



Statens vegvesen

Håndbok | 251

*Veiledning*

Læreplan  
**Fører kortklasse A1, A2 og A**



Håndbok 251 Læreplan Fører kortklasse A1, A2 og A

A

19. januar 2013

# **Læreplan**

# **Fører kortklasse A1, A2 og A**

Fastsatt av Vegdirektoratet 19. januar 2013

*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*

## **Håndbøker i Statens vegvesen**

Dette er en håndbok i Vegvesenets håndbokserie, en samling fortløpende nummererte publikasjoner.

Håndbøkene kan kjøpes av interesserte utenfor Statens vegvesen til de priser som er oppgitt i håndbokoversikten - håndbok 022.

Det er Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene. Ansvar for grafisk tilrettelegging og produksjon har Grafisk senter i Statens vegvesen.

Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:

Nivå 1 - Rød farge på omslaget - omfatter forskrifter, normaler og retningslinjer godkjent av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2 - Blå farge på omslaget - omfatter veiledninger, lærebøker og vegdata godkjent av den avdeling som har fått fullmakt til dette i Vegdirektoratet.

## **Læreplan**

### **Fører kortklasse A1 og A**

Nr. 251 i Vegvesenets håndbokserie

ISBN 978-82-7207-659-6

## Innholdsfortegnelse

Innledning.....	7
Kapittel I - Generell del.....	8
Utvikling av trafikal kompetanse .....	8
Temaer i føreropplæringen.....	10
Undervisningen .....	11
Kapittel 2 Opplæringen i klassene A1, A2 og A.....	14
Hovedmål jfr. § 9-1 .....	14
Trinnvis opplæring .....	14
Definisjoner og begrepsavklaringer .....	16
Krav til bekledning under opplæring § 4 - 9 .....	17
Kommunikasjonsutstyr under opplæring § 2 - 2 .....	17
Kunnskapsstoff i klassene A1, A2 og A .....	18
Kapittel 3 Trinnmål, kursmål, tema og hovedmomenter .....	19
Trinn 1 Trafikalt grunnkurs.....	19
1.1 Trafikkopplæringen .....	21
1.2 Grunnleggende forståelse for trafikk.....	21
1.3 Mennesket i trafikken.....	21
1.4 Øvingskjøring og kjøreerfaring .....	22
1.5 Førstehjelp .....	22
1.6 Tiltak ved trafikkulykke .....	23
1.7 Mørkekjøring.....	23
Trinn 2 Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse - klassene A1, A2 og A.....	27
Tema 2.1 Grunnleggende kunnskap om motorsykkelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring.....	28
Tema 2.2 Motorsykkelen.....	29
Tema 2.3 Bekledning og sikkerhetsutstyr .....	29
Tema 2.4 Forberedelse til kjøring .....	29
Tema 2.5 Sikkerhetskontroll .....	30
Tema 2.6 Igangsetting .....	30
Tema 2.7 Plassering .....	30
Tema 2.8 Stans .....	31
Tema 2.9 Balanse .....	31
Tema 2.10 Giring .....	31
Tema 2.11 Styring.....	31
Tema 2.12 Bremsing .....	32
Tema 2.12 Sammenfatning og anvendelse av kjøretekniske ferdigheter.....	32
2.13 Obligatorisk veiledningstime - vurdering av førerkompetanse.....	32
Trinn 3 Trafikal kompetanse og kjøreteknikk.....	33
Tema 3.1 Fysikk og kjøreteknikk.....	34
Tema 3.2 Trafikkpsykologi – informasjonsbearbeiding, holdning og atferd.....	34
Tema 3.3 Kjørestrategi og atferd.....	35
Tema 3.4 Kjøring i bolig-, by- og tettstedsmiljø.....	35
Tema 3.5 Kjøring i landevegsmiljø.....	36
Tema 3.6 Selvstendig kjøring, anvendelse og sammenfatning av trafikale momenter....	36
3.7 Obligatorisk veiledningstime - vurdering av førerkompetanse.....	37
3.8 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A og A2 .....	37
Trinn 4 Sikkerhetskurs på veg klasse A1 .....	43
Tema 4.1 Klargjøring .....	43
Tema 4.2 Kjøring i variert trafikk- og vegmiljø.....	43

Tema 4.3 Refleksjon og oppsummering .....	44
Trinn 4 Sikkerhetskurs på veg klasse A2 .....	45
Tema 4.1 Klargjøring .....	45
Tema 4.2 og 4.3 Kjøring i variert trafikk- og vegmiljø.....	45
Tema 4.4 Refleksjon og oppsummering .....	46
Trinn 4 Sikkerhetskurs på veg klasse A .....	47
Tema 4.1 Motorsykkelkjøring, risiko og strategi .....	47
Tema 4.2 Kjøring i variert landevegsmiljø .....	48
Tema 4.3 Refleksjon, selvinnsikt, erfaringsutveksling og oppsummering .....	48
Kapittel 4 Kurs ved utvidelse fra A2 til A .....	50
Obligatorisk kurs for utvidelse fra klasse A2 til A.....	50
Tema 1 Motorsykelisters ulykkesutsatthet .....	50
Tema 2 Dele erfaringer med vekt på egen kjørestrategi .....	50
Tema 3 Planlegging av kjøretur .....	51
Tema 4 Kjøretekniske ferdigheter .....	51
Tema 5 Kjøring på veg .....	51
Tema 6 Oppfattelse og vurdering av trafikksituasjoner .....	52
Tema 7 Refleksjon og vurdering av egen kompetanse som motorsyklist.....	52
<b>Vedlegg .....</b>	<b>53</b>
<b>Forslag til kjøregårdsøvelser i trinn 2 .....</b>	<b>53</b>

# Innledning

## Bakgrunn

I Nasjonal Transportplan 2002-2011 (NTP) pekes det på behovet for en helhetlig behandling av hele føreropplæringen og for en styrking av opplæringen i alle klasser. Undersøkelser viser at unge uerfarne førere er særlig utsatt for ulykker. Ulykkesrisikoen faller raskt de første månedene etter at de har fått førerkort. Ideelt sett er det ønskelig at førerne får den nødvendige erfaringen gjennom trafikkopplæringen. Satsingen på en bedre trafikkopplæring er et viktig bidrag i arbeidet for å fremme nullvisjonen.

## Lovgrunnlaget for føreropplæringen

Vegtrafikkloven av 18. juni 1965 gir grunnlag for bestemmelsene som gis om trafikkopplæringen. Her gis 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. Forskriften om trafikkopplæring og førerprøve m.m. fastsetter blant annet at det i undervisningen skal legges til rette for at eleven kan nå målene for opplæringen. Vegdirektoratet fastsetter læreplaner for trafikkopplæringen. Mens forskriften omhandler alle førerkortklassene, er læreplanene fastsatt for hver førerkortklasse. Læreplanene bygger på kravene som forskriften fastsetter om mål og undervisning. En læreplan er ikke forskrift etter forvaltningsloven.

## Læreplanen

Begrunnelsene for valgene som er foretatt med hensyn til innhold og progresjon i trafikkopplæringen, er samlet i kapittel I Generell del. 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 helt nødvendig å kjenne forutsetningene for trinnmålene, temaene og kursmålene i læreplanen. I påfølgende kapitler gjengis hovedmålene for opplæringen i førerkortklassen slik de er fastsatt i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. I tilknytning til målene finnes henvisninger til forskriftens paragrafer. Videre gis en beskrivelse av trinnene i opplæringen, samt en beskrivelse av de obligatoriske veiledningstimene og omfanget av den obligatoriske opplæringen. Deretter angis trinnmålene for førerkortklassen og innholdet i de obligatoriske kursene. Lærestoffet er delt inn i tema, og til hvert tema er det foreslått hovedmomenter.

# Kapittel I - Generell del

## ***Utvikling av trafikal kompetanse***

### *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.

### *Trafikal kompetanse*

Den som skal føre et kjøretøy på en sikker måte, må ha en omfattende kompetanse. En forutsetning er at føreren behersker kjøretøyet rent teknisk. Men føreren må også kunne samhandle med andre trafikanter, hvordan disse vil handle og forutse 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. Trafikal kompetanse kan betraktes som et samlebegrep for den kompetansen som kreves for å løse alle disse oppgavene.

Trafikal kompetanse kan altså sees på som de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte. Trafikal kompetanse er mer enn observerbare ferdigheter. Føreren må ha ferdigheter i å tolke de 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 trafikal kompetanse 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. Trafikal kompetanse 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 og en risikofylt kjøreatferd. Å utvikle trafikal kompetanse er en prosess som skjer over tid.

### *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 (Kunnskapsbegrepet inkluderer her også det erfaringsgrunlaget føreren har gjennom bevisst bearbeiding av informasjon føreren har fra før)



Kunnskap har 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 hensiktsmessig de valgte handlingene vil være. Mangelfull kunnskap gir dårlige løsninger, og dermed uheldige valg av handlinger.

Bearbeiding av informasjon som foregår bevisst, 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.

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. Føreren kan altså arbeide med flere oppgaver samtidig. Erfarne førere vil løse de enkle oppgavene 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 er vegen, om den fri strekningen er lang nok til forbikjøring, hvilken veg som skal velges og liknende.

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.

Automatisering av handlinger har også betydning for læresituasjonen. (Læring skjer i hovedsak) Hvis elevene håndterer de enkle problemene gjennom automatiserte handlinger, frigjøres kapasitet til bevisst bearbeiding av nye oppgaver. Elevene kan da lære hvordan mer komplekse oppgaver kan løses. 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.

I trafikkopplæringen er det derfor viktig at de kjøretekniske ferdighetene er automatisert i en rimelig grad før eleven starter treningen med å løse mer komplekse problemer. 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. På tidlige trinn i opplæringen arbeides det med å automatisere de enkle oppgavene. Eleven skal for eksempel beherske kjøretøyet først, deretter kjøring i trafikken.

## **Temaer i føreropplæringen**

### *Lover, regler og trafikken som system*

Elevene må fra første stund 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

Denne forståelsen skal elevene bruke for å ordne og tolke inntrykkene som tilegnes under den trafikale treningen.

### *Kjøreteknisk ferdighet*

En god fører har gode, automatiserte kjøretekniske ferdigheter. En elev som må konsentrere seg om girning, 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 og vil derfor stå sentralt. Elevene skal gradvis lære seg å samhandle med andre trafikanter.

Kunnskap om lover og regler og god teknisk kjøreferdighet er en forutsetning for effektiv trafikal trening. De erfaringer kjøretreningen gir, er viktige for 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 miljø og miljøvennlig kjøring. Temaet bør tas opp tidlig i opplæringen. Det må knyttes til den praktiske kjøringen, særlig i forbindelse med kjøreteknisk og trafikal trening. Temaet vil derfor være aktuelt gjennom størstedelen av opplæringen.

### *Handlings- og vurderingstendenser*

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

### *Selvinnsikt*

Mot slutten av opplæringen, når elevene har en mer variert kjøreeerfaring og bedre forståelse for betydningen av egne handlings- og vurderingstendenser, må elevene konfronteres med og reflektere over egne atferdstendenser. Denne innsikten er en viktig ballast når kjøringen på egen hånd starter.

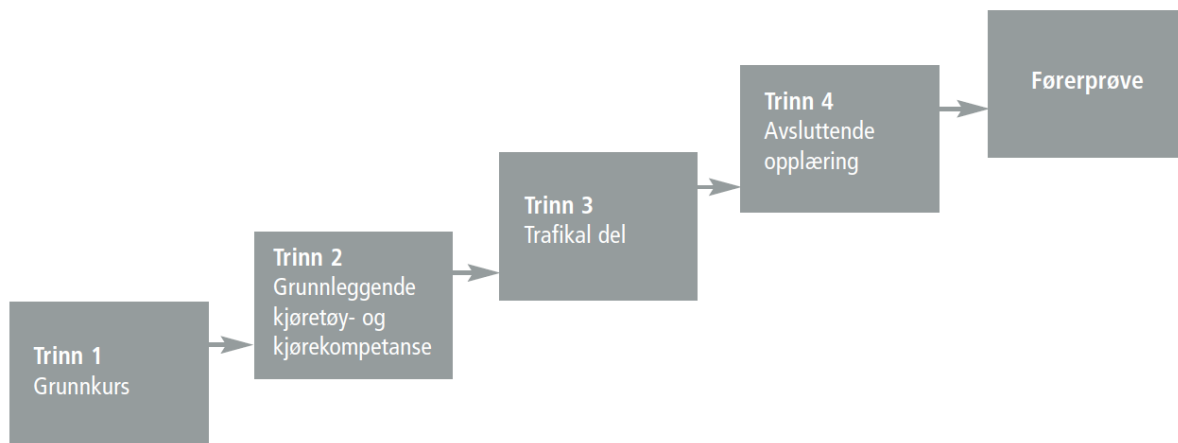
### *Planlegging og forberedelse før kjøring*

Forberedelse før kjøring omfatter valg som må tas fordi en skal kjøre et kjøretøy for eksempel neste dag. Føreren må ha gode rutiner med hensyn til ernæring, søvn, alkohol, valg av reiseruter, planlegging av reisetidspunkt. Temaet passer best til teoretisk undervisning og diskusjon, og bør ha størst plass i den avsluttende delen av opplæringen. Men også under den trafikale treningen og når elevene skal kjøre selvstendig, er det mulig å praktisere deler av dette temaet.

