

Læreplan

Fører kort klasse S

Innledning (felles for alle lette klasser)

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 (felles for alle lette klasser)

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 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 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 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 handlings- og 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 opplæringsystem. 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, praktiske 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. For klasse S er det også en veiledningssamtale, men da med en elev av gangen.

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 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 kjøreefaring 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 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 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.

Veiledning – ny føreropplæring klasse S - beltemotorsykkel

Innledning

Trafikkopplæringsforskriften angir rammer for undervisningen og dermed også for førerprøven i klasse S - beltemotorsykkel. Læreplanen utfyller forskriften og vil lette tolkingen av forskriften, samt gi anvisninger på hvordan forskriftens krav kan løses. Læreplanen skal sikre en helhetlig ramme for opplæringen av dem som skal føre motorvogner innen denne førerkortklassen.

I likhet med læreplanene for de øvrige klasser legger læreplanen i klasse S opp til trinnvis og modulbasert opplæring. De fire trinnene har følgende hovedinnhold:

Trinn 1: Trafikalt grunnkurs. 17 timer.

Trinn 2: Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse der eleven blant annet skal lære hvordan en sikkerhetskontroll av beltemotorsykkelen skal gjennomføres og hvordan beltemotorsykkelen kjøreteknisk skal håndteres. Obligatorisk: 3 timer praktiske øvelser.

Trinn 3: Kjøring i variert terreng der eleven skal lære hvilke ruter han bør velge av hensyn til sikkerhet, miljø, håndtering av beltemotorsykkel med passasjer, tilhenger osv. Obligatorisk: 4 timer kjøring i variert terreng.

Trinn 4: Avsluttende opplæring der det som er lært på de foregående trinn skal sammenfattes og videreutvikles. Obligatorisk: 6 timer, hvorav 2 timer er selvstendig kjøring og 4 timer er oppsummerende teori med særlig vekt på risikovurdering, naturbruk og førstehjelp i naturen.

Som en avsluttende del av den obligatoriske opplæringen på trinn 2 og trinn 3 skal lærer og elev gjennomføre en veiledningssamtale, der de sammen skal vurdere elevens kompetanse i forhold til trinnmålet. Intensjonen er at eleven skal oppnå kompetansen på ett trinn før vedkommende går videre til neste trinn. Eleven kan da konsentrere seg fullt ut om de nye oppgavene i forvisning om at mer grunnleggende ferdigheter beherskes. Eleven får derigjennom mest mulig effektiv læring.

Læreplanenes modulsystem består for klasse S i at trinn 1, trafikalt grunnkurs, er felles for alle lette klasser, dvs at eleven bare skal ta grunnkurset en gang.

Det faglige innholdet i klasse S dekker et vesentlig videre fagområde enn andre klasser, siden motorferdsel i utmark, overlevelse i naturen, friluftsløven mv også er pensum.

Landet sett under ett, er det svært mange restriksjoner på hvor man kan kjøre beltemotorsykkel. For at det skal bli mulig å foreta øvingskjøring med sikte på førerkort er det innført en bestemmelse i forskrift om bruk av motorkjøretøyer i utmark og på islagte vann, som åpner for at det kan vedtas områder for øvingskjøring, knyttet opp til obligatorisk opplæring. Fylkesmennene er anmodet om i samarbeid å sørge for at det innføres områder for obligatorisk øvingskjøring. Det legges opp til 6 områder sør for Nord-Troms. I tillegg vil motorcrossbaner og lignende i en del tilfeller kunne benyttes.

Det vil foreløpig bli gjort unntak fra opplæringskravene, bortsett fra trafikalt grunnkurs, når det gjelder kjøring på Svalbard. Der kan førerrett erverves etter praktisk prøve. Men denne føreretten gjelder bare ved kjøring på Svalbard. Skal vedkommende kjøre i Norge for øvrig, må opplæringen suppleres og teoriprøve bestås.

Læreplanens oppbygging

Læreplanen består i prinsippet av to deler:

En forskriftsdel som angir rettigheter og plikter og en utfyllende del som gir en nærmere forklaring av bestemmelsene i forskriften, samt noen anbefalinger.

Forskriftsdelen består av kap 14 i trafikkopplæringsforskriften, dvs bestemmelsene knyttet til opplæringens innhold. Det er forskriften som angir mål for det som skal oppnås, gjennom kompetansekrav for hvert trinn og for opplæringen samlet. Forskriften regulerer også den obligatoriske undervisningen.

Læreplanen er bygget opp med de nummererte punktene i forskriften som et skjellett. Hvert punkt er kalt "Tema" og har fått en nærmere utdyping. Temaene er utdypet gjennom "hovedmomenter". Hovedmomentene gir dermed en forklaring av de krav som forskriften stiller. Hovedmomentene angir kompetansenivå som Statens vegvesen anser tilfredsstillende kravene i forskriften. Det anses svært lite sannsynlig at trinnmålene kan nås uten at hovedmomentene beherskes.

Det er mange bestemmelser i forskriften som omhandler klasse S, men som ikke er tatt inn i læreplanen, for eksempel krav i forbindelse med øvingskjøring. Læreplanen må derfor leses i sammenheng med de øvrige bestemmelsene i forskriften.

Obligatoriske deler

Bakgrunnen for at man har obligatoriske kjøretimer er at vi ønsker å sikre at elevene lærer å kjøre beltemotorsykkel på en trygg måte i forskjellig terreng med/uten slede/passasjer og med respekt for natur, miljø osv. Mye av dette er vanskelig å teste på en praktisk prøve. Videre er retten til å benytte de særskilt vedtatte områdene for øvingskjøring knyttet opp til obligatorisk opplæring. I tillegg kommer at det mange steder er vanskelig å gjennomføre en praktisk prøve fordi trafikkstasjonene ofte ligger langt fra terreng der oppkjøring måtte foretas. Vi har derfor valgt å ha mest praktisk obligatorisk opplæring og en førerprøve som består av en teoriprøve.

