



Statens vegvesen

Høringsinstansene

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Victoria Christine Tvenge /
22073471

Vår referanse:
16/26575-57

Deres referanse:

Vår dato:
01.12.2016

Høringsoppsummering av endringsforskrift til forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

Den 3. mai 2016 sendte Vegdirektoratet på høring forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. Høringsfristen var satt til 3. august 2016. Høringen var i hovedsak en oppfølging av evalueringen av føreropplæringen i Norge. Høringsforslaget ble sendt til ca. 200 høringsinstanser, og 27 instanser har svart. I tillegg har Vegdirektoratet mottatt 15 andre høringsinnspill.

Vi finner det ikke hensiktsmessig å sende høringsoppsummeringen til hver enkelt høringsinstans per post. Oppsummeringen av høringen samt endringsforskriften ligger på vegvesen.no under «Offentlige høringer».

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen

Ingrid M Heggebø Lutnæs
direktør

Bente Skjetne

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til
4 Postmottak Region midt
5 Postmottak Region nord

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

2 Postmottak Region sør

3 Postmottak Region vest

1 Postmottak Region øst

Kopi

Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO

Høringsoppsummering – Endringsforskrift til forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

1. Oppsummering av høringen

Den 3. mai 2016 sendte Vegdirektoratet på høring forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

Høringsfristen var satt til 3. august 2016.

Høringsforslaget ble sendt til ca. 200 høringsinstanser, og 27 instanser har svart. I tillegg har vi mottatt 15 andre høringsinnspill.

Flere svarte at de hadde «ingen merknader» eller lignende. Noen kom med innspill som vi gir kommentarer til under punkt 3. Enkelte har også kommet med innspill som vi anser å gjelde tema utenfor denne høringen. Disse innspillene vil vi ta med oss til vurdering i fremtidige revisjoner av forskrift og læreplan, men de vil ikke gjengis her. I tabellen under har vi satt opp en kortversjon av høringssvarene, for mer informasjon se punkt 3.

Høringsinstansens navn	Merknader
Det danske Transport- og Bygningsministeriet	Ingen merknader
Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader
Landsorganisasjonen i Norge (LO)	Ingen merknader
Klima- og miljødepartementet	Ingen merknader
Direktoratet for arbeidstilsynet	Ingen merknader
Utenriksdepartementet	Ingen merknader
Advokatforeningen	Ingen merknader
NHO Transport	Positive til forslag til endring.
Transportarbeiderforbundet	Positive til forslag til endring.
Norsk førstehjelpsråd	Innspill
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)	Innspill
Trygg Trafikk	Innspill
Statens vegvesen Region nord	Innspill
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)	Innspill
Norsk Motorcykel Union (NMCU)	Innspill
Helsedirektoratet	Innspill/Kommentar
Statens vegvesen Region øst	Innspill
Statens vegvesen Region vest	Innspill
Direktorat for samfunnssikkerhet og	Innspill

beredskap (DSB)	
Norges Automobil-Forbund (NAF)	Innspill
Trafikkforum (TF)	Innspill
Statens vegvesen Region midt	Innspill
Røde Kors	Innspill
Nord universitet	Innspill
Statens vegvesen Region sør	Innspill
Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)	Innspill
Høgskolen i Oslo og Akershus (HIOA)	Innspill
Andre høringsinnspill	
Sara Hemmer, underviser i trafikalt grunnkurs i skoleverket.	Innspill
Bernt Vogel	Innspill
Håvard Gomø, trafikk lærer	Innspill
Yngve Hafting	Innspill
Helge Rottem, yrkessjåfør	Innspill
Knut- Hugo Eliassen, Gira trafikkskole	Innspill
Mona Lia, viltnevd i Tomter kommune	Innspill
Kjell Håvard Jensen, leder av viltnevd i Tomter kommune	Innspill
Thor Magne Jensen, Daglig leder Learn To Drive	Innspill
Team Trafikkopplæring AS (Ronny Røst)	Innspill
Fornebu Trafikkskole	Innspill
Anders Gamme Anmarkrud	Innspill
NAF Trafikksenter AS	Innspill
Øyvinds Trafikkskole	Innspill
Håvard Færø	Innspill

Under punkt 3 oppsummeres høringsinnspillene. Innspillene er gjengitt under aktuelle paragrafer så godt det lar seg gjøre, der hvor det ikke passer er det laget egne underpunkter. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner kommer under hver paragraf. Det gis ikke kommentarer til de paragrafene det ikke er kommet inn høringsinnspill til. Vi viser til høringsnotatet for redegjørelse om det enkelte tema.

Vedlegg I er fastsatt forskrift om endringsforskrift av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

Vedlegg II er innspill til lærerplanene med Vegdirektoratets kommentarer.

2. Bakgrunn

I perioden 2011–2014 gjennomføre ulike institusjoner på oppdrag fra Statens vegvesen en evaluering av gjeldende føreropplæring. Evalueringen omfattet både gjennomføringen av undervisningen og opplæringens effekt på holdninger, atferd og ulykkesinnblanding. I tillegg ble det gjennomført workshoper med representanter for førerprøvesensorene og tilsynspersonellet i Statens vegvesen, bransjeorganisasjonene og utdanningsinstitusjonene for trafikklærerne, forskningsmiljøene, trafikklærerstudentene og ungdomsgruppen. Funn og innspill er sammenstilt og oppsummert i rapporten *Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005*. (Rapporten ligger tilgjengelig på vår nettside www.vegvesen.no).

Oppfølgingen av evalueringen begynte i 2015 med tre delprosjekter: 1 Revisjon av forskrift og læreplaner, 2 Kvalitetssikring av trafikklærernes kompetanse gjennom tilleggs- og etterutdanning og 3 Utvikling og tilpassing av førerprøven. I delprosjekt 1 ble det opprettet fire arbeidsgrupper med mandat å komme med forslag til endringer i klasse A, A1, A2 og AM 146, klasse B med trafikalt grunnkurs, klasse S og tunge klasser.

Alle gruppene skulle

- gjennomgå og tydeliggjøre målformuleringene i læreplanene slik at de i større grad ivaretar elevenes krav til læringsutbytte og samtidig sikrer trafikklæreren et tilstrekkelig didaktiskhandlingsrom
- vurdere omfanget av de obligatoriske delene
- tydeliggjøre den trinnvise oppbygningen av opplæringen og intensjonen med veiledningstimene.

I tillegg skulle

- gruppen som tok for seg klasse A, A1, A2 og AM 146, vurdere om det var behov for å gi opplæringen i disse klassene et mer praktisk preg med mer vektlegging av for eksempel teknisk kunnskap om kjøretøyet
- gruppen som så på klasse B og trafikalt grunnkurs vurdere om det var behov for å gi opplæringen i trafikalt grunnkurs et mer praktisk preg
- tungbilgruppen legge til rette for at det på et senere tidspunkt kunne utvikles en helhetlig læreplan for førerkortrettet opplæring på tunge kjøretøy og yrkessjåføreropplæringen
- gruppen som tok for seg klasse S, se videreutviklingen av læreplanen i denne klassen i sammenheng med revisjonen og videreutviklingen av kompetansekrav til instruktører i klasse S.

Forslaget fra delprosjekt 1 Revisjon av forskrift og læreplaner er senere bearbeidet i Vegdirektoratet, og danner grunnlaget for forslaget vi sendte på høring 3. mai 2016.

3. Høringsinstansenes innspill og Vegdirektoratets vurderinger

3.1 Generelle merknader

Transportarbeiderforbundet oppfatter det slik at de foreslåtte endringer i stor grad er av pedagogisk art og særlig legger vekt på elevens evne til selv å drøfte sine ferdigheter og kompetanse på de enkelte trinn i opplæringen. Transportarbeiderforbundet mener dette kan være et viktig virkemiddel for å øke bevisstgjøringen hos alle som skal kjøre bil.

De øvrige endringer er, så vidt Transportarbeiderforbundet kan vurdere, kun av formell betydning, og de støttes.

NHO Transport stiller seg positive til forslaget til endring. De oppfatter dette som en styrking av førerkortopplæringen som vil gi dyktigere sjåførere, og dermed et tryggere trafikkmiljø.

Trygg Trafikk betrakter den norske føreropplæringsmodellen som et av våre aller viktigste trafikksikkerhetstiltak. Det er derfor positivt at det foretas justeringer basert på evalueringen av føreropplæringen av 2005. Trygg Trafikk berømmer prosessen, som gjennom arbeidsgrupper for de ulike førerkortklassene, har gitt et godt kompetansegrunnlag for de foreslåtte endringene.

Trygg Trafikk kommenterer deler av forskriften som de mener kan ha betydning for trafikksikkerhetseffekten av opplæringen. Kommentarene er spesielt knyttet til trafikalt grunnkurs og til førerkortklassene AM146, A1, A2, A og B.

NMCU mener forslaget tar norsk MC-opplæring enda et steg i riktig retning. De er spesielt glade for innføringen av prinsippet om at man kun skal gjennomføre full opplæring og førerprøve i den klassen man første gang tar MC-førerkort, og så senere, om ønskelig, utvider til neste klasse gjennom et obligatorisk utvidelseskurs uten førerprøve. De har imidlertid også noen kommentarer og konkrete forslag til endringer.

Helsedirektoratet ser at endringene som foreslås vil bidra til at førere av motoriserte kjøretøy får en bedre forståelse for helheten i trafikkbildet og utfordringer knyttet til kjøring under vekslende og ulike forhold (lys, vegbane etc.). Dette vil bidra til økt trafikksikkerhet. Helsedirektoratet har for øvrig ingen merknader til de foreslåtte endringene.

DSB viser til at vi i Norge i de senere årene har hatt flere branner og hendelser i tunneler som har utfordret forebyggende og beredskapsmessige tiltak som er etablert for å sørge for et tilfredsstillende sikkerhetsnivå. Erfaring viser at sikkerheten kan økes ved bedre opplæring av trafikantene. DSB støtter derfor kravet om at det gjennomgående skal gis opplæring om kjøring i tunnel.

NAF er generelt positive til de foreslåtte endringer i forskrift og læreplaner. En mer enhetlig utforming på læreplanene i alle førerkortklassene, tydeligere målformuleringer og god bruk av målverb vil kunne bidra til en effektiv og kvalitativt bedre føreropplæring. *NAF* har likevel en del bemerkninger til enkelte av forslagene.

Trafikkforum takker for å ha fått et godt og gjennomarbeidet endringsforslag til høring, og takker også for en åpen, ryddig og inkluderende prosess frem mot endringsforslaget. En prosess som tar høyde for å inkludere relevante fagmiljø i prosessen, er en arbeidsmåte som sikrer eierskap til så vel prosessen som det endelige resultatet, og som sikrer at berørte parter har forståelse for hvilke hensyn og valg som danner grunnlag for både forskriften og læreplanverket.

Trafikkforum er enig i endringene når det gjelder målverb, både med tanke på et tydeligere skille mellom prosessmål og produktmål, og med tanke på å redusere antall ulike målformuleringer som blir brukt.

Region sør mener at det er lagt frem mange gode forslag til endringer.

Region midt gir ros for mange gode forslag og avklaringer, og mener det er gjort et meget godt og grundig arbeid i forkant av denne høringen.

NLF har særlig valgt å vurdere de endringene som foreslås for de førerkortklassene som gjelder for yrkessjåfører, og stiller seg positive til disse. *NLF* er enig i at det er viktig at sjåfører har gode kunnskaper om kjøretøyets oppbygging og bremsesystemer, men mener at det er viktigere at sjåførene kan nyttiggjøre seg alle de hjelpemidler som i dag finnes på moderne kjøretøyer. En bør derfor bruke mindre tid på en del av de tekniske elementene som sjåførene i liten grad kan gjøre noe med, og mer tid på opplæring i bruken av ny teknologi, herunder førerstøttesystemene som finnes på kjøretøy i dag. *NLF* mener at å kjenne betydningen av varsellamper og konsekvenser av å ikke følge varsler, er meget viktig.

Det er også viktig at opplæring i lastsikring ikke blir tonet ned. Av hensyn til trafiksikkerheten må temaet fortsatt ha en sentral plass i opplæringen.

ATL er i hovedsak enig i forslag til endringer i forskrift og læreplan. De har valgt kun å gi kommentarer og innspill der de er uenige, eller har forslag til endring. *ATL* setter ellers pris på at de har fått mulighet til å bidra i dette arbeidet, og har disse generelle bemerkningene til endringene som gjelder alle førerkortklasser:

- Kompetansebegrepet er brukt gjennomgående.
- Målverbene er mer tydeliggjort
- Forskriften er for detaljert på en del områder. Hovedmålene bør stå i forskriften og de spesifikke målene i lærerplanen. Mål som «å forstå hvordan hjernen bearbeider informasjon og kjenne til hvordan hjernens funksjon påvirkes av emosjoner, stress, personlighet, søvn, ernæring og generelle helse», hører ikke hjemme hverken i forskrift eller læreplan. Utdanningen av trafikk lærere tar i for liten grad hensyn til

dette målet, og de tror ikke framtidens førere trenger kunnskap på dette nivået for å bli gode sjåfører.

- Det vil være utfordrende å nå mestringsnivå i «å kjøre sikkert og effektivt i forbindelse med kø, tunnel og i mørket». Dette er vanskelig å øve på i deler av landet og i deler av året. ATL foreslår derfor at kravet tones ned og overføres til læreplanen.

Region øst er enig i veldig mange av endringsforslagene og mener at endringene av målverbene i forslaget til ny forskrift gjennomgående er til det bedre, med noen unntak som de kommenterer. Regionen etterlyser en kompetanseheving for trafikklærere med eldre eller kortere utdanningsløp enn i dag samt for faglig ledere. De ønsker en helhetlig gjennomgang av timetallsreguleringene, og mener at ordet «minst» bør brukes konsekvent slik det allerede er gjennomført i yrkessjåførforskriften.

KNA ser positivt på de endringer som er gjort på grunnlag av evalueringen av føreropplæringen, de avklaringer som er gjort i begrepsbruken og de praktiske og språklige justeringene. *KNA* vil imidlertid generelt peke på at forskriftens volum er usedvanlig stort og blir nå ytterligere utvidet. Det synes uheldig i og med at mye av innholdet i forskriften er mer naturlig og bedre egnet som innhold i læreplaner og veiledninger. Det er neppe noen god løsning for trafikklæreren at han må forholde seg til en voluminøs forskrift og læreplan når det gjelder undervisningens innhold.

Nord universitet gir Statens vegvesen honnør for en bredt anlagt prosess i forbindelse med justering av forskrift og læreplaner for føreropplæringen. En prosess som involverer de som til daglig arbeider med dette har større muligheter for å bli akseptert og etterlevd.

Universitetet mener at forskrift og læreplaner på flere områder har blitt tydeligere og mer presise. Særlig gjelder dette kommentarene til de ulike trinnene og delene. Disse har med de foreslåtte endringene fått en større plass i læreplandokumentet, og vil dermed også kunne få en større veiledende funksjon som setter forskriftstekstene inn i en pedagogisk ramme. De veiledende tekstene vil være til hjelp når forskriften skal leses, fortolkes, forstås og omsettes i praktisk undervisning. Etter deres oppfatning er det viktig å få tydeliggjort at forskrift og læreplaner må leses og forstås i sammenheng fordi de til sammen utgjør en helhet.

Tilpasset undervisning, eller individuell tilpasning av undervisning som er uttrykket som foreslås i læreplanen (eksempelvis på side 15 i B-planen), er etter deres mening et viktig punkt. Begrepet «tilpasset undervisning» er godt innarbeidet i pedagogikk og didaktikk og er nesten å betrakte som selve «grunnfjellet» i grunnskole og videregående skole. Det foreslås derfor å ta «tilpasset opplæring» inn i Trafikkopplæringsforskriften, for eksempel som en bestemmelse i kapittel 7 «Generelt om trafikkopplæringsinnhold».

Målene for opplæringen og bruk av verb

Etter universitetets oppfatning viderefører høringsforslaget i stor grad struktur, oppbygging og formuleringer av mål i eksisterende forskrift, dog med noen justeringer. For alle trinn og obligatoriske deler som inngår i trinn opprettholder forslaget en utforming av mål som i stor grad vil bidra til å styre innholdet i opplæringen. Det er etter deres mening viktig å finne den

rette balansen mellom behovet for styrt og ensartet opplæring, og ønsket om lokalt handlingsrom og pedagogisk frihet som ikke begrenser den gode læreren. En for stram og detaljert formulering og strukturering av målene vil gi mindre rom for lærernes faglige skjønn, kreativitet og mulighet for lokal tilpassing og vil av enkelte kunne oppfattes som en innholdsmessig «oppskrift» som skal gjennomføres. Samtidig bidrar slike målformuleringer til å sikre en felles forståelse av forskriften slik at førerkortelevene får en samordnet opplæring selv om den skjer ved ulike skoler eller landsdeler

Universitetet stiller spørsmål ved om det er nødvendig å strukturere målene slik at de er identisk med den tematiske inndeling for å oppnå god nok styring med faginnholdet. Det tematiske innholdet er godt beskrevet i læreplandokumentet under aktuelt innhold, og det er etter deres oppfatning ikke nødvendig å gjenta innholdet i målformuleringene i så stor grad som det foreslås. Bruk av tall og bokstaver i målstrukturen kan av enkelte oppfattes og forstås som en kronologisk rekkefølge som skal følges selv om forskriften (jf. forslaget, § 7–2) gir føringer for at det ikke er slik i alle trinn. I de tilfeller hvor det er ønskelig å styre gjennomføringen i en bestemt rekkefølge, er det etter deres mening logisk å anvende tall og bokstaver. Der dette ikke er ønskelig, foreslå de i stedet at det anvendes kulepunkter. En slik uttrykksform vil etter deres syn i større grad signalisere valgfrihet og fleksibilitet. Dette vil etter deres vurdering kunne gi lærerne et godt grunnlag til selv å utarbeide gode undervisningsplaner og undervisningsopplegg. Retningslinjer med rettigheter og plikter og føringer for gjennomføring og organisering reguleres etter deres mening godt i andre deler av forskriften.

HiOA mener det er positivt at bruken av verb i målformuleringene er gjort mer presis enn i tidligere læreplaner, og at drøfting av motivasjon og vilje er vektlagt sterkere i trinn 2 og 3. Forslaget om en tre timers samling om å være trafikant i mørke i trafikalt grunnkurs oppfattes også som relevant.

Siden GDE-matrisen legger grunnlaget for føreropplæringen i Norge, oppfattes det som positivt at denne er synliggjort i utkastet til ny generell del i læreplanen, og at det femte nivået er tatt med. Det er også positivt at den tidligere veiledningstimen har skiftet navn til «trinnvurdering», noe som kan bidra til å synliggjøre timens intensjon på en bedre måte enn tidligere. Tunnelsikkerhet og kjøring i kø er også relevante temaer å bringe inn på en tydeligere måte i læreplanen. Det er også fint at det stilles krav til at eleven fører logg på trinn 3, og bringer denne videre inn i trinn 4. Dette medfører at elevens opplevelser, erfaringer og refleksjoner synliggjøres og bringes med inn i sluttopplæringen. Det er positivt at det kun kan gjennomføres en samling på trafikalt grunnkurs hver dag, og at det for undervisningen på trinn 4 presiseres at: «Alle delene av trinn 4 må gjennomføres hver sin dag». Dette vil blant annet bidra til å sikre elevrefleksjon mellom hver del.

HiOA er skeptisk til detaljstyringen av føreropplæringen gjennom de mange innholdsmomentene/kulepunktene under «aktuelt innhold», da de mener at trafikklærerne må forventes å være på et høyere kompetansenivå, og dermed bør ha større frihet til å forme føreropplæringen blant annet i henhold til elevens progresjon og behov. Videre mener de at det er for svak ivaretagelse av Vegtrafikkloven § 3 i planens målformuleringer. Målene er

stort sett kunnskaps- og ferdighetsmål. Disse er igjen styrt og styrket gjennom detaljerte innholdsmomenter/kulepunkter. Planen retter i stor grad lærerens oppmerksomhet mot kunnskap og ferdighet, og denne styringen begrenser muligheten til fleksibilitet i vektlegging av innhold og valg av læringsformer.

Helge Rottem mener vektleggingen av trafikal forståelse mellom de forskjellige trafikantgruppene ikke er god nok og at både trafikkklærer og sensor har for liten faglig innsikt og forståelse. Han mener det er på høy tid å foreta endringer som bøter på dette.

Vegdirektoratets kommentarer:

Merknadene viser at høringsinstansene i stor grad støtter endringene som er foreslått. Likevel har flere instanser synspunkter og forslag til endringer som vi finner det nødvendig å kommentere.

NLF påpeker behovet for at sjåførene kan nyttiggjøre seg av alle hjelpemidler som finnes på et moderne kjøretøy. Vegdirektoratet mener at dette i stor grad er ivaretatt allerede, men finner det riktig å komme med et nytt nr. 11 i fjerde ledd i §§ 17-3, 19-3, 21-3 og 23-3 hvor det fremgår at eleven skal *«beskrive og bruke aktuelle førerstøttesystem, og vite betydningen av varselanordninger og konsekvenser av feil»*.

KNA, ATL og Nord universitet mener at forskriften er for detaljert. Detaljeringsnivået er resultatet av en avveining av flere hensyn. I hovedsak svarer det til tidligere forskrift. I noen deler, som kapittel 9, mener vi å ha gjort forenklinger. I kapitlene som gjelder opplæring i de tunge førerkortklasser, er det flere detaljer enn tidligere. Bakgrunnen for dette er dels tanken om at forskriften skal gi et bedre bilde av hvilke mål som skal nås, dels behovet for styring og kontroll og ønsket om å gjøre klassekapitlene mer like. Dette har resultert i et økt forskriftsvolum.

Vegdirektoratet vil forsøke å etterkomme Nord universitet sitt forslag om å gjøre ytterligere forbedringer av kommentarene i læreplanene slik at disse kan tjene best mulig som veiledning for lærerne.

Vegdirektoratet viser til Region øst sitt innspill hvor de etterlyser en kompetanseheving for trafikkklærere med eldre eller kortere utdanningsløp enn i dag, samt for faglig ledere. Dette er en del av prosjektet for etterutdanning av trafikkklærere m.m og mere informasjon om dette vil komme i tiden som følger.

Vegdirektoratet bruker ordet «minst» i trafikkopplæringsforskriften svært bevisst og vil kun bruke det der ordet har en betydning og vi finner det nødvendig. Vi vil følgelig ikke ta Region øst sitt innspill til følge.

Når det gjelder innspillet fra Nord universitet om å tydeliggjøre forholdet mellom læreplan og forskrift m.m., mener Vegdirektoratet at dette er tydelig nok slik det er beskrevet under overskriften «Læreplanens funksjoner» i læreplanen: *«Læreplanen skal ivareta behovet for informasjon, veiledning og, sammen med forskriften, styring av føreropplæringen»*.

Tanken bak universitets forslag om å ta «tilpasset opplæring» inn i forskriften, mener Vegdirektoratet at ivaretas i § 7-2, «*Undervisningen skal legges til rette for at eleven kan nå målene for opplæringen, slik de er fastsatt i denne forskriften*». Dessuten har Kapittel 1 i læreplanen er avsnitt om individuell tilpasning av undervisningen. Innspillet tas derfor ikke til følge.

Universitets forslag om å bruke kulepunkter i forskriften for bedre å signalisere valgfrihet med tanke på rekkefølge i gjennomføring, er ikke aktuelt å ta til følge. Det er klare regler for hvordan en forskrift skal utformes

Innspillet fra HiOA om at det er fint at det stilles krav til at eleven fører logg på trinn 3 og bringer denne videre inn i trinn 4, må bero på en misforståelse. I forlaget til ny forskrift er det kun stilt krav om logg i sikkerhetskurs på veg klasse B som hører til trinn 4.

Vegdirektoratet deler ikke Helge Rottem sin oppfatning om at det er lagt for lite vekt på forståelsen mellom de forskjellige trafikantgruppene. For eksempel er det fokus på dette i trafikalt grunnkurs, i trinn 2 i klasse B, i motorsykkelklassene og i klasse T, og i Grunnkurs tunge kjøretøy.

3.2 Nytt tredje ledd i paragrafene som gjelder trinn 2 og 3 i alle klasser

Trafikkforum slutter seg til resonnementet som ligger til grunn for å innføre denne formuleringen i forskriften. Både evnen og viljen må være til stede for å utvikle og benytte sin kompetanse i tråd med overordnede mål i GDE-matrisen. Et nytt tredje ledd som foreslått vil derfor både være et godt verktøy og en viktig presisering av at vilje og motivasjon er av overordnet betydning.

Region midt er tvilende til at leddet om at eleven gjennom hele trinnet skal drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet, er en naturlig tilnærming overfor voksne og erfarne førere.

Nord universitet stiller spørsmål ved om det nye tredje leddet passer inn i de aktuelle trinnene i alle førerkortklassene. Universitetet mener at grunnprinsippet for trinn 2 og 3 er at måloppnåelsen skal kvalitetssikres ved førerprøven (målstyringsprinsipp). Derfor bør målformuleringer og struktur i disse trinnene utformes slik at de er «vurderbare». De foreslåtte målformuleringene er, etter deres mening, lite egnet til ekstern vurdering (vurdering gjort av andre enn eleven selv). Dersom det er ment å skulle være en del av opplæringsinnholdet som ikke skal vurderes, må en også legge vekt på det forholdet at i klasse B gjennomfører mange kjørelever mer øving privat med ledsagere i disse trinnene enn de gjør med en profesjonell lærer. Dette gjør at formuleringene blir problematisk å formidle og vanskelig å håndtere. En kan lett risikere at dette blir en «sovende» formulering som ikke vektlegges annet enn ved «kontroll» ved en trafikkskole.

Universitetet sier videre at siste setning i formuleringen ligner mye på formuleringer foreslått i «trinnvurdering», at det er uklart hvilke deler av trinnet ved siden av trinnvurderingen man sikter til med uttrykket «aktuelle», og at momentene som inngår etter deres syn er godt nok ivaretatt i andre målformuleringer. De foreslår derfor at formuleringene fjernes fra forskriften. Alternativt kan formuleringen i første setning tas inn som veiledende tekst i læreplandokumentet. Siste setning blir ivaretatt av andre målformuleringer og trenger etter deres syn ikke å bli gjentatt.

Vegdirektoratets kommentarer:

Det er vanlig å anta at årsaken til mangel på ansvarlig kjøreatferd har mer med mangel på motivasjon og vilje til å handle i tråd med tilegnet kunnskap og ferdighet å gjøre, enn mangel på evne. Å styrke dette aspektet i trinn 2 og 3 kan ha gode effekter også i tilknytning til de obligatoriske kursene.

Grensene mellom hva det er obligatorisk og ikke-obligatorisk opplæring i, og hva som er tenkt å være gjenstand for «ekstern vurdering og ikke, har aldri vært ment å være skarpe. Oppgavene til førerprøven er i hovedsak hentet fra trinn 2 og 3. Dette betyr ikke at alle målene i disse trinnene må vurderes ved prøven. Vegdirektoratet ser det mer som en fordel for både elev og private ledsager at det finnes et slikt mål når det gjelder å forstå intensjoner i føreropplæringen. Vi ser det ikke som problematisk at formuleringen i siste punktum likner på den som er brukt i § 7–5 om trinnvurdering, og vi mener det er riktig at dette skal gjelde for både yngre og voksne elever.

Vi er enig med Nord universitet om å ta bort «aktuelle deler» i forbindelse med trinnvurderingen, og vil gjøre dette i alle klasser.

3.3 Kommentarer til hver enkelt bestemmelse

3.3.1 Kapittel 2–8

§ 2–3

Region nord mener at det er ulogisk at en lærer i klasse AM146, som har mindre utdanning enn en lærer som underviser i A– klassene, skal kunne undervise dobbelt så mange elever på et lukket område. Elevene i klasse AM146 er yngre, har mindre erfaring og trenger derfor mer oppfølging. Region nord mener derfor at det bør settes et maksimumsantall på tre elever per lærer også i klasse AM146.

Trafikkforum er enig i Vegdirektoratets vurdering, og kan heller ikke se at det er hensiktsmessig at lærer skal kunne undervise flere elever enn dette samtidig.

Region sør er positive til forslaget, men mener at bestemmelsen bør skrives om for å unngå misforståelser. Region sør er redd for at bestemmelsen, slik den står i dag, kan bli forstått som at en lærer kan ha 3 elever på MC og 6 elever på moped, dvs. 9 elever til sammen på

avsperrert område. Regionen foreslår å endre «og» til «eller». Ny ordlyd blir da: «Øvingskjøring på øvingsbane eller annet avsperrert område kan gjennomføres med inntil 3 elever pr lærer i klasse A1, A2 og A eller inntil 6 elever pr lærer i klasse AM 146». Region sør mener det bør være krav om inntil 3 elever også for klasse AM146.

Nord universitet støtter de foreslåtte reguleringer av hvor mange elever som kan undervises samtidig på avgrenset område.

ATL støtter forslaget om at det legges inn begrensinger på 3 elever pr. lærer i A klassene.

Vegdirektoratets kommentarer:

På bakgrunn av at en moped har andre fartsressurser enn en motorsykel, er det vår vurdering at det kan være flere mopeder enn motorsykler i en kjøregård. Det foreslås også nye krav til spesialutdanning for trafikklærere som skal undervise i klasse AM146. Derfor mener vi at det er forsvarlig at en lærer kan undervise inntil 6 elever i AM 146 på et avsperrert område. Dette er for øvrig slik det er i obligatorisk opplæring i trinn 2 i AM146 i dagens forskrift.

Vegdirektoratet mener at Region sør sitt forslag om å endre ordlyden «og» til «eller» er en fornuftig presisering og vil derfor ta den til følge.

§ 4–5

ATL støtter forslaget, men mener at det kan være vanskelig å få montert et tredje sete på grunn av plassmangel og praktiske problemer samt at merkostnaden er stor. Ofte er en slik løsning også lite ergonomisk da det er snakk om en form for «sofa-løsning» uten justeringsmuligheter som vil kunne påføre læreren plager ved lengre tids bruk. Et annet problem med et krav til tre seter i lastebiler er at enkelte produsenter ikke godkjenner ettermontering av seter og fabrikkgarantier dermed slutter å gjelde.

ATL foreslår at teksten forandres til «*Trafikkskolen skal ha tilgang til et kjøretøy med 3 seter i en av de tyngre klassene*».

Region øst støtter kravet om flere sitteplasser. De foreslår en overgangsordning på 3 år i stedet for 5. Årsaken til dette er at de ønsker det ikke skal ta for lang tid før regionene kan drive tilsyn med klasse C/CE. De mener at kostnaden er såpass liten at dette ikke vil by på for store økonomiske konsekvenser for trafikkskolene. De viser også til tidligere overgangsordninger som har vært satt til 3 år, for eksempel tilhenger klasse BE. Dette samsvarer også med de føringer som er gitt i ny § 6–8. Det er ønskelig at det ikke opereres med for mange ulike år i ulike overgangsordninger.

Trafikkforum er i prinsippet enige i intensjonen bak forslaget om innføring av nytt andre ledd i § 4–5. De mener likevel det er lite hensiktsmessig at dette kravet blir gjeldende også for C1. Bakgrunnen for dette er av hva som finnes i markedet sammenholdt med lærerens arbeidsmiljø, samt mulighet for omsetning av ukurante kjøretøy. Problemet er at de få kjøretøyene i kjøretøygruppen som leveres med tre seter leveres med benk i stedet for

separate seter, noe som gir en betydelig redusert ergonomi og komfort for læreren. Ombygging av større biler er uforholdsmessig dyrt, samtidig som det resulterer i en ukurant bil som er vanskelig å selge videre. Trafikkforum mener at det må være mulig å gjøre et generelt unntak fra kravet når det gjelder kjøretøy i klasse C1. De mener at muligheten for å øve tilsyn uansett kan ivaretas siden skoler som tilbyr opplæring på klasse C1 som regel også tilbyr opplæring på klasse C.

Region sør er svært positive til forslaget og mener det er nødvendig med tanke på at faglig leder skal kunne gjennomføre sine plikter og muligheten for å drive tilsyn.

Region midt mener at det er en betydelig merkostnad for trafikkskolene å kjøpe inn kjøretøy med tre sitteplasser, noe som vil ramme skoler med mange kjøretøy mer.

Nord universitet er enig i den foreslåtte endringen. De ser likevel at dette kan skape utfordringer når det gjelder biler i klasse C1. De foreslår derfor å innføre fritak for disse, under forutsetning av at skolen disponerer annet kjøretøy med mere enn to seter hvor faglig leder og tilsyn kan gjennomføre sin veiledningsplikt. Universitetet er også enig i foreslått overgangsbestemmelse.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet har vært i kontakt med flere leverandører og undersøkt hva det vil koste å skaffe kjøretøy med minst tre seter. Ekstra kostnad ved nybilkjøp oppgis til omkring 5000,- kroner. Ettermontering av et tredje sete kan gi utfordringer ettersom det stilles krav til dokumentasjon for innfesting av stol og belter. Med tanke både på tilsyn og at faglig leder skal kunne utføre sine plikter, holder vi fast på kravet om minst tre sitteplasser. På grunn av det nevnte dokumentasjonskravet, finner vi at det er riktig med en relativt lang overgangsordning på 5 år.

§ 5-8 og § 27-1

Region øst er enig i at vekten reduseres til 350 kg.

Trafikkforum er svært tilfreds med at kravet til storsekk endres i samsvar med det som er tilgjengelig i markedet.

Region midt mener at det i § 5-8 bør stå "storsekk eller rundballe", som i § 27-1. Med utgangspunkt i forslaget i § 5-8 og 27-1 om at pallekassen/kolli skal ha minstemål 1x1x1, mener regionen at målene en europall har er like aktuelle.

Nord universitet støtter denne endringen, og ser ingen negative sider ved denne.

Bernt Vogel er undrende til forslaget om mål på kolliet som skal brukes ved opplæring i lastsikring, og mener det er flere fordeler ved å knytte kravet om mål til størrelsen på en europall.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet viser til Region midt og Bernt Vogel sitt innspill om å også tillate kolliet med målene til en europall på 0,8 x 1,2 meter. Vegdirektoratet mener at det er et godt innspill og vil derfor tillate 0,8x 1,2 x 1 meter som et alternativ til 1x1x1 meter. Vi vil også endre formuleringen i § 5–8 til «storsekk eller rundballe» slik at den speiler formuleringen i § 27–1.

§ 5–10

Trafikkforum støtter endringen i § 5–10, slik at forskriften bringes i samsvar med dagens virkelighet.

§ 6–1

NFR viser til at førstehjelp er et fag under utvikling. Alle som arbeider med å formidle faget førstehjelp har krav til faglig oppdateringer. De mener det virker ulogisk at kravet om å "*følge med i den faglige utviklingen*" ikke skal gjelde for de som underviser i faget førstehjelp. *NFR* mener derfor at dette kravet skal gjelde, og at det må legges til rette for repetisjonskurs/faglig oppdateringer i samarbeid med *NFR*.

ATL gir sin tilslutning til forslaget, men ser at dette punktet i forskriften utelukker en ressurs som vil kunne bidra til mye erfaring og kunnskap. *ATL* mener at trafikkklærere som av en eller annen grunn mister føreretten fortsatt innehar en stor kompetanse som kan brukes i opplæringen av nye sjåfører og yrkessjåfører. Flere trafikkklærer i denne kategorien kan undervise i emner som ikke medfører kjøring, uten at det går ut over innholdet i gjeldende regelverk samtidig som det fortsatt er medisinsk og pedagogisk forsvarlig. Dette vil kunne være til fordel for både elever, trafikkskoler og ikke minst læreren selv. I tillegg vil dette også kunne være av samfunnsøkonomisk verdi.

Region øst ønsker også at det legges inn hjemmel for å kunne pålegge egnethetsprøve i § 6–1 tredje ledd. Alternativt ønsker regionen å kunne pålegge noe annet enn offentlig godkjente kurs. De stiller også spørsmål ved hva offentlig godkjente kurs egentlig er. Regionen mener det er viktig å gripe fatt i dette, da det dessverre viser seg at flere trafikkklærere ikke har pedagogisk grunnlag for å undervise slik det i forskriften er ment.

Videre ønsker regionen at ordet «straks» skal med før «... å melde fra» i § 6–1 femte ledd. Ny ordlyd blir da: «En trafikkklærer som ikke lenger fyller kravene til helse eller vandelplikter straks å melde fra om dette til regionvegkontoret». Regionen mener også at tredje ledd må gjelde undervisningspersonell i førstehjelp, da det er like viktig at de følger med på faglig utvikling innenfor sitt fagområde som annet undervisningspersonell. Dette er også avhengig av hva som defineres som offentlig godkjente kurs i tredje ledd.

