

Læreplan for klassene A1 og A

Fastsatt av Vegdirektoratet 15.10.2004

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 i løpet av de første månedene de kjører etter at de har fått førerkort.

Ideelt sett er det ønskelig at førerne får den nødvendige erfaringen gjennom føreropplæringen. Satsingen på en bedre føreropplæring 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 føreropplæringen. Her gis Samferdselsdepartementet fullmakt til gi bestemmelser om teoretisk og praktisk opplæring mot vederlag av personer som vil ta førerkort, kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen bestemt trafikkopplæring. Mål for føreropplæringen 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 skal fastsette 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, forstå hvordan disse vil handle og forstå 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 som viser konsekvensene 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 kunnskapen¹ føreren har fra før.

¹ Kunnskap betyr her semantisk kunnskap – sammenhengen mellom situasjon, handling og konsekvens

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 to oppgaver samtidig. Erfarne førere vil løse de enkle oppgavene som girskifte, bruk av blinklys, holde bilen på vegen, stoppe for rødt lys, holde avstand til forankjørende og lignende gjennom automatiserte handlinger. Bevisst bearbeiding brukes til mer komplekse problemer som f.eks. 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 lignende.

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 gjennom bevisst bearbeiding av informasjon. 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 bilen på veg 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 føreropplæringen 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 ha en sentral plass i opplæringen. 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 føreropplæringen. Elevene må gjennom hele opplæringen, men særlig i den trafikale ferdighetstreningen, få øving i å reflektere over egne handlings- og vurderingstendenser og derved få en dypere forståelse av det å ferdes i trafikken. Temaet bør vektlegges både i starten og i 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.

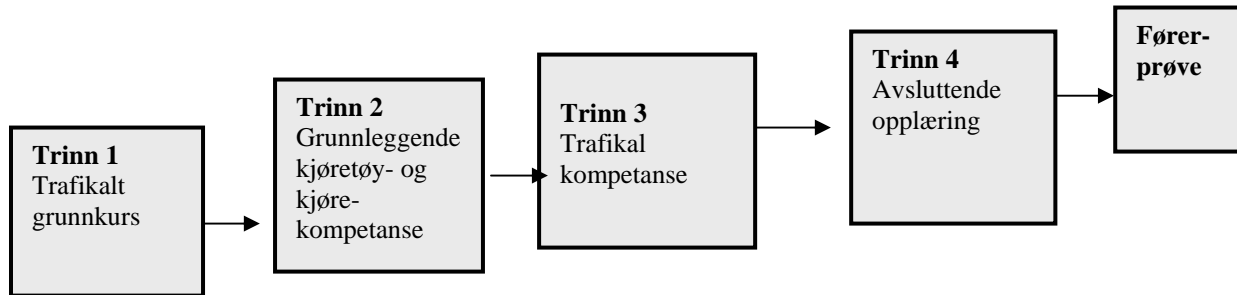
Planlegging og forberedelse før kjøring

Forberedelse før kjøring omfatter valg som må tas fordi en skal kjøre et kjøretøy for eksempel neste dag. Dette gjelder blant annet å 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 fortutsettes å bli 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

Føreropplæringen 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 eller for vanskelige 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. Veiledningstimer skal gjennomføres ved utgangen av trinn 2 og 3.

Med utgangspunkt i elevens kjørestasjoner, 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 avvises. 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 opp til arbeidsmåter som gjør elevene til aktive deltakere. Valg av metode, organisering, spørreteknikk og aktiviteter ellers skal tilpasses de ulike deler av opplæringen på en slik måte at det legges til rette for at alle elever får utbytte av undervisningen, og at målene nås i tråd med det som er fastsatt.

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 automatisert i en rimelig grad før eleven starter treningen med å løse mer komplekse problemer. Eleven skal beherske kjøretøyet først, deretter kjøring i trafikken. De første kjøretimene må derfor starte 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 temaer 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 kjøreefaring innen en annen førerkortklasse. Mulighetene for privat øvingskjøring vil variere. Ved planlegging av opplæringsforløpet må det tas hensyn til elevenes erfaringsbakgrunn.

Den skjulte læreplan

Risikoforståelse er et gjennomgående tema i føreropplæringen. Både i opplæringen og senere er det et problem at noen tar mer sjanser etter hvert som de får økt kjøreefaring. En elev som gjennomgår et glattkjøringskurs, kan for eksempel etterpå velge å kjøre med høyere fart enn eleven ellers ville gjort, fordi noe av usikkerheten med 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 veier. 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

03.11.2004

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 II Opplæringen i klassene A1 og A

Hovedmål

Etter å ha gjennomført trafikkopplæring i klasse A og A1, 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 trafikk sikker*
- *gir god samhandling*
- *fører til god trafikkavvikling*
- *tar hensyn til helse, miljø og andres behov*
- *er i samsvar med gjeldende regelverk*

Trinnvis opplæring

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 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.

Trinn 1

Dette trinnet består av "Trafikalt grunnkurs" og er obligatorisk for alle som skal begynne øvingskjøring, for klassene A1 og A. Personer som tidligere har gjennomført trafikalt grunnkurs, og personer som innehar førerrett i klassene A1, A, B, M, S og T på bakgrunn av obligatorisk opplæring eller avlagt førerprøve, fritas for kurset. Innehavere av førerrett i klasse M 146, S og T skal likevel ha opplæring i mørkekjøring og førstehjelp, ved erverv av førerrett i annen klasse.

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 fellestoff for klassene A1 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 og A, med unntak av *Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk klasse A*. Dette kurset er obligatorisk kun for klasse 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 motorsykel.

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 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 og A. Lærestoffet er i dette trinnet noe forskjellig for klasse A1 og A, og trinnet er derfor delt i 2 separate deler, en for klasse A1 og en for klasse A.

I klasse A1 består sikkerhetskurset av totalt 4 timer, hvorav 3 timer skal være praktisk 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 og A, er hovedsaklig rettet mot elevens risikoforståelse knyttet til motorsykelkjøring.

Definisjoner og begrepsavklaringer

Instinktive feilhandlinger

De ubevisste feilhandlinger du utfører når du blir redd.

Presis kjøreteknikk, en grunnteknikk for MC – kjøring

Graden av presisjon i utførelsen av de ulike kjøretekniske momentene

Handlingsberedskap

Motorsyklistens hovedoppgave er å oppfatte og forstå risiko. Som en konsekvens av dette, må motorsyklisten i mange situasjoner forberede seg ved å innta nødvendig beredskap. Slik beredskap kan være tilpasse hastighet, innta bremseberedskap, justere sittestilling, forankre seg godt til motorsykkelen og/eller skjerpe oppmerksomheten (være innstilt). Denne beredskapen benevnes i denne planen med hovedbegrepet handlingsberedskap.

