samfunnets behov
3. analysere mulige konflikter mellom motorsyklister og andre trafikantgrupper
4. drøfte begrepet førerdyktighet, motorsykkelens kraftressurser og sammenhengen mellom disse og de krav trafikkmiljøet stiller til motorsykkelførere
5. drøfte og ta stilling til sikkerhet ved motorsykkelkjøring, årsakene til de vanligste og alvorligste motorsykkelykkene og effektive tiltak for å motvirke disse
6. gjøre rede for bruk av riktig motorsykkelbekledning og påbudt sikkerhetsutstyr
7. sette ord på egne meninger om utfordringene ved å kjøre motorsykkel.

Undervisningen skal legge til rette for at eleven når de målene som er fastsatt i forskriften. Med tanke på å nå disse kan det arbeides med å nå flere mål samtidig eller i annen rekkefølge enn den som er fastsatt i forskriften for vedkommende trinn eller del av kurs, jf. §§ 7-1 og 7-2.

Aktuelt innhold i undervisningen

I oversikten nedenfor er aktuelt innhold i undervisningen ordnet i tema i samsvar med målene. Oversikten er ikke uttømmende, men illustrerer hva undervisningen bør omfatte. Innenfor forskriftens rammer velger læreren selv, med utgangspunkt i elevens behov og tilgjengelige ressurser, øvingsområde m.m., metoder og rekkefølge i behandlingen av lærestoffet med tanke på å legge best mulig til rette for elevens læring.

2.1.1 Førerkort og trafikkopplæring

Aktuelt innhold:

- Førerkortklassen og vilkår for å få førerkort
- Vilkår for å kunne øvingskjøre på motorsykkel
- Grunnregler for atferd i trafikken
- Oversikt over opplæringen klasse A1, A2 og A, som grunntanker, progresjon, måloppnåelse, risikoforståelse og selvverurdering

2.1.2 Motorsykkel og samfunn

Aktuelt innhold:

- Hvorfor motorsykkel
- Motorsykkel individ- og samfunnsperspektiv
- Mobilitet
- Emosjonelt
- Miljø og kultur

2.1.3 Motorsyklister og andre trafikantgrupper

Aktuelt innhold:

- Ulike trafikantgrupper
- Konfliktpunkter

- Menneskets psykiske og fysiske forutsetninger som trafikant
- Kjøreprosessen, syn og synsfelt, bearbeiding av sanseinntrykk, oppfattelse og bedømming av fart og avstand
- Informasjonsinnhenting, hodets stilling ved kurvekjøring m.v.

2.1.4 Førerdyktighet og motorsykkelens kraftressurser

Aktuelt innhold:

- Førerdyktighet
- Motorsykkelens kraftressurser og kjøreegenskaper
- Trafikkmiljøets krav og motorsyklistens prestasjonsevne
- Krefter som påvirker motorsykkelen under kjøring, akselerasjon og bremsing, rett frem og i sving (bevegelsesenergi, bremselengde og svingkrefter)
- Retningsstabilitet; egenbalanse, tyngdepunkt og etterløp/gaffelhelling på ulike motorsykkeltypene, lasting og kjøring med passasjer
- Ulike førerstøttesystemer
- Gyroeffekt
- Dekkets profil og rulleomkrets i sving
- Sittestilling og forankring
- Svingteknikk, bremseteknikk og bremsefordeling mellom for og bak brems på ulike motorsykkeltypene
- Akselerasjon

2.1.5 Motorsykkelkjøring sikkerhet og tiltak mot ulykke

Aktuelt innhold:

- Motorsykkelulykker – risiko og tiltak
- Kjøring med passasjer og lasting av motorsykkel
- Betydningen av kjøree erfaring
- Egne valg
- Bekledning

2.1.6 Motorsykkelbekledning og påbudt sikkerhetsutstyr

Aktuelt innhold:

- Forskriftskrav
- Hjelm
- Bekledning
- Hansker
- Støvler
- Airbag-vest
- Aktuelt sikkerhetsutstyr

2.1.7 Egne utfordringene ved å kjøre motorsykkel

Aktuelt innhold:

- Eget ståsted
- Hva bør vektlegges i opplæringen
- Sette seg mål
- Endringsvilje

2.2 Grunnleggende praktisk opplæring

Målene for denne delen av opplæringen går fram av målet for trinnet, jf. § 9-3 første til fjerde ledd. Det er ikke fastsatt et minste timetall. Undervisningen må tilpasses elevens erfaringsbakgrunn og muligheter for øvingskjøring.