Ved valg av obligatoriske emner har vi hatt hovedfokus på de elevene som skal utføre lovlig nyttekjøring i ettertid. Det er således disse elevene opplæringstilbudet hovedsakelig retter seg mot. I tillegg er det et visst fokus på dem som skal utøve lovlig rekreasjonskjøring. Målet er at disse gruppene gjennom trening, refleksjon mv lærer og får forståelse for den kjøringen som senere vil være nødvendig for at de skal kunne ferdes lovlig uten å utsette seg selv eller andre for alvorlige skader, jfr nullvisjonen. Med "lovlig" siktes også til at de skal ivareta natur- og miljøhensynene bak regelverket knyttet til motorferdsel i utmark og friluftsløven.

For de fleste elever vil de praktiske målene kunne nås gjennom den obligatoriske opplæringen, i hvert fall dersom de har noe erfaring med motorkjøretøy fra før. I tillegg må elevene lese teori på egen hånd eller ta ikke-obligatorisk opplæring.

Kompetansekrav

Til førerprøven skal bare de teoretiske kunnskapene testes. Spørsmål til prøven bygger på forskriftens krav, som er nærmere forklart gjennom hovedmomentene. Eleven skal innøve praktiske ferdigheter gjennom obligatoriske kjøretimer og eventuell annen øvingskjøring.

Hovedmål og trinnmål setter krav om at eleven skal oppnå visse ferdigheter selv om det ikke er praktisk prøve. Dette er i samsvar med hovedintensjonen i rapporten "Forslag til ny føreropplæring" der det står: "For hvert hovedtema må det formuleres mål for hvilken kompetanse eleven skal ha". Dvs at man skal sette krav til elevens kompetanse. En slik type krav om kompetanse er i samsvar med nullvisjonen og regelverket for øvrig. Å ha deltatt i et visst antall obligatorisk timer er således ikke i seg selv tilstrekkelig for å få et førerkort, selv om eleven i tillegg består en teoretisk prøve. Statens vegvesen kan ikke gi en elev førerkort dersom man ved utstedelsen er innforstått med at førerkortet umiddelbart kan inndras av politiet pga manglende ferdigheter hos eleven. Der det ikke er praktisk prøve må målet sikres nådd gjennom avvisningsretten, se neste avsnitt.

Læreplanen bygger som nevnt, på at de fleste elevene vil oppnå tilstrekkelig praktisk ferdighet etter å ha gjennomført obligatoriske timer, i hvert fall hvis de har noe kjøreerfaring fra før. Dersom eleven ikke klarer det må eleven øve mer. Vi forutsetter at læreren informerer eleven om den mangelfulle kompetansen, for eksempel i veiledningssamtalen, og om nødvendig avviser eleven fra videre opplæring, jfr troff § 7-3. (Avvisning kan benyttes når en elev har så dårlig kompetanse at vedkommende ikke vil ha det utbyttet av den obligatoriske selvstendige kjøringen som forskriften/læreplanen forutsetter. Avvisningen skal meldes inn til Statens vegvesen. Aksepterer ikke eleven avvisningen, skal spørsmålet vurderes av Statens vegvesen og eventuelt vedtak treffes derfra.)

Får eleven problemer på trinn 2 og tidlig på trinn 3 kan eleven øve på innmark eller på ev lovlig baner eller allment tilgjengelige løyper. Oppstår problemene lenger ut i opplæringen, vil eleven, sør for Nord-Troms, normalt være avhengig av å kunne benytte de særskilt vedtatte områdene. Direktoratet for Naturforvaltning har akseptert at eleven om nødvendig kan benytte disse områdene når elevens kompetanse er så dårlig at avvisning er nødvendig. Siden avvisningen skal meldes inn til Statens vegvesen vil faren for misbruk av en slik rett være ganske liten. Det kan ikke være nødvendig at eleven rent faktisk *er* avvist. Det vil være svært urimelig å kreve at eleven skal møte opp til undervisning som eleven på forhånd vet han/hun vil bli avvist fra. Opplæringsinstitusjonen må derfor også kunne melde inn til Statens vegvesen at en navngitt elev er på avvisningsnivå og trenger flere timer enn det som fremgår av forskriften. Man må anse det obligatoriske timetallet som utvidet for disse elevene, slik at de samme kravene gjelder for tilleggstimene som for de opprinnelige timene, med innmelding osv. Privat øvingskjøring kan aldri foretas på de særskilt vedtatte områdene.

Undervisningsform

Det forutsettes at læreren velger hensiktsmessige undervisningsformer og arbeidsmåter ut fra innholdet i læreplanen og kjennskapet til den enkelte elev. Det anbefales at opplæringsinstitusjonene i samarbeid med den enkelte elev planlegger det opplæringsforløp eleven skal gjennom, slik at det tas hensyn til elevens erfaringsbakgrunn m.v. En slik plan bør vurderes kontinuerlig og må kunne endres når det gjelder metodikk, progresjon eller lignende, slik at den tilpasses det nivå eleven til enhver tid befinner seg på. Fleksibilitet i opplæringsforløpet er viktig.