Handlingsrom

Handlingsrom er den sikkerhetsmargin eller sikkerhetssone 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

Ved kjøring rett fram skal hensyn til sikt, veigrep, synbarhet, trafikk bak og i mot, danne grunnlag for valg av plassering. Normalplassering 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 ekvipasjen (motorsykkelen/fører) normalt skal befinne seg innenfor eget kjørefelt.

Motorsyklistens valg av plassering kommer til uttrykk gjennom det spor motorsykkelen til enhver tid beskriver.

Risikoen ved kjøring i høyresving er å komme over i møtende kjørefelt, i venstresving utforkjøring.

Plasseringen er ofte betinget av veiens beskaffenhet, som sporete vei (asfaltslitasje), smal veg, nedsatt friksjon, og ikke minst store kurveradier som ikke i den grad betinger å skaffe seg ”reserver” i veggrep og handlingsrom.

Plasseringen skal sikre best mulig veggrep og gi en jevn kurve. Motorsykkelen bør som regel kjøres slik at det i både høyre og venstresving dannes en litt slakere kurve enn veiens utforming tilsier.

For å oppnå størst mulig *handlingsrom*, jf definisjonen ovenfor, i høyresving, plasseres motorsykkelen i venstre del av kjørefeltet i god tid før inngangen av svingen. Videre bør du omtrent midt i kurven finne et tangeringspunkt som ligger godt til høyre for midten av kjørefeltet.

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

Den linje motorsykkelen beskriver ved utgangen av svingene, avhenger av faktorer som møtende trafikk, veiens beskaffenhet, hindringer og veiens videre forløp.

Samhandling

Dette betyr at motorsyklistens må kjøre tydelig og utvise en kjøreatferd slik at andre trafikanter lett ser, oppfatter og forstår motorsyklistens intensjon i en gitt situasjon.

Synlighet

Dette begrepet henger nøye sammen med begrepet over (samhandling). Også de fysiske forutsetningene for å bli sett, som bruk av farge på motorsykkelen og bekledning. Ikke minst viktig er de kjørestrategiske valg motorsyklisten til enhver tid foretar seg for å gjøre seg synlig.

Forankringspunkter

Beskriver hvordan en skal sitte på motorsykkelen for å kunne betjene og styre motorsykkelen på sikrest mulig måte.

Styrekommando

Den påvirkning av tohjuls motorsykkelen som skjer ved at styret skyves fremover på den siden du ønsker at motorsykkelen skal svinge.

Svingpunkt

Det punktet i veien hvor motorsykkelen begynner å svinge som en konsekvens av styrekommandoen. Øvelser hvor eleven får i oppgave og vise dette bidrar til å fortelle læreren hvordan eleven påvirker motorsykkelen for å få den til å svinge.

Gasskontroll

Beskriver hvordan du ved å kontrollere gassmengden gjennom en sving kan kompensere for den minkende rulleomkretsen, samt stabiliserer motorsykkelen i den ønskede nedbrekkvinkelen du på forhånd har bestemt med din styrekommando. Gasskontroll er også med på å bestemme om motorsykkelen skal være understyrt eller overstyrt.

Førerutviklingskurs

Organisert påbygningskurs for motorsykkelførere. Det tenkes her på kurs som retter seg mot kjøring på vei.

Krav til bekledning under opplæring

For øvingskjøring mot vederlag i klassene A 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 motorsykkelføring som dekker øvrige kroppsdelene. 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

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

Teoretiske tema klasse A1 og A

Den teoretiske delen i læreplanen 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. Planen angir heller ikke særskilte mål for teori og praksis, men mål uttrykt som den kompetanse eleven skal tilegne seg i hvert trinn (se kap.1 Generell del). Unntak fra dette er gjort i sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A, der det opereres med egne teorimål og praksismål.

<i>Tema</i>	<i>Generelle emner, klassene A1 og A</i>	<i>Trinn</i>	<i>Timetall</i>
2.2	Motorsykkelen - kjøretøykunnskap	2	Ikke spesifisert
2.3	Bekledning/sikkerhetsutstyr	2	”
3.1	Grunnleggende fysikk og kjøreteknikk	3	”
3.2	Trafikkpsykologi	3	”
3.3	Kjøring i ulike trafikkmiljø – kjørestrategi og atferd (mål a-d)	3	”
 <i>Obligatoriske emner, klassene A1 og A</i>			
2.1	Motorsykelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring	2	3
 <i>Obligatoriske emner, kun klasse A1</i>			
4.1/4.3	Klargjøring og refleksjon/oppsummering	4	1
 <i>Obligatoriske emner, kun klasse A</i>			
	Fysikk og kjøreteknikk (sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk)	3	1
4.1	Motorsykelkjøring, risiko og strategi	4	2
4.3	Refleksjon, selvinnsikt, erfaringsutveksling og oppsummering	4	2

Kapittel III - HOVEDMÅL, 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. § 15-1

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 § 8-1.

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 skal inneholde følgende temaer:

- Tema 1: Trafikkopplæringen
- Tema 2: Grunnleggende forståelse for trafikk
- Tema 3: Mennesket i trafikken
- Tema 4: Øvingskjøring og kjøreefaring
- Tema 5: Førstehjelp
- Tema 6: Tiltak ved trafikkulykke
- Tema 7: Mørkekjøringsdemonstrasjoner

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.

Undervisningen i førstehjelp skal gjennomføres av personell som er spesielt kvalifisert og 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. I perioden 16. mars – 31. oktober gis det rett til øvingskjøring etter at tema 6 er gjennomført. Avlegges førerprøven i perioden 1. november – 15. mars, vil bestått førerprøve gi førerrett kun fram til 1. mars året etter, hvis kandidaten ikke har fullført mørkekjøringsdemonstrasjonene.

Mål for trafikalt grunnkurs jf. § kapittel 8

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 skadeomfanget før ulykken varsles og hvordan varsling gjøres*
 - b) *tilegne seg ferdigheter i grunnleggende rutiner på skadestedet*
 - c) *videreutvikle den praktiske ferdigheten i grunnleggende livreddende førstehjelp 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 kjøreerfaring

Eleven skal 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

Tema 1.4.a) Regler om øvingskjøring*Hovedmomenter*

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

Tema 1.4.b) Kjøreerfaring og ulykkesrisiko*Hovedmomenter*

- Kjøreerfaring 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 møteing, 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 trafikalt grunnkurs

Bakgrunn for kurset

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 framtrødende 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.

Trafikalt grunnkurs

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

Det er flere grunner til å ha et trafikalt grunnkurs.

- Det er viktig at en tidlig i opplæringen fokuserer på forhold som påvirker risikoen og betydningen av selvinnsikt og selvkritisk vurdering
- Det er hensiktsmessig å samle en del lærestoff som er felles for alle lette klasser slik at personer som skal ta førerkort for flere klasser, slipper å gå gjennom samme lærestoff flere ganger.
- Det er viktig å gi elever 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 førerkortklasse. 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 trafikklæreren 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 trafikklæreren 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 overhead-program.