2.2.1 Motorsykkelens oppbygging, sikkerhet og miljø

Aktuelt innhold:

- Motor og drivverk
- Bremsesystemet og hjelpesystemer
- Styring, svingarm og forgaffel
- Hjul, dekk og veggrep
- Nødstopp og bensinkran
- Avgasser
- Sidevogn
- 3- og 4 - hjuls motorsykler

2.2.2 Eier og brukers ansvar for kjøretøyet

Aktuelt innhold:

- Eier- og føreransvar
- Forskriftsmessig og forsvarlig stand
- Motorsykkelens vognkort, egenvekt, nyttelast og effekt
- Kjøring og sikring av passasjer
- Sikring av last

2.2.3 Menneskets kapasitet og trafikkenes krav

Aktuelt innhold:

- Forholdet mellom trafikkenes krav og menneskets kapasitet
- Faktorer som virker inn på motorsykkelføreren
- Kjøreprosessen, informasjonsinnhenting og automatisering
- Begrenset passiv sikkerhet
- Hensikt med og krav til sikkerhetsutstyr
- Påbudt sikkerhetsutstyr
- Ulike typer sikkerhets- og kjøreantrekk

2.2.4 Gjøre seg klar for kjøring

Aktuelt innhold:

- Motorsykkelens instrumenter og betjeningsinnretninger
- Start og stopp av motor
- Bruk av motorsykkelens parkeringsstøtter
- Forflytte motorsykkelen uten hjelp av motor, fremover og bakover, rett frem og i sving ved å gå ved siden av den
- Valg av motorsykkel som passer den enkeltes behov og ferdighetsnivå
- Innta en hensiktsmessig sittestilling med løse armer og lett bøy i albue
- Benytte ulike innstillinger for å tilpasse motorsykkelen til fører og eventuell passasjer
- Motorsykkelens forankringspunkter

2.2.5 Igangsetting og stans, giring, styring og bremsing

Aktuelt innhold:

- Gode arbeidsrutiner for kjøring av motorsykkelen
- Igangsetting fra vegkant, rett frem flat veg, med- og motbakke
- Jevn fartsøkning etter igangsetting
- Bruk av brems eller kombinasjon av brems/kopling/-giring (kort stans ny start) i motbakke for å kunne stå stille og/eller unngå å rulle bakover
- Igangsetting like før eller i sving, til høyre og venstre; jevn sving og presis plassering både gjennom og etter svingen ved hjelp av blikk, styrekommando, forankring og gasskontroll
- Bruk av brems
- Myk stans
- Forankring/sittestilling
- Gass, kopling og brems i riktig rekkefølge
- Presis koordinering av gass (turtall), koplingshendel og gir velger
- God balanse når motorsykkelen kjøres i gangfart
- Klargjøring for videre kjøring, rett fram, til høyre og venstre

2.2.6 Grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk

Aktuelt innhold:

- Forankring, blikkbruk, svingpunkt, styrekommando, gasskontroll og presisjon ved kjøring på veg
- Høyre- og venstresvinger i vanlige vegkryss med liten eller ingen trafikk
- Kurvekjøring på landeveg i liten trafikk
- Plassering, valg av gir og handlingsberedskap før sving
- Presis koordinering av gass (turtall), koplingshendel og gir velger
- Sikre stødige bevegelser i motorsykkelen
- Hensiktsmessig gir etter fart, kurvatur og terreng
- Vurdering av stansepunkt for å gjøre igangsettingen enklere ved påfølgende sving til høyre eller venstre

2.2.7 Sikkerhetskontroll

Aktuelt innhold:

- Hjul og dekk
- Forbrems og bakbrems
- Eksosanlegg
- Kraftoverføring
- Fjæring og støtdempere
- Styring, forgaffel
- Ramme og svingarm
- Lys og elektrisk anlegg,
- Varselinnretninger (lamper, lyder som varsler fare m.m.)
- Bekledning
- Lasteevne

2.3 Trinnvurdering, jf. § 7-5

Trinnvurderingen gjennomføres mot slutten av trinn 2.

Kommentarer til trinn 2

Den praktiske opplæringen bør begynne i et område med liten eller ingen trafikk. I starten vil eleven ha behov for å bruke mye oppmerksomhet på de kjøretekniske ferdighetene, og annen trafikk vil kunne

forsinke læringen av disse. Det har også stor betydning for at privat øvingskjøring skal være så sikker som mulig, at eleven har gode nok kjøretekniske ferdigheter før øving i trafikk blir påbegynt.

Læreplanen legger opp til at eleven under hele opplæringen skal vurdere sin egen kompetanse etter hvert som denne utvikles.

