

Undervisningsplan
for køreuddannelsen
til kategori A

Bekendtgørelse om undervisningsplan for køreuddannelsen til motorcykel (kategori A)

I medfør af § 56, stk. 5, § 64, stk. 5, og § 134a i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 735 af 24. august 1992 med senere ændringer, senest lov nr. 317 af 17. maj 1995, fastsættes:

§ 1. Undervisning af elever med henblik på erhvervelse af kørekort til kategori A skal foregå i overensstemmelse med undervisningsplanen for køreuddannelsen til motorcykel (kategori A), der er optaget som bilag til denne bekendtgørelse.

§ 2. Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. juli 1996. Fra samme dato ophæves Justitsministeriets bekendtgørelse af 11. juli 1986 om undervisningsplan for køreuddannelsen til motorcykel (kategori A).

Stk. 2. Elever, der har påbegyndt køreuddannelsen før den 1. juli 1996, kan afslutte uddannelsen og aflægge køreprøve efter de hidtil gældende regler frem til udgangen af september 1996.

Stk. 3. Elever, der har påbegyndt uddannelsen som kørelærer i henhold til Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 284 af 30. april 1993 om godkendelse af kørelærere før den 1. juli 1996, skal aflægge skriftlig forprøve i august 1996 efter den hidtil gældende undervisningsplan for køreuddannelsen til kategori A.

Færdselsstyrelsen, den 6. juni 1996.

Christian Duus /

Jan Lindeskov

BILAG

INDHOLDSFORTEGNELSE

0. INDLEDNING.	0-12
1. MOTORCYKLENS INDRETNING, UDSTYR OG DOKUMENTER.	1-1
1.1 Betjeningsudstyr og instrumenter.....	1-2
1.1.1 Betjeningsudstyr.	1-2
1.1.2 Instrumenter og kontroludstyr.	1-2
1.1.3 Motor, tænding og gashåndtag.....	1-3
1.1.4 Kobling.	1-3
1.1.5 Gear.....	1-4
1.1.6 Styreapparat.	1-4
1.1.7 Bremseser.....	1-4
1.2 Lovbestemmelser om motorcyklens indretning og udstyr mv.	1-6
1.2.1 Førerens og ejerens ansvar.....	1-6
1.2.2 Styreapparat.	1-6
1.2.3 Bremseser.....	1-8
1.2.4 Lygter, reflekser og horn.	1-9
1.2.5 Motor og udstødningssystem samt transmission.	1-12
1.2.6 Energi- og miljørigtig kørsel.....	1-13
1.2.7 Bærende dele.....	1-14
1.2.8 Stel mv.	1-15
1.2.9 Særligt udstyr.	1-15
1.2.10 Sidevogn.	1-16
1.2.11 Påhængskøretøj.....	1-18
1.2.12 Særlige køretøjer.....	1-19
1.3 Køretøjets dokumenter	1-20
1.3.1 Registreringsattest mv.....	1-20
2. MANØVRER PÅ LUKKET ØVELSESPADS.	2-1
2.1 Forberedelse til kørsel.....	2-2
2.1.1 Personligt udstyr.	2-2

2.1.2	Motorcyklens udstyr.....	2-2
2.2	Håndtering af motorcyklen.....	2-4
2.2.1	Trække motorcyklen.....	2-4
2.2.2	Korrekt siddestilling mv.....	2-4
2.3	Start af motor og koblingsbetjening.....	2-5
2.3.1	Start og stop af motor.....	2-5
2.3.2	Fornemme koblingspunkt.....	2-5
2.4	Igangsætning og standsning.....	2-6
2.4.1	Igangsætning og standsning på plan vejbane.....	2-6
2.4.2	Igangsætning med aktiveret fodbremse.....	2-6
2.5	Langsom kørsel ligeud og i cirkler.....	2-7
2.5.1	Ligeudkørsel.....	2-7
2.5.2	Kørsel i cirkel og i otte-tal.....	2-7
2.6	Igangsætning og standsning i cirkelbaner.....	2-8
2.6.1	Igangsætning og standsning.....	2-8
2.6.2	U-vending.....	2-8
2.7	Kørsel i sving med kropshældning.....	2-9
2.7.1	Kørsel i cirkel og slalom.....	2-9
2.8	Bremsning ved moderate hastigheder.....	2-10
2.8.1	Brug af håndbremse og fodbremse hver for sig.....	2-10
2.8.2	Brug af begge bremses samtidig.....	2-10
2.9	Kombineret bremse- og undvigemanøvre.....	2-11
2.9.1	Bremse- og undvigemanøvre.....	2-11
2.10	Højresving om hjørner.....	2-12
2.10.1	Højresving uden standsning.....	2-12
2.10.2	Højresving med standsning.....	2-12
3.	KØRETØJERS MANØVRE-EGENSKABER.....	3-1
3.1	Generelt om manøvre-egenskaber.....	3-2
3.1.1	Fartegenskaber.....	3-2
3.1.2	Styreegenskaber.....	3-2
3.1.3	Førerens orienteringsvilkår.....	3-3

3.2	Forskellige køretøjers manøvre-egenskaber.....	3-4
3.2.1	Person- og varebiler.....	3-4
3.2.2	Lastbiler, herunder busser.....	3-6
3.2.3	Biler med påhængskøretøj.....	3-8
3.2.4	Traktorer, herunder motorredskaber.....	3-9
3.2.5	Motorcykler og registreringspligtige knallerter.....	3-12
3.2.6	Knallerter (ikke-registreringspligtige) og cykler.....	3-15
4.	TRAFIKANTADFÆRD.....	4-1
4.1	Opfattelse og reaktion.....	4-2
4.1.1	Motorcyklistens vigtigste opgaver.....	4-2
4.1.2	Reaktionstiden.....	4-2
4.1.3	Opfattelses- og reaktionsevnen begrænsning.....	4-3
4.1.4	Forbedring af opfattelses- og reaktionsevnen.....	4-3
4.1.5	Mobiltelefoners indvirken på opfattelses- og reaktionsevnen.....	4-4
4.2	Syn og bevægelse.....	4-5
4.2.1	Synsretning og bevægelsesretning.....	4-5
4.3	Bedømmelse af hastighed og afstand.....	4-6
4.3.1	Bedømmelse af afstand.....	4-6
4.3.2	Bedømmelse af egen hastighed.....	4-6
4.3.3	Bedømmelse af andres hastighed.....	4-7
4.4	Lovbestemmelser om køreevne og helbred.....	4-8
4.4.1	Alkohol.....	4-8
4.4.2	Sygdom, medicin, træthed og lignende.....	4-9
4.5	Andre trafikanters adfærd.....	4-10
4.5.1	Ulykker, alder og trafikantart.....	4-10
4.5.2	Aldersbetingede vanskeligheder.....	4-11
4.6	Bedømmelse af andre trafikanter.....	4-14
4.6.1	Kendetegn på alder, opmærksomhed og hensigt.....	4-14
4.6.2	Særlig udsatte trafikanters typiske fejl.....	4-14
4.7	Egne holdninger og egen adfærd.....	4-16
4.7.1	Holdninger.....	4-16

4.7.2	Adfærd	4-17
4.7.3	Risikoblindhed	4-17
5.	VEJFORHOLD.	5-1
5.1	Vejenes sikkerhedsmæssige udformning.....	5-2
5.1.1	Grænser for vejes sikkerhed.	5-2
5.1.2	Benyttelse af vejene.	5-2
5.2	Risikoforhold ved vejene.....	5-3
5.2.1	Kendetegn på risikoforhold.	5-3
5.2.2	Vejens omgivelser.....	5-3
5.2.3	Vejens udstyr eller standard.....	5-5
5.2.4	Vejens forløb.....	5-10
5.2.5	Vejens brug.....	5-12
5.2.6	Vejens type eller klasse.....	5-13
6.	GRUNDREGLER FOR KØRSEL PÅ MOTORCYKEL.	6-1
6.1	Anvisninger for færdslen.	6-2
6.1.1	Færdselslovens gyldighed.....	6-2
6.1.2	Anvisninger for kørslen.	6-2
6.2	Sikker og uhindret afvikling af færdslen.....	6-4
6.2.1	Grundregler for færdslen.	6-4
6.2.2	Fare, ulempe og unødige ulemper.....	6-4
6.2.3	Signalgivning og brug af lys uden for lygtetændingstiden.	6-5
6.2.4	Fri passage for bestemte trafikarter.	6-5
6.2.5	Personer og gods mv.....	6-5
6.2.6	Motorstop mv.....	6-7
6.2.7	Færdselsulykke.	6-7
6.2.8	Forsikringspligt.....	6-9
7.	MANØVRER PÅ VEJ.	7-1
7.1	Igangsætning og standsning ved kørebanekant.....	7-2
7.1.1	Kendskab til ulykker.....	7-2
7.1.2	Kendskab til risikoforhold.	7-2
7.1.3	Orienterings-færdigheder.....	7-2

7.1.4	Manøvre-færdigheder.	7-3
7.2	Placering under ligeudkørsel.....	7-4
7.2.1	Kendskab til ulykker.....	7-4
7.2.2	Kendskab til risikoforhold.	7-4
7.2.3	Orienterings-færdigheder.....	7-4
7.2.4	Manøvre-færdigheder.	7-6
7.3	Hastighed under ligeudkørsel.....	7-7
7.3.1	Kendskab til ulykker.....	7-7
7.3.2	Kendskab til risikoforhold.	7-7
7.3.3	Orienterings-færdigheder.....	7-8
7.3.4	Manøvre-færdigheder.	7-11
7.3.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-13
7.4	Vognbaneskift og sammenfletning.....	7-14
7.4.1	Kendskab til ulykker.....	7-14
7.4.2	Kendskab til risikoforhold.	7-14
7.4.3	Orienterings-færdigheder.....	7-15
7.4.4	Manøvre-færdigheder.	7-17
7.4.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-18
7.5	Vending.....	7-19
7.5.1	Kendskab til ulykker.....	7-19
7.5.2	Kendskab til risikoforhold.	7-19
7.5.3	Orienterings-færdigheder.....	7-20
7.5.4	Manøvre-færdigheder.	7-21
7.5.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-22
7.6	Kørsel forbi holdende køretøjer og gående mv.	7-23
7.6.1	Kendskab til ulykker.....	7-23
7.6.2	Kendskab til risikoforhold.	7-23
7.6.3	Orienterings-færdigheder.....	7-24
7.6.4	Manøvre-færdigheder.	7-26
7.7	Møde.	7-27
7.7.1	Kendskab til ulykker.....	7-27

7.7.2	Kendskab til risikoforhold.	7-27
7.7.3	Orienterings-færdigheder.	7-28
7.7.4	Manøvre-færdigheder.	7-29
7.7.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-30
7.8	Kørsel foran eller efter andre.	7-31
7.8.1	Kendskab til ulykker.	7-31
7.8.2	Kendskab til risikoforhold.	7-31
7.8.3	Orienterings-færdigheder.	7-32
7.8.4	Manøvre-færdigheder.	7-33
7.8.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-34
7.9	Overhaling.	7-35
7.9.1	Kendskab til ulykker.	7-35
7.9.2	Kendskab til risikoforhold.	7-35
7.9.3	Orienterings-færdigheder.	7-36
7.9.4	Manøvre-færdigheder.	7-38
7.9.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-40
7.10	Kørsel i trafiksanerede områder.	7-41
7.10.1	Kendskab til ulykker.	7-41
7.10.2	Kendskab til risikoforhold.	7-41
7.10.3	Orienterings-færdigheder.	7-41
7.10.4	Manøvre-færdigheder.	7-43
7.10.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-43
7.11	Fremkørsel mod kryds.	7-44
7.11.1	Kendskab til ulykker.	7-44
7.11.2	Kendskab til risikoforhold.	7-44
7.11.3	Orienterings-færdigheder.	7-44
7.11.4	Manøvre-færdigheder.	7-49
7.12	Ligeudkørsel i kryds.	7-52
7.12.1	Kendskab til ulykker.	7-52
7.12.2	Kendskab til risikoforhold.	7-53
7.12.3	Orienterings-færdigheder.	7-53
7.12.4	Manøvre-færdigheder.	7-55

7.13 Højresving i kryds.	7-56
7.13.1 Kendskab til ulykker.....	7-56
7.13.2 Kendskab til risikoforhold.	7-56
7.13.3 Orienterings-færdigheder.....	7-57
7.13.4 Manøvre-færdigheder.	7-59
7.14 Venstresving i kryds.	7-61
7.14.1 Kendskab til ulykker.....	7-61
7.14.2 Kendskab til risikoforhold.	7-61
7.14.3 Orienterings-færdigheder.....	7-62
7.14.4 Manøvre-færdigheder.	7-64
7.15 Kørsel i rundkørsel.....	7-67
7.15.1 Kendskab til ulykker.....	7-67
7.15.2 Kendskab til risikoforhold.	7-67
7.15.3 Orienterings-færdigheder.....	7-68
7.15.4 Manøvre-færdigheder.	7-69
7.16 Kørsel på motorvej.....	7-71
7.16.1 Kendskab til ulykker.....	7-71
7.16.2 Kendskab til risikoforhold.	7-71
7.16.3 Orienterings-færdigheder.....	7-72
7.16.4 Manøvre-færdigheder	7-76
7.16.5 Lovbestemmelser i øvrigt.	7-78
7.16.6 Kørsel på motortrafikvej.....	7-79
7.17 Kørsel ved siden af andre.....	7-81
7.17.1 Kendskab til ulykker.....	7-81
7.17.2 Kendskab til risikoforhold.	7-81
7.17.3 Orienterings-færdigheder.....	7-82
7.17.4 Manøvre-færdigheder.	7-84
7.18 Standsning og parkering.....	7-85
7.18.1 Kendskab til ulykker.....	7-85
7.18.2 Kendskab til risikoforhold.	7-85
7.18.3 Orienterings-færdigheder.....	7-86
7.18.4 Manøvre-færdigheder.	7-89

7.18.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-90
7.19	 Kørsel i mørke og i lygtetændingstiden i øvrigt.....	7-91
7.19.1	Kendskab til ulykker.....	7-91
7.19.2	Kendskab til risikoforhold.	7-91
7.19.3	Orienterings-færdigheder.....	7-92
7.19.4	Manøvre-færdigheder.	7-93
7.19.5	Lovbestemmelser i øvrigt.	7-95
8.	 SÆRLIGE RISIKOFORHOLD I TRAFIKKEN	8-1
9.	 MANØVRER PÅ KØRETEKNISK ANLÆG.	9-1
9.1	 Vejgreb.	9-3
9.1.1	Vejgrebets betydning.	9-3
9.1.2	Belæsning, dæktryk og slidbanemønstre.	9-3
9.1.3	Vejgrebets udnyttelse.....	9-4
9.2	 Hastighed, bremselængde og vejgrebets udnyttelse.	9-5
9.2.1	Bevægelsesenergi.....	9-5
9.2.2	Bremselængder.	9-5
9.2.3	Bremsning under ligeudkørsel.	9-6
9.3	 Kørsel i sving med kropshældning.....	9-8
9.3.1	Motorcyklens fysiske påvirkninger.	9-8
9.3.2	Slalomkørsel og kontrastyring.	9-8
9.3.3	Bremsning med undvigemanøvre.	9-9
9.4	 Forholdsregler ved udskridning og slingrende kørsel.	9-10
9.4.1	Baghjuls-udskridning.....	9-10
9.4.2	Rystelser og svingninger i motorcyklen.	9-10
9.5	 Kørsel med sidevogn.....	9-12
9.5.1	Kørsel i otte-tal og slalom.....	9-12
9.5.2	Acceleration og bremsning.	9-12
9.5.3	Kørsel i cirkel med løft af sidevognshjul.....	9-12
9.5.4	Svingning til højre og venstre.....	9-13
10.	 FORBEREDELSE TIL KØREPRØVE.	10-1
10.1	 Betingelser for at få kørekort.	10-2

10.1.1	Køreundervisning.....	10-2
10.1.2	Indstilling til køreprøve.	10-3
10.1.3	Kørekortkategorier og førerret.....	10-3
10.2	Køreprøvens gennemførelse.	10-5
10.2.1	Krav ved køreprøven.	10-5
10.2.2	Teoriprøven.....	10-5
10.2.3	Den praktiske prøve.	10-7
10.3	Lovbestemmelser om kørekort.....	10-9
10.3.1	Kørekortets gyldighed.....	10-9
10.3.2	Inddragelse og generhvervelse/gengivelse af kørekort.....	10-9
10.3.3	Overladelse af køretøj til andre.....	10-10

0. INDLEDNING.

Det overordnede mål for køreuddannelsen til køretøjskategori A er:

- at give eleverne indsigt i og forståelse for de farer og vanskeligheder, de som motorcyklister møder i færdslen, samt give dem viden om de færdselsregler og andre lovbestemmelser, der har betydning i denne forbindelse,
- at give eleverne et sådant kendskab til motorcyklen og dens betjening, at de kan konstatere opståede mangler af betydning for sikkerheden,
- at give eleverne forståelse for de grundlæggende menneskelige forhold, der har indflydelse på kørefærdigheden, således at de fuldt ud kan udnytte deres evner og i fornødent omfang modvirke almindelige menneskelige begrænsninger,
- at give eleverne færdighed i at bedømme færdslen kritisk og føre motorcyklen uden fare for sig selv og andre,
- at bidrage til, at eleverne bliver hensynfulde og ansvarsbevidste motorcyklister,
- at give eleverne viden om og forståelse for de svage trafikanters situation, særlig i forholdet til den motoriserede færdsel.

Denne undervisningsplan indeholder en nærmere specificering af uddannelsesmålene opdelt i hovedafsnit og underafsnit.

Hvert hovedafsnit indledes med en kort beskrivelse af undervisningens formål. Derefter følger en opdeling i underafsnit med angivelse af hovedmål og detaljerede delmål. Delmålene udgør de egentlige retningslinier for såvel undervisningen som bedømmelsen ved køreprøven, idet de nøjere klarlægger, hvad eleven skal vide og kunne efter endt undervisning.

Til præcisering af præstationskravene til eleven er benyttet følgende udtryk i delmålsbeskrivelserne:

Eleven skal

- have kendskab til, vil sige, at eleven skal være så vidt orienteret om emnet, at det ikke er ukendt for eleven eller at det kan understøtte og lette forståelsen af en efterfølgende mere målrettet og grundigere undervisning,
- udpege, vil sige, at eleven i praksis skal kunne lokalisere bestemte køretøjsdele, herunder betjeningsudstyr,

- aflæse og forstå betydningen af, vil sige, at eleven i praksis skal kunne anvende instrumenter og kontrolllys på køretøjet, forstå betydningen af disse og reagere i nødvendigt om,
- kontrollere, vil sige, at eleven uden brug af værktøj i praksis skal kunne undersøge og tage stilling til om de i de pågældende kontrolafsnit anførte krav til køretøjet er opfyldt, herunder kunne forklare hvordan kontrollen udføres,
- angive årsager til, indhold eller betydning af, vil sige, at eleven skal kunne finde de korrekte svar blandt flere mulige på spørgsmål om vejafmærkning, indholdet af en lovbestemmelse og lignende, samt andre forhold af væsentlig betydning,
- beherske orienterings- og manørefærdigheder samt andre færdigheder, vil sige, at eleven i praksis skal kunne orientere sig kritisk, håndtere køretøjets betjeningsudstyr korrekt, udføre manøvrer fejlfrit samt udføre andre færdigheder korrekt,
- opfatte og bedømme, vil sige, at eleven skal kunne bemærke bestemte forhold i en færdselssituation eller på billeder, forstå forholdets betydning, og hvordan man reagerer herpå eller finde de korrekte svar blandt flere mulige på spørgsmål om de pågældende forhold,
- genkende, vil sige, at eleven i praksis skal kunne genkende betydningen af anvisninger for færdslen, og efterleve disse,
- reagere hensigtsmæssigt, vil sige, at eleven i praksis skal kunne føre køretøjet og ændre hastighed, placering eller kørselsretning i overensstemmelse med færdselsreglerne, hensynet til sikkerheden og trafikafviklingen,
- ved øvelse opnå erfaring om, vil sige, at eleven under kørsel på køretøjet på køreteknisk anlæg får lejlighed til at konstatere køretøjets reaktioner under udførelse af bestemte manøvrer,
- opnå nogen færdighed i, vil sige at eleven under kørsel på køretøjet på køreteknisk anlæg skal kunne betjene køretøjet korrekt, uden at manøvren som helhed kræves fejlfrit udført og
- ved øvelse opnå færdighed i, vil sige, at eleven under kørsel på køretøjet på lukket øvelsesplads og køreteknisk anlæg skal kunne udføre manøvrer korrekt.

I delmålsbeskrivelserne kan præstationskravene kombineres eller kravene kan anvendes delvist. Fx. er der i præstationskravet “genkende og angive betydningen af” anvendt beskrivelser fra to præstationskrav.

Præstationskravet “angive årsager til, indhold eller betydning af” anvendes ved teoriprøven.

Præstationskravet “genkende ” anvendes ved den praktiske prøve.

Ved **teoriprøven** skal eleven ud fra situationer på billeder kunne “angive betydningen af” fx. vejafmærkninger, ved at finde de korrekte svar blandt flere mulige.

Ved den **praktiske prøve** skal eleven i en færdselssituation kunne “genkende” fx. vejafmærkning og efterleve betydningen af disse.

Der er ved målbeskrivelserne ikke skelnet skarpt mellem teoretisk og praktisk undervisning. Dette skyldes hensynet til, at teoretisk og praktisk undervisning skal integreres i størst muligt omfang, og at kørelæreren derfor stilles mere frit i valget af undervisningsmetode og undervisningssituation.

En skarp skelnen mellem teori og praksis er i øvrigt mindre hensigtsmæssig, idet nogen praktisk undervisning (dvs. undervisning i praktiske færdigheder) udmærket kan indlæres i et teorilokale med de rette hjælpemidler, og en del teoriundervisning (dvs. undervisning i teoretiske emner) med fordel kan formidles under praktiske øvelser i færdslen.

Om den nærmere planlægning og gennemførelse af undervisningen, herunder valg af hjælpemidler, henvises til lærervejledningen til undervisningsplanen.

Når der i undervisningsplanen omtales en motorcykel menes en to-hjulet motorcykel uden sidevogn, medmindre andet er beskrevet.

Øvelseskørsel (dvs. manøvrer på lukket øvelsesplads, manøvrer på vej og øvelser på køreteknisk anlæg) samt køreprøve til kategori A, lille motorcykel, skal gennemføres på en lille motorcykel, der opfylder bestemmelserne for kategori A, lille motorcykel, som anført i kørekortbekendtgørelsen med tilhørende bilag.

Øvelseskørsel (dvs. manøvrer på lukket øvelsesplads, manøvrer på vej og øvelser på køreteknisk anlæg) samt køreprøve til kategori A, stor motorcykel, skal gennemføres på en stor motorcykel, der opfylder bestemmelserne for kategori A, stor motorcykel, som anført i kørekortbekendtgørelsen med tilhørende bilag.

Nogle øvelser på køreteknisk anlæg, såvel til lille som til stor motorcykel, skal gennemføres med en motorcykel med tilkoblet sidevogn. I begge tilfælde skal køretøjerne opfylde bestemmelserne for motorcykel med sidevogn i kørekortbekendtgørelsen med tilhørende bilag.

Om de nærmere retningslinier for køreprøven henvises til kørekortbekendtgørelsen med tilhørende bilag.

1. MOTORCYKLENS INDRETNING, Udstyr OG DOKUMENTER.

Formålet med undervisningen er at give eleven et sådant kendskab til motorcyklens indretning og udstyr og en sådan forståelse af motorcyklens funktioner, at det letter indlæringen af en korrekt og skånsom behandling af motorcyklen og en sikker udførelse af de forskellige manøvrer.

Undervisningen har endvidere til formål at gøre eleven bekendt med de vigtigste lovbestemmelser om motorcyklens udstyr, således at eleven selv kan konstatere og tage stilling til mangler eller fejl, der har betydning for færdselssikkerheden.

Undervisningen har endelig til formål at gøre eleven bekendt med lovbestemmelser om de vigtigste administrative dokumenter i forbindelse med motorcyklens benyttelse.

1.1 Betjeningsudstyr og instrumenter.

Hovedmål.

Eleven skal lære at udpege betjeningsudstyret på motorcyklen, der skal benyttes under kørsel på lukket øvelsesplads og på vej, samt lære at forstå betydningen af standardinstrumenter og kontrollys på motorcyklens instrumentpanel.

Eleven skal endvidere have kendskab til, hvorledes motor, tænding, gashåndtag, kobling, gear, styreapparat og bremses fungerer, således at det hjælper eleven til at behandle betjeningsudstyret korrekt.

Undervisningen i afsnit 1.1.1 kan med fordel kombineres med undervisningen i afsnit 2.1.2 "Motorcyklens udstyr".

Delmål.

1.1.1 Betjeningsudstyr.

Eleven skal kunne udpege følgende betjeningsudstyr:

- Kontakt til tænding, lygter, elektrisk starter, motorstop og horn.
- Kontakt til positionslys, nærllys, fjernlys og blinklys.
- Evt. afspærringshane for benzintilførsel.
- Håndtag til gas og choker.
- Greb til håndbremse og kobling.
- Pedal til fodbremse, gear og eventuel kickstarter.
- Styr, sidestøtteben og evt. centralstøtteben.