## **Undervisningen**

### *Trinnvis opplæring*

Opplæringen gjennomføres i 4 trinn. Målene for trinn 1-3 angir forutsetningene for å ha et godt utbytte av undervisningen på det neste trinnet. Innholdet i hvert trinn forutsettes videreført i neste trinn. Det er kjøreferdighetene som avgjør hvilket trinn eleven befinner seg på. Målene for trinn 1-4 angir samlet den kompetansen som kreves for å bestå førerprøven.



### *Modulbasert opplæring*

For å unngå at en elev som ønsker førerkort i flere klasser må gå gjennom det samme lærestoffet flere ganger, innføres et modulbasert opplæringssystem. I de lette klasser 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*

Trafikkopplæringen skal bidra til at elevene får trafikal kompetanse. Etter endt opplæring skal elevene ha de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte. Noen av opplæringsmålene som skal bidra til denne kompetansen, er vanskelig å vurdere ved en prøve. Andre opplæringsmål er for tidkrevende å måle ved førerprøven. For å sikre at disse emnene likevel får en plass i opplæringen, er det fastsatt obligatoriske kurs. Elevene må da følge undervisningen i et bestemt antall timer. I de obligatoriske kursene vektlegges øvelser som av sikkerhetsmessige, praktisk eller økonomiske grunner er vanskelig å gjennomføre på egenhånd, samt tema som risikoforståelse, systemforståelse og andre emner som i stor grad har med holdninger til trafiksikkerhet å gjøre.

### *Obligatoriske veiledningstimer*

I de tilfeller hvor 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 på et bestemt antall undervisningstimer. Vurderingen skjer først og fremst ved førerprøven. Selv om elevene på denne måten har stor frihet til å velge eget opplæringsforløp fram til førerprøven, er det ønskelig at opplæringen til en viss grad er strukturert. For å bidra til dette, er det fastsatt at elevene blant annet skal gjennomføre to obligatoriske veiledningstimer i løpet av opplæringen. For klasse M 146 gjennomføres disse som veiledningssamtaler med gruppen av elever i de obligatoriske øvelsene i trinn 2 og 3.

Med utgangspunkt i elevens kjøprestasjoner, skal eleven og læreren sammen ta stilling til i hvilken grad målene for trinnet er nådd. Læreren skal gi eleven en tilrådning i spørsmålet om eleven har det grunnlaget som er nødvendig for å få et godt læringsutbytte av opplæringen i neste trinn. Hensikten med samtalen er å veilede eleven i forhold til faglig ståsted og videre læreprosess. Samtidig skal vurderingen bidra til å utvikle elevens selvinnsett og evne til å vurdere egne sterke og svake sider.

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

### *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 til å ta forholdsregler og velge kjøremåter som reduserer risiko for ulykke eller uhell. Det har mindre betydning hvor langt læreren er kommet i sitt undervisningsopplegg, hvis eleven ikke er kommet like langt i sin læring. Det skal legges vekt på å benytte arbeidsmåter som gjør elevene til aktive deltakere. Organisering, valg av aktiviteter og spørsmålsstilling skal i alle delene av opplæringen tilpasses slik at elevene får et godt læringsutbytte.

Elevene må få oppleve at kjøretimene er så godt organisert at tiden til egentrening utnyttes optimalt. Ved valg av øvingsområder må det tas hensyn til hvilket trinn eleven befinner seg på. Det er viktig at de kjøretekniske ferdighetene er tilstrekkelig automatisert før eleven starter treningen med å løse mer komplekse problemer. Eleven skal beherske kjøretøyet først, deretter kjøring i trafikken. Opplæringen i trinn 2 må derfor foregå i områder med liten trafikk.

I den praktiske opplæringen kan hensynet både til sikkerhet og effektivitet tale for at kjørelæreren først demonstrerer øvelsen slik at elevene får oppleve hva god og effektiv kjøring vil si. Andre tema kan introduseres ved at elevene først undersøker og vinner erfaringer. Deretter trekkes det konklusjoner og lages regler. Ofte vil det være hensiktsmessig å legge opp til en problemorientert undervisning ved at det formuleres problemstillinger som elevene skal ta stilling til. Undervisningen skal være preget av toveis kommunikasjon der diskusjon, erfaringsutveksling og elevenes spørsmål får stor plass.

### *Individuell tilpasning av undervisning*

Behovet for opplæring vil variere. Noen elever har allerede førerkort og kjøreeerfaring i en annen førerkortklasse. Mulighetene for privat øvingskjøring vil også variere. Ved planlegging av opplæringsforløpet må det derfor tas hensyn til den enkelte elevens erfaringsbakgrunn og måte å tilegne seg lærestoffet på.

### *Den skjulte læreplan*

Risikoforståelse er et gjennomgående tema i trafikkopplæringen. Både i opplæringen og senere er det et problem at noen tar større sjanser etter hvert som de får økt kjøreeerfaring. En elev som gjennomgår et glattkjøringskurs, kan for eksempel etterpå velge å kjøre med høyere fart enn eleven ellers ville gjort, fordi noe av respekten for å kjøre på glatt føre er blitt borte. I slike tilfeller har eleven lært noe som ikke er uttrykt som mål i læreplanen. Noen bruker begrepet skjult læreplan om slik læring. Begrepet er ikke entydig. Det har som utgangspunkt at elevene i en undervisningssituasjon også lærer noe som ikke er uttrykt som mål i læreplanen. Den skjulte læreplan er først et problem når denne læringen går på tvers av det som egentlig er målet for undervisningen, for eksempel når en arbeider med risikoforståelse. På kurs hvor en arbeider med risikoforståelse, er det eksempelvis ikke uvanlig at læreren kartlegger hvor fort den enkelte har vært med på å kjøre. Noen elever svarer da at de har vært med å kjøre over 200 km/t på norske veger. Siden personene likevel sitter der lys levende, kan læreren ikke unngå at andre elever har lært at mange overlever selv om de har kjørt veldig fort. Den ”skjulte” læringen kan for eksempel være at en må kunne kjøre i 140 km/t, når andre har overlevd i 200 km/t. Læreren kan ikke hindre utilsiktet læring, men han må ta hensyn til at den skjer.

## Kapittel 2 Opplæringen i klassene A1, A2 og A

### **Hovedmål jfr. § 9-1**

Etter å ha gjennomført trafikkopplæring i klasse A1, A2 og 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 motorsykkelen på en måte som:

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

### **Trinnvis opplæring**

Opplæringen gjennomføres i 4 trinn. Målene for trinn 1 - 3 angir forutsetningene for å få et godt utbytte av undervisningen på det neste trinnet. Hovedmomentene på hvert trinn forutsettes videreført i neste trinn. Det er kjøreferdighetene som avgjør hvilket trinn eleven til enhver tid befinner seg på.

Hovedmålet for opplæringen og målene for trinn 1 - 4 angir samlet den kompetansen som kreves for å bestå førerprøven i henholdsvis klasse A1, A2 og A. Ved planleggingen av opplæringsforløpet må det tas hensyn til elevens erfaringsbakgrunn. Den obligatoriske opplæringen er et minimum alle må gå gjennom. De fleste elever vil ha behov for mer omfattende opplæring og kjøretrening.

Ved gjennomføring av opplæringen må det tas hensyn til motorsykkelens nyttelast. I de tilfeller lærer ikke er med på motorsykkelen, skal eleven likevel utvikle en kompetanse som ivaretar kjøring med passasjer.

#### *Trinn 1*

På trinn 1 er målene hovedsakelig rettet mot elevenes risikoforståelse og trafikksystemet. Opplæringen består av trafikalt grunnkurs. Kurset er felles for alle de lette klassene og skal bidra til at elevene får en grunnleggende forståelse for hva bilkjøring innebærer. Kurset omfatter blant annet opplæring i førstehjelp og mørkekjøring.

Kurset er på 17 undervisningstimer, og inneholder fellesstoff for alle ”lette” førerkortklasser. Kurset skal gi elevene en grunnleggende forståelse for trafikken som system og hvordan de ulike aktørene samhandler for å få et godt fungerende og sikkert transportsystem. Tema som selvinnsikt og egne handlings- og vurderingstendenser er sentrale i dette trinnet. Kurset danner grunnlaget for den videre opplæringen i alle førerkortklasser.

#### *Trinn 2*

Alt lærestoff i dette trinnet er fellesstoff for klassene A1, A2 og A.

Tema 2.1 Motorsykkelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring er obligatorisk for elevene.

Temaet er en teoridel på 3 undervisningstimer, og skal være fullført før praktisk opplæring i trinnet påbegynnes. I trinn 2 skal eleven tilegne seg kunnskap om motorsykkelen og

motorsykkelkjøring, og lære å mestre motorsykkelen rent kjøreteknisk, uten å måtte rette oppmerksomheten mot andre trafikanter. Det er ikke fastsatt et bestemt timetall for undervisningen på dette trinnet, det er elevens kjøreferdigheter bestemmer omfanget av opplæringen.

Eleven skal gjennomføre en obligatorisk veiledningstime som avslutning av trinn 2. Veiledningstimen skal inneholde både praktisk kjøring og en veiledningssamtale. Med utgangspunkt i elevens prestasjoner, skal elev og lærer sammen vurdere om eleven har god nok teknisk kjøreferdighet til at eleven kan flytte oppmerksomheten fra eget kjøretøy til samhandlingen med andre trafikanter.

Det er utarbeidet forslag til kjøregårdsøvinger for dette trinnet.

### *Trinn 3*

Lærestoffet i trinn 3 er felles for klassene A1, A2 og A, med unntak av «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk klasse A2 og A». Dette kurset er obligatorisk kun for klasse A2 og A, og består av både teori og praksis. Kurset er på totalt 4 undervisningstimer, og har hovedfokus på presis kjøreteknikk ved bremsing og styring av motorsykkel.

De øvrige målene i trinn 3 er rettet mot elevens læring og kjøring i variert trafikk. Eleven skal også tilegne seg kunnskap om bestemmelsene i vegtrafikklovgivningen som regulerer kjøringen. Med unntak av «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk klasse A2 og A», er det ikke fastsatt noe minste timetall for undervisningen i dette trinnet, det er elevens kjøreferdigheter som bestemmer omfanget av opplæringen.

Eleven skal gjennomføre en obligatorisk veiledningstime som avslutning av trinn 3. Med bakgrunn i elevens kjøring, skal elev og lærer sammen ta stilling til om eleven har tilstrekkelig kjørekompetanse til å kjøre selvstendig og forsvarlig i en lengre, sammenhengende periode i krevende veg- og trafikkmiljø.

### *Trinn 4*

Trinn 4, Sikkerhetskurs på veg, er den avsluttende delen av opplæringen og er i sin helhet obligatorisk for elevene både i klasse A1, A2 og A. Lærestoffet er i dette trinnet noe forskjellig for klassene. I klasse A1 består sikkerhetskurset av totalt 4 timer, hvorav 3 timer skal være sammenhengende praktisk kjøring. I klasse A2 består sikkerhetskurset av totalt 5 timer hvorav 4 timer skal være kjøring. Den teoretiske delen fordeles med en sekvens før og en etter den praktiske kjøringen. For klasse A er sikkerhetskurset på i alt 8 timer, fordelt med 4 timer teori og 4 timer praksis. Den praktiske delen består av 4 timer sammenhengende kjøring. Kurset innledes og avsluttes med 2 - timers teorisekvenser. Målene i trinn 4 både for klasse A1, A2 og A, er hovedsakelig rettet mot elevens risikoforståelse knyttet til motorsykkelkjøring.