Den obligatoriske trinnvurderingen gjennomføres mot slutten av trinnet. Hensikten med trinnvurderingen er å gi eleven anledning til selv å ta stilling til om målene for trinnet er nådd tilstrekkelig godt til at det er grunnlag for å ha utbytte av opplæringen i neste trinn. Læreren skal dessuten gi sin tilråding i spørsmålet om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å ha godt utbytte av videre opplæring. Det er viktig at eleven før gjennomføringen er forberedt og godt kjent med hensikten med trinnvurderingen og hvordan denne bli gjennomført. Eventuelle oppgaver og klargjøringer i forhold til gjennomføringen kan med fordel gis allerede ved innledningen til trinnet.

Læreren skal legge til rette for at målene nås og velge undervisningsform tilpasset den enkelte elev og opplæringsinnholdet. Enkelte elever forstår lett hvordan en øvelse skal utføres gjennom forklaring, i andre tilfeller kan det være vel så effektivt at læren demonstrerer. Demonstrasjon av øvelsene i «kjøregård» gir elevene et klarere bilde av hvilket nivå prestasjonene skal ligge på.

Det er viktig at både grunntankene i føreropplæringen, miljøkonsekvensene av motorsykkelskjøring og prinsippet om delt ansvar som en av bæresøylene i 0-visjonsarbeidet, blir gjort tydelig for elevene.

Med kravet om at eleven skal beherske grunnleggende kjøretøybehandling menes at nivået skal være godt nok til at oppmerksomheten rettes mot trafikkbildet. Dette er en forutsetning for å ha godt utbytte av undervisningen i trinn 3. Dette betyr ikke at ferdighetene skal være så gode at det ikke er behov for videre utvikling av disse. Med videre øving vil nivået gradvis forbedres og automatiseres, noe det også blir stilt krav om i trinn 3 gjennom blant annet mål om «å kjøre presist, sikkert, selvstendig, effektivt, behagelig og miljøriktig og økonomisk i variert trafikkmiljø i god samhandling med andre trafikanter».

Med aktuell sikkerhetskontroll menes at eleven skal kunne utføre sikkerhetskontroller som det er aktuelt for motorsykkelføreren å gjøre ut fra det ansvaret føreren er pålagt i regelverket. Målet vil være grunnlag for oppgaver ved førerprøven. Oppgavene vil så godt som alltid inneholde et praktisk element og et oppfølgingsspørsmål. Kandidaten må kunne kontrollere om et forhold er i orden eller ikke, og kunne si noe om årsaken til, eller konsekvensen av, en feil. Et eksempel kan være å avgjøre om motorsykkelen har riktig dekk i forhold til vognkortet, å kontrollere dekkene for skader, om mønsterdybden er tilstrekkelig, om lufttrykket er riktig, kommentere slitasjen og årsaker til denne. Målet gir ikke grunnlag for å kreve omfattende kunnskap om dekktyper og dekkmerking som det ikke er rimelig at føreren vanligvis har. Det er viktig å bruke instruksjonsboka for motorsykkelen, bl.a. for å være sikker på hvordan en kontrollerer funksjonen på moderne sikkerhetsutstyr som for eksempel ABS-bremser m.m. og hvordan en skal handle i forhold til varsel om feil ved slikt sikkerhetsutstyr. Driftssikkerhet bør først og fremst omfatte kontroll av motorolje og drivstoff. Mangel på olje og drivstoff vil kunne føre til ufrivillig stans på steder der det er farlig, f.eks. i tunneler.

Det er ikke fastsatt timetall for opplæringen i trinn 2 utover grunnkurset om motorsykkelskjøring. En kombinasjon av opplæring ved trafikkskole og privat øving vil både være økonomisk og gi et godt læringsutbytte.

Private ledsagere bør bli veiledet av trafikklæreren i hvordan målene skal forstås. Ledsageren bør også inviteres til å være tilstede i kjøretimer for å forstå hvordan opplæringen blir gjennomført. På den måten vil ledsageren bedre forstå betydningen av å etablere riktige arbeidsvaner og hvorfor moment som for eksempel økonomisk og miljøvennlig kjøring er lagt inn allerede i starten av den praktiske opplæringen. Slik vil ledsageren kunne bidra til at øvingskjøringen blir et effektivt og godt supplement til opplæring ved trafikkskole. Et godt samarbeid mellom elev, trafikklærer og ledsager vil stimulere til mengdetrening med god kvalitet.