1.1.2 Instrumenter og kontroludstyr.

Eleven skal kunne aflæse og forstå betydningen af følgende instrumenter og kontroludstyr:

- Speedometer og eventuel omdrejningstæller.

- Kontrol for olietryk, elektrisk strøm samt lys i lygter, herunder blinklys og eventuel kontrol for temperatur, gear og ABS-bremser.

1.1.3 Motor, tænding og gashåndtag.

Eleven skal have kendskab til følgende funktioner:

- Motoren fungerer i princippet på den måde, at stemplerne sættes i bevægelse, når en brændstofblanding antændes.
- Stemplernes bevægelse omsættes til en roterende bevægelse af krumtappen, og denne bevægelse føres videre gennem kobling, gear og kæde, kardanaksel eller drivrem til motorcyklens baghjul.
- Motorens omdrejninger reguleres med gashåndtaget.
- Motoren må hjælpes i gang enten af en elektrisk starter, der får strøm fra batteriet, når startkontakten betjenes, eller af en kickstarter, der betjenes med foden.

1.1.4 Kobling.

Eleven skal have kendskab til følgende funktioner:

- Koblingen fungerer i princippet på den måde, at en plade presses mod et svinghjul på krumtappen, hvorved bevægelsen føres videre til gearkasse, kæde, tandrem eller kardanaksel og baghjul.
- Forbindelsen til gearkassen afbrydes, når koblingsgrebet trækkes helt til.
- Koblingsgrebet kan trækkes helt til under start af motoren for at skåne starteren, og det skal trækkes helt til under gearskift for ikke at ødelægge gearkassen.
- Koblingsgrebet skal slækkes langsomt i 1. gear, så bevægelsen fra motoren overføres blødt til motorcyklens baghjul.

1.1.5 Gear.

Eleven skal have kendskab til følgende funktioner:

- Gearkassen regulerer overførslen af den roterende bevægelse fra motoren til motorcyklens baghjul.
- Gearkassen fungerer i princippet på den måde, at tandhjul af forskellig størrelse bringes til at gribe ind i hinanden. Dette sker ved at gearvælgeren betjenes.
- De lavere gear bruges ved ønske om stor trækraft fx ved igangsætning, acceleration eller kørsel op ad stejl bakke samt ved kørsel med lav hastighed.
- De højere gear bruges ved kørsel med høj hastighed. Dette skåner motoren og begrænser brændstofforbruget.

1.1.6 Styreapparat.

Eleven skal have kendskab til følgende funktioner:

- Styreapparatet fungerer i princippet på den måde, at en drejning på styret direkte overføres til forhjulet, idet styr, styrestamme, forgaffel og forhjul er i fast forbindelse.
- Styret er fastgjort på forgafflen der igen er monteret på motorcyklens stel, ved at styrestammen går gennem stallets kronrør og holdes på plads i dette ved kuglelejer.
- Motorcyklen kan være forsynet med styredæmper, som dæmper slag i styret under kørsel.

1.1.7 Bremseser.

Eleven skal have kendskab til følgende funktioner:

- Hjulbremserne fungerer i princippet på den måde, at en bremsebelægning ved et væsketryk eller ved et stang- eller kabeltræk presses mod en tromle eller skive på motorcyklens hjul, så hjulets rotation nedsættes.
- Aktivering af hjulbremserne sker ved at man træder på bremsepedalen (fodbremsen) eller trækker bremsegrebet (håndbremsen) til.
- Normalt virker fodbremsen på baghjulet, og håndbremsen på forhjulet.

- Fodbremse og håndbremse kan således aktiveres med forskellig styrke og dermed tilpasses vejforhold, føret og motorcyklens belæsning (belastning).
- På nogle motorcykler virker fodbremsen og eventuelt tillige håndbremsen på både forhjul og baghjul.
- Blokeringsfri bremsesystemer (ABS) er indrettet således, at de hindrer hjulene i at blokere under bremsning. Ved hjulene på en motorcykel med ABS-bremser sidder der følere, der registrerer hjulets omdrejninger og sender impulser til en elektronisk styreboks. Hvis et eller flere hjul under opbremsning har tendens til at blokere, vil den elektroniske styreboks regulere trykket til bremserne. Denne regulering giver vibrationer i bremsepedalen/bremsegrebet. Hvis ABS-bremsesystemet ikke virker, vil bremseegenskaberne kunne ændres.
- På motorcykler med automatisk kobling kan baghjulsbremsen være håndbetjent med et greb på styrets venstre side.

1.2 Lovbestemmelser om motorcyklens indretning og udstyr mv.

Hovedmål.

Eleven skal lære de vigtigste lovbestemmelser om motorcyklens og evt. sidevognens/påhængskøretøjets indretning og udstyr samt have kendskab til forskellige risikoforhold og tegn på fejl, der har særlig betydning for færdselssikkerheden.

Eleven skal endvidere lære at kontrollere udstyrets lovlighed på en motorcykel og påvise eventuelle fejl eller mangler.

Undervisningen i kontrol af motorcyklens udstyr kan med fordel kombineres med undervisningen i afsnit 2.1.2 ”Motorcyklens udstyr”.

Delmål.

1.2.1 Førerens og ejerens ansvar.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Ejeren eller den registrerede bruger har ansvaret for, at motorcyklen og evt. sidevognen/påhængskøretøjet er i lovlig stand, og føreren har ansvaret for, at motorcyklen og evt. sidevognen/påhængskøretøjet er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand.
- Føreren skal hele tiden være opmærksom på, om motorcyklen og evt. sidevogn/påhængskøretøj er i orden, og især at styreapparat, bremses, lygter og lydsignalet (hornet) fungerer sikkert og efter lovens krav samt at evt. tilkobling til sidevogn/påhængskøretøj er forsvarlig.
- Såfremt man ønsker at ændre på motorcyklens oprindeligt godkendte indretning og udstyr, skal man være opmærksom på, at der gælder særlige regler for dette.

1.2.2 Styreapparat.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Styreapparatet skal være således indrettet, at motorcyklen kan styres let, sikkert og hurtigt.

- Der må ikke på grund af slid eller lignende forekomme væsentligt slør i styreapparatet som helhed eller i dets enkelte dele.
- Styret skal være mere end 55 cm bredt.
- Håndtagene må ikke sidde lavere end motorcyklens sæde og højst sidde 30 cm over sædets højde.

Eleven skal kunne kontrollere, om følgende forhold ved styreapparatet er opfyldt:

- Ved fuldt styreudslag skal der være tilstrækkelig plads til førerens hænder.
- Forhjulet skal præcist følge styrets bevægelse.
- Styr og håndtag skal sidde fast.
- Slør mellem kronrør og styrestamme og mellem gaffelkrone og samlestykke samt i teleskoprør må ikke forekomme.
- Styreapparatet må ikke på grund af udstyr eller andet hindres i sin bevægelse og skal kunne drejes let og hurtigt uden mislyde eller punktvis træghed.

Eleven skal have kendskab til følgende tegn på fejl ved styreapparatet:

- Punktvis modstand ved styreudslag er tegn på fejl i kronrørslejer.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende forhold ved styreapparatet:

- Punktvis modstand ved styreudslag er tegn på fejl.

Eleven skal kunne angive betydningen af følgende forhold:

- Styreapparatet skal umiddelbart efterses, hvis der fremkommer slør eller mislyde/træghed (sådanne forhold kan medføre alvorlig risiko for uheld).

1.2.3 Bremsler.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- En motorcykel skal være forsynet med driftsbremse, opdelt i to uafhængige bremsesystemer (fodbremse og håndbremse) der mindst virker på hvert sit hjul.
- Både fodbremse og håndbremse skal kunne bremse motorcyklen sikkert, hurtigt og virksomt ved alle hastigheder og belastninger.

Eleven skal kunne kontrollere om følgende forhold ved mekaniske bremsler er opfyldt:

- Bremsegrebet må som hovedregel højst kunne trækkes 2/3 til.
- Bremsepedalen skal have en riflet eller gummibelagt overflade, så den giver et godt fodfæste.
- Bremsepedalen bør i topstilling være hensigtsmæssigt placeret i henhold til fodhvileren, den bør højst kunne trædes 2-3 cm ned til bremsepunktet og må ikke bringe foden i en ubekvem stilling.
- Bremsearme, bremsekabler og trækstænger må ikke slides eller klemmes mod dele af motorcyklen.
- Bremsekabler skal være smurte, hele og uden knæk. Trækstænger må ikke være deformerede.

Eleven skal kunne kontrollere om følgende forhold ved hydrauliske bremsler er opfyldt:

- Bremsegrebet må som hovedregel højst kunne trækkes 2/3 til ved en påvirkning svarende til en kraftig opbremsning.
- Under vedvarende aktivering med konstant påvirkning må bremsegrebet ikke kunne trækkes længere ind mod gashåndtaget.
- Bremsepedalen skal have en mindre frigang og en riflet eller gummibelagt overflade, så den giver et godt fodfæste.
- Bremsepedalen bør i topstilling være hensigtsmæssigt placeret i forhold til fodhvileren, den bør højst kunne trædes 2-3 cm ned til bremsepunktet og må ikke bringe foden i en ubekvem stilling.

- Bremspedalen må ikke synke, når den vedvarende holdes nedtrådt med konstant påvirkning.
- I beholderen til bremsevæske skal væskestanden være mellem min. og max. mærkerne.
- Bremsesystemet skal være tæt dvs. uden udsivning af bremsevæske fra bremseslanger, bremserør og hjulbremseser.
- Bremseslanger og bremserør skal være ubeskadigede og må ikke kunne slides eller klemmes af dele af motorcyklen.

Eleven skal have kendskab til følgende tegn på fejl ved bremsene:

- Ujævn og/eller svag bremsevirkning eller pludselige hugninger fra et eller begge hjul tyder på fejl i bremsetromler, bremseskiver eller bremsebelægninger.

Eleven skal kunne angive årsager til følgende tegn på fejl ved bremsene:

- Ujævn og/eller svag bremsevirkning eller pludselige hugninger fra et eller begge hjul tyder på fejl.
- Hvis bremsegrebet kan trækkes næsten helt ind mod gashåndtaget, eller bremsepedalen kan trædes meget langt ned, er det tegn på, at bremsene trænger til justering eller reparation.

1.2.4 Lygter, reflekser og horn.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Motorcyklen må kun være udstyret med påbudte eller tilladte lygter og reflekser.
- De påbudte lygter og reflekser omfatter:
 - En lygte med fjernlys,
 - en lygte med nærlys,
 - en eller to lygter med positionslys,
 - (fjernlys, nærlys og positionslys kan være indbygget i samme lygte),

en eller to lygter med baglys,
en eller to lygter med stoplys,
(baglys og stoplys kan være indbygget i samme lygte),
mindst én nummerpladelygte,
to blinklygter foran og bagpå (dette gælder dog ikke ældre motorcykler) og
en rød godkendt og mærket bagudvendende refleks.

- Forlygtens fjernlys (det lange lys) skal kunne oplyse vejen mindst 100 m foran motorcyklen. Nærlyset (det korte lys) skal kunne oplyse vejen mindst 30 m foran motorcyklen uden at blænde, og positionslyset skal tydeligt kunne ses i mindst 300 m's afstand uden at blænde.
- Forlygtens lys skal være hvidt eller gulligt.
- Baglygtens lys skal være rødt, der tydeligt kan ses i mindst 300 m's afstand uden at blænde.
- Nummerpladelygter skal belyse den bageste nummerplade så den tydeligt kan læses i mindst 20 meters afstand.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelse:

- De tilladte lygter og reflekser omfatter:

Ekstra fjernlyslygte, ekstra nærlyslygte, kørellyslygter, tågeforlygter, tågebaglygter, søgelygte, markeringslygter, overhalingsblink, retningsviserblinklygter og ha-variblink, for hvilke der gælder særlige regler. Endvidere må motorcyklen være udstyret med hvide reflekser foran, gule reflekser på siderne, sidemarkeringslygter og supplerende røde reflekser bagpå.

Afstanden mellem 2 nærlyslygter må ikke overstige 100 mm.

- Pærer skal være sat rigtigt i forlygternes fatninger, (eventuelt bedømt udefra på lysmørke grænsens placering).

Eleven skal kunne kontrollere, om følgende forhold ved lygter, refleks og horn er opfyldt:

- Alle lygter og reflekser skal være hele og rene, og alle lygter skal kunne lyse.

- Nærlyset må ikke blænde.
(bedømt på, at overkanten af lysgrænsen falder 1 cm pr. m).
- Stoplygter skal give væsentlig kraftigere lys end baglygter.
- Blinklygterne skal blinke med gult lys, der tydeligt kan ses i sollys.
- Nummerpladelygten skal have hvidt lys, der kan belyse nummerpladen.
- Lygter i et lygtepar skal have ens farve og lysstyrke.
- Hornet skal have en klar, konstant tone.

Eleven skal kunne angive årsager til følgende tegn på fejl ved lygter, reflekser og horn:

- Hvis blinklygterne blinker væsentligt hurtigere end sædvanligt, er det normalt tegn på, at en eller flere blinklygter ikke virker.

1.2.5 Motor og udstødningssystem samt transmission.

Eleven skal kunne kontrollere, om følgende forhold ved motor og udstødningssystem er opfyldt:

- Motoren må ikke udvikle unødigt røg og støj.
- Motoren må ikke være tilsølet af udsivende olie.
- Udstødningssystemet skal være tæt og sidde fast.
- Motorolie skal være påfyldt i tilstrækkelig mængde, bedømt efter instruktionsbogens anvisninger.

Eleven skal kunne angive betydningen af følgende forhold vedrørende motor:

- Motoren udvikler kulilte, som er lugtfri og farlig selv i små mængder i lukkede rum.
- For lidt olie på motoren eller for lidt vand i kølesystemet kan medføre, at motoren ødelægges.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold ved motor og udstødningssystem:

- Sort udstødningsrøg tyder på dårlig forbrænding på grund af fejl i motoren, i luftfilteret eller i chokeren.

Eleven skal kunne angive indhold af følgende forhold ved motor og udstødningssystem:

- Sort udstødningsrøg tyder på dårlig forbrænding på grund af fejl i motoren.
- Støj i unormalt omfang ved gasgivning tyder på fejl i lyddæmper.
- Motoropspeedning, uden at hastigheden under kørsel forøges, tyder på fejl i kobling.
- Vanskelig gearskiftning med kraftige mislyde tyder på fejl i gear eller kobling.
- Langsom bevægelse af motorcyklen i 1. gear, selv om koblingsgrebet er trukket helt til, tyder på fejl i koblingen.

Eleven skal kunne kontrollere, om følgende forhold ved transmissionen er opfyldt:

- Kæden skal være smurt og må ikke være rusten.
- Kæden eller tandremmen skal have en tilpas stramhed. Den skal normalt kunne bevæges 1-2 cm op og ned midt mellem tandhjulet på gearkassen og baghjulet.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Kæden eller tandremmen må ikke have en unormal stor slidtage.
- Tandhjulene må ikke have en unormal stor slidtage.
- Kardan-forbindelserne må ikke have en unormal stor slidtage.

Eftersyn af disse forhold sker efter motorcykelfabrikantens anvisninger.

Eleven skal kunne angive betydningen af følgende forhold ved fejl i transmissionssystemet:

- En kæde, der ikke er smurt, giver øget slidtage på kæde og tandhjul.
- En slap kæde eller tandrem kan give en urolig kørsel.
- En stram, slap eller slidt kæde kan springe og derved blokere baghjulet.

1.2.6 Energi- og miljørigtig kørsel.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- For at mindske luft- og støjforurening bør man ikke lade motoren gå i tomgang i længere tid. Motoren bør først startes, umiddelbart før man skal køre.
- Køremåden har stor betydning for energiforbruget. Høje hastigheder og aggressiv kørsel med kraftige accelerationer, fx. i forbindelse med overhalinger, medfører øget brændstofforbrug, mens energirigtig køreteknik kan give brændstofbesparelse.
- Ved energirigtig køreteknik forstås, at man generelt undlader unødvendige og gentagne hastighedsændringer.

- Under fremkørsel mod signalregulerede kryds bør man forudse, om standsning for gult eller rødt bliver nødvendigt, og i givet fald tilpasse hastigheden det sidste stykke mod krydset, frem for at fortsætte med høj hastighed og derefter bremse kraftigt til sidst.

Lovbestemmelser og forhold vedrørende miljørigtig kørsel.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Motorcyklen skal betjenes således, at den ikke støjer unødvendigt eller udvikler røg og gasarter i unødvendigt omfang.
- Unødvendig og forstyrrende kørsel må ikke finde sted ved bebyggelse, og hvis kørslen er nødvendig skal føreren køre på en sådan måde, at andre forstyrres mindst muligt.
- Eventuelle lokale forbud mod at lade motoren køre i tomgang ud over en vis tid.

1.2.7 Bærende dele.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser og forhold:

- Dæk, hjulfølge, hjuleger og hjullejer skal være ubeskadigede.
- Dæk skal være pumpet op til et lufttryk efter motorcykelfabrikantens forskrifter. . Dæktrykket justeres med en luftpumpe og efterses med en dæktryksmåler.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Eventuelt retningsbestemt dæk skal være monteret i korrekt omløbsretning.

Eleven skal kunne kontrollere om følgende forhold ved de bærende dele er opfyldt:

- Hjulfølge skal være ubeskadigede.
- Hjuleger skal være hele, tilstrækkelig spændt og til stede i fuldt antal.
- Hjullejer og aksler skal være tilstrækkeligt spændt og uden slør.
- Dæk skal have mindst 1 mm dybde i hovedmønstret, eventuelt bedømt ved slidindikatorer.

- Støddæmpere skal være virksomme (bedømt ved, at motorcyklens forparti eller bagparti efter en kraftig nedtrykning løfter sig og falder til ro med det samme). Justerbare støddæmpere skal være korrekt indstillet.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold ved bærende dele:

- Ujævnt slid på dæk tyder på fejl i dæktryk, hjul, bremses eller støddæmpere.
- Knirkende eller skrabende lyde under kørslen kan tyde på fejl i fjedre eller støddæmpere.
- Teleskopforgaffel, der går i bund under en kraftig opbremsning, tyder på fejl i fjedre eller støddæmpere.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende forhold ved bærende dele:

- Ujævnt slid på dæk er tegn på fejl.
- Knirkende eller skrabende lyde under kørslen er tegn på fejl.
- Teleskopforgaffel, der går i bund under en kraftig opbremsning, er tegn på fejl.

1.2.8 Stel mv.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold ved stellet mv.:

- Stel, skærme, kåber mv. skal være uden skarpe kanter eller udragende dele, der kan være til unødigt fare for andre trafikanter.
- Begge hjul skal være forsynet med lovlig skærm.
- Stel, skærme mv. må ikke være beskadiget eller tæret af rust i en sådan grad, at det er til fare for færdselssikkerheden.

1.2.9 Særligt udstyr.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Eventuel vindskærm skal være fremstillet af klart sikkerhedsglas og være solidt fastgjort til styret eller stellet.

- Vindskærm, der er så høj, at føreren - ved at se hen over denne - ikke kan se kørebanen 10 m foran førersædet, skal være forsynet med visker og vasker.
- Motorcykler skal være forsynet med førerspejl i hver side (dette gælder dog ikke ældre motorcykler).
- Selvstændigt passagersæde skal være forsynet med håndbøjle eller lignende til brug for passagerer.
- En motorcykel skal være forsynet med fodhvilere til fører og eventuel passager.

1.2.10 Sidevogn.

Udover det i afsnit 1.1 - 1.2.9 anførte gælder for en motorcykel med sidevogn følgende særlige lovbestemmelser og forhold:

Styretøj og bremseser.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser og forhold:

- En sidevogn kan være udstyret med bremse.
- En motorcykel kan være forsynet med styrbremse.

Eleven skal beherske følgende færdigheder:

- Kunne betjene eventuel styrbremse.

Tilkobling af sidevogn.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- En sidevogn skal være fastgjort på motorcyklens højre side.
- En motorcykel må kun sammenkobles med sidevogne, som motorcyklen er godkendt og registreret til at måtte sammenkobles med.
- En motorcykel, der anvendes i forbindelse med flere sidevogne, skal sammen med sidevognene godkendes ved syn samt anmeldes til registrering.

Sidevognens indretning og udstyr.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- Påbudte lygter og reflekser på sidevognen omfatter:

En lygte med hvidt positionslys, anbragt så nær sidevognens yderkant som muligt.

En lygte med rødt baglys, anbragt så nær sidevognens yderkant som muligt.

Blinklygter:

2-hjulet motorcykel med sidevogn følger reglerne for motorcykel, idet dog blinklygterne i højre side, skal være anbragt på sidevognen så nær dennes yderkant som muligt.

En rød, godkendt og mærket bagudvendende refleks.

Positionslys og baglys skal tydeligt kunne ses i mindst 300 m's afstand uden at blænde.

- De tilladte lygter og reflekser på motorcykel med sidevogn omfatter:

Sidevognen må være udstyret med hvide reflekser foran, gule reflekser på siderne, sidemarkeringslygter og supplerende røde reflekser bagpå.

Såfremt en motorcykel med sidevogn er forsynet med 2 fjernlyslygter eller 2 nærlyslygter, gælder:

Enten skal begge lygter være anbragt på motorcyklen efter reglerne herom, jf. under pkt. 1.2.4, eller

den ene lygte skal være anbragt på motorcyklen og den anden lygte så nær sidevognens yderkant som muligt. Nærlyslygterne og fjernlyslygterne på en motorcykel og sidevogn skal være af samme farve og styrke.

1.2.11 Påhængskøretøj.

Udover det i afsnit 1.1 - 1.2.10 anførte, gælder for motorcykel med påhængskøretøj følgende lovbestemmelser og forhold:

Generelt.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- En motorcykel, der ønskes anvendt som trækraft for påhængskøretøj, skal have en slagvolumen på mindst 125 cm³.
- Påhængskøretøjet skal være forsynet med 1 aksel med 1 eller 2 hjul og må ikke anvendes til persontransport.
- Påhængskøretøjets tilladte totalvægt må ikke overstige 150 kg.
- Påhængskøretøjet må med eller uden læs ikke overstige
en længde på 2,5 m og
en bredde på 1,0 m.

Tilkobling af påhængskøretøj.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- En motorcykel må kun sammenkobles med påhængskøretøjer, som motorcyklen er godkendt til at måtte sammenkobles med.
- Påhængskøretøjets tilkoblingsanordning skal passe til motorcyklens tilkoblingsanordning.
- En motorcykel må kun være forsynet med tilkoblingsanordninger efter motorcykelfabrikantens forskrifter.
- En motorcykel skal godkendes ved syn med hvert enkelt påhængskøretøj samt anmeldes til registrering.

Påhængskøretøjets indretning og udstyr.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- Påbudte lygter og reflekser bag på påhængskøretøjet omfatter:
 - 2 lygter med rødt lys,
 - 2 lygter med blinklys,
 - 2 lygter med stoplys,
 - Nummerpladelys og
 - 2 trekantede røde godkendte og mærkede bagudvendende reflekser.
- Påhængskøretøjet skal være affjedret og forsynet med støddæmper(e).

1.2.12 Særlige køretøjer.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelse:

- For 3-hjulet motorcykel og registreringspligtig knallert, der begge kan føres med kørekort til motorcykel, gælder særlige regler for hastighed, indretning og udstyr.

1.3 Køretøjets dokumenter

Hovedmål.

Eleven skal have kendskab til, hvilke oplysninger der fremgår af motorcyklens dokumenter, samt lære hvornår disse dokumenter skal medbringes.

Delmål.

1.3.1 Registreringsattest mv.

Eleven skal have kendskab til følgende dokumenter:

- Registreringsattest, hvoraf fremgår motorcyklens egenvægt, dens tilladte totalvægt, samt eventuelt hvilken sidevogn og/eller påhængskøretøj, der må kobles til motorcyklen.
- Attest for flere udførelser, der anvendes når motorcyklen er godkendt til kørsel med sidevogn/sidevogne, der kan afmonteres.
- Attest for godkendte sammenkoblede køretøjer, der anvendes, når motorcyklen er godkendt til kørsel med flere forskellige påhængskøretøjer.
- På grundlag af registreringsattester eller eventuelt attest for flere udførelser/attest for godkendte sammenkoblede køretøjer kan føreren afgøre, om motorcykel og sidevogn og/eller påhængskøretøj må sammenkobles.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Ved kørsel med sidevogn og/eller påhængskøretøj skal registreringsattest og eventuel attest for flere udførelser/attest for godkendte sammenkoblede køretøjer medbringes. Ved kørsel i udlandet, skal de originale attester eller en af et motorkontor udstedt genpart medbringes.

Ved kørsel i Danmark kan medbringes kopier.

2. MANØVRER PÅ LUKKET ØVELSESPLADS.

Formålet med undervisningen på lukket øvelsesplads er at give eleven færdighed i at håndtere motorcyklen uden startet motor og at beherske motorcyklen ved lave og moderate hastigheder under udførelse af manøvrer, der forekommer i almindelig færdsel, dvs. igangsætning, standsning, ligeudkørsel, vending og svingning.

