



**Statens vegvesen**

*Veiledning*

# Læreplan Fører kortklasse M 146



**Læreplan**

**Fører kortklasse M 146**

Fastsatt av Vegdirektoratet 15.10.2004

---

*Om å veilede*

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

*Søren Kierkegaard*

---

## Håndbøker i Statens vegvesen

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

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

Det er Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring av håndbøkene.

Ansvar for grafisk tilrettelegging og produksjon har Grafisk senter i Statens vegvesen.

### Vegvesenets håndbøker utgis på 2 nivåer:

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

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

Læreplan

### **Fører kortklasse M 146**

Nr. 253 i Vegvesenets håndbokserie

Opplag: 5000

Trykk: Trykkpartner as

ISBN 82-7207-567-9

<b>Innledning.....</b>	<b>6</b>
<b>Kapittel I Generell del.....</b>	<b>7</b>
Utvikling av trafikal kompetanse.....	7
Temaer i trafikkopplæringen.....	9
Undervisningen.....	11
<b>Kapittel 2 Opplæringen i klasse M 146.....</b>	<b>14</b>
Hovedmålet.....	14
Trinnvis opplæring.....	14
Definisjoner og begrepsavklaringer.....	15
Krav til bekledning under opplæring.....	17
Kommunikasjonsutstyr under opplæring.....	17
Teoretiske tema klasse M 146.....	17
Den praktiske opplæringen.....	18
Kjøregårdsøvelser.....	19
<b>Kapittel 3 Trinnmål, kursmål, tema og hovedmomenter.....</b>	<b>21</b>
<b>Trinn 1 Trafikalt grunnkurs.....</b>	<b>21</b>
1.1 Trafikkopplæringen.....	24
1.2 Grunnleggende forståelse for trafikk.....	24
1.3 Mennesket i trafikken.....	25
1.4 Øvingskjøring og kjøreefaring.....	25
1.5 Førstehjelp.....	26
1.6 Tiltak ved trafikkulykke.....	27
1.7 Mørkekjøring.....	27
<b>Trinn 2 Grunnleggende kjørekompetanse.....</b>	<b>32</b>
2.1 Førerkort og trafikkopplæring.....	33
2.2 Grunnleggende faktorer for sikker kjøring.....	33
2.3 Eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell.....	34
2.4 Mopedens konstruksjon og virkemåte i forhold til bruk, sikkerhet og miljø.....	34
2.5 Mopedens betjeningsinnretninger.....	35
2.6 Sikkerhetskontroll av moped og sikkerhetsutstyr.....	35
2.7 Igangsetting og stans i kjøregård.....	35
2.8 Giring og krypekjøring i kjøregård.....	35
2.9 Bremsing, akselerasjon og styring i kjøregård.....	36

---

<b>Trinn 3 Trafikal del</b> .....	<b>37</b>
3.1 Vegen og trafikkmiljøet.....	38
3.2 Mennesket i trafikken.....	38
3.3 Trafikal atferd.....	39
3.4 Kjøring under spesielle forhold.....	40
3.5 Sammenknytning og anvendelse av tekniske ferdigheter i enkel trafikal sammenheng.....	40
3.6 Kjøring i enkelt trafikal miljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk.....	40
3.7 Kjøring i sammensatt og krevende trafikal miljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk.....	41
<b>Trinn 4 Avsluttende opplæring</b> .....	<b>42</b>
4 Kjøring i tettsted og i landevegsmiljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk.....	42

---

# Innledning

## Bakgrunn

I Nasjonal Transportplan 2002-2011 (NTP) pekes det på behovet for en helhetlig behandling av hele føreropplæringen og for en styrking av opplæringen i alle klasser.

Undersøkelser viser at unge uerfarne førere er særlig utsatt for ulykker. Ulykkesrisikoen faller raskt de første månedene etter at de har fått førerkort. Ideelt sett er det ønskelig at førerne får den nødvendige erfaringen gjennom trafikkopplæringen. Satsingen på en bedre trafikkopplæring er et viktig bidrag i arbeidet for å fremme nullvisjonen.

## Lovgrunnlaget for føreropplæringen

Vegtrafikkloven av 18. juni 1965 gir grunnlag for bestemmelsene som gis om trafikkopplæringen. Her gis Samferdselsdepartementet fullmakt til å gi bestemmelser om teoretisk og praktisk opplæring av personer som vil ta førerkort, kompetansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen bestemt trafikkopplæring. Mål for trafikkopplæringen og krav til undervisningen er fastsatt av Vegdirektoratet gjennom forskrift av 1. oktober 2004 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

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

## Læreplanen

Begrunnelsene for valgene som er foretatt med hensyn til innhold og progresjon i trafikkopplæringen, er samlet i kapittel I Generell del. Dette er gjort av praktiske årsaker. Det er viktig at læreplanens øvrige kapitler leses i sammenheng med dette kapitlet. For den som skal planlegge undervisningen, er det helt nødvendig å kjenne forutsetningene for trinnmålene, temaene og kursmålene i læreplanen.

I påfølgende kapitler gjengis hovedmålene for opplæringen i førerkortklassen slik de er fastsatt i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. I tilknytning til målene finnes henvisninger til forskriftens paragrafer. Videre gis en beskrivelse av trinnene i opplæringen, samt en beskrivelse av de obligatoriske veiledningstimene og omfanget av den obligatoriske opplæringen. Deretter angis trinnmålene for førerkortklassen og innholdet i de obligatoriske kursene. Lærestoffet er delt inn i tema, og til hvert tema er det foreslått hovedmomenter.