Formuleringene i forskriften stiller visse krav til hvordan opplæringen skal foregå. Når det for eksempel står at eleven selv skal utføre skifte av variatorrem, så er det ikke tilstrekkelig at læreren demonstrerer. For øvrig er de fleste krav mindre presist angitt i forskriften, slik at læreren står mer fritt i sitt valg av undervisningsform. Normalt bør læreren følge de anvisningene som er gitt i læreplanen, fordi det ellers vil være vanskelig å nå målene. For eksempel står det i § 14-4 at eleven skal forstå veltefaren og at eleven skal oppnå dette

gjennom praktisk trening. Klasseromundervisning er dermed ikke tilstrekkelig. Læreplanen forklarer nærmere hvordan forståelse kan oppnås; nemlig gjennom at eleven føler faren for velt, erfarer hvordan hastighet osv innvirker på veltefaren og ved demonstrasjoner fra lærer med og/eller uten eleven som passasjer. Det er ikke meningen at eleven skal velte, men for at eleven skal forstå veltefaren mener vi eleven bør føle utryggheten.

I de fleste tilfeller er det hensiktsmessig å samordne den teoretiske og praktiske undervisningen. Det bør eksempelvis knyttes praktiske oppgaver til emner som omfatter kjøretøyets konstruksjon og virkemåte, ettersyn og vedlikehold m.m. Ut fra mengden lærerstoff elevene skal gjennom, legges det opp til at elevene selv skal arbeide med stoffet i tillegg til den obligatoriske undervisningen.

Generelt er det ønskelig at opplæringen foregår over tid. Men vi ser at det ofte vil være vanskelig for trinn 2-4 i klasse S, i hvert fall sør for Nord-Troms, hvor det ikke er scooterløyper. Her vil nok intensivopplæring, fortrinnsvis internatopplæring, heller være regelen enn unntaket. Læreren vil dermed ha kortere tid til rådighet når det gjelder å sette i gang refleksjoner hos elevene, refleksjoner som helst skal fortsette etter at eleven er ferdig med opplæringen. Det vil da være desto viktigere at læreren bygger videre på de erfaringene elevene allerede har som trafikant (fotgjenger, syklist, passasjer) og erfaringer fra trafikalt grunnkurs.

Veiledningssamtale

På slutten av trinn 2 og trinn 3 skal læreren gjennomføre en veiledningssamtale (§ 7-5) med elevene. Samtalen skal skje med en elev av gangen.

Hensikten med veiledningssamtalen er at læreren og eleven sammen skal ta stilling til i hvilken grad målene for trinnet er nådd. Læreren skal gi eleven en tilrådning om hvorvidt eleven har tilstrekkelig kompetanse for å få et godt utbytte av opplæringen i neste trinn, se generell del.

I de fleste lette klasser er det en veiledningstime, men i klasse S (og M 146) er det en veiledningssamtale. Begrunnelsen for at vi ikke har en time i klasse S, er at vi ikke vil innføre flere obligatoriske timer enn strengt nødvendig i en klasse der det ikke har vært krav om obligatorisk opplæring tidligere, og det anses ikke strengt nødvendig siden det er obligatorisk opplæring tidligere på trinnet. Under den foretatte obligatoriske opplæringen får læreren et grunnlag å vurdere eleven på og eleven får tilsvarende et grunnlag for egenvurdering.

Læreren kan ikke lære opp andre elever mens han/hun har veiledningssamtale med en elev. Hvis læreren for øvrig på vedkommende trinn underviser flere elever, må læreren dermed samlet bruke mer tid enn det som er satt opp som obligatorisk på vedkommende trinn.

Undervisningsplan

Opplæringsinstitusjonene er ansvarlige for at det utarbeides undervisningsplaner (§ 5-1) for den obligatorisk delen av opplæringen. Det gjelder både teoretisk og praktisk obligatorisk opplæring. De kan velge om de vil ha en undervisningsplan for hele klasse S, om de vil ha en plan for hvert trinn eller dele enda mer opp. Poenget er at all obligatorisk opplæring skal dekkes. For mange vil det nok være naturlig å ha en egen plan for trafikalt grunnkurs.

Undervisningsplanen skal vise at opplæringsinstitusjonen kan oppfylle forskriftens krav med de ressurser den har til rådighet. Med ressurser siktes til område for øvingskjøringen, lærekrefter, kjøretøy, undervisningslokaler osv. Den må være praktisk rettet og konkret. Det skal fremgå hvordan øvelsene skal utføres i det konkrete terrenget som er valgt. Når det gjelder kjøretøy, kan eleven stille med egen beltemotorsykel, men undervisningsplanen må vise hvilke kjøretøy opplæringsinstitusjonen disponerer og som kan benyttes dersom eleven ikke kommer med sin egen, for eksempel hvor de kan leie. Undervisningsplanen bør også inneholde en "plan B"; dvs hvor skal øvelsene foregå dersom snøforholdene ikke er tilfredsstillende i den løypa som er vist.

Undervisningsplanen skal ikke godkjennes av Statens vegvesen. Men vegvesenet vil under tilsyn på trafikkskole og hos kursarrangør be om å få se planen. Det vil da kontrolleres om øvelsene gjennomføres slik de er beskrevet i planen, og om gjennomføringen tilfredsstillende forskriftens krav.

Undervisningsplanen skal være generell i den forstand at det ikke skal lages en undervisningsplan for hver enkelt elev, men planen bør inneholde momenter knyttet til hvordan læreren vil takle elever med forskjellig kompetansenivå. Dette vil det særlig være behov for når det undervises flere elever av gangen.

En undervisningsplan bør også inneholde elementer knyttet til selvevaluering av lærerens egen undervisning.