De enkelte manøvrer skal være indlært med så stor sikkerhed og præcision, at eleven i de efterfølgende øvelser på vej, hovedsagelig kan koncentrere sig om at tilpasse kørslen til vej- og færdselsforholdene og de gældende færdselsregler.

Øvelserne gennemføres med én elev på hver motorcykel. Ved visse øvelser skal kørelæreren være passager på motorcyklen. Kørelæreren må højst undervise og være ansvarlig for 3 elever samtidig. Øvelserne vil normalt kunne gennemføres på 4 til 5 timer, hvoraf mindst 4 lektioner à 45 minutters varighed skal være som fører af motorcyklen.

Hver enkelt øvelse skal indlæres med tilfredsstillende resultat, hvilket vil sige, at eleven skal udføre øvelsen fejlfrit mindst 2 gange efter hinanden. Øvelserne skal gennemføres i en rækkefølge, som sikrer, at eleven hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere manøvre. Det vil svare til den anførte rækkefølge i uddannelsesmålene. Kørelæreren skal under øvelserne overvåge eleverne forsvarligt.

På den lukkede øvelsesplads skal føres lister over de elever, der har modtaget køreundervisning i de i afsnit 2 beskrevne øvelser. Listerne skal indeholde oplysning om:

- Den undervisende kørelærers navn og adresse.
- Elevens navn og adresse.
- Dato og klokkeslet (fra og til) for undervisningen.
- Listerne skal opbevares i mindst 3 år og skal forevises politiet på forlangende.

Lukkede øvelsespladser skal være godkendte. Om indretningen henvises til kørekortbekendtgørelsen med tilhørende bilag.

Med hensyn til undervisningens tilrettelæggelse og gennemførelse henvises til lærervejledningen til undervisningsplanen.

2.1 Forberedelse til kørsel.

Hovedmål.

Eleven skal lære at foretage de nødvendige sikkerhedsmæssige forberedelser til kørslen, herunder brug af styrthjelm og blive fortrolig med betjeningsudstyrets og kontrolinstrumenternes betegnelser, placering og brug.

Undervisningen i afsnit 2.1.1 kan med fordel kombineres med undervisningen i afsnit 1.1 "Betjeningsudstyr og instrumenter", og de delmål, hvor præstationskravet er at "kontrolere" i afsnit 1.2 "Lovbestemmelser om motorcyklens indretning og udstyr mv".

Delmål

2.1.1 Personligt udstyr.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold vedrørende den personlige sikkerhed:

- Handsker, fodtøj og anden påklædning skal yde passende beskyttelse ved uheld samt mod kulde, blæst og vejrliget i øvrigt.
- Halstørklæde, bælte, bukseben mv. må ikke kunne nå ind i hjul eller kæde eller dække nummerplade, baglygte, refleks og blinklys.
- Motorcyklens fører skal under øvelserne, samt i øvrigt altid i forbindelse med kørsel anvende fastspændt styrthjelm.
- Styrthjelmen skal være godkendt, dvs. DS-, FS-, SS-, eller E-mærket og må kun bema-les eller påsættes mærker efter fabrikantens særlige anvisninger.
- Styrthjelmen skal have en passende størrelse.
- Hjelmsvisir eller motorbriller skal være rene og hele.

2.1.2 Motorcyklens udstyr.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Rengøre eventuelt tilsmudsede spejle og lygteglas.
- Rengøre eventuelt fedtede fodhvilere.

- Fjerne eventuelle løst liggende genstande.
- Indstille spejle, således at det bedst mulige udsyn opnås, uden at man behøver at ændre kørestilling.
- Være opmærksom på de blinde vinkler og kontrollere disse ved hoveddrejning.
- Betjene kobling, speeder og bremses.
- Betjene kontakter til lys, tegn- og signalgivning.

Disse færdigheder skal eleven kunne anvende i de kommende manøvrer på vej.

2.2 Håndtering af motorcyklen.

Hovedmål.

Eleven skal erfare motorcyklens vægt, tyngdepunkt og styrbarhed under trækning af motorcyklen uden startet motor.

Eleven skal endvidere lære at stige af og på motorcyklen og indtage korrekt siddestilling.

Delmål.

2.2.1 Trække motorcyklen.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Stå på venstre side af motorcyklen med venstre hånd på styret og højre hånd på sædet eller eventuelt greb og vippe motorcyklen fra side til side.
- Anbringe motorcyklen stabilt på støtteben.
- Stå på venstre side af motorcyklen med begge hænder på styret, og derpå trække motorcyklen forlæns og baglæns, i cirkel til højre og venstre, samt betjene håndbremsen.

2.2.2 Korrekt siddestilling mv.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Tage styrthjelm på samt justere og spænde hageremmen.
- Stige på og af motorcyklen på den for den enkelte elev mest bekvemme og sikre måde.
- Indtage korrekt kørestilling, som gør det muligt at nå alt betjeningsudstyr uden at ændre stilling, holde hovedet oppe, ryg og skuldre afslappede og knæene tæt ind mod benzintanken.
- Indstille (eventuelle) spejle efter den korrekte siddestilling, og herunder være opmærksom på blinde vinkler som følge af styrthjelmens, motorbrillers eller visirets eventuelle begrænsninger af synsfeltet og kontrollere disse ved hoveddrejning.
- Korrekt betjene håndbremse, fodbremse, kobling, gearpedal og gashåndtag (uden startet motor).

2.3 Start af motor og koblingsbetjening.

Hovedmål.

Eleven skal lære at starte og stoppe motoren og fornemme koblingspunktet på motorcyklens reaktion og ændring af motorlyd.

Delmål.

2.3.1 Start og stop af motor.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Foretage de fornødne forberedelser til start af motor, herunder åbne eventuel benzinhane, tilslutte tænding, sætte i frigear, slå støttebenet ind/op samt betjene eventuel motorstop-kontakt og choker.
- Starte motoren med elektrisk starter eller kickstarter.
- Stoppe motoren ved at afbryde tændingen eller betjene eventuel motorstop-kontakt og lukke eventuel benzinhane.

2.3.2 Fornemme koblingspunkt.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Sidde og støtte med et ben på hver side af motorcyklen med startet motor, i 1. gear og koblingsgrebet trukket til.
- Langsomt slække koblingsgrebet indtil koblingspunktet og derpå trække koblingsgrebet til igen.

2.4 Igangsætning og standsning.

Hovedmål.

Eleven skal lære at betjene gashåndtag, kobling og bremses behersket, således at igangsætning og standsning foregår uden voldsomme ryk, og således at hastigheden holdes nogenlunde jævn (ikke over 15 km/t) på de korte kørestrækninger.

Delmål.

2.4.1 Igangsætning og standsning på plan vejbane.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Starte motoren og slå støttebenet ind/op.
- Hurtigt og sikkert indstille gashåndtaget efter motorlyd eller eventuel omdrejningstæller til korrekte motoromdrejninger til igangsætning.
- Sætte blødt i gang og holde ret kurs under langsom ligeudkørsel et kort stykke med begge fødder på fodhvilerne.
- Standse ved samtidig brug af fodbremse og håndbremse og beholde fødderne på fodhvilerne længst muligt, herefter sætte enten venstre eller højre fod eller begge fødder på jorden.

2.4.2 Igangsætning med aktiveret fodbremse.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold (som forøvelse til igangsætning på hældende vej):

- Sidde med startet motor, i 1. gear, med venstre fod på vejbanen og højre fod på bremsepedalen.
- Sætte blødt i gang under samtidig betjening af gashåndtag, koblingsgreb og fodbremsepedal.
- Standse som under punkt 2.4.1.

2.5 Langsom kørsel ligeud og i cirkler.

Hovedmål.

Eleven skal lære at beherske motorcyklen under kørsel med lav hastighed, hvor det er vanskeligt at holde balancen.

Delmål.

2.5.1 Ligeudkørsel.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Køre ligeud i afmærket bane (højst 1,5 m bredt) med så lav hastighed som muligt, dog højst 15 km/t. Hastigheden reguleres med kobling og gashåndtag. Begge fødder holdes på fodhvilerne.
- Køre ligeud og med mellemrum bremse og herunder kortvarigt holde næsten stille så vidt muligt uden at sætte fødderne til jorden og derefter køre fremad på ny.

2.5.2 Kørsel i cirkel og i otte-tal.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Køre i cirkel efter afmærket bane med så lav hastighed som muligt, dog højst 15 km/t. Hastigheden reguleres med kobling og gashåndtag. Begge fødder holdes på fodhvilerne.

(Øvelsen udføres først i cirkel med radius på 9 m og derefter i cirkel med radius på 4,5 m).
- Køre i ottetal som ovenfor med mindst mulig radius omkring to kegler, og med begge fødder på fodhvilerne.

(Afstand mellem kegler: indledningsvis med 10 m og afslutningsvis med 5 m).

2.6 Igangsætning og standsning i cirkelbaner.

Hovedmål.

Eleven skal lære at sætte i gang og bremse efter opretning i sving samt udføre U-vending.

Delmål

2.6.1 Igangsætning og standsning.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Sætte i gang i cirkelbane og fortsætte kørsel i cirkelbane.
- Rette op og standse ved samtidig brug af begge bremses under kørsel i cirkelbane.

2.6.2 U-vending.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Udføre U-vending på tilstrækkelig bred, markeret kørebane, tilpasset den benyttede skolemotorcykel, under langsom kørsel i 1. gear efter forudgående orientering og tegn-givning og med begge fødder på fodhvilerne.

(Motorcyklens ”vendediameter” + 1 m).

2.7 Kørsel i sving med kropshældning.

Hovedmål.

Eleven skal lære at beherske motorcyklen under kørsel med moderat hastighed og herunder udføre styring med kropshældning med og uden passager.

Delmål

2.7.1 Kørsel i cirkel og slalom.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Køre højre om og venstre om i cirkel med stigende hastigheder (dog ikke over 30 km/t) og med kropshældning indad mod cirkelbanens centrum.

(Øvelsen udføres i cirkel med radius på 9 m. Eleven kan eventuelt køre udvendigt og indvendigt i cirkelbanen).

- Køre slalom omkring 9 kegler med regelmæssigt skift i kropshældning indad mod keglene.

(Øvelsen udføres med trinvis formindsket afstand mellem keglene: 6, 6, 5, 5, 4, 4, 3 og 3 m).

- Køre i cirkel og slalom som ovenfor nævnt, men med kørelæreren som passager på bagsædet.

2.8 Bremsning ved moderate hastigheder.

Hovedmål.

Eleven skal erfare forskellen i hånd- og fodbremsens virkning og lære at aktivere bremsene forskelligt for at opnå størst mulig bremssevirkning ved moderat hastighed, med og uden passager.

Delmål.

2.8.1 Brug af håndbremse og fodbremse hver for sig.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Bremsning ved ca. 40 km/t med udkobling og brug af håndbremsen alene, således at blokering netop undgås.
- Bremsning ved ca. 40 km/t med udkobling og brug af fodbremsen alene således at blokering netop undgås.

(Begge bremseøvelser udføres først med svag og forsigtig bremsning og derefter med kraftigere bremsning).

- Bremsning som ovenfor nævnt, men med kørelæreren som passager på bagsædet.

2.8.2 Brug af begge bremseser samtidig.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Bremsning med kortest mulig bremselængde ved trinvis stigende hastigheder op til 50 km/t med udkobling og samtidig brug af begge bremseser.
- Standse ved markeret mål med trinvis stigende hastigheder op til 50 km/t med udkobling og samtidig brug af begge bremseser.

(Eleven må selv vælge bremsestyrke og tidspunkt for aktivering af bremseser).

- Bremsning som ovenfor nævnt, men med kørelæreren som passager på bagsædet.

2.9 Kombineret bremse- og undvigemanøvre.

Hovedmål.

Eleven skal lære korrekt udførelse af kombineret bremse- og undvigemanøvre.

Delmål.

2.9.1 Bremse- og undvigemanøvre.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Foretage nedbremsning foran markeret hindring med udkobling og samtidig brug af begge bremses, efterfulgt af undvigemanøvre uden bremsning.

(Øvelsen indledes med trinvis stigende hastighed fra ca. 30 km/t til ca. 50 km/t. Afstand mellem bremsekegle og markeret hindring: Ca. 8 m).

2.10 Højresving om hjørner.

Hovedmål.

Eleven skal lære at tilpasse hastighed og styring til ligeudkørsel med skarpe højresving.

Delmål

2.10.1 Højresving uden standsning.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Forberede højresving ved orientering i spejle og ved hoveddrejning, tegngivning og skift til 2. gear samt tilpasse hastighed.
- Svinge til højre om markerede hjørner uden bremsning og med motorcyklen højst 30 cm fra markeret kantsten.
- Accelerere let under sidste del af højresvinget.

2.10.2 Højresving med standsning.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende forhold:

- Forberede højresving ved orientering i spejle og ved hoveddrejning, tegngivning og standsning lige før det markerede hjørne.
- Foretage samtidig igangsætning og svingning til højre og med motorcyklen højst 30 cm fra markeret kantsten.

3. KØRETØJERS MANØVRE-EGENSKABER.

Formålet med undervisningen er at give eleven et sådant kendskab til de forskellige køretøjers manøvre-egenskaber og førernes forskellige orienteringsvilkår, at det hjælper eleven til at lære at forudse de vanskeligheder, førerne kan have i bestemte situationer, og dermed bedømme den risiko, eleven udsætter sig selv eller andre for ved at komme for tæt på et andet køretøj.

Elevens kendskab til det teoretiske stof skal udnyttes i praksis, hvor der er lejlighed til det under øvelserne i kørsel på vej.

3.1 Generelt om manøvre-egenskaber.

Hovedmål.

Eleven skal have kendskab til de benyttede betegnelser for køretøjernes manøvre-egenskaber og til nogle generelle forhold vedrørende manøvre-egenskaberne og orienteringsvilkårene.

Delmål.

3.1.1 Fartegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende betegnelser:

– Fartegenskaberne omfatter:

Accelerationsevne, dvs. hvor hurtigt køretøjet kan komme op i fart,

tophastighed, dvs. hvor hurtigt køretøjet kan køre i højeste gear, og

bremseevne, dvs. hvor hurtigt køretøjet kan komme ned i fart.

3.1.2 Styreegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende betegnelser:

– Styreegenskaberne omfatter:

Styrevillighed, dvs. hvor hurtigt køretøjet reagerer, når rattet eller styret drejes,

retningsstabilitet, dvs. hvor støt køretøjet holder kursen under ligeudkørsel, og

sidevindfølsomhed, dvs. hvor meget køretøjet påvirkes af kraftig sidevind.

Eleven skal endvidere angive indholdet af følgende generelle forhold:

– Køretøjers styreegenskaber afhænger især af vægtens fordeling på forhjul og baghjul.

- Køretøjer med størst vægt på baghjulet er som regel meget styrevillige og sidevindsfølsomme og dermed mindre retningsstabile.
- Køretøjer med størst vægt på forhjulet er mindre styrevillige og sidevindsfølsomme og dermed mere retningsstabile.
- Ved belæsning kan disse tendenser forstærkes.

3.1.3 Førerens orienteringsvilkår.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Orienteringsvilkårene bestemmes af køretøjernes vinduesrammer, spejle, karrosseri, førerens styrthjelm, motorbriller eller visir, som danner “blinde vinkler” i forskellige retninger.
- Orienteringsvilkårene forværres af dårligt rengjorte ruder og spejle eller glas.
- Styrthjelm, motorstøj og eventuel radio nedsætter førerens mulighed for at orientere sig efter lyd.

3.2 Forskellige køretøjers manøvre-egenskaber.

Hovedmål.

Eleven skal have kendskab til de vigtigste manøvre-egenskaber hos person- og varebiler, lastbiler, biler med påhængskøretøj, traktorer, motorcykler samt knallerter og cykler.

Eleven skal endvidere lære at bedømme køretøjernes manøvre-egenskaber i situationer, hvor det har betydning for færdselssikkerheden eller for en uhindret afvikling af færdslen.

Delmål.

3.2.1 Person- og varebiler.

Person- og varebilers fartegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Person- og varebiler hører til de hurtigste køretøjer med hensyn til både accelerations-
evne og tophastighed, og de har desuden den bedste bremseevne.
- Særlig hurtige biltyper kan kendes på stor dækbredde, stor sporvidde og lav karrosseri-
højde i forhold til bredden.
- Forskelle i tophastighed mellem bilerne indbyrdes har mindre betydning med de gæl-
dende generelle hastighedsgrænser, mens forskelle i accelerationsevne fortsat har be-
tydning.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende forhold og reagere hensigtsmæssigt over
for dem:

- Egen accelerationsevne i forhold til bagfra kommende hastighed, fx. ved igangsætning
og overhaling.
- Egen accelerationsevne i forhold til andre kørendes accelerationsevne, fx. ved valg af
vognbane før kryds, hvor der skal standses for rødt lys.

Person- og varebilers styreegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Person- og varebilers styreegenskaber er efterhånden udviklet så godt, at der ikke er afgørende forskel på deres styrevillighed, retningsstabilitet og sidevindsfølsomhed kan variere afhængig af karosseriets opbygning og køretøjets belæsning.

Orienteringsvilkår i person- og varebiler.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Alle biler har blinde vinkler på grund af vinduesrammer, spejle og karrosseri.
- De forreste vinduesstolper danner på flere biltyper blinde vinkler, der er store nok til på ca. 100 m's afstand at skjule en tværgående motorcykel, der fx. nærmer sig et vejkryds.
- De bageste vinduesrammer danner på alle biler blinde vinkler, der helt skjuler en bagved kørende tæt på i venstre og højre side.
- De udvendige spejle kan ikke afsløre alt, hvad der befinder sig i de blinde vinkler bagude.
- Varebiler uden bagrude eller med blændede sideruder giver tilsvarende dårlige orienteringsvilkår.
- Ruder, der er mere eller mindre dækket af snavs, dug, is, sne eller plakater nedsætter førerens udsyn alvorligt.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Bilisters orienteringsvilkår efter de blinde vinklers placering på forskellige biltyper, fx. under kørsel i kolonne eller rækker, før vognbaneskift, overhaling, krydsning og svingning.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt over for de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 3.2.1.

3.2.2 Lastbiler, herunder busser.

Lastbilers fartegenskaber:

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- De fleste lastbiler har i forhold til personbiler ringere accelerationsevne.
- Alle lastbiler har lavere tophastighed og ringere bremseevne.
- I tættere bebygget område må lastbiler højst køre 50 km/t, uanset eventuel højere fastsat hastighed. Dette gælder dog ikke busser.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Lastbilers normalt ringere accelerationsevne, fx. når man bagfra nærmer sig en lastbil, der vil flette ind eller skifte vognbane.
- Lastbilers tendens til at samles i klynger på landevejen med kort afstand på grund af deres ringere accelerationsevne, fx. før overhaling.
- Lastbilers ringere bremseevne, fx. under kørsel foran lastbil, der er tæt på.

Lastbilers styreegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Lastbiler er normalt udpræget retningsstabile og mindre sidevindsfølsomme på grund af den store vægt og lange akselafstand.
- Høje lastbiler med særlig let last og tomme lastbiler med høj kasse kan blive sidevindsfølsomme.
- Mellestore og meget store lastbiler kræver særlig stor plads til svingning og andre manøvrer, og dette pladsbehov forøges ved udragende læs.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Lastbilers mulige sidevindfølsomhed efter læssets art, fx. ved møde eller overhaling i kraftig sidevind.
- Lastbilers særlige pladsbehov, fx. før forbikørsel/overhaling af svingende lastbil.

Orienteringsvilkår i lastbiler.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Lastbiler har flere og større blinde vinkler end personbiler.
- De store udvendige spejle kan forøge de blinde vinkler fremefter.
- Læs eller varekasse, som dækker førerhusets bagrude, hindrer udsynet bagud.
- Tæt langs lastbilens sider kan dannes blinde vinkler, der er store nok til helt at skjule en motorcykel.
- Lastbilers lydisolerede førerhuse kan gøre det svært for føreren at høre lydsignaler.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Lastbilførerens orienteringsvilkår efter de blinde vinklers placering og størrelse, fx. under kørsel i kolonne eller rækker, før vognbaneskift, overhaling, krydsning og svingning.
- Lastbilførerens ringe mulighed for at høre lydsignal.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt over for de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 3.2.2.

3.2.3 Biler med påhængskøretøj.

Fartegenskaber ved biler med påhængskøretøj.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Mange biler med påhængskøretøj har ofte ringere accelerationsevne, lavere tophastighed og væsentlig ringere bremsevne end biler uden påhængskøretøj.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved fartegenskaber hos biler med påhængskøretøj og reagere hensigtsmæssigt over for dem på samme måde som ved lastbiler.

Styreegenskaber ved biler med påhængskøretøj.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Biler med påhængskøretøj har tendens til slingrende kørsel.
- Lastbilers store retningsstabilitet kan forringes ved kørsel med påhængskøretøj.
- Påhængskøretøjer kan under særlige omstændigheder (glat føre eller kraftig opbremsning ned ad bakke) let skride og svinge helt på tværs af kørebanen.
- Biler med påhængskøretøj har mindst lige så stort pladsbehov til manøvrer som store lastbiler.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Slingretendens hos biler med påhængskøretøj, fx. ved overhaling.
- Risiko for påhængskøretøjets udskridning, fx. ved møde eller overhaling.
- Pladsbehovet til manøvrer som ved store lastbiler.

Orienteringsvilkår i biler med påhængskøretøj.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Orienteringsvilkårene er stærkt begrænsede for især personbiler med campingvogn, og mange bilister er ikke vant til udelukkende at bruge spejlene til orientering bagud.
- Eleven skal kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved orienteringsvilkårene i biler med påhængskøretøj og reagere hensigtsmæssigt over for dem som ved lastbiler.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt over for de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 3.2.3.

3.2.4 Traktorer, herunder motorredskaber.

Traktorens fartegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Traktorer har god accelerationsevne, men lav tophastighed, idet de højst må køre 30 km/t. De skal derfor bagpå være afmærket med en rød trekant for langsomtkørende køretøjer.
- Traktorer og traktorvogn tog har ofte ringere bremseevne end andre køretøjer, fordi en del traktorer kun bremser på to hjul, og fordi ikke alle påhængskøretøjer til traktor skal være forsynet med bremser.
- Hård opbremsning af en traktor med påhængskøretøj under svingning kan medføre, at traktoren vælter.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Traktorens lave tophastighed, fx. ved traktors indsvingning fra sidevej eller krydsning og ved kørsel på landeveje og i landsbygader.

- Traktorers ringe bremseevne, fx. ved krydsning eller lignende, hvor traktoren har vigepligt.
- Traktorer og især traktorer med påhængskøretøj forveksles let med lastbiler. På afstand kan forskellen kun bedømmes på trekanten og på hastigheden, som i forvejen er svær at bedømme.

Traktorers styreegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Traktorer med forskelligt redskabsudstyr er temmelig ustabile og kan slingre under kørslen.
- Traktorer med påhængskøretøj har samme mindre heldige styreegenskaber som biler med påhængskøretøj.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Traktorers ustabile styring, fx. ved møde i skarpe sving.
- Slingretendens og risiko for udskridning ved traktorer med påhængskøretøj som ved biler med påhængskøretøj.

Orienteringsvilkår i traktorer.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Påhængsredskab eller påhængskøretøj med stort læs kan nedsætte traktorførerens udsyn bagud betydeligt.
- Traktorens motorstøj gør det vanskeligt for føreren at høre lydsignaler.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Traktorførerens nedsatte eller helt manglende udsyn bagud, fx. ved kørsel efter en traktor med belæsset påhængskøretøj.

- Traktorførerens ringe mulighed for at høre lydsignal.

Andre forhold ved traktorer.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Ældre traktorer behøver ikke at være udstyret med retningsviserblinklys, men skal da være forsynet med lygtebom og føreren skal give tegn med armen.
- Påhængsredskaber er ofte bredere end andre køretøjer og kan derfor være vanskelige at overhale.
- Traktorer med udragende læssegrab eller lignende foran og eventuelt også bagved kan vippe så meget under kørslen, at forhjulene slipper vejen, og styringen derved nedsættes alvorligt.
- Traktorer kan have op til 2 tilkoblede påhængskøretøjer.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Ældre traktorer uden fremadvendende retningsviserblinklys, fx. ved møde i kryds.
- Brede påhængsredskaber eventuelt markeret ved gult blinklys på traktoren, fx. ved overhaling eller møde.
- Traktorer med udragende læssegrab, fx. ved møde eller overhaling.
- Traktorer med 2 påhængskøretøjer, fx. ved overhaling.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt over for de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 3.2.4.

3.2.5 Motorcykler og registreringspligtige knallerter.

Motorcyklers fartegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Motorcykler har en accelerationsevne, der ofte er betydelig større end personbilers.
- Motorcyklers tophastighed er på højde med personbilers.
- Motorcykler må normalt tillægges ringere bremseevne, fordi de færreste motorcyklister helt behersker den rette bremseteknik.
- Motorcykler vil under opbremsning i glat eller fedtet føre ofte skride ud eller vælte.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Motorcyklers store accelerationsevne og ofte høje tophastighed, fx. ved indkørsel fra sidevej og venstresving foran modkørende motorcyklist.
- Motorcyklers ringe bremsemulighed (især ved kørsel med påhængskøretøj), fx. ved kørsel foran eller efter en anden motorcyklist, især i dårligt føre.
- Motorcykler forveksles ofte med de betydelig langsommere knallerter. Synlige kendetegn på motorcykler sammenlignet med knallerter er bredere dæk, og kraftigere stel og nummerplade.
- Nogle motorcykler er dog ikke større end knallerter, og det kan derfor være vanskeligt at skelne mellem dem.
- Motorcyklens accelerationsevne i forhold til andre kørendes accelerationsevne, fx. ved valg af vognbane før kryds, hvor der skal standses for rødt lys.