---

## Kapittel I Generell del

### Utvikling av trafikal kompetanse

#### *Kompetanse*

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

#### *Trafikal kompetanse*

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

Trafikal kompetanse kan altså sees på som de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte. Trafikal kompetanse er mer enn observerbare ferdigheter. Føreren må ha ferdigheter i å tolke de ulike trafikksituasjoner, og vurdere hvilken atferd som er passende. Det kreves også at føreren kan leve seg inn i andres situasjon, føreren må ha empati. Samtidig må føreren ha tilstrekkelig selvkontroll til å handle i tråd med egne vurderinger basert på hensiktsmessighet og sikkerhet. En godt utviklet trafikal kompetanse er en forutsetning for å lykkes i trafikken. Føreren må ha kontroll over plutselige innskytelser, aggresjon og andre «forstyrrende» emosjoner. Det stilles krav om at føreren kan samarbeide med og ta hensyn til andre trafikanter. Trafikal kompetanse er ikke medfødt. Kompetansen læres gjennom imitasjon, forståelse, praktisering og forsterkning. Viljen til å kjøre sikkert kan skapes gjennom å gi føreren kunnskap om konsekvenser av å velge en sikker kjøreatferd og en risikofylt kjøreatferd. Å utvikle trafikal kompetanse er en prosess som skjer over tid.

#### *Innhenting og bearbeiding av informasjon*

Førere har ulike mål med eller motiver for sin kjøring, for eksempel transport, opplevelse av spenning, se seg om, og vise seg fram. Uansett mål stilles føreren overfor oppgaver som skal løses under kjøringen. Føreren må holde kjøretøyet på vegen, unngå å kjøre på andre



---

trafikanter og lignende. Disse oppgavene løser føreren i hovedsak ved å innhente og bearbeide informasjon. Informasjon fra omgivelsene som føreren oppfatter som relevant for situasjonen, velges ut og koples til den kunnskapen som føreren allerede har i sitt kunnskapslager. Kunnskapen forteller føreren hva som bør gjøres, og det fattes en beslutning som så fører til en handling. Hvor hensiktsmessig en valgt handling er, vil i stor grad avhenge av kunnskapen<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> Kunnskapsbegrepet inkluderer her også det erfaringsgrunlaget føreren har.

---

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 giring, bremsing og styring under den trafikale treningen, vil oppfatte lite av atferden til andre trafikanter. Det er derfor viktig at elevene har fått så mye kjøreteknisk trening at grunnleggende handlinger er tilstrekkelig automatisert før den trafikale treningen begynner.

### *Trafikal ferdighet*

Trafikal ferdighetstrening utgjør vanligvis den mest omfattende delen av opplæringen 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 kjøreefaring 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.

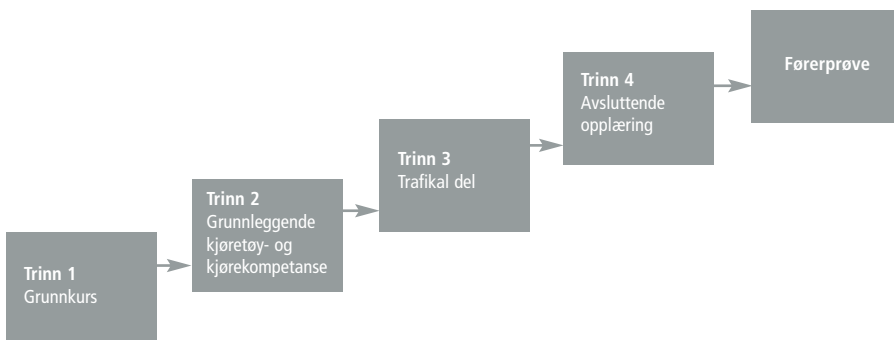
### *Planlegging og forberedelse før kjøring*

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 fortutsettes 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, praktisk eller økonomiske grunner er vanskelig å gjennomføre på egenhånd, samt tema som risikoforståelse, systemforståelse og andre emner som i stor grad har med holdninger til trafiksikkerhet å gjøre.

### *Obligatoriske veiledningstimer*

I de tilfeller hvor kunnskaper og ferdigheter kan måles uten for store problemer, vil det som oftest være hensiktsmessig å fastsette krav om en vurdering, framfor et krav om at eleven skal ha deltatt på et bestemt antall undervisningstimer. Vurderingen skjer først og fremst ved førerprøven. Selv om elevene på denne måten har stor frihet til å velge eget opplæringsforløp fram til førerprøven, er det ønskelig at opplæringen til en viss grad er strukturert. For å bidra til dette, er det fastsatt at elevene blant annet skal gjennomføre to obligatoriske veiledningstimer i løpet av opplæringen. For klasse M 146 gjennomføres disse som veiledningssamtaler med gruppen av elever i de obligatoriske øvelsene i trinn 2 og 3.

Med utgangspunkt i elevens kjøprestasjoner, skal eleven og læreren sammen ta stilling til i hvilken grad målene for trinnet er nådd. Læreren skal gi eleven en tilrådning i spørsmålet om eleven har det grunnlaget som er nødvendig for å få et godt læringsutbytte av opplæringen i neste trinn. Hensikten med samtalen er å veilede eleven i forhold til faglig ståsted og videre læreprosess. Samtidig skal vurderingen bidra til å utvikle elevens selvinnstikt 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 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 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 fort. Den "skjulte" læringen kan for eksempel være at en må kunne kjøre i 140 km/t, når andre har overlevd i 200 km/t. Læreren kan ikke hindre utilsiktet læring, men han må ta hensyn til at den skjer.

## Kapittel 2 Opplæringen i klasse M 146

### Hovedmål jf. § 10-1

Etter å ha gjennomført trafikkopplæring i klasse M 146 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre moped, M 146, på en ansvarlig måte.

Eleven skal ha fått utviklet kunnskaper, ferdigheter, selvinnsikt og risikoforståelse som trengs for å kjøre på en måte som

- er trafiksikker
- 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 1 - 3 angir forutsetningene for å ha et godt utbytte av undervisningen på det neste trinnet. Hovedmomentene på hvert trinn forutsettes 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.