## **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 sittestilling forbedre forankringen, innta bremseberedskap, eller fartstilpassing.

### *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 flere faktorer. Riktig plassering (valg av spor), riktig fartsavpassing, riktig styreteknikk og at motorsykkelen og fører normalt skal befinne 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 veiens utforming tilsier.

Risikoen ved kjøring i høyresving er å komme over i møtende kjørefelt, i venstresving utforkjøring, eller at føreren ikke greier å opprettholde tilstrekkelig handlingsrom ved for eksempel å legge 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.

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



### *Samhandling*

Med samhandling menes handling som bidrar til godt samarbeid for sikker og effektiv trafikkavvikling, med utgangspunkt i vilje til å ta hensyn til andres behov og se helhet, og med vekt på å kjøre tydelig og utvise en kjøreatferd slik at andre trafikanter lett ser og oppfatter hva som er intensjonen.

### *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 motorsykel som skjer ved at styret skyves framover på den siden du 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 en ved å kontrollere gassmengden gjennom en sving kan kompensere for den minkende rulleomkretsen og stabilisere motorsykkelen i den ønskede nedbrekkvinkelen som på forhånd har bestemt med styrekommandoen. Gasskontroll er også med på å bestemme om motorsykkelen skal være understyrt eller overstyrt.

## ***Krav til bekledning under opplæring § 4 - 9***

For øvingskjøring mot vederlag i klassene A, A2 og A1 skal eleven i tillegg til påbudt styrthjelm, benytte gjennomiktig visir eller briller, hansker, fottøy, som dekker over ankelen og hensiktsmessige klær egnet for motorsykkkelkjøring 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***

Det skal benyttes tovegs kommunikasjonsutstyr mellom lærer og elev under øvinger som foregår i trafikk.

## **Kunnskapsstoff i klassene A1, A2 og A**

Kunnskapsstoffet i læreplanen er delt inn i 10 hovedtema. Planen gir en oversikt over hvilke trinn det enkelte teoritema inngår i, hvilke som er obligatoriske og omfanget av disse. Planen legger vekt på at teoritemaene innholdsmessig integreres med de praktiske øvelsene. De teoretiske og praktiske temaene 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 motorsykkel. Opplæringen inneholder derfor et obligatorisk kurs i trinn 2: *Motorsykkelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring* som skal bidra til at alle får nødvendig opplæring i disse emnene

## Kapittel 3 Trinnmål, kursmål, tema og hovedmomenter

### **Trinn 1 Trafikalt grunnkurs**

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

#### **Mål for trinn 1 jf. § 9-2**

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

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

Elevene skal gjennomføre obligatorisk trafikalt grunnkurs i samsvar med trafikkopplæringsforskriftens kap. 8.

Opplæringen i trinn 1 er obligatorisk og består av trafikalt grunnkurs. Trafikalt grunnkurs er felles for alle førerkortklasser og er grunnlaget for videre opplæring og vilkår for å kunne øvingskjøre. Målene er hovedsakelig rettet mot elevenes risikoforståelse og trafikksystemet.

Kurset har følgende deler:

- Del 1: Trafikkopplæringen
- Del 2: Grunnleggende forståelse for trafikk
- Del 3: Mennesket i trafikken
- Del 4: Øvingskjøring og kjøreeerfaring
- Del 5: Førstehjelp
- Del 6: Tiltak ved trafikkulykke
- Del 7: Mørkekjøring

Temaene har fastsatte mål. Hovedmomentene som er oppført under hvert tema, viser hva undervisningen innenfor temaet minst skal omfatte.

Kurset er i alt på 17 undervisningstimer, og kan gjennomføres med inntil 16 elever. Det skal være 4 timer undervisning om førstehjelp og tiltak ved trafikkulykke. Av dette skal 1 time brukes til praktisk øving i forbindelse med en arrangert ulykke. Det skal være 3 timer undervisning om kjøring i mørket. Av dette skal minst 1 time skal være en utedemonstrasjon. Denne demonstrasjonen kan gjennomføres med inntil 6 elever per lærer. Minst 1 time av mørkekjøringsopplæringen gjennomføres som demonstrasjon i bil med eleven som passasjerer. Denne kan gjennomføres med inntil 2 elever i bilen. Øvrig undervisning skal være 10 timer og fordeles over minst 3 samlinger. Eventuell transport til og fra demonstrasjonssteder, kommer i tillegg til de nevnte timetallene.

Undervisningen i førstehjelp skal gjennomføres av kvalifisert personell godkjent av Norsk Førstehjelpsråd.

For å få godkjent kurset, må eleven ha deltatt i alle timene som hører inn under tema 1 til og med 7. Hvis en elev har forfall til deler av kurset, må det legges til rette for at timene kan tas igjen på tilsvarende kurs senere. Når del 6 er gjennomført gis det rett til å øvingskjøre i perioden 16. mars – 31. oktober.

### **Mål for trafikalt grunnkurs jf. § 8-3**

Eleven skal gjennom opplevelse, aktivitet og oppsummeringer bli bevisst på hva som menes med at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsomt så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade, og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

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 ved å bli bevisst hvordan regler om plassering, fart, vikeplikt, skilt og vegoppmerking bidrar til sikrere og mer effektiv trafikkavvikling
3. ha grunnleggende kunnskap om mennesket i trafikken ved å:
  - a) beskrive vesentlige elementer i kjøreprosessen og bli bevisst betydningen av motivasjon og følelser
  - b) forstå betydningen av kommunikasjon og samhandling
  - c) bli bevisst hvilken betydning ansvarsforståelse, selvinnsikt og vilje har for hvordan vi handler i trafikken
4. ha kunnskap om øvingskjøring og kjøreerfaring ved å:
  - a) kjenne til reglene for øvingskjøring
  - b) vite at det er sammenheng mellom kjøreerfaring og ulykkesrisiko
  - c) forstå betydningen av automatisering av grunnleggende handlinger og handlingsmønstre
5. beherske grunnleggende ferdigheter i førstehjelp 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 skade omfanget før ulykken varsles og hvordan varsling gjøres
  - b) tilegne seg ferdigheter i grunnleggende rutiner på skadestedet
  - c) videreutvikle den praktiske ferdigheten i grunnleggende livreddende første hjelp ved trafikkulykker
7. gjennom demonstrasjon ute og i bil forstå 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) bli bevisst 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 og ha så god forståelse for trafikk og trafikkopplæring at eleven kan begynne å øvingskjøre.

## 1.1 Trafikkopplæringen

Eleven skal kjenne til formelle begrunnelser for at vi har trafikkopplæring, vilkår for å få førerkort og at det finnes læreplaner for trafikkopplæring.

### Tema 1.1 Trafikkopplæringen

#### Hovedmomenter

- Begrunnelser for trafikkopplæring
- Vilkår for å få førerkort
- Hovedmål for trafikkopplæring i lette klasser
- Læreplaner

## 1.2 Grunnleggende forståelse for trafikk

Eleven skal ha grunnleggende forståelse for trafikk ved å bli bevisst hvordan regler om plassering, fart, vikeplikt, skilt og vegoppmerking bidrar til sikrere og mer effektiv trafikkavvikling.

### Tema 1.2.a Kjøretøyets plassering

#### Hovedmomenter

- Plasseringens betydning for sikker og effektiv trafikkavvikling
- Sikkerhetssoner

### Tema 1.2.b Kjøretøyets fart

#### Hovedmomenter

- Fartens betydning for sikker og effektiv trafikkavvikling
- Skilting av fartsgrenser
- Sammenhengen mellom plassering og fartstilpassing

### Tema 1.2.c Vikeplikt

#### Hovedmomenter

- Vikepliktsreglenes betydning for sikker og effektiv trafikkavvikling

### Tema 1.2.d Skilt og oppmerking

#### Hovedmomenter

- Betydningen av skilt og vegoppmerking for sikker og effektiv trafikkavvikling
- Fareskilt
- Forbudsskilt
- Påbudsskilt
- Sperrelinje og varsellinje

## 1.3 Mennesket i trafikken

Eleven skal ha grunnleggende kunnskap om mennesket i trafikken ved å:

- a) beskrive vesentlige elementer i kjøreprosessen og bli bevisst betydningen av motivasjon og følelser
- b) forstå betydningen av kommunikasjon og samhandling
- c) bli bevisst hvilken betydning ansvarsforståelse, selvinnsett og vilje har for hvordan vi handler i trafikken.

### Tema 1.3.a Kjøreprosessen

#### Hovedmomenter

- Vesentlige elementer i kjøreprosessen
- Betydningen av motivasjon (følelser) for hvordan vi handler i trafikken

### Tema 1.3.b Samhandlingsperspektivet

#### Hovedmomenter

- Bruk av signaler
- Kommunikasjon mellom trafikanter
- Innlevelse i andres situasjon
- Tolking av trafikksituasjoner

### Tema 1.3.c Ansvarsforståelse, selvinnsikt og vilje til å overholde regler

#### Hovedmomenter

- Årsaker til ulykker (menneskelig svikt)
- Førerens feilvurdering
- Risikoterskel
- Eget forhold til risiko
- Selvinnsikt

## 1.4 Øvingskjøring og kjøreefaring

Eleven skal ha kunnskap om øvingskjøring og kjøreefaring ved å:

- a) kjenne til reglene for øvingskjøring
- b) vite at det er sammenheng mellom kjøreefaring og ulykkesrisiko
- c) forstå betydningen av automatisering av grunnleggende handlinger og handlingsmønstre

### Tema 1.4.a Regler om øvingskjøring

#### Hovedmomenter

- Krav til elev
- Krav til ledsager
- Krav til bil

### Tema 1.4.b Kjøreefaring og ulykkesrisiko

#### Hovedmomenter

- Kjøreefaring og ulykkesutvikling

### Tema 1.4.c Automatisering av handlinger og handlingsmønstre

#### Hovedmomenter

- Nødvendigheten av automatisering av grunnleggende handlinger og handlingsmønstre
- Sammenhengen mellom automatisering av kjøreferdighet og informasjonsbearbeiding

## 1.5 Førstehjelp

Eleven skal beherske grunnleggende ferdigheter i førstehjelp 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 praktiske førstehjelp

### Tema 1.5.a Plikter ved trafikkuhell

#### Hovedmomenter

- Plikter ved trafikkuhell

### Tema 1.5.b Rutiner for sikring av og opptreden på skadested

#### Hovedmomenter

- Sikring av skadested
- Opptreden på skadested

### Tema 1.5.c Skadeomfang og praktiske førstehjelp

#### Hovedmomenter

- Vurdere skadeomfang
- Øving i førstehjelp

## 1.6 Tiltak ved trafikkulykke

Eleven skal 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 dette gjøres
- b) tilegne seg ferdigheter i grunnleggende rutiner på skadestedet
- c) videreutvikle den praktiske ferdigheten i grunnleggende livreddende førstehjelp ved trafikkulykker

### Tema 1.6.a Førstemann på skadested

#### Hovedmomenter

- Sikring
- Vurdere skadeomfang
- Varsling

### Tema 1.6.b Grunnleggende rutiner på skadested

#### Hovedmomenter

- Øving i opptreden på skadested

### Tema 1.6.c Grunnleggende livreddende førstehjelp ved trafikkulykker

#### Hovedmomenter

- Øving i førstehjelp

## 1.7 Mørkekjøring

Eleven skal gjennom demonstrasjon ute og i bil forstå hvordan trafikkulykker i mørket kan unngås ved å:

- a) oppleve og erfare årsaksforhold ved typiske ulykker som skjer i mørke og ha grunnlag for å vurdere risiko ved kjøring i mørket
- b) bli bevisst hva som er riktig lysbruk og atferd ellers ved kjøring, parkering og nødstopp i mørket

## Tema 1.7.a Ulykker og risiko ved kjøring i mørke

### Hovedmomenter

- Gåendes og bilførerens forståelse av siktstrekning
- Strekning, fart og tid
- Siktstrekning på fjern- og nærlys
- Klær og refleksutstyr

## Tema 1.7.b Lysbruk og atferd ellers i mørket

### Hovedmomenter

- Riktig bruk av lys og tilpassing av fart og plassering ved møting, innhenting og forbikjøring
- Riktig bruk av lys, tilpassing av fart og plassering og bruk av refleksutstyr ved nødstop
- Riktig bruk av lys, tilpassing av fart og plassering ved parkering
- Risikofaktorer

## Kommentarer til Trinn 1

### *Bakgrunn for trafikalt grunnkurs*

Mye tyder på at stadig flere i vårt samfunn ikke har gode nok sosiale ferdigheter. Mange utsettes for vold eller alvorlig trussel om vold årlig. Det hevdes at egoismen er blitt mer framtrepende enn fellesskapsfølelsen. Det er utarbeidet en rekke undervisningsprogram for å bedre den sosiale kompetansen hos elevene i det offentlige skoleverk. Best effekt har tiltak som har som mål å utvikle hele mennesket ved å trekke inn intellekt, følelser og handlinger. Et gjennomgående trekk med tiltakene er at det skapes forståelse for at en må ha regler og rutiner, og at reglene etterleves.