Trinn 3 Trafikal del

Gjennom opplæringen i trinn 3 skal eleven lære å beherske kjøring i variert trafikk. Eleven må også tilegne seg kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen. Ved avslutningen av trinnet skal elevens ferdighet være slik at kjøringen er tilnærmet selvstendig.

Opplæringen i trinnet består av ikke-obligatorisk individuell trafikal opplæring (3.1) og det obligatoriske kurset sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A2 og A (3.2). Sikkerhetskurset gjennomføres mot slutten av trinnet.

Eleven skal gjennomføre obligatorisk trinnvurdering mot slutten av trinn 3, jf. § 7-5.

Innholdet i trinn 3 forutsettes å bli videreført i trinn 4, samtidig som det er en del av grunnlaget for oppgavene som blir gitt ved førerprøven.

Mål for trinn 3, jf. 9-4:

Etter å ha gjennomført trinn 3 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å ha godt utbytte av den avsluttende opplæringen i trinn 4.

Eleven skal kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.

Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet. Eleven skal vurdere sin egen ferdighet til å kjøre i god samhandling med andre.

Eleven skal ha tilstrekkelig øving i kjøring med læreren som passasjer, hvis det kan skje lovlig, eller med last som utnytter minimum 80 prosent av tillatt nyttelast.

Eleven skal

1. gjøre rede for trafikksystemet og trafikantgrupper
2. gjøre rede for veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering
3. gjøre rede for tydelig, sikker og effektiv atferd i trafikken, herunder kjøring i tunnel og de regler som gjelder for motorsykkkelkjøring
4. anvende systematisk og automatisert informasjonsinnhenting
5. anvende presis kjøreteknikk for styring og bremsing av motorsykkelen
6. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i bolig, tettsted og bymiljø
7. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i landevegsmiljø og forutse, oppfatte og motvirke risiko for møte- og utforkjøringsulykker, å bli forbikjørt og kjøre forbi
8. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørket
9. mestre å kjøre effektivt og behagelig, miljøvennlig og økonomisk i variert trafikkmiljø i god samhandling med andre trafikanter.

3.1 Individuell trafikal opplæring

Undervisningen skal legge til rette for at eleven når de målene som er fastsatt i forskriften. Med tanke på å nå disse kan det arbeides med å nå flere mål samtidig, eller i annen rekkefølge, enn den som er fastsatt i forskriften for vedkommende trinn eller del av kurs, jf. §§ 7-1 og 7-2.

Det er ikke fastsatt minste timetall for denne delen av opplæringen. Omfanget av undervisningen må tilpasses elevens forutsetninger og muligheter for øvingskjøring.

Aktuelt innhold i undervisningen

I oversikten nedenfor er aktuelt innhold i undervisningen ordnet i tema i samsvar med målene. Oversikten er ikke uttømmende, men illustrerer hva undervisningen bør omfatte. Innenfor forskriftens rammer velger

læreren selv, med utgangspunkt i elevens behov og tilgjengelige ressurser, øvingsområde m.m., metoder og rekkefølge i behandlingen av lærestoffet med tanke på å legge best mulig til rette for elevens læring.

3.1.1 Trafikksystemet og trafikantgrupper

Aktuelt innhold:

- Trafikksystemet
- Trafikantgrupper og interessemotsetninger
- Miljøkonsekvenser
- Miljøvennlige transportløsninger

3.1.2 Veg, vegoppmerking, skilt og annen regulering

Aktuelt innhold:

- Definisjoner
- Anlegg i vegen
- Vegoppmerking (også i våre naboland)
- Skilt
- Lysregulering
- Anvisninger

3.1.3 Atferd i trafikken

Aktuelt innhold:

- Vegtrafikklovgivningen, grunnregler
- Kommunikasjon og samhandling
- Signal og tegn
- Fartsavpassing, veggrep og aktuelle fysiske lover
- Plassering på vegen, handlingsrom
- Vikeplikt
- Stans og parkering, vending
- Planovergang
- Motorveg
- Kjøring i tunnel
- Kjøring i kø og ved flaskehalser
- Forbikjøring

3.1.4 Informasjonsinnhenting

Aktuelt innhold:

- Grunnleggende se-teknikk
- Oppdage og oppfatte vegkryss, myke trafikanter, hindringer, skilt og oppmerking i god tid
- Kjøring inn mot og gjennom kryss med ulik utforming, sikt og regulering
- Kjøring mellom kryss
- Tilpassing av fart og valg av plassering i forhold til sikt- og trafikkforhold
- Hvordan kulde og fuktighet påvirker informasjonsomsetningen

3.1.5 Presis kjøreteknikk

Aktuelt innhold:

- Sittestilling og forankring
- Effektiv bremseteknikk, presisjon, dosering
- Forankring, blikkbruk og styrekommando
- Motorsykkelens kjøreegenskaper med passasjer/last

3.1.6 Kjøring i bolig- tettsteds- og bymiljø

Aktuelt innhold:

- Helhetlig overblikk
- Presis kjøremåte
- Ulike typer kryss
- Regler, skilt og vegoppmerking
- Envegsregulering
- Flere kjørefelt
- Forutse og oppfatte andres atferd og særlig risikoforhold
- Handlingsberedskap
- Samhandling
- Passasjer, vekt

3.1.7 Kjøring i landevegsmiljø

Aktuelt innhold:

- Kjøring i områder med fartsgrense 70 km/t eller mer
- Sittestilling, forankringspunkter, rattgrep og ratt-kontroll
- Blikkbruk og informasjonsinnhenting
- Kurs- og fartsstabilitet
- Presis kjøreteknikk i kurver
- Normal og rask akselerasjon og retardasjon til og fra ca. 80 km/t
- Kryss, kjøring inn på og ut av større veg
- Særlige risikoforhold
- Møting
- Å bli forbikjørt
- Forbikjøring
- Passasjer, vekt

3.1.8 Kjøring i kø, i tunnel og i mørket

Aktuelt innhold:

- Se-teknikk og sikt
- Riktig bruk av påbudt og tillatt lysutstyr
- Forutse og oppfatte andres atferd og særlig risikoforhold
- Plassering og fartstilpassing

3.1.9 Sikker samhandling, miljøvennlig og økonomisk

Aktuelt innhold:

- Selvstendig kjøring
- Valg ut fra trafikkreglens bestemmelser
- Tidlig og fullstendig overblikk
- Tydelig og forutsigbar kjøremåte
- Tempo, flyt, avvikling
- Handlingsberedskap
- Økonomisk og miljøvennlig kjøring
- Forutsetninger, behov og perspektiv barn og eldre har
- Forutsetninger, behov og perspektiv mopedister har
- Forutsetninger, behov og perspektiv førere av store og tunge kjøretøy har

3.2 Sikkerhetskurs i trafikk

Det er ikke krav om sikkerhetskurs i trafikk i klasse A.

3.3 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A2 og A

Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk er obligatorisk for klasse A2 og A. Gjennom kurset skal motorsykkelførerens kjøretekniske kompetanse videreutvikles. Gode arbeidsvaner og teknikker for bremsing og styring av motorsykkelen skal være etablert før kurset gjennomføres.

Kurset er på 4 undervisningstimer. Av dette gjennomføres 3 timer som en sammenhengende praktisk øving på bane eller lukket område, resterende tid fordeles til planlegging, refleksjonspauser og oppsummering jf. § 9-10.

Eleven kan benytte egen motorsykel i dette kurset. Elever under 22 år som ønsker å benytte egen motorsykel, må bruke en motorsykel i klasse A2. Hvis motorsykkelen ikke er godkjent som lærevogn, jf. §4-3, må den oppfylle kravet til en motorsykel i klasse A2 slik dette er definert i førerkortforskriften.

Hver lærer kan undervise inntil 3 elever samtidig på dette kurset, jf. § 9-10.

Kursmål for sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk - klasse A2 og A, jf. § 9-11

Eleven skal gjennom praktiske øvelser, drøftinger og refleksjoner videreutvikle sin kjøretekniske kompetanse i motorsykkeltjøring. Gode arbeidsvaner og teknikker for bremsing og styring av motorsykkelen skal være etablert før kurset gjennomføres.

Eleven skal

1. kjenne til kursets mål og organisering, og bli bevisst sine egne forventninger til kurset
2. utvikle forståelse for at en presis kjøreteknikk er basis for all kontroll med motorsykkelen under kjøring
3. kjenne til de fysiske og psykiske begrensninger hos mennesket som har betydning for motorsykkelførere og kunne forklare hvordan føreren kan ta hensyn til dette i praktiske situasjoner
4. bli bevisst på at motorsykkeltjøring er krevende og at gjentatt øving er nødvendig for å motvirke instinktive feilhandlinger
5. videreutvikle sin kjørekompetanse ved å
 - a. øve på å bremse effektivt fra 80 km/t ved angitt bremsepunkt på rettstrekning med stabil kurs ved hjelp av god forankring, sittestilling og blikkbruk
 - b. øve på å bremse fra omlag 50 km/t ved angitt bremsepunkt til gangfart og mestre slik bremsing i både høyre- og venstresving
 - c. øve på styring og endring av kurs i svinger ved hjelp av en markert halvsirkel med kurveradius minst 10 meter, en hel sirkel med radius på minst 10 meter eller i en tilsvarende naturlig kurve, og mestre å styre motorsykkelen presist med god forankring, riktig blikkbruk og styrekommando med nødvendig gasskontroll
 - d. øve på styring og endring av kurs ved hastighet om lag 40 km/t og mestre dette med høy grad av presisjon.