#### *Trinn 1*

Dette trinnet består av "Trafikalt grunnkurs" og er obligatorisk for alle som skal begynne øvingskjøring for klassen M 146. 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 klassene 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*

På trinn 2 er målene i hovedsak rettet mot eleven og mopeden. Elevene skal lære å beherske mopeden rent kjøreteknisk, uten å måtte rette oppmerksomheten mot andre trafikanter. Å kjøre teknisk riktig vil også innebære at kjøringen er økonomisk og mest mulig miljøvennlig. God kjøreteknisk ferdighet er nødvendig for å få utbytte av treningen på trinn 3. Elevene skal i tillegg få kunnskap om mopeden. Denne kunnskapen skal bidra til at elevene lærer de kjøretekniske ferdighetene raskere og med mer forståelse, og til at elevene skal kunne ivareta mopedførerens ansvar for kontroll og tilsyn med kjøretøyet.

### *Trinn 3*

På trinn 3 er målene rettet mot elevens læring og kjøringen ute i trafikken. Elevene skal beherske kjøring i variert trafikk. Eleven må også ha kunnskap om bestemmelsene i vegtrafikklovgivningen som regulerer kjøringen. Ved avslutningen av trinn 3 skal elevenes ferdigheter være nær det nivået hvor de kan kjøre selvstendig.

### *Trinn 4*

Målene på trinn 4 er hovedsaklig rettet mot elevenes risikoforståelse og trafikksystemet, slik som i trinn 1. En viktig forutsetning er at emnene risikoforståelse, kunnskap om regler og trafikken som system skal utdypes gjennom hele opplæringen, selv om disse tema vektlegges spesielt i starten og slutten av opplæringen.

## **Definisjoner og begrepsavklaringer**

### *Instinktive feilhandlinger*

De ubevisste feilhandlinger du utfører når du blir redd.

### *Presis kjøreteknikk, en grunnteknikk for mopedkjøring*

Graden av presisjon i utførelsen av de ulike kjøretekniske momentene

### *Handlingsberedskap*

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



---

### *Handlingsrom*

Handlingsrom er den sikkerhetsmargin eller sikkerhetszone mopedisten skaffer seg ved å holde avstand til eventuelle risikomomenter. Dette handlingsrommet kan gi mopedisten 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 høyre for midten av eget kjørefelt, gjennom dette skaffer mopedisten seg større handlingsrom i forhold til høyre veggkant.

### *Normalplassering i sving*

Sikker svingkjøring er avhengig av flere faktorer. Riktig plassering (valg av spor), riktig fartsavpassing, riktig styreteknikk og at ekvipasjen (moped/fører) normalt skal befinne seg innenfor eget kjørefelt.

Mopedistens valg av plassering kommer til uttrykk gjennom det spor mopeden 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. Mopeden bør som regel kjøres slik at det i både høyre og venstresving dannes en litt slakere kurve enn veiens utforming tilsier.

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

### *Samhandling*

Dette betyr at mopedisten må kjøre tydelig og utvise en kjøreatferd slik at andre trafikanter lett ser, oppfatter og forstår mopedistens 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 mopeden og bekledningen. Ikke minst viktig er de kjørestrategiske valg mopedisten til enhver tid foretar for å gjøre seg synlig.

### *Forankringspunkter*

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

### *Styrekommando*

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

### *Svingpunkt*

Det punktet i veien hvor mopeden 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 mopeden 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 mopeden i den ønskede nedbrekkvinkelen du på forhånd har bestemt med din styrekommando. Gasskontroll er også med på å bestemme om mopeden skal være understyrt eller overstyrt.

### *Krav til bekledning under opplæring*

For øvingskjøring mot vederlag i klasse M 146 skal eleven i tillegg til påbudt styrthjelm, benytte visir eller briller, hansker og fottøy som er egnet til kjøring på moped.

### *Kommunikasjonsutstyr under opplæring*

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

### *Teoretiske tema klasse M 146*

Den teoretiske delen i læreplanen delt inn i 8 hovedtema. Planen gir en oversikt over hvilke trinn det enkelte teoritema inngår i. 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 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).

Tema	Generelle emner	Trinn	Timetall
2.1	Fører kort og opplæring	2	Ikke spesifisert
2.2	Bekledning/sikkerhetsutstyr/faktorer for sikker kjøring	2	"
2.3	Eiers og brukers ansvar	2	"
2.4	Mopeden - kjøretøykunnskap	2	"
3.1	Vegen og trafikkmiljøet	3	"
3.2	Mennesket i trafikken	3	"
3.3	Trafikal atferd	3	"
3.4	Kjøring under spesielle forhold	3	"

### *Den praktiske opplæringen*

Hver enkelt elev skal få minst 14 timer øvingskjøring med moped.

Læreren skal legge undervisningen slik til rette at det stoff det undervises i mest mulig blir forstått av eleven. Det legges opp til at teoristoffet kan tilegnes gjennom selvstudium.

Det anbefales at opplæringsinstitusjonen i samarbeid med eleven setter opp en individuell plan for det undervisningsforløp eleven skal gjennom slik at det tas hensyn til elevens erfaringsbakgrunn mv. Denne individuelle planen bør vurderes kontinuerlig med hensyn til progresjon og metodikk, slik at den til enhver tid er tilpasset det nivå eleven befinner seg på.

All praktisk opplæring skal skje under oppsikt av lærer.

All praktisk opplæring skal skje på 2-hjuls moped.

Lærer som underviser i praktisk kjøring på veg skal bruke motorsykkel.

Opplæringen skjer i grupper opp til 6 elever/mopeder per lærer på kjøregård, og opp til 3 elever/mopeder per lærer på veg.