Trafikkforum er i prinsippet enige i intensjonen bak forslaget. De mener likevel at det må kunne brukes andre ressurspersoner i deler av undervisningen. Eksempler på andre ressurspersoner kan være brannvesen, ambulansefagarbeidere, politi og bilmekanikere. Det

kan eventuelt stilles krav om at den som er ansvarlig for undervisningen, må være til stede. De mener også at det er et poeng at arbeidsmiljøloven stiller krav om tilpasning for arbeidstakere som er utsatt for skade eller sykdom. Det innebærer f.eks. at en trafikklærer som mister føreretten pga. sykdom eller skade bør kunne ha anledning til å fortsette med teoriundervisning.

Region sør er positive til konkretiseringen i første ledd. Tilsynsseksjonen mener det bør presiseres at krav rettet mot lærer ikke skal få den konsekvensen at faglig leder skyver «sitt ansvar» over på den enkelte lærer med henvisning til forskriften. Det kan være oppgaver eller forhold som går utover grensen for undervisning.

Røde kors mener at det må stilles krav til å følge den faglige utviklingen i faget førstehjelp, og at det må legges til rette for repetisjonskurs/ faglig oppdateringer i samarbeid med Norsk Førstehjelpsråd. Som følge av dette anbefaler Røde Kors at referansen til tredje ledd i sjette ledd fjernes.

Region midt spør om det bør presiseres at førerkortkravet også bør gjelde for undervisningspersonell på kurs som er knyttet til klassen/koden det gis opplæring i.

Nord universitet støtter den foreslåtte endringen i første ledd med å ansvarliggjøre den/de som underviser og ikke bare institusjonen.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet registrerer at mange av høringsinstansene har kommentarer til andre forhold i § 6-1 enn de som er omtalt i høringsnotatet. Blant annet er det flere som har kommentert at kravet om at undervisningspersonell må *følge med i den faglige utviklingen* ikke gjelder de som underviser i førstehjelp. Dette er bare en videreføring av dagens regler. Det er NFR som godkjenner instruktører som underviser i førstehjelp. I dette ligger det at NFR også bestemmer hvilke krav en person må oppfylle for å få en slik godkjenning. NFR kan derfor selv stille krav om at en må gjennomføre en jevnlig faglig oppdatering for å beholde sin godkjenning.

Vi vil ikke endre ordlyden slik at det står at en trafikklærer som ikke lenger oppfyller kravene til helse eller vandel må melde fra straks til regionvegkontoret, som Region øst foreslår. Dette har ikke vært på høring. En trafikklærer som ikke oppfyller kravene vil uansett ikke kunne undervise.

§ 6-5

Trafikkforum støtter forslaget om å innføre krav til spesialutdanning for trafikklærere som skal undervise på overgangskurset fra A1 til A2 lik den som kreves i dag for å undervise i sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra A2 til A.

Nord universitet er enig i kravet om spesialutdanning for trafikklærere som skal undervise i overgangskurset A1–A2, men gir samtidig uttrykk for at disse bør delta på samme kurs som for overgang A2–A.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet er enig med Nord universitet og Trafikkforum sitt forslag. Kravet til spesialutdanning for trafikklærer som skal undervise i utvidelseskurset fra A1 til A2 bør dekkes av samme kurs som er utarbeidet for lærere som skal undervise ved utvidelse fra A2 til A.

§ 6– 8

Region nord ber Vegdirektoratet om å vurdere om det er nødvendig å ha ervervet førerett i klasse T på bakgrunn av førerprøve i klassen, ettersom alle må ha spesialutdanning for å kunne være lærer i denne klassen. Spesialutdanningen bør ta høyde for at føreretten i klasse T ikke er ervervet på bakgrunn av førerprøve klasse T.

ATL støtter forslaget for å få en felles plattform i klasse T. De mener at trafikklærere i tunge klasser med kode 142 bør delta på spesialutdanningen, men at førerprøve ikke er nødvendig.

Region øst mener det er positivt å stille krav utover å ha førerett i klassen det skal undervises i, og er i utgangspunktet positive til et krav om spesialutdanning og førerett på grunnlag av førerprøve i klasse T. De ser ikke grunn til å kreve førerprøve for de som har undervist i klasse T før 1. januar 2017. Disse har allerede undervist i klassen, og det må forutsettes at de har de trafikale ferdighetene som kreves for å ferdes i trafikken. Spesialkunnskapen kan trafikklærerne i klasse T få gjennom spesialutdanningen. Region øst ser ingen grunn til å unnta trafikklærere i tunge klasser som skal undervise i klasse T fra spesialutdanningen.

Trafikkforum støtter forslaget om at trafikklærere som vil undervise i klasse T må ha spesialutdanning, og at dette kravet også gjelder for lærere med tungbilkompetanse. Når det gjelder krav om førerett mener Trafikkforum imidlertid det må skilles mellom de som har førerett for traktor i kraft av å ha «gammelt» førerkort klasse B eller førerkort klasse C med kode 143, og de som har førerett for traktor på grunnlag av førerkort klasse CE med kode 142. Førerkort klasse CE med kode 142 innebærer kompetanse i å kjøre med tilhenger, i motsetning til førerkort klasse B eller C med kode 143. Traktor har som kjøretøy betraktet blitt stadig mer lik en lastebil, både med hensyn til fartsressurser, trykkluftbremses, kraftoverføring m.v. Det er først når traktoren blir brukt som arbeidsredskap at det er vesentlige forskjeller, og dette mener Trafikkforum må løses på andre måter enn gjennom trafikkopplæringsforskriften. Videre mener de at det ikke er naturlig at det er trafikkopplæringsforskriften som skal ivareta behovet for krav til opplæring iht. arbeidsmiljøloven/å bruke kjøretøyet som et arbeidsredskap. De mener dette er sammenlignbart med at førerkort klasse C/CE gir førerett for både mobilkran, dumper og hjullaster, mens bruken av slike motorredskap i yrket stiller krav om opplæring, sertifisering

og autorisasjon. Trafikkforum mener på bakgrunn av dette at førerett i klasse CE med kode 142 må være likestilt med førerett ervervet på bakgrunn av avlagt førerprøve på traktor.

Region midt mener at spesialutdanningen er tilstrekkelig, og at det ikke er nødvendig med førerprøve klasse T.

Nord universitet støtter at kravet til lærer som skal undervise i klasse T skal være førerett på bakgrunn av førerprøve og gjennomført spesialutdanning. De støtter også at dette skal gjelde lærere for tyngre klasser. Traktor er i dag blitt et svært avansert kjøretøy med høyt skadepotensiale. Det kreves spesielle kvalifikasjoner for å kunne nyansere, og å kunne videreformidle disse i en undervisningssituasjon.

Universitetet stiller spørsmål ved begrunnelsen for kravet om at alle lærere som vil fortsette å undervise på traktor må gjennomføre en førerprøve. Skal kravet bare gjelde praktisk førerprøve, vil det ha liten verdi. Skal det også gjelde teoriprøve, kan det føre til at læreren oppgraderer sine kunnskaper.

Universitetet oppfordrer Vegdirektoratet til å vurdere om det kan gis unntak for lærere som åpenbart har nødvendig kompetanse.

Vegdirektoratets kommentarer.

Høringsinstansene er i hovedsak enige om at krav om «bestått førerprøve i klasse T» ikke er nødvendig. På bakgrunn av dette har Vegdirektoratet funnet det riktig å gå bort i fra det kravet. Spesialutdanning sikrer at trafikkklærere klasse T holder riktig nivå.

§ 6-13

Nord universitet er enig i den foreslåtte endringen.

§ 7-1 og § 7-2

NFR mener det er avgjørende at det ikke legges opp til pedagogisk frihet i forbindelse med det som nå er foreslått endret til "Plikter ved trafikkuhell" og "Tiltak ved trafikkulykke". Grunnlaget for opplæringen i disse temaene, boken "Norsk Grunnkurs Førstehjelp", som i trafikkopplæringen er kjent som "Trafikalt Grunnkurs Førstehjelp", er basert på metodikk, ikke pedagogikk. Metodikken er, ifølge NFR, selve grunnlaget for læringsprosessen i denne delen, og baserer seg kun på instruktøren/trafikkklærerens interaksjon og boken "Norsk Grunnkurs Førstehjelp" som undervisningsmedium.

ATL er positiv til endringen i § 7-1. Det gir større handlingsrom, større pedagogisk frihet og adgang til å ta for seg flere mål samtidig eller i en annen rekkefølge enn det står oppført i forskriften.

Hvis øvingsområdet er slik at et tema i trinn 3 berøres gjentagende ganger når eleven er på trinn 2, kan det være hensiktsmessig å nevne temaet likevel. Det er viktig at trafikkskolen begrunner dette i sin undervisning.

ATL foreslår at målene bør stå med kulepunkter istedenfor nummerering for at læreren skal få større forståelse for handlingsrommet i opplæringen.

Region øst foreslår å endre § 7-1 sjette ledd første setning til: «Når det er hensiktsmessig, pedagogisk og trafikksikkerhetsmessig forsvarlig, kan...» Årsaken er at regionen tenker at foreslått ordlyd kan bli misbrukt f. eks. i forbindelse klasse AM 146. Eleven kan tas med ut i trafikken før grunnleggende tekniske øvelser er ivaretatt.

Regionen mener at endringsforslaget i § 7-2 andre ledd kan skape forvirring i forhold til rekkefølgen på delene av et kurs. Som eksempel viser de til trinn 4 der det er sagt at delene skal gjennomføres samlet og i fastsatt rekkefølge. De er enige i at det er det som må være riktig, men de ser likevel at § 7-2 kan tolkes på en annen måte enn for eksempel § 11-8, nytt åttende ledd. Derfor foreslår *Region øst* ny tekst: «Innenfor hvert trinn og innenfor deler av kurs kan det arbeides med å nå flere mål samtidig eller i en annen rekkefølge, dersom annet ikke er fastsatt i denne forskrift».

Trafikkforum støtter forslaget om å presisere lærerens pedagogiske frihet i det trinnvise opplæringsforløpet som beskrevet i forslagets § 7-1 og § 7-2. Selv om endringen bare innebærer en presisering av hva som er tenkt allerede i eksisterende forskrift og læreplanverk, er det behov for en presisering både med tanke på at læreren skal være bevisst på sitt handlingsrom i den daglige undervisningen, at læreren skal være bevisst på sitt handlingsrom ved tilsyn, at Statens vegvesen skal være bevisst på lærerens handlingsrom ved tilsyn, og at det for øvrig skal sikres samsvar og felles forståelse for lærerens handlingsrom.

Region sør oppfatter endringene i § 7-1 sjette ledd og § 7-2 andre som en tilpasning til dagens praksis.

Røde kors viser til endringsforslagene i § 7-1 og § 7-2 og påpeker at det er viktig at det ikke legges opp til pedagogisk frihet i forbindelse med temaene «Plikter ved trafikkuhell» og «Tiltak ved trafikkulykke». Argumentasjonen er nøyaktig den samme som den NFR har.

Region midt mener at ordlyden «før dette fullføres» i § 7-1 sjette ledd bør fjernes da den kan virke forvirrende og er overflødig. Regionen foreslår som alternativ til § 7-2 andre ledd: «Med mindre forskrift har angitt annet innenfor det enkelte trinn eller kurs, kan det innenfor trinn og deler av kurs arbeides med å nå flere mål samtidig eller i en annen rekkefølge enn den som er står i vedkommende trinn eller deler av kurs». Da mener regionen at det er klarere at det kan være unntak fra hovedregelen.

Nord universitet mener at ordlyden i paragraf § 7-1 sjette ledd gjenspeiler og «lovliggjør» en praksis som det antas er nokså vanlig i dag og som gir rom for en mer naturlig og fleksibel

undervisning. Et kritisk moment som har vært trukket frem, er faren for at det kan bli for mye fokus på «trinn 3 – stoff» i undervisningen i trinn 2. De tror imidlertid at lærerne vil legge opp undervisningen slik at den sikrer elevene best mulig læringsutbytte.

Formuleringen i § 7-2 andre ledd er etter deres syn både god og nødvendig. Det kan imidlertid oppstå misforståelser blant annet i forhold til obligatoriske deler hvor man ønsker å styre innholdet i en bestemt rekkefølge. Et tillegg i teksten vil kunne gjøre oppmerksom på at det kan være «unntak». Det foreslås derfor et tillegg til siste setning; «... trinn eller kurs dersom annet ikke fremgår av denne forskrift».

Universitetet mener de foreslåtte endringer vil være en fordel for opplæringen, og at det på bakgrunn av rammefaktorer og elevforutsetninger blir en mer fleksibel tilnærming til trinn og fagstoff.

Vegdirektoratets kommentarer:

Gjeldende forskrift og læreplan gir i stor grad pedagogisk frihet, og denne er det meningen å opprettholde. Endringen i forskriftsteksten i § 7-1 og § 7-2 presiserer dette, noe Vegdirektoratet mener også i stor grad er i tråd med dagens praksis. Forskriftsmålet som gjelder plikter ved trafikkuhell, blir videreført slik det er i dag.

Som vi har påpekt tidligere, hører ikke kulepunkter hjemme i en forskrift. Med foreslåtte presiseringer i § 7-1 og § 7-2 mener vi at den pedagogiske friheten er tilstrekkelig synliggjort.

Vegdirektoratet er enig i at forskriftsforslaget muligens kan misforstås når det gjelder de obligatoriske delene hvor man ønsker å styre innholdet i en bestemt rekkefølge. Derfor endrer vi § 7-2 andre ledd til å lyde: «*Innenfor hvert trinn og innenfor deler av kurs kan det arbeides med å nå flere mål samtidig eller i en annen rekkefølge enn den som fremgår av forskriften, dersom ikke annet er fastsatt spesielt for vedkommende trinn eller kurs*».

Vi finner det ikke nødvendig å tilføye at opplæringen skal være trafiksikkerhetsmessig forsvarlig ettersom dette ligger i begrepet pedagogisk forsvarlig. Kravet til forsvarlighet følger dessuten av vegtrafikkloven § 3, § 21 og § 26.

§7-3

Trygg Trafikk støtter forslaget om at opplæringsinstitusjonen skal avvise en elev som ikke har tilstrekkelige ferdigheter til å gjennomføre den obligatoriske praktiske opplæringen på en meningsfull måte. Det kan bidra til at færre elever bytter skole fordi de ikke er fornøyd med den første skolens vurdering. Trygg Trafikk ber om at dette følges spesielt opp ved gjennomføring av tilsyn med trafikkskolene.

Region øst er enig i denne presiseringen, men mener at det bør stå trafikk lærer og ikke opplæringsinstitusjon i forbindelse med avvisning av elev. Regionen peker også på at det i høringsnotatet er henvist til at det i dagens § 7-3 står at trafikk læreren kan avvise eleven,

men det medfører ikke riktighet, det står opplæringsinstitusjonen. Dette samsvarer også med intensjonen og den forklaringen som er gitt i høringen.

Region vest er positive til at ordlyden i § 7-3 ble endret fra *kan* til *skal*/avvise dersom eleven ikke har tilstrekkelig kjøreferdighet til å gjennomføre den praktiske obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte. Det vil kunne sikre bedre måloppnåelse for målene i læreplan og bidra til et bedre sluttprodukt.

Trafikkforum er svært godt tilfreds med forslaget om å endre ordlyden i dagens § 7-3 fra at trafikkklærer «kan» avvise eleven til at eleven «skal» avvises «dersom en elev ikke har tilstrekkelige kjøreferdigheter til å gjennomføre den praktiske obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte». Trafikkforum er imidlertid av den oppfatning at det ikke utelukkende er elevens grunnleggende kjøreferdigheter som er avgjørende for at eleven kan gjennomføre den obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte. Tvert imot er det i dagens føreropplæringsmodell av vel så stor betydning at eleven har forutsetninger til å gjennomføre obligatorisk opplæring gjennom refleksjon, drøfting og samtale med lærer og medelever. En enda tydeligere presisering, hvor det heter at opplæringsinstitusjonen skal avvise elever som ikke har tilstrekkelig kompetanse til å få et meningsfullt utbytte av undervisningen, kan derfor være ønskelig. En slik formulering forutsetter ikke bare at eleven har tilstrekkelige kjøreferdigheter, men også at eleven har tilstrekkelig utbytte når undervisningen legger vekt på selvinnsikt og refleksjon. For at eleven skal få utbytte av vesentlige deler av de obligatoriske delene er det viktig å sikre at eleven har nødvendige forutsetninger for å kunne kommunisere med lærer og medelever. Det kan derfor også være grunn til å presisere at lærer og elev skal være i stand til å kommunisere på et språk de begge behersker.

Region sør er svært positive til å endre formuleringen fra *kan* til *skal*. Ordvalget «på en meningsfull måte» foreslås endret til en beskrivelse som er målbart eller har et faglig fundert grunnlag. Forslag til formulering: «på en måte som gir et pedagogisk faglig utbytte».

Region midt stiller spørsmål ved noen av ordvalgene i paragrafen. De foreslår å erstatte formuleringene «meningsfull» med «meningsfull og sikker måte», og formuleringen «kjøreferdighet» med «ferdighet».

Nord universitet er positive til den foreslått innskjerpingen av avvisningsplikten som etter deres vurdering vil bidra til en heving av elevenes nivå ved gjennomføring av de obligatoriske sikkerhetskursene.

Selv om det ikke er foreslått endret i høringsutkastet, foreslår de likevel at uttrykket «kjøreferdigheter» erstattes med kompetanse eller førerkompetanse.

Avvisningskravet vil, slik de tolker det, faktisk gjelde ved alle obligatoriske deler. Dette kan slå uheldig ut i forhold til gjennomføring av trinnvurdering/veiledningstime. De spør om dette har vært meningen, og foreslår at teksten omformuleres enten slik at de spesifikke,

obligatoriske delene det gjelder nevnes spesielt, eller ved spesifikt å unnta trinnvurderingen/veiledningstimen fra avvisningskravet.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet vil understreke at det ikke er snakk om å en avise elev for alltid, kun for en periode, til elevens ferdigheter er gode nok til å ha utbytte av den videre opplæringen. Vegdirektoratet tror ikke at dette vil føre til mange konflikter. Vi ser for oss at dette normalt vil løses i god dialog med eleven, og at eleven aksepterer noe mere trening før eleven tar den neste obligatoriske delen av opplæringen. Dersom eleven ikke aksepterer avvisningen, skal tilsyn varsles og tilsynet vil da vurdere avvisningsspørsmålet. Og dersom tilsynspersonellet er enig med undervisningspersonellet, treffe vedtak om avvisning. Regionvegkontorets vedtak kan påklages til Vegdirektoratet.

I høringsnotatet foreslo vi at det var trafikklæreren som skulle avise eleven. I oppsummeringsarbeidet har vi kommet til at denne plikten også bør gjelde for annet undervisningspersonell. Ettersom opplæringsinstitusjonen tidligere var ansvarlig for avvisningen, mener vi at det å stille kravet til undervisningspersonellet ligger innenfor rammene av høringen.

Vi ønsker ikke å erstatte kjøreferdigheter med kompetanse. Kompetansebegrepet er betydelig mer omfattende. I denne sammenheng er det kjøreferdighetene som skal ligge til grunn for avvisningen.

Vi mener at undervisningspersonellet kan avise eleven før eller under trinnvurderingen dersom det er åpenbart at eleven har for dårlige forutsetninger til å kunne gjennomføre en meningsfull trinnvurdering.

For undervisningspersonell vil brudd på avvisningsplikten kunne føre til nærmere oppfølging av tilsyn med de reaksjoner som følger av trafikkopplæringsforskriften § 6-3 og § 6-4. Dette må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle.

§7-5

Trygg Trafikk mener at det er et svært viktig og riktig grep å legge trinnvurderingen mot slutten av trinnet istedenfor ved slutten av trinnet på bakgrunn av at det da gis en antydning om at det kan være behov for mer undervisning før neste trinn påbegynnes. Samtidig peker Trygg Trafikk på at det ikke må bli slik at trinnvurderingen får karakter av en «kjøretest» slik som de kjenner den fra tidligere læreplaner.

NMCU er helt enige i at begrepet *veiledningstime* endres til *trinnvurdering*. Dette er helt i tråd med rapporten som er grunnlaget for den norske trinnvise opplæringsmodellen, og vil etter deres mening bringe tilbake en tydeligere kvalitetssikring av kandidatens kompetanse før han/hun fortsetter til neste trinn i opplæringen.

ATL støtter forslaget om endring fra veiledningstime til trinnvurdering. De ser likevel en risiko for at timen kjøres som en test, og derfor ikke blir gjennomført i henhold til intensjonen.

ATL er fornøyd med at det er tatt høyde for innspill om at timen skal gjennomføres mot slutten av trinnet, fordi det da gis mulighet for å fortsette på trinnet med flere timer hvis det er nødvendig.

ATL er enig i forslaget i ny forskrift om at «*eleven skal, med utgangspunkt i sine prestasjoner, ta stilling til hvilken grad målet for trinnet er nådd og om grunnlaget for videre opplæring er tilstrekkelig*». Det innebærer at det først og fremst er eleven selv som må vurdere sin egen kompetanse som er utviklet under hele opplæringen, ikke bare den ene timen. De er enig at læreren fortsatt skal gi tilrådning om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt utbytte i neste trinn.

Region vest er i utgangspunktet positiv til forslaget om endring av § 7–5, men ønsker at den foreslåtte formuleringen endres til å ivareta at både hovedmål- og delmål i trinnet skal være nådd. Dersom ny § 7–5 kun krever at eleven skal ta stilling til i hvilken grad målet for trinnet er nådd er regionen redd for at dette kan medføre en veldig grunn vurdering av prestasjonen i timen, og i verste fall lede til et «ja/nei» svar, uten at måloppnåelse i de enkelte delmålene blir vurdert. De foreslår derfor følgende endring i forslaget til § 7–5: «*Eleven skal, med utgangspunkt i sine prestasjoner, ta stilling til i hvilken grad **delmål og hovedmål** for trinnet er nådd og om grunnlaget for videre opplæring er tilstrekkelig. Læreren skal gi eleven en tilrådning i spørsmålet om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt utbytte av opplæringen i neste trinn. Trinnvurderingen skal vare 45 minutter og inneholde før- og ettersamtale, i tillegg til praktisk kjøring.*»

Regionen mener at det er uheldig å endre formuleringen fra «*ved avslutningen av*» til «*mot slutten av*». Etter deres tolkning betyr det at trinnvurderingen kan avholdes når som helst i trinnet så lenge det er nærmere slutten enn begynnelsen. Dette er uheldig når man erfaringsmessig vet at en del elever skifter skole midt i opplæringsforløpet, og at skolen som gjennomførte trinnvurderingen må melde denne inn elektronisk til TSK-registeret uavhengig av elevens måloppnåelse. På den måten kan en elev med store mangler i måloppnåelsen fremstå som «ferdig» med trinnet. Dette er et problem allerede i dag, men kan etter deres mening bli et enda større problem dersom man frigjør trinnvurderingen fra avslutningen av trinnet. Regionen mener at det fortsatt må være ønskelig at måloppnåelsen er høy før trinnvurdering finner sted og at formuleringen i dagens forskrift er god nok. Regionen er også av den oppfatning at bransjen nå er godt kjent med at det selvfølgelig kan øves mer dersom veiledningstimen og opplæringen for øvrig viser behov for det. Regionen foreslår at dette ved behov evt. kan klargjøres ytterligere i et nytt punktum i siste ledd slik at siste ledd lyder: «*Eleven skal ved avslutningen av trinn 2/3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7–5.*

Dette er ikke til hinder for mer øving i trinnet dersom trinnvurderingen viser at det er ønskelig.».

Trafikkforum mener at innholdet er viktigere enn formuleringen, men ser at det har vært vanskelig å oppnå lik praksis og lik forståelse av innholdet. Å endre begrepet veiledningstime til trinnvurdering kan gjøre det lettere å kommunisere bakgrunnen for timen til elever og samfunnet for øvrig, men kan samtidig gjøre det reelle innholdet vanskeligere tilgjengelig. Det må imidlertid forutsettes at lærerne er i stand til å gjennomføre innholdet slik det er tenkt. Det kan med utgangspunkt i dagens ulike praksis være et riktig grep å endre navnet samtidig som det skjer en økt bevisstgjøring om innholdet. Å endre begrepet veiledningstime til trinnvurdering kan også styrke veiledning som verktøy gjennom hele opplæringen, siden begrepet ikke oppleves som noe som er forbeholdt «veiledningstimen». Trafikkforum støtter derfor endring av veiledningstime til trinnvurdering. De støtter videre forslaget om at timen gjennomføres «mot slutten av trinnet», og mener dette er en nødvendig presisering av at opplæring i samme trinn kan fortsette dersom det er nødvendig. Trafikkforum støtter dessuten forslaget om å innføre trinnvurdering i klasse AM 146.

Region midt støtter forslaget om at veiledningstime endres til trinnvurdering og spesielt forslaget om at trinnvurderingen skal foregå mot slutten av trinnet.

Nord universitet er enig i denne endringen. Den vil etter deres mening styrke prinsippet om at timen er en underveisvurdering. I timen skal en ifølge forskriftsteksten vurdere «i hvilken grad» målene er nådd, og ikke «om» målene er nådd. Dette er etter deres vurdering bedre både for lærer som skal legge til rette for vurderingen, og for eleven som skal gjøre sine refleksjoner om eget ståsted.

Universitetet mener imidlertid at det pedagogisk og didaktisk sett ikke er nødvendig å pålegge læreren plikt til å gi eleven en tilråding. Det må bli opp til lærerens faglig-pedagogiske vurdering hvorvidt det er nødvendig å gi råd. En slik vurdering må ses i sammenheng med de vurderingene eleven selv gjør. De mener også at ordet prestasjoner i noen grad kan virke innsnevrende, og foreslår å heller bruke «kompetanse» som vanligvis omfatter mer enn praksis, gjerne førerkompetanse.

Det foreslås også å bruke mål i flertall. Dette vil i enda sterkere grad henlede til at eleven må sette seg inn i alle målene for trinnet.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet registrerer at det er mange til dels omfattende kommentarer. I hovedsak oppfatter vi disse som støttende til forslaget. Vi vil ikke ta til følge forslaget fra Region vest om å spesifisere måloppnåelsen i hovedmål og delmål, men vil i tråd med forslaget fra Nord universitet bruke mål i flertall for å synliggjøre at eleven skal ha nådd både hovedmål og delmål. Gjennom dette mener vi at vi også har imøtekommet intensjonen i Region vest sitt forslag.

Vi vil heller ikke endre kravet som gjelder lærerens tilråding fra *skal* til *kan* slik Nord universitet foreslår, ettersom vi mener det er viktig at læren alltid gir en slik tilråding.

§ 8-1

Trygg Trafikk støtter forslaget om at trafikalt grunnkurs må fordeles over fem samlinger og er enig i at dette vil kunne gi bedre struktur og kvalitet på undervisningen.

Trygg Trafikk deler også tanken om at begrepet «plikter ved trafikkuhell» gir en bedre beskrivelse av innholdet i kurset enn «4 timer om førstehjelp». De mener også at det er positivt å presisere at «mørkedemonstrasjon» dreier seg om å ta alle slags trafikanters perspektiv.

NFR mener navneendringen er misvisende, da førstehjelp er en vesentlig del av undervisningen. De har forståelse for argumentasjonen, men mener ordet «førstehjelp» bør være knyttet til temaet som et viktig faguttrykk som formidler betydningen av å også kunne yte førstehjelp ved trafikkulykker. Derfor mener de at kursets navn bør inneholde ordet «førstehjelp», og at navnet på kursdelen bør være «Undervisning om plikter ved trafikkuhell og førstehjelp».

NFR viser til at høringen foreslår: "Unntaksvis kan antallet kursdeltakere økes med to (2) deltakere". Dette anser de som uheldig under en praktisk kursdel som plikter ved trafikkulykker og førstehjelp er. Instruktøren vil, ifølge NFR, ikke i samme grad kunne følge opp den enkelte kursdeltaker under praktiske øvelser som sideleie, fri luftvei i bil eller hjelmavtrekk. Dersom 18 deltakere skal kunne få prøvd seg i rollen som førstehjelper under øvelsene med opptreden på skadested, vil det føre til minimum tre sekvenser. Øvelsene vil også bli uoversiktlige med kun en instruktør. På generelt grunnlag anbefaler NFR derfor en hjelpeinstruktør under de praktiske øvelsene for individuell oppfølging av deltakerne. Uansett anbefales hjelpeinstruktør når deltakerantallet overskrider 16.

Region øst synes det er svært positivt at trafikalt grunnkurs nå blir fordelt over minst fem samlinger og at det bare kan gjennomføres en samling pr dag. De ønsker at det skal presiseres i nytt sjette ledd at øvrig undervisning på 10 timer fordeles på *minst* tre samlinger.

Region vest er positiv til at forslaget til endring i sterkere grad tar hensyn til elevens totale undervisningsbelastning ved at det på det meste kan gjennomføres 4 timer undervisning i trafikalt grunnkurs pr. dag.

NAF mener at intensivopplæring ikke er gunstig for føreropplæringen, så kravet om at trafikalt grunnkurs skal gjennomføres på et minimum antall samlinger er et godt forslag. NAF mener at man også må ta hensyn til at de seriøse undervisningsinstitusjonene (UI) har behov for handlingsrom med tanke på pedagogisk modell og lokale utfordringer. Kravet til minimum 5 samlinger vil kunne gjøre det unødig ressurskrevende å gjennomføre trafikalt grunnkurs, noe som igjen øker kostnadene for elevene. Et noe større handlingsrom i tidsdisponering av kurset kan bidra til å høyne kvaliteten på opplæringen. Deler av det aktuelle innholdet under 1.5 *Plikter ved trafikkuhell* og 1.6 *Tiltak ved trafikkulykke* kan gi større opplevelser for elevene om de gjennomføres ute på veg under den praktiske delen av 1.7 Trafikant i mørket.

I følge NAF kan timetallet fordeles slik over fire samlinger:

Samling nr.

1. 4 timer
2. 4 timer
3. 5 timer
 - a. 3 t trafikant i mørket
 - b. 2 t sikring, opptreden på skadested, vurdere skadeomfang, redningsarbeid m.m.
4. 4 timer
 - a. 2 t ansvarsforståelse, ulykker, menneskelig svikt, betydningen av motivasjon atferd og læring m.m.
 - b. 2 t plikter etter vegtrafikkloven, grunnleggende førstehjelp m.m.

NAF foreslår at kravet til antall samlinger endres til minst 4.

Røde Kors har nøyaktig samme syn og vurdering som NFR.

Region midt er positive til at begrepet «førstehjelp» blir erstattet med «undervisning om plikter ved trafikkuhell» i § 8-1 fjerde ledd. Det vil gjøre det mer forståelig at eleven ikke kan få fritak om de har et annet førstehjelpskurs fra tidligere. De er i tillegg glad for at kjøring i mørket blir styrket, med krav som i 11-4 nr. 7, men hadde gjerne sett at det ble fastsatt et minimums timetall for kjøring i mørket.

Sara Hemmer, som underviser i trafikalt grunnkurs i skoleverket, mener at det være en fordel om formuleringen i § 8-1 "fordeles jevnt over 3 samlinger" erstattes med "fordeles jevnt over minst 3 samlinger".

Thor- Magne Jensen fra Learn to Drive ønsker at det lages et tillegg til delen om kjøring i mørke der det sies at «Mørkekjøring kan gjennomføres i simulator med godkjent øvingsprogram».

Nord universitet foreslår at ordet «kan» midt i tredje avsnitt strykes. Slik vil teksten etter deres oppfatning bli tydeligere.

KNA synes grunnkursets nye struktur og presiseringer virker fornuftige.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet er enig med NFR og Røde Kors når det gjelder navnet på emnet som har med trafikkuhell å gjøre, og vil kalle det undervisning om plikter ved trafikkuhell og førstehjelp. Dette vil også gjenspeiles i § 6-1. Vi er imidlertid uenig med NFR og Røde Kors i at vi må regulere antall deltagere spesifikt, eller ha egne regler for gjennomføring av denne delen. De som underviser i disse delene har gjennomført et instruktørkurs i regi av NFR. Vegdirektoratet har tillit til at instruktøren evner å tilpasse undervisningen. I læreplanen vil vi anbefale at alle har med seg en hjelpeinstruktør.

Vi har nøye vurdert forslaget fra NAF om å endre kravet til hvor mange samlinger kurset skal gjennomføres over, fra fem til fire. Vi har kommet til at dette i praksis vil begrense den pedagogiske friheten noe, og i tillegg vil innebære at emner må deles over to samlinger, noe som kan øke utgiftene ved innleie av instruktører. Det vil også vanskeliggjøre undervisningen av de som kun skal ta denne delen. Innspillet tas derfor ikke til følge.

Vi er enig med Region øst og Sara Hemmer om at det bør stå minst tre samlinger i sjette ledd.

Vi finner det ikke riktig å erstatte noen del av den obligatoriske opplæringen med simulatorentrening, og tar derfor ikke forslaget fra Thor- Magne Jensen fra Learn to Drive til følge.

Nord universitets forslag om å stryke «kan» i femte ledd andre punktum tas til følge.

§ 8-3

Trygg Trafikk støtter utdypningen i nummer 2 bokstav c) for å øke forståelsen for at det under visse forhold ikke er riktig å kjøre bil i det hele tatt. Trygg Trafikk presiserer at dette også kan gjelde andre kjøretøytyper som for eksempel moped og motorsykkel.

Trygg Trafikk er også svært positive til at man i nummer 4 utvider med en bokstav d) som kan bidra til å øke forståelsen for intensjonen i opplæringen og hvordan den best bør gjennomføres. Dette vil være svært viktig også i forhold til privat øvingskjøring, samarbeid trafikkskole/hjem og behovet for mengdetrening.

Trafikkforum støtter endringsforslagene i § 8-3. Det er behov for å øke forståelsen for å avstå fra å kjøre, samt å legge til rette for refleksjon og å ta andres perspektiv. Det er også viktig å kommunisere intensjonen i føreropplæringsmodellen og mulighetene for å få best mulig utbytte av opplæringen. Den foreslåtte formuleringen i nummer 4 bokstav d) om å drøfte føreropplæringsmodellen, herunder hvordan opplæring ved trafikkskole og privat øving er nyttig og nødvendig for å nå målet for opplæringen, er særlig viktig for å oppnå dette.

Region sør er positive til endringene. Det blir viktig at dette kommuniseres ut til bransjen slik at undervisningen skjer etter forskriftens krav og intensjon. Spesielt målverbets betydning for valg av undervisningsmetode bør vektlegges.

NFR og *Røde Kors* mener at setningen, "delta i redningsarbeidet ved en arrangert ulykke og gjennom denne", er uheldig. De anbefaler at uttrykket "arrangert ulykke" omskrives enten til "arrangert ulykke/øvelse" eller kun "øvelse".

Region midt viser til nummer 4 bokstav d), og foreslår formuleringen: «Bevisstgjøre at privat øving er et viktig supplement for å nå målet for opplæringen».

Nord universitet peker på at oppramsinger som i første ledd nummer 2 a) lett kan oppfattes som uttømmende. I læreplanen benyttes uttrykket «sentrale regler og reguleringer» under aktuelt innhold. Det kan også være andre elementer som er viktige i forhold til sikkerhet og avvikling, både mellommenneskelig og teknologisk. De foreslår derfor å justere målformuleringen slik at den favner videre og gir et større innholdsmessig handlingsrom. Når de spesifikke reglene listes opp, kan det også lett oppfattes som innholdet i et ordinært «teorikurs».

Universitetet mener at det virker ulogisk å anvende ordet føreren i forbindelse med valg av reiser i nummer 2 b c), og foreslår å erstatte ordet med uttrykket «vi som trafikanter» eller bare «vi». De mener også at ordlyden i nummer 3 b) og d) bør endres noe for å styrke den logiske sammenhengen, og foreslår å bruke «og» i stedet for «herunder» i 4 d) og 7 b).

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet ser ikke hensikten med å omskrive «arrangert ulykke» til «arrangert ulykke/øvelse» eller kun «øvelse» slik NRF og Røde Kors foreslår. Vegdirektoratet ser heller ikke hensikten med å endre formuleringen i nummer 4 d) slik som Region midt foreslår. Innspillene tas derfor ikke til følge.

Vi ser at 2 a) kan oppfattes som uttømmende, noe om ikke er intensjonen. Derfor har vi endret forskriftteksten til «*bli bevisst hvordan regler om plassering, fart, vikeplikt, skilt og vegoppmerking og andre former for regulering og styring bidrar til sikrere og mer effektiv trafikkavvikling.*

Vi mener det ikke er riktig å endre begrepet føreren i nummer 2 c), men er enig i at «herunder» kan erstattes med «og» i nummer 4 d).