Områder for øvingskjøring

Øvingskjøring, særlig med ledsager, er vanskeligere å gjennomføre i klasse S enn i andre klasser fordi det er så strenge restriksjoner på hvor det kan kjøres. Ut over de obligatoriske timene kan det foretas øvingskjøring med lærer eller ledsager på innmark (etter grunneiers tillatelse), på brøytete private veger med liten trafikk (der grunneier aksepterer dette), på ev offentlige veger som er unntatt fra det generelle forbudet, samt i scooterløyper og spesielle lovlig øvingsområder der slike finnes (for eksempel visse motorcrossbaner).

Opplæringsinstitusjoner

Opplæringen vil som hovedregel foregå i regi av en trafikkskole med godkjente trafikklærere som undervisningspersonell. Men også offentlig skole og godkjent kursarrangør kan tilby opplæring i klasse S.

Trafikkskolene vil normalt benytte godkjente trafikklærere, men kan også benytte lærere fra offentlig skole. Både trafikklærere og lærere fra offentlig skole må, som tilleggskrav, ha spesialutdanning, spesielt rettet mot dem som skal undervise i klasse S. Slik spesialutdanning må være godkjent av Vegdirektoratet. Pr. 01.06.06 er det kun Høgskolen i Finnmark som tilbyr godkjent utdanning. Bevis for gjennomført spesialutdanning fra andre opplæringsinstitusjoner gir ikke undervisningsrett i klasse S, med mindre tilbudet ev skulle bli godkjent av Vegdirektoratet. Spesialutdanningen avsluttes med en eksamen, som må bestås. Lærere som før 01.07.06 har undervist i klasse S i minst to år, trenger ikke ta/bestå spesialutdanningens eksamen.

Offentlige skoler/lærere skal ikke godkjennes av Statens vegvesen og Statens vegvesen fører heller ikke tilsyn. Den offentlige skolen har selv ansvaret for kvaliteten på sin virksomhet.

Også kursarrangør kan godkjennes for opplæring i klasse S, bortsett fra trafikalt grunnkurs. Bakgrunnen for dette er at klasse S omhandler ganske andre emner enn de øvrige klasser, slik som miljø, dyreliv, naturbruk, lesing av terreng, overlevelse i naturen osv. Det er derfor sannsynlig at andre samlet sett kan ha like gode forutsetninger for å gi en god opplæring som trafikkskoler/-lærere.

Kursarrangøren og dennes undervisningspersonell godkjennes da som en helhet.

Kursarrangøren må kunne dokumentere en solid organisasjon med et faglig og organisasjonsmessig forsvarlig opplegg på linje med trafikkskolene. Det er her for eksempel tenkt på at Politiet, Forsvaret, Fjelltjenesten og lignende kan ønske å forestå intern opplæring og at andre solide arrangører, med gode lærekrefter, skal kunne tilby opplæring til eksterne. Kursarrangør og dennes lærekrefter vil bli vurdert som en helhet. Lærerkreftene må vurderes ut fra emnene de skal undervise i. For å foreta opplæring på trinn 2 – 4 vil særlig solid bakgrunn innen lovlig bruk av beltemotorsykel, for eksempel gjennom flere års arbeid i Fjelltjenesten, i en viss grad kunne kompensere for manglende trafikklærerutdanning. Men det vil også bli stilt krav om pedagogiske kvalifikasjoner samt ovennevnte spesialutdanning. Godkjenning av kursarrangør foretas av Statens vegvesen v/region nord.

Opplæringen i klasse S

Hovedmål for føreropplæringen i klasse S (§ 14-1).

Etter å ha gjennomført opplæringen i klasse S skal elevene ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre beltemotorsykkel på en ansvarlig måte.

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

- er sikker
- gir god samhandling
- tar hensyn til helse og trivsel
- tar hensyn til natur og miljø
- er i samsvar med gjeldende regelverk.

Hovedmålet i klasse S er utformet på samme måte som i de øvrige klassene, men innholdet i klasse S avviker vært mye fra de øvrige klassene. Elevene skal dekke et vesentlig videre fagområde. Innenfor den praktiske opplæringen så vel som teoridelen, er miljøaspektet en viktig del av opplæringen. Det er nødvendig at eleven får en grunnleggende forståelse for hva som ligger i motorferdselslovens formål og aktsomhetsbestemmelsen, og likedan de krav som friluftsløven stiller til ferdselskultur. De må også kjenne til hvordan de skal opptre ute i naturen for å sikre seg selv og andre.

Trinn 1 – trafikkert grunnkurs (§ 14-2)

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

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

Eleven skal gjennomføre trafikkert grunnkurs, jf. kapittel 8.

Om trafikkert grunnkurs (felles for alle klasser):

Opplæringen i trinn 1 er obligatorisk og består av trafikkert grunnkurs. Trafikkert 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 kjøreefaring

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 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 dager. 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. I perioden 16. mars – 31. oktober gis det rett til øvingskjøring etter at del 6 er gjennomført. Avlegges førerprøven i perioden – 16. mars - 31. oktober, vil bestått førerprøve gi førerrett kun fram til 1. mars året etter, hvis kandidaten ikke har fullført mørkekjøringsopplæringen.

Kursmål for trafikalt grunnkurs (§ 8-2)

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

Eleven skal

- 1. kjenne til formelle begrunnelser for at vi har trafikkopplæring, vilkår for å få førerkort og at det finnes læreplaner for trafikkopplæring*
- 2. ha grunnleggende forståelse for trafikk 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 kjøreeerfaring ved å*
 - a) kjenne til reglene for øvingskjøring*
 - b) vite at det er sammenheng mellom kjøreeerfaring 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 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, selvinnsikt 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 nødstoppp 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 Trinn 1 trafikalt grunnkurs:

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 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. Nytt av å vite hva et skilt heter er langt mindre enn nytten 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, årsaker til ulykker, risikoforhold mv. Selv om noen har et mer likegyldig forhold til disse kunnskapene, skal oppgavene bygge på at elevene allerede har mye erfaring fra trafikken. Gode regler ved oppgaveutforming er å gå fra det kjente til det ukjente, fra det konkrete til det abstrakte.