Motorcyklers styreegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Store og tunge motorcykler er mere retningsstabile end små og lette motorcykler, især scootere.

- Alle motorcykler er uanset størrelsen udpræget sidevindsfølsomme.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Store motorcyklers retningsstabilitet, fx. ved møde eller overhaling i vejsving.
- Motorcyklers tendens til pludselige vognbaneskift, fx. ved kørsel i rækker.
- Alle motorcyklers store sidevindsfølsomhed, fx. ved møde eller overhaling under kraftig sidevind.

Styreegenskaber for motorcykel med sidevogn

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Motorcykel med sidevogn er mindre retningsstabil end solomotorcykel.
- Ved acceleration trækker motorcyklen til højre.
- Ved bremsning trækker motorcyklen til venstre.
- Ved svingning til højre er der risiko for, at sidevognen løfter sig.
- Ved svingning til venstre er der risiko for, at motorcyklens baghjul løfter sig.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Den mindre retningsstabilitet ved motorcykel med sidevogn, fx. ved møde i vejsving og ved kørsel i vejkryds.

Motorcykel med påhængskøretøj.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Motorcykel med/uden sidevogn med tilkoblet påhængskøretøj, især hvor tilkoblingsanordningen er en enkelt kuglekobling, har slingretendens som ved biler med påhængskøretøj.

Orienteringsvilkår på motorcykler.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Styrthjelm, visir, motorbrillers stel og eventuel vindskærm kan nedsætte motorcyclistens orienteringsmuligheder.
- Snavs og regn eller dug på motorbriller eller visir mv. kan hurtigt nedsætte motorcyclistens udsyn.
- Motorcyclister, der kører uden motorbriller, er tilbøjelige til at knibe øjnene sammen eller vende ansigtet delvis bort fra vejen, hvorved orienteringen let bliver mangelfuld.
- Motorcyclister, der kører på motorcykel uden spejl, vil ofte undlade den nødvendige og grundige orientering bagud, fordi det kræver en ubekvem drejning af hovedet og kroppen.
- Motorcyclister har på grund af styrthjelmen vanskeligt ved at høre lydssignaler.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Motorcyclisters nedsatte orienteringsmuligheder, fx. under kørsel foran motorcyclist eller ved krydsning.
- Motorcyclisters undertiden mangelfulde orientering bagud, fx. ved kørsel efter motorcyclist.
- Motorcyclisters vanskelighed ved at høre lydssignal.

Passager på motorcykel.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremulighed og reagere hensigtsmæssigt over for den:

- En bagsædepassager, som ikke er vant til at køre på motorcykel, vil muligvis undlade at læne sig til samme side som føreren under kørsel i sving, og kan derved gøre det vanskeligt for føreren at styre motorcyklen.

Registreringspligtige knallerter.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Registreringspligtige knallerter kan have en accelerationsevne, der ligger på højde med små motorcyklers, men den højest tilladte hastighed er meget mindre (højest 45 km/t).
- Registreringspligtige knallerter kan nemt forveksles med små motorcykler og ikke-registreringspligtige knallerter og kan kun skelnes fra disse ved den lille nummerplade (mindre end motorcyklens).

Eleven skal kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved registreringspligtige knallerter på samme måde som ved motorcykler (bortset fra tophastighed, store motorcyklers retningsstabilitet og passager på motorcykel) og reagere hensigtsmæssigt over for dem.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme registreringspligtige knallerterets ringe tophastighed i forhold til biler og motorcykler.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt over for de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 3.2.5.

3.2.6 Knallerter (ikke-registreringspligtige) og cykler.

Knallerterets og cyklers fartegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Selv om knallerter og cykler begge hører til de langsomme køretøjer, er der som regel klar indbyrdes forskel på dem, og man kan normalt regne med, at en knallert kører hurtigere end en almindelig cykel. Racercykler med flere gear kører ofte hurtigere end knallerter.
- Nogle knallerter er ulovligt ændrede, så de kan køre betydelig hurtigere end 30 km/t.
- Både knallerter og cykler har en ringe bremsevne, fordi de færreste knallertkørere helt behersker den rette bremseteknik, og fordi cykler ofte kun bremser på baghjulet.

- Ved enhver kraftig opbremsning af en knallert eller cykel, er der stor risiko for udskridning eller væltning. En cykel (uden håndbrems) kan kun vanskeligt bremses, når pedalarmene står lodret.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Knallerter og hurtige cyklers tophastighed i bytrafik, fx. ved krydsning og før svingning foran modkørende eller bagfra kommende cyklist eller knallertkører.
- Knallerter og cyklers ringe bremseevne, fx. ved kørsel foran eller efter en cyklist eller knallertkører.
- Knallerter forveksles undertiden med cykler. Synlige kendetegn på knallerter sammenlignet med cykler er normalt kraftigere stel, lys i forlygte, førerens styrthjelm og lavere siddestilling.

Knallerter og cyklers styreegenskaber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Knallerter og cykler er ikke retningsstabile og er desuden udpræget sidevindsfølsomme.
- Retningsstabiliteten er mindst ved igangsætning og ved lav hastighed, men øges ved højere hastighed.
- Knallertkørerens og cyklistens hoved- og kropsbevægelser påvirker øjeblikkeligt køretøjet og giver slingrende kørsel.
- Sidevindsfølsomheden og slingretendensen forøges betydeligt på cykler der medbringer stor eller tung bagage, eller børn.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Knallerter og cyklers slingretendens, fx. ved forbikørsel under deres igangsætning og ved overhaling af cyklist eller knallertkører op ad bakke.

- Knallerters og cyklers retningsstabilitet ved højere hastighed, fx. ved møde med svingende cyklist eller knallertkører.
- Knallerters og cyklers sidevindfølsomhed som ved motorcykler.

Orienteringsvilkår på knallert og cykel.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Knallertkørerens orienteringsvilkår svarer til motorcyklisternes.
- Selv om cyklisternes orienteringsvilkår er de bedst tænkelige, vil deres orientering bagud ligesom hos knallertkørere og motorcyklister kræve en ubekvem drejning af hoved og krop, som derfor ofte undlades, bl.a. fordi det også påvirker styringen mærkbart.
- Cyklisters orientering bagud kan i øvrigt nedsættes betydeligt ved uhensigtsmæssig påklædning, fx. vindjakke med stor hætte.
- Knallertkørere uden motorbriller og cyklister er ligesom motorcyklister tilbøjelige til at knibe øjnene sammen eller vende ansigtet delvis bort fra vejen, især i regn og sne, hvorved orienteringen let bliver mangelfuld.
- Eleven skal kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved cyklisters og knallertkøreres orienteringsvilkår som ved motorcyklisters.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt over for de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 3.2.6.

4. TRAFIKANTADFÆRD.

Formålet med undervisningen er at give eleven et sådant kendskab til nogle grundlæggende psykologiske forhold vedrørende kørsel på motorcykel, således at det hjælper eleven til at blive fortrolig med sin egen opfattelses- og reaktionsevne og til at udvikle en færdselsikker holdning og adfærd.

Undervisningen har endvidere til formål at give eleven en sådan forståelse af andre trafikanters adfærd, at det hjælper eleven til at lære at forudse deres mulige fejl eller tankeløsheder i færdslen og i tide at reagere hensigtsmæssigt over for dem.

I øvrigt skal undervisningen gøre eleven bekendt med de gældende lovbestemmelser om motorcyklisteres køreevne og helbredsforhold og om pligten til at vise særligt hensyn over for bestemte trafikanter.

Elevens kendskab til det teoretiske stof skal udnyttes i praksis, hvor der er lejlighed til det under øvelserne i kørsel på vej.

4.1 Opfattelse og reaktion.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at det er motorcyklistens vigtigste opgave at være opmærksom på, opfatte, bedømme og reagere på de faretegn og signaler fra vejen, færdslen og ens eget køretøj, der har betydning for kørslen.

Eleven skal endvidere have kendskab til reaktionstiden og dens betydning under kørsel på motorcykel, og at opfattelses- og reaktionsevnen er begrænset, men i øvrigt er afhængig af motorcyklistens viden om færdsel, erfaring og holdning til færdslen og således kan forbedres ved motorcyklistens egen indsats.

Delmål.

4.1.1 Motorcyklistens vigtigste opgaver.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Køresikkerheden afhænger ikke alene af den rent køretekniske beherskelse af motorcyklen, men i mindst lige så høj grad af måden, hvorpå føreren opfatter og bedømmer færdselsforholdene.
- Mangelfuld opmærksomhed, fejlopfattelse og fejlbedømmelse spiller en væsentlig rolle ved de fleste færdselsuheld.
- Opfattelsen af færdselsforholdene støtter sig først og fremmest på synsindtrykkene, og føreren må derfor være særlig opmærksom på mulige øjenfejl eller svækkelse af synet.

4.1.2 Reaktionstiden.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Reaktionstiden er den tid, der går, fra et faretegn eller lignende er muligt at opfatte, indtil føreren begynder at reagere på tegnet, (dvs. aktiverer bremsen, ændrer kørselsretningen osv.).
- Reaktionstiden er ikke nogen konstant størrelse, men kan vare fra brøkdele af et sekund til mange sekunder, afhængigt af færdselssituationen og førerens opmærksomhed, forudseenhed, kørefærdighed, mv.
- Den rigtige og sikre reaktion er vigtigere end den lynhurtige og måske forkerte reaktion.

4.1.3 Opfattelses- og reaktionsevners begrænsning.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Selv om alle enkeltheder i en færdselssituation afbildes i øjet (eller påvirker et andet sansorgan), vil kun en lille del blive bevidst opfattet eller udløse en reaktion afhængigt af, hvad føreren er særlig opmærksom på.
- Man kan normalt højst opfatte og reagere på 2-3 enkeltheder, faretegn eller signaler pr. sekund, og hastigheden skal afpasses efter den begrænsede opfattelses- og reaktionsevne.
- Synsskarpheden er kun i en lille del af synsfeltet stor nok til, at man tydeligt kan opfatte alle enkeltheder, og man skal derfor undgå at fastholde blikket i en bestemt retning for længe ad gangen.

4.1.4 Forbedring af opfattelses- og reaktionsevnen.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Ting eller begivenheder, der er særlig iøjnefaldende og usædvanlige, eller som føreren er særlig interesseret i, tiltrækker umiddelbart opmærksomheden, hvorved vigtigere enkeltheder let overses.
- Motorcyklisten kan selv undertrykke tilbøjeligheden til at lade opmærksomheden fange af uvedkommende ting ved at udvide sit kendskab til færdslen, især årsager til ulykker og dermed skærpe interessen for de enkeltheder, faretegn og signaler, der har betydning for sikkerheden, og som hjælper til at forudse, hvad der kan ske det næste øjeblik.
- En færdselssikker holdning udvikles bedst ved kendskab til egne begrænsninger og en sund skepsis overfor pålideligheden af det, man umiddelbart opfatter i færdslen.
- En færdselssikker holdning styrkes ved, at man som modvægt mod egne begrænsninger tilegner sig en køremåde, der giver rigelig sikkerhedsmargin under de forskellige manøvrer.

4.1.5 Mobiltelefoners indvirken på opfattelses- og reaktionsevnen.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Under kørsel må der ikke anvendes håndholdt mobiltelefon.
- Anvendelse af en mobiltelefon vil altid aflede noget af førerens opmærksomhed fra trafikken, så reaktionstiden forøges.
- Telefonsamtaler kan virke stressende, hvis samtalen går dårligt igennem, eller hvis budskabet er kompliceret eller ubehageligt.
- En telefonsamtale kan aflede opmærksomheden således, at føreren ubevidst ændrer hastighed, og køretøjets placering på vejen bliver upræcis.
- Føreren kan forhindre stress-situationer ved at være opmærksom på trafiksituationen og undlade at bruge telefonen i tæt trafik og andre krævende situationer.
- Føreren kan endvidere forhindre stress-situationer ved at afbryde samtalen, hvis den går dårligt igennem, og vende tilbage under bedre forhold.

4.2 Syn og bevægelse.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at synet ikke alene tjener til orientering om vej- og færdselsforholdene, men i et vist omfang også har indflydelse på styringen, og at den rette brug af øjnene hjælper til at stabilisere kursen og til at udføre manøvrerne sikkert og præcist.

Delmål.

4.2.1 Synsretning og bevægelsesretning.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Der er en sådan sammenhæng mellem synsindtryk og muskelreaktioner, at man umiddelbart er tilbøjelig til at styre motorcyklen netop i den retning, man ser.
- Denne tilbøjelighed kan på den ene side udnyttes som hjælp til at fastholde kursen i en bestemt retning ved at fastholde blikket i samme retning, men må på den anden side modvirkes ved at man flytter blikket væk fra ting, der er risiko for at påkøre.
- På længere frie vejstrækninger stabiliserer man styringen ved at se så langt frem som muligt.
- Ved kørsel gennem vejsving uden midterlinie letter man styringen ved at lade blikket følge den inderste (og mest krumme) vejkant. Er vejen forsynet med midterlinie, lader man blikket følge midterlinien i vejsving til venstre.
- Ved svingning i vejkryds skal man ikke fastholde blikket for længe i retning af andre trafikanter, men efter den nødvendige orientering lade blikket søge i den retning, man skal køre.

4.3 Bedømmelse af hastighed og afstand.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at den umiddelbare opfattelse af afstande og af ens egen og andres hastighed er temmelig unøjagtig, men kan forbedres, når man kender de vigtigste omstændigheder ved fejlbedømmelsen og tager hensyn til dette ved de forskellige manøvrer.

Delmål.

4.3.1 Bedømmelse af afstand.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Afstande under ca. 50 m bedømmes normalt nogenlunde korrekt, mens afstande over 50 m ofte overvurderes, dvs. opfattes længere, end de i virkeligheden er.
- Opfattelsen af afstand støtter sig især på det umiddelbare synsindtryk af tingenes størrelse forude og til perspektivet, (det forhold at vejkanter m.m. ser ud til at løbe sammen ude i horisonten).
- Risikoen for at fejlbedømme afstand er derfor til stede fx. til små køretøjer, fordi de ser ud til at være længere væk, end de i virkeligheden er, - og til alle ting i tåge og dis, bl.a. fordi perspektivlinierne udviskes.

4.3.2 Bedømmelse af egen hastighed.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Opfattelsen af ens egen hastighed støtter sig dels til motorcyklens støjniveau og vibrationer, og dels til synlige baggrundsholdepunkter ved vejen (huse, træer, færdselsstriber, mv.).
- Der er risiko for at undervurdere sin hastighed, når man kører på en vej med få baggrundsholdepunkter, eller hvis man kører på en motorcykel med lavt støjniveau eller god affjedring.
- Der er udbredt tendens til at undervurdere sin hastighed, når man efter nogen tids kørsel, hvor man har vænnet sig til høj hastighed, kommer ind i et område, hvor hastigheden skal sættes ned (fartblindhed).

4.3.3 Bedømmelse af andres hastighed.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Hastigheder under ca. 50 km/t bedømmes normalt nogenlunde korrekt, mens hastigheder over 50 km/t ofte undervurderes, dvs. opfattes lavere, end de i virkeligheden er.
- De fleste kan ikke bedømme hastigheder blot nogenlunde korrekt på køretøjer, der er 200 m eller længere væk.

4.4 Lovbestemmelser om køreevne og helbred.

Hovedmål.

Eleven skal lære de vigtigste lovbestemmelser om kørsel på motorcykel og indtagelse af alkohol, medicin, opstemmende eller bedøvende midler samt træthed, sygdom og lignende.

Delmål.

4.4.1 Alkohol.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende forhold:

- Opfattelses- og reaktionsevnen svækkes af selv små mængder alkohol (øl, vin eller spiritus), og selv ved lave promiller kan man have svært ved at reagere rigtigt og hurtigt nok i vanskelige eller overraskende situationer.
- Man bør lade motorcyklen stå, hvis man skal til selskab, hvor der serveres spiritus, eller på forhånd fast beslutte sig til, hvor lidt man vil drikke, hvis man selv vil køre både ud og hjem.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende retsregler:

- Uanset alkoholpromillens størrelse bliver man straffet, hvis man ikke kan køre sikkert.
- Er promillen over 0,5 og højst 2,0 straffes man første gang med en stor bøde, og ved højere promiller idømmes man fængselsstraf.
- Er promillen over 0,5 og højst 1,2 fratages man første gang førerretten betinget, og ved højere promiller fratages man normalt førerretten ubetinget. Førstegangserhververe af kørekort – indehavere af kørekort til enten kategori A eller kategori B – vil få et kørselsforbud. Dette gælder således alle, der endnu ikke har haft det første kørekort i 3 år.
- Sanktionerne for kørsel i spirituspåvirket tilstand skærpes i gentagelsestilfælde.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Det er forbudt at overlade motorcyklen til en person, der har drukket så meget spiritus, at den pågældende ikke kan køre motorcyklen på betryggende måde.

- Politiet kan til enhver tid kræve udåndingsprøve af en motorcyklist.

4.4.2 Sygdom, medicin, træthed og lignende.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende bestemmelser og forhold:

- Man må ikke køre motorcykel eller blot forsøge på det, hvis man ikke kan gøre det på fuldt betryggende måde, fordi man er syg, træt, har fået medicin eller narkotiske stoffer.
- Opfattelses- og reaktionsevnen svækkes, hvis man er syg eller har fået nervemedicin, sovetabletter, stærke hoste- eller smertestillende midler eller medicin mod høfeber, køre- og søsyge eller lignende.
- Medicinens sløvende virkning forstærkes kraftigt, hvis man også drikker spiritus.
- Medicin, der kan nedsætte opmærksomheden og reaktionsevnen, er mærket med rød trekant, men man bør i øvrigt rådføre sig med sin læge eller apoteket om medicinens indflydelse på køreevnen.
- Opfattelses- og reaktionsevnen påvirkes af både legemlig og psykisk træthed (stress), og man skal derfor alvorligt overveje at lade motorcyklen stå, hvis man ikke har sovet nok om natten eller skal hjem efter en lang dag med særlig anstrengende arbejde. Tilsvarende gælder, såfremt man er påvirket af en sindsbevægelse (fx en traumatisk oplevelse).
- Mange motorcyklister er tilbøjelige til at overvurdere egne kræfter ved at køre længere strækninger på tidspunkter, hvor man plejer at slappe af, hvile eller sove.
- Det er forbudt at overlade motorcyklen til en person, der på grund af sygdom, træthed eller indtagelse af medicin eller narkotiske stoffer, ikke er i stand til at føre motorcyklen på fuldt betryggende måde.

4.5 Andre trafikanters adfærd.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at forholdene om reaktionstiden og om opfattelses- og reaktionsevnen begrænsning principielt gælder alle trafikanter, både kørende og gående. Antallet af ulykker er imidlertid særligt stort blandt trafikanter i bestemte aldre. Denne ophobning af ulykker er bl.a. tegn på, at de pågældende trafikanter har særlige vanskeligheder, som man må tage hensyn til.

Delmål.

4.5.1 Ulykker, alder og trafikantart.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Der sker særlige mange ulykker med
 - gående i 5-10 års alderen
 - cyklister i 10-15 års alderen
 - knallertkørere i 15-19 års alderen
 - motorcyklister i 18-22 års alderen
 - bilister i 18-24 års alderen og
 - ældre fodgængere og cyklister fra omkring 70-års alderen.
- De mange uheld kan ikke alene forklares ved, at der er særlig mange trafikanter af den pågældende art i de nævnte aldre, men hænger også sammen med typiske begynderproblemer, hvor trafikanterne har ringe erfaring, og for nogles vedkommende udviklingsbetingede vanskeligheder med at klare sig i trafikken.

4.5.2 Aldersbetingede vanskeligheder.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende forhold:

Gående børn.

- Småbørn (under 5-6 år) har ikke de nødvendige fysiske og psykiske forudsætninger for at færdes sikkert i trafikken.
- Småbørn, der tilsyneladende opfører sig forsigtigt, er alligevel upålidelige, fordi de ikke kan beherske pludselige impulser til fx. at løbe over kørebanen, fordi de ikke kan bedømme faren i trafikken, og fordi de endnu er usikre i deres bevægelser og derfor let kan snuble eller falde, når de går eller løber.
- Småbørn, der færdes på egen hånd, må altid opfattes som et klart faretegn, der kræver skærpet opmærksomhed, nedsat hastighed og bremseberedskab.
- Brug af horn over for småbørn skal ske med omtanke, fordi det let kan fremkalde panikreaktioner.
- Mindre skolebørn (6-10 års alderen) kender normalt de vigtigste færdselsregler, men har svært ved at forstå, at de selv skal passe på, også hvor andre har pligt til at holde tilbage (fx. i fodgængerfelt og ved lyssignal).
- Mindre skolebørn har svært ved at fastholde opmærksomheden om trafikken og behersker endnu ikke helt tilbøjeligheden til at handle efter pludselige tilskyndelser.
- Mindre skolebørn er længe om at se sig for og opfatter derfor situationen langsomt, og de er usikre i fart- og afstandsbedømmelse.
- Mindre skolebørn kan nok se en fare, der helt klart er til stede, men kan ikke forudse, at en farlig situation er ved at udvikle sig.

Cyklende børn.

- Selv om de fleste cykeluheld rammer børn i 10-15 års alderen, sker der mange uheld allerede fra 5-6 års alderen, hvor de samme fysiske og psykiske vanskeligheder gør sig gældende, som når de færdes til fods.
- De færreste børn får tilstrækkelig praktisk undervisning i at cykle korrekt og sikkert i trafikken, bl.a. fordi overgangen mellem legecykler og almindelige cykler er flydende.

- Mange børn har problemer med blot at beherske cyklen, dvs. holde balancen, styre og bremse.
- Alle børn har et stærkt behov for at afprøve egne evner og færdigheder og benytter ofte netop cyklen som middel til at eksperimentere eller lege med.
- Selv større skolebørn (i 10-15 års alderen) har svært ved at styre cyklen, hvis de skal se i en anden retning end kørselsretningen, og orienterer sig derfor ofte mangelfuldt, navnlig bagud.

Unge motorkørende.

- Selv om unge har den bedst udviklede opfattelses- og reaktionsevne, er de alligevel de mest udsatte for uheld af alle trafikantgrupper på grund af manglende erfaring og mulige holdningsproblemer.
- De unges manglende erfaring viser sig især som vanskeligheder med at afpasse hastigheden efter forholdene, bedømme egne manøvre muligheder rigtigt, og bedømme andre trafikanter tilstrækkelig kritisk.
- Nogle unge fristes til at bruge køretøjet til at afprøve egne evner, opleve spænding, afregere skuffelser eller hævde sig og bringer derved sig selv og andre i farlige situationer.
- De fleste unge har en positiv grundholdning til trafikken, til færdselsreglerne og til kravet om hensynsfuldhed, men kan have svært ved at omsætte dette i køremåden på grund af mangelfuldt kendskab til de mange faremomenter.
- De unges positive grundholdning kommer ofte i konflikt med andre trafikanters manglende hensyntagen og forståelse.

Ældre.

- Ældre trafikanter har ofte nedsat syn og hørelse, og opfatter og reagerer langsomt.
- Mange ældre er dårligt gående og bange for at falde og er derfor mindre opmærksomme på de kørende, når de træder ned fra kantstenen eller er på vej over kørebanen.
- Mange ældre opfatter fodgængerfelter som særlig sikre steder og undlader derfor ofte helt at se sig for, før de går over.

- Mange ældre krydser kørebanen ved lyssignaler i fuld tillid til det grønne lys og uden at se sig for.
- Mange ældre er bange for trafikken og forskrækkes let af motorcykler, der hurtigt nærmer sig, kører tæt forbi eller bremser brat op, hvilket kan fremkalde farlige paniksituationer.

4.6 Bedømmelse af andre trafikanter.

Hovedmål.

Eleven skal lære at bedømme andre trafikanter ved at se efter kendetegn på deres alder, opmærksomhed og hensigt i færdselssituationer, der ofte fører til ulykker, og således forudse andre trafikanters mulige fejl og reagere hensigtsmæssigt over for dem.

Delmål.

4.6.1 Kendetegn på alder, opmærksomhed og hensigt.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende kendetegn:

- Andre trafikanters alder, der bl.a. fremgår af deres højde, hårvækst og hårfarve, kropsholdning, eventuelle gangart, påklædning og eventuelt karakteristiske genstande (leggetøj, stok mv.).
- Andre trafikanters opmærksomhed, der fremgår af deres hoveddrejning eller synsretning og eventuelt iøjnefaldende ting eller forhold, som deres opmærksomhed åbenbart er rettet imod.
- Andre trafikanters hensigt, der som regel fremgår af deres handlinger, bevægelser eller bevægelsesretning sammenholdt med deres alder og opmærksomhed og den aktuelle færdselssituation som helhed.