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 kjørekompentanse, klassene A1 og A

Generelt

Lærestoffet i dette trinnet er felles for klassene A1 og A.

Tema og hovedmomenter fra trinn 2 forutsettes videreført i trinn 3 og 4, samtidig som de er en del av grunnlaget for oppgavene som blir gitt til førerprøven.

Forslag til kjøregårdsøvelser til trinn 2 er lagt ved som eget vedlegg i planen. Det er ikke obligatorisk å bruke disse i opplæringen. Disse er ment som støtte 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 trafikal opplæring i trinn 3.

Eleven skal ha så gode tekniske kjøreferdigheter og arbeidsvaner at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandling med andre trafikanter.

Eleven skal

1. *i løpet av tre timer obligatorisk opplæring*
 - a) *drøfte mulige konflikter mellom motorsyklister og andre trafikanter*
 - b) *drøfte begrepet førerdyktighet, motorsykkelenes kraftressurser og sammenhengen mellom disse, og de krav trafikkmiljøet stiller til motorsykkelførere*
 - c) *drøfte og ta stilling til risiko ved motorsykkelføring, årsakene til de vanligste og alvorligste motorsykkelykkene, og effektive tiltak for å motvirke disse*
2. *gjøre rede for motorsykkelenes hovedkomponenter og den informasjon vognkortet gir, samt utføre sikkerhetskontroll av motorsykkelen og forklare hva som kontrolleres og hvorfor kontrollen utføres*
3. *gjøre rede for bruk av riktig motorsykelbekledning og påbudt sikkerhetsutstyr*
4. *forberede kjøring, og ved å gå ved siden av motorsykkelen forflytte den fremover og bakover, rett frem og i sving uten hjelp av motor*
5. *ved å observere, gi tegn, bruke gass, koplingshendel og god forankring, sette i gang motorsykkelen med god balanse både rett frem, til høyre og venstre, på flat vei og i med- og motbakker*
6. *plassere motorsykkelen hensiktsmessig i kjørefeltet ved kjøring rett frem*
7. *ved å observere og gi tegn, ved å bruke begge bremsene riktig og ha god balanse, stanse motorsykkelen på en myk og behagelig måte*
8. *ved hjelp av god forankring, blikkbruk og betjening av kopling, gass og brems, ha god balanse når motorsykkelen kjøres i gangfart*
9. *ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å gire ved å*
 - a) *utføre girskiftene raskt og presist ved hjelp av god forankring og riktig betjening av gass, koplingshendel og girvelger, med stabil kurs og uten unødige bevegelser i motorsykkelen*
 - b) *velge hensiktsmessig gir i forhold til hastighet, kurvatur og vegens helling*
10. *ved hjelp av god forankring, blikkbruk, styrekommando og gasskontroll ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å styre motorsykkelen ved å*
 - a) *styre motorsykkelen slik at den svinger til riktig tid og beskriver en jevn kurve*
 - b) *beherske grunnleggende kjøring i kurver i et landeveismiljø med moderat trafikk og få konfliktpunkter*
11. *tilegne seg grunnleggende ferdigheter i å bremse ved å*
 - a) *ha korrekt sittestilling med løse og lett bøyd armer, blikket frem og god forankring til motorsykkelen under bremsing*
 - b) *bruke begge bremsene ved normalbremsing, men benytte forbremser som hovedbrems*

- c) være i stand til å stanse ved et angitt sted ved å bremse med tilstrekkelig trykk i starten og om nødvendig justere dette for å stanse på nøyaktig riktig sted
 - d) gjennom god forankring og riktig bruk av bremsene kunne utføre en hard og kontrollert bremsing med minst 70 - 75 % av optimal retardasjon
12. knytte sammen kjøretekniske delferdigheter til større deler og innta handlingsberedskap når det er nødvendig under sammenhengende kjøring i et enkelt miljø med moderat trafikk
13. kunne vurdere sin egen førerkompetanse

Tema 2.1 Motorsykkelkjøring, miljø, sikkerhet og opplæring (obligatorisk tema – 3 timer)

Eleven skal i løpet av tre timer obligatorisk opplæring:

- drøfte mulige konflikter mellom motorsyklister og andre trafikantgrupper
- drøfte begrepet førerdyktighet, motorsykkelens kraftressurser og sammenhengen mellom disse, og de krav trafikkmiljøet stiller til motorsykkelførere
- drøfte og ta stilling til risiko ved motorsykkelkjøring, årsakene til de vanligste og alvorligste motorsykkelulykkene, og effektive tiltak for å motvirke disse.

Hovedmomenter

- Motorsykkelmiljøet og motorsykkelkulturen
- Interessekonflikter mellom motorsyklister og andre trafikantgrupper
- Motorsykkelulykker - risiko
- Trafikkmiljøets krav og motorsyklistens prestasjonsevne
- Betydningen av kjøreerfaring

Tema 2.2 Motorsykkelen

Eleven skal gjøre rede for motorsykkelens hovedkomponenter og den informasjon vognkortet gir, samt utføre sikkerhetskontroll av motorsykkelen og forklare hva som kontrolleres og hvorfor kontrollen utføres.

Hovedkomponenter og vognkort

Hovedmomenter

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

Sikkerhetskontroll

Hovedmomenter

- Hjul og dekk foran
- Eksosanlegg
- Kraftoverføring
- Forgaffel
- Fjæring og støtdempere bak
- Styring
- Hjul, dekk
- Ramme og svingarm
- Lys og elektrisk anlegg
- Forbrems og bakbrems
- Bekledning

Tema 2.3 Bekledning og sikkerhetsutstyr

Eleven skal gjøre rede for bruk av riktig motorsykelbekledning 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 forberede kjøring, og ved å gå ved siden av motorsykkelen forflytte den fremover og bakover, rett frem og i sving uten hjelp av motor.

Hovedmomenter

- Motorsykkelen instrumenter og betjeningsinnretninger
- Start og stopp av motor
- Bruk av motorsykkelen parkeringsstøtter
- Forflytte motorsykkelen uten hjelp av motor, fremover og bakover, rett frem og i sving ved å gå ved siden av den
- Valg av motorsykel som passer den enkeltes behov og ferdighetsnivå
- Innta en hensiktsmessig sittestilling med løse armer og lett bøy i albue.
- Innstilling av speil og eventuelt justering av hendler og pedaler
- Motorsykkelen forankringspunkter

Tema 2.5 Igangsetting

Eleven skal ved å observere, gi tegn, bruke gass, koplingshendel og god forankring, sette i gang motorsykkelen med god balanse både rett frem, til høyre og venstre, på flat vei og i med- 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 blikket, styrekommando, forankring og gasskontroll

Tema 2.6 Plassering

Eleven skal plassere motorsykkelen hensiktsmessig i kjørefeltet ved kjøring rett frem.