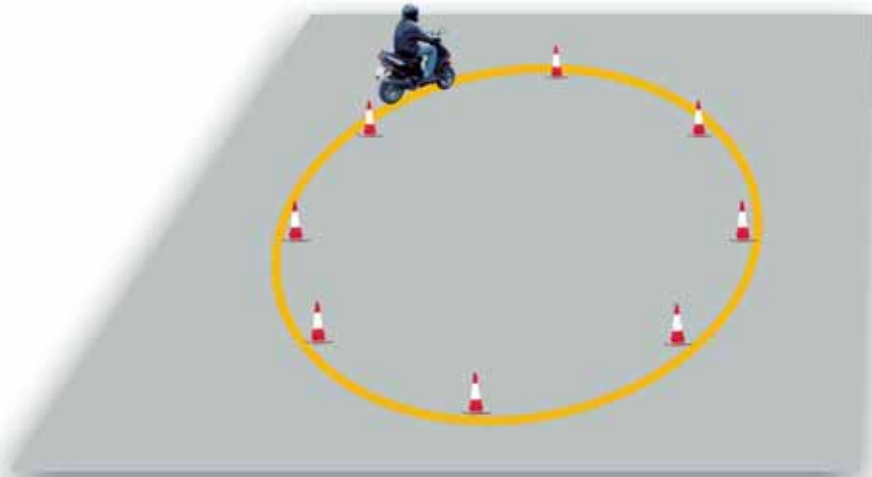
Elevene står fritt i å kunne bruke egne mopeder. Så fremt disse tilfredsstillt kravene til kjøring på veg. Det er valgfritt om elevene bruker moped med gir eller automatgiret moped.

Opplæringsinstitusjonen stiller med det nødvendige antall vester merket med "SKOLE" på ryggen for bruk under kjøring på veg. Læreren skal også bruke vest merket med "SKOLE". Opplæringsinstitusjonen skal stille med radiokommunikasjon til samtlige elever til bruk under undervisning på veg.

Tema	Obligatoriske emner	Trinn	Timetall
2.5-2.9	Øvelser i kjøregård	2	4
3.5-3.7	Kjøring i trafikk	3	6
4.1	Kjøring i tettsted og på landeveg	4	4

### *Kjøregårdsøvelser*

Det settes ut 8 kjegler i 10 meters avstand i sirkel, sirkeldiameter 25 meter.



Ved øvelsen kort stans ny start fordeles elevene ved kjeplene, to kjepler vil da være ledige. Elevene skal da kjøre frem til første ledige kjeple for å stanse. Første gir skal brukes.

Ved øvelsen giring, benyttes sirkelen. Her vil alle elevene samles ved en kjeple. Deretter vil elevene sendes enkeltvis rundt sirkelen for å gire opp og deretter ned inn mot stans ved kjeplene de startet fra.

Ved øvelsen krypekjøring, benyttes sirkelen. Elevene fordeles rundt sirkelen og kjører etter hverandre, forbikjøring er ikke tillatt. Dette skal da foregå så sakte som mulig.

Ved øvelse hurtigserpentin, kan sirkelen brukes. Det forutsettes at elevene blir bevisst bruken av styrekommando. Benyttes ikke sirkelen, vil denne øvelsen kunne utføres ved å bruke 9 kjepler stående etter hverandre med 4 meters mellomrom. Maksimum tid i disse kjeplene vil være 9 sekunder.



### **Vurdering av måloppnåelse**

Etter trinn 2 og 3, skal læreren gjennomføre en veiledningssamtale sammen med elevene i gruppen, hvor de sammen vurderer om målene for trinnet er nådd. Hensikten med vurderingssamtalen er å veilede elevene i forhold til faglig ståsted og videre læreprosess. Samtidig vil veiledningssamtalen også kunne utvikle elevenes selvinnsett og evne til å vurdere egne sterke og svake sider.

## Kapittel 3 Trinmål, kursmål, tema og hovedmomenter

### Trinn 1 Trafikalt grunnkurs

#### Mål for trinn 1 jf. § 10-2

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

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

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

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

#### *Kurset har følgende deler*

Del 1: Trafikkopplæringen

Del 2: Grunnleggende forståelse for trafikk

Del 3: Mennesket i trafikken

Del 4: Øvingskjøring og 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 skal være en utedemonstrasjon. Denne demonstrasjonen kan gjennomføres med inntil 6 elever per lærer. Minst 1 time av mørkekjøringsopplæringen gjennomføres som demonstrasjon i bil med eleven som passasjerer. Denne kan gjennomføres med inntil 2 elever i bilen. Øvrig undervisning skal være 10 timer og fordeles over minst 3 samlinger. Eventuell transport til og fra demonstrasjonssteder, kommer i tillegg til de nevnte timetallene.

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

For å få godkjent kurset, må eleven ha deltatt i alle timene som hører inn under tema 1 til og med 7. Hvis en elev har forfall til deler av kurset, må det legges til rette for at timene kan tas igjen på tilsvarende kurs senere. 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.

### **Mål for trafikalt grunnkurs jf. § 8-2**

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 unødige 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 kjøreplassen 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 kjøreefaring ved å
  - a) kjenne til reglene for øvingskjøring
  - b) vite at det er sammenheng mellom kjøreefaring og ulykkesrisiko
  - c) forstå betydningen av automatisering av grunnleggende handlinger og handlingsmønstre
5. beherske grunnleggende ferdigheter i førstehjelp i forbindelse med trafikkulykker ved å
  - a) ha kunnskap om plikter ved trafikkuhell
  - b) kjenne til rutiner for sikring av og opptreden på skadested
  - c) kunne vurdere skadeomfang og øve på praktisk førstehjelp
6. delta i redningsarbeidet ved en arrangert ulykke og gjennom denne
  - a) oppleve å komme først til skadestedet, forstå viktigheten av å kjenne skade omfanget før ulykken varsles og hvordan varsling gjøres
  - b) tilegne seg ferdigheter i grunnleggende rutiner på skadestedet
  - c) videreutvikle den praktiske ferdigheten i grunnleggende livreddende første hjelp ved trafikkulykker
7. gjennom demonstrasjon ute og i bil forstå hvordan trafikkulykker i mørket kan unngås ved å
  - a) oppleve og erfare årsaksforhold ved typiske ulykker som skjer i mørket og ha grunnlag for å vurdere risiko ved kjøring i mørket
  - b) bli bevisst hva som er riktig lysbruk og atferd ellers ved kjøring, parkering og nødstopp i mørket

Eleven skal vurdere sin egen kompetanse til å begynne videre opplæring og ha så god forståelse for trafikk og trafikkopplæring at eleven kan begynne å øvingskjøre.