4.6.2 Særlig udsatte trafikanters typiske fejl.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Småbørns helt uberegnelige adfærd, der kræver, at man konsekvent nedsætter hastigheden til et minimum og er parat til øjeblikkelig bremsning.
- Gående børns mulige krydsning af kørebanen, især på boligveje uden for vejkryds, foran eller mellem parkerede biler langs kantstenen, i vejkryds med eller uden lysregulering også trods tilsyneladende grundig orientering, samt hvor flere børn leger eller følges ad i flok.
- Cyklende børns mulige fejl især ved ligeudkørsel, hvor de ofte undlader at overholde vigepligten i vejkryds, samt ved venstresving i vejkryds og ved indkørsler, hvor de ofte undlader at orientere sig eller holde tilbage.

- Unge motorkørendes mulige fejl, især ved krydsning og venstresving.
- Ældre fodgængeres mulige fejl, især ved krydsning af kørebanen på lige strækninger og i vejkryds med og uden fodgængerfelter og lysregulering.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt over for de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnittet.

4.7 Egne holdninger og egen adfærd.

Hovedmål

Eleven skal lære at udvise positive holdninger og en positiv adfærd over for andre trafikanter og til trafikken generelt for derigennem at medvirke til en hensigtsmæssig, hensynsfuld og sikkerhedsmæssig forsvarlig afvikling af trafikken.

Eleven skal endvidere lære at udvise en defensiv færdselsadfærd for derved at minimere risikoen for ulykker.

Delmål

4.7.1 Holdninger

Eleven skal kunne angive betydningen af følgende forhold:

- Man skal være positiv og hjælpsom, selv når andre trafikanter begår fejl i trafikken.
- Man skal være særlig hjælpsom og hensynsfuld ved passage af vejarbejde.
- Man skal være særlig hjælpsom og hensynsfuld over for køretøjer under udrykning.
- Man skal være forstående over for andre trafikanters vanskeligheder i trafikken (fx manglende stedkendskab).
- Man skal være forstående over for andre trafikanters manglende rutine som fører.
- Man skal være forstående over for andre trafikanters ønske om at komme hurtigere frem i trafikken end en selv.
- Man skal være forstående over for, at andre – især ældre – trafikanter udviser forsigtighed i trafikken.
- Man må aldrig lade sig påvirke/ophidse af andres fejl eller letsindigheder.
- Man må aldrig føle sig fristet til eller lade sig provokere til at begå uforsvarlige handlinger.
- Altid være forudseende og risikobevist.

4.7.2 Adfærd

Eleven skal beherske følgende færdigheder:

- Være tilbageholdende og hjælpe andre trafikanter, også selv om de har lavet fejl.
- Hjælpe andre trafikanter, der tilsyneladende har vanskeligheder med at finde vej, fx ved at tillade dem at skifte vognbane eller ændre placering i/ved kryds, også selv om det er dem, der har pligterne.
- Give god plads til store køretøjer, der skal foretage bestemte manøvrer som fx svingning, baglænskørsel og lignende, også selv om det er dem, der har pligterne.
- Holde ekstra god afstand til forankørende, der virker usikre/urutinerede.
- Køre med særlig lav hastighed ved vejarbejde, især hvor vejarbejdere opholder sig på kørebanen eller i umiddelbar nærhed heraf samt holde god afstand til disse.
- Holde vejen åben for køretøjer under udrykning (fx på veje med 2 vognbaner i samme færdselsretning trækker trafikanterne i vognbane 1 til højre og trafikanterne i vognbane 2 trækker mod venstre og i vejkryds, hvor man holder for rødt lys, køres fx lidt frem mod venstre/højre for at give plads).
- Undlade at give signal (lys/lyd) til en kørende, der er lidt langsom til fx at sætte i gang ved et lyssignal.
- Undlade at give tegn eller signal (lys/lyd) til en kørende, der trækker ind foran og nedsætter sikkerhedsafstanden.
- Undlade at anvende ukvemsord/-udtryk eller fagter over for andre trafikanter.
- Altid være beredt (fx ved at flytte foden/hånden til bremsen), hvis situationen er uoverskuelig eller usikker.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej” skal eleven i praksis beherske disse adfærdsfærdigheder.

4.7.3 Risikoblindhed

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Når man har opnået nogen kørselserfaring kan man blive tilbøjelig til at undervurdere risikoen i konkrete situationer, fordi det plejer at gå godt. Man bliver blind for risikoen.

- Risikoblindhed viser sig f.eks. ved følgende:
 - Hastighedsvalg i usigtbart vejr eller dårligt føre, hvor man ikke sætter hastigheden tilstrækkelig langt ned til, at det er muligt at standse før en eventuel forhindring. Det kan derfor indebære en risiko ukritisk at følge de andre trafikanters hastighedsniveau under sådanne kørselsvilkår.
 - Man kører for tæt på forankørende, så man ikke er i stand til at standse, hvis den forankørende bremses pludseligt op.
 - Som fører foretager man sig ting på motorcyklen, der ikke har med kørselsopgaven at gøre, og som medfører, at man i for lange tidsrum ikke har den fornødne opmærksomhed rettet mod kørslen.

5. VEJFORHOLD.

Formålet med undervisningen er at give eleven et sådant kendskab til risikoforhold ved vejen, afhængigt af bl.a. vejr og føre mv. eller andre trafikanters måde at færdes på, at det hjælper eleven til at lære at forudse faresituationer, der ofte kan opstå bestemte steder på en vej eller på bestemte vejstrækninger, og i tide reagere hensigtsmæssigt over for dem.

Elevens kendskab til det teoretiske stof skal udnyttes i praksis, hvor der er lejlighed til det under øvelserne i kørsel på vej.

5.1 Vejenes sikkerhedsmæssige udformning.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at der næsten altid er økonomiske og tekniske grænser for, hvor sikkert en vej kan bygges, men at en vejs sikkerhed under alle omstændigheder afhænger af, hvordan trafikanterne benytter den.

Delmål.

5.1.1 Grænser for vejes sikkerhed.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- De to hovedkrav, der stilles til vejene om både fremkommelighed og sikkerhed kan ikke altid imødekommes, fordi en hurtig og bekvem afvikling af trafikken ofte i sig selv indebærer faremomenter.
- Trafikkens udvikling sker som regel hurtigere, end vejene kan udbygges eller ændres, og samfundet kan ikke stille ubegrænsede midler til rådighed for vejbygning og vejvedligeholdelse.
- Kendskabet til de årsager til ulykkerne, der kan bekæmpes med vejtekniske midler, er begrænset, og der vil derfor altid være en vis risiko ved at færdes på vejene.

5.1.2 Benyttelse af vejene.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Man må som motorcyklist være kritisk over for tilskyndelsen til at køre med den maksimalt tilladte hastighed på veje med god sikkerhedsstandard uden at tage hensyn til de aktuelle færdselsforhold og til, at andre trafikanter ofte begår uventede eller overraskende fejl.
- Man skal ikke overvurdere betydningen af vejtekniske sikkerhedsforanstaltninger, fordi deres virkning bl.a. afhænger af vejforholdene og andre trafikanters adfærd, og fordi tekniske indretninger kan svigte.

5.2 Risikoforhold ved vejene.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at risikoforholdene ved vejene har sammenhæng med vejenes omgivelser, udstyr, forløb, brug og særlige type. Eleven skal endvidere lære at bedømme vejforholdene efter de nævnte kendetegn og reagere hensigtsmæssigt over for dem i færdsels-situationer, der ofte fører til ulykker.

Eleven skal endvidere lære om vejgrebets betydning for køretøjers manøvreevne.

Delmål.

5.2.1 Kendetegn på risikoforhold.

Eleven skal kunne angive betydningen af følgende betegnelser:

- Vejens omgivelser, dvs. bebyggelse og bebyggelsens tæthed, bevoksning, skov, åbne marker, osv. langs vejen.
- Vejens udstyr eller standard, fx. smal eller bred kørebane, kørebanelægningens art og tilstand, kørebanestriber, vejbumper, fortover, cykelsti, fodgængerfelt og vejbelysning.
- Vejens forløb, dvs. vejkryds, rundkørsler, sving, bakker, jernbane-overkørsler og vejindsnævninger.
- Vejens brug, dvs. trafikdens tæthed og art eventuelt bestemt af lokale mål (skole, station, indkøbscenter, sportsplads mv.).
- Vejens type eller klasse, fx. motorvej, motortrafikvej, mere eller mindre betydende vej eller trafiksaneret vej.

5.2.2 Vejens omgivelser.

Bymæssig bebyggelse.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Ca. 2/3 af færdselsulykkerne sker i byområder, og uheldstallet er også i forhold til trafikmængden størst på veje i bymæssig bebyggelse.

- Risikoen for ulykker i byområder er størst i butiksgader og på boligveje med høj eller lav bebyggelse. Denne høje ulykkesrisiko er først og fremmest til stede i vejkryds.
- De fleste ulykker med mindre børn som fodgængere sker dog på boligveje på strækninger mellem vejkryds.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Butiksgader og boligveje, især ved kørsel forbi holdende, gående mv., ved kørsel foran eller efter andre eller ved siden af andre, ved fremkørsel mod kryds og ved ligeudkørsel og svingning.

Særlig risiko uden for byer.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- I overgangen mellem efterår og vinter og mellem vinter og forår er der særlig risiko for pletvis glat kørebane, hvor vejen går gennem eller forbi fugtige områder, dvs. skov, mose, lavninger, sø og strand. Den samme risiko er til stede langs jordvolde og på og under broer.
- Forår og efterår vil der mange steder på vejene opstå fedtet føre på grund af jord fra traktorer under kørsel til og fra markarbejde.
- Om efteråret vil der på mange veje langs skove og lignende opstå fedtet føre på grund af nedfaldende blade.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem, især ved valg af hastighed:

- Fugtige områder langs vejen samt jordvolde og broer i perioder, hvor temperaturen svinger omkring frysepunktet.
- Veje i perioder med hyppig traktorkørsel og dermed vejforurening.
- Skovveje eller større bevoksning langs vejen i perioder med løvfald.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt overfor de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 5.2.2.

5.2.3 Vejens udstyr eller standard.

Fortov og cykelsti.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Veje uden fortov medfører risiko for påkørsel af gående på kørebanen i højre side. Risikoen er særlig stor i mørke, fordi mange gående undlader at bruge refleks.
- Veje uden cykelsti (både på landet og i byerne) medfører dobbelt så stor risiko for påkørsel af cyklister og forøget risiko for påkørsel af knallertkørere som veje med cykelsti.
- Cykelsti og cykelfelt i kryds skal benyttes af både cyklister og førere af ikke-registreringspligtige knallerter, medmindre andet er oplyst på færdselstavler.
- Cyklister og knallertkørere, der svinger fra en cykelsti ud på kørebanen (bortset fra cykelstiens udmunding i kryds), har ubetinget vigepligt, men overholder ikke altid vigepligten.
- Cykelsti afmærkes med færdselstavlen ”Cykelsti” (D 21), medmindre vejbygningen tydeligt viser, at det er en cykelsti, eller med hvidmalet cykelsymbol (V 21) i en bane afgrænset med ubrudt kantlinie (Q 46).
- Cykelfelt i kryds (S 21) afmærkes med en bred punkteret linie eller normalt med blå farve.
- Dobbeltrettet cykelsti afmærkes med færdselstavlen ”Cykelsti” (D 21) og undertavlen (UD 21,1), der angiver, at cykelstien har færdsel i begge retninger. Undertavlen (UD 21,2) angiver, at cykelstien ikke mere har færdsel i begge retninger.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Vej uden fortov eller cykelsti især ved placering på kørebanen og møde på uoverskuelige steder samt under kørsel i mørke.

Fodgængerfelter, gangbro mv.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Fodgængerfelter på strækninger mellem vejkryds benyttes kun af få fodgængere, hvis deres omvej til feltet er større end vejens bredde, - også selv om fodgængerfeltet er signalreguleret.
- Risikoen for at påkøre krydsende fodgængere er større i områder lige før og efter et fodgængerfelt end på strækninger helt uden fodgængerfelter.
- Gangbroer og tunneller benyttes kun af gående i større udstrækning, hvis de kan spare væsentlig tid, hvilket sjældent er tilfældet.
- Gående vil ofte krydse på kørebanen, selv om der er gangbro eller tunnel.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Strækninger lige før og efter et fodgængerfelt uden for vejkryds, især ved kørsel forbi gående.
- Gangbro og synligt tegn på fodgængertunnel forude, især ved kørsel forbi gående.

Kørebane­striber.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Afstri­bning i kørebanens længde (vognbanelinier, spærrelinier eller kantlinier) hjælper de kørende til korrekt placering og manøvrering, og denne hjælp er særlig stor under dårlige lysforhold og i mørke.
- Uden for bymæssig bebyggelse er der på veje uden afstri­bning øget risiko for ulykker.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Landevej eller anden vej uden afstribning, især ved placering på kørebanen, møde, overhaling samt fremkørsel mod kryds og svingning i kryds.

Kørebanens bredde.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Brede 4-sporede veje er i almindelighed ikke væsentlig mere sikre end 2-sporede veje.
- På smalle veje er der dog øget risiko for eneulykker, for mødeulykker og for påkørsel af knallertkørere, cyklister og gående.
- Risikoen for ulykker på smalle veje er i øvrigt størst, hvor mindre sideveje udmunder, og ved ind- og udkørsler fra grundstykker mv.
- Risikoen for især krydsende fodgængere er størst på både 4-sporede og 2-sporede veje i byområder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Smalle veje, især ved valg af hastighed og placering på kørebanen samt ved møde og kørsel frem mod sideveje og ud- og indkørsler.

Midterrabat.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Almindelige 4-sporede veje med midterrabat er ikke væsentlig mere sikre end veje uden midterrabat.
- Midterrabatten nedsætter dog risikoen for mødeulykker og forhindrer også venstresving til og fra mindre sideveje.
- Midterrabatter uden autoværn eller hegn nedsætter ikke i væsentlig grad risikoen for ulykker med krydsende cyklister, knallertkørere og gående.

Kørebanelægningens art og tilstand.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Kørebanelægning og dens tilstand har stor betydning for vejgrebet.
- Jord- og grusveje giver dårligt vejgreb og kræver derfor langsom kørsel for at undgå udskridning under svingning og bremsning.
- Brosten giver bedre vejgreb end jord- og grusveje, men bliver hurtigt glatte i vådt føre.
- Det bedste vejgreb opnås på en grov asfalterflade med ru småsten. Kørsel på en nylagt belægning med ru småsten med hastigheder over 40 km/t kan give risiko for sten-slag på grund af småsten, der hvirvles op.
- Om foråret vil kørebanelægning ofte være hullet og ujævn som følge af vinterens frost og eventuel saltning.
- En regnbyge efter en tørkeperiode vil kunne gøre belægningen fedtet på grund af blandingen af vand, støv og oliespild.
- Hedeølger kan smelte asfalterlægningen, så vejen bliver glat.
- Der er særlig risiko for udskridning ved kørsel hen over spor eller volde af løse småsten på nylagt belægning eller hen over høje asfalterkanter i forbindelse med vejarbejde. Det samme gælder kørebanelæstriber, metaldæksler, skinner og lignende, især i vådt føre samt oliepletter eller oliespor på vejen.
- Vejgrebet opstår dels ved gnidningsmodstanden (friktionen) mellem dæk og kørebanelæ og dels ved, at dækkene griber ned i og får afsæt mod kørebanelæns ujævnheder.
- Acceleration, bremsning og styring kan kun udnyttes gennem vejgrebet, som derfor er en nødvendig betingelse for enhver manøvre.
- Vejgrebet formindskes betydeligt i vådt og fedtet føre (især i sne, sand og på glat vej). Derfor skal gashandtag, kobling, bremse og styr betjenes med stor forsigtighed, og hastigheden holdes passende lav.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Jord- eller grusvej samt brosten i vådt føre, især ved valg af hastighed.

- Kørebanens overflade ved tøbrud efter længere frostperiode, især ved valg af hastighed.
- Kørebanens overflade ved let sommerbyge efter længere tørkeperiode og asfaltbelægning under hedebylge, især ved valg af hastighed.

Vejbump

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Hvis en motorcykel passerer et bump med for høj hastighed, er det ubehageligt for føreren og passagerer - og desto værre, jo højere hastigheden er.
- Ved for høj hastighed kan der i nogle tilfælde opstå rygskader hos føreren og passagerer og skader på køretøjet.
- Bumpet bør højst passeres med den på stedet gældende eller angivne hastighed.
- Hvis busser og store lastbiler skal passere uden for store gener, kan de ikke passere bumpene med samme hastighed som personbiler og motorcykler, men skal køre med væsentlig lavere hastighed.

Senest efter undervisningen i afsnit 7.3 “Hastighed under ligeudkørsel” og 7.10 “Kørsel i trafiksanerede områder”, skal eleven kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved kørsel over bump.

Vejbelysning.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Risikoen for uheld i mørke er ca. dobbelt så stor på veje uden belysning som på veje med belysning.
- Uheldsrisikoen på mørke veje er særlig stor ved møde med køretøjer, der blænder, og ved krydsende fodgængere.
- Vejbelysningens sikkerhedsmæssige betydning må ikke overvurderes i mørkt og regnfuldt vejr, hvor de mange lysreflekser kan vanskeliggøre orienteringen.

Senest efter undervisningen i afsnit 7.19 “Kørsel i mørke og i lygtetændingstiden i øvrigt”, skal eleven kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved kørsel i mørke.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt overfor de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 5.2.3.

5.2.4 Vejens forløb.

Vejkryds og rundkørsler.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Vejkryds både på landet og i byerne er de steder på en vej, hvor der sker flest uheld, fordi færdslen her mødes fra flere retninger, og både kørende og gående kommer på tværs af hinandens vognbaner.
- 4-benede vejkryds på landet (dvs. kryds med 4 sideveje) uden lyssignaler har det største antal uheld i forhold til trafikmængden.
- Vejkryds med smalle veje er i almindelighed lige så farlige som vejkryds med brede veje.
- Vejkryds uden afstribede vognbaner (især venstresvingbaner), helleanlæg eller spærreflader er farligere end kryds med disse markeringer, der hjælper de kørende til bedre at opfatte krydset.
- Vejkryds uden vejbelysning er farligere i lygtetændingstiden, end kryds med belysning.
- Vejkryds med lyssignaler nedsætter risikoen for uheld med ligeudkørende på hver sin vej, men øger til gengæld risikoen for uheld med venstresvingende, der ikke holder tilbage for modkørende.
- Rundkørsler nedsætter uheldsrisikoen for motorcyklister væsentligt i forhold til risikoen i almindelige vigepligtskryds. Rundkørsler forbedrer dog ikke situationen for cyklister, der ofte rammes af motorkøretøjer, der er på vej ind i eller ud af rundkørslen.

Senest efter undervisningen i afsnit 7.11 “Fremkørsel mod kryds” og afsnit 7.15 “Kørsel i rundkørsel”, skal eleven kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved kørsel i henholdsvis vejkryds og rundkørsel.

Vejsving.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Vejsving må i almindelighed anses for at være farlige steder på en vej, og risikoen for uheld stiger i hvert fald jo skarpere svinget er.
- Et enkelt skarpt vejsving er særlig farligt, hvis det forekommer på en vej, hvor der ellers kun er bløde sving og god oversigt.
- Vejsving på smalle veje, hvor der kun er oversigt 100 m fremad eller mindre, er farligere end sving med bedre oversigt.
- Skarpe vejsving på landet uden afmærkning af vejkanterne er farligere end skarpe vejsving med kantlinier, kantpæle eller retningspile.
- Vejsving, hvor kørebanen hælder udad mod svingets yderside, er særlig farlige, fordi de gør styringen gennem svinget vanskelig selv ved normal hastighed.

Bakker.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Bakketoppe må i almindelighed anses for at være farlige steder på en vej på grund af den begrænsede oversigt.
- Risikoen for uheld er særlig stor på stejle bakker med over 4% hældning, hvor påkørsel bagfra er typiske uheld lige før bakketoppen og lige før foden af bakken, især hvor tunge og lette køretøjer kører efter hinanden.

Jernbaneoverkørsler.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Risikoen for uheld er særlig høj ved jernbaneoverkørsler uden bomme.
- Jernbaneoverkørsler med bomme er mere sikre end overkørsler med lys- og lydsignal alene, men man skal under alle omstændigheder være opmærksom på, at de tekniske foranstaltninger kan svigte.

Vejindsnævring.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Vejindsnævring medfører risiko for sammenstød med kørende, som presser eller trænger sig på fra venstre eller højre side.

Senest efter undervisningen i afsnit 7.3 “Hastighed under ligeudkørsel”, afsnit 7.7 “Møde” og afsnit 7.17 “Kørsel ved siden af andre”, skal eleven kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved kørsel i henholdsvis vejsving, bakker, jernbaneoverkørsler og vejindsnævring.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt overfor de faremuligheder, som opstår, som anført i afsnit 5.2.4.

5.2.5 Vejens brug.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Der sker flest uheld på veje med tæt trafik, og risikoen også i forhold til trafikmængden stiger, jo mere blandet trafikken er.
- Bestemte veje i et lokalområde tiltrækker ofte bestemte trafikantgrupper, hvorved risikoen for uheld øges, fx. skoleveje, veje der benyttes af færgetrafik eller tung lastbiltrafik, ind- og udfaldsveje til bycentre, “smutveje”, butiksgader, parkeringsgader mv.
- Bestemte lokale mål på en vej fremkalder ofte uopmærksom adfærd hos trafikanter, fx. ved busholdepladser og togstationer, store arbejdspladser, skoler, legepladser, alderdomshjem, sportspladser, biografteater og andre forlystelsessteder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme særlig aktuelle og klare faremuligheder vedrørende vejens brug i det område, hvor øvelseskørslen finder sted.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt overfor de faremuligheder, som opstår.

5.2.6 Vejens type eller klasse.

Eleven skal kunne angive betydningen af vejafmærkning for følgende vejtyper:

- Motorvej.
- Motortrafikvej.
- Hovedvej.
- Områder med fartdæmpning.
- Gågade.
- Opholds- og legeområde.

Senest ved undervisningen i afsnit 7.11 “Fremkørsel mod kryds”, 7.16 “Kørsel på motorvej” og 7.10 “Kørsel i trafiksanerede områder”, skal eleven have opnået kendskab til risikoforhold og kunne opfatte og bedømme faremuligheder ved de pågældende vejtyper.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven i praksis kunne reagere hensigtsmæssigt overfor de faremuligheder, som opstår.

6. GRUNDREGLER FOR KØRSEL PÅ MOTORCYKEL.

Formålet med undervisningen er at give eleven kendskab til nogle generelle lovbestemmelser for kørsel på motorcykel, umiddelbart før eleven skal gennemgå øvelserne i kørsel på vej.

Eleven skal desuden gøres bekendt med nogle udtryk i færdselsloven, der præciserer bestemte krav til køremåden ved enhver manøvre.

Elevens kendskab til det teoretiske stof skal udnyttes i praksis, hvor der er lejlighed til det under øvelserne i kørsel på vej.

6.1 Anvisninger for færdslen.

Hovedmål.

Eleven skal lære, hvor lovbestemmelserne for kørsel på motorcykel gælder, og at man i øvrigt skal rette sig efter politiets anvisninger samt vejafmærkning i form af færdselstavler, kørebanestriber mv. og færdselssignaler.

Delmål.

6.1.1 Færdselslovens gyldighed.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Færdselsreglerne og andre lovbestemmelser om motorcykler, motorcyklister og kørsel på motorcykel gælder på alle gader og veje, cykelstier og fortove, pladser, broer og tunneller, passager, stier eller lignende steder, hvor der er almindelig færdsel, hvad enten disse steder er offentlige eller private.
- Motorcykler må normalt kun køre på den del af vejen, der er bestemt for biler og motorcykler (motorkøretøjer) samt registreringspligtige knallerter.

6.1.2 Anvisninger for kørslen.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Man skal rette sig efter de anvisninger for kørslen, som gives ved færdselstavler, kørebanestriber mv. samt færdselssignaler.
- Gule kørebanestriber mv. bruges til midlertidig regulering fx. ved vejarbejde og skal respekteres i stedet for eventuelle hvide striber mv.
- Man skal desuden rette sig efter politiets anvisninger, også hvor færdselstavler, kørebanestriber og færdselssignaler viser noget andet, eller hvor det er i modstrid med en ellers gældende færdselsregel. (Anvisninger kan også gives af andre, som er bemyndiget hertil).

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af politiets anvisninger/tegngivninger for færdslen.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende færdselstavler:

- “Indkørsel forbudt” (C 19).
- “Kørsel i begge retninger forbudt” (C 21).
- ”Blind vej” (E 18).
- “Ensrettet færdsel” (E 19).
- “Motorkøretøj, traktor, motorredskab og registreringspligtig knallert forbudt” (C 22,1).
- “Motorcykel og registreringspligtig knallert forbudt” (C 22,2).
- “Undertavlerne” (U 4-6), der angiver, at hovedtavlen kun gælder for henholdsvis bestemte færdselsarter og tilstødende vej.

Eleven skal kunne genkende og angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Færdselstavler kan være angivet på orienteringstavler.