Hovedmomenter

- Riktig plassering i kjørefeltet ved kjøring rett frem, normalt til venstre for midten i eget kjørefelt

Tema 2.7 Stans

Eleven skal ved å observere og gi tegn, ved å bruke begge bremsene riktig og ha god balanse, stanse motorsykkelen på en myk og behagelig måte.

Hovedmomenter

- Stans inntil vegkanten med observasjon, tegngiving, plassering og god balanse når motorsykkelen stanser
- Forankring/ sittestilling med løse armer, samt knær klemt inn mot tanken
- Bruk av forbremms som hovedbrems, koordinere og justere for- og bakbrems slik at det stanses mykt
- Koplingshendelen til riktig tid ved stans
- Rekkefølgen gass av, forbremms, bakbrems og kopling ved stans
- Sette motorsykkelen i 1. gir like før stans

Tema 2.8 Balanse

Eleven skal ved hjelp av god forankring, blikkbruk og betjening av kopling, gass og brems, ha god balanse når motorsykkelen kjøres i gangfart.

Hovedmomenter

- Koordinere gass, kopling og brems for å holde lavere fart enn vanlig gangfart (krypekjøre)
- Balanse og retningsstabilitet; god forankring, blikket opp og fram
- Krypekjøre med styreutslag til høyre og venstre
- Krypekjøre i svak motbakke med styreutslag til høyre og venstre

Tema 2.9 Giring

Eleven skal ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å gire ved å:

- utføre girskiftene raskt og presist ved hjelp av god forankring og riktig betjening av gass, koplingshendel og girvelger, med stabil kurs og uten unødige bevegelser i motorsykkelen
- velge hensiktsmessig gir i forhold til hastighet, kurvatur og vegens helling.

Hovedmomenter

- Hurtig og presis koordinering av gass, (turtall) koplingshendel og girvelger for å unngå unødige bevegelser i motorsykkelen
- Jevn fartsøkning uten vesentlig fartstap ved girskifte, både på flat veg, i med- og motbakke
- Stabil kurs under giring ved kjøring rett frem og i sving
- Samme fart før og etter girskifte ved nedgiring
- Velge hensiktsmessig gir i forhold til fart etter fartsreduksjon og i forhold til vegens helling

Tema 2.10 Styring

Eleven skal ved hjelp av god forankring, blikkbruk, styrekommando og gasskontroll ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å styre motorsykkelen ved å:

- styre motorsykkelen slik at den svinger til riktig tid og beskriver en jevn kurve
- beherske grunnleggende kjøring i kurver i et landeveismiljø med moderat trafikk og få konfliktpunkter.

Hovedmomenter

- Enkle øvinger i å gi styrekommando
- Svingpunkt, styrekommando, blikkbruk og presisjon ved kjøring i kurve (øves fortrinnsvis i kjøregård)
- Høyre- og venstresvinger i vanlige vegkryss med liten eller ingen trafikk; observasjon, tegn og presis plassering både før, gjennom og etter svingen (svingpunkt, blikket inn i svingen, forankring, styrekommando, og gasskontroll)
- Jevn og rund sving
- Kurvekjøring på landeveg (praktisk øving i styreteknikk i liten trafikk)
- Plassering, girvalg og handlingsberedskap før sving
- Svingpunkt og styrekommando
- Blikkbruk inn i kurven
- Gasskontroll gjennom svingen

Tema 2.11 Bremsing

Eleven skal tilegne seg grunnleggende ferdigheter i å bremse ved å:

- ha korrekt sittestilling med løse og lett bøyd armer, blikket frem og god forankring til motorsykkelen under bremsing
- bruke begge bremsene ved normalbremsing, men benytte forbremser som hovedbrems
- være i stand til å stanse ved et angitt sted ved å bremse med tilstrekkelig trykk i starten og om nødvendig justere dette for å stanse på nøyaktig riktig sted
- gjennom god forankring og riktig bruk av bremsene kunne utføre en hard og kontrollert bremsing med minst 70 - 75 % av optimal retardasjon.

Hovedmomenter

- Forankring i motorsykkelen med knær inntil tank, blikket opp og frem og løst hengende armer under bremsing
- Riktig blikkbruk
- Ta opp bremsekraft i rygg- og magemuskler
- Bruk av både for- og bakbrems
- Øve på å justere blokkering av forhjul (lav hastighet)
- Om nødvendig justere bremsetrykk for å stanse på nøyaktig angitt sted
- Sette motorsykkelen i 1. gir like før stans.
- Sette i gang motorsykkelen umiddelbart etter stans, både rett frem og i sving til høyre og venstre (normalbrems)
- Vurdere stoppunkt for å gjøre igangsettingen enklere ved påfølgende sving til høyre eller venstre (normalbrems)
- Bremsing fra 50 km/t til full stans (70 – 75 % av maks. retardasjon)
- Bremsing fra 50 km/t til full stans med påfølgende igangsetting umiddelbart etter stans, enten til høyre eller venstre etter lærer anvisning
- Justere hjullåsinger under bremsing

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

Tema 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

Generelt

Trinn 3 inneholder fellesstoff for klassene A1 og A. Unntatt er Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A, som kun er obligatorisk for klasse A.

Trinnet inneholder i hovedsak trafikale tema og momenter, og avsluttes med en obligatorisk veiledningstime. Tema og hovedmomenter forutsettes videreført i trinn 4.

Obligatorisk sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A er et kurs i presis kjøreteknikk 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.

Mål for trinn 3 jf. § 9-4

Etter å ha gjennomført trinn 3 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha godt utbytte av avsluttende opplæring i trinn 4. Eleven skal kunne kjøre selvstendig i variert trafikk.