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.

Spesielt om trafikalt grunnkurs ifht videre opplæring i klasse S.

Trafikalt grunnkurs er innført også for klasse S fordi de fleste temaene anses like viktig i klasse S som i andre klasser. Det er likevel enkelte emner som anses som særlig relevante å bygge videre på i klasse S, med de spesielle utfordringer man har i denne klassen.

I tillegg til emner som risikoforståelse og selvinnsikt, vil vi peke på tema 1.3 b om samhandling, med bla kommunikasjon mellom trafikanter og innlevelse i andres situasjon. Dette temaet hører naturlig sammen med tema 3.2 om kjøring tilpasset andre brukere av naturen, dyreliv, miljø osv. I underpunktene til tema 3.2 er også nevnt andres behov for ro og stillhet.

Videre har vi tema 1.3 c om bla vilje til å overholde regler. I klasse S er dette en spesiell utfordring fordi man ofte er i mer øde områder, med liten/ingen annen trafikk og en særdeles liten fare for kontroll. Dette er et viktig punkt under risikoforståelse og selvinnsikt på trinn 4.

Tema 1.5 Førstehjelp skal det bygges videre på i tema 4.4, i det man i sistnevnte tema skal ta for seg praktisk førstehjelp ute i naturen.

Trinn 2 – grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse – klasse S (§ 14-3)

Etter å ha gjennomført trinn 2 skal eleven ha tilegnet seg den kompetansen som er nødvendig for å få utbytte av trening i variert terreng på trinn 3. Eleven skal tilegne seg så gode tekniske kjøreferdigheter at eleven kan flytte oppmerksomheten fra eget kjøretøy til samhandling med annen ferdsel, lese terrenget og ta hensyn til naturen.

Eleven skal

1. erverve grunnleggende kunnskap om førers plikter og kjøretøyet
2. kunne foreta start og stopp av motor
3. kunne velge hensiktsmessig bekledning, innta korrekt sittestilling og benytte korrekt styreteknikk
4. kunne foreta igangsetting, fartsøkning og bremsing på en sikker og behagelig måte
5. kunne utføre en enkel sikkerhetskontroll av beltemotorsykkelen og skifte variatorrem

Eleven skal ha 3 timer obligatorisk opplæring hvorav 1 time kontroll og vedlikehold av beltemotorsykkelen pr elev. Opplæringen skal legge til rette for at eleven gjennom praktiske øvelser får kompetanse som beskrevet i andre ledd nr. 2 til og med nr. 5. Eleven skal selv utføre skifte av variatorrem.

På avgrenset område kan læreren undervise inntil 4 elever til samme tid.

Ved avslutningen av trinn 2 skal læreren og en elev av gangen, sammen vurdere om målene for trinnet er nådd, jf. § 7-5.

2.1 Tema: Grunnleggende kunnskap om førers plikter og kjøretøyet

Dette tema vil utgjøre en del av den obligatoriske opplæringen i den grad kunnskapen er absolutt nødvendig for at eleven skal kunne gjennomføre punktene 2.2-2.5. Kunnskapen kan dessuten prøves på teoriprøven. Teorien gir eleven kunnskaper som bør overføres til de praktiske øvelsene på trinnet, slik at eleven kan bli en ansvarlig fører.

Eleven skal kjenne til:

- hovedmålet for opplæring for førerkort klasse S
- reglene for øvingskjøring, klasseinndelingen (beltemotorsykkle klasse 1 og 2, jf kjøretøyforskriften § 2-5 nr 2) med tilhørende krav
- at øvingskjøring ikke må være til fare eller unødig ulempe, og at ulovlig øvingskjøring kan medføre sperrefrist, regress ved uhell, bøtelegging og inndragning av kjøretøyet
- hvilke krav til førerkort som gjelder for den som skal kjøre beltemotorsykkle
- at den som bruker beltemotorsykkelen er ansvarlig for at:
 - den er registrert og brukes i samsvar med type kjennemerke
 - den har gyldig trafikkforsikring
 - den er forsvarlig og forskriftsmessig lastet, jf forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2, vegtrafikkloven § 23 og § 3.
 - den er i forskriftsmessig og forsvarlig stand før og under kjøring
- de opplysnings- og fremvisningsplikter som er ved å eie eller bruke beltemotorsykkle
- de opplysninger instruksjonsbok og vognkort gir om beltemotorsykkelen
- de forskjellige egenskapene de ulike beltemotorsykkeltypene har, herunder behov for tilpasset kjøreteknikk
- betydningen og bruk av kaldstart- og nødstartanordning
- årsakene til kondens i drivstoffet, samt fare for isdannelse
- at gasswire kan fryse fast
- bruk av nødstoppanordning

- farene ved at belte /drivverk kan fryse fast
- farer knyttet til at avgass fra forbrenningsmotorer er giftig
- hvilken kjøreadferd som gir minst mulig utslipp
- muligheten for å redusere utslipp med ny motorteknologi
- viktigheten av hensiktsmessig påkledning og hva slik påkledning går ut på.
- at våpenloven setter begrensinger til jakt fra motorkjøretøy.

2.2 Tema: Start og stopp av motor

Hovedmomenter

- starte og stoppe motoren ved bruk av tenningsnøkkel og eventuell startsnor.
- kontrollere at overføringer til betjeningsinnretninger ikke er frosset fast før start
- bruke kaldstartanordning
- stoppe beltemotorsykkelens motor.