Senest efter undervisningen i afsnit 7 ”Manøvrer på vej”, skal eleven kunne genkende betydningen af de anvisninger, som fremgår af afsnit 6.1.2, herunder kunne efterleve betydningen af disse.

6.2 Sikker og uhindret afvikling af færdslen.

Hovedmål.

Eleven skal lære færdselslovens grundregler om sikker og uhindret afvikling af færdslen og om særligt hensyn over for bestemte trafikanter og herunder betydningen af udtrykkene “fare” og “ulempe” samt “unødig ulempe”.

Delmål.

6.2.1 Grundregler for færdslen.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Man skal altid køre hensynsfuldt og agtpågivende, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke hindres unødigt eller forstyrres.
- Man skal også vise hensyn over for dem, der bor eller opholder sig ved vejen.
- Man skal vise særligt hensyn over for børn, skolepatruljer, ældre mennesker og handicappede.

6.2.2 Fare, ulempe og unødig ulempe.

Eleven skal kunne angive betydningen af følgende udtryk:

- Man er “til fare” ved en køremåde, der giver nærliggende mulighed for sammenstød eller anden ulykke.
- Man er “til ulempe” ved en køremåde, hvor man uden at være til fare kommer i vejen for en anden trafikant og derved tvinger denne til at give plads, vige til side eller holde tilbage.
- Ved bestemte manøvrer, f. eks. igangsætning fra vejkant, vognbaneskift og ved standsning eller hurtig nedsættelse af hastigheden kan man ikke altid helt undgå at komme i vejen for andre, og man skal da blot sikre sig, at manøvreren ikke er til unødvendig ulempe (“unødig ulempe”)

6.2.3 Signalgivning og brug af lys uden for lygtetændingstiden.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Når det er nødvendigt for at advare om en fare, skal man gøre andre opmærksom på faren ved kortvarigt brug af hornet eller ved at blinke med forlygten.
- Brug af hornet i andre tilfælde er forbudt.
- Ved kørsel uden for lygtetændingstiden skal der anvendes nærlys. I stedet for nærlys kan anvendes særligt kørelys eller tågeforlys.

6.2.4 Fri passage for bestemte trafikarter.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Man skal holde tilbage eller give plads for grupper af børn under opsyn af en leder, forsvarets og redningsberedskabets kolonner, ligtog og andre sluttede optog.
- Man skal i god tid holde vejen åben og om nødvendigt standse for køretøjer, der er under udrykning.
- Man må ikke køre så tæt på et uheldssted, at man er i vejen for redningsarbejdet.

6.2.5 Personer og gods mv.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Motorcyklens vægt må med personer, bagage eller andet læs ikke overstige den tilladte totalvægt, som er anført i registreringsattesten til motorcyklen.
- Passager og gods skal være således anbragt på motorcyklen, at føreren har frit udsyn og tilstrækkelig mulighed for at manøvrere.
- Passager på bagsædet skal sidde med et ben på hver side af motorcyklen og må i øvrigt ikke være anbragt på en sådan måde, at det er farligt for passageren selv eller andre.
- Fører samt enhver passager, der er fyldt 8 år, skal under kørslen anvende fastspændt styrthjelm. Føreren har ansvaret for, at passagerer, der er fyldt 8 år, men endnu ikke 15 år, anvender styrthjelm.
- Hvis motorcyklen er forsynet med sikkerhedssele, skal denne anvendes under kørsel.

- Styrthjelm skal ikke anvendes, hvor der er pligt til at anvende sikkerhedssele.
- Gods skal være anbragt, så det ikke dækker blinklys, lygter og nummerplade, og så det ikke støjer unødigt, kan slæbe eller falde ned på vejen eller på anden måde være til hindring eller fare for færdslen.
- Gods, der rager mere end 1 meter ud over motorcyklens forreste eller bagerste punkt eller mere end 15 cm ud over siderne, skal afmærkes efter de generelle regler.
- Hvis noget tabes eller spildes på vejen, og det medfører risiko for færdslen, skal det straks fjernes. Kan det ikke lade sig gøre, skal man ved afmærkning eller på anden lignende måde advare andre om risikoen.
- Man må ikke hænge slæde, trækvogn eller lignende efter en motorcykel og man må ikke under kørslen trække en person på ski, skøjter, rulleskøjter eller lignende.

Eleven skal kunne angive betydningen af følgende lovbestemmelser og forhold:

- Handsker, fodtøj og motorcykelbeklædning yder passende beskyttelse ved uheld, samt kan medvirke til at gøre motorcyklisten synlig.
- Styrthjelmen skal være godkendt og mærkede og må kun bemales eller påsættes mærker efter fabrikantens særlige anvisninger.
- Styrthjelmen skal have en passende størrelse.
- Hjelmvisir eller motorbriller skal være rene og hele.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser om motorcykel med sidevogn:

- Der må i sidevognen ikke være flere passagerer, end den er godkendt til. Dog må der derudover medbringes et barn under 10 år.
- Passagerer i sidevogn skal anvende styrthjelm efter samme regler som på motorcykel.
- Sidevogn indrettet til varetransport skal have påskrift om tilladt totalvægt og tilladt last.

6.2.6 Motorstop mv.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Ved motorstop, uheld eller lignende på et sted, hvor standsning eller parkering er forbudt, skal man snarest muligt flytte motorcyklen væk fra stedet og på motorvej så vidt muligt helt væk fra kørebanen. Hvis motorcykel med sidevogn og/eller påhængskøretøj er til fare eller ulempe for færdslen, skal man straks opsætte advarselstrekanten mindst 50 m før køretøjet på almindelig veje og mindst 100 m før køretøjet på motorveje. Som supplement til advarselstrekanten kan anvendes havariblink.
- Ved motorstop eller lignende på en jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel med spor skal man, hvor man ikke kan fjerne motorcyklen, advare lokoføreren om faren.
- I forbindelse med uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare på motorveje samt veje udenfor tættere bebygget område kan (på motorveje skal) havariblink anvendes for at henlede andre trafikanters opmærksomhed på faren.
- Brug af havariblink i andre tilfælde er forbudt.
- En motorcykel med eller uden sidevogn eller en tre-hjulet motorcykel må ikke anvendes til slæbning. En to-hjulet motorcykel med eller uden sidevogn må ikke slæbes.

6.2.7 Færdselsulykke.

Eleven skal have kendskab til, at man kan gøre følgende for at hindre en ulykke i at udvikle sig:

- Ulykkesstedet afmærkes, så efterfølgende trafikanter ikke påkører forulykkede køretøjer, tilskadekomne personer, tilskuere mv., og om nødvendigt standses trafikken eller ledes udenom.
- Om nødvendigt fjernes forulykkede køretøjer, der er til fare for færdslen.
- Man skal slukke motor på forulykkede køretøjer og undgå brug af åben ild ved lækage med brændstof.
- Man skal undlade at nærme sig forulykkede køretøjer, hvor der er fare for udslip af farligt gods. Køretøjer med farligt gods er afmærket med orange skilt.

Eleven skal endvidere have kendskab til følgende vedrørende egen optræden ved færdselsulykker:

- De tilskadekomne tilses, for at man kan danne sig et indtryk af deres læsioner og tilstand.
- Tilskadekomne ydes den hjælp man formår.
- Ved opkald til alarmcentralen oplyses, hvor ulykken er sket, om der er specielle farer (fx. brandfare, fastklemte, farligt gods), hvor mange, der er kommet til skade, om de er i livsfare (fx. uden åndedræt, uden hjerteslag, eller store blødninger), samt hvorfra der ringes.
- Tåler man ikke at se blod eller tilskadekomne, må man inddrage medtrafikanter i at tilse de tilskadekomne, i ydelse af hjælp og i alarmering.

Eleven skal have kendskab til, at man efter deltagelse i et førstehjælpskursus kan medvirke til at redde tilskadekomne medtrafikanter, eller at man kan medvirke til, at deres mén efter trafikulykken formindskes væsentligt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Ved beskadigelse af færdselstavler, afmærkning på kørebanen eller på cykelsti, signalanlæg eller andre færdselsanordninger, med eller uden egen skyld, skal man straks bringe afmærkningen i orden igen. Hvis det ikke er muligt, skal man snarest melde det til politiet og i øvrigt gøre, hvad man kan for at advare andre trafikanter.
- Man skal straks standse og hjælpe tilskadekomne, hvis man med eller uden egen skyld bliver indblandet i en færdselsulykke, og man skal efter anmodning oplyse navn og adresse til andre, der er indblandet i ulykken.
- Hvis man har voldt mere end ubetydelig skade på personer, skal man melde det til politiet. Hvis der er alvorligt tilskadekomne eller dræbte personer, må man ikke ændre på forholdene eller fjerne spor på ulykkesstedet. Man skal dog flytte køretøjer væk, hvis de er til fare for færdslen.
- Er der sket skade på en andens ejendom eller ting, skal den, der har forvoldt skaden, underrette skadelidte eller politiet herom.

6.2.8 Forsikringspligt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelse:

- Ejeren eller den person (brugeren), der har varig rådighed over motorcyklen, skal kunne dække eventuelle erstatningskrav ved en lovpligtig ansvarsforsikring.

7. MANØVRER PÅ VEJ.

Formålet med undervisningen er at give eleven færdighed i sikkert og hensynsfuldt at tilpasse kørslen til de skiftende færdselsforhold og gældende færdselsregler på forskellige typer veje og tidspunkter (i og uden for myldretid, i dagslys og mørke) under udførelsen af alle normalt forekommende manøvrer.

Hver enkelt øvelses præcise indhold er fastlagt i delmålene. Varigheden bestemmes af den enkelte elevs behov. De enkelte øvelser/manøvrer anses for indlært med tilfredsstillende resultat, når de kan udføres med den grad af præcision, som fremgår af delmålsbeskrivelserne.

Øvelserne skal gennemføres i en rækkefølge, som sikrer, at eleven hele tiden føres fra en lettere til en vanskeligere manøvre. Det vil svare til den anførte rækkefølge i uddannelsesmålene.

En manøvrers sværhedsgrad afhænger imidlertid ikke kun af kravene til førerens orientering og beherskelse af motorcyklen, men også af de aktuelle vej- og færdselsforhold.

Ved planlægningen og gennemførelsen af øvelserne i manøvrer på vej samt for at sikre en god indlæring, skal kørelæreren anvende retningslinierne i lærervejledningen om køreuddannelsen til kategori A om krav til øvelsesstrækninger. Disse krav beskriver i enkeltheder, hvilke øvelsesstrækninger der er egnede til at opfylde kravene i undervisningsplanens delmålsbeskrivelser. Det indebærer blandt andet, at der umiddelbart forinden kørsel i mørke gennemføres kørsel på en længere vejstrækning (landevejskørsel) i dagslys.

Det er endvidere en betingelse, at undervisning i orienterings-færdigheder for enhver manøvre gennemføres i teorilokale forud for og i nær tilknytning til den praktiske øvelse.

7.1 Igangsætning og standsning ved kørebanekant.

Hovedmål.

Eleven skal lære at foretage igangsætning og standsning, og herunder være opmærksom på andre trafikanter, manøvre-muligheder og vejgrebets størrelse.

Delmål.

7.1.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved igangsætningsulykker:

- Modparterne er næsten udelukkende bagfra kommende, især bilister, men også en del to-hjulede trafikanter.

7.1.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved igangsætning:

- Forkert indstillet spejl eller spejl, som vibrerer og dermed slører billedet.
- Fejlbedømmelse af bagfra kommendes hastighed og afstanden til dem.
- Utålmodighed, fordi der hele tiden er kørende færdsel bagfra.
- Mulighed for motorstop fx. umiddelbart efter start af kold motor.
- Mulighed for udskridning ved acceleration på løst grus, oliepletter eller lignende.

7.1.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved igangsætning og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Bagfra kommende skjult i blinde vinkler dannet af styrthjelm, visir eller motorbrillernes stel.
- Snæver manøvreplads, der kræver særlig opmærksomhed mod flere ting.
- Nedsat vejgreb.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder før igangsætning eller standsning:

- Se fremad og bagud efter færdsel eller andre hindringer.
- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning.
- Bedømme om et ophold i færdslen bagfra er tilstrækkelig stort til igangsætning eller standsning, så man ikke er til fare eller unødigt ulempe.
- Bedømme egen accelerationsevne i forhold til bagfra kommende hastighed.

7.1.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved igangsætning:

- Tage styrthjelm på samt justere og spænde hageremmen.
- Tænde lyset.
- Give tegn i god tid før igangsætning.
- Sætte blødt i gang på plan vej som indlært på lukket øvelsesplads
- Sætte blødt i gang på stigende/hældende vej eventuelt ved brug af enten bremsepedal eller bremsegreb.
- Accelerere så hurtigt, at kørende, der nærmer sig bagfra, normalt ikke behøver at nedsætte hastigheden.
- Ophøre med tegngivning, senest når manøvren er afsluttet.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved standsning:

- Give tegn i god tid til standsning med stoplys og eventuelt med blinklys.
- Bremse blødt op til standsning ved kørebane kant.
- Slukke lyset.

7.2 Placering under ligeudkørsel.

Hovedmål.

Eleven skal lære at placere sig korrekt på kørebanen og herunder lære at bruge øjnene rigtigt.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, der har betydning ved placering.

Delmål.

7.2.1 Kendskab til ulykker.

Behandles under senere manøvrer, hvor placering indgår.

7.2.2 Kendskab til risikoforhold.

Behandles under senere manøvrer, hvor placering indgår.

7.2.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der har sammenhæng med placering under ligeudkørsel:

Kørebanestriber.

- “Ubrudt kantlinie” (Q 46) begrænser den del af kørebanen, som skal bruges af biler, motorcykler og registreringspligtige knallerter, og som man kun må overskride ved standsning, parkering eller ind- og udkørsel på vejen.

Ubrudt kantlinie kan dog overskrides ved passage højre om en venstresvingende, såfremt banen til højre for kantlinien ikke er en særlig bane (fx. en busbane, cykelsti eller lignende).

- “Punkteret kantlinie” (Q 47) som anvendes i stedet for Q 46 til at angive, at det er tilladt at krydse linien, hvis det i øvrigt er lovligt (fx. ved vognbaneskift).

- “Bred kantlinie” (Q 46-47) angiver, at der uden for linien er plads til cyklister og fodgængere, mens en smal kantlinie angiver, at der normalt ikke er plads til dem, og at de derfor bruger samme del af kørebanen som motorcyklerne.
- “Vognbanelinie” (Q 41) angiver adskillelse mellem vognbaner.
- “Varslingslinie” (Q 42) angiver, at man skal være særlig forsigtig ved overskridelse af linien på grund af dårlig oversigt, eller fordi man snart vil møde en spærrelinie.
- “Spærrelinie” (Q 44) som man ikke må overskride, heller ikke ved vending eller ind- og udkørsel, med mindre særlige forhold gør det nødvendigt (fx. vejarbejde eller standset eller parkeret køretøj).
- “Spærreflade” (Q 45) som man ikke må køre eller standse på. Spærreflader skal passeres til den side, hvor skraveringen peger fremad.

Færdselstavler.

- “Påbudt passage” (D 15) angiver, at man skal køre forbi tavlen til den side, pilen peger.
- “Valgfri passage” (D 16) angiver, at man selv må vælge, til hvilken side man vil køre forbi tavlen.
- “Krybespor” (E 37) angiver, at man skal køre ind på krybesporet, hvis man kører langsommere end den hastighed, der er anført på tavlen, og at man skal forlade krybesporet igen, hvis man kører hurtigere end den anførte hastighed.

Helleanlæg mv.

- Heller, færdselsfyr eller lignende skal man køre forbi til højre, medmindre andet er vist ved afmærkning eller vejen er ensrettet.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder under ligeudkørsel:

- Se efter kørebanens overflade og belægning for tegn på nedsat vejgreb så langt fremad som muligt.
- Undlade at fastholde blikket på kørebanen umiddelbart foran motorcyklen, men med korte mellemrum se langt frem og så vidt muligt være opmærksom på vej- og færdselsforholdene 8-12 sek. forude.

- Holde øjnene i bevægelse og dermed hele tiden være orienteret om forholdene forude og til siderne samt forholdene bagude ved hjælp af spejlene.
- Se længst muligt fremad på vejen, hvor oversigten begrænses af bakker og sving.
- Udnytte vejens optiske ledelinier under kørsel i sving for at stabilisere styringen.

7.2.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder under ligeudkørsel:

- Placere sig i højre vognbane og kun bruge venstre vognbane til eventuel overhaling eller forbikørsel.
- Placere sig således i vognbanen, at motorcyklen bliver så synlig som muligt for andre trafikanter (for eksempel umiddelbart til højre eller til venstre for en tænkt midterlinie), at afstanden til andre trafikanter bliver størst mulig, at bilister ikke fristes til at køre ved siden af i samme vognbane, og at det bedst mulige vejgreb opnås.
- Trække til højre på smalle veje før bakketop.
- Trække ud mod vejkanterne før vejsving til venstre og ind mod midterlinjen før vejsving til højre for at opnå bedst muligt udsyn over svinget. Derefter følge den såkaldte “ideal-linie” gennem svinget hen mod dets “toppunkt” og således mindske risikoen for udskridning ved at “flade svinget ud”.

7.3 Hastighed under ligeudkørsel.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at vejens omgivelser, udstyr, forløb og brug, vejrforhold, køretøjets tilstand og belæsning, førerens tilstand samt andre trafikanter, har betydning ved valg af hastighed.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, der har betydning i forbindelse med hastighed.

Delmål.

7.3.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved eneulykker:

- Unge motorcyklister kommer ud for særligt mange eneulykker, hvor de uden at have nogen modpart at tage hensyn til pludselig mister herredømmet over motorcyklen og kører ud over vejkanten eller mod en forhindring.
- Eneulykkerne hænger først og fremmest sammen med for høj hastighed efter forholdene, herunder kørebanens tilstand og belægning som omtalt i afsnit 5.2.3. ”Vejens udstyr”.
- Der sker dobbelt så mange eneulykker i vejsving som på lige strækninger.
- I vejsving sker der flest eneulykker ved kørsel ud over vejkanten i svingets yderside.

7.3.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved eneulykker:

- Fejlbedømmelse af egen hastighed.
- Fejlbedømmelse af vejsvings skarphed.
- Fejlbedømmelse af vejgrebet, især i vejsving og i glat eller fedtet føre.
- Forkert dæktryk, slidt dækmønster eller forkert belæsning.
- Træthed eller spirituspåvirkning.

- Overvurdering af egen kørefærdighed eller motorcyklens manøvreevne.

7.3.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved valg af hastighed og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Vejsving eller bakker, der nedsætter oversigten og skjuler eventuelle hindringer, (langsomme køretøjer eller cyklister og fodgængere i vejsiden).
- Skarpe vejsving, der kræver særlig godt vejgreb.
- Jernbaneoverkørsel forude med dårlig oversigt.
- Kørebanelægning med ringe friktion og dermed nedsat vejgreb, (grusvej, brosten, herunder også kørebanestriber, metaldæksler, skinner og lignende).
- Hastighedsdæmpende bump.
- Hindringer forude i egen vognbane, (parkerede køretøjer, forankørende, krydsende fodgængere).
- Vejrforhold, der nedsætter udsynet, (blænding fra solen, nedbør og tåge) eller nedsætter vejgrebet (glat eller fedtet føre).

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der har sammenhæng med valg af hastighed:

Kørebanestriber mv.

- “Rumlestriber” (S 18). Smalle, støjfremkaldende striber på tværs af kørselsretningen, der angiver, at der skal udvises særlig agtpågivenhed.
- “Bump” (S 32). Kvadratiske felter på tværs af vejen, der angiver bump.

Færdselstavler vedrørende hastighedsgrænser.

- “Lokal hastighedsbegrænsning” (C 55) angiver den højst tilladte hastighed på strækningen fra tavlen.

- “Ophør af lokal hastighedsbegrænsning” (C 56).
- “Ophør af forbud” (C 59) ophæver også lokal hastighedsbegrænsning.
- “Mindste hastighed” (D 55) angiver, at man ikke må køre langsommere, end tavlen viser. Den gældende strækning kan eventuelt være anført på undertavle (U 2).
- “Ophør af mindste hastighed” (D 56).
- “Tættere bebygget område” (E 55) angiver bl.a. den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t.
- “Ophør af tættere bebygget område” (E 56) angiver bl.a. ophør af den generelle hastighedsgrænse på 50 km/t.

Færdselstavler vedrørende kørebanens overflade.

- “Glat vej” (A 31) advarer om, at kørebanen kan være unormalt glat. Årsagen skal angives på undertavle, fx. “Glat i vådt føre” (UA 31).
- “Ujævn vej” (A 37) advarer om farlige ujævnheder i kørebanen.
- “Løse sten” (A 33) advarer om særlig fare for stenslag.
- “Farlig rabat” (A 35). Årsagen kan angives på undertavle, fx. “Blød rabat” eller “Høj kant”.
- “Bump” (A 36). Angiver hastighedsdæmpende bump forude.
- ”Område med fartdæmpning” (E 53).
- ”Ophør af område med fartdæmpning” (E 54).

Færdselstavler mv. vedrørende vejens forløb.

- “Vejsving” (A 41,1-2 og A 42,1-2) advarer om henholdsvis farlige højresving og farlige venstresving samt flere farlige sving.
- “Hastighedsangivelse” (UA 41) angiver den hastighed, hvormed vejsving kan gennemkøres.
- “Kantafmærkningspæle” (N 41), “kantafmærkningsplader” (N 42) og “retningspile” (O 41-42) forstærker markeringen af fx. vejsving.

- “Stejl nedkørsel” (A 46,1).
- “Stejl stigning” (A 46,2).
- “Indsnævret vej” (A 43, 1-3).

Færdselstavler mv. vedrørende jernbaneoverkørsler.

- “Anden fare” (A 99), med undertavle “Spør” angiver krydsende spor, hvor personale advarer med flag, signallygte eller på anden måde om, at tog nærmer sig.
- “Jernbaneoverkørsel uden bomme” (A 72) eventuelt med undertavle “Se efter tog” (UA 72), eller “Forvarsling for stop” (UB 11,1) advarer om jernbaneoverkørsel forude.
- “Jernbaneoverkørsel med bomme” (A 73) advarer om jernbaneoverkørsel forude.
- “Stop” (B 13) angiver, at kørende skal stoppe før passage af jernbanespor.
- “Varsling af elektrificeret bane” (UA 73).
- “Afstandsmærker” (A 75) angiver afstanden til jernbaneoverkørsel (tredeling).
- “Krydsmærke for enkeltsporet eller flersporet jernbaneoverkørsel” (A 74,1-2) opsættes umiddelbart foran jernbaneoverkørslen.
- “Rødt blinksignal” (Z 72) eventuelt suppleret med klokke og bom. Signalet angiver, at man skal standse før stoplinie eller i sikker afstand fra sporene, signalet eller bommen.

Færdselstavler mv. vedrørende andre farer.

- “Fodgængerfelt” (A 17) advarer om fodgængerfelt forude.
- “Lyssignal” (A 19) anvendes fx. hvor signalet vanskeligt kan erkendes.
- “Stenskred” (A 34) angiver, at der er fare for nedfaldende sten på kørebanen.
- “Sidevind” (A 95) advarer om kraftig sidevind, der kan slå motorcyklen ud af kurs især ved høje hastigheder.
- “Anden fare” (A 99), hvor farens art er angivet på undertavle.
- “Fodgængerfelt” (E 17) anbringes ved selve fodgængerfeltet.

- “Oplukkelig bro” (A 91).
- “Havnekaj” (A 92).
- “Fodgængersøjle” (N 17).

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder med henblik på valg af hastighed:

- Bedømme hastigheden efter synsindtryk fra vejen, fornemmelse af vibrationer fra motorcyklen og lydindtryk fra motor, vindsus, dækstøj mv.
- Tjekke de umiddelbare fartindtryk ved hurtige blik på speedometret.
- Se efter kørebanestriber og færdselstavler, der advarer om vejsving, hastighedsbegrænsning, jernbaneoverkørsel eller andre forhold, der har betydning for hastigheden.
- Bedømme den til enhver tid overskuelige, fri standselængde foran motorcyklen.
- Se efter bagfra kommende, især tunge køretøjer, der accelererer umiddelbart før kørsel op ad bakke.
- Se efter bagved kørende, der eventuelt accelererer eller vil overhale ned ad bakke.
- Se til begge sider efter tog, der eventuelt nærmer sig jernbaneoverkørsel, også selv om der ikke gives advarselssignaler.

7.3.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder med henblik på at tilpasse hastigheden efter forholdene:

- Tilpasse hastigheden til den højeste sikre (kørebanens tilstand, færdselsforhold, sigtforhold mv.) og lovlige på strækningen og herunder skifte glidende til et passende gear.
- Holde hastigheden nogenlunde jævn ved behersket brug af gashåndtaget.
- Tilpasse hastigheden således, at det fulde herredømme over motorcyklen bevares og således, at motorcyklen kan standses indenfor den strækning, der kan overskues, og foran enhver hindring, der kan forudses.

Ved kørsel på bakker.