Undervisningen skal legge til rette for at eleven når de målene som er fastsatt i forskriften.

Med tanke på å nå disse kan det arbeides med å nå flere mål samtidig, eller i annen rekkefølge, enn den som er fastsatt i forskriften for vedkommende trinn eller del av kurs, jf. §§ 7-1 og 7-2.

Aktuelt innhold i undervisningen

I oversikten nedenfor er aktuelt innhold i undervisningen ordnet i tema i samsvar med målene. Oversikten er ikke uttømmende, men illustrerer hva undervisningen bør omfatte. Innenfor forskriftens rammer velger læreren selv, med utgangspunkt i elevens behov og tilgjengelige ressurser, øvingsområde m.m., metoder og rekkefølge i behandlingen av lærestoffet med tanke på å legge best mulig til rette for elevens læring.

Kurset har 4 obligatoriske øvelser med et fastlagt innhold, jf. § 9-11 andre ledd nummer 5. Det stilles ikke krav om at gjennomføringen av øvelsene skal skje i samme rekkefølge som oppsatt i læreplanen. Læreren kan ut fra elevens forutsetninger, øvingsområdets utforming og beliggenhet, eller andre forhold, vurdere en annen rekkefølge. Skisser over øvelsene er vedlagt læreplanen.

3.3.1 Mål, organisering og egne forventninger

Aktuelt innhold:

- Mål, øvingstema, læringsmomenter, regler og organisering av praktisk øving
- Kort repetisjon av grunnleggende fysikk og kjøreteknikk
- Øke presisjonsnivået

3.3.2 Presis kjøreteknikk

Aktuelt innhold:

- Begrepet presis kjøreteknikk
- Begrense ulykkesutsatthet ved hjelp av presis kjøreteknikk
- Hvordan motorsykkelens konstruksjon har betydning for kjøreteknikken
- Forankringspunkter og sittestilling
- Instinktive feilhandlinger

3.3.3 Førerens fysiske og psykiske begrensninger

Aktuelt innhold:

- Menneskets begrensninger
- Tilpassing til menneskets muligheter

3.3.4 Instinktive feilhandlinger

Aktuelt innhold:

- Kjøreefaring og ulykker
- Automatisering
- Mental trening
- Progresjon
- Vedlikehold av ferdigheter

3.3.5 Videreutvikling av kjørekompetanse

Aktuelt innhold:

- Bremsing på rett strekning
- Høyhastighetsbremsing (80 km/t - 0) på rett strekning med angitt bremsestartpunkt
- Momenter fra tidligere bremseøvinger videreføres
- Bremsingen skal her være tilnærmet optimal ut fra tilgjengelig veggrep
- Bremsing i høyre- og venstrekurve
- Bremsing fra ca. 50 km/t til gangfart (ikke full stans) i høyre- og venstresving med angitt bremsestartpunkt
- Bruk av bremses og fordeling av trykk ved bremsing i sving
- Styring av motorsykkelen under nedbremsingen
- Presisjon ved styring og endring av kurs
- Forankring, blikkbruk og styrekommando
- Presisjon og nøyaktighet må vektlegges
- Kurveteknikk
- Forankring til motorsykkelen, blikkbruk, svingpunkt, styrekommando og gasskontroll
- Rundbane
- Foregående øvelser organiseres som en rundbane og kjøres sammenhengende, dersom forholdene gjør dette mulig

3.4 Trinnvurdering, jf. §7-5

Trinnvurderingen gjennomføres mot slutten av trinn 3.

Kommentarer til trinn 3

Med anvende presis kjøreteknikk mener vi at kjøreteknikken som det er jobbet med i trinn 2 skal brukes ved all kjøring. Det er naturlig at kjøreteknikken også nevnes i sammenheng med øving i trinn 3, uten at den er hovedfokuset.

Eleven bør utfordres med tanke på bygging av kunnskaper om trafikkregler og bruken av dem i dette trinnet. De valgene eleven gjør og måten eleven samhandler på i trafikale situasjoner må forankres i gjeldende lov og regelverk. Dette er vesentlig hvis eleven skal ha noe å argumentere med ved valgt strategi for kjøringen.