2.3 Tema: Bekledning, sittestilling, styreteknikk

Hovedmomenter

- velge bekledning slik at hun/han kan ha en forsvarlig kjøretur
- velge hensiktsmessig sittestilling ut fra sikker betjening av kjøretøyet, tilpasset sikt og terrengforhold
- bruke kroppen som hjelpemiddel ved svingkjøring på en måte som gjør kjøretøyet mest mulig stabilt og sikrer god fremkommelighet.

2.4 Tema: Igangsetting, fartsøkning og bremsing

Hovedmomenter

- sette beltemotorsykel i bevegelse forover og variere beltemotorsykkelens hastighet ved hjelp av gasshendel og eventuelt gir
- se faren ved start av beltemotorsykel i revers
- tilpasse hastigheten etter forholdene
- erfare at rask fartsøkning kan påvirke beltemotorsykkelens kursstabilitet
- stanse beltemotorsykkelen på en trygg og behagelig måte
- foreta nødbrems til stans og kunne foreta nødbremsing med unnamanøver
- betjene driftsbrems og samtidig opprettholde stø kurs
- ved parkering sikre kjøretøyet mot å sette seg i bevegelse, utnytte treghet i drivverk eller betjene eventuell parkeringsbrems.

2.5 Tema: Sikkerhetskontroll

Hovedmomenter

- vite at kjøretøyets tekniske tilstand er av stor drifts- og sikkerhetsmessig betydning, og at kontroll og tilsyn med beltemotorsykkelen skal utføres jevnlig og i henhold til instruksjonsbok
- kunne avgjøre om eventuelle feil eller mangler ved beltemotorsykkelen er av en slik karakter at den ikke kan kjøres. Dette gjelder feil ved:
 - bremses
 - styring
 - motor og drivverk
 - lys og elektrisk anlegg
 - kjølesystem
 - drivstoffanlegg
 - ramme / beltetunnel
 - startanlegg / startsnor

- eventuelt tilhengerfeste
 - skal ha vist at han selvstendig kan skifte variatorrem.
- Det står her ”1 time ... pr elev”. Med dette menes at elevene skal være aktivt med på kontroll og vedlikehold i en time. Læreren kan demonstrere for flere elever, men når elevene skal prøve seg selv, så må det være flere scootere. Hvis ikke må det bli tillegg i tid.

Vurdering av elevens kvalifikasjoner

Før eleven går videre til trinn 3 skal lærer og elev sammen vurdere om eleven har nådd de målene som er satt for trinn 2. Dette kan gjøres som en del av siste obligatoriske time og skal foregå med en elev av gangen. Dersom eleven ikke har nådd målene for trinn 2 bør vedkommende fortsette treningen på trinn 2 før trinn 3 påbegynnes.

Trinn 3 – kjøring i variert terreng - klasse S (§ 14-4)

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

Eleven skal kunne kjøre trygt, miljøbevisst og selvstendig under varierte forhold.

Eleven skal:

- 1. beherske kjøring tilpasset terreng- og føreforholdene*
- 2. beherske kjøring tilpasset andre brukere av naturen, dyreliv, natur og miljø, herunder lokale restriksjoner*
- 3. beherske kjøring med passasjer og med opplastet tilhengerslede*
- 4. forstå veltefaren i ulendt terreng og løssnø, med og uten passasjer/henger/last*
- 5. kjenne til faremomentene ved kryssing av veg og kjøring på veg*
- 6. kjenne til aktuelle bestemmelser vedrørende bruk av beltemotorsykkelen.*

Eleven skal ha 4 timer obligatorisk opplæring hvorav hver elev skal gjennomføre minst 3 timer egenkjøring i variert terreng. Opplæringen skal legge til rette for at eleven gjennom praktisk trening får kompetanse som beskrevet i tredje ledd nr. 1 til og med nr. 4.

Læreren kan på trinn 3 undervise inntil 2 elever til samme tid.

Ved avslutningen av trinn 3 skal læreren og en elev av gangen sammen vurdere om målene for trinnet er nådd, jf. § 7-5.

3.1. Tema: Kjøring tilpasset terreng- og føreforholdene

Hovedmomenter

- lesing av terreng
- utføre riktig fartsavpassing og vite hvorfor dette er viktig for en sikker kjøreatferd
- erfare forholdet mellom fartsøkning og økning av bremselengde og at dette også gjelder for kjøring i sving, i mot- og medbakke
- kjenne til forhold som bestemmer størrelsen av friksjonen i forhold til underlaget og hva friksjonen brukes til
- kjenne til faremomenter som er forbundet med å kjøre beltemotorsykkel - både med og uten tilhengerslede - slik som:
 - kjøring på islagte vann
 - kryssing av elver og bekker
 - kjøring på vanskelig styrbart underlag
 - faren for å utløse snøras
 - kjøring i løssnø og fokkskavler
 - fastkjøring i løssnø
 - påkjøring av skjulte hindringer
 - kjøring i mørke og usiktbart vær

- tolking av terrengforhold under vanskelige lys- og værforhold blindføre (“white out”).

3.2 Tema: Kjøring tilpasset andre brukere av naturen, dyreliv, natur og miljø, herunder lokale restriksjoner

Hovedmomenter

- ta hensyn til barn, skiløpere, hundekjørere, jegere, fiskere, hyttefolk mm
- valg av rute i forhold til naturbruk, herunder ta hensyn til bar mark, liten snømengde, plantefelt
- opptre ansvarsbevisst i forhold til dyreliv, ikke oppsøke/skremme flokker eller enkelt dyr
- miljøvennlig kjøring med minst mulig støy
- miljøvennlig kjøring med minst mulig utslipp
- ta hensyn til andre som ferdes og oppholder seg i naturen
- respektere andres behov for ro og stillhet
- innrette seg etter lokale verneplaner og lignende.