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 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 blant annet emner som grensesetting, selvinnsikt, empati i trafikken, forhold til risiko mv.



### *Tidsperspektivet*

Utvikling og læring av sosial kompetanse er en omfattende prosess som skjer over lang tid. Formell førerkortrettet undervisning skjer over relativt kort tid. I dette tidsperspektivet kan ikke trafikk læreren påta seg ansvaret for å lære elevene grunnleggende sosial kompetanse. 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 skal brukes som illustrasjon i forbindelse med et emne som tas opp.

### *Innhold*

Målene for det trafikale grunnkurset er mål med generell gyldighet og som ofte befinner seg på et mer overordnet plan. Kurset skal ikke bare inneholde faktakunnskap, men i like stor grad fremme forståelse for trafikken som system. Det er mer ønskelig at elevene får forståelse for hvorfor reglene er formulert som de er, enn at reglene pugges ordrett. Nyten av å vite hva et skilt heter er langt mindre enn nyten av å vite hvorfor skiltet er plassert et bestemt sted. Men for å skape slik forståelse, må kunnskap om skiltet også være tilstede.

Ved fastsettelse av hvilket lærestoff som skal være obligatorisk, tas særlig 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 en mer grundig gjennomgang av regelverket hvor faktastoffet vektlegges i større grad, skal trafikk læreren henvise til lærebøker, klassespesifikke teorikurs mv. Faktastoff er viktig, og elevene skal motiveres til å oppsøke kunnskapen. Likevel er det en kjensgjerning at fartsovertredelser, risikofylte forbikjøringer, ulykker mv oftere er forårsaket av manglende forståelse for regelverket, enn manglende kunnskaper om reglene. I det trafikale grunnkurset skal en fokusere på førerens ansvar og betydningen av selvinnsikt og selvkritisk vurdering.

Skolene står fritt til å utvide kurset. Det må da presiseres overfor elevene at den obligatoriske delen består av 17 timer. I tilknytning til temaet øvingskjøring kan skolen invitere eventuelle ledsagere og andre ressurspersoner (f. eks Statens vegvesen) til en frivillig orientering etter ordinær kursavslutning. Temaet øvingskjøring er lagt på et tidspunkt i kurset der læreren er blitt kjent med elevene. Det frivillige tilbudet kan da lettere tilpasses elevenes behov.

## **Undervisningen**

### *Problemorientert undervisning*

Læreren bør legge til rette for problemorientert 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 lærer må ha lagt en plan for tema, aktiviteter og oppsummering. Elevene har allerede lært en viss trafikal kompetanse ved å være fotgjengere, passasjerer og syklist. Mange har gode kunnskaper om trafikkregler, skilter, vegoppmerking, årsak er 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.

Den problemorienterte undervisningsmetoden kan for noen framstå som mindre «effektiv» enn formidlingsmetoden. Metoden kan også være mer krevende, i det læreren må sette seg selv mer i bakgrunnen, samtidig som han må være åpen for alle innspill. Den problemorienterte undervisningsmetoden anbefales imidlertid med god støtte i pedagogisk forskning, spesielt når det er tale om undervisning hvor arbeidet med holdninger og motivasjon inngår. Som i all annen undervisning, vil spørsmålet om elevene har nådd målet, være langt viktigere enn spørsmålet om hvor langt læreren er kommet i sitt manuskript eller overheadprogram.

Når det anbefales at undervisningen skal være problemorientert, menes først og fremst at undervisningen ikke skal preges av kateterundervisning. Gruppearbeid og dialog er vanlige arbeidsmåter ved problemorientert undervisning. Når læreren skal velge metode, bør han blant annet 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?

### *Organisering*

I klasserommet bør elevene sitte i en sirkel eller hesteskoform, slik at alle ser hverandre og læreren.

### *Spørreteknikk*

Læreren må bruke teknikker som oppmuntrer til deltakelse. Det er viktig å gi alle elevene noe tid til å tenke etter at et spørsmål er stilt. Det kan ofte være hensiktsmessig at elevene samarbeider med sidemannen for å finne svar på et spørsmål. Mange oppgaver bør være åpne slik at de gir rom for flere løsninger. Læreren bør da unngå å foreta umiddelbar verdivurdering av et svar. I stedet for å si: «Ja det var bra, finnes det andre løsninger?» kan læreren si: «Det var en måte å gjøre det på, finnes det andre måter». Oppgaver som begynner med spørreord er mer åpne enn oppgaver som begynner med et verb, siden en unngår ja/nei svar.

Dialogen må ikke bære preg av noe «forhør». Læreren skal vise når han er fornøyd med svarene. Det er i de tilfellene det er rom for flere løsninger at læreren skal unngå å gi en verdivurdering av det første svaret som kommer.

I en slik undervisning kan det i blant være lett å spore av fordi elevene eller lærer får assosiasjoner til andre interessante problemstillinger. Mange problemstillinger må henvises til teorikurs for de enkelte førerkortklassene, selv om læreren føler at han da bryter med prinsippet om å ta utgangspunkt i elevenes interesser. Læreren må hele tiden ha klart for seg hovedmålet for leksjonen, emnet, oppgaven og hva som skal sies i oppsummeringen.

## **Trinn 2 Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse - klassene A1, A2 og A**

Gjennom opplæringen på 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 opplæringen på trinn 3 og 4, og vil også innebære at kjøringen er økonomisk og mest mulig miljøvennlig. Kunnskapsstoffet skal bidra til at elevene lærer de kjøretekniske ferdighetene raskere og med mer forståelse, og til at elevene skal kunne ivareta førerens ansvar for kontroll og tilsyn med kjøretøyet.

Omfanget av undervisningen må tilpasses elevens forutsetninger og muligheter for øvingskjøring.

En del av kunnskapsstoffet er likevel spesielt viktig for å ha optimalt utbytte av den praktiske opplæringen, og øke forståelsen for risiko og riktig kjøreatferd med motorsykel. Opplæringen inneholder derfor et obligatorisk kurs i trinn 2: Motorsykelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring, jf trafikkopplæringsforskriften § 9-3. Kurset skal bidra til at alle får en minimumskunnskap i disse emnene.

Forslag til kjøregårdsøvelser til trinn 2 er lagt ved som eget vedlegg i planen. Det er ikke obligatorisk å bruke disse i opplæringen, de er ment som hjelp i undervisningen.

### **Mål for trinn 2 jf. § 9-3**

Etter å ha gjennomført trinn 2 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha godt utbytte av opplæringen i trinn 3. Eleven skal ved innledning av trinn 2 ha 3 timer obligatorisk opplæring jfr. Punkt 1

Eleven skal ha så gode tekniske kjøreferdigheter og arbeidsvaner at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre trafikanter. I tillegg skal eleven vurdere sin egen ferdighet i å bruke motorsykkelen og oppdage mangler ved motorsykkelen.

Eleven skal

1. gjennom 3 timer obligatorisk opplæring sammen med lære og medelever:
  - a) sette seg inn i kjennetegn ved motorsykkelmiljøet og motorsykelkulturen
  - b) analysere mulige konflikter mellom motorsyklister og andre trafikanter
  - c) drøfte begrepet førerdyktighet, motorsykkelenes kraftressurser og sammenhengen mellom disse og de krav trafikkmiljøet stiller til motorsykkelførere
  - d) drøfte og ta stilling til risiko ved motorsykelkjøring, årsakene til de vanligste og alvorligste motorsykelulykkene, og effektive tiltak for å motvirke disse
  - e) sette ord på egne meninger om utfordringene ved å kjøre motorsykel
2. gjøre rede for motorsykkelenes hovedkomponenter, den informasjon vognkortet gir og kunnskapsgrunnlag for å kunne utføre sikkerhetskontroll og forstå hvorfor den gjennomføres
3. gjøre rede for bruk av riktig motorsykelbekledning og påbudt sikkerhetsutstyr
4. forberede kjøring, og ved å gå ved siden av motorsykkelen forflytte den framover og bakover, rett frem og i sving uten hjelp av motor

5. utføre aktuell sikkerhetskontroll av motorsykkelen
6. sette i gang motorsykkelen med god balanse både rett fram, til høyre og venstre, på flat vei og i utfor- og motbakker
7. velge hensiktsmessig plassering av motorsykkelen i kjørefeltet ved kjøring rett fram
8. stanse motorsykkelen på en myk og behagelig måte
9. ha god balanse når motorsykkelen kjøres i gangfart
10. gire og velge hensiktsmessig gir
11. ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å styre motorsykkelen
12. ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å bremse
13. innta handlingsberedskap og ha grunnleggende kjøretekniske ferdigheter gode nok til å kjøre i et enkelt miljø med lite trafikk

Eleven skal ved avslutningen av trinn 2 gjennomføre veiledningstime i samsvar med § 7-5.

## **Tema 2.1 Grunnleggende kunnskap om motorsykkelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring**

Kurset Grunnleggende kunnskap om motorsykkelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring er obligatorisk, jf trafikkopplæringsforskriften § 9-3. Kurset gjennomføres ved begynnelsen av opplæringen i klasse A, A2 og A1.

Mål for Grunnleggende kunnskap om motorsykkelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring, jf § 9-3

Eleven skal gjennom tre timer obligatorisk opplæring sammen med lærer og medelever:

- a) sette seg inn i kjennetegn ved motorsykkelmiljøet og motorsykkelkulturen
- b) analysere mulige konflikter mellom motorsyklister og andre trafikantgrupper
- c) drøfte begrepet førerdyktighet, motorsykkelens kraftressurser og sammenhengen mellom disse og de krav trafikkmiljøet stiller til motorsykkelførere
- d) drøfte og ta stilling til risiko ved motorsykkelkjøring, årsakene til de vanligste og alvorligste motorsykkelulykkene, og effektive tiltak for å motvirke disse
- e) sette ord på egne meninger om utfordringene ved å kjøre motorsykkel

### Hovedmomenter

- Førerdyktighet
- Motorsykkelens kraftressurser og kjøreegenskaper
- Trafikkmiljøets krav og motorsyklistens prestasjonsevne
- Motorsykkelulykker – risiko og tiltak
- Kjøring med passasjer og lasting av motorsykkel
- Betydningen av kjøreerfaring
- Egne valg

## Tema 2.2 Motorsykkelen

Eleven skal ha kunnskap om og kunne gjøre rede for motorsykkelenes oppbygning og hovedkomponenter, eier og føreransvar med tanke på å kunne gjennomføre sikkerhetskontroll.