3.3.2 kapittel 9 klasse A1, A2 og A

Trafikkforum støtter strukturendringen som foreslås med tanke på å gjøre fremstillingen mer oversiktlig og så lik som mulig i de fleste klasser. Trafikkforum mener at det er riktig å behandle forslaget om å innføre nytt sikkerhetskurs i trafikk klasse A1 for å styrke kvaliteten på opplæringen i klassen, og forslaget om nytt overgangskurs fra A1 til A2 uten førerprøve samlet.

Forslaget er godt begrunnet ut fra ulykkesstatistikk, og gir en logisk oppbygning av opplæringsforløpet fra klasse A1 til A2 og fra A2 til A. Samtidig er det selvfølgelig viktig å ivareta opplæringen for de som ønsker å erverve A2 og A direkte.

De fleste ulykkene knyttet til klasse A1 skjer i forbindelse med konflikter med annen trafikk, noe som kan forklares med manglende trafikal kjøreefaring og øving i å vurdere og å ta selvstendige beslutninger. De fleste ulykkene knyttet til klasse A2 er eneulykker og utforkjøringsulykker, noe som kan forklares med manglende erfaring og øving i å beherske

større og hurtigere motorsykkel i høy hastighet. Ulykker knyttet til førerkort klasse A er ofte kjennetegnet av manglende erfaring i å beherske tyngre motorsykkel på høyhastighetsvei.

Trafikkforum mener at en innvending mot den foreslåtte opplæringsmodellen, er at det er ønskelig med kurs i presis kjøreteknikk også i klasse A1.

Det har imidlertid vært en forutsetning at rammene for opplæringen i liten grad skal økes. Trafikkforum mener at det er viktigst å iverksette tiltak som i best mulig grad besvarer ulykkesstatistikken. De mener derfor at det er av avgjørende betydning å beholde kurs i presis kjøreteknikk både ved førstegangservervelse og ved utvidelse til førerkort klasse A2, samtidig som det er ønskelig å ivareta behovet for økt erfaring i trafikk på klasse A1.

Trafikkforum kan i prinsippet støtte innføring av kurs i presis kjøreteknikk i klasse A1, men ikke på bekostning av kurs i presis kjøreteknikk ved utvidelseskurset fra A1 til A2. Argumentasjonen for å bare ha kurs i presis kjøreteknikk i klasse A1 forutsetter at alle som erverver førerkort klasse A1 for senere å utvide til A2 (og A), er entusiaster som kjører mye motorsykkel og både skaffer seg mye kjørerfaring og kjørekompetanse og vedlikeholder denne i hele opplæringsforløpet fra A1 til A2 (og til A). Realiteten er imidlertid at mange som erverver førerkort klasse A1 i første rekke har et transportbehov, mens entusiasmen og den genuine motorsykkelinteressen ofte kommer mye senere, kanskje etter mange års opphold som motorsykkelfører. Selv for de mest entusiastiske førerne er det viktig å ikke undervurdere forskjellen på en lett og en mellomtung motorsykkel med tanke på fartsressurser og utfordringer knyttet til manøverdyktighet. Det er også uheldig å tilpasse kravene til opplæring med utgangspunkt i den delen av elevgruppen som har mest entusiasme, motivasjon og kompetanse.

Det er viktig å ivareta behovet for tilstrekkelig øving i presis kjøreteknikk ved ervervelse av førerkort klasse A2. Trafikkforum vil med bakgrunn i dette støtte det foreliggende endringsforslaget både med tanke på innholdet i opplæringen i klasse A1 og når det gjelder innholdet i det nye utvidelseskurset fra A1 til A2.

KNA synes høringsforslaget i klasse A1 virker fornuftig.

Trygg Trafikk peker på at klasse A1, lett motorsykkel, omfatter de førerne med høyest ulykkesrisiko. Et samstemt fagmiljø på motorsykkel legger vekt på betydningen av presis kjøreteknikk som et verktøy for å motvirke alvorlige ulykker. Trygg Trafikk støtter utvidelsen av sikkerhetskurs på veg fordi trafikal kompetanse er avgjørende for sikkerhetsnivået også for førere av lett motorsykkel. Samtidig mener de at det må innføres et obligatorisk sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk også i klasse A1. Det er ikke mindre viktig at førerne av lett motorsykkel har denne kompetansen enn for de i tyngre klassene.

NAF peker på at skillet mellom klasse AM146 og klasse A1 er betydelig i og med at A1 ikke har en hastighetsbegrensning som et viktig verktøy for trafikksikkerheten. Førers kompetanse har dermed vesentlig større betydning for å unngå hardt skadde eller trafikkdrepte i denne trafikantgruppen. NAF kan derfor ikke helt se begrunnelsen for at det

da er et såpass stort skille mellom føreropplæringen i klasse A1 og A2. NAF foreslår også at det gjøres større strukturelle endringer for klasse A1, og for utvidelse fra A1 til A2 eller A.

NAF mener at kurs i presis kjøreteknikk i større grad bør integreres med sikkerhetskurs i trafikk. Da kan en tydelig og effektivt få frem sammenhengen mellom presis kjøreteknikk og evnen til å presist utføre taktiske valg. Ved å slå presis kjøreteknikk sammen med sikkerhetskurs på veg kan en dessuten redusere disse to kursene til ett kurs på til sammen 6 timer. Ved utvidelse fra A1 til A2, foreslås det å innføre identiske krav som fra utvidelse fra A2 til A. I og med at A1 nå har en føreropplæring tilsvarende A2 og A, må en også kunne utvide på samme måte som fra A2 til A.

NAF mener at den merkostnaden som føreropplæringen klasse A1 vil få med forslaget om 2 ekstra undervisningstimer, er en rimelig kostnad sett i lys av at det vil styrke førerens kompetanse, og at utvidelse til A2 får redusert kostnad.

Region sør er generelt positive til endringene som er gjort i disse klassene. De peker samtidig på at det er mye å holde oversikt over, og at de håper at forskriftsteksten for hver klasse/ kurs blir enkel og direkte. Samtidig mener regionen at forslaget åpner for ulikheter i de ulike klassene og kursene ved at det for noen kurs tillates at en trafikklærer har med seg to elever, mens de i andre kurs kan ha med seg inntil tre elever. Regionen spør om det ikke er bedre å ha samme antall elever ved all undervisning.

NMCU tar på største alvor at lett MC har høyere ulykkesrisiko enn tung MC, selv om omfanget av alvorlige ulykker med lett MC ikke ser ut til å øke. NMCU støtter derfor ambisjonen om en forsterkning av opplæringen i klasse A1 gjennom innføring av et nytt obligatorisk kurs.

I referansegruppa ga NMCU stilltiende støtte til arbeidsgruppas forslag om at dette ikke skulle være *Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk*, men et *Sikkerhetskurs i trafikk*. Arbeidsgruppas begrunnelse var at 16-åringene trenger mer fokus på kjøretaktikk og kjørestrategi enn på kjøreteknikk, noe som NMCU isolert sett synes var fornuftig da det ble lagt fram. Ved nærmere ettertanke har de imidlertid fått betenkeligheter. Det er to grunner til at de har endret syn. For det første har NMCU helt siden Full Kontroll prosjektet startet i 1999 hevdet at det er helt fundamentalt at alle nye motorsyklister først automatiserer en presis kjøreteknikk, en prosess *Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk* er en viktig del av. For det andre vil det å ikke ha med *Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk* i A1 opplæringen bryte med det nye prinsippet om at man kun gjennomfører full opplæring og førerprøve i den klassen man første gang tar MC-fører kort, og senere (om ønskelig) utvider til neste klasse gjennom et obligatorisk utvidelseskurs. NMCU beklager at de i deres rolle som medlem i referansegruppa ikke var tydeligere på dette punktet.

Samtidig hevder NMCU at kjøreteknikk ikke er et mål i seg selv, men kun et middel for å være i stand til å gjennomføre operasjonelle (taktiske) valg ute i trafikken. Et konkret eksempel på denne tankegangen er at presis kjøreteknikk brukes til raskt å endre plassering i kjørefeltet, for derigjennom å skaffe seg større handlingsrom. Det foreslåtte *Sikkerhetskurs*

i trafikk møter på mange måter denne tankegangen, ved at kurset har hovedfokus på taktisk og strategisk kjøring. For å imøtekomme begge disse målsettingene, en automatisert presis kjøreteknikk og kompetanse til å bruke denne teknikken til å gjennomføre kloke taktisk valg ute i trafikken, foreslår NMCU at man innfører to nye, sammenhengende, obligatoriske kurs i A1-opplæringen: Først et 3-timers *Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk*, etterfulgt av et 3-timers *Sikkerhetskurs i trafikk*. Det er nødvendig at disse to kursene ses i sammenheng og helst gjennomføres i én sekvens. Det kan være at det finnes forskrifts- og læreplante tekniske grunner til i stedet å samle disse to 3-timers kursene til ett 6-timers kurs som for eksempel kunne hete *Utvidet sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk*.

Med NMCUs forslag vil samlet obligatorisk timetall bli utvidet med 6 timer i stedet for 4 timer, noe som vil føre til ytterligere økte kostnader for elevene. Samtidig er det gjennom dette grepet ikke lenger berettiget å ha *Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk* som en del av utvidelseskurset fra A1 til A2. Ved å fjerne dette vil man redusere timetallet i utvidelseskurset fra 11 timer til 7 timer, og derigjennom redusere kostnadene for de A1-motorsyklistene som senere utvider til A2. Denne gruppen utgjør omkring halvparten av alle som har førerkort i klasse A1. Samlet sett vil dette i noen grad kompensere for økte kostnader ved ytterligere økt obligatorisk timetall i A1-opplæringen. Deres forslag til endring i klasse A1 vil gi (tilnærmet) samme struktur på de obligatoriske delene i alle de tre motorsykelklassene (med en liten forsterkning i klasse A1): Trafikalt grunnkurs (trinn 1), Grunnkurs MC (trinn 2), Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk (trinn 3) og Sikkerhetskurs på veg (trinn 4), samt Trinnvurderingstimene.

NMCU mener at utvidelseskursene ikke bør inneholde repetisjon fra obligatoriske kurs i grunnopplæringen. Deres syn er som tidligere nevnt at *Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk* tilhører grunnutdanningen i den klassen man første gang tar MC-førerkort. De mener derfor at det blir ulogisk at A1-førere skal gjennomføre *Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk* som en del av utvidelseskurset til A2, og foreslår å fjerne dette kurset fra obligatorisk utvidelseskurs A1 til A2, slik at samlet timetall for dette kurset reduseres til 7 timer.

NMCUs forslag, som bygger på deres endringsforslag for klasse A1, gjør det mulig å ha nøyaktig samme struktur, timetall og lærerkrav for begge utvidelseskursene, både det fra A1 til A2 og det fra A2 til A. At begge utvidelseskursene er like i oppbygging bidrar også til å beholde den logiske strukturen i det nye prinsippet om utvidelseskurs i stedet for førerprøve.

Etter NMCUs mening er det to overordnede mål med utvidelseskursene, nemlig gjennom refleksjon, dialog og «coaching» å bearbeide/besvare problemstillinger som har dukket opp i den tiden kandidatene har kjørt egne motorsykler, og å forberede kandidatene på de kjøretekniske, kjøretaktiske og kjørestrategiske utfordringene som ligger i overgangen til en tyngre klasse. For å kunne nå disse målene mener NMCU at det er helt nødvendig at kurset gjennomføres med minst 2 elever. Best pedagogisk utbytte får man etter deres mening om kurset gjennomføres med det maksimale antallet på 3 elever. NMCU foreslår derfor at forskriftsteksten endres til: *Lærer må undervise 2–3 elever om gangen*.

Vegdirektoratets kommentarer:

For de som ønsker førerett i klasse A1, A2 eller A, har det til nå vært tre timer obligatorisk teoriopplæring, som gjennomføres bare en gang. Det er disse timene som nå utgjør det nye obligatoriske kurset: «Grunnkurs klasse A, A2 og A». Det innføres altså ikke ny obligatorisk opplæring, men allerede eksisterende obligatorisk opplæring settes inn i en struktur som svarer til den de andre førerkortklassene har.

Å innføre et sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk i klasse A1, ville bety i en relativt stor utvidelse av antall obligatoriske timer for klassen. Vi velger i stedet å innføre ny obligatorisk opplæring for å styrke den trafikale opplæringen når det gjelder strategiske og taktiske valg. Samtidig er kjøretekniske mål gjort tydeligere, og det går fram av § 9-4 nummer 5 at «*eleven skalanvende presis kjøreteknikk for styring og bremsing av motorsykkelen.*» Dette gjelder for alle motorsykelklassene. Kurs i presis kjøreteknikk i klasse A2 og A skal være en videreføring av allerede innarbeidet teknikk for å bli i stand til å møte de utfordringene motorsykler i disse klassene gir med sin større tyngde og akselerasjonsevne.

Utvidelsen fra A1 til A2 er gitt en ekstra time sammenlignet med dagens opplæring i klasse A2, for å sikre at eleven har nødvendig kunnskap om forskjellene mellom motorsykelklassene og kan planlegge treningen med større motorsykel. For at eleven ved utvidelsen skal ha utbytte av kurs i presis kjøreteknikk og sikkerhetskurs på veg, er det en forutsetning at eleven har nødvendige ferdigheter på forhånd. Gjennom de to timene i utvidelseskurset vil lærer og elev lettere finne gode løsninger for eventuell oppdatering av kompetansen der det er nødvendig. Utvidelseskurs uten førerprøve vil kunne gjennomføres i sesongen før eleven fyller kravet til utvidelse, men er betinget av 1 års førerett i klasse A1, jf. § 9-21. Dette gjør det mulig å samle opp flere elever til kurset. En innføring av antallskrav, slik NMCU foreslår, kan begrense elevens muligheter for utvidelse på ønsket tid, og vi ser at det kan være utfordringer på steder med liten elevtilgang. Utvidelsen fra A1 til A er ikke endret sammenliknet med gjeldende forskrift, og kan bare gjøres ved at det avlegges førerprøve etter tilleggsopplæringen, jf. § 9-19.

Antall elever som kan undervises samtidig i utvidelseskurset fra klasse A1 til A2, velger vi å beholde slik det står i høringen, dvs. inntil 2 elever på kurset. Som en følge av at elevene i de to utvidelseskursene (fra A1 til A2 og fra A2 til A) har forskjellig alder og erfaring, mener vi at det er nok med 2 elever fra klasse A1 til A2.

§ 9-3

Yngve Hafting mener at teksten i § 9-3 og § 10-3 og evt. andre steder, må tilpasses direkte drevne og automatgiredede tohjulinger. Innen få år vil andelen elektriske mopeder og motorsykler redusere behovet for å kjøre manuelt giredede motorsykler. Dersom elevene velger direktedrevne (elektriske) eller automatgiredede motorsykler når de skal lære seg å kjøre, vil antall timer med trafikkklærer kunne reduseres uten at det påvirker kvaliteten på kjøringen. Slik teksten er utformet i dag er det, ifølge Yngve Hafting, uklart om man faktisk kan gjennomføre opplæring og førerprøve på direktedrevne eller automatgiredede motorsykler. Videre mener han at tekst som omfatter teknisk kontroll bør tilpasses elektrisk drevne kjøretøy.

ATL mener at forslaget til nytt andre ledd «*så god grunnleggende kjøreteknisk ferdighet*» vil være å senke kravet til elevens kjøreferdigheter sammenliknet med i dag, og at dagens ordlyd «*gode tekniske kjøreferdigheter og arbeidsvaner*» derfor bør beholdes.

Vegdirektoratets kommentarer:

Forskriftsteksten med tilhørende læreplan, skal ivareta føreropplæring med motorsykler med både automat- og manuell gir. Vegdirektoratet ønsker ikke å lage en egen forskriftstekst (og læreplan) for motorsykler med automatgir. Det har vi heller ikke gjort for biler med automatgir. Vegdirektoratet har tillit til at trafikklærerne har kompetanse til å kunne tilpasse opplæringen til ulike typer kjøretøy.

Vegdirektoratet støtter ATL sitt forslag om å fjerne ordet «*grunnleggende*» i endringsforskriften. Ordlyden blir da «*så god kjøreteknisk ferdighet at*» i alle klasser. Dette rettes derfor opp i trinn 2 i klassene A, AM 146, B, BE og T.

§ 9-4

ATL mener at det forslåtte kravet om at eleven skal ha tilstrekkelig øving i kjøring med læreren som passasjer, hvis det kan skje lovlig, eller med last som utnytter minimum 80 % nyttelast, ikke er mulig å gjennomføre i praksis. De foreslår følgende ordlyd: «*Eleven skal ha tilstrekkelig øving i kjøring med passasjer*». ATL mener at det da vil være opp til skolen og eleven å finne en løsning som gir eleven tilstrekkelig øving i kjøring med passasjer.

Region øst erfarer at kandidater ved praktisk prøve ofte ikke har tilstrekkelig øving i kjøring med passasjer/last, spesielt i klasse A1. De mener derfor at forskriften bør sette et tydeligere mål på omfanget av kjøring med passasjer/last, og foreslår i den forbindelse å sette et krav om at minst 3 timer av kjøringen på trinn 3 skal foregå med passasjer/last. Region øst stiller også spørsmål ved at kjøring i mørke i nummer 8 er omtalt som et mestringsmål. De mener det vil bli en utfordring dersom dette betyr at deler av opplæringen på MC må gjennomføres i mørke. Regionen er enig i at kjøring i mørket bør være med som et mål, men foreslår at det kan gjøres om til at «*eleven skal gjøre rede for kjøring i mørket*».

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet viser til ordlyden i § 9-4 fjerde ledd, som gir læreren muligheter til å finne gode løsninger slik at det kan trenes i kjøring med passasjer. Det er i de tilfellene at vektbegrensninger for nyttelast ikke gjør det mulig for lærer å sitte på, at det kan velges en løsning med lasting av motorsykkelen.

Vi støtter ikke innspillet fra Region øst. Vi mener at lærer sammen med eleven må vurdere omfanget av treningen med passasjer/last. Dette er et mål i den ikke-obligatoriske delen av opplæringen og det er følgelig ikke fastsatt et timeantall for omfanget.

Vi har kommet til at presis kjøreteknikk ikke har vært tilstrekkelig synliggjort andre steder enn i det obligatoriske kurset. Vi har derfor tatt inn et nytt mål i trinn 3, jf. § 9-4 nummer 5.

Kjøring i mørket i nummer 8 er ikke en del av den obligatoriske opplæringen. Opplæringen i dette temaet kan derfor skje både på trafikkskolen eller privat, i likhet med opplæring i kjøring i rundkjøring, tunnel m.m. Vi mener eleven skal være i stand til å kjøre riktig i slike situasjoner, ikke bare gjøre rede for hvordan det skal kjøres slik Region øst foreslår.

I forbindelse med oppsummeringen har vi oppdaget at andre ledd i trinn 3 har forskjellige formuleringer. Vi har endret dette slik at det nå står at «*eleven skal kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk*» i alle klasser.

Vi har også fått tilbakemeldinger på at det er unødvendig å skrive at kjøremåten skal være både «tydelig» og «bestemt» når ordet «tydelig» er dekkende for den kjøremåten vi ønsker. Vi er enig i dette innspillet og vil derfor endre formuleringene i trinn 3 slik at det står at eleven skal kjøre «*tydelig, sikkert og effektiv*» i alle klasser så langt det passer.

§ 9– 6

Nord universitet støtter forslaget om nytt grunnkurs for klassene A1, A2 og A og et tydeligere skille mellom kursrammer og kursmål.

Trafikkforum støtter innføringen av et nytt grunnkurs klasse A1, A2 og A.

Region nord foreslår at det stilles krav om at grunnkurset, som består av 3 undervisningstimer og kan gjennomføres med inntil 16 elever, skal gjennomføres i et klasserom.

ATL er enig i at det gir tydeligere kursrammer og kursmål å innføre ny § 9–6 og § 9–7. Videre foreslår ATL å endre navn på kurset til: «*innledende kurs i klasse A1, A2 og A*». De mener at bruken av ordlyden «*grunnkurs*» allerede er innarbeidet i «*Trafikalt grunnkurs*».

Region vest støtter forslaget om nytt grunnkurs klasse A1, A2 og A. Imidlertid ser regionen at det ikke legges føringer for hvor kurset kan holdes. Regionen mener at det må defineres at kurset skal avholdes i klasserom. De har erfaring med at dagens «generelle mc-teori» har blitt avholdt i/på lastebil, kontor, leilighet m.m. Regionen ønsker derfor at ny § 9–6 skal lyde: «*Grunnkurset består av 3 undervisningstimer i klasserom og kan gjennomføres med inntil 16 elever*». Alternativt kan forskriften tillegges en ny paragraf som generelt definerer at: «*undervisning som ikke er praktisk opplæring, skal foregå i klasserom med mindre annet følger av denne forskriften*».

Vegdirektoratets kommentarer.

Vegdirektoratet er enig med høringsinstansene som mener at grunnkurset bør gjennomføres i klasserom. Hva som menes med klasserom må likevel tolkes vidt. Med klasserom menes et lokale eller et avskjermet område egent for undervisning uten støy eller andre forstyrrende elementer.

Betegnelsen «grunnkurs» blir gjennomført som en felles betegnelse for kurs som skal tas i starten av opplæringen i en klasse. Vi velger derfor å beholde navnet på kurset.

§ 9-7

Region sør synes det er bra at kursmålene for grunnkurset kommer som en egen bestemmelse i ny revidert forskrift. Da unngår en misforståelser med at enkelte skoler benytter mer tid på teknisk undervisning kontra fokus på målverbene for grunnkurset.

§ 9-8 og 9-9

ATL er enig i at innføringen av «Sikkerhetskurs i trafikk i klasse A1» vil styrke A1-opplæringen. For å styrke opplæringen ytterligere, mener de at det i tillegg bør innføres et «sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk» i klassen. Med bakgrunn i dette, forslår de å redusere sikkerhetskurs i trafikk til 3 timer.

Region øst mener at kursmålene i «Sikkerhetskurs i trafikk» har en del likhetstrekk med kursmålene i «Sikkerhetskurs på veg». De foreslår i stedet å innføre obligatoriske timer i trinn 3 og gjøre «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk» obligatorisk. Bakgrunnen for forslaget er at klasse A1 førere er en meget ulykkesutsatt gruppe, og at forskning har vist at «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk» fører til større sikkerhet i trafikken.

Region midt mener at innføring av obligatorisk sikkerhetskurs i trafikk for klasse A1 er den viktigste endringen. MC-sensorenes erfaringer er at A1 elevene ofte mangler noe trafikal erfaring. Ved å få inn dette som et obligatorisk kurs, pålegges trafikkskolene i langt større grad å gi kandidaten trafikal kompetanse.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet velger å innføre et obligatorisk sikkerhetskurs i trafikk framfor et kurs i presis kjøreteknikk for å møte de særskilte utfordringene når det gjelder ulykkesrisiko i klasse A1. Presis kjøreteknikk synliggjøres imidlertid i målene for den ikke-obligatoriske opplæringen.

§9-10 og 9-11

ATL er enig i de rammer og mål som er fastsatt for kurset.

Region sør viser til § 9-11 andre ledd nummer 5 bokstav d). Tilsynsseksjonen har gitt innspill på at angitt hastighet på om lag 40 km/t bør endres fordi øvelsen blir for lik oppgave gitt på førerprøve. Hastigheten og vanskelighetsgrad bør økes, da dette vanskelig kan testes ved førerprøven.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet velger å beholde ordlyden «om lag 40 km/t». De fire øvelsene angir et minimum når det gjelder å gi eleven trening og bevisstgjøring på den presise

kjøreteknikken. Vi mener læreren også har andre muligheter til å få fram kjøreteknikken enn gjennom en hastighetsøkning.

§ 9-12 og 9-13

ATL er enig i forlaget om å utvide sikkerhetskurs på veg klasse A1 med 1 time praktisk kjøring. De mener også at det burde åpnes for at en kan gjennomføre innledning og oppsummering felles i klassene A1, A2 og A. Dette vil åpne for at mindre trafikkskoler lettere kan samle flere elever, noe som vil gi større muligheter for drøfting av de ulike temaene.

NAF foreslår å ha samme mål i sikkerhetskurs på veg i klasse A1 som i sikkerhetskurs på veg i klasse A2 og A. De mener at en bør tilføye disse målformuleringene i klasse A1: «oppleve og beskrive sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede» og «oppleve og drøfte trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt».

Region øst mener at nummer 5 i § 9-15 også bør være med i § 9-13. Det «å oppleve og drøfte trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt» er like viktig på A1 som på A2.

Vegdirektoratets kommentarer:

Som en følge av at det er fastsatt ulike tidsrammer for innledning og oppsummering i kursene for klasse A1, A2 og A, mener vi at det bare er for klasse A1 og A2 at en felles innledning og oppsummering er hensiktsmessig.

Det er naturlig at det er en viss nærhet i tid både til innledningen og avslutningen. Et samarbeid mellom lærere og elever i begge klassene vil kunne styrke elevens læringsutbytte.

Vi er enig det NAF og Region øst peker på og har justert målene i § 9-13 deretter. Målet i nummer 4 vil også gjengis i § 9-17.

§ 9-14 og § 9-15

ATL mener at elever som allerede har førerkort i klasse A1, ikke har behov for å gjennomføre «sikkerhetskurs på veg», ved utvidelse til tyngre klasse, og at det ikke er riktig at en elev med betydelig erfaring skal gjennomføre kurs med samme kursmål som en elev som ikke har tidligere erfaring. De mener at det i stedet burde utarbeides ett 7 timers utvidelseskurs på lik linje med «utvidelse fra A2 til A». ATL mener også at innledende teori og oppsummering burde kunne gjennomføres felles på tvers av klassene for å styrke drøfting og erfaringsutveksling.

Nord universitet støtter bestemmelsen i § 9-14 om at lærer kan undervise to elever samtidig når begge elevene gjennomfører sikkerhetskurs på veg klasse A2. Etter deres skjønn vil muligheten for gode refleksjoner elevene imellom i større grad være mulig å få til ved at elever på denne delen kan delta på samme kurs som overgangskurset A2-A. De ser klare

sammenhenger mellom hovedmålet og trinnmålet i disse klassene. Det foreslås å forskriftsfeste en mulighet for å gjennomføre overgangskurset både med A1–A2 og A2–A elever. Det er en utfordring for enkelte mindre trafikkskoler å samle tilstrekkelig antall elever til at de kan utveksle erfaringer med hverandre. De tror at en åpning med «blandingselever» på de delene som er like, i stor grad kan avhjelpe dette. Sett i lys av NMCU's artikkel om ulik prissetting av overgangskurset A2–A, vil dette etter deres mening gi enkelte skoler bedre mulighet til å redusere prisen på overgangskurset. De høye prisene på disse kursene kan skyldes at prisfastsettingen settes på grunnlag av én til én undervisning. Dersom det åpnes for «blandingselever» bør kurset kunne kjøres med inntil 3 elever.

Vegdirektoratets kommentarer.

Vegdirektoratet ser det ikke som pedagogisk eller praktisk fordelaktig å la elever fra A2 til A kurset delta sammen med elever fra sikkerhetskurs på veg klasse A2.

Vi har valgt det innholdet som er foreslått i høringen for utvidelse fra A1 til A2. Ved å slå sammen kurs for utvidelse på 2 timer med sikkerhetskurs på veg ved utvidelse til et kurs på 7 timer, vil det ikke være rom for ekstra trening for de elevene som har kjørt relativt lite lett motorsykkel etter erverv av føreretten. Valget vårt vil imidlertid sikre at utbyttet av kurs i presis kjøreteknikk og sikkerhetskurs på veg kan gjennomføres på det nivået som er ønskelig. Selv om innhold og rammer for sikkerhetskurs på veg brukt ved førstegangserverv og utvidelse er like, vil gjennomføringen bli forskjellig siden utvidelseskurset kan gjennomføres med inntil 2 elever som begge har erfaring med motorsykkelskjøring i klasse A1.

§ 9–16 og § 9–17

Nord universitet støtter at omfanget av praktisk kjøring i § 9–16 økes til 5–6 timer og at innledende teori og oppsummering reduseres.

NMCU støtter forslaget om at praktisk kjøring i *sikkerhetskurs på veg* utvides fra 4 til 5 timer, og at noe av den ekstra tiden brukes til korte refleksjonspauser underveis. De støtter også forslaget om at oppsummering av kurset skal kunne gjøres med inntil 16 elever, som alle har gjennomført praktisk kjøring.

ATL støtter forslaget, men mener at både innledning og oppsummering bør kunne gjennomføres med inntil 16 elever, og at disse delene også bør kunne gjennomføres felles i klasse A1, A2 og A.

Region vest er usikre på om det er fornuftig at endringen i § 9–16 om å øke antallet timer praktisk kjøring i sikkerhetskurs på veg klasse A, skjer på bekostning av verdifull tid til refleksjon. Videre ber regionen om en grensedragning fra Vegdirektoratet på hvor lang tid i etterkant oppsummeringen av kurset kan finne sted. Dette i lys av at begrepet brukes flere steder i forskriften.

Trafikkforum støtter forslaget om at omfanget av praktisk kjøring på sikkerhetskurs på veg klasse A økes fra 4 til 5–6 timer, og at tid til oppsummering reduseres tilsvarende for å øke fokuset på kjøringen og heller ha kortere refleksjonspauser underveis slik at momentene som i dag har vært introdusert i oppsummeringen, kan tas der det passer.

Vegdirektoratets kommentarer.

Som en følge av at det ikke er de samme tidsrammene for kurset i klasse A1, A2 og A, mener vi, som nevnt over, at det ikke vil være hensiktsmessig å regulere felles innledning og oppsummering.

Rammene for kurset signaliserer at det er rom for refleksjon i løpet av den praktiske delen av kurset. Lærerne har 1 time de kan disponere ut i fra elevens behov. I tillegg legges det opp til at lærer og elev kan benytte noe av tiden til refleksjonspauser. Vi mener derfor at endringen ikke forhindrer at verdifull refleksjon kan skje.

Ordet etterkant, brukes i dag, og er heller ikke regulert i gjeldende sikkerhetskurs på veg klasse A. Likevel ser vi ikke for oss at eleven vil få stort læringsutbytte jf. § 7–2 dersom det går for lang tid til oppsummeringen.

§ 9–20

Trafikkforum er uenig i at det er opplagt at alle innehavere av førerkort klasse B har tilfredsstillende trafikal kompetanse. Selv om det blir argumentert med at innehavere av førerkort i denne klassen skal ha tilegnet seg god samhandlingskompetanse, vil det være mange bilførere som har ervervet sin førerett i klasse B før eksisterende føreropplæringsmodell ble innført i 2005, og som dermed mangler opplæring som er basert på refleksjon, selvinnsikt og risikovurdering. Det er imidlertid ikke sannsynlig at et stort antall av disse vil velge å utvide føreretten fra klasse B til A1. Trafikkforum kan derfor støtte forslaget om å innføre forenklet utvidelse fra klasse B til A1, under forutsetning av at det må gjennomføres kurs i presis kjøreteknikk ved senere utvidelse fra klasse A1 til A2.

Vegdirektoratets kommentarer.

Det vil som nevnt over bli krav om kurs i presis kjøreteknikk ved utvidelse fra A1 til A2.

§ 9–21 og § 9–22

Nord universitet og Trafikkforum støtter forslag til ny § 9–21 som gjelder utvidelse fra klasse A1 til A2 på bakgrunn av tre obligatoriske kurs uten å måtte avlegge praktisk prøve for å erverve førerett i klasse A2.

Trafikkforum støtter forslaget om at lærer kan undervise to elever samtidig når begge elevene gjennomfører sikkerhetskurs på veg klasse A2 som en del av obligatoriske kurs for utvidelse fra klasse A1 til A2, jf. ny § 9–21, på bakgrunn av at disse elevene har minst ett års førerett i klasse A1 og mest sannsynlig mer kjøreefaring med motorsykel enn de som erverver klasse A2 direkte.

Trafikkforum forutsetter at innholdet i utvidelseskurset ikke blir endret som følge av en eventuell innføring av kurs i presis kjøreteknikk i klasse A1.

Region øst støtter ikke en slik overføring av ansvaret for elevenes kompetanse fra Statens vegvesen til trafikkskolene. Bakgrunnen for dette er førerprøven sin funksjon for kvalitetssikring av kandidatens kompetanse og prøvens bidrag til økt trafikksikkerhet.

Region øst foreslår at ordet «kan» tilføyes i tredje setning i § 9-21 andre ledd. Ny ordlyd blir da: «*Den praktiske øvingen **kan** gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen*». Regionen ser dette i sammenheng med ordlyden i § 9-4 fjerde ledd «*Eleven skal ha tilstrekkelig øving i kjøring med læreren som passasjer, hvis det kan skje lovlig, eller med last som utnytter minimum 80 prosent av tillatt nyttelast*». Regionen foreslår videre å erstatte kursmålet i § 9-22 tredje ledd nummer 4 som lyder; «*vise tilstrekkelige tekniske kjøreferdigheter*» med: «*vise tilstrekkelig teknisk og trafikal kompetanse*», fordi dette kurset gjennomføres i trinn 3.

Region sør er skeptiske til at ny § 9-21 fjerner førerprøven ved utvidelse fra klasse A1 til A2 og erstatter den med kurs. Selv om man i dag ikke har førerprøve ved utvidelse fra A2 til A, mener regionen at det er uheldig å gjøre det samme fra A1 til A2, da det etter deres mening er stor forskjell fra A1 til A2. Det er fortsatt en del voksne mennesker som har klasse A1 på førerkortet, men som har kjørt svært lite lett motorsykel de siste årene. Regionen stiller spørsmål ved om disse kursene i tilstrekkelig grad vil kunne ivareta de utfordringer disse står ovenfor. Ulykkes utsattheten for klasse A1 er i dag høy, samtidig som den er høy også for andre A-klasser. Regionen er svært usikker på om dette forslaget er et bidrag til færre MC ulykker.

Region vest stiller spørsmål ved om opplæringen vil bli godt nok kvalitetssikret når det ikke skal være ny førerprøve ved utvidelse fra A1 til A2. De synes det er noe uklart om de som går fra A1 til A, fortsatt må ta ny førerprøve og om det kun er de som går alle trinnene A1, A2, A som klarer seg med en førerprøve i klasse A1.

KNA mener at forslaget om utvidelse fra A1 til A2 med to timer obligatorisk opplæring som kartlegging i starten virker litt lite.

Vegdirektoratets kommentarer.

Ved utvidelse fra A1 til A2 har eleven allerede erfaring fra motorsykelkjøring som det skal bygges videre på. Av hensyn til elevens læring, kostnad for eleven og kapasitet ved skolene, vil det være hensiktsmessig at eleven kjører alene på motorsykkelen og at lærer følge med på egen motorsykel. Region øst sitt innspill om at eleven kan kjøre med passasjer tas derfor ikke til følge.

På samme måte som for utvidelse fra A2 til A, sikres kjøreferdigheten i klasse A2 gjennom første del av opplæringen. I utvidelseskurset fra A1 til A2 skal eleven vise tilstrekkelig kjøreferdigheter og dette følges opp av kurs i presis kjøreteknikk. Hvis eleven ikke har

tilstrekkelige ferdighet skal dette suppleres av mer opplæring. Vegdirektoratet minner om at trafikklærer også har plikt til å avvise eleven dersom eleven ikke har tilstrekkelig ferdigheter jf. § 7-3.

§ 9-24

Trafikkforum støtter de strukturelle endringene i §§ 9-23, 9-24 og 9-25.

§ 9-25

ATL mener at det bør være en forutsetning for å utvide føreretten fra klasse A2 til A at eleven har kompetanse i «presis kjøreteknikk», og de foreslår derfor å endre ordlyden i nummer 4 til «eleven skal vise gode tekniske kjøreferdigheter og god presis kjøreteknikk for å ha utbytte av kurset».

Vegdirektoratets kommentarer.

Vegdirektoratet støtter ikke innspillet om å endre ordlyden i nummer 4. Elever som vil utvide føreretten fra klasse A2 til A har gjennomført kurs i presis kjøreteknikk, og det er utgangspunktet for kjøreteknikken som ligger til grunn for målet i nummer 4.

3.3.4 Kapittel 10 klasse AM146

Trafikkforum mener at det er uheldig at opplæringen i klasse AM146 har båret preg av å være en pakkeløsning med et fast timetall som ikke tar hensyn til førerens forutsetninger. De mener at det er et viktig ledd i det overordnede trafikksikkerhetsarbeidet at føreropplæringen tar hensyn til individuell forskjeller, og stiller krav om måloppnåelse i form av både prosess- og produktmål i alle klasser. Trafikkforum støtter endringsforslagene i klasse AM 146 i sin helhet.