Kommentarer til kurs i presis kjøreteknikk

Kurset bygger videre på den presise kjøreteknikken som er innlært i trinn 2 og anvendt i trinn 3. Det skal bevisstgjøre eleven på hvordan han eller hun håndterer motorsykkelen for å beholde kontroll i situasjoner hvor teknikken er spesielt viktig. Kurset foregår på lukket område for å gi nødvendig sikkerhet ved eventuelle feilhandlinger.

Trinn 4 Avsluttende opplæring

Opplæringen i trinn 4 skal bringe eleven fram til hovedmålet.

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg jf. §§ 9-16 og 9-17.

Den obligatoriske delen alene er vanligvis ikke nok til å nå fram til hovedmålet for opplæringen. I tillegg må det suppleres med tilstrekkelig øving gjennom opplæring ved trafikkskole og/eller annen øving.

Mål for trinn 4, jf. § 9-5:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha tilegnet seg den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre motorsykkel i samsvar med hovedmålet. Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar, forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

4.1 Sikkerhetskurs på veg

I klasse A er sikkerhetskurs på veg på 8 undervisningstimer, hvorav minimum 5 timer skal være praksis bestående av kjøring og refleksjonspauser, jf. § 9-16.

Timene fordeles med:

- Minimum 1 time innledning og klargjøring
- Minimum 5 timers kjøring der lærer og elev kan benytte noe av denne tiden til refleksjonspauser
- Minimum 1 time oppsummering i etterkant av kjøringen
- Øvrig tid fordeles ut fra elevens behov

Lærer kan maksimalt undervise 1 elev om gangen, men kan medbringe en ekstra elev som passasjer på sin egen motorsykkel.

Kursmål for sikkerhetskurs på veg klasse A, jf. § 9-17:

Eleven skal gjennom opplevelse og erfaring videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås.

Eleven skal videreutvikle evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å velge kjøremåter med lav risiko.

Eleven skal

1. drøfte og ta stilling til begrepene risiko, sikkerhet, strategisk og taktisk i forbindelse med motorsykkelkjøring og hvilke påvirkningsmuligheter eleven har
2. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne sin kjørestrategi
3. oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt
4. oppleve og beskrive sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede
5. vurdere egne sterke og svake sider som motorsyklister og velge ut områder med utviklingsmuligheter.

Undervisningen skal legge til rette for at eleven når de målene som er fastsatt i forskriften.

Med tanke på å nå disse kan det arbeides med å nå flere mål samtidig, eller i annen rekkefølge, enn den som er fastsatt i forskriften for vedkommende trinn eller del av kurs, jf. §§ 7-1 og 7-2.

Aktuelt innhold i undervisningen

I oversikten nedenfor er aktuelt innhold i undervisningen ordnet i tema i samsvar med målene. Oversikten er ikke uttømmende, men illustrerer hva undervisningen bør omfatte. Innenfor forskriftens rammer velger læreren selv, med utgangspunkt i elevens behov og tilgjengelige ressurser, øvingsområde m.m., metoder og rekkefølge i behandlingen av lærestoffet med tanke på å legge best mulig til rette for elevens læring.

4.1.1 Motorsykelkjøring, risiko og strategi

Aktuelt innhold:

- Forståelse av begrepene
- Påvirkningsmuligheter
- Erfaringer så langt i opplæringen
- Sikre valg

4.1.2 Selvstendig, sikkert og effektivt

Aktuelt innhold:

- Særlige risikoforhold ved inn/utkjøring i kryss med dårlige siktforhold, spesiell utforming eller andre forhold som krever spesielle løsninger og/eller forholdsregler
- Skilting og oppmerking
- Kjøring på veg hvor standarden varierer med hensyn til bredde, vegdekke, kurvatur, hellingsforhold, dosering og siktforhold
- Kjøremåte i forhold til vegens videre forløp, skilting, oppmerking, terrenget og sikten
- Beskrive forhold i kjøremiljøet som sikt, bebyggelse, skilt, oppmerking eller andre momenter av betydning for kjøringen
- Beskrive og begrunne kjørestrategi i forkant og etterkant av situasjonen

4.1.3 Oppfatte og vurdere trafikksituasjoner

Aktuelt innhold:

- Andre trafikanters atferd
- Finne trygge løsninger
- Strategisk tenkning

4.1.4 Sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede

Aktuelt innhold:

- Eksempler hvor kjøremåte gir trygghet
- Bruker kjøreferdigheter til sikker kjøring
- Sikkerhet og kjøreplede, egne opplevelser
- Sammenhengen mellom fysikk og kjøreteknikk

4.1.5 Kjøredyktighet og utviklingsmuligheter

Aktuelt innhold:

- Situasjoner, erfaringer og opplevelser
- Vurdering av egne sterke og svake sider som trafikant, egne handlings- og vurderingstendenser og mulige konsekvenser av disse i trafikal sammenheng
- Konklusjoner og veien videre

4.2 Tilstrekkelig øving

Eleven skal i tillegg til sikkerhetskurs på veg ha tilstrekkelig øving til å kunne kjøre i samsvar med hovedmålet.