### Hovedmomenter

- Eier- og føreransvar
- Forskriftsmessig og forsvarlig stand
- Motorsykkelenes vognkort, egenvekt, nyttelast og effekt
- Motor og drivverk
- Nødstop og bensinkran
- Avgasser
- Bremsesystemet og hjelpesystemer som bidrar til å forenkle bremsearbeidet på en motorsykkel (integral- og ABS brems)
- Styring
- Hjul, dekk og veggrep
- Svingarm og forgaffel
- Sidevogn
- 3- og 4 - hjuls motorsykler

## Tema 2.3 Bekledning og sikkerhetsutstyr

Eleven skal kunne gjøre rede for bruk av riktig motorsykkelbekledning og påbudt sikkerhetsutstyr

### Hovedmomenter

- Hensikt med og krav til sikkerhetsutstyr
- Påbudt sikkerhetsutstyr
- Ulike typer sikkerhets- og kjøreantrekk

## Tema 2.4 Forberedelse til kjøring

Eleven skal kunne forberede kjøring, og ved å gå ved siden av motorsykkelen forflytte den framover og bakover, rett fram og i sving uten hjelp av motor

### Hovedmomenter

- Motorsykkelenes instrumenter og betjeningsinnretninger
- Start og stopp av motor
- Bruk av motorsykkelenes parkeringsstøtter
- Forflytte motorsykkelen uten hjelp av motor, fremover og bakover, rett fram 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
- Motorsykkelenes forankringspunkter

## Tema 2.5 Sikkerhetskontroll

Eleven skal kunne utføre aktuell sikkerhetskontroll av motorsykkelen

Hovedmomenter

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

## Tema 2.6 Igangsetting

Eleven skal kunne sette i gang motorsykkelen med god balanse både rett fram, til høyre og venstre, på flat vei og i utfor- og motbakker.

Hovedmomenter

- Igangsetting fra vegkant, rett frem flat veg, med- og motbakke: observasjon og tegn,
- god balanse, riktig gassmengde og myk tilkopling
- 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

## Tema 2.7 Plassering

Eleven skal kunne plassere motorsykkelen hensiktsmessig i kjørefeltet ved kjøring rett frem til høyre og venstre, på flat vei og i utfor- og motbakker.

Hovedmomenter

- innenfor kjørefelt, kjørebane
- tilgjengelig plass
- veggrep
- akselerasjon

## Tema 2.8 Stans

Eleven skal kunne stanse motorsykkelen på en myk og behagelig måte

Hovedmomenter

- Bruk av bremseser
- Myk stans
- Forankring/sittestilling
- Stans inntil vegkant
- Observasjon, tegngiving, plassering
- Gass, kopling og brems i riktig rekkefølge
- Klargjøring for ny igangsetting

## Tema 2.9 Balanse

Eleven skal kunne ha god balanse når motorsykkelen kjøres i gangfart.

Hovedmomenter

- Forankring og blikkbruk
- Koordinering av gass, kopling og brems for å holde lavere fart enn vanlig gangfart (krypekjøre)
- Krypekjøring med styreutslag til høyre og venstre
- Krypekjøring i svak motbakke med styreutslag til høyre og venstre

## Tema 2.10 Giring

Eleven skal kunne gire og velge hensiktsmessig gir.

Hovedmomenter

- Presis koordinering av gass (turtall), koplingshendel og gir velger
- Sikre stødige bevegelser i motorsykkelen
- Hensiktsmessig gir etter fart, kurvatur og terreng

## Tema 2.11 Styring

Eleven skal ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å styre motorsykkelen.

Hovedmomenter

- Forankring, blikkbruk, svingpunkt, styrekommando, gasskontroll og presisjon ved kjøring i på veg
- Jevn og rund sving
- Høyre- og venstresvinger i vanlige vegkryss med liten eller ingen trafikk
- Kurvekjøring på landeveg i liten trafikk
- Plassering, gir valg og handlingsberedskap før sving

## **Tema 2.12 Bremsing**

Eleven skal ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å bremse.

Hovedmomenter:

- Forankring, sittestilling, blikk og løse armer
- Opptak av krefter i rygg- og magemuskler
- Normalbremsing med begge bremses
- Justering av trykk ved blokkering eller nær blokkering ved bruk av ABS brems.
- Justering av trykk med tanke på stans angitt sted
- Tilstrekkelig trykk i starten av bremsinga
- Klargjøring for videre kjøring, rett fram, til høyre og venstre
- Vurdering av stansepunkt for å gjøre igangsettinga enklere ved påfølgende sving til høyre eller venstre
- Optimal bremsing fra 50 km/t til full stans.
- Bremsing fra 50 km/t til full stans med påfølgende igangsetting umiddelbart etter stans, enten til høyre eller venstre

## **Tema 2.12 Sammenfatning og anvendelse av kjøretekniske ferdigheter**

Eleven skal knytte sammen kjøretekniske delferdigheter til større deler og innta handlingsberedskap når det er nødvendig under sammenhengende kjøring i et enkelt miljø med moderat trafikk.

Hovedmomenter

- Sette sammen delferdigheter som bremsing, styring, giring og girvalg, krypekjøring (balanse) og bakkestartteknikker til helheter under sammenhengende kjøring i et enkelt miljø
- Handlingsberedskap

## **2.13 Obligatorisk veiledningstime - vurdering av førerkompetanse**

Eleven skal kunne vurdere sin egen førerkompetanse.

Hva som skal vurderes

- Kunnskap om motorsykkelen
- Balanseferdigheter
- Bremsferdighet
- Styreteknikk
- Kjøretøybehandling under sammenhengende kjøring
- Selvinnsikt



### **Trinn 3 Trafikal kompetanse og kjøreteknikk**

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

Trinnet inneholder fellesstoff for klassene A1, A2 og A. Unntatt er «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A og A2», som kun er obligatorisk for klasse A og A2.

Undervisningen må tilpasses elevens erfaringsbakgrunn og muligheter for øvingskjøring.

Obligatorisk «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A og A2» er et kurs på 4 undervisningstimer, hvorav minst 3 timer skal være praktisk kjøretrening på bane eller annet avsperrert område. Kurset skal i sin helhet være fullført før trinn 3 avsluttes.

Eleven skal gjennomføre en obligatorisk veiledningstime ved avslutningen av trinn 3. Veiledningstimen kan gjennomføres før sikkerhetskurs på bane.

#### **Mål for trinn 3 jf. § 9-4**

Etter å ha gjennomført trinn 3 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha et godt utbytte av avsluttende opplæring i trinn 4.

Eleven skal kunne kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk. 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. I tillegg skal eleven kunne vurdere sin egen kompetanse til å kjøre i trafikken.

Eleven skal:

1. beskrive de krefter som påvirker en motorsykel under kjøring og gjør rede for sammenhengen mellom fysikk, motorsykkelenes egenskaper og anvendt kjøreteknikk
2. beskrive og forklare informasjonsomsettingen og faktorer som virker inn på denne under kjøring, og gjøre rede for hvordan førerens holdninger og innstilling til sikker kjøring virker inn på atferden
3. ha tilegnet seg tilstrekkelig kompetanse om kjørestrategi og atferd ved kjøring i ulike trafikkmiljø ved at eleven
  - a) kjenner til grunnregelen for trafikk, trafikkreglene, skilt og forskrifter, og forklarer kjøremåter begrunnet i disse
  - b) beskriver situasjoner med særlig risiko for motorsyklister og gjør rede for sikre og hensiktsmessige kjøremåter
  - c) angir en hensiktsmessig plassering foran og gjennom en kurve og gjør rede for hvordan eleven ved hjelp av plassering og fartstilpasning skaffer seg nødvendig handlingsrom i forhold til veikant og møtende trafikk
  - d) gjør rede for presis kjøreteknikk og kjøremåte i kurver
4. velge sikre kjøremåter inn mot, i og mellom vegkryss, på flerfeltsveg og i envegsregulerte gater i alle typer trafikkmiljø ved at eleven
  - a) kjører i henhold til vegoppmerking og skilt eller annen anvisning som regulerer trafikken
  - b) identifiserer, tar hensyn til og velger sikre kjøremåter i situasjoner med særlig risiko for motorsyklister ved kjøring i tett trafikk

5. velge sikre og effektive kjøremåter ved innkjøring på og avkjøring fra større veg ved at eleven
  - a) identifiserer og beskriver vegens beskaffenhet og utforming, og anvender og behersker presis kjøreteknikk ved kjøring i kurver
  - b) kjenner igjen og tar hensyn til særlige risikoforhold for motorsyklister ved kjøring i landevegsmiljø
6. kjøre selvstendig, bruke en systematisk observasjonsteknikk som gir overblikk, velge kjøremåter som ivaretar sikkerheten for fører, passasjer, andre trafikanter og avviker trafikken på en effektiv måte.

Eleven skal ved avslutningen av trinn 3 gjennomføre veiledningstime i samsvar med § 7-5.

### **Tema 3.1 Fysikk og kjøreteknikk**

Eleven skal beskrive de krefter som påvirker en motorsykel under kjøring og gjør rede for sammenhengen mellom fysikk, motorsykkelenes egenskaper og anvendt kjøreteknikk.

Hovedmomenter

- 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 motorsykeltyper, lasting og kjøring med passasjer
- Ulike førerstøttesystemer
- Gyroeffekt
- Dekkets profil og rulleomkrets i sving
- Sittestilling og forankring
- Svingteknikk
- Bremseteknikk og bremsefordeling mellom for- og bakbremse på ulike motorsykeltyper
- Akselerasjon

### **Tema 3.2 Trafikkpsykologi – informasjonsbearbeiding, holdning og atferd**

Eleven skal beskrive og forklare informasjonsomsettingen og faktorer som virker inn på denne under kjøring, og gjøre rede for hvordan førerens holdninger og innstilling til sikker kjøring virker inn på atferden.

Hovedmomenter

- Menneskets psykiske og fysiske forutsetninger som trafikanter
- Kjøreprosessen, syn og synsfelt, bearbeiding av sanseinntrykk, oppfattelse og bedømming av fart og avstand, hodets stilling ved kurvekjøring m.v.
- Oppmerksomhet, handlingsberedskap, reaksjonstid og responstid
- Systematisk observasjonsteknikk
- Hvordan kulde og fuktighet påvirker informasjonsomsettingen
- Holdninger, innstilling og atferd

### Tema 3.3 Kjørestrategi og atferd

Eleven skal ha tilegnet seg tilstrekkelig kunnskap om kjørestrategi og atferd i ulike trafikkmiljø ved at eleven

- a) kjenner til grunnregelen for trafikk, trafikkreglene, skilt og forskrifter, og forklarer kjøremåter begrunnet i disse
- b) beskriver situasjoner med særlig risiko for motorsyklister og gjør rede for sikre og hensiktsmessige kjøremåter
- c) angir en hensiktsmessig plassering foran og gjennom en kurve og gjør rede for hvordan eleven ved hjelp av plassering og fartstilpasning skaffer seg nødvendig handlingsrom i forhold til veikant og møtende trafikk
- d) gjør rede for presis kjøreteknikk og kjøremåte i kurver

Hovedmomenter

- Trafikksystemet
- Grunnregel for trafikk, trafikkreglene og forskrifter
- Plassering og handlingsrom ved kjøring i tett trafikk
- Fart, plassering og tegn; regler og samhandling
- Særlige risikoforhold og særtrekk i ulike trafikkmiljø
- Skilt og oppmerking med spesiell betydning for motorsyklisten
- Parkering av motorsykel
- Flerfeltsveg, envegsreguleringer og kollektivfelt
- Kjøring i regulerte og uregulerte vegkryss i ulike trafikkmiljø
- Kjøring i enkeltkurver og s – kombinasjoner; identifisering av kurvetype, vegdekke,
- tverrfall og spor, videre forløp (optiske ledelinjer), hastighet og hensiktsmessig plassering
- Møteulykker
- Forbikjøring

### Tema 3.4 Kjøring i bolig-, by- og tettstedsmiljø

Eleven skal velge sikre kjøremåter inn mot, i og mellom vegkryss, på flerfeltsveg og i envegsregulerte gater i alle typer trafikkmiljø ved at

- a) kjører i henhold til vegoppmerking og skilt eller annen anvisning som regulerer trafikken
- b) identifiserer, tar hensyn til og velger sikre kjøremåter i situasjoner med særlig risiko for motorsyklister ved kjøring i tett trafikk

Hovedmomenter

- Kjøring i vegkryss, regulerte og uregulerte, i tett trafikk; hvor observere, hva skal en motorsyklist være spesielt på utkikk etter
- Valg av stoppunkt om vikeplikt oppstår
- Utnytte tidsluker og situasjoner hvor andre får vikeplikt
- Særlige risikoforhold i vegkryss, spesielt møtende som svinger til venstre
- Tilpassing av hastighet, tegngiving og plassering i forhold til sikt-, trafikkforhold, vegens beskaffenhet og forventet atferd fra andre trafikanter (handlingsrom, sikre veggrep, se, bli sett og forstått)
- Handlingsberedskap når dette er nødvendig
- Kjøring i boligområde
- Kjøring på veg med flere kjørefelt; feltskifte, og hensiktsmessig valg av kjørefelt i

- henhold til skiltanvisning, vegoppmerking og trafikkforhold/avvikling
- Plassering og særlige risikomoment i envegsregulerte gater
- Bruk av kollektivfelt, avvikling og risiko
- Kjøring i kø og forbikjøring av stillestående kø

### **Tema 3.5 Kjøring i landevegsmiljø**

Eleven skal velge sikre og effektive kjøremåter ved innkjøring på og avkjøring fra større veg ved å

- a) identifisere og beskrive vegens beskaffenhet og utforming, og anvender og behersker presis kjøreteknikk ved kjøring i kurver
- b) kjenne igjen og tar hensyn til særlige risikoforhold for motorsyklister ved kjøring i landevegsmiljø

#### **Hovedmomenter**

- Rask og presis akselerasjon fra 0 – 80 km/t, rett frem, til høyre og venstre etter innkjøring på større veg (kan også øves i kjøregård)
- Identifisere og beskrive trafikkmiljøet og angi strategi for videre kjøring
- Inn/utkjøring større veg, siktforhold, trafikkmengde, kryssende og møtende trafikk, luker og særlige risikoforhold
- Av- og påkjøringsfelt
- Følge trafikkrytmen ved sammenhengende kjøring
- Identifisere og beskrive kurver, vegens beskaffenhet, utforming og anvende presis kjøreteknikk
- Å kjøre forbi og bli forbikjørt
- Særlige risikoforhold og handlingsberedskap ved kjøring på større veg; (møtende planlegger å svinge til venstre, trafikk fra sidevei, møting m.v.)