---

## 1.1 Trafikkopplæringen

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

### Tema 1.1 Trafikkopplæringen

Hovedmomenter

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

## 1.2 Grunnleggende forståelse for trafikk

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

### Tema 1.2.a Kjøretøyets plassering

Hovedmomenter

- Plasseringens betydning for sikker og effektiv trafikkavvikling
- Sikkerhetssoner

### Tema 1.2.b Kjøretøyets fart

Hovedmomenter

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

### Tema 1.2.c Vikeplikt

Hovedmomenter

- Vikepliktsreglenes betydning for sikker og effektiv trafikkavvikling

### Tema 1.2.d Skilt og oppmerking

Hovedmomenter

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

---

## 1.3 Mennesket i trafikken

Eleven skal ha grunnleggende kunnskap om mennesket i trafikken ved å

- a) beskrive vesentlige elementer i kjøreprosessen og bli bevisst betydningen av motivasjon og følelser
- b) forstå betydningen av kommunikasjon og samhandling
- c) bli bevisst hvilken betydning ansvarsforståelse, 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 kjøreefaring

Eleven skal ha kunnskap om øvingskjøring og kjøreefaring ved å

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

---

### **Tema 1.4.a Regler om øvingskjøring**

Hovedmomenter

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

### **Tema 1.4.b 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 møting, innhenting og forbikjøring
- Riktig bruk av lys, tilpassing av fart og plassering og bruk av refleksutstyr ved nødstop
- Riktig bruk av lys, tilpassing av fart og plassering ved parkering
- Risikofaktorer

## **Kommentarer til Trinn 1**

### **Bakgrunn for trafikalt grunnkurs**

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

Vegen er en viktig samfunnsarena for mange mennesker. Arbeidet med sosiale ferdigheter må derfor videreføres i trafikopplæringen. 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. Nyten 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 fartsøvertredelser, 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 verddivurdering 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 verddivurdering 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 kjørekompetanse

### Generelt

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 den teoretiske førerprøven.

### Mål for trinn 2 jf. § 10-3

Etter å ha gjennomført trinn 2 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å kunne påbegynne trafikal opplæring i trinn 3.

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

Eleven skal

1. ha kunnskap om reglene for førerkort og trafikkopplæring
2. ha kunnskap om grunnleggende faktorer for sikker kjøring
3. ha kunnskap om eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell
4. ha kunnskap om mopedens konstruksjon og virkemåte i forhold til bruk, sikkerhet og miljø
5. bruke mopedens betjeningsinnretninger
6. utføre aktuell sikkerhetskontroll av sikkerhetsutstyr og moped
7. sette i gang og stanse
8. gire (der girmoped benyttes) og utføre krypekjøring
9. styre, akselerere og bremse mopeden

Eleven skal ha minst 4 timers obligatorisk opplæring på avsperrert område i øvelsene som er beskrevet i tredje ledd nr. 5 til og med nr. 9. Kjøringen på avsperrert område kan gjennomføres med inntil 6 elever per lærer.

Øvelsene knyttet til tredje ledd nr. 7 til og med nr. 9 skal gjennomføres i sirkel. Sirkelen skal bestå av 8 kjegler i 10 meters avstand, sirkeldiameter 25 meter.

Øvelsene knyttet til tredje ledd nr. 9 kan alternativt utføres ved å bruke 9 kjegler stående etter hverandre med 4 meters mellomrom. Kjøretiden mellom kjeglene skal ikke være mer enn 9 sekunder.

Ved avslutningen av trinn 2 skal læreren gjennomføre veiledningssamtale med elevene i gruppe, hvor de sammen vurderer om målene for trinnet er nådd, jf. § 7-5.

## **Tema 2.1 Førerkort og trafikkopplæring**

Hovedmomenter

- Grunnregel for atferd i trafikk
- Oversikt over opplæringen for klasse M 146, herunder kunnskap om trinnvis opplæring progresjon, måloppnåelse, risikoforståelse og selvvurdering
- Førerkortklasser og vilkår for å erverve førerkort
- Førerkort klasse M 146 gir også førerett for 3- og 4 hjuls moped
- Vilkår for å kunne øvingskjøre

## **Tema 2.2 Grunnleggende faktorer for sikker kjøring**

Hovedmomenter

- Sammenhengen mellom fart og observasjon
- Sammenhengen mellom fart og skadeverk ved typiske mopedulykker
- Begrepet reaksjonstid, bremsestrekning og stopplengde
- Stoppstrekning ved varierende fart og veggrep, temperaturer, nylagt asfalt, vann og vegoppmerking
- Veggrepets betydning for bremsing, styring, kurvekjøring og de fysiske lover som gjelder
- Hvordan en mopedfører kan skape sikkerhetssoner rundt kjøretøyet
- Hvordan kjøring med to-hjuls moped skiller seg fra kjøring med 3- og 4 hjuls moped med hensyn til kjøreteknikk og plassering
- Bruk av verneutstyr

---

## **Tema 2.3 Eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell**

### Hovedmomenter

- Fører og eiers ansvar
- Registrering og eierforhold
- Vognkort og førerkort
- Forbud mot å foreta endringer ved kjøretøyet i forhold til originalutførelsen
- Forbud mot å kjøre med passasjer
- Forsikring og økonomisk ansvar
- Offentlige reaksjoner
- Rusmidler, tretthet, sykdom og kjøring med motorvogn
- Trafikkuhell, herunder plikter, etikk, empati, sikkerhet