Trygg Trafikk peker på at det totale antall obligatoriske timer reduseres med en time, og at de håper at dette kompenseres ved at opplæringsinstitusjonen tilbyr det nødvendige antall timer for å nå kompetansemålene i ikke- obligatoriske deler. Trygg Trafikk opplever ikke at det er samsvar mellom de ambisiøse målene og tid til rådighet i de obligatoriske delene av opplæringen. Økt omfang av privat øvingskjøring vil kunne bidra til å øke mopedistenes kompetanse i forhold til dagens situasjon. I praksis gjennomgår de fleste den samme opplæringen uansett forutsetninger. Trygg Trafikk mener at en form for individuell praktisk prøve vil kunne gi et signal om at det obligatoriske timetallet ikke alltid strekker til og dermed føre til mer privat øvingskjøring/mengdetrening og større etterspørsel etter undervisning i ikke- obligatoriske deler.

Region nord peker på at det totale omfanget obligatorisk opplæring i klasse AM146 reduseres med en time. Regionen peker også på at en i grunnkurset kan undervise inntil 16 elever, sikkerhetskurs i trafikk kan gjennomføres med inntil 2 elever og sikkerhetskurs på veg kan gjennomføres med inntil 4 elever. Region nord er uenig i at sikkerhetskurs på veg skal kunne gjennomføres med inntil 4 elever. For å unngå at avstanden blir for lang til at det

er mulig å ha visuell kontakt, mener regionen at kurset maksimalt bør kunne gjennomføres med 2 elever. Region nord mener at det er uheldig å variere slik med antallet elever på AM146.

NMCU ser at forslaget om å gjøre strukturen i mopedopplæringen mer lik opplæringen for motorsykel har fordeler, men mener det er grunn til å advare mot å gjøre mopedopplæringen for ambisiøs, og dermed unødvendig komplisert og dyr. For det første er det ikke noe i ulykkesutviklingen for klassen som krever omfattende endringer. For det andre bør man i vurderingen av mopedopplæringen også ha et blikk på de stadig raskere elektriske tråsyklene, som har mye av samme bruksområde som moped, men som helt er unntatt fra krav om opplæring.

NMCU ser gode sikkerhetsmessige og pedagogiske grunner til å ha begrensninger i antall elever i ulike deler av opplæringsløpet, men mener samtidig at opplæringen blir dyr dersom antall elever settes for lavt. Alternativt kan elevene forsøke å velge bort all opplæring som ikke er obligatorisk.

Selv med en omfattende læreplan og en detaljert forskrift er det vanskelig å forutsi hvordan den «nye» mopedopplæringen vil utvikle seg, ikke minst når det gjelder totalkostnadene for førerkortet i klassen. NMCU foreslår derfor at Statens vegvesen gjennomfører en enkel vurdering av kost/nytte utviklingen for mopedopplæringen allerede etter 3 år med det nye regimet. De foreslår også at det legges inn en forutsetning om å kunne gjøre raske endringer dersom det viser seg at det nye regimet gir utilsiktede negative konsekvenser, som for eksempel at antall mopedulykker øker dramatisk, at prisen for førerkort klasse AM øker dramatisk, eller at antall personer som ønsker å ta mopedførerkort synker dramatisk.

Region sør viser til ny § 2–3 andre ledd hvor det fremgår at «øvingskjøring på øvingsbane eller annet avsperrert område kan gjennomføres med inntil 6 elever i klasse AM 146». Regionen mener at det her går tydelig frem at øvingskjøring i klassen skal foregå på øvingsbane eller avsperrert område, men klarer ikke å gjenfinne når en i opplæringen skal benytte avsperrert område i kapittel 10. Regionen spør hvorfor ikke kjøregård/avsperrert området er nevnt i kapittel 10, og om det er slik å forstå at man kan være 6 elever på avsperrert område på trinn 2. De spør også om hva som er maksantall elever dersom man ikke benytter avsperrert område. Regionen mener at dette bør defineres nærmere.

Region sør peker videre på at det i høringen fremgår at sikkerhetskurs i trafikk kan gjennomføres med to elever, og at sikkerhetskurs på veg kan gjennomføres med 4 elever. Regionen mener at 4 elever på sikkerhetskurs på veg er for mye. Regionen stiller spørsmål ved hvorfor det ikke er 3 elever på all undervisning. Regionen er positive til sikkerhetskurs veg, men spør samtidig hvorfor det er så lite fokus på trafikale situasjoner i kurset.

Region midt er skeptiske til at man skal kunne ha flere elever på trinn 4 enn på trinn 3. Dersom læreren i større grad skal være veileder og den som iakttar og utfordrer, mener regionen at det ikke er hensiktsmessig at det blir enda flere elever å "håndtere" for læreren på en gang. Det er i dag flere veldig kompetente og erfarne lærere som har med seg kun 2

elever på hele opplæringen, fordi de synes det blir vanskelig å følge med på, og følge opp hver enkelt dersom det er flere elever. Mopedister er svært ulykkesutsatt, og er de trafikantene som er minst erfarne og mest impulsive ute på vegene. Kvalitet og mest mulig individuell oppfølging er røde tråder i føreropplæringen. Regionen mener at læreren ikke bør ha for mange elever å følge opp samtidig. Lærerne melder også at det ute på vegen er vanskelig rent praktisk både på trinn 3 og 4 å ha med seg flere enn 2 elever.

KNA støtter forslaget om to elever på trinn tre, men mener at forslaget om å ta bort de obligatoriske timene på trinn 2 er dårlig. *KNA* mener at eleven trenger disse timene for å ha ett godt fundament for opplæringen på trinn tre. Videre støtter *KNA* at opplæringen på trinn 4 reduseres til tre timer, men de støtter ikke forslaget om at læreren kan kjøre med 4 elever. *KNA* foreslår videre å gjeninnføre krav om minst tre timer opplæring i kjøregård i trinn 2, og å flytte en time fra sikkerhetskurs på veg til sikkerhetskurs i trafikk som deles på to dager. Opplæringen gjennomføres på minst fire dager.

Nord universitet viser til at begrepet «eleven» blir nevnt flere steder i trafikkopplæringsforskriften. De forstår ordlyden slik at en lærer kun har lov til å undervise én elev i gangen foruten i obligatoriske kurs. De foreslår at det åpnes for at lærer kan undervise flere enn én elev i gangen, også på deler utenom obligatoriske kurs.

Universitetet ser for seg to mulige scenarioer dersom dette ikke skjer. Ved undervisning én til én vil trafikkskolen måtte sette en pris som dekker inn det samme som en undervisningstime for klasse A1, A2 eller A. Denne prisen vil ligge et sted mellom 750,- og 1000,- kroner avhengig av markedsprisen der trafikkskolen holder til. Det vil være svært fordyrende for en elev på klasse AM146 å måtte betale en slik pris for ikke obligatoriske timer på trinn 2 og 3. Universitetet stiller også spørsmål ved om elevene vil være motiverte for å arbeide med trinnmålene.

Det andre scenariet er at trafikkskolen velger bort individuelle timer på trinn 2 og trinn 3. Dette vil i realiteten si at de eneste timene som blir gjennomført i trinn 2 og trinn 3 er de obligatoriske timene. I så fall vil dette gi enda færre timer enn opplæringen i klasse AM146 gir i dag. Dette vil være svært lite hensiktsmessig i forhold intensjonen med revidering av forskrift og læreplan for denne klassen.

Anders Gamme Anmarkrud, mopedlærer, anbefaler at dagens føreropplæringsmodell for klasse AM146 stort sett fortsetter uforandret med unntak av trinn 2 og 3. Der mener han det burde være litt mer fleksibelt, slik at man har mulighet for å kutte en time eller legge til en time på trinn 2, for så å legge til eller ta vekk en time på trinn 3. Han ønsker imidlertid ingen endring i det totale timeantallet.

Videre anbefaler han å ikke øke antall elever til 4 på trinn 4. Dette begrunner han med at opplæringen er relativt kort og intensiv, og at trinn 3 og 4 derfor må sees i sammenheng. Det er normalt at vanskelighetsgraden økes på trinn 4. En kan si at det skal man ikke, og det kan man godt la være. Da blir imidlertid undervisningen dårligere, ved at man kutter bort øvelsesmomenter, og velger lettere øvelsesområder. Han kan ikke skjønne at det er det som

er meningen. Slik det er i dag kan det, ifølge han, også by på problemer med hensyn til kommunikasjon med bluetooth, og da er alternativet å bruke mobiltelefoner. Det fungerer, men er ifølge han ikke så bra som bluetooth. Summen av lettere øvingsområder og dårligere kommunikasjon er at man får dårligere mopedførere.

Hans erfaring er at det ikke er problematisk å kjøre med 3 elever på trinn 3. Han mener at opplæringen på trinn 2 bør bestå med veiledningssamtale som nå.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet velger å åpne for at det i all opplæring i både obligatoriske kurs og de ikke obligatoriske delene kan undervises med inntil 3 elever samtidig. Det betyr at læreren må vurdere om den enkelte elev vil ha godt nok utbytte av opplæringen dersom denne gjennomføres sammen med ingen, en eller to medelever. Det er lærerens ansvar å tilpasse opplæringen til den enkelte elev slik at læringsutbyttet blir best mulig.

Opplæringen i trinn 2 vil kunne foregå både i på avsperrert område (øvingsområde/kjøregård) og på veg med liten trafikk, slik at elevene får trent på kjøreteknikken.

Antall elever læreren kan undervise samtidig på både avsperrert område (kjøregård) og på veg er regulert. Lærere kan undervise maksimalt 6 elever samtidig i kjøregård og inntil 3 elever på veg.

Praktisk prøve for klasse AM146 er ikke hørt. Vegdirektoratet vil i denne omgang ikke innføre praktisk prøve for klasse AM146.

Vegdirektoratet vil vurdere å følge opp de endringene som er gjort for klassen for å se om de gir den intenderte positive utviklingen.

§10–3

Nord universitet støtter forslaget om at en kan undervise 6 elever på lukket område i trinn 2. Dette er en ordning som eksisterer allerede, og universitetet ser ingen betenkeligheter med å fortsette med samme antall elever.

Region sør er positive til at de gamle øvelsene i trinn 2 er tatt bort, men stiller spørsmål ved hva disse erstattes med.

Region øst registrerer at opplæringen i klasse AM 146 er bygd opp tilsvarende øvrige MC klasser. I dagens opplæring i trinn 2 er det obligatorisk å gjennomføre grunnleggende tekniske øvelser på avsperrert område, mens forslaget innebærer at kun trinnvurderingen er obligatorisk. Regionen ser for seg at denne opplæringen i praksis innebærer kjøregårdtrening på avsperrert område og trinnvurdering. Foreslått opplæring i trinn 2 foregår tilsynelatende i trafikk, jf. målene.

Dagens opplæring i trafikk foregår med 3 elever, mens forslaget innebærer 1 elev både i trinn 2 og 3. Regionen kan ikke se at forskriften har regulert antall elever som lærer kan ha med i trafikk på ikke obligatoriske deler av opplæringen noe annet sted enn i § 2-2 første ledd. Ut i fra dette vil det bety at en lærer ikke kan ha med mer enn en elev i ikke obligatoriske deler av opplæringen, mens læreren i obligatoriske deler kan ha med 2 elever på sikkerhetskurs i trafikk, 6 elever i kjøregård og 4 elever på sikkerhetskurs på veg. Regionen ønsker at det blir en enhetlig regulering på sikkerhetskursene. De foreslår å beholde 3 elever i begge sikkerhetskursene. Begrunnelsen for dette forslaget er å ikke øke kostnadene på opplæringen, samtidig som en tar hensyn til utfordringene det gir, både teknisk med utstyret, men også med å se og følge opp pedagogisk, når avstanden mellom lærer og elev blir større.

NAF er positive til at føreropplæringen endres fra dagens modell som preges av kursgjennomføring til en føreropplæring med tydelige kompetansemål.

NAF synes også det er positivt at det settes grenser for hvor mange elever en lærer kan ha ansvar for i kjøregård og på veg. Samtidig må det tas hensyn til at slike begrensninger påvirker kostnadene for elevene.

Med en opplæring med fokus på ferdighets- og kunnskapsnivå må man anta at gjennomsnittlig antall kjøretimer i trafikk vil øke. I tillegg vil færre elever per lærer øke kostnadene per time. Kapasiteten per trafikklærer vil også reduseres. Når det samtidig innføres kompetansekrav til lærer, er NAF redde for at antall tilbydere av opplæringen reduseres. Dette kan begrense tilbudet og føre til at kostnadene på føreropplæringen økes uforholdsmessig mye.

NAF ber Vegdirektoratet vurdere antall elever per lærer på veg. De anbefaler at man beholder dagens krav til maksimum 3 elever per lærer på veg. De ber også om at dette evalueres innen en rimelig tid, senest etter to sesonger.

NAF støtter forslaget om inntil 6 elever i kjøregård, fordi de mener det vil være begrenset hvor mye utbytte eleven får av kjøringen om det er for mange elever per lærer.

Vegdirektoratets kommentarer.

Vegdirektoratet har valgt å flytte øvelsene som i gjeldende forskriftstekst er regulert inn i obligatoriske kurs i trinn 2, til vedlegget i læreplanen. Dette medfører at læreren får mer frihet til å velge øvelser ut fra elevens behov for trening og utvikling.

Opplæringsinstitusjonen bør ha en formening om hvilke øvelser som skal brukes og hvordan trafikklærerne skal arbeide med kjøreferdigheten til eleven.

Forskrift og læreplan gir føringer for at opplæring i tekniske ferdigheter ikke bare skal foregå på et lukket område, jf. §10-3 fjerde ledd nummer 3 «i områder med liten trafikk».

Innholdet i trinn 2 er kommentert ovenfor.

Region øst har fremhevet at en lærer kun kan kjøre med en elev i den ikke-obligatoriske opplæringen, mens antall elever for øvrig er to eller fire. NAF er bekymret for kostandene for eleven. Som det fremkommer i kommentarer til senere bestemmelser, blir antallet endret til inntil tre elever for obligatorisk kjøring både i trinn 3 og trinn 4. Vegdirektoratet ser at det er behov for en særskilt regulering av antall elever også ved ikke-obligatorisk kjøring i klasse AM146. Som følge av øvrige endringer, vil omfanget av ikke-obligatorisk øvingskjøring ved en opplæringsinstitusjon antagelig øke. Samtidig innføres strengere kompetansekrav til lærer. Eleven skal i trinn 2 beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk og det forutsettes ved all opplæring at lærer vurderer elevens kompetanse ved valg av øvingsområde. På denne bakgrunn mener vi det er forsvarlig at læreren kan gjennomføre ikke-obligatorisk øvingskjøring med inntil tre elever på trinn 2. (Tilsvarende gjelder for trinn 3 og trinn 4). Etter en helhetsvurdering mener vi det kan åpnes for inntil tre elever per lærer ved ikke-obligatorisk kjøring, selv om dette ikke er direkte hørt. Det ligger innenfor intensjonen med de øvrige reguleringene.

§ 10-4

ATL mener at «*sikkerhetskurs i trafikk*» og resten av (den obligatoriske) opplæringen i trinn 3 bør kunne gjennomføres med inntil 2 elever. ATL mener at det i den ikke-obligatoriske delen av trinn 3 skal kjøres med maksimalt to elever.

Vegdirektoratets kommentarer.

Vegdirektoratet finner det forsvarlig å tillatte inntil 3 elever på både obligatorisk og ikke obligatorisk undervisning på trinn 3.

§ 10-6

ATL er positiv til innføring av grunnkurset, men mener kurset bør endre navn for å unngå at elevene blande det med trafikalt grunnkurs. ATL foreslår at kurset endrer navn til «*innledende kurs klasse AM146*».

Vegdirektoratets kommentarer.

Som nevnt over er betegnelsen «Grunnkurs for klasse» en felles betegnelse for obligatoriske kurs som skal tas i starten av opplæringen i en klasse. Vi velger derfor å beholde navnet på kurset.

Vegdirektoratet mener at dette grunnkurset også bør gjennomføres i klasserom. Hva som menes med klasserom må likevel tolkes vidt. Med klasserom menes et lokale eller et avskjermet område egent for undervisning uten støy eller andre forstyrrende elementer.

§ 10-7

Region øst viser til målene for grunnkurs AM 146. Alle målene inneholder «å gjøre rede for» og har et omfattende innhold. Kursets tidsramme på 3 timer gjør innholdet for omfattende. Regionen mener at tiden må økes, innholdet reduseres eller målformuleringer endres slik at

det også legges til rette for ulike arbeidsmåter i kurset og at alle mål kan nås innenfor tidsrammen. For eksempel tenker de seg at det er tilstrekkelig at det i andre ledd, nummer 1 står at eleven skal kjenne til, istedenfor å gjøre rede for.

NAF peker på at det for elevgruppen er vanlig å gjennomføre trafikalt grunnkurs i nærhet til mopedopplæringen. NAF ser ikke helt at en har tatt hensyn til dette i forslaget til kursmål for grunnkurset på trinn 2. En del av målformuleringene oppleves som ren repetisjon, mens andre i større grad bør legges til den praktiske delen. Med en så omfattende temaliste og målbeskrivelse er det vanskelig å forstå at det er mulig å lære gjennom drøftinger og refleksjoner.

NAF foreslår at det gjøres en revidering av innholdet i grunnkurset, og at temalisten reduseres.

Vegdirektoratets kommentarer.

Målformuleringene i grunnkurset er justert i tråd med høringskommentarene som peker på at målene er for ambisiøse ut fra tidsrammen for kurset.

Trafikalt grunnkurs behandler ulike tema på et mer generelt grunnlag, mens klassespesifikke tema behandles i grunnkursene for de enkelte klassene.

§ 10–8 og § 10–9

ATL er positive til innføringen av sikkerhetskurs i trafikk.

Nord universitet støtter forslaget om 2 elever på obligatorisk kjøring på trinn 3. Dette er en viktig endring for at trafikklæreren skal kunne ivareta HMS-perspektivet under opplæringen, og vil etter deres skjønn være en pedagogisk viktig kvalitetsheving av opplæringen generelt. For eleven må man anta at det vil gi bedre individuell oppfølging, og samtidig gi mer trening i å løse trafikale situasjoner

Vegdirektoratets kommentarer.

Som nevnt over kan den obligatoriske og den ikke obligatoriske undervisningen på trinn 3 gjennomføres med inntil tre elever på trinn 3.

§ 10–10 og § 10–11

ATL mener at kjøring med 4 elever kan bli utfordrende pedagogisk, og foreslår derfor at det innføres en forsøksendring som evalueres etter to år.

Region øst foreslår at målverbet «øve på» erstattes med «mestre» i § 10–11 tredje ledd, nummer 1 for å peke på at dette er et mål eleven har arbeidet med tidligere og skal mestre i løpet av den avsluttende opplæringen i trinn 4.

Nord universitet er skeptiske til 4 elever på trinn 4. Dette er et utfordrende kurs på mange måter. Elevene kjører ofte i trafikkmiljøer som har generelt høyere fartsgrenser med påfølgende forbikjøringsproblematikk. En rekke på 5 kjøretøy vil i enda større grad kunne generere mer trafikk bak, noe som etterhvert vil kunne føre til at en foretar farlige forbikjøringssituasjoner. Trafikklæreren må ha visuell kontakt med alle elever til enhver tid, og dette er vanskeligere med 4 elever enn 3 elever.

De forstår at den økonomiske belastningen rundt mer individuell opplæring i de tidligere trinn kan dekkes noe inn ved at man har flere elever på trinn 4, men de mener samtidig at dette blir en sekundær prioritering fremfor HMS.

Vegdirektoratets kommentarer:

Valget av «inntil 3 elever» i kurset er kommentert tidligere.

Vegdirektoratet har valgt å endre § 10–11 tredje ledd punkt 1 til «*videreutvikle tydelig, sikkert og selvstendig kjøring med moped i tettbygd strøk og landevegsmiljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøre- teknikk*» for å vise at eleven i trinn 4 skal videreutvikle allerede innlærte ferdigheter.

§ 10–12

Region sør ser ikke hensikten med å kreve at elever som har gjennomført full opplæring på MC må gjennomføre obligatorisk opplæring på trinn 4 for AM 146, for å få utstedt førerkort for denne klassen.

Vegdirektoratets kommentarer:

Elever som har hatt opplæring på lett motorsykel har ikke den samme opplevelsen av mopedens utfordringer med å følge trafikkrytmen på veg med hastigheter over 50 km/t. Dette mener vi at eleven får i sikkerhetskurs på veg der den strategiske og taktiske kjøringen for mopedføreren styrkes.

3.3.5 kapittel 11 Klasse B

§ 11–2

Nord universitet mener at bruken av begrepet «kompetanse» i første ledd understøtter en konsekvent begrepsbruk som tidligere påpekt. Det foreslås at uttrykket «videre opplæring» erstattes med «føreropplæringen». Dette vil gi et klarere signal om at kompetansen som skal utvikles henger sammen med opplæringen som fører. Ellers støtter universitetet forslaget til endringer i paragrafen.

Vegdirektoratets kommentarer:

Trinn 1, trafikalt grunnkurs, er også en del av føreropplæringen. Vegdirektoratet Vi finner det riktig å bruke formuleringen *videre opplæring*, siden en del av opplæringen allerede er gjennomført.

§ 11–3

Trafikkforum støtter endringene i § 11–3 i alminnelighet, og endringen om at eleven skal «gjøre rede for kjøring med tilhenger» i særdeleshet.

Nord universitet foreslår at mål nummer 4 som omhandler kjøring med tilhenger legges inn i trinn 3 (§ 11–4 som en del av mål nummer 3) da det også anses som en trafikal del. Det foreslås også å føye til kjøring med og sikker lasting av tilhenger til slutt i målformuleringen.

Rus og bilkjøring foreslås flyttet til mål nummer 5. På den måten kan en samle tema som angår mennesket og personlig egnethet i ett mål. Forslag til alternativ tekst i mål nummer 5: «*gjøre rede for rus, rusmidler og bilkjøring, personlige egenskaper og forholdet mellom menneskets kapasitet og trafikkens krav*».

Ellers støtter Nord universitet de foreslåtte endringene i paragrafen.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet ønsker ikke å flytte målet for kjøring med tilhenger fra trinn 2 til trinn 3 og mener at formuleringen kjøring med tilhenger også gjelder lasting av tilhenger i det omfang som er aktuelt her. Forslaget til alternativ tekst i mål nummer 5 støttes.

Vegdirektoratet har i forbindelse med oppsummeringsarbeidet kommet fram til at ordet «*grunnleggende*» i forslaget § 11–3 andre ledd, er overflødig og må tas vekk. Ordet «*grunnleggende*» i trinn 2 andre ledd tas derfor vekk i alle klasser.

§ 11–4

Trygg Trafikk mener det er svært positivt at det i trinn 3 også er tatt inn både kunnskaps- og ferdighetsmål knyttet til kjøring i tunnel og i mørke. Dette har tidligere vært et savn i opplæringen på grunn av at dette er forhold som har potensielt høy ulykkesrisiko.

ATL er positive til at kjøring i tunnel er inkludert i opplæringen, men mener at den hører hjemme i lærerplanen. *ATL* savner imidlertid noe om hvordan man skal opptre i forbindelse med brann og redning i tunnel. Ved teorieksamen hos Statens vegvesen er det spørsmål knyttet til brann og redning i tunnel, med de kan ikke se at det er tatt høyde for dette i læreplanen.

Region midt gir uttrykk for at det er delte meninger i regionen om kravet i §11–4 fjerde ledd om at «Eleven skal mestre å kjøre sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørke». Nivået hos kandidatene må heves betraktelig når det gjelder kjøring i mørke, og noen i regionen ønsker at kjøring i mørket blir obligatorisk. Andre mener at dette ikke er gjennomførbart over hele landet og spør om det er tenkt distriktsvise unntak.

Videre viser Region midt til § 11–4 andre ledd hvor det står: «Eleven skal kjøre sikkert og selvstendig i variert trafikk». Regionen foreslår at ordet «tydelig» fortsatt tas med i andre ledd.

Trafikkforum støtter endringene i § 11–4. Likevel viser de til at det i nummer 5 heter at eleven skal «mestre å kjøre tydelig og bestemt i bolig, tettsted og bymiljø». I nummer 6 heter det at eleven skal «mestre å kjøre sikkert og effektivt i landevegsmiljø». De synes det fremstår som ulogisk at det er et mål å kjøre tydelig og bestemt i bolig, tettsted og bymiljø, og sikkert og bestemt i landevegsmiljø.

Nord universitet mener at bruken av nøkkelbegrepene som bl.a. skal gjøre målformuleringene «vurderbare», ikke framstår som konsekvent og logisk i denne paragrafen. «Helheten i trinnet blir utydelig, forvirrende og vanskelig å få tak på med så lik, men likevel forskjellig begrepsbruk.» Det foreslås derfor å velge ut de mest sentrale nøkkelbegrepene og benytte de samme beskrivelsene i alle miljø.

Det stilles videre spørsmål ved nødvendigheten av å spesifisere alle de ulike kjøre- og trafikkmiljøene i målene. Det synes litt merkelig at kjøring i kø og tunell anses som så viktig å mestre at det må nevnes spesifikt i målformuleringen og også være et eget tema i læreplandokumentet, mens kjøring i lyskryss, rundkjøringer, på motorveg og i kurver (utforkjøringsulykker) ikke nevnes. Det foreslås derfor at kø og tunell fjernes i målformuleringene og behandles på lik linje med de ovennevnte kjøresituasjonene.

Nord universitet mener formuleringen «*i variert trafikk og i varierte trafikkmiljø*» er dekkende for alle de ulike miljøene som ramses opp. Det eneste som må spesifiseres er mørke. Ideelt sett er det ikke behov for andre målformuleringer enn det som er formulert i mål nummer 1, 3 og 8 (alle litt omskrevet) for å dekke hele «pensum». Bruk av en slik formulering betinger at flere av målene slås sammen.

Det foreslås å fjerne ordene «herunder» og «tunell» i mål nummer 3. Forslag til alternativ tekst er «*gjøre rede for de regler som gjelder bilkjøring, tydelig, sikker og effektiv kjøring og kjøring med og sikker lasting av tilhenger*».

I mål nummer 7 foreslås det at ordene *kø* og *tunnel* fjernes. I mål nummer 8 foreslås det også å fjerne ordet *herunder*. Dersom en fortsetter oppramsingen *..med andre trafikanter, forutse, oppfatte og* gir det etter deres vurdering god tekstflyt uten å endre meningsinnholdet.

De foreslår at momentet om forbikjøring flyttes fra mål nummer 8 til mål nummer 6. Mål nummer 8 forstås mer som et sluttprodukt som oppsummerer de øvrige målene (i likhet med mål nummer 8 i § 11–3) og er ikke ment å skulle gi rom for «nyinnlæring». Forbikjøring som tema hører også etter deres vurdering naturlig inn under paraplyen «landevegskjøring». I målformuleringen brukes uttrykket *motvirke risiko for møteulykker*. Det er selvsagt viktig å motvirke møteulykker, men det er vel slik at utforkjøringsulykker er den mest typiske ulykkestypen for unge og ferske førere den første tiden etter førerkortterv. Det foreslås

derfor enten å erstatte møteulykker med utforkjøringsulykker eller bruke uttrykket *møte- og utforkjøringsulykker*. Alternativt kan et mer nøytralt uttrykk som *ulykker* anvendes, men det er ikke like spesifikt og målrettet.

Vegdirektoratets kommentarer:

Kjøring i tunnel, i kø og i mørket er framhevet med et eget målpunkt i forslaget til revidert forskrift. Kjøring i tunnel er fremhevet fordi førerkortdirektivet krever at kjøring i tunnel blir prøvd ved førerprøven. Følgelig må det gjøres tydelig at temaet skal være en del av opplæringen. Kjøring i kø er viktig ut fra både hensynet til trafiksikkerhet og hensynet til trafikkavvikling. Mørkekjøring nevnes for å styrke opplæringen i dette emnet. Temaer som lyskryss, jernbaneovergang og rundkjøringer nevnes ikke spesielt. Vårt resonnement er at det er tradisjon for at disse temaene er med i opplæringen, og vi har derfor tro på at de behandles tilstrekkelig uten at de blir nevnt spesielt.

Vi ser for oss at undervisningen i kjøring i tunnel også tar opp brann m.m. selv om dette ikke nevnes spesifikt i forskriftsteksten, jf. også forslag til aktuelt innhold i læreplanen.

Ved en inkurie har ordet «tydelig» blitt borte i andre ledd slik Region midt påpeker. Dette vil tas inn igjen i forskriften. Videre vil det i trinn to i alle klasser stå at «*Eleven skal kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk*», så langt det passer.

Vi er enig med Nord universitet i at bruken av en del begreper i mål som er rettet mot praktisk opplæring ikke alltid er konsekvent, og vi vil ta denne kritikken til følge. Likeledes er det riktig at forskriften bør nevne utforkjøringsulykker, og vi ser at møte- og forbikjøringsproblematikken hører bedre hjemme i mål nummer 6 enn 8. Forskriften vil bli endret i tråd med disse innspillene. Vi finner det imidlertid hensiktsmessig å i hovedsak beholde den tematiske oppdelingen.

§ 11–6

Trygg Trafikk støtter forslaget om en bedre utnyttelse av øvingsbanene ved å tillate bruk av blant annet returveger i opplæringen. Trygg Trafikk kjenner ikke lokale forhold på de ulike øvingsbanene og har derfor ikke synspunkter på antall biler som bør tillates brukt samtidig. Trygg Trafikk mener imidlertid at det nå er riktig at læreren er i bilen for å kunne gi oppgaver og god veiledning underveis.

ATL er fornøyd med at det er tatt høyde for at det innføres fritt kjøremønster med hele baneanlegget som øvingsarena. Dette bidrar til større handlingsrom i undervisningen og samsvar med det pedagogiske fundamentet der eleven skal være i fokus med oppgaveorientert undervisning og veiledning i læringsprosessen. Det legger til rette for at eleven skal få oppleve og erfare krisesituasjoner og mest mulig realistiske situasjoner som er overførbare. Elevens opplevelse og erfaringer kan bidra til en større forståelse for hva som kan skje i virkeligheten, og knyttes videre til opplæring i trinn 4.

ATL støtter forslaget om krav til at det skal være «en lærer i hver bil». ATL mener at NAF ut i fra sikkerhetsmessige og skjønnsmessige vurderinger må ta stilling til hva som er forsvarlig antall biler på øvingsarenaen samtidig.

Trafikkforum støtter intensjonen om å endre § 11–6 slik at ordlyden er mer tilpasset til og i samsvar med dagens og fremtidens undervisning, kjøremønster og øvingsbaner. De mener at NAF som profesjonell baneieier og ansvarlig medspiller i trafikk sikkerhetsarbeidet og i det trafikkpedagogiske arbeidet er best egnet til å uttale seg om egnet formulering her. Trafikkforum støtter forslaget om at det nye kjøremønsteret tilsier at ordlyden bør endres til «en lærer i hver bil».

Region vest mener det ikke bør være opp til baneieier å vurdere hvor mange biler som maksimalt kan bruke anlegget på samme tid. De mener at dagens bestemmelse bør videreføres. Regionen mener at man ikke kan risikere at det gode arbeidet med rundbanekjøring undergraves av at det ikke lenger blir kapasitet til tilstrekkelig øving på hver stasjon, noe som faktisk kan skje dersom flere biler velger å bruke mer tid på et av løpene. Dersom det etableres nye baner med andre forutsetninger, eller at eksisterende baner utvides slik at det blir flere stasjoner relevante for kursets mål, er de positiv til at antallet biler kan økes. Et alternativ er i regionens øyne at hver region får bestemmelsesrett over antallet biler ved hver stasjon. Dette forutsetter dialog med baneieiere og brukerkomiteene for å finne en gunstig løsning. Regionene kan koordinere dette gjennom bruk av allerede eksisterende Regionkontakt –gruppe (RKG) med mål om likhet for like baner.

NAF viser til at antall biler tidligere har vært styrt av antall tradisjonelle friksjonsfelt. I det siste har flere anlegg innført åpent kjøremønster, noe som tilsier at kapasiteten på de enkelte anlegg bør revurderes. NAF vil her påpeke at kapasiteten må ses i sammenheng med den enkelte trafikkskoles undervisningsplaner, utvikling av baneanlegg og konseptet sikkerhetskurs på bane. Eier har ikke pedagogisk ansvar for, eller myndighet til å påvirke trafikkskolenes individuelle fagplaner. Høringen uttrykker også at det er *ønskelig* å utnytte hele anlegget i opplæringen, og at en *bør* kjøre med åpent kjøremønster. Trafikkskolene er heller ikke samlet om tanken med åpent kjøremønster. Slike svake rammer bidrar til unødig sprik i bruk av øvingsanlegget. NAF ber derfor Vegdirektoratet om klare føringer på hvilke kriterier som skal ligge til grunn for vurdering av anleggenes kapasitet.

NAF påpeker også at de som baneieier opplever manglende føring for hvordan undervisningsfasilitetene for sikring av personer og gods i bil bør tilrettelegges. I tillegg opplever NAF at det ikke er helt samsvar mellom forskriften og innholdet i læreplanen om sikring av personer eller gods i bil.

En svært gjennomgående kommentar fra trafikkklærere til NAF er at de opplever tidspress for å rekke igjennom «løypa» fordi det er så mange oppgaver og stasjoner. I høringen foreslås det ytterligere ett objekt. Kulepunktene under aktuelt innhold bør kanskje ikke fokusere på objekter, men heller hva som skal oppleves, erfares og hva som er hensikten med objektet. Kommentarfeltet er tydelig på at det må legges mest vekt på å forstå behovet for sikring og

at alle får forståelse av betydningen av riktig beltebruk. NAF mener at dette er et riktig fokus og at sikkerhetshallene i større grad må utstyres med dette for øyet, og at takboks og sykkelstativ er objekter som ikke samsvarer med fokuset om å forstå eller oppleve.

Region sør mener at Vegdirektoratet bør ta kontakt med tilsynsseksjonene i regionene når det skal inngås avtale med de enkelte banene. Region sør stiller videre spørsmål ved om det bør være en prøveperiode for godkjenning av bane med etterfølgende evaluering sett opp imot krav til utstyr.

Nord universitet mener det er naturlig at Vegdirektoratet fungerer som godkjenningsinstans. Samtidig bør baneeier anbefale/foreslå antall biler som kan benytte banen samtidig ut fra en vurdering av banestørrelse og kapasitetsutnyttelse, organisering, sikkerhet og elevenes læringsutbytte.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet vil i samarbeid med baneeierne (NAF m. flere), finne fram til hva som er riktig antall biler som øver samtidig på de ulike banene, og på bakgrunn av dette fastsette hvor mange biler som kan øve samtidig på hver bane.

Hva som menes med åpent kjøremønster vil bli omtalt nærmere i læreplanen.

§ 11– 7

Trygg Trafikk støtter forslagene til endringer i kursmål, og mener at endringene gir en bedre tilpasning til ny bruk av øvingsbanen og sikrer større handlingsrom og undervisning på elevens premisser.

Region vest mener at dersom det unntaksvis skal aksepteres at arbeidet med refleksjon over egne erfaringer og opplevelser skal kunne gjennomføres med bare en elev, må dette presiseres i forskriften, for eksempel på samme måte som bestemmelsen i dagens § 11–4 fjerde ledd.

Trafikkforum støtter endringene i § 11–7.

Region sør mener at de nye målformuleringene i tredje ledd nummer 3 er åpne og gir lærer stor frihet ved valg av metoder og organisering. Regionen synes det er få og lite konkrete mål å føre tilsyn med i kurset, og mener at foreslåtte mål gir lærer for stor frihet. Dette vanskeliggjør tilsyn med om de enkelte målene er oppnådd. Regionen mener at undervisningen med disse endringene vil føre til store variasjoner som kan vanskeliggjøre likebehandling ved tilsyn. Det kan også føre til at det bli ulike skjønnsmessige vurderinger der de må være forberedt på å godta mer enn de gjorde tidligere.

Nord universitet påpeker at i andre ledd brukes ordet *gods* mens det i mål nummer 2 brukes *last.*, og foreslår å tilføye ... *og sette ord på egne...* i mål nummer 1 og*reflektere over og sette ord på i mål nummer 4.*

Vegdirektoratets kommentarer:

I utgangspunktet er det ønskelig at det er flere elever til stede ved oppsummeringen av sikkerhetskurs på bane. Unntaksvis må det aksepteres at det er bare en, slik vi har gjort rede for i høringen. Vegdirektoratet finner det ikke nødvendig å spesifisere dette nærmere i forskriften.