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*
 - e) *velger sikre kjøremåter inn mot, i og mellom vegkryss, på flerfeltsveg og i envegsregulerte gater i alle typer trafikkmiljø*
 - f) *kjører i henhold til vegoppmerking og skilt eller annen anvisning som regulerer trafikken*
 - g) *identifiserer, tar hensyn til og velger sikre kjøremåter i situasjoner med særlig risiko for motorsyklister ved kjøring i tett trafikk*
 - h) *velger sikre og effektive kjøremåter ved innkjøring på og avkjøring fra større veg*
 - i) *identifiserer og beskriver vegens beskaffenhet og utforming, og anvender og behersker presis kjøreteknikk ved kjøring i kurver*
 - j) *kjenner igjen og tar hensyn til særlige risikoforhold for motorsyklister ved kjøring i landevegsmiljø*
 - k) *kjører selvstendig, anvender en systematisk observasjonsteknikk som gir fullstendig overblikk og avvikler trafikken på en effektiv måte*
 - l) *velger kjøremåter som ivaretar sikkerheten for fører, passasjer og andre trafikanter*
4. *Eleven skal vise selvinnsikt ved å vurdere sin egen kjørekompetanse*

Tema 3.1 Fysikk og kjøreteknikk

Eleven skal beskrive de krefter som påvirker en motorsykkel under kjøring og gjør rede for sammenhengen mellom fysikk, motorsykkelens 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 motorsykkeltypen
- Gyroeffekt
- Dekkets profil og rulleomkrets i sving
- Sittestilling og forankring
- Svingteknikk
- Bremseteknikk og bremsefordeling mellom for- og bakbrems på ulike motorsykkeltypen
- Akselerasjon

Tema 3.2 Trafikkpsykologi – informasjonsbearbeiding, holdning og atferd

Eleven skal beskrive og forklare informasjonsomsetningen 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 informasjonsomsetningen
- Holdninger, innstilling og atferd

Tema 3.3 Kjørestrategi og atferd

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

- kjenner til grunnregelen for trafikk, trafikkreglene, skilt og forskrifter, og forklarer kjøremåter begrunnet i disse
- beskriver situasjoner med særlig risiko for motorsyklister og gjør rede for sikre og hensiktsmessige kjøremåter
- 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
- gjør rede for presis kjøreteknikk og kjøremåte i kurver
- velger sikre kjøremåter inn mot, i og mellom vegkryss, på flerfeltsveg og i envegsregulerte gater i alle typer trafikkmiljø
- kjører i henhold til vegoppmerking og skilt eller annen anvisning som regulerer trafikken
- identifiserer, tar hensyn til og velger sikre kjøremåter i situasjoner med særlig risiko for motorsyklister ved kjøring i tett trafikk
- velger sikre og effektive kjøremåter ved innkjøring på og avkjøring fra større veg
- identifiserer og beskriver vegens beskaffenhet og utforming, og anvender og behersker presis kjøreteknikk ved kjøring i kurver

- kjenner igjen og tar hensyn til særlige risikoforhold for motorsyklister ved kjøring i landevegsmiljø
- kjører selvstendig, anvender en systematisk observasjonsteknikk som gir fullstendig overblikk og avvikler trafikken på en effektiv måte
- velger kjøremåter som ivaretar sikkerheten for fører, passasjer og andre trafikanter

Atferd i trafikken

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
- Forbikjøring

Kjøring i bolig-, by- og tettstedsmiljø

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

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.)

Selvstendig kjøring, anvendelse og sammenfatning av trafikale momenter

Hovedmomenter

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

Tema 3.4 Obligatorisk veiledningstime - vurdering av førerkompetanse

Eleven skal vise selvinnsikt ved å vurdere sin egen kjørekompetanse

Hva som skal vurderes

- Effektiv og sikker trafikkavvikling i ulike miljø
- Risikoforståelse
- Presis kjøreteknikk (styreteknikk; svingpunkt, styrekommando, forankring, blikkbruk og gasskontroll)
- Effektiv og presis bremseteknikk

Obligatorisk sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A.

Gode arbeidsvaner og teknikker for bremsing og styring av motorsykkel bør være etablert før dette kurset. Eleven skal i løpet av kurset videreutvikle disse gjennom ytterligere spesifikk trening. Øvingene i kurset er valgt ut for å videreutvikle motorsykkelførerens kjøretekniske kompetanse og derved redusere ulykkesrisikoen.

Teoridelen gjennomføres både i forkant og i etterkant av den praktisk delen. Hver praksisøkt innledes med en teoretisk gjennomgang av hensikt, mål og øvingsmomenter. Teorien som gjennomføres i etterkant av de praktiske øvingene, skal ta utgangspunkt i de praktiske erfaringer den enkelte deltaker har høstet, og refleksjon over egne handlingsvalg og opplevelser. Den skal ikke være en formidling av faktakunnskaper. Teoridelen skal gjennomføres som klasseromsundervisning.

Den praktiske delen skal gjennomføres som en sammenhengende sekvens på minst 3 undervisningstimer på bane eller lukket område. Eleven kan også benytte egen motorsykkel i denne delen. Elever under 19 år som ønsker å benytte egen motorsykkel, må bruke mellomtung motorsykkel som definert i forskrift om førerkort, hvis denne ikke er godkjent som lærevogn.

Dersom det benyttes motorsykkel med ABS-bremser, skal det være mulighet for utkobling av dette systemet. I disse tilfellene kan det likevel være hensiktsmessig at eleven får oppleve forskjellen i å bremse med og uten ABS-bremser på motorsykkelen.

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

Læreplanen angir 4 øvelser med et fastlagt innhold som er obligatoriske (øvelsene 1 – 4) og skal inngå i kurset. Det stilles ikke krav om at gjennomføringen av øvelsene skal skje i kronologisk rekkefølge. 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. utvikle forståelse for en presis kjøreteknikk som basis for all kontroll med motorsykkelen under kjøring*
- 2. kjenne til de fysiske og psykiske begrensninger hos mennesket som har betydning for motorsykkelførere og kan forklare hvordan føreren kan ta hensyn til dette i praktiske situasjoner*
- 3. bli bevisst på at motorsykkelkjøring er krevende og at gjentatt øving er nødvendig for å motvirke instinktive feilhandlinger*
- 4. videreutvikle sin kjørekompetanse*
- 5. oppleve sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede.*

Teori

Delmål

Eleven skal:

- 1 a) forstå hvordan ulykkesutsatthet som motorsyklist kan begrenses ved hjelp av presis kjøreteknikk
- 1 b) reflektere over hvordan han ved hjelp av presis kjøreteknikk får nødvendig kontroll over motorsykkelen under kjøring
- 1 c) utvikle forståelse for hvordan motorsykkelens konstruksjon, herunder styregeometri, har betydning for kjøreteknikken
- 1 d) kjenne til hvilke forankringspunkter som brukes på motorsykkel og erfare hvordan sittestilling og forankring påvirker førerens kontroll over motorsykkelen
- 1 e) kjenne begrepet instinktive feilhandlinger, gi eksempler på slike og forstå at de kan motvirkes ved hjelp av gjentatte repetisjoner av hensiktsmessige handlingsmønstre.

Tema: Klargjøring

Hovedmomenter

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

Tema: Oppsummering av erfaringer

Hovedmomenter

- Erfaringsutveksling og refleksjon (deltakerstyrt)
- Sammenhengen mellom fysikk og kjøreteknikk
- Ulykkesutsatthet, instinktive feilhandlinger og behov for mengdetrening
- Oppsummering og konklusjoner

Praksis

Delmål

I løpet av kurset skal eleven videreutvikle sin kjørekompetanse ved å:

- 4 a) bremse motorsykkelen effektivt med stabil kurs ved hjelp av god forankring/sittestilling og blikkbruk
- 4 b) styre motorsykkelen på en presis måte ved hjelp av god forankring, riktig blikkbruk, styrekommando til riktig tid og nødvendig gasskontroll.