## **Tema 2.4 Mopedens konstruksjon og virkemåte i forhold til bruk, sikkerhet og miljø**

### Hovedmomenter

- Bestemmelser i vegtrafikkloven som gjelder registrering av motorvogn og ansvar for kjøretøyets tilstand
- Vognkort og kjøretøyets instruksjonsbok, og at disse dokumentene gir opplysninger om kjøretøyet
- Fremgangsmåter for å vurdere kjøretøyets generelle tekniske tilstand og virkemåte i forhold til bruk, sikkerhet og miljø
- Metoder for å oppdage feil og slitasjer på kjøretøyet. Dette gjelder spesielt
  - Bremsler
  - Felg og dekk
  - Styring
  - Lys
  - Retningslys
  - Lydsignal

**De etterfølgende tema gjennomføres som praktiske øvelser i kjøregård**

---

## **Tema 2.5 Mopedens betjeningsinnretninger**

### Hovedmomenter

- Sittestilling
- Innstilling av speilutrustning
- Koplingshendel, bremses og gasshåndtak og girsystem der det er aktuelt
- Tenningslås
- Park-, nær- og fjernlys, retningssignallys

## **Tema 2.6 Sikkerhetskontroll av moped og sikkerhetsutstyr**

### Hovedmomenter

- Bremses
- Felg og dekk
- Styling
- Lysutstyr
- Lydutstyr
- Sikkerhetsutstyr

## **Tema 2.7 Igangsetting og stans i kjøregård**

Her skal sirkelen som er beskrevet i kap. 2 benyttes.

### Hovedmomenter

- Første gir benyttes, om girmoped benyttes
- Normalbrems og rekkefølge
- Kort stans ny start
- Blikkbruk
- Sittestilling

## **Tema 2.8 Giring og krypekjøring i kjøregård**

Her skal sirkelen som er beskrevet i kap. 2 benyttes.

### Hovedmomenter

- Bruke kopling og gass til riktig tid og på riktig måte dersom girmoped benyttes
- Etter bremsing, velge riktig gir i forhold til farten
- Kombinere og variere farten ved å bevege koplingshendelen mellom fra og tilkopling samt bruk av bakbrems (Girmoped)
- Kombinere og variere farten ved bruk av bakbrems og gass. (Automat)
- Kombinere krypekjøring og retningsstabilitet
- Blikkbruk
- Sittestilling

---

## Tema 2.9 Bremsing, akselerasjon og styring i kjøregård

### Hovedmomenter

- Blikkbruk
- Sittestilling
- Forankring
- Presis kjøreteknikk

### *Bremse – og akselerasjonsøvinger:*

- Normal akselerasjon 0 – 45 km/t
- Rask akselerasjon 0 – 45 km/t
- Normalbremsing fra 45 km/t
- Kraftig oppbremsing fra 45 km/t
- Bruk av fram – og bakbrems, hver for seg og samtidig

### *Styreøvinger*

- Kjøre hurtigserpentin ved bruk av styrekommando og gasskontroll, i sirkelen eller kjeglene som er beskrevet i kap 2
- Kjøre i kurve ved bruk av styrekommando, gasskontroll, riktig sittestilling og forankring. Her vil sirkelen kunne benyttes. Man kjører rett frem mot sirkelen og bruker den naturlige svingen man får ved runding av sirkelen til presist svingpunkt, blikkbruk, sittestilling, fart inn mot svingen, og gasskontroll. Vil det ikke føles naturlig med gasskontroll gjennom svingen har man mest sannsynlig hatt for stor fart inn mot svingen.

### **Vurdering av måloppnåelse**

Etter trinn 2 skal læreren gjennomføre en veiledningssamtale sammen med elevene i gruppen, hvor de sammen vurderer om målene for trinnet er nådd. Hensikten med vurderingssamtalen er å veilede elevene i forhold til faglig ståsted og videre læreprosess. Samtidig vil veiledningssamtalen også kunne utvikle elevenes selvinnsett og evne til å vurdere egne sterke og svake sider.

### Trinn 3 Trafikal kompetanse

Undervisningen i trinn 3 består hovedsakelig av trafikale tema og momenter, som også videreføres i trinn 4.

Øvingsmiljøet vil variere avhengig av tilgjengelig øvingsområde. Dette medfører at ikke alle temaer i trinn 3 kan øves på. Man vil ha lokale tilpassninger.

#### Mål for trinn 3 jf. § 10-4

Etter å ha gjennomført trinn 3 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å kunne påbegynne avsluttende opplæring i trinn 4.

Eleven skal kunne kjøre sikkert og selvstendig i variert trafikk.

Eleven skal

1. gjøre rede for hva som menes med veg og trafikkmiljø
2. gjøre rede for hvilke muligheter og begrensninger mennesket har i trafikken
3. gjøre rede for tydelig atferd i trafikken og de trafikkregler som gjelder for mopedkjøring
4. kjenne til risikofaktorer ved kjøring med moped i mørke og på glatt føre, ha kunnskap om riktig bruk av lys i mørket og riktig kjøring på glatt føre
5. ha fått øving i å sammenknytte og anvende tekniske ferdigheter i en trafikal sammenheng
6. kjøre mopeden på en sikker, tydelig og bestemt måte i et enkelt trafikalt miljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk
7. kjøre mopeden på en sikker, tydelig og bestemt måte i et mer sammensatt og krevende trafikalt miljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk

Eleven skal ha minst 6 timers obligatorisk opplæring på veg i øvelsene som er beskrevet i tredje ledd nr. 5 til og med nr. 7. Kjøringen på veg kan gjennomføres med inntil 3 elever.

Ved avslutningen av trinn 3 skal læreren gjennomføre veiledningssamtale med elevene i gruppe, hvor de sammen vurderer om målene for trinnet er nådd, jf. § 7-5.

---

### Tema 3.1 Veggen og trafikkmiljøet

Eleven skal gjøre rede for hva som menes med veg og trafikkmiljø.