Målene for kurset er, slik Region sør påpeker, åpne, og gir læreren stor pedagogisk frihet. Dette mener vi er riktig, formuleringene vil bli beholdt.

Det Nord universitet peker på angående ordet «gods» og forslagene om tilføyelser i nummer 1 tas til følge. Vi finnes ikke forslaget om tilføyelse i mål nummer 4 nødvendig.

§ 11 – 8

Trygg Trafikk støtter prinsippet om at kurset må gjennomføres med bare en del per dag. Disse delene i opplæringen er krevende og det vil gi bedre læringsutbytte om eleven får pause, med anledning til hvile og refleksjon, før neste del gjennomføres.

Fornebu Trafikkskole mener at det fortsatt må være mulig å velge den undervisningsformen som gir det beste resultatet for den enkelte elev. Eldre elever har ikke nødvendigvis behov for å gjennomføre sikkerhetskurs på veg over to dager, noe som fører til at de må ta to dager fri fra arbeid. Fornebu trafikkskole viser videre til at elever etter fylte 25 år slipper trafikalt grunnkurs med unntak av førstehjelp og tiltak ved ulykke samt mørkedemonstrasjon. Skolen foreslår at det kan legges samme føringer for trinn 4, slik at denne aldersgruppen kan gjennomføre 4.1.2 og 4.1.3 på samme dag.

ATL har forståelse for forslaget om at kurset gjennomføres samlet i fastsatt rekkefølge. *ATL* mener det bør være handlingsrom for å gjennomføre trinn 4 på to dager, henholdsvis 4.1.1 og 4.1.2 på samme dag, og 4.1.3 og 4.1.4 på samme dag. Forutsetningen er at det gjennomføres med kun en elev. De mener det er pedagogisk forsvarlig og at eleven likevel får godt læringsutbytte. *ATL* mener at forslaget om å fordele sikkerhetskurs på veg over 4 dager, kan være vanskelig å løse for trafikkskoler og elever i utkantstrøk. Ved undervisning med fremmedspråklig elever kan det noen ganger være en fordel å ha med kun en elev om gangen. De presiserer at det ikke må gå for lang tid mellom 4.1.1 og 4.1.4 selv om det skal føres loggbok. *ATL* foreslår: Trinn 4 skal fordeles på minst to dager.

Region øst ser at det kan komme en del argumenter imot å fordele trinn 4 over fire dager, spesielt knyttet til fraværregler og utfordringer for elevene. Derfor mener regionen at hvis en skulle gå bort i fra foreslått endring, så vil det være avgjørende at det opprettholdes en deling av del 2 og 3, altså at disse ikke kan gjennomføres på samme dag.

Region vest er positiv til forslaget om at kun en del av sikkerhetskurs på veg kan gjennomføres pr. dag. De er imidlertid uenig i forslaget om at en time praktisk øving kan flyttes mellom del to og tre av kurset. Regionen er bekymret for at den økte fleksibiliteten i

verste fall fører til at timen blir nedprioritert/ikke gjennomført. Videre vil forslaget vanskeliggjøre tilsynsgjeringen da de må kontrollere begge kursdelene for å fastslå riktig omfang. Noe som vil bli meget ressurskrevende. Regionen ønsker derfor å beholde dagens inndeling. Dersom det likevel blir slik at en time skal kunne flyttes mellom andre og tredje del ønsker de å foreslå en annen ordlyd. Dette fordi de finner at foreslått § 11–8 er noe utydelig og vanskelig tilgjengelig. Regionen foreslår derfor følgende tredje, fjerde og femte ledd dersom forskriftsendringen vedtas: *«Andre del er 5 timer praktisk øving i landevegskjøring. Tredje del er 4 timer opplæring i kjøring i variert trafikkmiljø. I tillegg til planlegging, skal minst 3 timer være selvstendig kjøring i variert trafikkmiljø. Opptil 1 time fra andre del kan flyttes over til tredje del dersom det er fordelaktig for elevens læring».*

Trafikkforum støtter forslaget om å åpne for at så lenge summen av timer eleven øver bak rattet er 8, kan en time flyttes mellom den første delen med praktisk øving og den andre delen etter hva som er mest tjenlig for elevene. Det er imidlertid kommet flere innsigelser mot forslaget om at «(...) Bare en del kan gjennomføres per dag». De aller fleste ser poenget med å fordele 4.1.2 og 4.1.3 på to ulike dager, men det er vanskelig å få gehør for å skille 4.1.1 og 4.1.2, respektive 4.1.3 og 4.1.4. *Trafikkforum* ser imidlertid at det er et godt poeng at 4.1.4 ikke er ment som en oppsummering bare av sikkerhetskurs, men som en oppsummering av hele opplæringen. Dersom det skal lykkes å implementere 4.1.4 som en oppsummering av hele opplæringen er det nok en forutsetning at 4.1.4 blir skilt fra 4.1.3. *Trafikkforum* ser likevel ikke noen god grunn for at 4.1.1 ikke kan gjennomføres umiddelbart før 4.1.2. Det kan snarere argumenteres for at det kan ha fordeler for læringsutbyttet og sammenhengen mellom 4.1.1 og 4.1.2 nettopp å gjennomføre disse to delene etter hverandre på samme dag. En slik løsning vil være mye lettere å få oppslutning om i bransjen, og vil virke som en rimelig, fornuftig og forståelig kompromissløsning. Det kan videre være en fordel å skille 4.1.4 fra sikkerhetskurs på veg og endre betegnelsen til 4.2 for å synliggjøre at det ikke dreier seg om en oppsummering av sikkerhetskurs, men av hele opplæringen.

Region midt stiller spørsmålene: Hvis en skal legge opp til en fleksibel time mellom del 2 og del 3; hvordan og når skal en komme frem til hva som er mest tjenlig for elevene? Og hva kan man legge i tjenlig? Her er det også ofte 2 elever som kjører sammen, og de har gjerne forskjellige behov. Og dette gir større mulighet for juks. Regionen foreslår å opprettholde dagens faste timefordeling.

De andre foreslåtte endringer støttes.

Region vest stiller spørsmålstegn ved hva som er den pedagogiske forklaringen på at en ikke kan gjennomføre flere deler på samme dag på trinn 4. Dette mener de er upraktisk og uøkonomisk for de som har lang reisevei. Videre stiller de spørsmål ved om 4.1.1 og 4.1.2 kanskje burde kunne gjennomføres på en dag og 4.1.3 og 4.1.4 gjennomføres på en dag.

Håvard Gomø ser den teoretiske hensikten med å gjennomføre en del pr. dag på sikkerhetskurs på veg, men ser ikke den praktiske fordelene med det. Han undres over om en

elev virkelig trenger en dags refleksjonstid mellom hver dag og stiller spørsmålstegn ved om eleven vil bruke kveldene/ettermiddagene til refleksjon. Videre lurer han på om dette er hensiktsmessig for eleven, med tanke på fravær på skole/læreplass. Hvis man skal gjennomføre trinn 4 på den måten det skisseres i dette forslaget, så vil eleven måtte ta 2 dagers fravær, mot 1 før. Sett i lys av det nye kravet fra skolestatsråden til skoleeleven om maksimalt 10% fravær i hvert fag, pr. semester, mener han at de "nye endringene" ikke er ønskelig.

Region sør synes at tredje ledd bør omskrives. «Tredje del er minst 4 timer opplæring i kjøring i variert trafikkmiljø». Begrepet opplæring oppfattes av regionen mer som nyinnlæring enn videreutvikling av kompetanse. Regionen mener det bør omskrives til: «Tredje del er minst 4 timer praktisk kjøring i variert trafikkmiljø».

Øyvind's Trafikkskole synes det å ikke kunne gjennomføre flere deler av sikkerhetskurset på veg på samme dag er tungvint og pedagogisk hemmende. For elever som reiser langt for å gjennomføre trafikkopplæring er det praktisk å kunne gjennomføre f.eks. 4.1.1 og 4.1.2 samme dag. Det samme med 4.1.3 og 4.1.4. De opplever det som viktig at 4.1.1 og 4.1.2 gjennomføres nært i tid. 4.1.2 og 4.1.3 mener de ikke bør gjennomføres samme dag, da det er viktig med noe tid til refleksjon. Å gjennomføre 4.1.4 for lenge etter 4.1.3 er lite heldig, da opplevelser glemmes fort. Refleksjonspauser underveis virker aller mest læringseffektivt. Ut over dette mener de trafikkklærer og trafikkskole bør gis tillit til å tilrettelegge sikkerhetskurset mest mulig individtilpasset den enkelte elev.

Nord universitet viser til at det har vært reist spørsmål knyttet til tidsbruk, praktisk gjennomførbarhet og hensikt med kravet om 2 samarbeidende elever som hovedregel ved gjennomføring av del 3, kjøring i variert miljø og at hver del skal gjennomføres hver sin dag. I utgangspunktet støtter universitetet de foreslåtte formuleringene, men ser at organiseringen kan bli «upraktisk» både for skolene og elevene. Som et alternativ kan de derfor støtte en ordning hvor del 4.1.1 Bilkjøringens risiko og del 4.1.2 Kjøring i landevegsmiljø kan gjennomføres samme dag dersom problemstillingen blir aktuell.

Med kommentaren over støtter Nord universitet de foreslåtte endringene i paragrafen.

Gira trafikkskole ser det som en ulempe for elevene at trinn 4 må deles på to forskjellige dager. Det blir minimum en dag mere fravær fra skole/ jobb når alle elevene er tvunget å ta dette på to dager. Det er allerede mye støy rundt fravær fra skole/jobb. Det pedagogiske kan man alltid diskuteres, enig eller uenig, men fakta er at en vanlig arbeidsdag er 7,5 klokke timer i arbeidslivet. Vanlig dag på videregående skole er 8 skoletimer. I 4.1.3 er en del opplæring i skiftende miljø, eks. bymiljø. For distriktskoler er det ofte lange avstander til bymiljø, slik at en er avhengig av minimum to elever i bilen. Det betyr at for mindre skoler blir det mere venting og organisering for den enkelte elev, fordi at en elev til kan ta fri fra skole/jobb.

Team trafikkopplæring peker på at det er flere grunner til at de mener at forslaget om at de 4 delene i sikkerhetskurs på veg skal gjennomføres hver sin dag er tungvint og upraktisk.

Logistikk både for elev og lærer. Fri fra skole for elever. Dette må sees i sammenheng med de nye fraværsreglene i videregående skole.

Elever som ikke har trafikkskole i umiddelbar nærhet må ta seg fri for å reise til kjøretimer og kurs. Eksempel: Team trafikkopplæring har en elev nå som har 1 1/2 timer reiseveg til nærmeste trafikkskole. Team trafikkopplæring registrerer at det ikke er uvanlig at elever som har opphold mellom 4.1.1 og 4.1.2 har glemt store deler av innholdet.

Team trafikkopplæring foreslår at bestemmelsen endres til 2 deler, gjerne med krav til opphold mellom, og at dette vil ivareta det behovet som ligger til grunn for forslaget.

KNA foreslår at 4.1.4 reduseres med en time som overføres til kjøring fordi erfaringen er at deloppsummeringer, refleksjoner har større verdi når det er nærhet til opplevelsen.

Vegdirektoratets kommentarer:

På bakgrunn av høringskommentarene er Vegdirektoratet kommet til at kravet om at bare en del av sikkerhetskurs på veg kan gjennomføres pr. dag, frafalles. Det er imidlertid viktig at det er rom for både modning og ettertanke og supplerende, tilpasset opplæring mellom del 4.1.2 og 4.1.3. Vegdirektoratet vil derfor beholde kravet om at disse må gjennomføres på ulike dager. Det Fornebu Trafikkskole peker på når det gjelder elever over 25 år, er ikke irrelevant, men vi finner det ikke betydningsfullt nok til å gjøre unntak for disse.

Vi finner det også riktig å trekke forslaget om at en time av den praktiske øvingen kunne «vandre» mellom 4.1.2 og 4.1.3, da dette blant annet ville vanskeliggjøre tilsyn med opplæringen. Alle de fire delene utgjør til sammen sikkerhetskurs på veg. 4.1.4 skal være en oppsummering og refleksjon når det andre delene av sikkerhetskurs på veg er gjennomført, uten at det er til hinder for å trekke inn tidligere deler av opplæringen inn i denne, jf. forslaget fra Trafikkforum. Tidsrammen er vurdert til å være fornuftig. Når det gjelder valg av tidspunkt for gjennomføringen, stilles dette fritt. Forslaget fra KNA tas derfor ikke til følge.

Forslaget fra Region sør kan ikke tas til følge da denne delen ikke skal inneholde bare praktisk kjøring. Ved nærmere vurdering finner vi at det er riktig å skifte til ordet «undervisning» som dagens forskrift gjør.

§ 11–9

Region øst viser til nytt tredje ledd, nummer 1, bokstav a) og nytt tredje ledd, nummer 4, bokstav a). Regionen mener det er veldig bra at man har fått inn at eleven skal bli bevisst kursmålet og sette ord på egne forventninger, samt at det skal deles med medelever og lærere. Dette mener de samsvarer med de andre delene av opplæringen.

Trafikkforum støtter endringene i § 11–9. De synes det er særlig fordelaktig at man har tonet ned forventningene om at forbikjøring er en viktig del av trinnet.

ATL er positive til at det blir krav om at eleven skal føre loggbok. Dette blir et nyttig verktøy underveis i læringsprosessen. De presiserer at det skal være en læringslogg. ATL mener at det kan være fordel med refleksjonspauser, slik at eleven kan få muligheten til å notere underveis.

Region sør finner at det er positivt at «kart» er tonet ned i forskriften. Imidlertid går ikke dette igjen i læreplanen. Regionen mener at kartoppgaven tar bort fokus fra målet i trinn 4, herunder elevens fokus på å kommentere risiko.

Nord universitet mener at de foreslåtte endringene i § 11–9 i mye større grad tydeliggjør intensjoner, innhold og ønsket gjennomføring enn tidligere. Særlig gjelder dette presiseringen og vektleggingen av planleggingsdelen i del 3, innskjerping av hvor mange deler som kan gjennomføres på en dag og at del 3 som hovedregel gjennomføres med 2 elever. Sammen med kommentarene i læreplandokumentet gir dette et godt grunnlag for planlegging og gjennomføring av sikkerhetskurset.

Universitetet foreslår ellers å bruke ordet *videreutvikle* i stedet for utvikle i mål nummer 2.

Det foreslås å erstatte ordet *strategi* med kjøremåte i mål nummer 2 bokstav b).

Mål nummer 2 bokstav e) har et unødig «tungt» og til dels uklart språk med mange «og» som skal binde sammen mange setninger. Etter deres oppfatning er det ikke behov for en svært detaljert beskrivelse som omfatter alle eventualiteter. Formuleringen foreslås endret til for eksempel *..oppleve, erfare, vurdere og utvise en hensiktsmessige kjøremåte når forbikjøringsituasjoner naturlig oppstår*. Med en slik formulering understrekes også at det ikke er ønskelig at man i denne delen «konstruerer» situasjoner. Dersom man allikevel ønsker å åpne for det kan ordet *naturlig* sløyfes.

I mål nummer 3 foreslås «. gjennomføre en kjøretur i variert...» endret til *gjennomføre kjøring i variert miljø*. En slik formulering samsvarer med formuleringen brukt i læreplandokumentet.

Vegdirektoratets kommentarer.

Forslagene til omformuleringer og språklige forbedringer i forskriften fra Nord universitet blir tatt til følge, med unntak av forslag til endring i mål nummer 2 bokstav e). ATL's forslag om refleksjonspauser vil bli nevnt i kommentarene i læreplanen. Mangelen på samsvar mellom forskrift og læreplan som Region sør nevner, vil bli korrigert.

3.3.6 kapittel 12 klasse BE

§ 12–5

ATL støtter forslaget til endring, under forutsetning av at det gjelder klasse B kode 96 og BE. Innspill knyttet til de andre tyngre klassene omtales under den aktuelle paragraf. ATL tolker

forskriften slik at det med «grunnleggende opplæring i lastsikring» siktes til formuleringen i § 12–3 nr. 2.

Region øst, Region vest og Region sør mener også at det skal vises til trinn 2 i siste ledd, ikke trinn 3.

Vegdirektoratets kommentarer:

Det er slik som høringsinstansene antar, at det er en skrivefeil i utkastet, grunnleggende lastsikring nevnes i § 12–2. Dette vil bli rettet.

3.3.7 Kapittel 14 klasse S

Trafikkforum støtter de foreslåtte endringene i klasse S i sin helhet.

Nord universitet er godt fornøyd med at forslag til revidert læreplan i klasse S er gitt en form og et innhold som i stor grad samsvarer med forslaget fra arbeidsgruppen i klasse S. Universitetet mener det er grunn til å forvente økt interesse for å erverve førerett for snøscooter. Bruk av snøscooter til fjells og i utmark har både positive og negative sider. Sentral kunnskap er kjennskap til, respekt for og vilje til å opptre i tråd med gjeldende regler, hensynet til naturen samt folks helse og miljø. Snøscooterførere må som alle andre trafikanter være opptatt av å forebygge fare, uhell og skader. Et vesentlig skille er at når noe uventet eller uønsket skjer må en være forberedt på å klare seg selv. Er det flere sammen, må de også være i stand til å hjelpe hverandre. Dette fordi en kan forvente at det tar lang tid, og noen ganger svært lang tid, før hjelpemannskap kan bistå. De foreslåtte endringene i §§ 14–7 – 14–9 gir en mulighet for å tilpasse føreropplæringen til dagens og morgendagens økte scooterbruk.

ATL mener det er riktig og viktig at det legges mer vekt på kjøring i grupper, med åpning for 4 elever pr. lærer i alle trinn, i tillegg til problematikk rundt snøskred, tiltak ved snøskred og dagens ulykkesbilde.

§ 14–3

Region øst foreslår å tilføre ordet effektiv i fjerde ledd nummer 4. Ordlyden blir da: «utføre igangsetting, fartsøkning og bremsing på en sikker, effektiv og behagelig måte».

Region øst mener at ordlyden i § 14–3, § 14–4 og § 14–6 kan oppfattes som at det ikke er meningen at eleven skal ha mer enn 3 timer praktisk opplæring. Regionen antar at dette ikke er intensjonen, og foreslår at det enten spesifiseres at dette kun er de obligatoriske timene, eller at en tilføyer benevnelsen «minst» foran timetallet.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet kan ikke se behovet for å tilføye ordet effektiv i målformuleringen i nummer 4. Behovet er mindre for effektivitet ved igangsetting og fartsøkning ved kjøring i naturen hvor det er minimalt med annen trafikk man skal samhandle med. Det er viktig at bremsing

om nødvendig kan utføres effektivt, men vi mener at dette er dekket i kravet til sikker utførelse.

Vi finner det ikke nødvendig å skrive «obligatoriske timer», når det er spesifisert i forskriften hvor mange timer som skal gjennomføres. Hvis det er behov for ytterligere timer, vil dette være ikke-obligatoriske timer. Ordlyden «minst 3 timer» vil kunne føre til at det åpnes for et ubegrenset antall obligatoriske timer.

I læreplanen har vi likevel utdypet at eleven ved behov skal kunne øve ytterligere: *«Eleven skal gjennomføre en obligatorisk trinnvurdering mot slutten av trinn 2, jf. § 7–5. Hvis trinnvurderingen viser et behov for ytterligere øving, kan eleven øve privat, eller kjøpe frivillig opplæring i tillegg til obligatoriske timer. Hvis ytterligere øving administreres og gjennomføres av trafikkskole, skoleverk eller kursarrangør som er godkjent for å gi obligatorisk opplæring klasse S, kan den gjennomføres på godkjente øvelsesområder i utmark».*

§ 14–4 og § 14–8

Erfaringer fra tilsyn i *Region øst* tilsier at 3 elever bør være det maksimale i trinn 3 og 4 både når det gjelder opplæring i trafikk og ute i naturen. Regionen begrunner innspillet både i forhold til forsvarlig pedagogisk virksomhet og elevenes sikkerhet. Fire elever fører til for stor avstand fra første kjøretøy til lærer. Dette resulterer i utfordringer med det elektroniske utstyret og muligheten for visuell kontakt som igjen går ut over kvaliteten på den pedagogiske virksomheten. Antallet vil også føre til at det vil bli mindre tid per elev, og vil spesielt være en utfordring ved ny innlæring i trinn 3.

Region nord mener at 4 elever er for mye på både trinn 3 og 4, og at dette vil gå ut over elevenes sikkerhet. Erfaring fra tilsyn er at læreren mister oversikten og ikke klarer å ha visuell kontakt med 4 elever på trinn 4 i dag. Tilsynet har opplevd at elever har kjørt seg bort og mistet følget. For å ivareta elevenes sikkerhet og lærerens mulighet til visuell kontakt med elevene, mener *Region nord* at det bør stilles krav om maksimalt 2 elever på både trinn 3 og 4.

Region midt stiller spørsmål ved om det er lurt å øke til 4 elever på trinn 3 og trekker paralleller til opplæringen i klasse AM 146; hvor læreren i større grad skal være veileder og den som iakttar og utfordrer. Regionen viser til at kvalitet og individuell oppfølging er viktig for trafikksikkerheten, og at dette også er en rød tråd i føreropplæringen.

Vegdirektoratets kommentarer:

I hvilken grad det er mulig å ha visuell kontakt er avhengig av terreng (topografi), vegetasjon, føre, lys og værforhold. Det er i § 2–2 et klart krav til at lærer skal ha visuell kontakt. I læreplanen er det også utdypet at: *«Ved praktisk opplæring skal læreren ha instruksjonsmulighet via toveis radioforbindelse eller liknende samt ha visuell kontakt med eleven uavhengig av eksempelvis terrengformasjon, vegetasjon, føre, lys og værforhold. På*

grunn av de særskilte sikkerhetsutfordringer det er å ferdes i naturen, har dette kravet en særskilt betydning i klasse S for å ivareta elevenes sikkerhet».

Fire elever er det maksimale antall elever som kan undervises samtidig. Det er trafikklærerens ansvar å tilrettelegge opplæringen til gruppen og øvelsene på en måte som gir optimalt læringsutbytte for elevene. Det vil kunne være tilfeller hvor fire elever er for mange, men vår oppfatning er at det ved rett progresjon og måloppnåing på trinn to vil kunne tilrettelegges for god opplæring og godt læringsutbytte med fire elever på trinn 3.

Det vil være områder og forhold som fører til at fire elever er for mange. Det er trafikklærerens ansvar å vurdere sikkerheten under hele opplæringen både på dette området og på flere andre områder som for eksempel trasévalg og område for kryssing av veg.

Hele opplæringen i klasse S bygger i stor grad på bevisstgjøring av sikkerhetsvurderinger. Vegdirektoratet mener at en må ha tillit til at trafikklærerene ivaretar sikkerheten på en god måte også i forhold til antall elever.

Kravet til å tilrettelegge for pedagogisk forsvarlig opplæring med tanke på antall elever og øvrige rammevilkår, er presisert i læreplanen. *«Det er satt begrensninger for maksimalt antall elever per lærer for gjennomføring av de ulike trinnene. For all øvingskjøring i klasse S gjelder bestemmelsene i trafikkopplæringsforskriften kapittel 2. Det er vesentlig at opplæringen og elevtallet tilpasses i forhold til elevgruppens behov for individuell oppfølging, øvingsområde, lys og værforhold. Det er et klart ansvar som fremgår av trafikkopplæringsforskriften § 5-1 Opplæringsinstitusjonene er ansvarlig for at opplæringen drives i samsvar med gjeldende regelverk og er av forsvarlig pedagogisk karakter.»*

§ 14-4

ATL mener at ordlyden i nummer 6 bør endres til *«eleven skal kunne beherske skuteren ved kjøring i sidehelling og kjøring i løssnø».*

ATL foreslår også å endre ordlyden i nummer 7 til *«kjenne til faremomentene ved, å få øving på kjøring på glatt underlag med og uten slede i forbindelse med kyssing av veg og/ eller kjøring på islagte vann».* De viser til at det i dagens lovverk i hovedsak ikke er tillatt å kjøre snøskuter på veg. (Det finnes noen få unntak i forbindelse med kryssing av veg). Av den grunn vil det være tilnærmet umulig for trafikkskolene å gjennomføre kjøring på veg.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet mener at ATL sitt forslag om å endre ordlyden i nummer 6, vil gi en unødig begrensning siden ulendt terreng også innebærer sidehelling. På grunn av det ikke ubetydelige antallet ulykker som skjer med beltemotorsykkel og slede, er det avgjørende at utfordringer en lastet slede kan skape og hvordan den påvirker kjøretøyet i ulike situasjoner er en del av opplæringen. Vegdirektoratet velger derfor å opprettholde målformuleringen.

Vegdirektoratet er kjent med forbudet mot å kjøre beltemotorsykkkel på veg. Det er stor forskjell på beltemotorsykkelens kjøreegenskaper ved kjøring på veg og på snø. Vi mener derfor det er viktig at opplæringen i kryssing av veg tilrettelegges for å gi elevene en opplevelse av denne forskjellen. Det er ikke definert noe minstekrav til hvor mye kjøring som skal skje på veg, så det bør være mulig å oppfylle målformuleringen ved små tilpassinger når det øves på kryssing av veg. For å tydeliggjøre at det ikke forventes stor grad av kjøring langs veg, men i forbindelse med kryssing av veg, endrer vi ordlyden i nummer 7 til *«kjenne til faremomentene ved, og få øving i kjøring på veg og glatt underlag med og uten slede, ved kryssing av veg»*.

§ 14-7

Region øst mener at kursets tidsramme på 3 timer gjør innholdet for omfattende. Regionen foreslår at tidsrammen økes, innholdet reduseres eller målformuleringer endres slik at det også legges til rette for ulike arbeidsmåter i kurset og at alle mål kan nås innenfor tidsrammen. Regionen foreslår at ordlyden i nummer 1 endres fra «eleven skal gjøre rede» til «eleven skal kjenne til».

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet endrer nummer 2, fra *«gjøre rede for»*, til *«drøfte»*. De øvrige målformuleringene beholdes, da de er en viktig del av progresjonen i målformuleringen i trinnene.

§ 14-8

Region nord mener det i § 14- 8 bør stå at *«minst»* halvparten av den selvstendige kjøringen skal gjennomføres med opplastet slede.

ATL stiller seg uforstående til vektlegging av kjøring med slede, som i tillegg får økt vekt. De mener at en nybegynner har nok med å håndtere de varierte forhold med singel skuter. ATL foreslår at man vurderer dette på nytt.

ATL mener at problemstillinger med slede hører til i trinn 3, mens det i trinn 4 bør legges opp til at gruppen selv skal vurdere sikkerhet og best mulig fremkommelighet ved bruk av slede. For å sikre at elevene har den kompetansen som er nødvendig for å kunne gjøre en slik vurdering, foreslår ATL at det innføres følgende tilleggsmål i trinn 3: *«eleven skal kjenne til risiko ved valg av sledetyper og forstå behovet for sikring av last, plassering av slede i gruppe i forhold til fremkommelighet og kommunikasjon med passasjerer til formål som persontransport og annen transport»*. Dersom disse endringene gjøres får også trafikkklæringen mer tid til å arbeide med andre mål i trinn 4.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet er enig i Region nord sitt forslag om at det bør stå at «minst» halvparten av den selvstendige kjøringen skal gjennomføres med opplastet slede for å ikke begrense og skape et utilsiktet fokus på tid. Noe mer øving med slede vil ikke forringe opplæringen.

ATL sin kommentar om at «en nybegynner har nok med å takle singel skuter» framstår litt underlig i lys av at føreropplæringen skal være en barriere mot ulykker. Det er vel da enda større grunn til å ha det med i opplæringen, slik at elevene får erfaring og kompetanse til å takle kjøring med slede, istedenfor å utelate eller begrense denne delen i opplæringen. Nyttekjøring er fortsatt en viktig del av formålet med opplæringen. Og dermed er slede også en helt naturlig del av dette. Det er med bakgrunn i blant annet to dødsulykker med skuter og slede i 2013, samt at det er grunn til å anta at scooter fortsatt vil bli brukt til transport av personer og gods, at det styrkes i justert forskrift og læreplan. Kjøring med lastet slede har stor påvirkning på skuteren, når det gjelder fremkommelighet og veltefare. Det har ved tilsyn blitt avdekket at det benyttes veldig små og lette sleder som gir svært begrenset læringsutbytte om risiko og rette valg for å redusere risikoen ved kjøring med slede. 150 kg aktuell totalvekt er i realiteten lite last på en god slede.

Problemstillinger med slede er en del av trinn 3. Bakgrunnen for at kjøring med slede er i trinn 4 er målformuleringer som at «*eleven skal planlegge og selv velge*». Når det er et krav om at «*minst*» halvparten av kjøringen skal gjøres med slede, innebærer det at elevene på bakgrunn av opplæringen i trinn tre, selvstendig skal vise at de kjenner til risikoen ved kjøring med slede og forstår behovet for sikring. Det er lagt til rette for en progresjon gjennom trinnene når det gjelder kjøring med slede som gjør at ATL sin foreslåtte målformulering ikke kan tas inn i trinn 4.

§14–9

Nord universitet mener at det er viktig å fokusere på sikkerhet ved ferdsel med snøscooter på fjellet, i skogen og på islagte vann. De støtter hovedmålet i ny § 14–9 «Sikkerhetskurs i naturen klasse S», og mener at kurset både vil kunne bedre sikkerheten ved den alminnelige fjellferdselen til scooterkjørere generelt, og at den vil kunne medvirke til at antall ulykker knyttet til snøskred går ned.

Motorisert friluftsliv er holdt utenfor den offentlige avgrensningen (innrammingen) av begrepet friluftsliv gjennom Lov om friluftslivet og de tre Stortingsmeldingene om friluftsliv. Likevel er det slik at stadig flere benytter snøscooter for å komme seg ut i naturen, og regner dette som sitt friluftsliv. Et generelt fokus på opplæring i sikkerhet ved ferdsel i naturen med snøscooter er etter deres mening svært viktig.

Region nord foreslår å erstatte 1 c) «*i løyper*» med «*i og utenfor løyper*». Regionen foreslår også at det innføres en ny nummer 4 c) «*drøfte hvordan holdninger blant scooterførere påvirker atferd og oppførsel i naturen*».

ATL mener at nummer 1 d) «*gjøre rede for bruk av smarttelefoner for navigasjon*» bør fjernes fordi erfaringer viser at smarttelefoner kan gi en falsk trygghet i fjellet. De mener at

opplæringen i større grad må vektlegge hvordan man kan bruke GPS i forbindelse med navigasjon.

ATL viser til nummer 3 a) «etablere nødbivuakk» og mener at det bør framkomme at eleven skal kjenne til hvordan en kan berge seg selv og andre når det oppstår nødsituasjoner i fjellet.

ATL setter spørsmålstegn ved målformuleringen om å etablere *nødbivuank*. De peker på at dette er tidkrevende og kan gå ut over viktig læring på andre områder i trinn 4. ATL foreslår å flytte dette temaet til teoridelen på sikkerhetskurset, og har god erfaring med å gjennomføre denne delen i forkant av den praktiske opplæringen.

ATL foreslår at det åpnes for at den teoretiske delen av sikkerhetskurset kan gjennomføres der det passer best for trafikkskolene. Bakgrunnen for forslaget er at mange trafikkskoler og elever på grunn av et begrenset antall tilgjengelige øvingsområder må reise langt for å gjennomføre opplæringen, og at dette kan gjøre det utfordrende å få gjennomført den teoretiske delen av sikkerhetskurset.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet støtter ikke Region nord sine innspill. Hensikten med målformuleringen nummer 1c) er å sette fokus på at det må gjøres selvstendige vurderinger av sikkerheten i løyper. Kjøring utenfor løyper skal ivaretas av nummer 1 b) «*sikker ferdsel i mulig skredterreng og på islagt vann*». Hvordan holdninger påvirker adferd er tatt inn som aktuelt tema under oppsummeringen i læreplanen.

Vi støtter ikke ATL sine forslag til endringer i ordlyden i nummer 1 d) og i nummer 3 a). Disse numrene må ses i sammenheng med målformuleringenes innledning.

Målformulering nummer 1 innledes med at eleven skal: «*Lære å gjøre gode forberedelser før kjøring ved å kunne:*» Det er få begrensninger i bruk av smarttelefon ved forberedelser. En naturlig del av kunnskapen som forventes å tilføres elevene er å bevisstgjøre dem på muligheter og begrensninger som finnes ved bruk av smarttelefon og andre GPS-baserte hjelpemidler. Ungdommer har alltid med seg smarttelefoner på tur. For å unngå falsk trygghet er det avgjørende at de blir bevisst på hvilke begrensninger smarttelefonen har. I læreplanen står temaet som aktuelt innhold allerede på grunnkurs klasse S. En naturlig progresjon, er da at eleven kan redegjøre for de begrensninger en smarttelefon har i trinn 4.

Målformuleringen i nummer 3 innledes med at eleven skal: «*lære å utføre aktuelle nødtiltak,...*». Vi mener at det i målformuleringen fremkommer at elevene ikke bare skal kjenne til, men også utføre tiltak som gjør at de kan berge seg selv og andre i nødsituasjoner. Etablering av nødbivuakk anses som et sentralt tiltak, og er en praktisk ferdighet som i liten grad kan erverves gjennom teoretisk opplæring.

ATL sitt forslag om, «at det åpnes for at den teoretiske delen av sikkerhetskurset kan gjennomføres der det passer best for trafikkskolene», er ivaretatt.

På trinn 4 er det tilrettelagt for at en kan gjennomføre to timer innledning for «Sikkerhetskurs i naturen» på annet tidspunkt og sted.

3.3.8 kapittel 15 klasse T

Trafikkforum støtter justeringene i målformuleringene for trinn 2, 3 og 4 jf. forslag til endret § 15-3, 15-4 og 15-5, samt å flytte å legge på kjetting fra trinn 3 (nåværende § 15-4 tredje ledd nummer 11) til trinn 2 (nytt nummer 12 § 15-3 fjerde ledd).

§ 15-4

Region øst viser til at det i fjerde ledd, nummer 12 står at «eleven skal utføre å kjøre på glatt føre». De kan vanskelig se for seg hvordan dette alltid kan bli gjennomført på grunn av værforhold m.m. Regionen foreslår derfor at teksten i nummer 4 endres til: «gjøre rede for eller oppleve risikoen ved å kjøre på glatt føre», og at nummer 12 sløyfes. Regionen synes at målverbet «utføre» språkmessig er et dårlig valg i flere av de andre punktene også.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet er enig i Region øst sitt forslag om å fjerne fjerde ledd nummer 12 «*Eleven skal utføre å kjøre på glatt føre*», og å endre fjerde ledd nummer 4 til «*Eleven skal gjøre rede for kjøring på glatt føre*». Vegdirektoratet finner det også riktig å endre verbet *utføre* til *øve* på i nummer 6 til 11.

§ 15-5

I likhet med i tunge klasser har Vegdirektoratet i trinn 4 klasse T åpnet for at «*Kurs i sikring av last kan også gjennomføres i trinn 2 eller 3 når grunnleggende opplæring i lastsikring som beskrevet i trinn 2 er gjennomført*».

§ 15-7

Trafikkforum støtter intensjonen i forslaget. Trafikkforum mener imidlertid en alternativ formulering er klarere, enklere å forholde seg til, og ivaretar intensjonen minst like godt: «*Tilhengeren skal være lastet med minst to kolli som til sammen veier minst 2 tonn. Aktuell totalvekt skal være minst 4 tonn*». Problemet med eksisterende forslag er at når man setter en 50 %-grense vil mange kjøpe så liten henger som mulig for å få totalvekten så lav som mulig. Det straffer dermed de som kjøper en større henger. Med ordentlig utstyr må man da nedregistrere hengeren, slik at den i praksis blir ubrukelig og uomsettelig. Kravet til henger kan i stedet om ønskelig settes høyere.

Vegdirektoratets kommentarer:

Hensikten med endringen i § 15-7 var å bringe den i samsvar med gjeldende § 30-14, ikke å endre innholdet utover dette. Vegdirektoratet ønsker derfor ikke å vurdere forslaget fra Trafikkforum nå, men tar dette med oss med tanke på eventuell senere endring av begge disse paragrafene.

3.3.9 kapittel 16-31

Trafikkforum støtter endringene av målverbene, og er svært tilfreds med at målene for kurset blir tydeligere.

Trafikkforum stiller seg tvilende til fordelene ved å forskriftsfeste alle delmål i trinn 2 og 3. Det må fortsatt være tydelig forskjell på forskrift og læreplan. Forskriften bør inneholde generelle minimumsmål, mens læreplanen sier noe om mulige fremgangsmåter og hva som er ønskelig og optimalt å gjennomføre under gode forhold. Forskriften må ikke være så detaljert at den blir umulig å gjennomføre, eller at det blir behov for å legge til forbehold og unntak i forskriften.