Øvelse 1: Bremsing på rett strekning

Hovedmomenter

- 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

Øvelse 2: Bremsing i høyre- og venstrekurve

Hovedmomenter

- 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
- Styling av motorsykkelen under nedbremsingen

Øvelse 3: Presisjon ved styring og endring av kurs

Øvelsen settes opp ved hjelp av kjepler. Kjeplene settes opp slik at eleven må endre kurs ved hjelp av styreimpuls/kommando til venstre, treffe midt i de to neste portene for deretter å endre kurs til høyre på samme måte. Hastighet ca. 40 km/t.

Hovedmomenter

- Forankring, blikkbruk og styrekommando.
- Presisjon og nøyaktighet må vektlegges

Øvelse 4: Kurveteknikk

Momentene i kurveteknikk kan øves ved hjelp av flere øvelser. I hovedsak skal øvelsen settes opp som en halvsirkel (se skisse) med kurveradius på minst 10 m. og kjepler som er referansepunkter for kurvens inngang, midtpunkt og utgang. Øvelsen kan alternativt øves i en tilsvarende naturlig kurve som på en gokartbane eller lignende, eller settes opp som en hel sirkel med radius på minimum 10 m.

Øvelsen gjennomføres både som høyre- og venstrekurve.

Hovedmomenter

- Forankring til motorsykkelen, blikkbruk, svingpunkt, styrekommando og gasskontroll

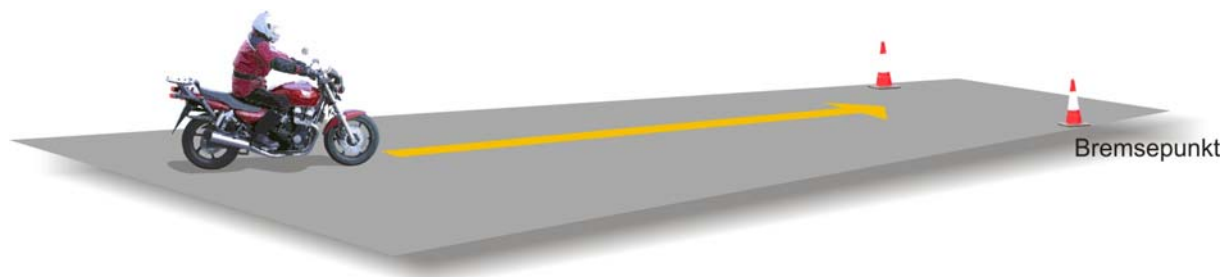
Øvelse 5: Rundbane

Hovedmomenter

- Foregående øvelser organiseres som en rundbane og kjøres sammenhengende, dersom forholdene gjør dette mulig.

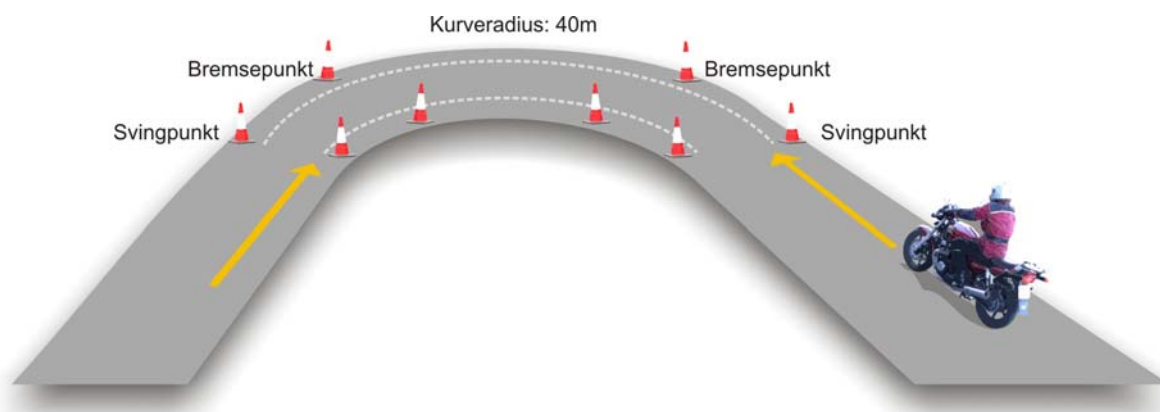
Øvingsskisser – sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk

ØVELSE 1: BREMSING PÅ RETT STREKNING



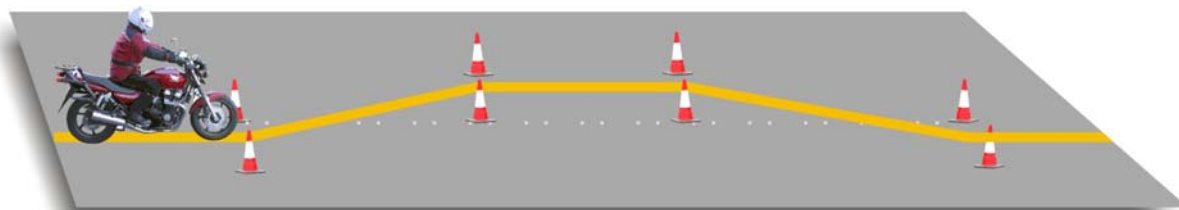
Bredde ca 5 meter
 Tilfartstrekning: 200 m, derav min. 100 m rett strekning til avsluttende akselerasjon, bremsing og sikkerhetsmargin.

ØVELSE 2: BREMSING I HØYRE- OG VENSTREKURVE



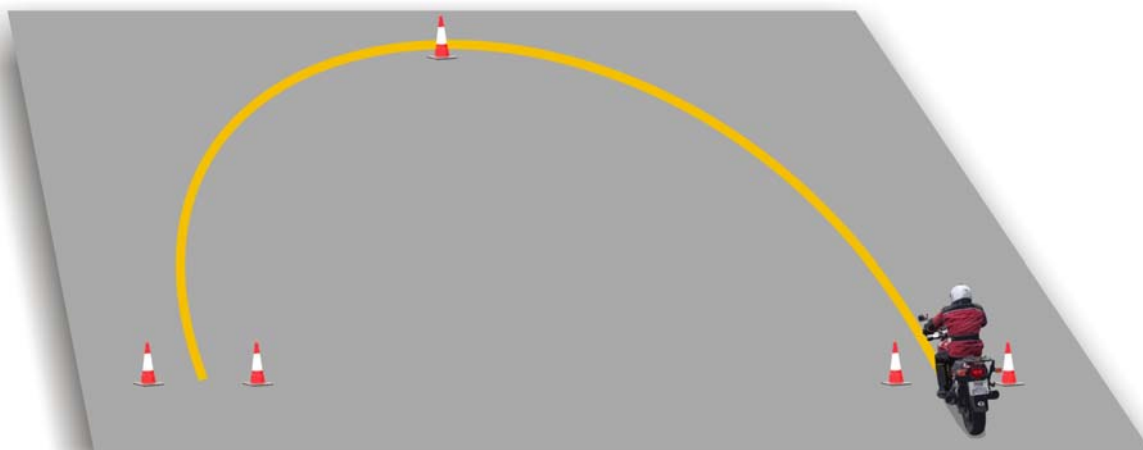
Hastighet ca 50 km/t.
 Kurveradius ca 40 meter i bremsesporet.
 Tilfartstrekning: ca 50 m.