### **Tema 3.6 Selvstendig kjøring, anvendelse og sammenfatning av trafikale momenter**

Eleven skal kjøre selvstendig, bruke en systematisk observasjonsteknikk som gir overblikk, velge kjøremåter som ivaretar sikkerheten for fører, passasjer, andre trafikanter og avvikler trafikken på en effektiv måte.

#### **Hovedmomenter**

- Effektiv og sikker trafikkavvikling ved å utnytte luker i vegkryss, ved skifte av kjørefelt og ved hensiktsmessig valg og bruk av kjørefelt
- Utnytte motorsykelens fortrinn for å skape effektiv avvikling
- Presis og hensiktsmessig plassering i forhold til sikt, skiltanvisninger, trafikkmengde og vegens beskaffenhet
- Anvende en presis kjøreteknikk (styreteknikk; svingpunkt, styrekommando, forankring, blikkbruk og gasskontroll)
- Alltid innta handlingsberedskap når det er nødvendig

### 3.7 Obligatorisk veiledningstime - vurdering av førerkompetanse

Eleven skal vise selvinnsett ved å vurdere sin egen kjørekompetanse

Hva som skal vurderes

- Effektiv og sikker trafikkavvikling i ulike miljø
- Risikoforståelse
- Presis kjøreteknikk
- Effektiv og presis bremseteknikk

### 3.8 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A og A2

Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk er obligatorisk for klasse A og A2. Gjennom kurset skal motorsykkelførerens kjøretekniske kompetanse videreutvikles og derved medvirke til å redusere ulykkesrisikoen. 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. Resten av tiden benyttes i klasserom til avklaring om mål, forventninger og innhold ved kursets begynnelse og oppsummering og refleksjon med utgangspunkt i de praktiske opplevelsene og erfaringene hver enkelt elev har hatt, ved avslutningen

Eleven kan benytte egen motorsykkel i denne delen. Elever under 22 år som ønsker å benytte egen motorsykkel, må bruke motorsykkel i klassen A2 som definert i forskrift om førerkort, hvis denne ikke er godkjent som lærevogn.

Hver lærer kan undervise inntil 3 elever samtidig på dette kurset.

Læreplanen angir 4 obligatoriske øvelser med et fastlagt innhold (øvelsene 1 – 4). 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. Planen inneholder skisser over øvelsene.

#### **Hovedmål for kurset jf. § 9-7**

Eleven skal

1. kjenne kursets mål og organisering, og bli bevisst sine egne forventninger når kurset begynner
2. utvikle forståelse for en presis kjøreteknikk som 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 motorsykkelkjøring er krevende og at gjentatt øving er nødvendig for å motvirke instinktive feilhandlinger

5. videreutvikle sin kjørekompentanse ved å
  - a) bremse motorsykkelen effektivt med stabil kurs ved hjelp av god forankring/sittestilling og blikkbruk fra 80 km/t til 0 km/t på rett strekning og fra om lag 50 km/t til gangfart i høyre- og venstresving, i begge tilfeller med angitt bremsestart
  - b) styre motorsykkelen presist med god forankring, riktig blikkbruk, styrekommando til riktig tid og nødvendig gasskontroll Ved fart på om lag 40 km/t ha en god kurveteknikk ved kjøring i halvsirkel eller sirkel med kurveradius på minst 10 meter, eventuelt tilsvarende naturlig kurve.
6. oppleve sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede

### **Tema 3.8.1 Mål, organisering og egne forventninger**

Eleven skal kjenne kursets mål og organisering, og bli bevisst sine egne forventninger når kurset begynner

Hovedmomenter

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

### **Tema 3.8.2 Presis kjøreteknikk**

Eleven skal utvikle forståelse for en presis kjøreteknikk som basis for manøvrering av motorsykkelen under kjøring.

Hovedmomenter

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

### **Tema 3.8.3 Førerens fysiske og psykiske begrensninger.**

Eleven skal 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

Hovedmomenter

- Menneskets begrensninger
- Tilpassing til menneskets muligheter

### **Tema 3.8.4 Instinktive feilhandlinger**

Eleven skal bli bevisst på at motorsykkelkjøring er krevende og at gjentatt øving er nødvendig for å motvirke instinktive feilhandlinger

Hovedmomenter

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

### **Tema 3.8.5 Videreutvikling av kjørekompetanse**

Eleven skal videreutvikle sin kjørekompetanse ved å

- a) bremse motorsykkelen effektivt med stabil kurs ved hjelp av god forankring /sitte stilling og blikkbruk fra 80 til 0 km/t på rett strekning og fra om lag 50 km/t til gangfart i høyre- og venstresving, i begge tilfeller med angitt bremsestart
- b) styre motorsykkelen på en presis måte ved hjelp av god forankring, riktig blikkbruk, styrekommando til riktig tid og nødvendig gasskontroll ved å ha presisjon ved styring og endring av kurs, ved fart på om lag 40 km/t og ha god kurveteknikk ved kjøring i halvsirkel eller sirkel med kurveradius på minst 10 meter, eventuelt tilsvarende naturlig kurve.

Hovedmomenter

- 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

### **Tema 3.8.6 Sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede, ulykkesutsatthet, feilhandlinger og behov for mengdetrening**

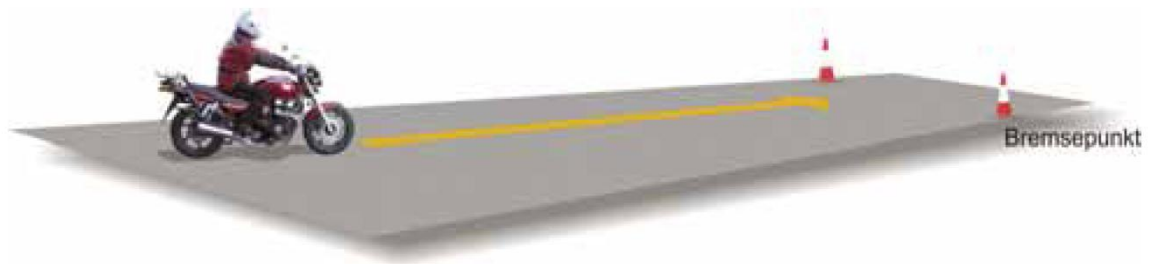
Eleven skal oppleve sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede

#### Hovedmomenter

- Erfaringsutveksling og refleksjon
- Sikkerhet og kjøreglede, egne opplevelser
- Sammenhengen mellom fysikk og kjøreteknikk
- Ulykkesutsatthet, instinktive feilhandlinger og behov for mengdetrening
- Oppsummering og refleksjoner

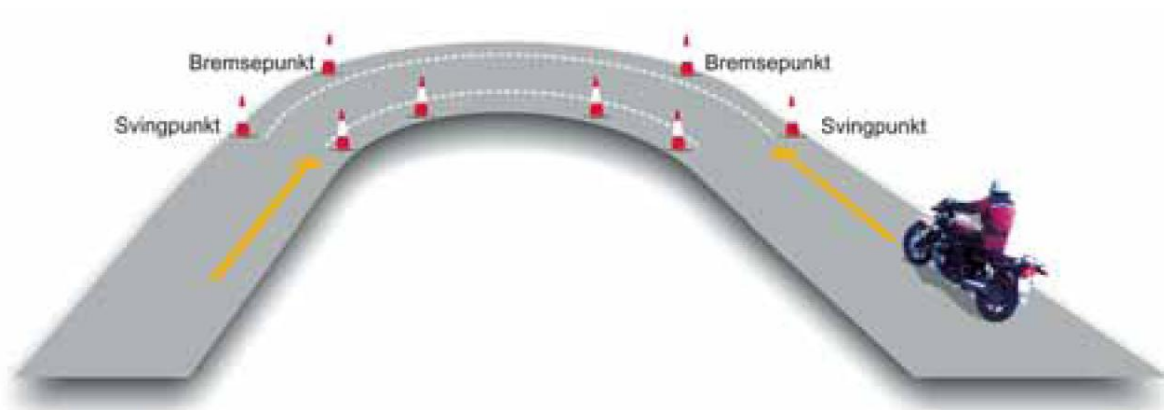


## Øvingsskisser – sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk



### Øvelse 1 Bremsing på rett strekning

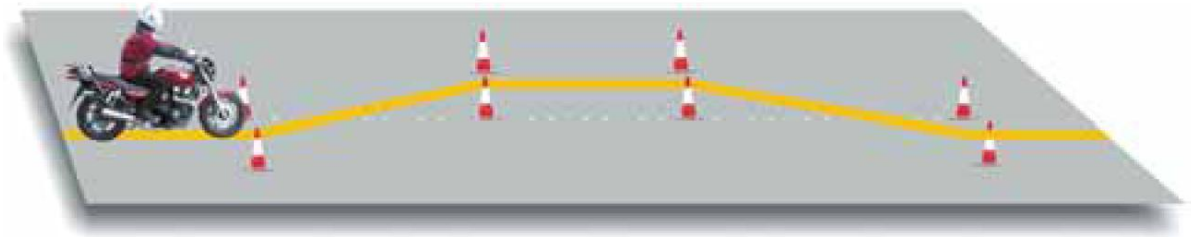
Tilfartstrekning: 200 m, derav min. 100 m rett strekning til avsluttende akselerasjon, bremsing og sikkerhetsmargin.



### Øvelse 2 Bremsing i høyre- og venstrekurve

Hastighet ca 50 km/t.

Tilfartstrekning: ca 50 m.