- Skifte til lavere gear i god tid op ad bakke, hvis der er langsomt kørende foran, eller hvis motoren anstreges.
- Benytte eventuelt krybespor, hvis den påbudte mindste hastighed ikke kan holdes op ad bakke.
- Eventuelt sætte hastigheden ned før en uoverskuelig bakketop.
- Vælge passende gear til kørsel ned ad bakke efter bakkens hældning og længde.
- Holde jævn hastighed ned ad bakke ved at regulere gashåndtaget, eventuelt skifte til lavere gear eller bremse let med mellemrum, men undlade vedvarende bremsning over længere strækning.

Placering og hastighed ved kørsel i sving.

- Trække ud mod vejkanthen før venstresving og på to-sporede veje ind mod midterlinjen før højresving for at opnå bedst muligt udsyn over svinget.
- På forhånd tilpasse hastigheden efter svingets skarphed, eventuelt ved let bremsning og valg af passende gear.
- Opnå den rette hældning på motorcyklen til kørsel efter "ideallinien" (dvs. "flade svinget ud") for at minimere centrifugalkraftens virkning.
- Læne kroppen til samme side og med samme hældning som motorcyklen, men holde hovedet nogenlunde opret, og give let gas.
- Undgå at placere motorcyklen så tæt på modkørendes vognbane midtvejs i et venstresving, at man ved kropshældningen kan blive ramt af modkørende.
- Accelerere let ved udkørslen af svinget og placere motorcyklen som angivet i afsnit 7.2 "Placering under ligeudkørsel".

Ved jernbaneoverkørsel forude.

- Nedsætte hastigheden før jernbaneoverkørsel uanset anvisningens art, således at man kan nå at standse før jernbaneoverkørslen, hvis tog nærmer sig.

- Standse ved stoplinie eller i betryggende afstand før krydsmærke, blinklys eller bom, hvis tog nærmer sig, eller hvis blinksignalet er tændt, bomme sænkes eller hæves, eller man på anden måde advares om toget.
- Standse ved stoplinie, hvor stoptavlen er opsat.

7.3.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelse:

- Uden for tættere bebygget område (bortset fra motorveje) må man højst køre 80 km/t.
- Ved kørsel med tilkoblet registreringspligtigt påhængskøretøj må man højst køre 70 km/t, dog på motorveje højst 80 km/t.

7.4 Vognbaneskift og sammenfletning.

Hovedmål.

Eleven skal lære at foretage vognbaneskift og sammenfletning, herunder være opmærksom på andre køretøjers hastighed og placering, især i blinde vinkler.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, der har betydning ved vognbaneskift og sammenfletning.

Delmål.

7.4.1 Kendskab til ulykker.

Behandles under senere manøvrer, hvor vognbaneskift og sammenfletning indgår.

7.4.2 Kendskab til risikoforhold.

Vognbaneskift

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved vognbaneskift:

- Manøvren kan ofte virke overraskende, fordi andre kørende normalt forventer, at man holder sin vognbane.
- Forkert indstillet eller vibrerende spejl.
- Fejlbedømmelse af afstand til og hastighed hos bagfra kommende i den vognbane, man vil skifte til.
- Orientering bagud i for lang tid ad gangen, hvorved uforudsete hindringer forude ikke bemærkes.

Sammenfletning

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved sammenfletning:

- Fejlbedømmelse af bagfra kommendes afstand og hastighed under sammenfletningsmanøvren.

- Orientering bagud i for lang tid ad gangen, hvorved uforudsete hindringer forude ikke bemærkes.
- Risiko for at komme for tæt på andre trafikanter under sammenfletningsmanøvren.
- Ukritisk forventning om, at de kørende, man skal flette sammen med, altid opfylder deres flettepligt.

7.4.3 Orienterings-færdigheder.

Vognbaneskift

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved vognbaneskift og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Bagfra kommende, skjult i blinde vinkler.
- Bagved kørende eller foran kørende, der netop er ved at skifte vognbane.
- Bagved kørende tæt på i den vognbane, man vil skifte til.

Eleven skal beherske følgende orienteringsfærdigheder ved vognbaneskift:

- Begynde orientering om mulighed for vognbaneskift i god tid, så manøvren ikke bliver forceret.
- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning.
- På grundlag af bagfra kommendes hastighed og placering bedømme, om et ophold i færdslen er stort nok til, at man kan skifte vognbane uden at være til fare eller unødigt ulempe.

Sammenfletning

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved sammenfletning og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Kørende skråt bagude til højre eller venstre skjult i blinde vinkler.

- Tegn på at kørende skråt bagude til højre eller venstre ikke overholder deres flettepligt.
- For kort afstand til andre trafikanter under sammenfletningsmanøvren.

Eleven skal beherske følgende orienteringsfærdigheder ved sammenfletning:

- Begynde orientering om mulighed for sammenfletning i god tid, så manøvren ikke bliver forceret.
- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning for at orientere sig om trafikken, man skal flette sammen med.
- På grundlag af foran eller bagved kørendes hastighed og placering bedømme, om sammenfletningen kan gennemføres uden risiko.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der har sammenhæng med vognbaneskift og sammenfletning:

Kørebanestriber mv.

- “Pile for vognbaneskift” (R 15) angiver, at man snarest skal skifte til den vognbane, pilene peger mod.
- “Vognbanelinier” (Q 41) ført helt igennem til et sted, hvor antallet af vognbaner formindskes, understreger reglen for vognbaneskift. Dvs. at man kun må skifte vognbane, hvis det kan gøres uden at være til fare eller unødigt ulempe.
- Vognbanelinier afbrudt et stykke før stedet, hvor antallet af vognbaner formindskes, understreger reglen for sammenfletning. Dvs. at man skal tilpasse hastigheden til de kørende i vognbanen ved siden af og udnytte et passende stort ophold til at flette ind. De kørende i vognbanen ved siden af skal hjælpe den, der vil flette ind, ved fx. at ændre hastigheden og derved skaffe plads (gensidig hensyntagen).

Færdselstavler.

- “Indsnævret vej” (A 43,1-3).

- “Vognbaneforløb” (E 16) angiver vognbanens forløb og færdselsretning. E 16.1 angiver ved reduktion af vognbaneantallet, at de kørende skal køre efter reglen om sammenfletning. E 16.2 angiver ved reduktion af vognbaneantallet, at de kørende skal køre efter reglen om vognbaneskift.
- “Krybespor” (E 37). Ved udkørsel fra krybespor gælder reglen for vognbaneskift, medmindre afmærkning angiver, at man skal køre efter reglen for sammenfletning.
- “Sammenfletning” (B 15) angiver, at reglen for sammenfletning er gældende.

7.4.4 Manøvre-færdigheder.

Vognbaneskift

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved vognbaneskift:

- Så vidt muligt undlade at skifte vognbane, hvis bagved kørende enten i ens egen vognbane eller i den vognbane, man vil skifte til, derved tvinges til at nedsætte hastigheden.
- Give tegn i god tid for at vise sin hensigt, hvis det kan være til vejledning for den øvrige trafik, fx. hvis bagved kørende er tæt på.
- Foretage vognbaneskift uden at køre et længere stykke på eventuel vognbanelinie.
- Placere sig i den nye vognbane, som anført i afsnit 7.2 ”Placering under ligeudkørsel”.
- Ophøre med eventuel tegngivning, (medmindre U-vending eller svingning straks skal udføres).

Sammenfletning

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved sammenfletning:

- Afpasse hastigheden til de kørende, man vil flette sammen med.
- Om nødvendigt give tegn til sammenfletning for at tydeliggøre hensigten.
- Ophøre med eventuel tegngivning straks efter sammenfletningen.

7.4.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Man skal give tegn med blinklyset, når det kan være til vejledning for andre.

7.5 Vending.

Hovedmål.

Eleven skal lære at foretage U-vending og herunder især være opmærksom på valg af manøvrested, andre kørendes hastighed og afstanden til dem.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, der har betydning ved vending.

Delmål.

7.5.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker i forbindelse med vending:

- Modparterne er først og fremmest bagfra kommende, og dernæst modkørende, i begge tilfælde især bilister.

7.5.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved U-vending:

Fra vejens midte:

- Fejlbedømmelse af modkørendes hastighed og afstanden til dem.
- Opmærksomhed alene mod de modkørende, hvorved andre risikoforhold ikke bemærkes.
- Utålmodighed, fordi der hele tiden er modkørende, man skal holde tilbage for.

Fra højre vejkant.

- Fejlbedømmelse af bagfra kommende og modkørendes hastighed og afstanden til dem.

7.5.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved U-vending og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Snæver manøvreplads på grund af vejbredden i forhold til motorcyklens styreegenskaber (vendediameter).
- Ukritisk valg af manøvested med utilstrækkeligt udsyn (ved vending fra vejkant).

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der har sammenhæng med U- vending:

Kørebanestriber:

- “Spærrelinie” (Q 44), der ikke må overskrides ved vending.

Færdselstavler:

- “Vending forbudt” (C 12).
- “Venstresving forbudt” (C 11,2), der ligeledes forbyder vending.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved U-vending:

Fra vejens midte:

- Orienter sig som anført under 7.4 ”Vognbaneskift og sammenfletning” før placering i vognbanen nærmest midterrabat eller vejens midte.
- Bedømme om et ophold i den modkørende færdsel er stort nok til, at U-vending kan foretages.
- Bedømme om U-vending kan foretages sikkert uden at være til fare eller ulempe for anden færdsel.

Fra højre vejkant:

- Se efter et passende sted til lovlig standsning i højre side og efterfølgende U-vending.
- Orienter sig om den øvrige færdsel, især bagved kørende og eventuelt andre standsede køretøjer i vejkanten før standsning.
- Orienter sig før U-vending bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning.
- Bedømme om U-vending kan foretages sikkert uden at være til fare eller ulempe for anden færdsel.

7.5.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved U-vending:

Fra vejens midte:

- Placere sig i god tid i vognbanen nærmest midterrabat eller vejmidte som anført under 7.4 ”Vognbaneskift og sammenfletning”, og give tegn.
- Fortsætte langsomt frem i eventuel venstresvingbane og herunder skifte til lavere gear og eventuelt standse.
- Udføre U-vending under langsom acceleration og skarp drejning som indlært på lukket øvelsesplads, således at vendingen afsluttes i højre vognbane i den nye retning.
- Rette motorcyklen op og placere sig som anført under 7.2 ”Placering under ligeudkørsel”.
- Ophøre med tegngivning,
- Afpasse hastigheden efter færdslen i den nye retning.

Fra højre vejkant.

- Give tegn i god tid til standsning i vejsiden.
- Nedsætte hastigheden i god tid og foretage blød opbremsning.
- Sætte en fod eller begge fødder til jorden og bevare presset på bremsepedalen eller bremsegrebet efter standsning for at sikre sig imod, at motorcyklen ruller.
- Ophøre med tegngivning.
- Give tegn og udføre vending under langsom acceleration og skarp drejning som indlært på lukket øvelsesplads, således at vendingen afsluttes i højre vognbane i den nye retning.
- Rette motorcyklen op og placere sig som anført under 7.2 ”Placering under ligeudkørsel”.
- Ophøre med tegngivning.
- Afpasse hastigheden efter færdslen i den nye retning.

7.5.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelse:

- Man skal altid give tegn før vending.
- Vending skal ske forlæns til venstre, medmindre forholdene ikke tillader dette.

7.6 Kørsel forbi holdende køretøjer og gående mv.

Hovedmål.

Eleven skal lære at afpasse hastighed og sideafstand i forhold til andre trafikanter og især være opmærksom på børn og ældre.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, der har betydning ved kørsel forbi andre.

Delmål.

7.6.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker i forbindelse med kørsel forbi holdende mv.:

- Modparten er oftest selve det holdende køretøj, der påkøres, for det meste i vejens højre side, men også ret ofte i vejens venstre side.
- En del sammenstød sker under kørslen forbi biler eller to-hjulede køretøjer, der netop sætter i gang fra vejkanten.
- Andre modparter er fodgængere, især børn og ældre, der træder ud på kørebanen delvis skjult af et holdende køretøj.

7.6.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved kørsel forbi holdende mv.:

- For høj hastighed og især for lille sideafstand under kørsel forbi holdende bil, når man tager de begrænsede muligheder for afværgehandling i betragtning for alle parter.
- Mindre børn, men også mange ældre fodgængeres mangelfulde forståelse for faren ved at træde ud bag en holdende bil eller bus.
- Børns ofte impulsive og derfor overraskende adfærd, når de opholder sig ved vejen, især når de er sammen med andre børn.
- Knallerter og cyklers tendens til at slingre ved igangsætning og standsning.

7.6.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved kørsel forbi holdende mv. og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Nedsat udsyn på grund af holdende køretøj mv.
- Tegn på igangsætning af holdende køretøj, (personer i holdende bil, synlig udstødningsrøg, tændt blinklys eller stoplys, igangsætningsadfærd hos knallertkører eller cyklist).
- Tegn på, at passagerer eller fodgængere i øvrigt træder ud på kørebanen (bildøre der er ved at blive åbnet, bus standset ved holdeplads, fødder synlige under bil).
- Børn ved vejen.
- Heste, herunder ryttere, dyr eller kreaturer på vejen.
- Vejarbejde.
- Gående på vej ud i et fodgængerfelt.
- Skolepatrulje.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der har sammenhæng med kørsel forbi holdende mv.:

Kørebanestriber:

- “Fodgængerfelt” (S 17) angiver den del af kørebanen, der er beregnet til gåendes krydsning.

Færdselstavler mv.:

- “Fodgængerfelt” (A 17) advarer om fodgængerfelt forude.
- “Cyklister” (A 21) advarer om, at cyklister og knallertkørere kører ud på kørebanen eller krydser den.
- “Børn” (A 22) advarer om børn i nærheden af skoler, fritidshjem, legepladser og lignende steder.

- “Ryttere” (A 23) advarer om ryttere på kørebanen især på steder med nedsat oversigt.
- “Dyrevildt” (A 26).
- “Kreaturer” (A 27) advarer om daglig passage af kreaturer på steder med dårlig oversigt og at kørebanen ofte kan være glat eller fedtet.
- “Vejarbejde” (A 39) advarer bl.a. om arbejdere på kørebanen.
- “Fodgængerfelt” (E 17) opsættes umiddelbart ved fodgængerfeltet.
- “Fodgængersøjle” (N17) kan opsættes under E17 for at fremhæve fodgængerfeltets beliggenhed.

Afmærkning af skolebus.

- “Skolebørnsskilt med gule blinklygter”, anbringes foran og bagpå køretøjer, der anvendes som skolebus eller lignende til transport af børn til og fra skole. Tændte blinklygter advarer om, at børn kan være på vej over kørebanen til og fra bussen.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder under forbikørsel af holdende mv.:

- Orienter sig i god tid om mulighederne for forbikørsel og dernæst orientere sig som anført under 7.4. ”Vognbaneskift og sammenfletning”.
- Se efter tegn på pludselige hindringer under hele forbikørslen uden at låse blikket fast alene på det holdende køretøj mv., men også se fremad i egen vognbane.
- Se efter modkørende, der pludselig kan dukke op.
- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning efter forbikørslen, før man trækker ind til siden igen.
- .
- Se efter tegn på, at gående vil krydse kørebanen i fodgængerfelt eller uden for fodgængerfelt.
- Se efter tegn på, at en eventuel skolepatrulje leder elever over kørebanen.

7.6.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder under kørsel forbi holdende mv.:

- Nedsætte hastigheden i god afstand før holdende køretøj, børn, heste, kreaturer, vejarbejde mv., hvis det er nødvendigt for at sikre sig tid til orientering og eventuel afværge-manøvre.
- Standse, hvis det er nødvendigt for at give plads til en bus, der i tættere bebygget område giver tegn til at køre ud fra et stoppested.
- Afvente eventuel modkørendes passage før vognbaneskift, hvis vejen er smal.
- Trække ud i god afstand før hindringen.
- Give signal til advarsel, hvis det er nødvendigt og samtidig være parat til at bremse.
- Give gående på kørebanen, hvor der ikke er fortovej, tid til at gå ind til siden og holde god afstand til dem under forbikørslen.
- Nedsætte hastigheden under kørsel forbi gående i dårligt føre, så de så vidt muligt ikke tilstænkes.
- Holde passende sideafstand i øvrigt ved forbikørsel.
- Holde til højre igen på kørebanen efter forbikørslen (medmindre man vil køre forbi endnu et holdende køretøj længere fremme.)
- Køre med passende lav hastighed foran fodgængerfelt, således at gående, der er i fodgængerfeltet eller er på vej ud i det, kan se, at man vil holde tilbage.
- Holde tilbage eller om nødvendigt standse for at lade gående passere i fodgængerfeltet, også selv om der eventuelt er grønt lys for de kørende.
- Køre med passende lav hastighed foran steder, hvor skolepatruljer arbejder og holde tilbage eller om nødvendigt standse, hvis en skolepatrulje er ved at lede elever over kørebanen.

7.7 Møde.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at vejrforhold, vejforhold, færdselsforhold og modkørende med særlige styreegenskaber kan medføre, at modkørende kommer over vejens midte.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, der har betydning ved møde.

Delmål.

7.7.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved møde-ulykker:

- Der sker temmelig mange ulykker med unge motorcyklister i forbindelse med møde, oftest på smalle, to-sporede veje.
- Omkring halvdelen af mødeulykkerne sker i situationer, hvor motorcyklisten er kommet over vejens midte, og omkring en fjerdedel midt på kørebanen.
- Modparterne er først og fremmest person- og varebiler, men også forholdsvis mange lastbiler og en del to-hjulede køretøjer.
- Der sker også en del sammenstød med modkørende biler, der overhaler eller vender eller en forankørende bil, der bakker.

7.7.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved møde:

- Kørsel over vejmidten indebærer altid en risiko for at møde modkørende og bør derfor så vidt muligt undgås og i hvert fald være så kortvarig som muligt.
- Modkørende, især større køretøjer vil ofte fremkalde vindturbulens, der påvirker motorcyklens kurs.

7.7.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved møde og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Hindringer forude i egen kørebanelvdel.
- Vejforhold, der kan bevirke, at modkørende kommer over vejens midte (fx. smal vej uden afstribning, vejsving, huller, vandsøer eller glat og fedtet føre).
- Vejforhold fx bakker, hvor oversigtsforholdene kan gøre det svært at vurdere modkørendes placering.
- Færdselsforhold, der kan bevirke, at modkørende kommer over vejens midte (fx. holdende køretøj i venstre side, modkørende tæt efter hinanden, hvor den bageste vil overhale, bil der svinger ud fra parkeringsplads i venstre side).
- Modkørende med styreegenskaber, der giver dem tendens til at overskride vejmidten, især i vejsving eller på smal vej (fx store og tunge biler, motorcykler samt køretøjer med påhængskøretøj).
- Vejrforhold (sidevind) der kan bevirke, at man dels selv og dels mødende kan blive presset ud af kurs.
- Møde med store vogntog der kan fremkalde vindturbulens, som kan presse mødende ud af kurs og herved øge risikoen for især "bløde" trafikanter.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der har sammenhæng med møde:

Kørebanelinjer:

- "Varslingslinie" (Q 42) bruges som forvarsel for spærrelinie eller som midterlinie på smalle veje med dårlige oversigtsforhold. Ved reversible vognbaner anvendes varslingslinier som dobbeltlinie.
- "Spærrelinie" (Q 44), som ikke må overskrides medmindre særlige forhold gør det nødvendigt (fx. vejarbejde eller ulovligt standset eller parkeret køretøj).

Færdselstavler:

- “Modkørende færdsel” (A 18).
- “Indsnævret vej” (A 43,1-3).
- “Hold tilbage for modkørende” (B 18).
- “Modkørende skal holde tilbage” (B 19).

Signaler.

- “Vognbanesignal” (Y 17), hvor rødt kryds angiver, at kørsel i vognbanen er forbudt. En gul blinkende diagonal pil angiver, at man snarest skal køre over i den vognbane, pilen peger mod, mens grøn pil angiver, at kørsel i vognbanen er tilladt i den pågældende færdselsretning. Hvis signalet skifter til rødt kryds, skal man skifte vognbane. Er dette ikke muligt, skal man standse.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved møde:

- Orienter sig i god tid om modkørende og om eventuelle hindringer for mødet.
- Undlade at se for længe direkte på den modkørende og derved modvirke tendensen til at styre i retning af den modkørende.
- Rette blikket i midten af den fri vognbane fremad og derved stabilisere styringen.

7.7.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved møde:

- Nedsætte hastigheden i god tid ved møde på smal vej og i situationer, hvor det vil lette mødet.
- Holde til højre på kørebanen i god tid før mødet for at sikre tilstrækkelig sideafstand til den modkørende, men samtidig tage hensyn til eventuelle trafikanter i vejsiden.
- Holde sig bag ved cyklister eller knallerter, indtil den modkørende er passeret, hvis vejen er smal.

- Standse og lade modkørende passere, hvis vejen er spærret, eller der er andre forhindringer i ens egen halvdel af kørebanen, (medmindre andet fremgår af færdselstavler).
- Opretholde fuld kontrol over motorcyklen under mødet og være parat til at reagere hurtigt over for vindturbulens, sidevind, ujævnheder i vejen eller lignende.

7.7.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelse:

- På en vej med tre vognbaner må man ikke køre i vognbanen yderst til venstre, medmindre færdslen er ensrettet.

7.8 Kørsel foran eller efter andre.

Hovedmål.

Eleven skal lære at tilpasse afstanden til foran- og bagvedkørende under hensyn til vej-, vejr- og færdselsforhold.

Eleven skal endvidere lære om færdselstavler, der har betydning for kørsel foran eller efter andre.

Delmål.

7.8.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker i forbindelse med kørsel foran eller efter andre:

- Der sker temmelig mange ulykker med unge motorcyklister ved sammenstød med forankørende, der enten bremses eller nedsætter farten for at svinge til venstre, eller som trækker til højre på kørebanen og derpå vender.
- Der sker også en del ulykker, hvor motorcyklisten påkøres bagfra.
- Modparterne er først og fremmest biler, men også ret ofte cyklister og knallertkørere.

7.8.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved kørsel foran eller efter andre:

- Placering i forankørende bils blinde vinkel, skråt bagud til venstre.
- En afstand i køretid under 2 sek. er for kort til, at man altid kan nå at afværge sammenstød, hvis den forankørende pludselig nedsætter hastigheden eller bremses.
- I glat eller fedtet føre og ved kørsel bag et større køretøj som dækker udsynet, eller ved kørsel med passager er 2 sek. ikke altid tilstrækkeligt til reaktion og bremsning.
- Manglende opmærksomhed på ændring af den forankørendes hastighed eller placering.

7.8.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved kørsel foran eller efter andre og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Vejforhold, der kan nødvendiggøre pludselig nedsættelse af hastigheden eller bremsning, (vejsving forude, vejkryds, signalregulering, jernbaneoverkørsel, hindringer på kørebanen, kørebane med nedsat vejgreb mv.).
- Færdselsforhold, der kan nødvendiggøre pludselig nedsættelse af hastigheden eller bremsning, (parkeret køretøj i vejsiden, kødannelse forude, krydsende fodgængere, børn mv.).
- Vejrforhold, der nedsætter sigtbarheden eller øger bremselængden, (tåge, kraftig regn, sne, glat og fedtet føre mv.).
- Særlige forhold ved foran eller bagved kørende, (stort køretøj, der tager udsynet, køretøj med nedsat bremseevne, uopmærksom eller ikke stedkendt fører, køretøjer under udrykning mv.).

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der vedrører kørsel foran eller efter andre:

Færdselstavler.

- “Kø” (A 20) angiver særlig risiko for kødannelse.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved kørsel foran eller efter andre:

Kørsel foran andre.

- Se i spejlene med hyppige mellemrum og i korte øjeblikke ad gangen og således holde sig stadig orienteret om bagved kørendes afstand, hastighed og hensigt.
- Bedømme om afstanden til bagved kørende hele tiden er sikker nok.
- Bedømme om bagved kørende har til hensigt at overhale.
- Kontrollere om ens egen hastighed er rimeligt tilpasset forholdene og ikke overdreven lav.

Kørsel efter andre.

- Bedømme udstrækningen af den forankørendes blinde vinkler bagud.
- Bedømme om afstanden til forankørende efter forholdene er stor nok til både reaktion og bremsning.
- Undlade at fastholde blikket på den forankørende alene, men orientere sig så langt frem på vejen som muligt, også foran den forankørende.
- Se efter, om forankørende, der svinger eller skifter vognbane, har plads til at fuldføre manøvren.
- Se efter om overhalende eventuelt trækker brat ind foran.

7.8.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved kørsel foran eller efter andre:

Kørsel foran andre.

- Så vidt muligt holde trafikrytmen, dog må hastigheden ikke overskride den højeste, lovlige og sikre hastighed på strækningen.
- Nedsætte hastigheden eller trække til højre på kørebanen for derved at lette overhaling, hvis man ved sin kørsel sinker den bagved kørende eller frister den pågældende til at køre for tæt på.
- Så vidt muligt undlade pludselig nedsættelse af hastigheden eller bremsning, hvis bagved kørende er tæt på, især hvis det er et køretøj med ringere bremseevne, eller føret er dårligt.
- Give tegn med stoplyset i god tid før standsning eller hurtig nedsættelse af hastigheden til vejledning for bagved kørende, som er tæt på.
- Holde så langt til højre som muligt og hastigheden må ikke sættes op, hvis den bagved kørende vil overhale.