ØVELSE 3: PREISISJON 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 begrensnng)
Avstand mellom kjebler 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 praktisk kjøring. Den teoretiske delen fordeles med en sekvens før og en etter den praktiske kjøringen. De praktiske øvingene i trinn 4 kan også gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen. Dette betinger at lærer benytter ledsagermotorsykel og kommunikasjonsutstyr. Lærer kan maksimalt undervise 1 elev om gangen. Lærer kan dog medbringe en ekstra elev som passasjer på sin egen motorsykel.

Mål for trinn 4. jf. § 9-5

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

Eleven skal

1. *ved hjelp av kart, rutebeskrivelse eller lignende, 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. *reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist*

Tema 4.1 Klargjøring

Eleven skal ved hjelp av kart, rutebeskrivelse eller lignende, 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

Tema 4.2 Kjøring i variert trafikk- og vegmiljø

Eleven skal kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, å 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 kjørteteknikk 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 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.

De praktiske øvingene i trinn 4 kan også gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen. Dette betinger at lærer benytter ledsagermotersykel og kommunikasjonsutstyr. Elever under 19 år som ønsker å kjøre på egen motorsykel, må bruke mellomtung motorsykel som definert i forskrift om førerkort, hvis denne ikke er godkjent som lærevogn.

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

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

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal elevene ha tilegnet seg den kompetanse som er nødvendig for å kunne kjøre motorsykel 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. *ved hjelp av kart, rutebeskrivelse og annet, 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 Motorsykelkjøring, 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
- ved hjelp av kart, rutebeskrivelse og annet, 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

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. Kjørerrutene 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
- 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

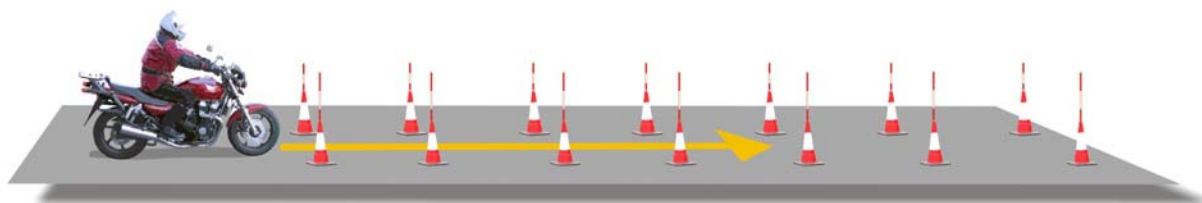
- Situasjoner, erfaringer og opplevelser
- Valg og vurderinger i forhold til gitte problemstillinger, herunder valg av motorsykkel
- Synliggjøre egne holdninger, verdier, normer og vurderinger i klassen slik at de kan bli gjenstand for diskusjon og refleksjon
- Vurdering av egne sterke og svake sider som trafikant, egne handlings- og vurderingstendenser og mulige konsekvenser av disse i trafikal sammenheng
- Konklusjoner og veien videre