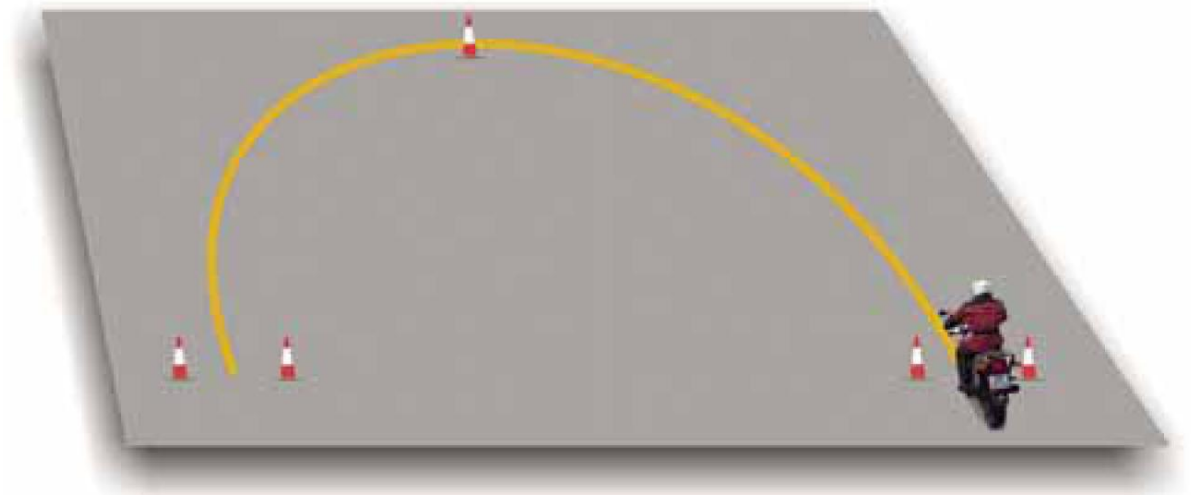
### Øvelse 3 Presisjon ved styring og endring av kurs

Hastighet ca 40 km/t

Tilfartsstrekning: ca 50 m

Bredde: 2 x 3 m

Avstand mellom porter: 15 m



### Øvelse 4 Kurveteknikk

Kurveradius: min 10 m (indre begrensnig)

Avstand mellom kjegler ved hhv inn- og utgang av kurve: 2 m

## **Trinn 4 Sikkerhetskurs på veg klasse A1**

I klasse A1 består sikkerhetskurs på veg av totalt 4 timer, hvorav 3 timer skal være sammenhengende praktisk kjøring. Resterende tid fordeles til planlegging, refleksjon og oppsummering.

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

### **Mål for trinn 4. jf. §§ 9-5 og 9-6**

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal elevene ha tilegnet seg den kompetanse 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.

Eleven skal

7. planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen
8. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, å beskrive og begrunne sin kjørestrategi
9. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist

### **Tema 4.1 Klargjøring**

Eleven skal planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen.

Hovedmomenter

- Mål, øvingstema, læringsmomenter og organisering av praktisk øving
- Planlegging av kjøretur, kjørerute, vær- og føreforhold, bekledning m.m
- Kontroll av motorsykkelen
- Plassering og sikring av last

### **Tema 4.2 Kjøring i variert trafikk- og vegmiljø**

Eleven skal kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, beskrive og begrunne sin kjørestrategi.

Hovedmomenter

- Kjøring i by- og tettstedsmiljø; plassering i trafikkbildet (bli sett og forstått), skilting og oppmerking, avvikling og sikkerhet
- Kjøring i landevegsmiljø; varierende standard med hensyn til bredde, vegdekke (grusveg bør inngå), kurvatur, hellingsforhold, dosering og siktforhold
- Særlige risikoforhold ved kjøring i vegkryss med dårlige siktforhold, spesiell utforming eller andre forhold som krever spesielle løsninger og/eller forholdsregler
- Beskrive kjøremiljøet; sikt, bebyggelse, skilt, oppmerking m.v
- Presis kjørteknikk i forhold til sikt, kurveradius, veggrep, miljø og trafikksituasjon
- Beskrive og begrunne en valgt kjørestrategi

### **Tema 4.3 Refleksjon og oppsummering**

Eleven skal reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist.

Hovedmomenter

- Situasjoner, erfaringer og opplevelser
- Konklusjoner og veien videre

## **Trinn 4 Sikkerhetskurs på veg klasse A2**

I klasse A2 består sikkerhetskurs på veg av totalt 5 timer, hvorav 4 timer skal være sammenhengende praktisk kjøring. Resterende tid fordeles til planlegging, refleksjon og oppsummering.

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

### **Mål for trinn 4. jf. §§ 9-5 og 9-8**

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal elevene ha tilegnet seg den kompetanse 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.

Eleven skal

1. planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen
2. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, å beskrive og begrunne sin kjørestrategi
3. oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt
4. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist

## **Tema 4.1 Klargjøring**

Eleven skal planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen.

Hovedmomenter

- Mål, øvingstema, læringsmomenter og organisering av praktisk øving
- Planlegging av kjøretur, kjørerute, vær- og føreforhold, bekledning m.m
- Kontroll av motorsykkelen
- Plassering og sikring av last

## **Tema 4.2 og 4.3 Kjøring i variert trafikk- og vegmiljø**

Eleven skal kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, beskrive og begrunne sin kjørestrategi.

Eleven skal oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt.

Hovedmomenter

- Kjøring i by- og tettstedsmiljø; plassering i trafikkbildet (bli sett og forstått), skilting og oppmerking, avvikling og sikkerhet
- Kjøring i landevegsmiljø; varierende standard med hensyn til bredde, vegdekke (grusveg bør inngå), kurvatur, hellingsforhold, dosering og siktforhold
- Særlige risikoforhold ved kjøring i vegkryss med dårlige siktforhold, spesiell utforming eller andre forhold som krever spesielle løsninger og/eller forholdsregler

- Beskrive kjøremiljøet; sikt, bebyggelse, skilt, oppmerking m.v
- Presis kjørteknikk i forhold til sikt, kurveradius, veggrep, miljø og trafikksituasjon
- Beskrive og begrunne en valgt kjørestrategi

#### **Tema 4.4 Refleksjon og oppsummering**

Eleven skal reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist.

Hovedmomenter

- Situasjoner, erfaringer og opplevelser
- Konklusjoner og veien videre

## **Trinn 4 Sikkerhetskurs på veg klasse A**

Trinn 4, ”Sikkerhetskurs på veg” inneholder 4 timer teori og 4 timer praksis. De teoretiske og praktiske delene skal så langt råd er, innholds- og tidsmessig samordnes slik at de fremstår som en helhet for elevene.

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

Den avsluttende teoridelen gjennomføres som klasseromsundervisning med maksimalt 16 elever. Klasserommet organiseres på en slik måte at det er enkelt og naturlig for elevene å kommunisere med hverandre.

### **Mål for trinn 4 jf. §§ 9-5 og 9-9**

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal elevene ha tilegnet seg den kompetanse 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.

Eleven skal

1. vurdere og ta stilling til ulike løsninger i en gitt problemstilling, gjøre rede for sitt syn og begrunne dette
2. drøfte og ta stilling til begrepet risiko og hvordan motorsyklister kan påvirke sitt eget risikonivå
3. drøfte og ta stilling til begrepet kjørestrategi
4. planlegge en sammenhengende kjøretur og vurdere og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen
5. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne sin kjørestrategi
6. oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt
7. anvende en presis kjøreteknikk
8. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist og vise evne og vilje til ettertanke og selvkritisk vurdering
9. drøfte begrepet kjøredyktighet, vurdere egne sterke og svake sider som motorsyklist og velge ut områder med utviklingsmuligheter

## **Tema 4.1 Motorsykkelkjøring, risiko og strategi**

(2 timer teori)

Mål nr. 1-4

Eleven skal

- vurdere og ta stilling til ulike løsninger i en gitt problemstilling, gjøre rede for sitt syn og begrunne dette
- drøfte og ta stilling til begrepet risiko og hvordan motorsyklister kan påvirke sitt eget risikonivå
- drøfte og ta stilling til begrepet kjørestrategi
- planlegge en sammenhengende kjøretur og vurdere og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen.

#### Hovedmomenter

- Risikosituasjoner vurderes og drøftes (Video, bilder, skisser, illustrasjoner eller lignende kan benyttes.)
- Kjøredyktighet
- Selvinnsikt og risiko; normer, verdier, ansvar, gruppepress, selvstendighet og egne valg
- Kjørestrategi
- Planlegging av lengre, sammenhengende kjøring med hensyn til
  - kjøreruten
  - forventninger om trafikale-, miljø- og værmessige utfordringer
  - kjøre flere sammen
  - kjørelengde, kjøretid, sted og hyppighet av pauser
  - uthvilt og i god form
  - kontroll av motorsykkelen
  - plassering og sikring av last

### **Tema 4.2 Kjøring i variert landevegsmiljø**

#### Mål nr. 5-7

Den avsluttende delen skal gjennomføres som en sammenhengende 4 timers undervisningsenhet. Pauser legges inn etter behov. Kjørerutene skal konstrueres slik at eleven får erfaring med vekslende vegtyper (riks- fylkes og kommunale veger), vegstandarder og miljø (tettsted/landeveg). Kjøring på grusveg bør inngå i denne delen.

#### Eleven skal

- kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne sin kjørestrategi
- oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt
- anvende en presis kjøreteknikk.

#### Hovedmomenter

- 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
- Kjøring i kurver, presis kjøreteknikk i forhold til sikt, kurveradius, veggrep, miljø og trafikksituasjon

### **Tema 4.3 Refleksjon, selvinnsikt, erfaringsutveksling og oppsummering**

(2 timer teori)

#### Mål nr. 8-9

Eleven skal



- reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist og vise evne og vilje til ettertanke og selvkritisk vurdering
- drøfte begrepet kjøredyktighet, vurdere egne sterke og svake sider som motorsyklist og velge ut områder med utviklingsmuligheter.

#### Hovedmomenter

- Situasjoner, erfaringer og opplevelser
- Valg og vurderinger i forhold til gitte problemstillinger, herunder valg av motorsykkel
- 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
- Konklusjoner og veien videre

## Kapittel 4 Kurs ved utvidelse fra A2 til A

### Obligatorisk kurs for utvidelse fra klasse A2 til A

”Sikkerhetskurs på veg” 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. Dette betinger at lærer benytter ledsagermotsykkel og kommunikasjonsutstyr.

Lærer kan maksimalt undervise 3 elever om gangen.

#### Mål for kurset jf. §§ 9-13

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

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal eleven:

1. kjenne til motorsyklisters ulykkesutsatthet
2. dele 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. under kjøringen 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

### Tema 1 Motorsykelisters ulykkesutsatthet

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal eleven kjenne til motorsyklisters ulykkesutsatthet

Hovedmomenter

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

### Tema 2 Dele erfaringer med vekt på egen kjørestrategi

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal dele erfaringer med vekt på egen kjørestrategi.

#### Hovedmomenter

- Egne erfaringer og opplevelser
- Valg og vurderinger i forhold til gitte problemstillinger, herunder valg av motorsykkel
- Selvinnsikt 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

### **Tema 3 Planlegging av kjøretur**

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal eleven planlegge en sammenhengende kjøretur med vekt på egne utviklingsmuligheter

#### Hovedmomenter:

- 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

### **Tema 4 Kjøretekniske ferdigheter**

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal eleven vise tilstrekkelig tekniske kjøreferdigheter til å ha utbytte av kurset.

#### Hovedmomenter

- vise gode kjøreferdigheter ved:
  - kjøring i sakte fart
  - styring og bremsing

### **Tema 5 Kjøring på veg**

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal eleven kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne egen kjørestrategi.

#### Hovedmomenter

- 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

## **Tema 6 Oppfattelse og vurdering av trafikksituasjoner**

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal eleven under kjøringen oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkes utsatt.

Hovedmomenter

- beskrive og begrunne sin kjøremåte
- andres kjøremåte og behov i trafikken
- handlings og vurderingstendenser

## **Tema 7 Refleksjon og vurdering av egen kompetanse som motorsyklist**

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal eleven reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist, og vise evne og vilje til ettertanke og selvkritisk vurdering.