3.3 Tema: Kjøring med passasjer og med opplastet tilhengerslede

Hovedmomenter

- ut i fra beltemotorsykkelens vognkort kjenne til hvor mye den kan lastes, herunder om passasjerer kan medtas
- sikring av last, herunder sikring av passasjer(er)
- erfare at kjøretøyets kjøreegenskaper endres ved kjøring med passasjer og med opplastet tilhengerslede, samt hvilke konsekvenser dette kan ha
- føle farene ved trekking av tilhengerslede i med- og motbakker og ved kjøring i skrått terreng
- kjenne viktigheten av å kommunisere med passasjerer på tilhengerslede og vite hvordan kommunikasjonen skal ivaretas
- kontrollere at beltemotorsykkel og eventuell tilhengerslede er forsvarlig lastet under kjøring
- vite at på- og avlastning av beltemotorsykkel på tilhenger eller lasteplan kan medføre økt risiko for uhell/ulykke.

3.4 Tema: Veltefaren i ulendt terreng og løssnø, med og uten passasjer/henger/last

Hovedmomenter

- bruke kroppen som hjelpemiddel under vekslende terrengforhold
- føle faren for velt ved kjøring i ulendt og skrått terreng
- føle veltefaren ved kjøring i løssnø
- erfare hvordan hastighet, last, passasjer og tyngdepunkt innvirker på veltefaren

Lærer bør foreta demonstrasjoner med og/eller uten eleven som passasjer.

3.5 Tema: Kryssing av veg og kjøring på veg

Hovedmomenter

Hovedmomentene kan prøves ut der forholdene ligger til rette for det, men er ikke en del av den obligatoriske opplæringen.

- kjenne risikomomenter ved å krysse veg eller jernbanespor
- kjenne til faremomentene ved kjøring på veg med og uten tilhengerslede under forskjellige føreforhold, og kunne gjøre rede for begrensninger i beltemotorsykkelens bremse- og styringsegenskaper ved kjøring på hardt snø- og isføre
- gjøre rede for hvilke vurderinger som må foretas i forhold til annen trafikk - særlig med hensyn til hastighet, sikt og synbarhet

- kjenne til faremomentene ved kjøring med tilhengerslede på veg og kunne gjøre rede for hvilke momenter som påvirker sledens fare for velt og skrens.

3.6 Tema: Aktuelle bestemmelser vedr. bruk av beltemotorsykkelen

Dette tema vil bare utgjøre en del av den obligatoriske opplæringen i den grad kunnskapen er absolutt nødvendig for at eleven skal kunne gjennomføre den obligatoriske kjøringen.

Kunnskapene testes på teoriprøven. Teorien gir eleven kunnskaper som viser at bruk av beltemotorsykkel er strengt regulert i lovverket. Kunnskapen bør i størst mulig grad overføres til de praktiske øvelsene, slik at eleven blir seg bevisst det ansvar som påhviler føreren hva angår andre menneskers sikkerhet og naturopplevelse, dyreliv, natur og miljø.

3.6.1 Eleven må kunne relevante bestemmelser i vegtrafikkloven med tilhørende forskrifter, med særlig vekt på:

- forskrift om forbud mot kjøring med beltemotorsykkel på offentlig veg
- forskrift om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel
- forskrift om bruk av personlig verneutstyr
- vegtrafikkloven §§ 3, 6, 10, 12, 17, 21, 22, 23, 24, 25 og 31, trafikkreglene, skiltforskriften kap 2-6 (forskrift som trer i kraft 01.06.06).

Eleven må også kjenne til eiers ansvar, herunder ansvar ifht bestemmelsene angitt i 2.1.

3.6.2 Eleven skal kunne relevante bestemmelser i regelverket om motorferdsel i utmark og vassdrag.

Herunder skal eleven:

- ha kunnskap om motorferdsellovens utgangspunkt, formål og aktsomhetskrav
- kunne definere hva som menes med følgende begreper i motorferdselloven: utmark, innmark, vassdrag, motorferdsel, naturmiljø, veg
- vite at all motorisert ferdsel i utmark i utgangspunktet er forbudt, med mindre det framgår klart av loven eller vedtak med hjemmel i loven at det er tillatt
- kjenne til hvilke ulemper og skader motorisert ferdsel i utmark kan ha på vegetasjon, naturopplevelse, friluftsliv og dyreliv samt det enkle friluftslivet
- kjenne til motorferdsellovens regler i forhold til grunneiere
- kjenne til hvilke ulemper og skader motorisert ferdsel i utmark kan ha for ikke motorisert utmarksnaering og eksempelvis for reindrift
- kjenne til lovens forskjeller i kjøring på barmark og vinterføre
- kjenne til at veg i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med vanlig bil er å regne som utmark
- kjenne til hvilke regler som gjelder når veg i utmark ikke brøytes for kjøring med vanlig bil (vinterstengt)
- kunne gjøre rede for hva som regnes som løyper/traseer for beltemotorsykkel, og regler for bruk av disse.

3.6.3 Eleven skal kjenne til de viktigste plikter og begrensinger naturvernloven, lokale forskrifter, kommuneplaner og friluftslivloven medfører for førere av beltemotorsyklar, herunder:

- at det er forskjellige typer verneområder med tilhørende verneforskrifter
- at motorferdselen kan begrenses gjennom lokale regler
- at allemannsretten ikke gjelder for motorisert ferdsel, men at den gir rettigheter og plikter når man går av beltemotorsykkelen.