Trafikkforum er svært tilfreds med at det i trinn 4 åpnes for at både kurs i ulykkesberedskap og lastsikringskurs kan gjennomføres i trinn 2. De støtter denne endringen i sin helhet.

Vegdirektoratets kommentarer:

Som kommentert innledningsvis, har vi valgt å øke detaljeringsgraden i kapitlene som gjelder tungbilklassene for å følge samme mønsteret som i paragrafene som gjelder de andre førerkortklassene. Vi mener at dette er hensiktsmessig for å medvirke til at alle får god opplæring. Vi kan ikke se at detaljeringsgraden skal vanskeliggjøre gjennomføringen.

§ 16-1

Region øst mener at ordet «minst» bør tilføyes. Slik at det står: kurset er på minst 3 undervisningstimer.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet mener at vi ved å tilføye ordet «minst» åpner for et ubegrenset antall obligatoriske undervisningstimer, noe vi ikke ønsker. Vi opprettholder av den grunn ordlyden i forslaget.

§ 17-5

ATL støtter fullt og helt forslaget som gjelder kurs i ulykkesberedskap.

§ 18-3

Region øst er usikre på hva som menes med kraftforbindelse i nummer 3. Dersom det menes drag, tilhengertilkobling og svingskive/king pin, foreslår de at dette nummeret endres til det.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet mener det er vanlig faglig å omtale de enkeltdelene *Region øst* nevner under ett som *kraftforbindelsen* slik det er gjort i gjeldende læreplan, og vil beholde formuleringen.

§ 19-4

Region nord foreslår at det skal stå «gjelder bruk av sikringsutstyr» i § 19-4 fjerde ledd nummer 4.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet er enig i forslaget, og endrer ordlyden i § 19-4 fjerde ledd nummer 4 i tråd med dette. Tilsvarende endring gjøres også i alle andre aktuelle tunge klasser.

§ 20-4

Region nord foreslår at det skal stå «mestre ulike tilhengeres innvirkning på kjøringen» i § 20-4 fjerde ledd nummer 5.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet kan ikke pålegge bransjen å stille flere tilhengere til disposisjon for opplæringen uten høring. Forslaget tas derfor ikke til følge.

§ 29-8

Trafikkforum støtter forslaget om endring i § 29-8 slik at forskriften bringes i samsvar med dagens virkelighet.

Nord universitet støtter denne endringen.

Region midt støtter forslaget til at C1 og D1 skal ha de samme retningslinjene som C, D og CE. Regionen ønsker en presisering i forskriften når det gjelder vurdering av om en kandidat ved førerprøven skal ha førerkort med kode 78

Vegdirektoratets kommentar:

Forskriftsendringen innebærer at klasse C1 og D1 likestilles med klasse C og D når det gjelder krav til kjøretøy ved førerprøven. Vurderingen av prøven gjøres i tråd med føringer i retningslinjer og sensorer opplæring. Vi finner det ikke hensiktsmessig å detaljregulere dette nærmere i forskriften.

§ 30-1

Trafikkforum støtter forslaget.

§ 31-1

Nord universitet støtter endringene i overgangsbestemmelsene §§ 31 - 1, 31 - 2 og 31 - 3.

Region nord mener at en her kan gi en tidsbegrenset frist for å skaffe seg førerett for aktuell kode for å opprettholde sin kompetanse.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet mener at den overgangsordningen vi har valgt for førerett for aktuelle kode er riktig og vil ikke endre på dette. Vi har i tillegg gitt trafikklærer i klasse AM146 ett år på å gjennomføre den nye spesialutdanningen.

§ 31-2

Trafikkforum støtter forslaget.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet har i etterkant av høringen funnet det nødvendig å gi overgangsordninger for elever som har fullført hele eller gjennomført deler av obligatorisk opplæring klasse A1. Alle overgangsordningene er nå også tidsbegrenset slik at opplæring i AM146, A1 og S fullført eller delvis gjennomført før 1. januar 2017, kun er gyldig inntil 1. januar 2018, og 1. juli 2018 for klasse S.

VEDLEGG II

Fastsatt endringsforskrift av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

Fastsatt av Vegdirektoratet 2. desember 2016 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24 § 26 § 27 § 28 jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

I

§ 2-3 nytt andre ledd skal lyde:

Øvingskjøring på øvingsbane eller annet avsperrert område kan gjennomføres med inntil tre elever per lærer i klasse A1, A2 og A eller inntil seks elever per lærer i klasse AM146.

§ 4-5 nytt andre ledd skal lyde:

Lærevogn i klassene C1, C1E, C og CE skal være registrert med minst tre sitteplasser.

§ 4-8 femte ledd nytt sjette punktum skal lyde:

Ved øving med opplastet slede i trinn 3 og 4 i klasse S må sleden ha aktuell totalvekt på minimum 150 kg.

§ 5-8 skal lyde:

Kursarrangør skal minst disponere:

- tilhenger med totalvekt minst 1950 kg
- lang last på minst 4 meter
- kolli tilsvarende pallekasse, med minstemål 1x1x1 meter eller 0,8 x 1,2 x 1 meter
- last tilsvarende rundballe eller storsekk, vekt minst 350 kg
- sikringsutstyr som er nødvendig for å sikre lasten i punktene ovenfor.

§ 6-1 første, andre, tredje, fjerde, femte og nytt sjette ledd skal lyde:

Undervisningspersonell er ansvarlig for at opplæringen drives i samsvar med gjeldende regelverk og er av forsvarlig pedagogisk karakter.

Undervisningspersonell må ha førerett for den klassen og den koden som det skal gis undervisning i.

Undervisningspersonell må følge med i den faglige utviklingen og kan pålegges å delta i offentlig godkjente kurs. Fortsatt godkjenning kan gjøres betinget av at læreren består eventuelle prøver i samband med slike kurs.

Undervisningspersonell må ha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne utføre yrket sitt på en tilfredsstillende og forsvarlig måte.

Trafikklærer som ikke lenger fyller kravene til helse eller vandel plikter å melde fra om dette til regionvegkontoret.

Undervisning i plikter ved trafikkuhell og førstehjelp kan bare gis av personer med instruktørgodkjenning fra Norsk Førstehjelpsråd. Kravene til undervisningspersonell i andre, tredje og femte ledd behøver ikke være oppfylt for å kunne undervise i plikter ved trafikkuhell og førstehjelp.

§ 6-5 andre ledd skal lyde:

For å kunne undervise i obligatoriske kurs ved utvidelse fra klasse A1 til A2 jf. § 9-21 eller obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A jf. § 9-24 må vedkommende trafikklærer delta på et to dagers kurs godkjent av Vegdirektoratet.

§ 6-6 første ledd og nytt tredje ledd skal lyde:

Undervisningspersonell på tohjuls moped skal enten være godkjent trafikklærer, eller ha pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene til lærere i det offentlige skoleverk. Trafikklærer skal i tillegg ha spesialutdanning for klasse AM 146 godkjent av Vegdirektoratet. Undervisningspersonell som ikke er trafikklærer skal ha spesialutdanning for klasse AM 146 og spesialutdanning for trafikalt grunnkurs godkjent av Vegdirektoratet jf. § 6-4.

Godkjent trafikklærer i klasse A1, A2 og A kan undervise i klasse AM 146.

§ 6-8 overskrift og nytt andre ledd skal lyde: *Spesielle krav til trafikklærer – tunge klasser og klasse T*

For å kunne undervise i klasse T kreves godkjenning som trafikklærer og spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet.

§ 6-13 skal lyde: *Krav til undervisningspersonell - Sikkerhetskurs klasse T 141 og klasse T 148*

Undervisningspersonell på sikkerhetskurs klasse T kode 141 og klasse T kode 148 skal, i tillegg til å oppfylle kravene i § 6-8 andre ledd, ha spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet.

§ 7-1 sjette ledd skal lyde:

Når det av pedagogiske eller praktiske grunner er hensiktsmessig for eleven, kan likevel deler av den ikke-obligatoriske opplæringen i neste trinn gjennomføres sammen med opplæringen i det trinnet eleven befinner seg på, før dette fullføres. Obligatorisk opplæring skal alltid gjennomføres i det trinnet den tilhører, når ikke annet er fastsatt for det enkelte kurset.

§ 7-2 andre ledd skal lyde:

Innenfor hvert trinn og innenfor deler av kurs kan det arbeides med å nå flere mål samtidig eller i en annen rekkefølge enn den som fremgår av forskriften, dersom ikke annet er fastsatt spesielt for vedkommende trinn eller kurs.

Gjeldende andre ledd blir henholdsvis nytt tredje ledd.

§ 7-3 første ledd første punktum skal lyde:

Dersom en elev ikke har tilstrekkelige kjøreferdigheter til å gjennomføre den praktiske obligatoriske opplæringen på en meningsfull måte, skal undervisningspersonellet avise eleven.

§ 7-5 skal lyde: *Trinnvurdering*

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

Trinnvurderingen skal være 45 minutter og inneholde før- og ettersamtale, i tillegg til praktisk kjøring. For klasse AM 147 og klasse S gjennomføres trinnvurderingen som en del av den øvrige obligatoriske opplæringen med en eller flere elever.

§ 8-1 tredje, fjerde, femte, sjette og nytt syvende ledd skal lyde:

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

Det skal være *4 timer undervisning om plikter ved trafikkuhell og førstehjelp* hvorav 1 time brukes til praktisk øving i forbindelse med en arrangert ulykke.

Det skal være *3 timer undervisning om å være trafikant i mørket*. Minst 1 av timene skal være demonstrasjon på et uteområde med liten eller ingen trafikk, der både gåendes og kjørendes *perspektiv erfares*. Denne delen kan gjennomføres med inntil 6 elever per lærer. Minst *1 time skal* være demonstrasjon i bil på veg i reelle trafikksituasjoner med elevene som passasjerer. Denne delen kan gjennomføres med inntil 2 elever i bilen. Resterende tid disponeres til forventninger, mål, oppsummering og refleksjon med medelever og lærere i klasserom.

Øvrig undervisning, jf. § 8-3 andre ledd *nr. 1-4*, skal være på 10 timer og *fordeles jevnt over minst 3 samlinger*.

Det kan gjennomføres bare en samling i trafikalt grunnkurs per dag.

§ 8-3 andre ledd nummer to, tre, fire, fem, seks og syv skal lyde:

2. ha grunnleggende forståelse for trafikk og førerrollen ved å
 - a. bli bevisst hvordan regler om plassering, fart, vikeplikt, skilt og vegoppmerking og andre former for regulering og styring bidrar til sikrere og mer effektiv trafikkavvikling
 - b. drøfte samfunnets behov og miljømessige konsekvenser av vegtrafikken
 - c. bli bevisst ansvaret føreren har for å velge andre måter å reise på enn ved eget kjøretøy, eller å la være å reise, om dette er det beste for en selv, eventuelle passasjerer, miljø m.m.
3. videreutvikle sin kunnskap om mennesket i trafikken ved å
 - a. drøfte ulike trafikantgruppers forutsetninger, behov og perspektiv
 - b. beskrive vesentlige elementer i kjøreprosessen og bli bevisst betydningen av motivasjon og følelser
 - c. forstå betydningen av kommunikasjon og samhandling
 - d. bli bevisst hvilken betydning ansvarsforståelse, selvinnsikt og vilje har for hvordan vi handler i trafikken
4. ha kunnskap om betydningen av trafikkopplæring ved å
 - a. kjenne til reglene for øvingskjøring
 - b. drøfte sammenhengen mellom kjøreefaring og trafikkulykker
 - c. forstå betydningen av automatisering av grunnleggende handlinger og handlingsmønstre
 - d. drøfte føreropplæringsmodellen, og hvordan opplæring ved trafikkskole og privat øving er nyttig og nødvendig for å nå målet for opplæringen
5. beherske grunnleggende ferdigheter i forbindelse med trafikkulykker og førstehjelp ved å
 - a. ha kunnskap om plikter ved trafikkuhell
 - b. kjenne til rutiner for sikring av og opptreden på skadested

- c. kunne vurdere skadeomfang og øve på praktisk førstehjelp
- 6. delta i redningsarbeidet ved en arrangert ulykke og gjennom denne
 - a. oppleve å komme først til skadestedet, forstå viktigheten av å kjenne skadeomfanget før ulykken varsles og hvordan varsling gjøres
 - b. øve på grunnleggende rutiner på skadestedet
 - c. videreutvikle den praktiske ferdigheten i grunnleggende livreddende førstehjelp ved trafikkulykker
- 7. bli bevisst gjennom demonstrasjon ute og i bil hvordan trafikkulykker i mørket kan unngås ved å
 - a. oppleve og erfare årsaksforhold ved typiske ulykker som skjer i mørket og ha grunnlag for å vurdere risiko ved kjøring i mørket
 - b. drøfte hvordan vi som trafikanter kan opptre for å redusere risikoen ved ferdsel i mørket
 - c. drøfte hva som er riktig lysbruk og atferd ellers ved kjøring, parkering og nødstopp i mørket.

§ 9-2 første ledd skal lyde:

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

§ 9-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte og nytt sjette ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

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

En elev som skal erverve førerett for en motorsykelklasse for første gang skal innledningsvis i trinn 2 gjennomføre grunnkurs klasse A1, A2 og A i samsvar med § 9-6 og § 9-7.

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 9-4 første, andre, tredje, fjerde, femte, nytt sjette, nytt syvende og nytt åttende ledd skal lyde:

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

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

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

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

Eleven skal

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

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

Elever som skal erverve førerrett i klasse A1 skal gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk i trinn 3 jf. § 9-8 og § 9-9.

Elever som skal erverve førerrett i klasse A2 og A skal gjennomføre sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A2 og A i trinn 3 jf. § 9-10 og § 9-11.

§ 9-5 skal lyde:

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

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg for den aktuelle klassen jf. § 9-12, § 9-14 og § 9-16. Eleven skal i tillegg ha tilstrekkelig øving.

§ 9-6 skal lyde: Grunnkurs klasse A1, A2 og A

Grunnkurset består av 3 undervisningstimer. Undervisningen gjennomføres i klasserom med inntil 16 elever.

§ 9-7 skal lyde: Kursmål for grunnkurs klasse A1, A2 og A

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

Eleven skal:

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

§ 9-8 skal lyde: Sikkerhetskurs i trafikk – klasse A1

Sikkerhetskurset er på 4 undervisningstimer hvor minst 3 timer skal være praksis bestående av kjøring med refleksjonspauser og resterende tid fordeles til planlegging og oppsummering.

§ 9-9 skal lyde: Kursmål for sikkerhetskurs i trafikk – klasse A1

Eleven skal gjennom opplevelse, aktiviteter og drøftinger videreutvikle sin kompetanse i å kjøre sikkert i trafikale situasjoner i samsvar med målet for trinn 3.

Eleven skal

- 1. gjøre rede for begrepet kjørestrategi og hva som kan kjennetegne en sikker kjørestrategi*
- 2. videreutvikle sin kjørestrategi i ulike trafikale miljø*
- 3. videreutvikle en sikker, taktisk og strategisk kjøring*
- 4. forstå og videreutvikle sikker samhandling og kommunikasjon med andre trafikanter*
- 5. reflektere over sine erfaringer og opplevelser.*

§ 9-10 overskrift, første, nytt andre og nytt tredje ledd skal lyde: Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk - klasse A2 og A

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

Eleven kan kjøre på egen motorsykkel i dette kurset.

Lærer kan undervise inntil 3 elever samtidig på dette kurset.

§ 9-11 overskrift, første og nytt andre skal lyde: Kursmål for sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk - klasse A2 og A

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

Eleven skal

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

- d. øve på styring og endring av kurs ved hastighet om lag 40 km/t og mestre dette med høy grad av presisjon.

§ 9-12 skal lyde: *Sikkerhetskurs på veg klasse A1*

Kurset er på 5 undervisningstimer, hvorav minst 4 timer skal være praksis bestående av kjøring med refleksjonspauser og resterende tid fordeles til planlegging og oppsummering.

§ 9-13 skal lyde: *Kursmål for sikkerhetskurs på veg klasse A1*

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

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

Eleven skal

- 1. planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen*
- 2. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø*
- 3. beskrive og begrunne sin kjøring i tillegg til taktiske og strategiske valg*
- 4. oppleve og beskrive sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøre glede*
- 5. oppleve og drøfte trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt*
- 6. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist.*

Ny § 9-14 skal lyde: *Sikkerhetskurs på veg klasse A2*

Kurset er på 5 undervisningstimer, hvorav minst 4 timer skal være praksis bestående av kjøring med refleksjonspauser og resterende tid fordeles til planlegging og oppsummering.

Lærer kan undervise 2 elever om gangen når begge elevene gjennomfører sikkerhetskurs på veg klasse A2 som en del av obligatoriske kurs for utvidelse fra klasse A1 til A2 jf. § 9-21. Den praktiske øvingen gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen.

Ny § 9-15 skal lyde: *Kursmål for sikkerhetskurs på veg klasse A2*

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

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

Eleven skal

- 1. planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen*
- 2. kjøre tydelig, sikkert og selvstendig over lengre strekninger i krevende og variert miljø*
- 3. beskrive og begrunne sin kjøring i tillegg til taktiske og strategiske valg*
- 4. oppleve og beskrive sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøre glede*
- 5. oppleve og drøfte trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt*
- 6. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist.*

Ny § 9-16 skal lyde: *Sikkerhetskurs på veg klasse A*

Kurset er på 8 undervisningstimer.

Det skal være minst 1 time innledning og klargjøring. Minst 5 timer skal være kjøring der lærer og elev kan benytte noe av denne tiden til refleksjonspauser. Minst 1 time skal

benyttes til oppsummering i etterkant av kjøringen. Oppsummeringen kan gjennomføres med inntil 16 elever. Øvrig tid disponeres ut i fra elevens behov.

Ny § 9-17 skal lyde: *Kursmål for sikkerhetskurs på veg klasse A*

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

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

Eleven skal

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

Ny § 9-18 skal lyde: *Utvidelse fra klasse A1 til A2*

Ved utvidelse fra klasse A1 til A2 skal eleven gjennomføre trinnvurdering og obligatoriske kurs for klasse A2 på trinn 3 og 4.

Ny § 9-19 skal lyde: *Utvidelse fra klasse A1 til A*

Ved utvidelse fra klasse A1 til A skal eleven gjennomføre trinnvurdering og obligatoriske kurs for klasse A på trinn 3 og 4.

Ny § 9-20 skal lyde: *Utvidelse fra klasse B til klasse A1*

Eleven med førerrett i klasse B er ved erverv av klasse A1 unntatt fra å gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk klasse A1 jf. § 9-8.

Ny § 9-21 skal lyde: *Obligatoriske kurs ved utvidelse fra klasse A1 til A2*

Ved utvidelse fra A1 til A2 skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs ved utvidelse fra A1 til A2. Dette kurset er på 2 timer hvor minst 1 time er praktisk kjøring jf. § 9-22. Den praktiske øvingen gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen. Lærer kan maksimalt undervise 2 elever om gangen. Dette kurset gjennomføres innledningsvis.

I tillegg skal eleven ved utvidelse fra A1 til A2 gjennomføre sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A2 og A jf. § 9-10 og § 9-11 og sikkerhetskurs på veg klasse A2 jf. § 9-14 og § 9-15.

Dokumentert fullført obligatoriske kurs ved utvidelse av førerrett i klasse A1 til A2 gir rett til førerrett i klasse A2.

Førerrett i klasse A2, på bakgrunn av dokumentert fullført obligatoriske kurs ved utvidelse fra A1 til A2, forutsetter to års førerrett i klasse A1. Kurset kan tidligst påbegynnes når eleven har ett års førerrett i klasse A1.

Ny § 9-22 skal lyde: *Kursmål for obligatorisk kurs ved utvidelse fra A1 til A2*

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

Eleven skal med bakgrunn i egen erfaring som fører at lett motorsykel sette seg mål for opplæringen. Eleven skal gjennom samtaler og aktiviteter bli bevisst på hvilken kompetanse som kreves for en fører av mellomtung motorsykel.

Eleven skal

- 1. beskrive egen kjøredyktighet*
- 2. drøfte begrepet sikkerhet i sammenheng med motorsykkelføring*
- 3. drøfte kjøring med tyngre motorsykel og egen utvikling som motorsykkelfører*
- 4. vise tilstrekkelige tekniske kjøreferdigheter for å ha godt utbytte av de øvrige obligatoriske kursene.*

Ny § 9-23 skal lyde: *Utvidelse fra klasse A2 til A*

Ved utvidelse fra klasse A2 til klasse A skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs ved utvidelse fra A2 til A jf. § 9-24 og § 9-25.

Elever fylt tjuefire år med mindre enn to års førerrett i klasse A2, kan erverve førerrett i klasse A ved å gjennomføre minst 7 timers obligatorisk kurs og praktisk prøve. Dette kurset kan også gjennomføres av elever fylt tjuetre år med mindre enn ett års førerrett i klasse A2.

Ny § 9-24 skal lyde: *Obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A*

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

De praktiske øvingene gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen.

Lærer kan maksimalt undervise 3 elever om gangen på de praktiske øvingene.

Dokumentert fullført obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A jf. § 9-25, gir rett til førerrett i klasse A.

Førerrett i klasse A, på bakgrunn av dokumentert fullført obligatorisk kurs ved utvidelse fra A2 til A, forutsetter to års førerrett i klasse A2. Kurset kan tidligst påbegynnes når eleven har ett års førerrett i klasse A2.

Ny § 9-25 skal lyde: *Kursmål for obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A*

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

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

Eleven skal

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

§ 10-2 første ledd skal lyde:

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

§ 10-3 skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. *gjøre seg klar for kjøring*
2. *utføre igangsetting og stans, giring, styring og bremsing i områder med liten trafikk*
3. *beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk*
4. *utføre aktuell sikkerhetskontroll av mopeden.*

Eleven skal gjennomføre grunnkurs klasse AM 146 i samsvar med § 10-6 og § 10-7. Kurset gjennomføres som innledning til opplæringen i klasse AM 146. Øvrig opplæring mot vederlag kan i trinn 2 gjennomføres med inntil tre elever.

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§10-4 første, tredje, fjerde, femte og nytt sjette ledd skal lyde:

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

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

Eleven skal

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

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk klasse AM 146 i samsvar med § 10-8 og § 10-9. Kurset gjennomføres mot slutten av opplæringen i trinn 3. Øvrig opplæring mot vederlag kan i trinn 3 gjennomføres med inntil tre elever.

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 10-5 skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha *den kompetansen* som er nødvendig for å kunne kjøre *moped* i samsvar med *hovedmålet*.

Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg i klasse AM146 i samsvar med § 10-10 og § 10-11. Eleven skal i tillegg ha tilstrekkelig øving. Øvrig opplæring mot vederlag kan i trinn 4 gjennomføres med inntil tre elever.

§ 10-6 skal lyde: Grunnkurs klasse AM146

Kurset er på 3 undervisningstimer. Undervisningen gjennomføres i klasserom med inntil 16 elever.

Ny § 10-7 skal lyde: Kursmål for grunnkurs klasse AM146

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

Eleven skal

1. gjøre rede for reglene for førerkort og trafikkopplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse AM146
2. drøfte mopedførerens kapasitet og trafikkens krav
3. drøfte mopedens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø
4. gjøre rede for mopedførerens bekledning med tanke på sikkerhet
5. drøfte eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell
6. drøfte begrepene sikker, strategisk og taktisk kjøring.

Ny § 10-8 skal lyde: Sikkerhetskurs i trafikk – klasse AM 146

Sikkerhetskurset er på 4 undervisningstimer der minst 3 timer skal være praksis bestående av kjøring med refleksjonspauser og resterende tid fordeles til planlegging og oppsummering.

Dette kurset kan gjennomføres med inntil 3 elever per lærer.

Ny § 10-9 skal lyde: Kursmål for sikkerhetskurs i trafikk - klasse AM 146

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

Eleven skal videreutvikle evne til refleksjon, til å samhandle med andre trafikanter og til å velge kjøremåter med lav risiko.

Eleven skal

1. mestre å kjøre effektivt og behagelig, miljøvennlig og økonomisk i variert trafikkmiljø i god samhandling med andre trafikanter, herunder å forutse, oppfatte og motvirke risiko for møteulykker, å bli forbikjørt og å kjøre forbi
2. vurdere sin egen ferdighet til å kjøre i god samhandling med andre.

Ny § 10-10 skal lyde: Sikkerhetskurs på veg – klasse AM 146

Sikkerhetskurset består av 4 undervisningstimer der minst 3 timer skal være praksis bestående av kjøring med refleksjonspauser og resterende tid fordeles til planlegging og oppsummering.

Dette kurset kan gjennomføres med inntil 3 elever per lærer.

Ny § 10-11 skal lyde: Kursmål for sikkerhetskurs på veg – klasse AM146

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

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

Eleven skal

- 1. videreutvikle tydelig, sikker og selvstendig kjøring med moped i tettbygd strøk og landevegsmiljø ved bruk av systematisk informasjonsinnhenting og presis kjøreteknikk*
- 2. erfare og velge kjørerute som gir størst mulig trygghet og minst mulig ulempe for annen trafikk*
- 3. reflektere over egne opplevelser og mopedens muligheter for sikker transport.*

Ny § 10-12 skal lyde: *Unntak for elever som har gjennomført opplæring i klasse A, A2 eller A1*

Elev som har gjennomført all obligatorisk opplæring i klasse A, A2 eller A1, men som ikke har ervervet førerrett, kan avlegge førerprøven i klasse AM 146 etter å ha gjennomført obligatorisk opplæring på trinn 4 for AM 146, jf. § 10-5.

§ 11-2 første ledd skal lyde:

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

§ 11-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

- 1. gjøre rede for reglene for førerkort og trafikkopplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse B*
- 2. gjøre rede for bilens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø*
- 3. gjøre rede for eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell*
- 4. gjøre rede for kjøring med tilhenger*
- 5. gjøre rede for menneskets kapasitet og trafikkenes krav herunder rus, rusmidler og bilkjøring*
- 6. gjøre seg klar for kjøring*
- 7. utføre igangsetting og stans, giring, styring, bremsing og rygging i variert terreng*
- 8. beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk*
- 9. utføre aktuell sikkerhetskontroll av bilen.*

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 11-4 første, andre, tredje, fjerde, femte og nytt sjette ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

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

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på øvingsbane i samsvar med §§ 11-6 og 11-7. Kurset gjennomføres mot slutten av opplæringen i trinn 3. Unntaksvis kan kurset gjennomføres i tilknytning til kjøring i landevegsmiljø eller til kjøring i variert trafikkmiljø i sikkerhetskurs på veg, jf. § 11-8 tredje og fjerde ledd, når dette kan være fordelaktig for eleven. Det skal særlig tas hensyn til den totale undervisningsbelastningen og elevens læringsutbytte når undervisningen organiseres på denne måten.

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5

§ 11- 6 andre, tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:

Ved kjøring på bane kan det være inntil to elever i hver bil. Det skal være en trafikk lærer i hver bil. Øvrig undervisning kan gjennomføres med inntil 16 elever.

Øvingsbanens størrelse, kjøremønster, kapasitet og sikkerhetssoner bestemmer hvor mange biler det er forsvarlig å ha på banen samtidig.

Banen, baneleien og hvor mange biler som kan øve på banen samtidig, godkjennes av Vegdirektoratet.

§ 11-7 første, andre og nytt tredje ledd skal lyde:

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

Eleven skal lære å sikre personer og last, og forstå hvordan bilens brems- og styremuligheter påvirkes av førerens kjøremåte og bilens utrustning.

Eleven skal

1. kjenne kursets mål og organisering, og bli bevisst og sette ord på egne forventninger og mål
2. forstå betydningen av å sikre personer og last i eller på bil ved å
 - a. oppleve hvordan løse gjenstander påvirkes og tilegne seg kunnskap om hvilke krefter en person utsettes for ved bråstopp
 - b. tilegne seg kunnskap om og øve på å sikre barn, voksne, last og gjenstander
3. videreutvikle sin kompetanse til å ha kontroll over bilen ved å
 - a. oppleve hvordan fart, kjøremåte, førerstøttesystem, dekk og tilgjengelig veggrep virker inn på bilens brems- og styremuligheter
 - b. oppleve krisesituasjoner og bli bevisst egne reaksjoner
4. reflektere over sine erfaringer og opplevelser ved å
 - a. dele disse med medelever og lærere
 - b. vurdere egne sterke og svake sider som bilførere og velge ut områder med utviklingsmuligheter.

§ 11-8 tredje, fjerde, sjette, syvende ledd skal lyde:

Andre del er 5 timer praktisk øving i landevegskjøring.

Tredje del er 4 timer undervisning i planlegging og kjøring i variert trafikkmiljø. Minst 3 timer skal være selvstendig kjøring i variert trafikkmiljø, resterende tid skal benyttes til planlegging og oppsummering.

Praktisk øving gjennomføres med inntil 2 elever. Kjøring i variert trafikkmiljø gjennomføres som hovedregel med 2 elever som arbeider sammen. Øvrig undervisning kan gjennomføres med inntil 16 elever.

Hver del av kurset gjennomføres samlet og i fastsatt rekkefølge. Andre og tredje del kan ikke gjennomføres på samme dag.

§ 11-9 første, andre og nytt tredje ledd skal lyde:

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

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

Eleven skal

- 1. ha forståelse for bilkjøringens risiko ved å*
 - a. kjenne kursets mål og organisering og sette ord på egne forventninger og mål*
 - b. drøfte begrepet kjøredyktighet*
 - c. kjenne til fordelingen av de alvorligste ulykkene i forhold til alder, kjønn og tidspunkt*
 - d. drøfte årsakene til de vanligste og alvorligste ungdomsulykkene og foreslå, argumentere for og ta stilling til effektive tiltak for å motvirke disse*
 - e. identifisere og beskrive mulige risikofaktorer i en gitt trafikksituasjon, forklare hva risikoen består i og velge ut, beskrive og argumentere for en ønsket atferd*
 - f. drøfte hvordan de selv påvirker og påvirkes av andre og være bevisst på sin personlige kjørestil med tanke på risiko og miljø*
- 2. videreutvikle sin kjørekompetanse i landevegsmiljø ved å*
 - a. øve på kjøring på landeveg med varierende standard*
 - b. identifisere og beskrive trafikkmiljøet, forutse og påpeke mulige risikomomenter og angi en hensiktsmessig kjøremåte fremover i tid*
 - c. anvende presis kjøreteknikk og videreutvikle en miljøvennlig og økonomisk kjøremåte*
 - d. oppleve og erfare situasjoner med særlig stor risiko ved inn- og/eller avkjøring fra større veg og vurdere og utvise hensiktsmessig atferd i slike situasjoner*
 - e. oppleve og erfare møtesituasjoner og å bli forbikjørt, og vurdere og utvise hensiktsmessig atferd og vilje til å ivareta egen og andres sikkerhet i slike situasjoner og ved vurdering av om egen forbikjøring kan gjennomføres eller ikke*
 - f. skrive logg*
- 3. planlegge og gjennomføre kjøring i variert trafikkmiljø ved å*
 - a. anvende hensiktsmessige hjelpemidler for å kunne beskrive, forklare og begrunne ulike forhold en må vente og ta hensyn til i løpet av kjøreturen*

- b. kjøre selvstendig over lengre strekninger i et skiftende miljø som varierer i vegstandard og mellom typisk landeveg, by- og tettstedsmiljø
 - c. begrunne handlingsvalg og kjøremåter
 - d. skrive logg
- 4. reflektere over sine erfaringer og opplevelser ved å
 - a. dele disse med medelever og lærere
 - b. beskrive og begrunne egne valg og kjøremåter
 - c. vurdere egne sterke og svake sider som bilførere og velge ut områder med utviklingsmuligheter
 - d. vurdere og ta stilling til ulike løsninger i en gitt problemstilling, gjøre rede for sitt syn og kunne argumentere for dette.

§ 12-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha så god kjøreteknisk ferdighet at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre trafikanter. Eleven skal forstå behovet for sikkerhetskontroll og *lastsikring*.

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

Eleven skal

1. ha kunnskap om risiko i tilknytning til å kjøre bil med tilhenger
2. ha grunnleggende kunnskap om lastsikring
3. kunne kople til og fra tilhengeren og utføre aktuell sikkerhetskontroll
4. kunne vurdere plassbehov ved kjøring rett fram og i sving, og kjøre vogntoget i mot- og utforbakke
5. kunne rygge rett bakover og i sving, og kjenne førerens ansvar og plikter i forbindelse med rygging.

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§12-4 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. ha systematisk og automatisert informasjonsinnhenting
2. kunne kjøre tydelig, sikkert og effektivt i variert terreng
3. kunne vurdere snuplasser, snumåter og bruk av medhjelpere
4. kunne kjøre selvstendig i variert trafikkmiljø på en måte som gir god samhandling med andre trafikanter og samtidig er økonomisk og miljøvennlig.

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 12-5 tredje ledd skal lyde:

Eleven skal gjennomføre kurs i sikring og merking av last - klassene B kode 96, BE, D1E, DE og T i samsvar med § 27-1 og sikkerhetskurs på veg - klassene B kode 96 og BE i

samsvar med § 12-6 og § 12-7. Sikkerhetskurs på veg - klassene B kode 96 og BE er på 3 timer. *Kurs i sikring av last kan også gjennomføres i trinn 2 eller 3 når grunnleggende opplæring i lastsikring som beskrevet i trinn 2 er gjennomført.*

§ 13-3 tredje, fjerde, femte og nytt sjette ledd skal lyde:

Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet.

Eleven skal

- 1. ha kunnskap om førerkort og trafikkopplæring*
- 2. ha kunnskap om mopedens konstruksjon i forhold til sikkerhet og miljø*
- 3. ha kunnskap om eierens og førerens ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell*
- 4. ha kunnskap om menneskets kapasitet og informasjonsbearbeiding.*

Eleven skal gjennomføre obligatorisk kurs i grunnleggende kjøretøybehandling i samsvar med § 13-6. Kurset er på 4 undervisningstimer.

Eleven skal mot slutten av det obligatoriske kurset i trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 13-4 andre, tredje, fjerde, femte og nytt sjette ledd skal lyde:

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

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

Eleven skal

- 1. kunne gjøre rede for trafikksystemet, trafikantgrupper og interessekonflikter*
- 2. ha kunnskap om veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering*
- 3. ha kunnskap om de regler som gjelder for kjøring med moped i trafikken.*

Eleven skal gjennomføre obligatorisk kurs i kjøring i trafikk i samsvar med § 13-7. Kurset er på 6 undervisningstimer.

Eleven skal mot slutten av det obligatoriske kurset i trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 15-2 første ledd skal lyde:

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

§ 15-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal:

- 1. gjøre rede for reglene for førerkort og trafikkopplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse T*
- 2. kjenne til at det finnes regler om motorferdsel i utmark og Arbeidstilsynets regler om bruk av traktor*

3. *gjøre rede for traktorens og tilhengerens konstruksjon med tanke på sikkerhet og miljø, og grunnleggende lastsikring*
4. *gjøre rede for eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell*
5. *gjøre rede for menneskets kapasitet og trafikkens krav*
6. *gjøre seg klar for kjøring*
7. *utføre igangsetting og stans i variert terreng*
8. *utføre riktig bruk av girsystem i variert terreng*
9. *utføre bremsing i variert terreng*
10. *utføre styring og svinging i kryss*
11. *utføre rygging med og uten tilhenger, og til- og frakobling av tilhenger*
12. *utføre aktuell sikkerhetskontroll av traktor og tilhenger, herunder legge på kjetting.*

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 15-4 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal:

1. *gjøre rede for trafikksystemet, trafikantgrupper og interessemotsetninger*
2. *gjøre rede for veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering*
3. *gjøre rede for tydelig, sikker og effektiv atferd i trafikken i ulike vegmiljø, herunder kjøring i tunnel, og de regler som gjelder for traktor med tilhenger*
4. *gjøre rede for kjøring på glatt føre*
5. *anvende systematisk og automatisert informasjonsbearbeiding*
6. *øve på å kjøre tydelig inn mot, gjennom og mellom kryss*
7. *øve på å tilpasse kjøremåten til boligmiljø, tettsteds- og bymiljø*
8. *øve på å tilpasse kjøremåten for kryssing av jernbaneplanovergang og til lokale kjøreforhold*
9. *øve på vending og parkering*
10. *øve på å kjøre med lav risiko på landeveg*
11. *øve på å bruke traktor med tilhenger riktig i variert terreng og trafikkmiljø.*

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 15-5 tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:

Eleven skal

1. *mestre å forutse og vurdere risikoforhold riktig og i god tid*
2. *mestre tydelig tegngiving, fartstilpassing og plassering*
3. *mestre å ha handlingsberedskap når det er nødvendig*
4. *mestre å ta hensyn til egne og kjøretøyets begrensninger, slik at kjøringen hele tiden er under kontroll*
5. *reflektere over hvordan trafikkbildet kan endre seg, legge planer ut i fra det og kunne begrunne handlingsvalg i ettertid.*

Eleven skal gjennomføre kurs i sikring og merking av last for klassene B kode 96, BE, DIE, DE, og T jf. § 27-1. Kurs i sikring av last kan også gjennomføres i trinn 2 eller 3 når grunnleggende opplæring i lastsikring som beskrevet i trinn 2 er gjennomført.