Hovedmomenter

Eleven skal vite hva som menes med veg, kjørebane, kjørefelt og vegkryss ved at eleven kan beskrive og mest mulig forstå hensikten med

- Refuger og lignende anlegg
- Busslommer
- Felt for fartsøkning og fartsreduksjon
- Vegens skulder
- Gang og sykkelbane
- Gang og sykkelveg
- Kollektivfelt
- Vite hvilken informasjon vegoppmerking og skilting gir om kjøreatferd
- Forstå hvordan skilting og vegoppmerking anvendes for å fremme trafikksikkerhet og/eller fremkommelighet i ulike vegmiljøer
- Vite betydningen av
  - De lyssignal som benyttes
  - Politimannens tegn
  - Tegn skolepatrolje gir

### Tema 3.2 Mennesket i trafikken

Eleven skal gjøre rede for hvilke muligheter og begrensninger mennesket har i trafikken

Temaet bygger på kjøreprosessen fra trafikalt grunnkurs.

Hovedmomenter

- Forstå at kjøring med motorkjøretøy kan beskrives som sosial dyktighet som er påvirket av ulike verdier og holdninger i samfunnet
- Hvordan avstand og hastighet oppfattes
- Den betydning oppmerksomhet har i trafikken
- Kjenne til viktige faktorer som påvirker kjøreatferd og prestasjonsevne
  - Personlighet og sosial tilpassing
  - Følelsesmessige tilstander
  - Tretthet
  - Alder
  - Rusmidler
  - Sykdom og fysiske skader
  - Andre trafikanter kan føle seg hindret når de tar igjen et kjøretøy som kjører sakte

- 
- Andre trafikanter kan reagere ulikt når de blir hindret i å utføre ønsket handling
  - Hvordan fører av moped kan bidra til at det ikke oppstår konflikter eller farlige situasjoner
  - Andre trafikantgruppers begrensninger, barn, eldre og funksjonshemmede

### **Tema 3.3 Trafikal atferd**

Eleven skal gjøre rede for tydelig atferd i trafikken og de trafikkregler som gjelder for mopedkjøring.

Hovedmomenter

- Forståelse for, de krav som stilles til fører av kjøretøy som beveger seg sakte i trafikken herunder observasjon/se reglene
- Betydningen av trafikkreglenes bestemmelser om
  - Signal og tegn
  - Bruk av kjørebanelen, herunder kollektivfelt
  - Kjøretøyets plass på vegen, herunder sporvalg
  - Kjøretøyets plassering ved svinging i vegkryss/rundkjøring
  - Vikeplikt
  - Lyskryss
  - Kjørefeltskifte
  - Særlige plikter ovenfor gående
  - Å gi fri veg for utrykningskjøretøy
  - Passering av planovergang
  - Forbikjøring og bli forbikjørt
  - Forbud mot kjøring med moped på motorveg

### **Tema 3.4 Kjøring under spesielle forhold**

Eleven skal kjenne til risikofaktorer ved kjøring med moped i mørke og på glatt føre, ha kunnskap om riktig bruk av lys i mørket og riktig kjøring på glatt føre.

Hovedmomenter

- Begrensninger i lysutstyr på moped
- Riktig bruk av lys ved møting i mørket
- Siktstrekning ved møting i mørket
- Siktstrekning til gående ved bruk av fjernlys og nærlys i mørket
- Faren ved at gående ikke bruker refleks
- Risikoforhold ved parkering i mørket
- Riktig lysbruk ved parkering i mørket



- Ulike føreforhold, våt asfalt, is- og snøforhold
- Vegens beskaffenhet i forhold til sand, jord, grus, diesel- og bensinsøl, løvfall osv.
- Sammenhengen mellom føre og bremserekning
- Konsekvenser ved tap av veggrep
- Tiltak for å bedre veggrepet

**De etterfølgende tema gjennomføres som praktiske øvelser i på veg.**

### **Tema 3.5 Sammenknytning og anvendelse av tekniske ferdigheter i enkel trafikal sammenheng**

Undervisningen skal legges til rette slik at elevene får øving i å knytte sammen kjøretekniske delferdigheter til større helheter og anvende dem i enkle trafikale sammenhenger.

Hovedmomenter

- Kjøreteknisk behandling under sammenhengende kjøring i variert og kupert område med liten trafikk
- Anvende tekniske ferdigheter som bremsing, styring, giring og girvalg, krypekjøring (balanse) og bakkestartteknikker i enkle, trafikale situasjoner

### **Tema 3.6 Kjøring i enkelt trafikalt miljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk**

Undervisningen skal legges til rette slik at eleven får øvelse i å kjøre i et relativt enkelt trafikalt miljø som grunnlag for senere øving i mer krevende og sammensatt miljø.

Hovedmomenter

- Anvendelse en hensiktsmessig og effektiv observasjonsteknikk
- Identifisering (kjenne igjen og beskrive) av de vanligste faremomentene i ulike lokale trafikkmiljø og tilpasse kjøringen i forhold til disse
- Observasjonsteknikk; hvor observere, og hva en mopedist skal være spesielt på utkikk etter
- Kjøre tydelig ved hjelp av tilpassing av hastighet, tegngiving og valg av plassering i forhold til sikt-, trafikkforhold, vegens beskaffenhet og forventet atferd fra andre trafikanter sikre veggrep, se, bli sett og forstått
- Anvende presis kjøreteknikk
- Innta handlingsberedskap og bremseberedskap i alle situasjoner hvor dette er nødvendig
- Kjøring i henhold til skilt og vegoppmerking
- Valg av stoppunkt om vikeplikt oppstår
- Utnytte tidsluker og situasjoner hvor andre får vikeplikt
- Særlige risikoforhold i vegkryss, spesielt møtende som svinger til venstre
- Orienter seg og kjøre i forhold til stedskilt

### **Tema 3.7 Kjøring i sammensatt og krevende trafikalt miljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk**

Undervisningen skal legges til rette slik at eleven får øvelse i å kjøre i et mer sammensatt og trafikalt krevende miljø. Det legges til rette slik at undervisningen kan skje i tettsteds- og bymiljø og i miljø med flerfeltsveger der dette finnes.