3.6.4 Eleven skal kunne redergjøre for:

- forskjellen mellom reaksjonslengde, bremselengde og stopplengde
- nødvendig fri veg-/løypestrekning foran beltemotorsykkelen under kjøring ved hastigheter på 20, 40, 60, og 70 km/t
- vanlige feil ved avstands- og hastighetsbedømmelse
- de mest vanlige ulykkestypene som forekommer med beltemotorsyssel og hvilke skader disse ulykkene kan forårsake
- de senskader som kan inntreffe hos en person som kjører mye beltemotorsyssel.

3.6.5 Eleven skal vite at reglene for beltemotorsysselkjøring kan variere fra land til land.

Vurdering av elevens kvalifikasjoner

Før eleven går videre til trinn 4 skal lærer og elev sammen vurdere om eleven har nådd de målene som er satt for trinn 3. Dette kan gjøres som en del av siste obligatoriske time og skal foregå med en elev av gangen. Dersom eleven ikke har nådd målene for trinn 3 bør vedkommende fortsette treningen på trinn 3 før trinn 4 påbegynnes.

Trinn 4 – avsluttende opplæring – klasse S (§ 14-5)

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre i samsvar med hovedmålet. Opplæringen i trinn 4 skal bidra til at eleven videreutvikler sin forståelse for de utfordringer og den risiko kjøring med beltemotorsyssel medfører.

Eleven skal:

- 1. kunne gjennomføre selvstendig sammenhengende kjøring med og uten last, herunder selv velge sikre ruter tilpasset miljø, dyreliv og natur*
- 2. kunne orientere seg ved hjelp av kart og kompass*
- 3. utvikle sin forståelse for de farer og de ulemper kjøring med beltemotorsyssel medfører for miljø, dyreliv, natur, fører, passasjer og andre brukere av naturen*
- 4. kunne utføre grunnleggende førstehjelp i naturen.*

Eleven skal gjennomføre minst 2 timer obligatorisk selvstendig kjøring i og utenfor løype. Kjøringen skal være sammenhengende i lengre perioder. Opplæringen skal legge til rette for at eleven sammenfatter og videreutvikler de ulike ferdighetene og kunnskapene som er ervervet på trinn 1 til og med trinn 3. Eleven skal på egen hånd prøve ut de ulike temaene. Minst halve økten skal kjøres med opplastet tilhengerslede. Eleven skal orientere seg ute i naturen ved hjelp av kart og kompass. Læreren skal følge etter på egen beltemotorsyssel og ha toveis radioforbindelse eller lignende samt visuell kontakt med eleven. Læreren kan likevel sitte på med eleven på kortere strekninger. En lærer kan foreta selvstendig kjøring med inntil 4 elever til samme tid.

Eleven skal gjennomføre 4 timer obligatorisk opplæring med særlig vekt på risikovurdering, naturbruk og førstehjelp i naturen. Opplæringen skal legge til rette for at eleven utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å ta hensyn til naturen. Den skal påvirke elevens holdning til risiko og vilje til å ta ansvar ved å ta forhåndsregler og velge kjøremåter som reduserer risiko for ulykker eller uhell. En lærer kan undervise inntil 16 elever til samme tid. Teorien kan flettes inn i den selvstendige kjøringen i den grad dette er hensiktsmessig.

4.1 – 4.2 Tema: Selvstendig sammenhengende kjøring

Hovedmomenter:

- valg av trase
- kjøre på en trygg måte og i henhold til gjeldende regelverk

- kjøre i varierende terreng, herunder skrått terreng, bratt terreng, i/utenfor løype
- avpasse farten og plassere beltemotorsykkelen slik at møteing av andre kan skje på en trygg måte
- foreta forbikjøring på en trygg måte
- benytte kart og kompass ved minst en anledning
- vektlegge øvrige momenter som er vesentlig i en nødsituasjon
- utføre nødvendig ettersyn på beltemotorsykkelen underveis.

Forskriften krever at kjøringen skal være sammenhengende i lengre perioder. Hensikten er at eleven skal erfare at hun/han blir sliten. Det bør derfor være i hvert fall en sammenhengende kjøring på minst 45 min.

4.3-4.4 Tema: Ansvar og sikkerhet ved kjøring av beltemotorsykel

Undervisningen skal sikre at eleven ved fullført opplæring innehar riktig forståelse for det ansvar som følger av å være fører av beltemotorsykel. Kunnskaper og erfaringer fra de foregående trinn skal trekkes inn og videreutvikles. Risikoforståelse og holdningsutvikling fra trafikalt grunnkurs skal særlig vektlegges.

Eleven skal:

- vurdere hvilket utstyr som er nødvendig for enhver tur og herunder eventuelt behov for å medbringe ski eller truger
- kunne fjellvettsreglene
- redegjøre for hva som kan påvirke snøskredfaren ved kjøring i terreng
- forstå risikoen ved å kjøre i terreng i mørke og i dårlig sikt
- kjenne til bruken av gps og trådløst kommunikasjonsutstyr og vite om de begrensninger de har
- forstå hvordan fart, kulde og vind påvirker kroppstemperatur
- forstå viktigheten av riktig bekledning
- forstå betydningen av valg av tidspunkt for kjøringen
- kjenne til hvilket personlig sikkerhetsutstyr som kan redusere skader på fører og passasjerer
- kjenne til hvordan man kan gi enkel førstehjelp ute i naturen, tiltak på ulykkessted, herunder sikre og merke skadested, behandle frostskafer.

Også andre deler av teorien enn førstehjelp kan flyttes til den avsluttende selvstendige kjøringen dersom dette er hensiktsmessig. Slik flytting av emner medfører at tiden som settes av til kjøringen utvides tilsvarende.