§ 15-7 skal lyde: *Sikkerhetskurs klasse T kode 141 og klasse T kode 148*

Kurset er på 7 undervisningstimer hvorav minst 2 timer er praktisk kjøring i trafikk med traktor og tilhenger med konstruktiv hastighet 50 km/t. *Vekten av lasten må utgjøre minst 50 % av tillatt nyttelast inntil aktuell totalvekt er 7000 kg, likevel være minst 2000 kg. Aktuell totalvekt skal være minst 4000 kg. De øvrige timene av kurset kan gjennomføres med inntil 16 elever.*

16-1 skal lyde:

Personer som skal erverve førerett i tung klasse for første gang, skal i opplæringens trinn 1 gjennomføre grunnkurs for tunge kjøretøy, jf. kapitlene 17 til og med 24.

Kurset er på 3 undervisningstimer.

Kurset kan gjennomføres med inntil 16 elever.

Ny § 16-2 skal lyde: *Kursmål for grunnkurs tunge kjøretøy*

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

Eleven skal

- 1. erfare hvordan kjøring og samhandling med tunge kjøretøy skiller seg fra kjøring med personbil*
- 2. drøfte hvordan tungbilføreren kan skape et positivt forhold til andre trafikantgrupper*
- 3. drøfte hvordan andre trafikantgrupper kan overvurdere tungbilførerens muligheter til å manøvrere kjøretøyet i vanskelige situasjoner, og at dette kan medføre at andre misforstår, eller ikke samarbeider slik tungbilføreren forventer*
- 4. drøfte hvordan interessekonflikter mellom trafikantgrupper kan reduseres og hvordan tungbilføreren kan skape et positivt forhold til andre trafikanter*
- 5. drøfte at trafikkulykker nesten uten unntak skyldes menneskelige feilhandlinger*
- 6. vite at tungbilføreren må sette seg inn i et omfattende regelverk når det gjelder*
 - a. helsekrav, alderskrav og andre regler om førerkort som gjelder generelt for alle tungbilklasser*
 - b. kjøre- og hviletid, kjøring i utlandet, pliktmessig avhold og yrkestransport.*

§ 17-2 ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha en grunnleggende forståelse for hvordan tunge kjøretøy skiller seg fra personbiler når det gjelder kjøring og samhandling.

Dagens andre ledd blir henholdsvis nytt tredje ledd.

§ 17-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. beskrive lastebilens oppbygning
2. forklare styringens funksjon og kunne utføre kontroll av denne
3. forklare egenskaper og utføre kontroll av hjul og dekk, risiko ved varmgang i hjullager og hvordan en kan identifisere dette.
4. forklare bestemmelsene for bruk av kjetting, egenskaper ulike kjettinger har, metoder for pålegging, utføre pålegging og kunne vurdere risiko knyttet til pålegging og kjøring med kjetting
5. forklare grunnleggende oppbygging og bruk av kjøretøyets bremses, alarmfunksjoner og kontrollpunkter, og kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll
6. beskrive hvordan motoren i en lett lastebil fungerer, og forklare konsekvenser av manglende ettersyn av smøre- og kjølesystem
7. beskrive lastebilens drivverk og forklare hvordan en skal kjøre for å unngå unødig slitasje på drivverkets hoveddeler; kopling, girkasse, mellomaksel, differensial og drivaksler
8. beskrive kjøretøyets elektriske anlegg og utføre ettersyn av påbudte og nødvendige komponenter i det elektriske anlegget
9. avgjøre nødvendig daglig ettersyn og vurdere hva som må utbedres før kjøring finner sted
10. forklare riktig bruk av, og bruke, lastebilens betjeningsorganer
11. beskrive og bruke aktuelle førerstøttesystem, og vite betydningen av varselanordninger og konsekvenser av feil
12. forklare bruken av, og bruke, aktuelle girsystemer med tanke på best mulig driftsøkonomi, framdrift og sikkerhet
13. sette i gang, stanse og kjøre rett fram og i sving med observasjon, tegngiving og plassering som gir god kommunikasjon og tilstrekkelig sikkerhetsmargin
14. forklare hvordan føreren må opptre for å redusere områdene rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette
15. forklare risiko for tap av veggrep og velt ved kjøring i sving, og tilpasse observasjon, fart og plassering i tråd med dette
16. forklare riktig kjøring i utforbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorbremskraft og økonomi
17. forklare riktig kjøring i motbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorkraft og økonomi
18. forklare og utføre forsvarlig rygging, vurdere bruk av medhjelpere og forklare hvordan denne skal instrueres.

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 17- 4 første, andre, tredje, nytt fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen og kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.

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

Eleven skal

1. kjenne til reglene i førerkortforskriften om førerrett, helsekrav, alderskrav og gyldighetstid, og i yrkessjåførforskriften og yrkestransportloven om yrkesrett
2. forklare reglene i skiltforskriften som gjelder for kjøring med gjeldende kjøretøy

3. *beskrive hvordan en kan beregne tillatt totalvekt og aksellast på kjøretøyet ved hjelp av vognkort og veglister*
 4. *forstå hvordan last må være plassert og sikret både med tanke på sikkerhet og best mulig utnyttelse av kjøretøy og last, vurdere riktig bruk av sikringsutstyr og uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av sikringsutstyr*
 5. *forklare faremoment ved bruk av tipp, kran, løftelem og annet arbeidsutstyr påmontert lastebilen, og forstå at slikt utstyr kan komme inn under andre opplæringsforskrifter*
 6. *kjenne til at transport av farlig gods og spesialtransport er underlagt egne regelverk og beskrive hvilken kompetanse som kreves for å transportere farlig gods*
 7. *kjenne til aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen om øvingskjøring, pliktmessig avhold, fraktavtaler og forsikring for lastebil og gods*
 8. *kjenne til kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kunne anvende digital og analog fartsskriver*
 9. *forstå hvordan hjernen bearbeider informasjon, og kjenne til hvordan hjernens funksjoner påvirkes av emosjoner, stress, personlighet, søvn, ernæring og generell helse.*
 10. *forstå hvordan en kan planlegge kjøringen i forhold til vilkår for bruk, forventede veg- og føreforhold og forklare miljømessige konsekvenser ut fra valg av kjørerute og kjøremåte*
 11. *uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av rusmidler i forbindelse med vegtrafikk*
 12. *forstå hvordan kultur i bransjen, og blant kollegaer, påvirker atferd og oppførsel*
 13. *mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet*
 14. *mestre å kjøre presist og behagelig, økonomisk og miljøvennlig, herunder ved kjøring i mot- og utforbakke, og på smal og svingete veg*
 15. *mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørket*
 16. *mestre samhandling med andre trafikanter, bidra til god trafikkflyt og ha evne til å tilpasse seg andre trafikanters behov.*
- Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.*

§ 17-5 første, andre, nytt tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre lastebil i samsvar med hovedmålet.

Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal gjennomføre obligatorisk kurs i ulykkesberedskap jf. kapittel 25, sikkerhetskurs på veg jf. kapittel 26, kurs i sikring av last jf. § 27- 2, og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

Når det er hensiktsmessig kan kurs i ulykkesberedskap gjennomføres i trinn 2 eller trinn 3. Kurs i sikring av last kan også gjennomføres i trinn 2 eller 3 når grunnleggende opplæring i lastsikring som beskrevet i trinn 3 er gjennomført.

§ 18-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. beskrive hvordan ulike tilhengere for lastebil er bygd opp
2. beskrive ulike tilhengerkoplinger, betjene disse og forklare og utføre nødvendig kontroll og vedlikehold
3. kontrollere kraftforbindelsen mellom lastebil og tilhenger
4. beskrive grunnleggende oppbygging av bremses på tilhengere, forklare kontrollpunkter og alarmfunksjoner og kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll
5. gjengi krav til lysutstyr og refleks på tilhenger, beskrive vanlige feil og kontrollere utstyret
6. avgjøre hva som er nødvendig daglig ettersyn og vurdere hva som må utbedres før kjøring finner sted
7. kople til og fra ulike slag tilhengere
8. kjøre vogntog rett fram og i sving med observasjon, tegngiving og plassering som gir god kommunikasjon og tilstrekkelig sikkerhetsmargin
9. forklare hvordan føreren må opptre for å redusere områdene rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette
10. forklare risiko for tap av veggrep og velt ved kjøring i sving med ulike slag tilhengere, og tilpasse observasjon, fart og plassering i tråd med dette
11. forklare riktig kjøring i utforbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorbremskraft og økonomi
12. forklare riktig kjøring i motbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorkraft og økonomi
13. forklare og utføre forsvarlig rygging mot angitte mål med minst mulig påkjenning på kjøretøyene, vurdere bruk av medhjelpere og forklare hvordan denne skal instrueres.

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 18-4 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen og kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.

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

Eleven skal

1. beskrive hvordan en kan beregne tillatt totalvekt og nyttelast for lastebil, tilhenger og vogntoget ved hjelp av vognkort, veglister og andre aktuelle hjelpemidler
2. forstå hvordan last må være plassert og sikret både med tanke på sikkerhet og best mulig utnyttelse av kjøretøy og last, vurdere riktig bruk av sikringsutstyr og uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av sikringsutstyr

3. *forstå hvordan en kan planlegge kjøringen i forhold til vilkår for bruk, forventete veg- og føreforhold og forklare miljømessige konsekvenser ut fra valg av kjørerute og kjøremåte*
4. *mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet*
5. *mestre tilhengerens innvirkning på kjøringen*
6. *mestre å kjøre presist og behagelig, sikkert, økonomisk og miljøvennlig, herunder ved kjøring i mot- og utforbakke og på smal svingete veg*
7. *mestre samhandling med andre trafikanter, bidra til god trafikkflyt og ha evne til å tilpasse seg andre trafikanters behov.*

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5. Eleven kan velge hvilken vogntogtype som skal brukes ved trinnvurderingen.

§ 18-5 første ledd, andre og nytt tredje ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre vogntog i samsvar med hovedmålet.

Eleven skal utvikle vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg, jf. kapittel 26, og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

§ 19-2 første, andre og nytt tredje ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha en grunnleggende forståelse for hvordan tunge kjøretøy skiller seg fra personbiler når det gjelder kjøring og samhandling.

Eleven skal gjennomføre grunnkurs for tunge kjøretøy, jf. kapittel. 16.

§ 19-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. *beskrive lastebilens oppbygning*
2. *forklare styringens funksjon og kunne utføre kontroll av denne*
3. *forklare egenskaper og utføre kontroll av hjul og dekk, risiko ved varmgang i hjullager og hvordan en kan identifisere dette.*
4. *forklare bestemmelsene for bruk av kjetting, egenskaper ulike kjettinger har, metoder for pålegging, utføre pålegging og kunne vurdere risiko knyttet til pålegging og kjøring med kjetting*
5. *forklare grunnleggende oppbygging og bruk av kjøretøyets bremses, alarmfunksjoner og kontrollpunkter, og kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll*
6. *beskrive hvordan motoren i en lastebil fungerer, og forklare konsekvenser av manglende ettersyn av smøre- og kjølesystem*

7. beskrive lastebilens drivverk og forklare hvordan en skal kjøre for å unngå unødige slitasje på drivverkets hoveddeler; kopling, girkasse, mellomaksel, differensial og drivaksler
 8. beskrive kjøretøyets elektriske anlegg og utføre ettersyn av påbudte og nødvendige komponenter i det elektriske anlegget
 9. avgjøre nødvendig daglig ettersyn og vurdere hva som må utbedres før kjøring finner sted
 10. forklare riktig bruk av, og bruke, lastebilens betjeningsorganer
 11. beskrive og bruke aktuelle førerstøttesystem, og vite betydningen av varselanordninger og konsekvenser av feil
 12. forklare bruken av, og bruke, aktuelle girsystemer med tanke på, best mulig driftsøkonomi, framdrift og sikkerhet
 13. sette i gang, stanse og kjøre rett fram og i sving med observasjon, tegngiving og plassering som gir god kommunikasjon og tilstrekkelig sikkerhetsmargin
 14. forklare hvordan føreren må opptre for å redusere områdene rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette
 15. forklare risiko for tap av veggrep og velt ved kjøring i sving, og tilpasse observasjon, fart og plassering i tråd med dette
 16. forklare riktig kjøring i utforbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorbremskraft og økonomi
 17. forklare riktig kjøring i motbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorkraft og økonomi
 18. forklare og utføre forsvarlig rygging, vurdere bruk av medhjelpere og forklare hvordan denne skal instrueres.
- Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 19-4 første, andre, tredje og nytt fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen og kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.

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

Eleven skal

1. kjenne til reglene i førerkortforskriften om førerrett, helsekrav, alderskrav og gyldighetstid, og i yrkessjåførforskriften og yrkestransportloven om yrkesrett
2. forklare reglene i skiltforskriften som gjelder for kjøring med gjeldende kjøretøy
3. beskrive hvordan en kan beregne tillatt totalvekt og aksellast på kjøretøyet ved hjelp av vognkort og veglister
4. forstå hvordan last må være plassert og sikret med tanke på sikkerhet og best mulig utnyttelse av kjøretøy og last, vurdere riktig bruk av sikringsutstyr og uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av sikringsutstyr
5. forklare faremoment ved bruk av tipp, kran, løftelem og annet arbeidsutstyr påmontert lastebilen, og forstå at slikt utstyr kan komme inn under andre opplæringsforskrifter
6. kjenne til at transport av farlig gods og spesialtransport er underlagt egne regelverk og beskrive hvilken kompetanse som kreves for å transportere farlig gods

7. *kjenne til aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen om øvingskjøring, pliktmessig avhold, fraktavtaler og forsikring for lastebil og gods*
 8. *kjenne til kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kunne anvende digital og analog fartsskriver*
 9. *forstå hvordan hjernen bearbeider informasjon, og kjenne til hvordan hjernens funksjoner påvirkes av emosjoner, stress, personlighet, søvn, ernæring og generell helse*
 10. *forstå hvordan en kan planlegge kjøringen i forhold til vilkår for bruk, forventete veg- og føreforhold og forklare miljømessige konsekvenser ut fra valg av kjørerute og kjøremåte*
 11. *uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av rusmidler i forbindelse med vegtrafikk*
 12. *forstå hvordan kultur i bransjen og blant kollegaer påvirker atferd og oppførsel*
 13. *mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet*
 14. *mestre å kjøre presist og behagelig, økonomisk og miljøvennlig, herunder ved kjøring i mot- og utforbakke, og på smal og svingete veg*
 15. *mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørket*
 16. *mestre samhandling med andre trafikanter, bidra til god trafikkflyt og ha evne til å tilpasse seg andre trafikanters behov.*
- Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.*

§ 19-5 første, andre og nytt tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre lastebil i samsvar med hovedmålet.

Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal gjennomføre obligatorisk kurs i ulykkesberedskap jf. kapittel 25, sikkerhetskurs på veg jf. kapittel 26, kurs i sikring av last jf. § 27-2 og sikkerhetskurs på øvingsbane jf. kapittel 28 og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

Når det er hensiktsmessig kan kurs i ulykkesberedskap og gjennomføres i trinn 2 eller trinn 3. Kurs i sikring av last kan også gjennomføres i trinn 2 eller 3 når grunnleggende opplæring i lastsikring som beskrevet i trinn 3 er gjennomført.

20-1 først ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført opplæringen for klasse CE skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre vogntog forsvarlig, og for å kunne ivareta de oppgaver som er førerens ansvar.

§ 20-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. *beskrive hvordan ulike tilhengere for lastebil er bygd opp*

2. beskrive ulike tilhengerkoplinger, betjene disse og forklare og utføre nødvendig kontroll og vedlikehold
3. kontrollere kraftforbindelsen mellom lastebil og tilhenger
4. beskrive grunnleggende oppbygging av bremses på aktuelle tilhengere, forklare kontrollpunkter og alarmfunksjoner og kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll
5. gjengi krav til lysutstyr og refleks på tilhenger, beskrive vanlige feil og kontrollere utstyret
6. avgjøre hva som er nødvendig daglig ettersyn og vurdere hva som må utbedres før kjøring finner sted
7. kople til og fra ulike slag tilhengere
8. kjøre vogntog rett fram og i sving med observasjon, tegngiving og plassering som gir god kommunikasjon og tilstrekkelig sikkerhetsmargin
9. forklare hvordan føreren må opptre for å redusere områdene rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette
10. forklare risiko for tap av veggrep og velt ved kjøring i sving med ulike slag tilhengere, og tilpasse observasjon, fart og plassering i tråd med dette
11. forklare riktig kjøring i utforbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føre, last, bremsinnretninger, girsystem, motorbremskraft og økonomi
12. forklare riktig kjøring i motbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føre, last, bremsinnretninger, girsystem, motorkraft og økonomi
13. forklare og utføre forsvarlig rygging mot angitte mål med minst mulig påkjenning på kjøretøyene, vurdere bruk av medhjelpere og forklare hvordan denne skal instrueres.

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 20-4 første, andre, tredje, nytt fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen og kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.

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

Eleven skal

1. beskrive hvordan en kan beregne tillatt totalvekt og nyttelast for lastebil, tilhenger og vogntoget ved hjelp av vognkort, veglister og andre aktuelle hjelpemidler
2. forstå hvordan last må være plassert og sikret med tanke på sikkerhet og best mulig utnyttelse av kjøretøy og last, vurdere riktig bruk av sikringsutstyr og uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av sikringsutstyr
3. forstå hvordan en kan planlegge kjøringen i forhold til vilkår for bruk, forventete veg- og føreforhold og forklare miljømessige konsekvenser ut fra valg av kjørerute og kjøremåte
4. mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet
5. mestre tilhengerens innvirkning på kjøringen
6. mestre å kjøre presist og behagelig, sikkert, økonomisk og miljøvennlig, herunder ved kjøring i mot- og utforbakke og på smal svingete veg

7. *mestre samhandling med andre trafikanter, bidra til god trafikkflyt og ha evne til å tilpasse seg andre trafikanters behov.*

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5. Eleven kan velge hvilken vogntogtype som skal brukes ved trinnvurderingen.

§ 20-5 første, andre og nytt tredje ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre vogntog i samsvar med *hovedmålet*.

Eleven skal *ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.*

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg, jf. kapittel 26 og sikkerhetskurs på øvingsbane, jf. kapittel 28, og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

§ 21-2 første, andre og nytt tredje ledd skal lyde:

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

Eleven skal *ha en grunnleggende forståelse for hvordan tunge kjøretøy skiller seg fra personbiler når det gjelder kjøring og samhandling.*

Eleven skal gjennomføre grunnkurs tunge kjøretøy i samsvar med kapittel. 16.

§ 21-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. *beskrive minibussenes oppbygning*
2. *forklare styringens funksjon og kunne utføre kontroll av denne*
3. *forklare egenskaper og utføre kontroll av hjul og dekk, risiko ved varmgang i hjullager og hvordan en kan identifisere dette.*
4. *forklare bestemmelsene for bruk av kjetting, egenskaper ulike kjettinger har, metoder for pålegging, utføre pålegging og kunne vurdere risiko knyttet til pålegging og kjøring med kjetting*
5. *forklare grunnleggende oppbygging og bruk av kjøretøyets bremses, alarmfunksjoner og kontrollpunkter, og kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll*
6. *beskrive hvordan motoren i en minibuss fungerer, og forklare konsekvenser av manglende ettersyn av smøre- og kjølesystem*
7. *beskrive minibussens drivverk og forklare hvordan en skal kjøre for å unngå unødig slitasje på drivverkets hoveddeler; kopling, girkasse, mellomaksel, differensial og drivakslar*
8. *beskrive kjøretøyets elektriske anlegg og utføre ettersyn av påbudte og nødvendige komponenter i det elektriske anlegget*
9. *avgjøre nødvendig daglig ettersyn og vurdere hva som må utbedres før kjøring finner sted*
10. *forklare riktig bruk av, og bruke, minibussens betjeningsorganer*

11. beskrive og bruke aktuelle førerstøttesystem, og vite betydningen av varselanordninger og konsekvenser av feil
 12. forklare riktig bruk av minibussens nødutstyr
 13. forklare bruken av, og bruke, aktuelle girsystemer med tanke på best mulig driftsøkonomi, framdrift og sikkerhet
 14. sette i gang, stanse og kjøre rett fram og i sving med observasjon, tegngiving og plassering som gir god kommunikasjon og tilstrekkelig sikkerhetsmargin
 15. forklare hvordan føreren må opptre for å redusere områdene rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette
 16. forklare risiko for tap av veggrep og velt ved kjøring i sving, og tilpasse observasjon, fart og plassering i tråd med dette
 17. forklare riktig kjøring i utforbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorbremskraft og økonomi
 18. forklare riktig kjøring i motbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorkraft og økonomi
 19. forklare og utføre forsvarlig rygging, vurdere bruk av medhjelpere og forklare hvordan denne skal instrueres.
- Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 21-4 første, andre, tredje, nytt fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen og kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.

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

Eleven skal

1. kjenne til reglene i førerkortforskriften om førerrett, helsekrav, alderskrav og gyldighetstid, og i yrkessjåførforskriften og yrkestransportloven om yrkesrett
2. forklare reglene i skiltforskriften som gjelder for kjøring med gjeldende kjøretøy
3. beskrive hvordan en kan beregne tillatt totalvekt og aksellast på kjøretøyet ved hjelp av vognkort og veglister
4. forstå hvordan last må være plassert og sikret med tanke på sikkerhet og best mulig utnyttelse av kjøretøy og last, vurdere riktig bruk av sikringsutstyr og uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av sikringsutstyr
5. forklare faremoment ved bruk av arbeidsutstyr påmontert minibussen, og forstå at slikt utstyr kan komme inn under andre opplæringsforskrifter
6. kjenne til at transport av farlig gods og spesialtransport er underlagt egne regelverk og beskrive hvilken kompetanse som kreves for å transportere farlig gods
7. kjenne til aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen om øvingskjøring, pliktmessig avhold, fraktavtaler og forsikring
8. kjenne til kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kunne anvende digital og analog fartsskriver
9. forstå hvordan hjernen bearbeider informasjon, og kjenne til hvordan hjernens funksjoner påvirkes av emosjoner, stress, personlighet, søvn, ernæring og generell helse.

10. forstå hvordan en kan planlegge kjøringen i forhold til vilkår for bruk, forventete veg- og føreforhold og forklare miljømessige konsekvenser ut fra valg av kjørerute og kjøremåte
 11. uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av rusmidler i forbindelse med vegtrafikk
 12. forstå hvordan kultur i bransjen og blant kolleger påvirker atferd og oppførsel
 13. mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet
 14. mestre å kjøre presist og behagelig, økonomisk og miljøvennlig, herunder ved kjøring i mot- og utforbakke, og på smal og svingete veg
 15. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørket
 16. mestre samhandling med andre trafikanter, bidra til god trafikkflyt og ha evne til å tilpasse seg andre trafikanters behov.
- Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 21-5 første, andre, nytt tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre minibuss i samsvar med hovedmålet.

Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal gjennomføre obligatorisk kurs i ulykkesberedskap, jf. kapittel 25, og sikkerhetskurs på veg, jf. kapittel 26 og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

Når det er hensiktsmessig kan kurs i ulykkesberedskap gjennomføres i trinn 2 eller trinn 3.

§ 22-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. beskrive hvordan ulike tilhengere for minibuss er bygd opp
2. beskrive ulike tilhengerkoplinger, betjene disse og forklare og utføre nødvendig kontroll og vedlikehold
3. kontrollere kraftforbindelsen mellom minibuss og tilhenger
4. beskrive grunnleggende oppbygging av bremses på aktuelle tilhengere, forklare kontrollpunkter og alarmfunksjoner og kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll
5. gjengi krav til lysutstyr og refleks på tilhenger, beskrive vanlige feil og kontrollere utstyret
6. avgjøre hva som er nødvendig daglig ettersyn og vurdere hva som må utbedres for kjøring finner sted
7. kople til og fra ulike slag tilhengere
8. kjøre vogntog rett fram og i sving med observasjon, tegngiving og plassering som gir god kommunikasjon og tilstrekkelig sikkerhetsmargin

9. *forklare hvordan føreren må opptre for å redusere områdene rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette*
10. *forklare risiko for tap av veggrep og velt ved kjøring i sving med ulike slag tilhengere, og tilpasse observasjon, fart og plassering i tråd med dette*
11. *forklare riktig kjøring i utforbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føre, last, bremsinnretninger, girsystem, motorbremskraft og økonomi*
12. *forklare riktig kjøring i motbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føre, last, bremsinnretninger, girsystem, motorkraft og økonomi*
13. *forklare og utføre forsvarlig rygging mot angitte mål med minst mulig påkjenning på kjøretøyene, vurdere bruk av medhjelpere og forklare hvordan denne skal instrueres.*

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 22-4 første, andre, tredje, nytt fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen og kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.

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

Eleven skal

1. *beskrive hvordan en kan beregne tillatt totalvekt og nyttelast for minibuss, tilhenger og vogntoget ved hjelp av vognkort og veglister og andre aktuelle hjelpemidler*
2. *forstå hvordan last må være plassert og sikret med tanke på sikkerhet og best mulig utnyttelse av kjøretøy og last, vurdere riktig bruk av sikringsutstyr og uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av sikringsutstyr*
3. *forstå hvordan en kan planlegge kjøringen i forhold til vilkår for bruk, forventete veg- og føreforhold og forklare miljømessige konsekvenser ut fra valg av kjørerute og kjøremåte*
4. *mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet*
5. *mestre tilhengerens innvirkning på kjøringen*
6. *mestre å kjøre presist og behagelig, sikkert, økonomisk og miljøvennlig, herunder ved kjøring i mot- og utforbakke og på smal svingete veg*
7. *mestre samhandling med andre trafikanter, bidra til god trafikkflyt og ha evne til å tilpasse seg andre trafikanters behov.*

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

Eleven kan velge hvilken vogntogtype som skal brukes ved trinnvurderingen.

§ 22-5 første, andre og nytt tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha *den kompetansen* som er nødvendig for å kunne kjøre vogntog i samsvar med hovedmålet.

Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg, jf. kapittel 26, kurs i sikring og merking av last for klassene B kode 96, BE, D1E, DE og T, jf. § 27-1 og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

Kurs i sikring av last kan også gjennomføres i trinn 2 eller 3 når grunnleggende opplæring i lastsikring som beskrevet i trinn 3 er gjennomført.

§ 23-2 første, andre og nytt tredje ledd skal lyde:

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

Eleven skal ha en grunnleggende forståelse for hvordan tunge kjøretøy skiller seg fra personbiler når det gjelder kjøring og samhandling.

Eleven skal gjennomføre grunnkurs tunge kjøretøy i samsvar med kapittel 16.

§ 23-3 første, andre, tredje, fjerde og nytt femte skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

- 1. beskrive bussens oppbygning*
- 2. forklare styringens funksjon og kunne utføre kontroll av denne*
- 3. forklare egenskaper og utføre kontroll av hjul og dekk, risiko ved varmgang i hjullager og hvordan en kan identifisere dette.*
- 4. forklare bestemmelsene for bruk av kjetting, egenskaper ulike kjettinger har, metoder for pålegging, utføre pålegging og kunne vurdere risiko knyttet til pålegging og kjøring med kjetting*
- 5. forklare grunnleggende oppbygging og bruk av kjøretøyets bremses, alarmfunksjoner og kontrollpunkter, og kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll*
- 6. beskrive hvordan motoren i en buss fungerer, og forklare konsekvenser av manglende ettersyn av smøre- og kjølesystem*
- 7. beskrive bussens drivverk og forklare hvordan en skal kjøre for å unngå unødige slitasje på drivverkets-hoveddeler; kopling, girkasse, mellomaksel, differensial og drivaksler*
- 8. beskrive kjøretøyets elektriske anlegg og utføre ettersyn av påbudte og nødvendige komponenter i det elektriske anlegget*
- 9. avgjøre nødvendig daglig ettersyn og vurdere hva som må utbedres før kjøring finner sted*
- 10. forklare riktig bruk av, og bruke, bussens betjeningsorganer*
- 11. beskrive og bruke aktuelle førerstøttesystem, og vite betydningen av varselanordninger og konsekvenser av feil*
- 12. forklare riktig bruk av bussens nødutstyr*
- 13. forklare bruken av, og bruke, aktuelle girsystemer med tanke på, best mulig driftsøkonomi, framdrift og sikkerhet*
- 14. sette i gang, stanse og kjøre rett fram og i sving med observasjon, tegngiving og plassering som gir god kommunikasjon og tilstrekkelig sikkerhetsmargin*

15. *forklare hvordan føreren må opptre for å redusere områdene rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette*
 16. *forklare risiko for tap av veggrep og velt ved kjøring i sving, og tilpasse observasjon, fart og plassering i tråd med dette*
 17. *forklare riktig kjøring i utforbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorbremskraft og økonomi*
 18. *forklare riktig kjøring i motbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føret, last, bremsinnretninger, girsystem, motorkraft og økonomi*
 19. *forklare og utføre forsvarlig rygging, vurdere bruk av medhjelpere og forklare hvordan denne skal instrueres.*
- Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.*

§ 23-4 første, andre, tredje, nytt fjerde ledd og nytt femte ledd skal lyde:

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

Eleven skal *ha kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen og kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.*

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

Eleven skal

1. *kjenne til reglene i førerkortforskriften om førerett, helsekrav, alderskrav og gyldighetstid, og i yrkessjåførforskriften og yrkestransportloven om yrkesrett*
2. *forklare reglene i skiltforskriften som gjelder for kjøring med gjeldende kjøretøy*
3. *beskrive hvordan en kan beregne tillatt totalvekt og aksellast på kjøretøyet ved hjelp av vognkort og veglister*
4. *forstå hvordan last må være plassert og sikret med tanke på sikkerhet og best mulig utnyttelse av kjøretøy og last, vurdere riktig bruk av sikringsutstyr og uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av sikringsutstyr*
5. *forklare faremoment ved bruk av arbeidsutstyr påmontert bussen, og forstå at slikt utstyr kan komme inn under andre opplæringsforskrifter*
6. *kjenne til at transport av farlig gods og spesialtransport er underlagt egne regelverk og beskrive hvilken kompetanse som kreves for å transportere farlig gods*
7. *kjenne til aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen om øvingskjøring, pliktmessig avhold, fraktavtaler og forsikring for lastebil og gods*
8. *kjenne til kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kunne anvende digital og analog fartsskriver*
9. *forstå hvordan hjernen bearbeider informasjon, og kjenne til hvordan hjernens funksjoner påvirkes av emosjoner, stress, personlighet, søvn, ernæring og generell helse.*
10. *forstå hvordan en kan planlegge kjøringen i forhold til vilkår for bruk, forventete veg- og føreforhold og forklare miljømessige konsekvenser ut fra valg av kjørerute og kjøremåte*
11. *uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av rusmidler i forbindelse med vegtrafikk*
12. *forstå hvordan kultur i bransjen og blant kolleger påvirker atferd og oppførsel*

13. mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet
 14. mestre å kjøre presist og behagelig, økonomisk og miljøvennlig, herunder ved kjøring i mot- og utforbakke, og på smal og svingete veg
 15. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørket
 16. mestre samhandling med andre trafikanter, bidra til god trafikkflyt og ha evne til å tilpasse seg andre trafikanters behov.
- Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 23-5 første, andre og nytt tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre buss i samsvar med hovedmålet.

Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal gjennomføre obligatorisk kurs i ulykkesberedskap, jf. kapittel 25. og sikkerhetskurs på veg jf. kapittel 26, sikkerhetskurs på øvingsbane, jf. kapittel 28 og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

Når det er hensiktsmessig kan kurs i ulykkesberedskap gjennomføres i trinn 2 eller trinn 3.

§ 24-3 første, andre, tredje, fjerde og nytte femte ledd skal lyde:

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

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

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

Eleven skal

1. beskrive hvordan ulike tilhengere for buss er bygd opp
2. beskrive ulike tilhengerkoplinger, betjene disse og forklare og utføre nødvendig kontroll og vedlikehold
3. kontrollere kraftforbindelsen mellom buss og tilhenger
4. beskrive grunnleggende oppbygging av bremses på aktuelle tilhengere, forklare kontrollpunkter og alarmfunksjoner og kunne utføre nødvendig ettersyn og kontroll
5. gjengi krav til lysutstyr og refleks på tilhenger, beskrive vanlige feil og kontrollere utstyret
6. avgjøre hva som er nødvendig daglig ettersyn og vurdere hva som må utbedres før kjøring finner sted
7. kople til og fra ulike slag tilhengere
8. kjøre vogntog rett fram og i sving med observasjon, tegngiving og plassering som gir god kommunikasjon og tilstrekkelig sikkerhetsmargin
9. forklare hvordan føreren må opptre for å redusere områdene rundt kjøretøyet hvor andre trafikanter kan være skjult og tilpasse atferden etter dette
10. forklare risiko for tap av veggrep og velt ved kjøring i sving med ulike slag tilhengere, og tilpasse observasjon, fart og plassering i tråd med dette
11. forklare riktig kjøring i utforbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føre, last, bremsinnretninger, girsystem, motorbremskraft og økonomi

12. forklare riktig kjøring i motbakker og tilpasse kjøringen etter sikt, føre, last, bremsinnretninger, girsystem, motorkraft og økonomi
13. forklare og utføre forsvarlig rygging mot angitte mål med minst mulig påkjenning på kjøretøyene, vurdere bruk av medhjelpere og forklare hvordan denne skal instrueres.

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 24-4 første, andre, tredje, nytt fjerde og nytt femte skal lyde:

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

Eleven skal *ha kunnskap om aktuelle bestemmelser i vegtrafikklovgivningen og kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.*

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

Eleven skal

1. *beskrive hvordan en kan beregne tillatt totalvekt og nyttelast for buss, tilhenger og vogntog ved hjelp av vognkort, veglister og andre aktuelle hjelpemidler*
2. *forstå hvordan last må være plassert og sikret med tanke på sikkerhet og best mulig utnyttelse av kjøretøy og last, vurdere riktig bruk av sikringsutstyr og uttrykke egne meninger om samfunnets holdninger og bransjens kultur når det gjelder bruk av sikringsutstyr*
3. *forstå hvordan en kan planlegge kjøringen i forhold til vilkår for bruk, forventete veg- og føreforhold og forklare miljømessige konsekvenser ut fra valg av kjørerute og kjøremåte*
4. *mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet*
5. *mestre tilhengerens innvirkning på kjøringen*
6. *mestre å kjøre presist og behagelig, sikkert, økonomisk og miljøvennlig, herunder ved kjøring i mot- og utforbakke og på smal svingete veg*
7. *mestre samhandling med andre trafikanter, bidra til god trafikkflyt og ha evne til å tilpasse seg andre trafikanters behov.*

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

Eleven kan velge hvilken vogntogtype som skal brukes ved trinnvurderingen.

§ 24-5 første, andre, nytt tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha *den kompetansen* som er nødvendig for å kunne kjøre vogntog i samsvar med *hovedmålet*.

Eleven skal *ha utviklet vilje til å ta ansvar, til å ta forholdsregler og til å samarbeide i trafikken.*

Eleven skal gjennomføre kurs i sikring og merking av last for klassene B kode 96, BE, DIE, DE og T, jf. § 27-1 og i tillegg ha tilstrekkelig øving.

Kurs i sikring av last kan også gjennomføres i trinn 2 eller 3 når grunnleggende opplæring i lastsikring som beskrevet i trinn 3 er gjennomført.

§ 26- 3 andre, nytt tredje, nytt fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

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

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

Eleven skal kunne foreta de kjøreforberedelser som er førerens ansvar og kjøre forsvarlig i lengre sammenhengende tid.