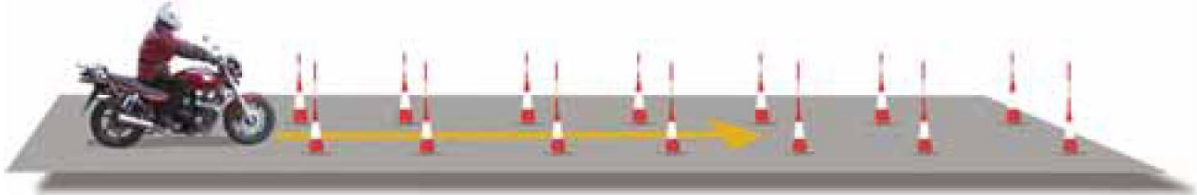
Hovedmomenter

- dele erfaringer fra kjøringen
- egne sterke og svake sider som motorsyklist
- egne utviklingsmuligheter
- valg av områder for videreutvikling

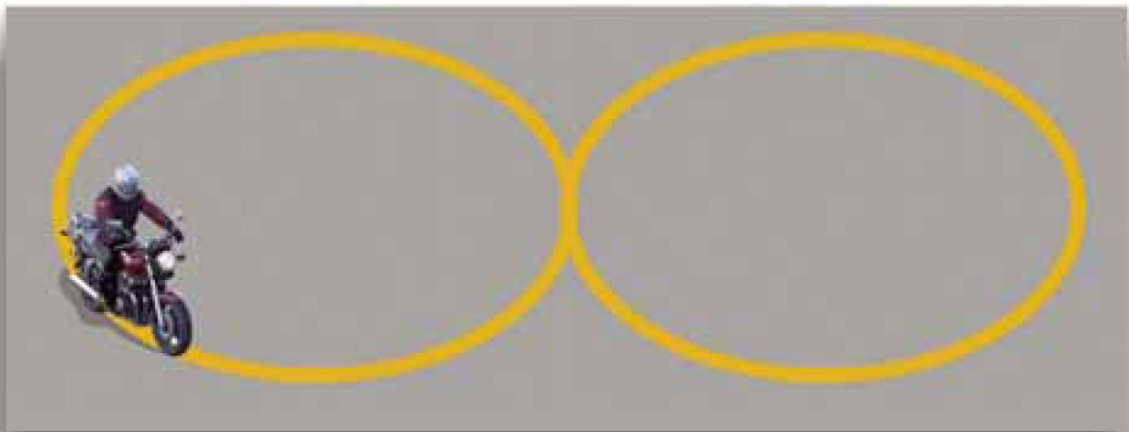
## Vedlegg

### Forslag til kjøregårdsøvelser i trinn 2

#### Balanseøvelser



**Øvelse A. Kjøring i gangfart (krypekjøring)** rett frem (ca. 15 m) i en veg merket med høye markører (høyere enn styreholkene) med en sidevegs avstand mellom markørene som er 10 cm bredere enn det ytterste punktet på motorsykkelen (vanligvis styreholkene) på hver side. Markørene settes med 2 meters mellomrom.



**Øvelse B. Kjøring i gangfart (krypekjøring)** Øvingen bør starte med kjøring i 8 tall uten noen områdebegrensning. Når ferdigheten øker, kjøres den i 8 tall innefor en oppmerket firkant eller som «garasjeøving» (alternativt med to doble garasjer med inn- og utkjøring.) Sirklenes radius varieres i forhold til eleven ferdighetsnivå og progresjon.

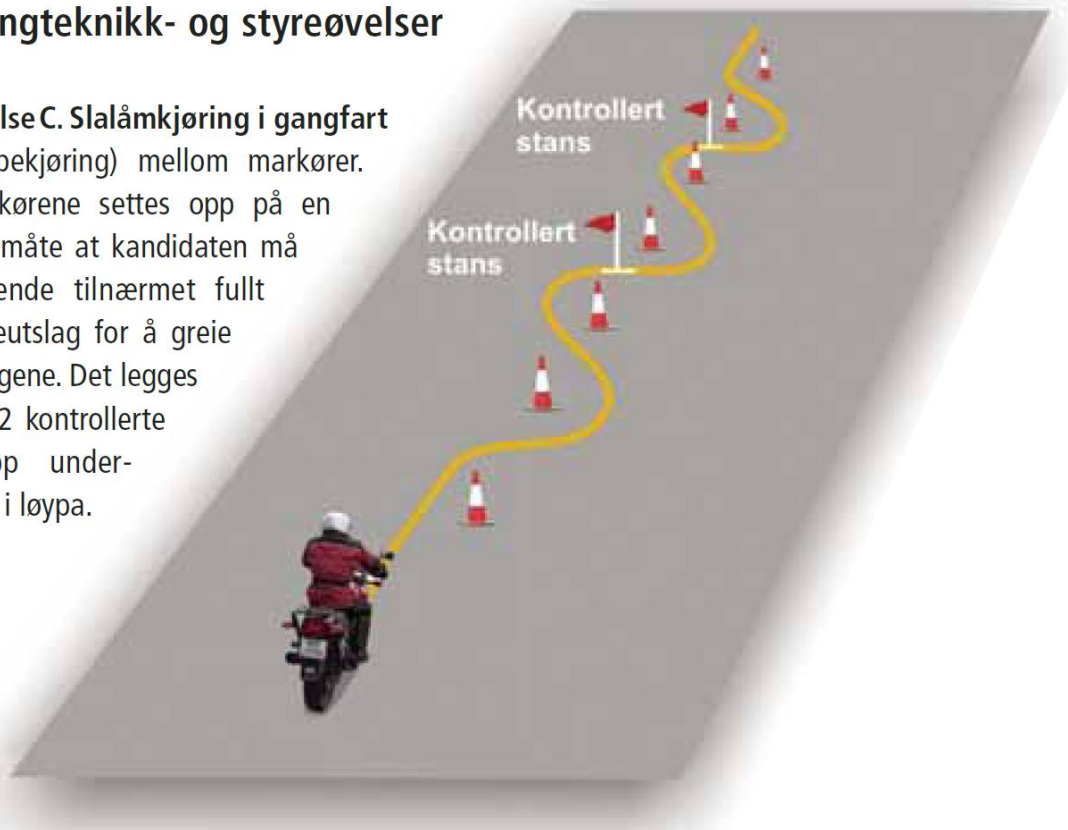
## Svingteknikk- og styreøvelser

### Svingteknikk- og styreøvelser

#### Øvelse C. Slalåmkjøring i gangfart

(krypekjøring) mellom markører.

Markørene settes opp på en slik måte at kandidaten må anvende tilnærmet fullt styreutslag for å greie svingene. Det legges inn 2 kontrollerte stopp underveis i løypa.

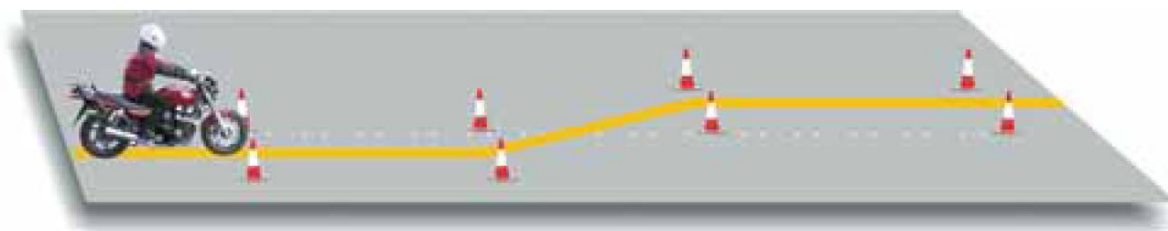


#### Øvelse C. Slalåmkjøring i gangfart (krypekjøring) mellom markører.

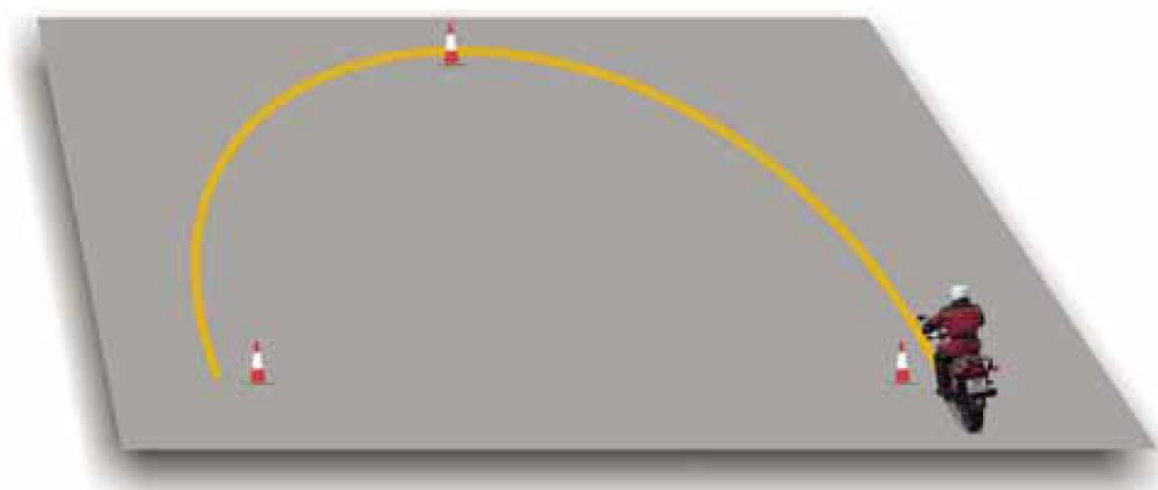
Markørene settes opp på en slik måte at kandidaten må anvende tilnærmet fullt styreutslag for å greie svingene. Det legges inn 2 kontrollerte stopp underveis i løypa.



**Øvelse D. Igangsetting med sving til høyre/venstre.** Et T – kryss markeres. Eleven setter i gang fra stillestående og umiddelbart går inn i høyre- eller venstresving etter anvisning eller beskjed fra lærer/instruktør. Det må legges vekt på at plasseringen skal være korrekt i «feltet» der det svinges inn, og fartsøkning og svingkurve skal være jevn. Det må være så stort areal at igangsettingen fullføres med fartsøkning og oppgiring til 2. gir.



**Øvelse E. Styrekommando.** Denne øvelsen er en innledning til øvelse 3 i «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A». Hensikten er å gi elevene trening i hvordan og når styrekommando gis. Øvelsen settes opp ved hjelp av kjebler. Kjeblene settes opp slik at eleven må endre kurs ved hjelp av styrekommando til venstre og høyre. Eleven skal kjøre inn i porten, gi styrekommando først til venstre og deretter til høyre for å treffe midt i neste port (se skisse). Presisjon og nøyaktighet må vektlegges for å gi størst mulig læringsutbytte. Avstand mellom «portene»: ca 15 meter. Portbredde: ca 3 m. Sidevegs avstand mellom portene: ca 3 meter.



**Øvelse F. Svingpunkt, styrekommando og gasskontroll.** Denne øvelsen er en innledning til øvelse 4 i «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A». Hensikten med øvelsen er å gi elevene trening i å finne svingpunktet, være godt forankret, gi styrekommando til riktig tid og bruke blikket og gasskontroll for å lage en jevn kurve.

Eleven skal kjøre i en halvsirkel som er markert med 3 markører (se skisse). Øvelsen må utføres med krav til presisjon i plassering før, gjennom og etter svingen. Inngangshastigheten bør innledningsvis være ca. 30 km/t. Kurveradius varieres i forhold til elevens ferdighetsnivå.

## Bremseøvelse



**Øvelse G. Bremsing, stans angitt sted.** Denne øvelsen er en innledning til øvelse 1 i «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A». Hensikten med øvelsen er å etablere gode arbeidsvaner og teknikker under relativt hard bremsing.

Det settes opp et område med mulighet for å akselerere fra 0 til 50 km/t. Det angis et stoppunkt og et bremsetidspunkt med markører (kjegler). Avstanden mellom punktene bør i starten være stor (ca. 25 m) for så å reduseres gradvis ned til 18 – 20 m etter hvert som bremseferdigheten øker.

## Kombinerte svingteknikk og bremseøvelser



**Øvelse H. Bremsing, kort stans ny igangsetting.** Denne øvingen kombinerer øvelsene D og G, dvs. at det settes opp et T – kryss i forbindelse med øvelse G. Bremsetidspunkt og stoppunkt angis med markører. Eleven skal her i tillegg til å bremse på riktig måte med riktig trykk, også sette i gang umiddelbart etter stans til høyre eller venstre etter anvisning fra lærer.

Denne øvelsen kan også bygges om slik at stoppunkt velges av eleven i forhold til umiddelbar igangsetting med påfølgende sving. Bremsetidspunkt angis og varieres.

**Øvelse I. Kort stans ny start fra 50 km/t** med påfølgende igangsetting i sving til høyre eller venstre. (Samme kjøregårdsøvelse som øvelse H). Forskjellen er kravet til bremseeffekt. I denne øvingen skal kandidaten kunne stanse på mindre enn 15 m med en utgangshastighet på 50 km/t. Ellers er gjennomføringsprosedyren den samme.





**Statens vegvesen**

---

Håndbøkene kan bestilles fra:

Statens vegvesen

Vegdirektoratet

Håndbokeekspedisjonen

Boks 8142, Dep.,

0033 Oslo

Tlf.: 22073500

Fax: 22073768

ISBN 978-82-7207-659-6

0566-04 grafisk senter@vegvesen.no