Vedlegg

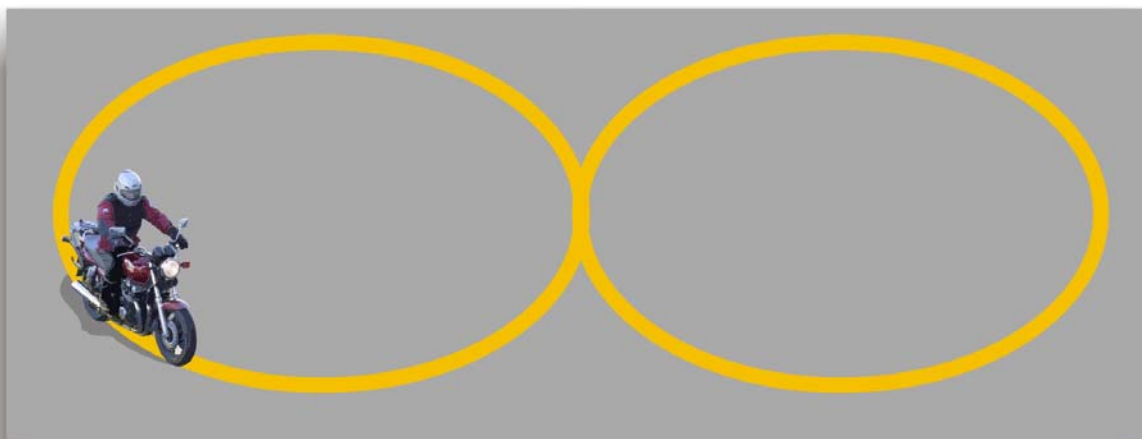
Forslag til kjøregårdsøvelser i trinn 2

Balanseøvelser

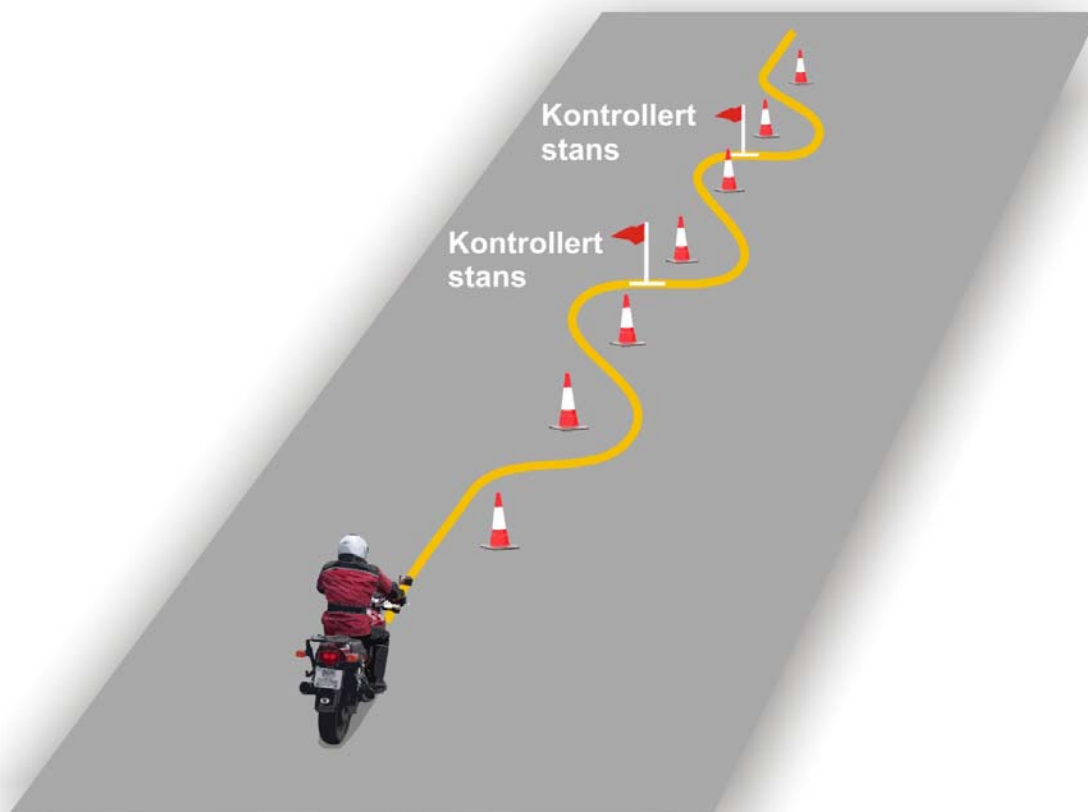
Øvelse A. Kjøring i gangfart (krypekjøring) rett frem (ca. 15 m) i en veg merket med høye markører (høyere enn styreholkene) med en sidevegs avstand mellom markørene som er 10 cm. bredere enn det ytterste punktet på motorsykkelen (vanligvis styreholkene) på hver side. Markørene settes med 2 meters mellomrom.



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.



- 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.

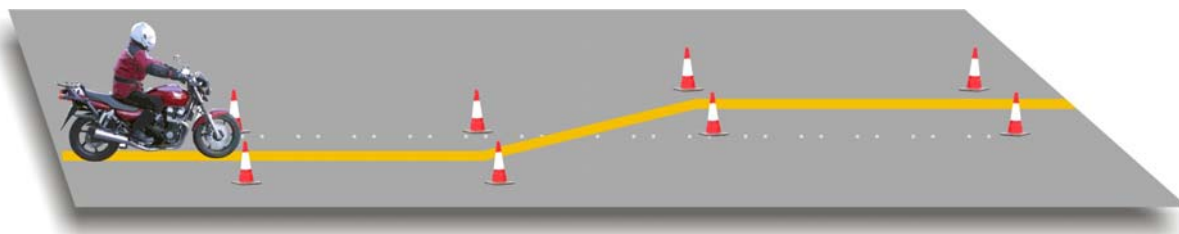


Svingteknikk- og styreøvelser

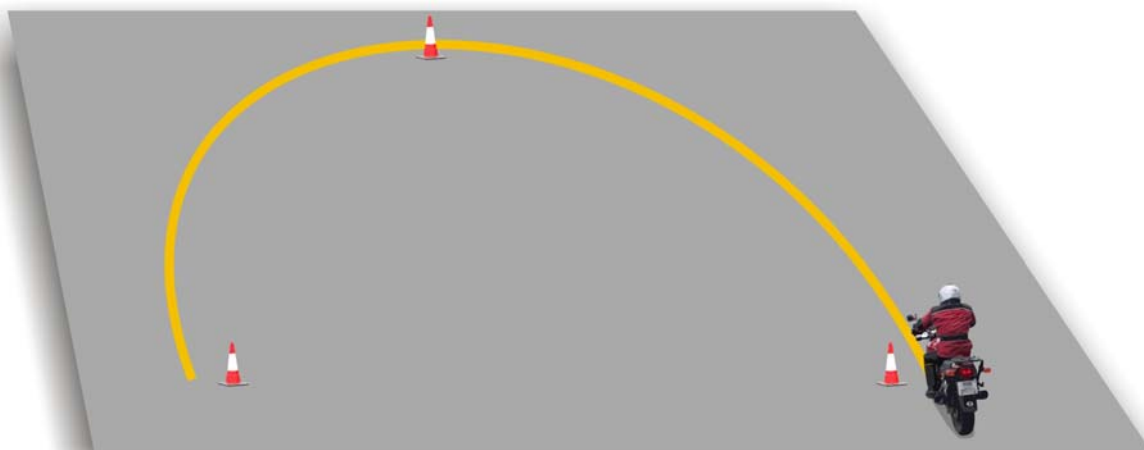
- Øvelse D.** Igangsetting med sving til høyre/venstre. Et T – kryss markeres. Eleven setter i gang fra stillestående og umiddelbart går inn i høyre- eller venstresving etter anvisning eller beskjed fra lærer/instruktør. Det må legges vekt på at plasseringen skal være korrekt i "feltet" der det svinges 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 kjegler. Kjeglene 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 varierer i forhold til elevens ferdighetsnivå.



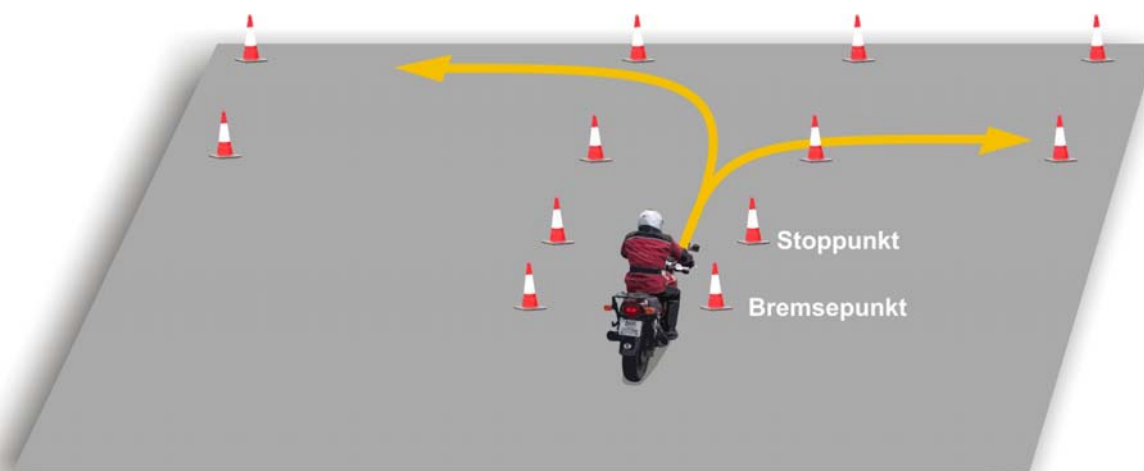
Bremseøvelse

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.