Eleven skal

- 1. planlegge en lengre sammenhengende kjøretur ved å*
 - a. bli klar over og anvende hjelpemidler som er vanlig å bruke for vedkommende kjøretøygruppe*
 - b. videreutvikle forståelse for hvordan hjernen bearbeider informasjon, og hvordan hjernens funksjoner påvirkes av emosjoner, personlighet, stress, søvn, ernæring og generell helse, samt hvordan kultur i bransjen, og blant kolleger, påvirker atferd og oppførsel og drøfte hvordan dette kan tas hensyn til før og under kjøring, for at kjøringen skal bli mest mulig sikker*
 - c. utvikle forståelse for at kjøringen er en del av et sosialt samspill hvor det stilles spesielle krav til tungbilførerens vurdering av trafikksituasjonene*
 - d. utvikle forståelse for at føreren ved feilhandling, og utilstrekkelig sikring av last og passasjerer, kan forårsake alvorlige ulykker, og at konsekvensene etter en tungbilulykke ofte blir dramatiske*
- 2. gjennomføre kjøreturen og*
 - a. kontrollere kjøretøy, dekk, bremses og nav med tanke på eventuell varmgang, sikkerhetsutstyr, lastsikring og plassering av bagasje før, under, og etter kjøring*
 - b. videreutvikle sin evne til å oppfatte trafikkbildet fullstendig og iverksette nødvendige handlinger ved å vurdere vegens videre forløp og planlegge møtesituasjoner, vurdere trafikken bak og eventuelt finne steder hvor andre kan slippes forbi, og kjøre riktig til og fra stoppested*
 - c. videreutvikle sin evne til å oppfatte risiko ved å vurdere mulighet for forbikjøring kontinuerlig, tilpasse kjøringen ut fra at møtende som foretar forbikjøring kan feilvurdere, ta spesielle hensyn ved kjøring på smal og svingete veg, og under vanskelige kjøreforhold, ivareta informasjonsbehovet ved vending og rygging, vurdere eventuelle tiltak med bakgrunn i føreforholdene, ha nødvendig sikkerhetsmargin på begge sider slik at oppmerksomheten hovedsakelig kan rettes mot trafikale forhold, ta hensyn til møtende trafikk, hindringer, veggbredde, vegoppmerking m.m., vurdere om andre kan misforstå hvordan videre kjøring er planlagt, holde riktig avstand til andre trafikanter, foreta riktig sporvalg og begrunne sine handlingsvalg og –tendenser*
 - d. videreutvikle sin evne til å kjøre på en måte som gir god trafikkavvikling og lav risiko, god driftsøkonomi og minst mulig miljøbelastning*
- 3. reflektere over sine erfaringer og opplevelser ved å*
 - a. drøfte disse med sine medelever og lærere*
 - b. beskrive og begrunne egne valg og kjøremåter*
 - c. vurdere egne sterke og svake sider som tungbilfører og velge ut områder med utviklingsmuligheter*
 - d. lytte til og forstå lærerens vurdering av elevens kjørekompetanse.*

§ 27-1 fjerde ledd skal lyde:

Eleven skal

- 1. vite at mangelfull sikring har årsak i menneskelig svikt, kan forårsake tragedier og få store konsekvenser*

2. kjenne til regelverket som gjelder for sikring av last på kjøretøy og for transport av farlig gods når føreren ikke har særskilt kompetansebevis
3. gjennom demonstrasjon oppleve kreftene som virker inn på lasten under kjøring, friksjonens betydning og bli kjent med ulike metoder for sikring av last som *låsing, stenging, surring, og dekking*
4. gjøre rede for spesielle faremoment ved last som er feil plassert, last med høyt tyngdepunkt, hengende last, flytende last, levende dyr og persontransport
5. øve på å
 - a. plassere, sikre og merke lang last tilsvarende en tømmerstokk
 - b. plassere og sikre ett kolli *med minstemål 1x1x1 meter eller 0,8 x 1,2 x 1 meter*
 - c. plassere og sikre annen last som rundballe eller storsekk, *vekt minst 350 kg*
6. forstå behovet for vedlikehold og avgjøre om lastsikringsutstyret er i forsvarlig stand.

§ 29-8 andre ledd skal lyde:

Føreretten i klasse *CI, CIE, C, CE, DI, DIE, D* og *DE* begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerett i en eller flere av klassene *B, BE, C1, C1E, C, CE, D, DE, D1* eller *D1E* med manuelt gir ved praktisk prøve, prøvekjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt og kandidaten benytter denne muligheten når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjøring i mot- eller utforbakke.

§ 30-1 åttende ledd skal lyde:

Sikkerhetskontroll, kontroll før kjøring og ferdighetsprøve på avsperrt område skal være gjennomført før kjøring i trafikk. Dersom ferdighetene ved prøving på avsperrt område er slik at det synes farlig for sensor å gjennomføre kjøring i trafikk, skal prøven avbrytes og vurderes til ikke bestått.

§ 31- 1 nytt andre, nytt tredje, nytt fjerde, nytt femte ledd og nytte sjette ledd skal lyde:

Kravet § 6-1 om førerett for den koden trafikklærer underviser i, gjelder ikke for trafikklærer som er godkjent og registrert for vedkommende klasse og kode før 1. januar 2017.

Kravet i § 6-6 om spesialutdanning i trafikalt grunnkurs gjelder ikke for undervisningspersonell for klasse AM 146 godkjent før 1. januar 2017.

Godkjent trafikklærer i klasse AM 146 før 1. januar 2017, har rett til å undervise i klassen fram til 1. januar 2018, uten å oppfylle kravet i § 6-6 om spesialutdanning i AM 146.

Godkjent trafikklærer i klasse T før 1. januar 2017, har rett til å undervise i klassen fram til 1. januar 2020, uten å oppfylle kravet i § 6-8 om spesialutdanning.

Godkjent undervisningspersonell for sikkerhetskurs klasse T kode 141 og klasse T kode 148 før 1. januar 2017, har rett til å undervise i sikkerhetskurset fram til 1. januar 2020, uten å oppfylle kravet i § 6-8 om spesialutdanning i klasse T, jf. § 6-14.

§ 31-2 andre, tredje, nytt fjerde og nytt femte ledd skal lyde:

Fullført obligatorisk opplæring i klasse A før 19. januar 2013 anses som fullført obligatorisk opplæring i klasse A2. Deler av obligatorisk opplæring i klasse A, gjennomført før 19. januar 2013, gir rett til fradrag i deler av obligatorisk opplæring ved klasse A2.

Elev som har fullført obligatorisk opplæring i klasse AM146 før 1. januar 2017 kan avlegge førerprøven på bakgrunn av denne opplæringen innen 1. januar 2018. Deler av

obligatorisk opplæring i klasse AM 146, gjennomført før 1. januar 2017, gir rett til fradrag i tilsvarende obligatorisk opplæring i klasse AM146 innen 1. januar 2018.

Elev som har fullført obligatorisk opplæring i klasse A1 før 1. januar 2017 kan avlegge førerprøven på bakgrunn av denne opplæringen innen 1. januar 2018. Deler av obligatorisk opplæring i klasse A1, gjennomført før 1. januar 2017, gir rett til fradrag i tilsvarende obligatorisk opplæring i klasse A1 innen 1. januar 2018.

Elev som har fullført obligatorisk opplæring i klasse S før 1. juli 2017 kan avlegge førerprøven på bakgrunn av denne opplæringen innen 1. juli 2018. Deler av obligatorisk opplæring i klasse S, gjennomført før 1. juli 2017, gir rett til fradrag i tilsvarende obligatorisk opplæring i klasse S innen 1. juli 2018.

§ 31-3 første ledd, andre, tredje, fjerde og femte ledd skal lyde:

Kravet i § 4-7 andre ledd e) og § 30-14 tredje ledd e) gjelder ikke for kjøretøy godkjent før 1. juli 2006.

Kravet i § 6-14 andre ledd om at faglig leder skal utarbeide en årlig plan, kravet i § 7-6 om at innmeldingen skal skje elektronisk, kravet i § 7-6 om at opplæring må være innmeldt senest 3 virkedager før praktisk prøve kan avlegges og kravet i § 29-1 om godkjenning av tolk, trer i kraft 1. januar 2010.

Bestått teoretisk prøve i klasse A før 19. januar 2013 anses som bestått teoretisk prøve i klasse A og A2 etter 19. januar 2013.

Den praktiske prøven til klasse A avlegges på motorsykkkel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha et slagvolum på minst 595 cm³, en effekt på minst 40 kW og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. Denne overgangsregelen gjelder fram til 31. desember 2018.

Godkjent lærevogn før 1. januar 2017 i klasse C1, C1E, C og CE registrert med mindre enn 3 sitteplasser kan likevel benyttes som lærevogn fram til 1. januar 2022 jf. § 4-5.

II

§ 14-1 skal lyde:

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

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

- 1. ivaretar egen og andres sikkerhet*
- 2. gir god samhandling med andre brukere av naturen*
- 3. tar hensyn til helse og trivsel*
- 4. tar hensyn til natur og miljø*
- 5. er i samsvar med gjeldende regelverk.*

§ 14-2 første ledd skal lyde:

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

§ 14-3 første, andre, tredje, fjerde, femte og nytt sjette, nytt syvende ledd skal lyde: Trinn 2 - grunnleggende kjøretøy og kjørekompentanse klasse S

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

Eleven skal tilegne seg så god kjøreteknisk ferdighet at eleven kan flytte oppmerksomheten fra eget kjøretøy til naturen, terrenget og samhandling med annen ferdsel.

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

Eleven skal

- 1. utføre aktuell sikkerhetskontroll*
- 2. utføre start og stopp av motor*
- 3. benytte korrekt sittestilling og styreteknikk*
- 4. utføre igangsetting, fartsøkning og bremsing på en sikker og behagelig måte.*

Eleven skal innledningsvis i trinn 2 gjennomføre grunnkurs i klasse S jf. § 14-6 og § 14-7.

Eleven skal, i tillegg til grunnkurs klasse S, ha 3 undervisningstimer i praktisk opplæring.

På avgrenset område kan undervisningen gjennomføres med inntil 4 elever per lærer.

Eleven skal mot slutten av trinn 2 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 14-4 første, tredje, fjerde, femte, sjette og nytt syvende og nytt åttende skal lyde: Trinn 3 – kjøring i variert terreng – klasse S

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

Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet. Eleven skal vurdere sin egen ferdighet til å kjøre selvstendig, sikkert, miljøbevisst og i god samhandling med andre brukere av naturen.

Eleven skal:

- 1. øve på kontroll før kjøring og skifte av variatorrem*
- 2. tilpasse sin kjøring i forhold til terreng, føreforholdene og egne ferdigheter*
- 3. velge kjøreadferd som er tilpasset andre brukere av naturen, dyreliv, natur og miljø, herunder lokale restriksjoner*
- 4. utføre kontroll av slede og lasting av slede med rett plassering og sikring av last*
- 5. oppleve utfordringene ved, og få øving i, kjøring med passasjer og med opplastet tilhengerslede*
- 6. forstå veltefaren og gjøre sikre vegvalg i ulendt terreng og løssnø, med og uten passasjer, slede og last*
- 7. kjenne til faremomentene ved, og få øving i kjøring på veg og glatt underlag med og uten slede, ved kryssing av veg*
- 8. øve på observasjon og kommunikasjon, i den hensikt å ta ansvar for andre førere i et følge*
- 9. øve på å orientere seg ved hjelp av kart og kompass og GPS relaterte hjelpemidler.*

Eleven skal ha 4 undervisningstimer hvorav minst 3 timer skal være egenkjøring i variert terreng.

I trinn 3 kan undervisningen gjennomføres med inntil 4 elever samtidig.

Læreren skal benytte egen beltemotorsykel. Læreren kan likevel sitte på med eleven på kortere strekninger.

Eleven skal mot slutten av trinn 3 gjennomføre trinnvurdering i samsvar med § 7-5.

§ 14-5 skal lyde:

Etter å ha gjennomført trinn 4 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre beltemotorsykel i samsvar med hovedmålet.

Eleven skal ha utviklet vilje til å ta ansvar og til å ta forholdsregler.

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs i naturen – klasse S, jf. § 14-8 og § 14-9.

Ny § 14-6 skal lyde: *Grunnkurs klasse S*

Grunnkurset er på 3 undervisningstimer.

Undervisningen gjennomføres i klasserom med inntil 16 elever.

Ny § 14-7 skal lyde: *Kursmål for grunnkurs klasse S*

Eleven skal gjennom drøftinger og aktiviteter, refleksjon og oppsummering utvikle grunnleggende forståelse for hva kjøring med beltemotorsykkel, ferdsel med motorvogn i naturen og sikkerhet i fjellet innebærer.

Eleven skal

- 1. gjøre rede for regler om førerkort og føreropplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse S*
- 2. drøfte eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved uhell*
- 3. drøfte førers ansvar for natur, miljø og andre brukere av naturen*
- 4. drøfte rett bekledning og nødvendig sikkerhetsutstyr*
- 5. drøfte GPS baserte hjelpemidler til bruk ved orientering*
- 6. gjøre rede for kjøretøyets konstruksjon og virkemåte*
- 7. gjøre rede for sikkerhetsk kontroll av beltemotorsykkel*

Ny § 14-8 skal lyde: *Sikkerhetskurs i naturen klasse S*

Kurset er på 7 undervisningstimer.

Kurset begynner med 2 timer innledning i klasserom med inntil 16 elever.

Andre del er på 5 timer, hvorav minst 3 timer skal være selvstendig sammenhengende kjøring i og utenfor løype, med refleksjonspauser. Minst halvparten av den selvstendige kjøringen skal gjennomføres med opplastet slede. Kurset avsluttes med felles oppsummering.

Den praktisk øvingen kan gjennomføres med inntil 4 elever per lærer.

Læreren skal benytte egen beltemotorsykkel. Læreren kan likevel sitte på med eleven på kortere strekninger.

Ny § 14-9 skal lyde: *Kursmål for sikkerhetskurs i naturen – klasse S*

Eleven skal gjennom opplevelse og erfaring videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås og ha rett opptreden hvis ulykke oppstår.

Eleven skal lære å gjøre gode forberedelser før kjøring, gode valg under kjøring, og aktuelle nødtiltak og førstehjelp ved ulykke.

Eleven skal

- 1. lære å gjøre gode forberedelser før kjøring ved å kunne:*
 - a. gjøre rede for fjellvettreglene*
 - b. finne frem på og anvende varsom.no, andre nettstedet og kilder til planlegging av sikker ferdsel i mulig skredterreng og på islagt vann*
 - c. vurdere isforhold, og andre utfordringer i løyper*
 - d. gjøre rede for bruk av smarttelefoner for navigasjon, skredvarsling og ulykkesvarsling*
 - e. gjøre rede for bruk av nødpeilesender til ulykkesvarsling*
 - f. gjøre rede for værtegn og utfordringer ved vind og dårlige siktforhold*
 - g. gjøre rede for symptomer på lokal og generell nedkjøling og hvordan forebygge nedkjøling*
 - h. velge rett bekledning og nødvendig sikkerhetsutstyr*
- 2. videreutvikle sin kjørekompetanse på beltemotorsykkel ved å:*

- a. *gjennomføre selvstendig sammenhengende kjøring med og uten last, herunder selv velge sikre ruter tilpasset skredfare, miljø, dyreliv og natur*
 - b. *orientere seg ved hjelp av kart, kompass og GPS baserte hjelpemidler*
 - c. *benytte rett observasjon og kommunikasjon, i den hensikt å ta ansvar for andre førere i et følge*
 - d. *videreutvikle sin forståelse for de farer og ulemper kjøring med beltemotorsykkel medfører for miljø, dyreliv, natur, fører, passasjer og andre brukere av naturen*
3. *lære å utføre aktuelle nødtiltak, kameratredning og førstehjelp ved å:*
- a. *etablere nødbivuakk i snøen og bruke vindsekk*
 - b. *utføre søk med skredsøker (sender/mottaker) og søkestang mot nedgravd person eller simulert person ved f.eks. ryggsekk*
 - c. *utføre førstehjelp og kameratredning ved simulert ulykke med beltemotorsykkel i naturen.*
4. *reflektere over sine erfaringer og opplevelser ved å*
- a. *drøfte disse med sine medelever og lærer*
 - b. *vurdere egne sterke og svake sider som fører av beltemotorsykkel og velge ut områder med utviklingsmuligheter.*

III

§ 5-10 første ledd skal lyde:

Kursarrangør skal minst disponere følgende kjøretøy:

- lastebil med slepvogn
- lastebil med 2 akslet eller 3 akslet påhengsvogn
- lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, 2 akslet og 3 akslet
- semitrailer 2 eller 3 akslet
- semitrailer 3 akslet med selvsporende aksel med og uten låsing
- busser 2 akslet og 3 akslet
- personbil
- 1 lastebil uten last.

IV

Endringer under romertall I trer i kraft 1. januar 2017.

Endringer under romertall II trer i kraft 1. juli 2017.

Endringer under romertall III trer i kraft 1. januar 2018.

Vedlegg II

Innspill til læreplanene

Generelt

Kjell Håvard Jensen, som er mangeårig leder av viltnevd i kommunen, og *Mona Lia*, som er mangeårig deltager i viltnevd i kommunen, registrerer at føreropplæringen ikke går noe videre inn på hvilke plikter fører har i forbindelse med viltpåkjørsel. Det er heller ikke nevnt mye om hva en skal/bør gjøre ved en viltpåkjørsel, med merking av stedet viltet ble påkjørt, varsling til politi osv.

Mona Lia foreslår å legge inn 1 time med informasjon fra viltforvaltningen i distriktet i opplæringen. Bakgrunnen for forslaget er, at hun mener at elevene må få informasjon om at de fleste forsikringsselskapene fraviker egenandelkravet ved viltpåkjørsel, dersom fører er på stedet og representanter fra viltnevd/politi/ettersøksring skriver en bekreftelse på ulykken.

Hun viser også til at det å stikke av fra en viltpåkjørsel kan medføre førerkort beslag og bøter, hvis en blir tatt. Hun mener at dette bør legges inn som et eget punkt i læreplanen, slik at det ikke misforstås av trafikk lærerne.

NAF mener at trafikk lærerens viktigste arbeidsverktøy er og skal være læreplanen. Forskriften har til hensikt å kontrollere et konkurranseutsatt marked. Selv om det er nyttig at forskrift og læreplan utvikles i samhandling mellom fagfeltene, mener NAF at læreplanen bør utvikles ferdig først, mens forskriften bør justeres og sendes på høring i etterkant. Da vil en i tillegg unngå risikoen for divergens mellom innholdet i læreplanen og forskriftsfestede mål. Forskriften kan begrense handlingsrommet en progressiv og dyktig trafikk lærer trenger for å tilpasse undervisningen til den enkelte elev.

Vegdirektoratets kommentar:

Uten at dette går fram i detalj av forskrift og læreplan, omfatter, som det også går fram, føreropplæringen plikter ved trafikkuhell. En vil da selvsagt også ta opp hva som er riktig atferd i forbindelse med situasjoner der dyr er kommet til skade, slik Vegtrafikkloven § 12 pålegger. Selv om NAF mener læreplanen burde vært utviklet før forskriften, er det ikke slik prosessen er. Forskrift og læreplan er utviklet parallelt nettopp for å oppnå at disse er i samsvar.

Læreplanenes generelle del

Trafikkforum er godt fornøyd med at den generelle delen i læreplanen (kapittel 1) starter med en gjennomgang av ulike læreplannivåer. De mener også at læreplanen nå ser ut til i større grad å bli en veileder, og ikke bare en håndbok som få setter seg inn i. Trafikkforum reagerer imidlertid på at det bare er den ene aksen i GDE-matrisen som er beskrevet.

Nord universitet mener at det justerte læreplandokumentet er en klar forbedring i forhold til tidligere dokument, og at de justeringer som er foretatt i dokumentet forsterker læreplanens veiledende funksjon.

Universitetet mener også at læreplanen sammen med forskriften utgjør en helhetlig beskrivelse av føreropplæringen. Samtidig peker de på at «den helhetlige beskrivelsen og forståelsen» bør tydeliggjøres og presiseres ytterligere i innledende del av læreplanen (gjørne under kapitlet veiledning). Læreplanens veiledende funksjon kan også forsterkes ved å benytte navnet som ble foreslått av arbeidsgruppen for klasse B, «Læreplan klasse... en veileder for føreropplæring».

Nord universitetet mener delen «Læreplanens ulike nivåer» er svært fornuftig å ta inn. Her forklares mye av grunnlaget for å stille krav til lærernes kompetanse.

I kapitlet «Den skjulte læreplanen» (som er et uttrykk som oftest brukes for å beskrive negativ medlæring) beskrives kun uheldige sider ved utilsiktet læring. Det kan være på sin plass å skrive noe om positive sider også, for eksempel at når elever arbeider i grupper for å løse en oppgave, lærer de samtidig samarbeid, samhandling, respekt osv. Medlæring benyttes ofte som begrep for dette.

Etter deres vurdering kunne det også med fordel vært noe mer utfyllende tekst om GDE – rammeverket som er grunnlaget for læreplaner og forskrift. De mener det er viktig å beskrive det 5. nivået i det vertikale plan, men det er om mulig enda viktigere, å beskrive nivåene i det horisontale plan. Det foreslås derfor at originalfigur legges inn på side 11 med en forklaring i forhold til nivå 5.

Nord universitet peker på at det i den veiledende teksten til trinnvis opplæring på side 13 står at elevene må ha nådd målene i ett trinn før neste trinn påbegynnes. Dette stemmer ikke helt med det som står i forskriften om muligheten til å ta inn deler av neste trinn dersom det er praktisk for eleven. Teksten må også ses i sammenheng med forskrift og veiledende tekst om trinnvurdering på side 14. De foreslår at det skrives at «*eleven må ha et tilstrekkelig høyt nivå*».

Under obligatorisk trinnvurdering er det etter deres mening svært viktig å få frem intensjonen med de obligatoriske timene og hva slags vurdering det er snakk om (av læring, for læring eller som læring), formativ eller summativ. Dersom det er ønskelig at eleven skal være i fokus, må dette presiseres i den veiledende teksten. Universitetet mener at hensikten med trinnvurderingen er å styrke elevens læringsprosess. Det er derfor viktig å tydeliggjøre i teksten at elev og lærer må forberede seg til disse timene, og at innhold, mål og eventuelle arbeidsoppgaver som inngår kan introduseres og presenteres for eleven i starten av trinnet.

Vegdirektoratets kommentar:

Fra vår side har det vært meningen å utvide den generelle delen noe og nevne temaer som hvordan en læreplan vil gjennomleve skiftende faser og at GDE-modellen er utvidet med et femte nivå. Det har ikke vært meningen å gjøre framstillingen komplett, men heller inspirere

til å finne ufyllende kunnskap i andre kilder. Slik er uttrykket *GDE-modellen* bevisst brukt, ikke *GDE-matrisen*. Når det gjelder kommentarene til de ulike delene av opplæringen vil vi søke å tilpasse disse i tråd med innspillene.

Trafikalt grunnkurs

Trafikkforum mener det vil være en fordel å presisere i teksten at «trafikanter i mørket» gjelder både som gående, syklende og som fører av traktor, bil, moped, motorsykkel osv. De stiller seg spørrende til formuleringen om at «Eventuell ren transport til og fra demonstrasjonssteder kommer i tillegg til de nevnte timetallene». Trafikkforum vil anføre at det snarere ville vært ønskelig med en formulering som tydeligere presiserer at demonstrasjon i bil med fordel kan gjennomføres også i områder med gatebelysning og tettbebyggelse. Selv om det skjer flere ulykker i slike områder enn i mørklagte områder utenfor tettbygde strøk, har det eksistert en oppfatning om at demonstrasjon i bil bare skal foregå i helt mørklagte områder. Den formuleringen som er valgt i læreplanen bidrar dessverre til å underbygge slike villfarelser.

Siden læreplanen er ment som en veileder, og ikke en minimumsstandard, antar Trafikkforum at ordet «minst» ikke skal være med i setningen ««Oversikten er ikke uttømmende, men illustrerer hva undervisningen minst bør omfatte» på side 20 i læreplanen.

Nord universitet foreslår å endre teksten i andre avsnitt på side 19 til transport i skolebil til og fra demonstrasjonssteder bør utnyttes til undervisning.

Vegdirektoratets kommentar:

Innspillene vil så langt det er mulig bli tatt hensyn til i den endelige utformingen, ikke minst kommentaren om transport til og fra demonstrasjonsstedet for mørkeproblematikken.

Læreplan klasse A

NAF viser til at en innenfor motorsykkelmiljøet har hatt fokus på å skape et felles språk og begrepsforståelse. At en har lyktes med dette, er et viktig bidrag til at føreropplæringen i denne førerkortklassen i stor grad gjennomføres etter intensjonene. NAF har opplevd at begrepene kjørestrategi og kjøretaktikk ikke har oppnådd en slik felles begrepsforståelse og dermed brukes litt om hverandre. Dette gjenspeiles både i gjeldende læreplan og i dette forslaget. Taktiske valg er valg som gjøres der og da ut i fra førerens oppfattelse av trafikk- og vegmiljø. Evnen til å kunne gjennomføre disse taktiske valgene er helt avhengige av presisjonen i kjøreteknikken. De strategiske valgene som omhandler om en skal kjøre i det hele tatt, hvem en skal kjøre sammen med, hvem som plasseres hvor i gruppa, hvilken kjørerute en bør velge m.m. er avhengige av en mer overordnet selvinnsikt og risikoforståelse. NAF mener at disse to begrepene må defineres i generell del, og at teksten i læreplanen må justeres slik at innholdet i begrepene i større grad samsvarer med aktuelt innhold i de enkelte trinn.

NAF viser til at det ved forrige revisjon av læreplanene var et viktig trafikksikkerhetstiltak å øke presisjonen i kjøreteknikken til motorsykkellærere- og førere. Evnen til å kunne plassere seg presist med en nøyaktig valgt fart anses som viktig verktøy for å ferdes trygt på motorsykel. NAF mener at temaet presis kjøreteknikk er for lite tilstede i revidert læreplan. Begrepet presis kjøreteknikk defineres i generell del, men dukker ikke opp igjen før på «Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A2 og A». Dette medfører at en kan gjennomføre full føreropplæring i klasse A1 uten å kjenne til eller ha forståelse for presis kjøreteknikk. NAF mener at temaet bør gjennomsyre hele læreplanen, særlig om en ønsker å innføre kjøretaktikk som tema. Hele hensikten med presis kjøreteknikk er å kunne utføre de taktiske valgene så presist som mulig. NAF mener at kjøreteknikk bør kobles mot taktiske valg under aktuelt innhold for kjøring i variert trafikk- og vegmiljø.

NAF viser til at det i utkast til revidert læreplan for klasse A1 står at «Målene for denne delen av opplæringen går fram av målet for trinnet, jf. § 9–7 ovenfor.» NAF peker på at det i denne sammenheng skal stå jfr. § 9–3.

De mener også at aktuelt innhold i trinn 3.10.2 og kommentarer i mye større grad må samsvare med hensikten og målene for hele kurset.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi er enig med NAF i at det er behov for en begrepsavklaring når det gjelder «kjørestrategi» og «kjøretaktikk», og har lagt inn en definisjon av disse begrepene i kapittel 2 i læreplanene.

Vi har også gjort noen grep for å synliggjøre viktigheten av presis kjøreteknikk gjennom opplæringen.

Under 2.2. Grunnleggende praktisk opplæring der det vises til målet for trinn 3, henviser vi nå til §9–7 i stedet for § 9–3.

Vi har også gjennomgått og justert innholdet og kommentaren i trinn 3.10. 2 slik at de i større grad samsvarer med målet for kurset.

Læreplan klasse B

NAF peker på at de to timene i sikkerhetskurs på bane som skal brukes i klasserom og sikkerhetshall, er de eneste timene i føreropplæringen hvor elever og trafikklærere fra forskjellige skoler må samhandle.

Som ansvarlig for de fleste øvingsbanene har NAF bred erfaring med hvordan trafikkskolene velger å legge opp sin undervisning i forbindelse med banekurset. NAF opplever at konfliktnivået mellom trafikkskolene nå er større enn ved tidligere læreplaner. De mener at årsaken til dette er at noen trafikkskoler fremdeles holder på et undervisningsopplegg utviklet gjennom den forrige læreplanen, mens andre har et undervisningsopplegg tilpasset

gjeldende plan. I tillegg har innføringen av «åpent kjøremønster» bidratt til et høyere konfliktnivå.

NAF ønsker en læreplan som gir bedre grunnlag for samhandling, og peker også på at det er viktig at baneeier får tydelige føringer på hvordan sikkerhetshall og klasserom skal utformes og utstyres. De foreslår at begreper som *kjøreteknikk*, *sittestilling* og *åpent kjøremønster* *defineres*. I tillegg bør kommentarene i læreplanen gi tydeligere signaler om metodevalg og hensikt med oppgaver og tema, eller eventuelt ha en veiledning som vedlegg.

Trafikkforum foreslår at følgende to strekpunkt inkluderes under 3.10. Sikkerhetskurs på bane 3.10.3 Førenes grad av kontroll over kjøretøyet:

- Bevisst bruk av distraksjoner
- Presis kjøreteknikk

Selv om det i kommentaren til sikkerhetskurs på øvingsbane blir presisert at det ikke er tenkt at sykkelstativ skal ta stor plass i undervisningen, mener Trafikkforum at en ved å nevne sykkelstativ spesielt i kommentaren vil bidra til nettopp dette.

Trafikkforum sin erfaring er at sekvensen om sikring av personer og last i mange tilfeller er en tidstyv, og at det brukes mye tid på å øve på momenter som det ikke er meningen at eleven skal øve på for å mestre. Dersom momenter som det ikke er ment at det skal brukes tid på nevnes spesifikt i kommentarene, er Trafikkforum redd for at dette vil resultere i sløsing av tiden på disse momentene. De mener derfor at en bør unngå å nevne slike momenter spesifikt.

Trafikkforum støtter innføringen av 4.2 Tilstrekkelig øving, for å synliggjøre at det kan være behov for ytterligere øving mellom sikkerhetskurs på veg og praktisk førerprøve.

Nord universitet mener at det ikke er nødvendig å gjenta forskriftstekst (selv om det ikke er ordrett) i læreplandokumentet. Dette er gjort flere steder i planen (for eksempel på sidene 14, 16, 18, 35 og 38). Noen steder anvendes henvisninger til forskriften, som etter universitetets mening er en bedre løsning. Dersom en ønsker å ha veiledende tekst og forskriftstekst i samme dokument, kan det løses ved å ha Trafikkopplæringsforskriften som vedlegg i læreplanene.

I andre setning under aktuelt innhold på side 20 brukes uttrykket «minst bør omfatte». Uttrykket brukes også andre steder i læreplanen(e). Universitetet mener at dette vil tolkes som at punktene under aktuelt innhold er obligatoriske, og at det derfor innskrenker lærernes innholdsmessige handlingsrom. De foreslår å fjerne ordet «minst», alternativt også å erstatte «bør» med «kan». Dersom det er ønskelig å styre stramt i forhold til et minimumsinhold, kan det løses ved å sette det innholdet som skal være «obligatorisk» i kursiv og beholde resten som anbefalinger. I så fall bør man være kritisk til hva man gjør obligatorisk.

Vegdirektoratets kommentar:

Det NAF nevner om føringer for hva slags utstyr øvingsbanene skal ha, vil bli regulert uavhengig av læreplanen. Hva som menes med åpent kjøremønster på banen, vil bli klargjort i planen.

Forslaget fra Trafikkforum om to nye punkter under aktuelt innhold i undervisningen i 3.10 tas til følge. Når det gjelder kommentaren omkring sykkelstativ, har vi en noe annerledes vurdering enn det Trafikkforum har. I utkastet til revidert læreplan er forskriftstekst i langt mindre grad gjentatt enn i gjeldende plan. Noen steder finner vi det riktig å gi en oversikt over innholdet, dels med tanke på lesere som ikke har trafikkopplæringsforskriften tilgjengelig, selv om denne teksten for fagfolk kan oppleves som en gjentakelse.

Læreplan klasse S

Nord universitet viser til kapittel 2 under Opplæring klasse S, siste avsnitt hvor det står at læreren ved praktisk opplæring skal *«ha instruksjonsmulighet via toveis radioforbindelse eller liknende samt ha visuell kontakt med eleven uavhengig av eksempelvis terrengformasjon, vegetasjon, føre, lys og værforhold»*. Da læreplanen i sin helhet legger til grunn en problemorientert undervisningsform, mener universitetet at ordet «instruksjonsmulighet» bør erstattes med for eksempel «kommunikasjonsmulighet».

Undervisning via radio fremmer i liten grad mulighet for bruk av bl.a. refleksive spørsmål og bør primært brukes til innkallinger eller samling. Praktisk erfaring viser også at utstrakt bruk av «instruksjon» via radio reduserer batterikapasiteten betydelig og ofte fører til bortfall av kontaktmulighet. I et sikkerhetsperspektiv bør derfor bruk av radio være en forsterking til det å ha «visuell kontakt», for å være sikre på at elev og lærer kan nå hverandre dersom absolutte behov oppstår. Dette bør etter universitetets mening presiseres i læreplanen.

Nord universitet peker videre på at presiseringen som står under trinn 4 sikkerhetskurs i naturen klasse S om at *«Kurset begynner med 2 timer innledning i klasserom med inntil 16 elever»* er en presisering som er i tråd med mandatet om å unngå såkalte intensivkurs. Under læreplanens kapittel 2.1 er denne presiseringen utelatt. Nord universitet foreslår at samme presisering også skal gjelde for Grunnkurs klasse S.

Vegdirektoratets kommentar:

I forskriftens § 2-2 brukes begrepet instruksjonsmulighet. Begrepet viser ikke til undervisningsformen, men til at det skal være mulig å oppnå kontakt med eleven. Vi mener både undervisningsform og viktigheten av visuell kontakt og mulighet for å nå eleven gjennom kommunikasjonsutstyr fremgår tydelig i læreplanen.

Vegdirektoratet støtter Nord universitet sin påpekning av manglende presisering av antall elever og undervisning i klasserom under «Grunnkurs klasse S» og har lagt inn denne presiseringen i læreplanen.

Klasse BE og B kode 96

Håvard Færø foreslår følgende nye momenter til trinn 4 Sikkerhetskurs på veg 4.2.2: kontroll av lastsikring (etterstramming) og eventuell varmgang i bremses, nav og dekk undervegs i kjøreturen.

Vegdirektoratets kommentar:

Forlaget vil bli tatt til følge.

Læreplanen tunge klasser

Nord universitet støtter i stor grad endringen i målene for grunnkurs tunge kjøretøy. Grunnkurset er begynnelsen på en prosess, og det er derfor pedagogisk riktig å ha prosessrelaterte mål og ikke produktmål i dette kurset.

Nord universitet støtter endringen om å legge delmål for trinn 2 og 3 inn i forskriften. Samtidig foreslår de at det i kommentaren til trinnet står at opplæringsstedet må vurdere i hvilken grad det er mulig at alle elever i alle landsdeler i alle årstider oppnår målene.

Universitetet støtter også den form målene har fått i forskriften, med en bevisst og klar bruk av målverb. I læreplanene gis det en beskrivelse av hvordan målverbene skal forstås, men universitetet mener likevel at det er et behov for mer utdypning. Som pedagog eller lærer finnes mange standarddefinisjoner på hvordan målverb skal forstås, men disse er ikke entydige. En tydeligere stadfestelse av hvordan målene skal forstås i læreplanene vil bidra til at en får en felles forståelse for hva som menes knyttet til måloppnåelse.

Nord universitet mener mål nummer nr. 9 i trinn 3, som også videreføres i trinn 4, er meget tidsriktig og interessant. I dagens læreplan står det i den generelle delen at det er viktig at føreren har kontroll over plutselige innskytelser, aggresjon og andre forstyrrende emosjoner, men det er lite som følger opp dette i læreplanen. Ved at dette blir et element i opplæringen gjennom et forskriftsfestet mål, vil elevene gradvis få en dypere forståelse for den emosjonelle siden av det å kjøre yrkesbil, og ikke bare den kognitive.

Universitetet støtter endringen om at kurs i ulykkesberedskap og kurs i lastsikring kan gjennomføres i trinn 2 når det er til beste for eleven, men stiller samtidig spørsmål ved hvordan det skal kunne dokumenteres at elever som skal delta på lastsikringskurs har gjennomført den grunnleggende opplæring i trinn 3 først

Trafikkforum mener at læreplanen er oversiktlig og grei, den har en logisk rekkefølge med teori først, praksis etterpå, innholdet er satt opp på en tydelig måte, målformuleringer og målverb er bedre, og mer i samsvar med praksis. De peker også på at det er veldig bra at det øverste, femte nivået i GDE er tatt med.

Vegdirektoratets kommentar:

Når det gjelder spørsmålet om hvordan det skal kunne dokumenteres at elever som skal delta på lastsikringskurs har gjennomført den grunnleggende opplæring i trinn 3 først,

baserer vi oss dels på tillit til at læreren, dels på muligheten for avsløring av avvik gjennom tilsyn.