Hovedmomenter

- Identifisering (kjenne igjen og beskrive) av de vanligste faremomentene i ulike lokale trafikkmiljø og tilpasse kjøringen i forhold til disse
- Observasjonsteknikk; hvor observere, og hva en mopedist skal være spesielt på utkikk etter
- Kjøre tydelig ved hjelp av tilpassing av hastighet, tegngiving og valg av plassering i forhold til sikt-, trafikforhold, vegens beskaffenhet og forventet atferd fra andre trafikanter (sikre veggrep, se, bli sett og forstått)
- Kjøring på veg med flere felt; feltskifte, tilpasning til trafikrytmen, informere og sikre samarbeid med andre trafikanter
- Velge kjørefelt direkte ved sving inn på flerfeltsveg
- Plassering og særlige risikomoment i envegsregulerte gater der dette finnes
- Kjøre i forhold til stedsilt, skiltanvisning, oppmerking og trafikforhold
- Oppdage og oppfatte særlige risikoforhold ved kjøring på, inn på eller ut av flerfeltsveg
- Bruk av kollektivfelt, avvikling og risiko
- Kjøring i kø og forbikjøring av stillestående kø, risikoforhold
- Effektiv og sikker trafikkavvikling ved tidlig å oppdage, oppfatte og utnytte luker i vegkryss, ved skifte av kjørefelt og ved hensiktsmessig valg og bruk av kjørefelt
- Presis plassering i forhold til skiltanvisninger, trafikkmengde, kjøre- og siktforhold og vegens beskaffenhet
- Anvende en presis kjøreteknikk
- Gjøre bruk av sikre løsninger
- Innta handlingsberedskap når det er nødvendig

### **Vurdering av måloppnåelse**

Etter trinn 3 skal læreren gjennomføre en veiledningssamtale sammen med elevene i gruppen, hvor de sammen vurderer om målene for trinnet er nådd. Hensikten med vurderingssamtalen er å veilede elevene i forhold til faglig ståsted og videre læreprosess. Samtidig vil veiledningssamtalen også kunne utvikle elevenes selvinnstilt og evne til å vurdere egne sterke og svake sider.

## Trinn 4 Avsluttende opplæring

Trinn 4 skal være avsluttet før teoriprøven ved en trafikkstasjon avlegges.

Undervisningen i trinn 4 består av minst 4 timers undervisning, hvorav 3 timer er kjøring på veg. En time fordeles til planlegging av kjøringen og samtale med elevgruppa etter kjøringen.

### Mål for trinn 4 jf. § 10-5

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre moped, M 146, i samsvar med hovedmålet. Undervisningen i trinn 4 skal bidra til at eleven utvikler forståelse for de utfordringer og risikofaktorer som finnes ved kjøring med moped.

Eleven skal beherske selvstendig kjøring i tettbygd strøk og landevegsmiljø, og kjøre med minst mulig risiko og størst mulig sikkerhet for seg selv og sine medtrafikanter.

Eleven skal

1. ha fått øving i å kjøre mopeden på en sikker, tydelig og bestemt måte i tettbygd strøk og landevegsmiljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk
2. ha fått øving i å legge opp kjørerute som gir størst mulig trygghet og minst mulig ulempe for annen trafikk
3. reflektere over egne opplevelser og mopedens muligheter for sikker transport

Eleven skal ha minst 4 timers obligatoriske timer undervisning, hvorav 3 timer er kjøring på veg som beskrevet i tredje ledd nr. 1 og 2.

Kjøringen på veg kan gjennomføres med inntil 3 elever.

## Tema 4 Kjøring i tettsted og i landevegsmiljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk

Hovedmomenter

- Planlegge en kjøretur ved valg av kjørerute som gir minst mulig risiko og best mulig trafikkavvikling
- Hensiktsmessig observasjonsteknikk ved kjøring inn mot kryss
- Hensiktsmessig observasjonsteknikk ved kjøring inn mot, på, og av landeveg som har fartsgrense 60 til 80 km/t
- Identifisere de vanligste situasjoner som er farlig for mopedisten ved kjøring i tettsteder

- 
- Identifisere de vanligste situasjoner som er farlig for mopedisten ved på kjøring i lande vegsmiljø
  - Velge fart og plassering der han blir best sett og forstått, samt selv har god sikt og sikkerhetsmarginer
  - Kjøring i kurver der eleven arbeider med å tilegne seg ferdighet i å koordinere fart og plassering i forhold til sikt, vegbredde, vegens beskaffenhet og trafikksituasjonen
  - Hensiktsmessig plassering foran og gjennom enkeltkurver og s – kombinasjoner
  - Kjøre forbi, og bli forbikjørt
  - Rask og presis akselerasjon fra 0 – 45 km/t, rett frem og til høyre og venstre inn på større veg (videreføring av kjøregårdsøvelse Tema 2.9)
  - Trafikkmengde og fartsnivå på kryssende veg
  - Vurdere luker (fart og avstand) ved innkjøring på forkjøringsveg
  - Vurdering av risikoforhold ved avkjøring fra større veg
  - Bruk av av- og påkjøringsfelt
  - Oppfølging og videreutvikling av presis kjøreteknikk
  - Oppdage og vurdere særlige risikoforhold (møtende planlegger å svinge til venstre, trafikk fra sideveg og møting )
  - Handlingsberedskap

Samtalen etter kjøring skal ta utgangspunkt i elevens opplevelser av kjøringen. Det legges vekt på hvilke valg mopedføreren kan gjøre for å kjøre med minst mulig risiko.



**Statens vegvesen**

---

Håndbøkene kan bestilles fra:

Statens vegvesen

Vegdirektoratet

Håndbokeekspedisjonen

Boks 8142, Dep.,

0033 Oslo

Tlf.: 22073500

Fax: 22073768

ISBN 82-7207-567-9

0566-04 grafisk senter@vegvesen.no