Aktuelt innhold:

- Situasjoner, erfaringer og opplevelser
- Konklusjoner og veien videre

4 Utvidelse av førerretten

Utvidelse av førerrett fra klasse A2 til A gjøres med obligatorisk opplæring på minst 7 timer, jf. § 9-23.

Utvidelse fra A1 til A gjøres med obligatorisk opplæring og førerprøve, jf. § 9-19.

Obligatorisk kurs for utvidelse fra klasse A2 til A

Utvidelseskurset er på minst 7 timer hvorav minst 4 timer er praktisk øving. Minst 2 timer benyttes til bevisstgjøring og planlegging, refleksjon og oppsummering. Undervisningen skal så langt det er mulig organiseres slik at kurset fremstår som en helhet for elevene.

De praktiske øvingene gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen, jf. § 9-24. Dette betinger at læreren benytter ledsagermotosykkel og kommunikasjonsutstyr.

Læreren kan maksimalt undervise 3 elever om gangen, jf. § 9-24.

Kursmål for obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A, jf. § 9-25:

Etter å ha gjennomført opplæringen skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre tung motorsykkel i samsvar med hovedmålet. Eleven skal ha videreutviklet vilje til å ta ansvar, forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal med bakgrunn i egen erfaring som fører av mellomtung motorsykkel sette seg mål for opplæringen. Eleven skal gjennom samtale og aktiviteter bli bevisst på hvilken kompetanse som kreves for en fører av tung motorsykkel.

Eleven skal

1. kjenne til motorsyklisters ulykkesutsatthet
2. drøfte erfaringer med vekt på egen kjørestrategi
3. planlegge en sammenhengende kjøretur med vekt på egne utviklingsmuligheter
4. vise tilstrekkelige tekniske kjøreferdigheter til å ha utbytte av kurset
5. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne egen kjørestrategi
6. oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt
7. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist og vise evne og vilje til ettertanke og selvkritisk vurdering.

1 Motorsyklisters ulykkesutsatthet

Aktuelt innhold:

- Ulykkesanalyser
- Statistisk ulykkesutsatthet
- Lokale problemstillinger rundt motorsykkelkjøring
- Forholdet til miljøet, ulike forurensninger, forstyrrelser

2 Dele erfaringer med vekt på egen kjørestrategi

Aktuelt innhold:

- Egne erfaringer og opplevelser
- Valg og vurderinger i forhold til gitte problemstillinger, herunder valg av motorsykkel
- Selvinnsett og risiko; normer, verdier, ansvar, gruppepress

- Synliggjøre egne holdninger, verdier, normer og vurderinger i klassen slik at de kan bli gjenstand for diskusjon og refleksjon
- Vurdering av egne sterke og svake sider som trafikant, egne handlings- og vurderingstendenser og mulige konsekvenser av disse i trafikal sammenheng

3 Planlegging av kjøretur

Aktuelt innhold:

- Velge kjørerute
- Forventninger om trafikale-, miljø- og værmessige utfordringer
- Egne utfordringer
- Kjørelengde, kjøretid, sted og hyppighet av pauser
- Kontroll av motorsykkelen
- Plassering og sikring av last
- Miljøhensyn

4 Kjøretekniske ferdigheter

Aktuelt innhold:

- Kjøring i sakte fart
- Styling og bremsing
- Balanse
- Forankring

5 Kjøring på veg

Aktuelt innhold:

- Kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø
- Oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt
- Anvende en presis kjøreteknikk

6 Oppfattelse og vurdering av trafikksituasjoner

Aktuelt innhold:

- Beskrive og begrunne sin kjøremåte
- Andres kjøremåte og behov i trafikken
- Handlings- og vurderingstendenser

7 Refleksjon og vurdering av egen kompetanse som motorsyklist

Aktuelt innhold:

- Dele erfaringer fra kjøringen
- Egne sterke og svake sider som motorsyklist
- Egne utviklingsmuligheter
- Valg av områder for videreutvikling



www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Handboker

ISBN: 978-82-7207-708-1

Trygt fram sammen