Kørsel efter andre.

- Så vidt muligt undgå at placere sig i forankørendes blinde vinkler bagud.
- Foretrække at placere sig til venstre for midten af en forankørende bil og derved undgå oliesporet i vognbanens midte og opnå bedre udsyn.
- Holde tilstrækkelig sikkerhedsafstand til forankørende. Dette vil i de fleste tilfælde svare til mindst 2 sek. tidsafstand i normalt føre afhængigt af førerens rutine og færdselsforholdene. Ved kørsel efter store køretøjer, skal man holde større afstand pga. den kraftige vindturbulens.
- Øge afstanden til den forankørende, hvis vej- og færdselsforholdene, vejret eller føret gør det nødvendigt.

7.8.5 Lovbestemmelser i øvrigt

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelse:

- Køretøjer med særlig hastighedsbegrænsning, fx. motorcykler med påhængskøretøj, skal holde så stor afstand til forankørende uden for tættere bebygget område, at overhalende køretøjer har plads til at trække ind imellem.
- I forbindelse med uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare kan havariblink anvendes på andre veje end motorveje uden for tættere bebygget område for at henlede bagvedkørende trafikanters opmærksomhed på faren.

7.9 Overhaling.

Hovedmål.

Eleven skal lære at vurdere den nødvendige overhalingslængde i forhold til eget køretøjs accelerationsevne samt forankørendes hastighed.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler samt lovbestemmelser om forbud mod overhaling, der har betydning ved overhaling.

Delmål.

7.9.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved overhalingsulykker:

- Selv om antallet af overhalingsulykker er forholdsvis beskedent, vil de ofte få et voldsomt omfang og alvorlige følger på grund af hastigheden.
- Modparterne er først og fremmest det overhalede køretøj som påkøres, oftest en bilist, og i en del tilfælde modkørende.

7.9.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved overhaling:

- Mangelfuld orientering om betingelserne for overhaling eller overhalingsforbud.
- Undervurdering af den nødvendige overhalingslængde i forbindelse med hindringer forude (sving, bakker, kryds, hastighedsbegrænsninger, modkørende mv.).
- Overvurdering af egen accelerationsevne.
- Forlængelse af reaktionstiden når man er i tvivl, om overhaling er mulig, og dermed tab af tid til overhalings gennemførelse
- Utålmodighed efter længere tids kørsel bagved en langsomt kørende.
- Tendens til ukritisk at følge efter en forankørende, der overhaler, uden selv at orientere sig om betingelserne for overhaling fortsat er opfyldt.
- Kraftig vindturbulens ved overhaling af store køretøjer.

- Risiko for nedsættelse af udsynet ved overhaling af især store køretøjer, på grund af opsprøjt fra våde kørebaner.

7.9.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved overhaling og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Manglende udsyn på grund af bakker, sving, kryds eller dårlige vejrforhold (tåge, sne, kraftig regn og/eller lavtstående sol).
- Modkørende i overhalingsbanen.
- Bagfra kommende, der er ved at overhale, eller bagved kørende, der påbegynder overhaling, eventuelt skjult i blinde vinkler.
- Tegn på, at den forankørende vil overhale.
- Tegn på, at den forankørende vil standse eller svinge eller på anden måde ændre sin kørsel.
- Tegn på, at den forankørende ikke er opmærksom på overhalingen.
- Tegn på, at den forankørende har særlige vanskeligheder med hensyn til køretøjets manøvreegenskaber eller førerens orienteringsvilkår.
- Flere forankørende i kolonne med kort afstand mellem hinanden.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der vedrører overhaling:

Kørebane­striber:

- “Var­slings­linie” (Q 42) bruges som forvarsel for spærrelinie eller som midterlinie på smalle veje med dårlige oversigtsforhold. I vejkryds kan varslingslinie anvendes til at lede færdslen. I særlige tilfælde kan varslingslinie anvendes til at lede færdslen ved forskydning af vognbaner.
- “Spærrelinie” (Q 44) må ikke overskrides under overhaling.

- Spærrelinie anvendes ofte på steder, hvor overhaling er forbudt på grund af dårlige oversigtsforhold, fx. bakker og vejsving. Sådanne steder er det dog tilladt at overhale, hvis der i kørselsretningen er tilstrækkelig plads inden for spærrelinien (dvs. mindst to vognbaner, hvor modkørende ikke må forekomme).
- “Dobbeltlinier” (Q 41-44), hvor man skal rette sig efter linien nærmest motorcyklen. Er den punkteret, må den overskrides, men er den fuldt optrukket, må den ikke overskrides.
- “Fodgængerfelt” (S 17), hvor overhaling kun er tilladt, hvis man har fuldt udsyn over feltet.

Færdselstavler.

- “Overhaling forbudt” (C 51) forbyder overhaling af andre køretøjer end to-hjulede cykler og to-hjulede ikke registreringspligtige knallerter. Forbuddet kan ved undertavle indskrænkes til kun at gælde bestemte køretøjer, fx. motorcykel med påhængskøretøj.
- “Ophør af overhalingsforbud” (C 53).
- “Ophør af forbud” (C 59), der ligeledes angiver, at overhaling på ny er tilladt, hvis betingelserne i øvrigt er til stede.
- “Krydsmærke for jernbaneoverkørsel” (A 74, 1-2) angiver bl.a., at overhaling er forbudt.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved overhaling:

- Orienter sig flere gange, om betingelserne for at overhale er til stede.
- Bedømme den nødvendige tid eller vejlængde til overhaling under hensyn til oversigten, afstand til eventuelle hindringer forude, gældende hastighedsbegrænsning, motorcyklens egen hastighed og accelerationsevne samt den foran kørendes hastighed.
- Bedømme om der er sikker mulighed for at trække til højre på kørebanen efter overhaling uden at genere den overhalede, (bortset fra kørsel i en vognbane, hvor der ikke må komme modkørende, (fx. ved dobbelte spærrelinier eller på motorvej).
- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning før overhalingen

- Orienter sig om færdslen forude og bagude under hele overhalingen og være særlig opmærksom på uforudsete hindringer.
- Bedømme hvornår afstanden bagud til den overhalede er sikker nok til at trække ind foran den overhalede, uden at være til fare eller ulempe.
- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning.

Overhaling af flere forankørende

- Holde sig fortsat orienteret om muligheden for lovlig og sikker overhaling, før flere forankørende overhales umiddelbart efter hinanden.
- Holde sig fortsat orienteret om nærmeste ophold i rækken af overhalede køretøjer.
- Være opmærksom på kørende, der eventuelt bryder ud af rækken for at overhale.

Overhaling af venstresvingende

- Bedømme muligheden for overhaling til højre forbi den venstresvingende.
- Være opmærksom på krydsende færdsel foran den venstresvingende (især fodgængere eller modkørende, der svinger til venstre) og fodgængere, cyklister og knallertkørere i højre vejside.

7.9.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder før overhaling:

- Nedsætte hastigheden og holde sikker afstand til den forankørende og placere sig som nævnt under 7.8 "Kørsel foran eller efter andre".
- Forøge afstanden til den forankørende, hvis køretøjet er så stort, at det ellers ikke er muligt at orientere sig langt nok fremad.
- Forøge afstanden på ny, hvis en bagfra kommende overhaler og trækker ind foran.
- Trække lidt ud til venstre for den forankørende, hvis det er nødvendigt for at forbedre orienteringen.

- Give tegn til overhaling med venstre blinklys, hvis bagved kørende er tæt på, så de kan blive klar over hensigten.
- Give signal til den forankørende, hvis det er en varevogn eller lastbil med begrænset udsyn bagud, eller hvis den forankørende virker uopmærksom.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder under og efter overhaling:

- Accelerere, eventuelt efter at have skiftet til lavere gear for at opnå hurtig acceleration.
- Øjeblikkelig afbryde overhalingen, hvis forholdene har ændret sig, og muligheden for at overhale er blevet tvivlsom - og ellers trække til venstre ud i overhalingsbanen.
- Sørge for hurtigst muligt at komme ud af den forankørendes blinde vinkel.
- Gennemføre overhalingen så hurtigt som muligt uden at overskride gældende hastighedsbegrænsning.
- Holde tilstrækkelig sideafstand til den overhalede.
- Afbryde overhalingen, hvis en uforudset hindring dukker op, eller muligheden for overhaling er fejlbedømt.
- Blive i overhalingsbanen, indtil afstanden bagud til den overhalede er tilstrækkelig (den overhalede er synlig i spejlet), og da straks trække til højre på kørebanen igen, (medmindre man vil overhale endnu et køretøj, og betingelserne i øvrigt er opfyldt).

Overhaling af flere forankørende

- Udnytte nærmeste ophold i rækken af overhalede køretøjer, hvis overhalingen må afbrydes.
- Eventuelt afbryde overhalingen, hvis oversigten fremad derved nedsættes på grund af kørende, der bryder ud af rækken for selv at overhale.

Overhaling af venstresvingende

- Om nødvendigt nedsætte hastigheden og eventuelt standse, hvis den forankørende nedsætter hastigheden eller standser.

- Foretage overhaling til højre under passende langsom kørsel og tilstrækkelig sideafstand, hvis vejen er fri.

7.9.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Man skal overhale andre kørende til venstre, dog skal kørende, der svinger til venstre eller forbereder et venstresving, overhales til højre. Ved overhaling til højre forbi venstresvingende er det tilladt at overskride en ubrudt kantlinie, medmindre banen til højre for kantlinien er afmærket som en særlig bane, fx. med cykelsymbol.
- Det er forbudt at overhale i vejkryds, medmindre:
 - der er flere vognbaner forbeholdt færdslen i samme retning,
 - man overhaler til højre forbi et køretøj, der svinger til venstre,
 - krydset er reguleret af signallys eller politi, eller
 - den tværgående færdsel har ubetinget vigepligt.
- Det er forbudt at overhale foran eller på en jernbaneoverkørsel.
- Man må kun overhale på en bakke eller i et vejsving med nedsat oversigt, hvis der er tilstrækkelig plads inden for spærrelinien (dvs. mere plads end én vognbane), hvor modkørende ikke må forekomme.
- Det almindelige forbud mod overhaling i kryds, foran eller på jernbaneoverkørsel, på bakke og i sving gælder ikke overhaling af to-hjulede cykler og to-hjulede ikke registreringspligtige knallerter.
- På en vej med tre vognbaner må man ikke bruge vognbanen yderst til venstre, fx. til overhaling, medmindre færdslen er ensrettet.

7.10 Kørsel i trafiksanerede områder.

Hovedmål.

Eleven skal lære at køre i trafiksanerede områder og herunder være opmærksom på fartdæmpende foranstaltninger og fodgængere, især legende børn.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler samt lovbestemmelser, der har betydning ved kørsel i trafiksanerede områder.

Delmål.

7.10.1 Kendskab til ulykker.

Det statistiske grundlag for omstændighederne ved ulykker i områder med fartdæmpning, på gågader og i opholds- og legeområder er endnu ikke så fyldestgørende, at der kan gives oplysninger herom.

7.10.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved kørsel i trafiksanerede områder:

- Særlige fartdæmpende foranstaltninger på veje i form af bump og/eller forskellige hindringer på kørebanen.
- Gående, som lovligt færdes overalt på kørebanen i gågader, og som ikke kan forventes at være opmærksomme på kørende.
- Gående og især legende børn, som lovligt færdes i hele vejens bredde i opholds- og legeområder, og som ikke kan forventes at være opmærksomme på kørende.

7.10.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkninger, der vedrører trafiksanerede områder:

Kørebanestriber mv.

- "Bump" (S 32). Kvadratiske felter på tværs af vejen, der angiver bump.

- "Rumlestribes" (S18). Smalle, støjfremkaldende striber på tværs af kørselsretningen, der angiver, at der skal udvises særlig agtpågivenhed.

Færdselstavler.

- "Område med fartdæmpning" (E 53) angiver, at de fartdæmpende foranstaltninger normalt ikke gør det muligt at køre hurtigere end den angivne hastighed.
- "Ophør af område med fartdæmpning" (E 54).
- "Fodgængerfelt" (A 17) med undertavle med teksten "Gågade" angiver, at man krydser en gågade.

Eleven skal kunne angive betydningen af følgende færdselstavler:

- "Gågade" (E 49) angiver et område, hvor særlige færdselsregler gælder. En vis kørsel kan tillades ved undertavle. Kørsel i området må kun ske med meget lav hastighed (normalt under 15 km/t). Parkering med motorcykel med flere end 2 hjul må ikke ske uden for afmærkede pladser.
- "Ophør af gågade" (E 50). Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra en gågade.
- "Opholds- og legeområde" (E 51) angiver, at kørende færdsel er underordnet i forhold til ophold og leg for voksne og børn, at kørsel normalt kun må ske med hastigheder under 15 km/t. Parkering med motorcykel med flere end 2 hjul er forbudt uden for de særlige afmærkede pladser.
- "Ophør af opholds- og legeområde" (E 52). Kørende har ubetinget vigepligt ved udkørsel fra et opholds- og legeområde.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved kørsel i trafiksanerede områder:

- Se efter bump og andre fartdæmpende foranstaltninger.
- Være særlig opmærksom på gående og legende børn.

7.10.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved kørsel i trafiksanerede områder:

- Køre højest med den angivne hastighed i områder med fartdæmpning og eventuelt nedsætte hastigheden yderligere under passage af fartdæmpende foranstaltninger.
- Holde tilbage for gående ved eventuel kørsel over gågade.

7.10.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Under kørsel i opholds- og legeområder skal man holde tilbage for gående og i intet tilfælde fortsætte kørslen, før man har sikret sig, at ingen kan komme i farlig nærhed af motorcyklen, og at de, der opholder sig eller leger på vejen, har set motorcyklen og givet plads for den.
- Ved kørsel i gågade skal man udvise særlig agtpågivenhed og hensynsfuldhed over for de gående, og hvis der på vejen færdes personer, der kan komme i farlig nærhed af motorcyklen under dennes passage, må kørslen ikke fortsættes, før føreren har sikret sig, at disse personer er opmærksomme på motorcyklen og har givet plads til passage.

7.11 Fremkørsel mod kryds.

Hovedmål.

Eleven skal lære at afpasse hastigheden ved fremkørsel mod kryds under hensyn til oversigtsforholdene, færdselsreguleringer og andre trafikanter, både kørende og gående.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, lyssignaler og regler om vigepligt.

Delmål.

7.11.1 Kendskab til ulykker.

Behandles under manøvrerne ligeudkørsel, højresving og venstresving i kryds.

7.11.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved fremkørsel mod kryds:

- For høj hastighed, så man ikke kan nå at orientere sig tilstrækkeligt eller standse før krydset.
- Mangelfuld opmærksomhed mod færdselsreguleringen i krydset.
- Risikoforhold i øvrigt som nævnt under 7.4 ”Vognbaneskift og sammenfletning” og 7.8 ”Kørsel foran eller efter”.

7.11.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved fremkørsel mod kryds og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Dårlig oversigt i krydset.
- Tegn på, at forankørende nedsætter hastigheden eller standser for at svinge ind i indkørsel lige før krydset.
- Tegn på, at forankørende nedsætter hastigheden eller standser brat op for gult lys eller for at orientere sig, holde tilbage eller svinge.

- Tegn på, at kørende i vognbanen til højre eller til venstre pludselig skifter vognbane og kører ind foran.
- Tegn på, at fodgængere på hjørnerne i krydset, (især børn og ældre) vil krydse kørebanelen (undertiden for rødt lys).

Eleven skal have kendskab til betydningen af følgende vejvisningstavler:

- “Pilevejvisere” (F 11-14) angiver vej til geografisk mål samt til havne, lufthavne, seværdigheder, serviceanlæg og lign.
- “Frakørselsvejviser” (F 16) angiver vej til geografisk mål mv. og opstilles ved en frakørselsbanes begyndelse.
- “Tabelvejviser” (F 18) angiver afstand til vejvisningsmålet samt rutenummer og andre oplysninger.
- Orienteringstavler, findes som “Portalorienteringstavler (G 11), “Diagramorienteringstavler” G 14), “Vognbaneorienteringstavler” (G 15) samt “Tabelorienteringstavler” (G 18) og orienterer om retningen til geografiske mål mv.
- “Afstandstavle” (H 41) angiver rutenummer og afstande til lokaliteter.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der vedrører fremkørsel mod kryds:

Kørebanelinier mv.

- “Vognbanelinie” (Q 41) og bred, “Punkteret kantlinie” (Q 47) foran kryds angiver, at det endnu er tilladt at skifte vognbane.
- “Spærrelinie” (Q 44) og bred, “Ubrudt kantlinie” (Q 46) foran kryds angiver, at det ikke længere er tilladt at skifte vognbane.
- “Bred kantlinie” (Q 46 og Q 47) afgrænser normalt vognbaner, fra hvilke man ikke kan forsætte ligeud, men skal svinge enten til højre eller venstre, markeret ved pile.

- “Vognbanepil” (R 11) angiver, at vognbanen skal benyttes til kørsel i den eller de retninger, som pilene viser. Er en vognbanepil placeret i tæt tilknytning til U i ”BUS”, gælder pilen kun for bus.
- “Dobbelt vognbanepil” (R 13) gælder for to kryds, der følger efter hinanden.
- “Vognbanepil med svingningsforbud” (R 14) gælder for et kryds, der ligger efter en sidevej, som man ikke må svinge ned ad (svingningsforbudet vil også være angivet ved tavler).
- “Vigelinie” (S 11) (“Hajtænder”) angiver, at man har ubetinget vigepligt. Dvs. at man skal holde tilbage for al kørende færdsel på den vej, der køres ind på eller over.
- “Trekantsymbol” (V 11) angiver, at man har ubetinget vigepligt i det følgende vejkryds.
- “Stop” (V 12) angiver, at man har stoppligt og ubetinget vigepligt i det følgende vejkryds.
- “Stoplinie” (S 13) angiver, hvor man skal stoppe i forbindelse med stoptavle, rødt signallys eller andet stoptegn.
- “Fodgængerfelt” (S 17). Man skal så vidt muligt undgå at standse i selve feltet.

Færdselstavler.

- “Farligt vejkryds” (A 11) angiver, at den krydsende færdsel har ubetinget vigepligt, men ofte også dårlig oversigt, og at man derfor skal køre med skærpet opmærksomhed mod færdsel i krydset. “Farligt vejkryds” (A 11) kan vises med tilslutning fra kun én side.
- “Lyssignal” (A 19) advarer om signalregulering forude.
- “Hovedvej” (B 16) angiver, at den krydsende færdsel har ubetinget vigepligt, medmindre andet fremgår af afmærkningen på hovedvejen.
- “Hovedvej ophører” (B 17).
- “Ophængt pileafmærkning” (E 11) og “Vognbaner ved kryds” (E 15) angiver de kørselsretninger i krydset, som vognbanerne er beregnet til.
- “Påbudt kørselsretning” (D 11) angiver, i hvilken retning man skal køre.
- “Højresving forbudt” (C 11,1).
- “Venstresving forbudt” (C 11,2).

- “Ubetinget vigepligt” (B 11).
- “Forvarsling for stop” (UB 11,1), der anvendes i forbindelse med B 11.
- “Dobbeltrettet cykelsti” (UB 11, 2) angiver, at der på den tværgående vej er cykelsti, hvor færdsel i begge retninger er tilladt.
- “Stop” (B 13) angiver, at man skal stoppe ved stoplinien og derefter har ubetinget vigepligt.

Signallys i kryds.

- “Hovedsignaler” (X 11).

Rødt lys betyder stop, og at man skal stoppe ved stoplinie eller i sikker afstand fra krydset, hvis der ikke er stoplinie. Rødt og gult lys samtidig betyder ligeledes stop, men angiver desuden, at signalet snart skifter til grønt.

Grønt lys betyder kø, hvis vejen er fri. Fremkørsel for grønt lys er dog ikke tilladt, hvis færdslen forhindrer, at man kan komme helt over krydset og dermed spærrer for den krydsende færdsel, når signalet skifter.

Gult lys betyder stop, og angiver desuden, at signalet snart skifter til rødt. Man skal ikke standse, når signalet skifter fra grønt til gult, hvis man er nået så langt frem, at standning kan medføre fare.

- “Signaler uden grønt lys” (også kaldet repetitionssignaler eller minus-grønt) alene med gult og rødt opsættes undertiden på hjørnerne i vejkryds. Signalet angiver for venstresvingende, der holder midt i krydset, hvornår lyset for de modkørende skifter fra forlænget grønt til gult og rødt.
- “Pilsignaler” (X 12). Rød, gul eller grøn pil gælder for kørende, der vil i den retning pilen viser.
- Signallyset gælder uanset anden afmærkning om ubetinget vigepligt.
- Hvis signallyset i et kryds ikke fungerer, skal man rette sig efter afmærkning om ubetinget vigepligt eller, hvis en sådan ikke findes, efter reglen om højrevigepligt.

Eleven skal kunne genkende og angive, at man har ubetinget vigepligt følgende steder, uden at dette er fremhævet ved særlig vejafmærkning:

- Udkørsel fra et område uden for vejen (parkeringsplads, ejendom, grundstykke, tankstation eller lignende).
- Udkørsel fra en tydelig underordnet vej (gågade, opholds- og legeområde, markvej, sti eller lignende).
- Udkørsel fra en vej, der sker over fortov, cykelsti eller rabat, som er hævet over både sidevejens og den vigtigere vejs kørebaneniveau. Overkørslen skal herudover være tydeliggjort ved, at overkørselens belægning er udført i en anden belægning end sidevejens (fx brosten, betonsten) eller, at fortovet og/eller cykelstien er gennemgående på den vigtigere vej. Overkørslen kan herudover være tydeliggjort ved en indsnævring af sidevejens tværprofil.

Eleven skal have kendskab til, at den ubetingede vigepligt i en række tilfælde er tydeliggjort ved afmærkning, og at afmærkningen kun kan udelades de steder, hvor den ubetingede vigepligt tydeligt fremgår af vejudformningen.

Der kan dog være steder, hvor disse forhold ikke er fuldt opfyldt. Sådanne steder vil man også have ubetinget vigepligt.

Eleven skal kunne genkende og angive, at man har højrevigepligt, dvs. at man skal holde tilbage for alle kørende fra højre, på steder, hvor der ikke er ubetinget vigepligt for nogen af partnerne, - dog ikke ved vognbaneskift eller sammenfletning.

Eleven skal kunne genkende og angive, at man skal give fri passage for køretøjer under udrykning.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved fremkørsel mod kryds:

- Orienter sig om færdselsreguleringen i krydset, (signallys, påbudte vognbaner, vigepligtsforhold).

- Bedømme oversigtsforholdene i krydset.
- Se efter gående på vej over kørebanen eller på vej ud i eventuelt fodgængerfelt.

7.11.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved fremkørsel mod kryds:

- Køre med så lav hastighed, at der bliver tid til at orientere sig om færdselsreguleringen, vigepligtsforholdene og færdslen i krydset, samt vise at man vil overholde sin eventuelle vigepligt.
- Skifte til korrekt vognbane for den påtænkte manøvre i krydset.
- På veje med to eller flere vognbaner med vognbanepile i samme retning placere sig i højre vognbane i den påtænkte kørselsretning, med mindre færdselsforhold, trafikafvikling og den fortsatte kørsel tilsiger andet.
- På veje uden markerede vognbaner placere sig så langt til højre på kørebanen som muligt før højresving og ude ved midten af kørebanen før venstresving.
- På veje med ensrettet færdsel placere sig helt ovre i venstre side af kørebanen før venstresving.

Kryds med dårlig oversigt, hvor man selv har vigepligt.

- Nedsætte hastigheden gradvis i passende afstand fra krydset for at vise at man vil overholde sin vigepligt, og således, at der kan standses inden for afstanden til skæringen med den tværgående vej eller til hjaltænder, stoplinie eller fodgængerfelt.
- Holde tilbage for gående, der er på vej over kørebanen, uanset om der er fodgængerfelt eller ej.
- Køre langsomt frem med hånden/foden på bremsen og eventuelt standse ved skæringen med den tværgående vej eller vigepligtstavle/hjaltænder, hvis det er nødvendigt for at kunne orientere sig tilstrækkeligt om færdslen.
- Standse helt op ved stoplinie uanset oversigtsforholdene, hvis det tilkendegives ved tavle, signal eller lignende.

- Sikre sig nødvendigt udsyn til begge sider på den tværgående vej ved eventuelt at køre et lille stykke frem over fodgængerfelt, hjåjtånder eller stoplinie og standse.

Kryds med dårlig oversigt, hvor færdslen fra sidevejene har vigepligt.

- Nedsåtte hastigheden gradvis i passende afstand fra krydset, således at der kan standses inden for afstanden til den tværgående vej, indtil man har sikret sig tilstrækkeligt udsyn til begge sider.

Kryds, hvor udkørslen skal ske over fortov, rabat eller cykelsti.

- Nedsåtte hastigheden gradvis i passende afstand fra krydset og for at vise, at man vil overholde sin vigepligt således, at der kan standses inden for afstanden til skæringen med den tværgående vej.
- Holde tilbage for gående på fortovet og kørende på cykelstien.
- Køre langsomt frem med hånden/foden på bremsen og eventuelt standse ved fortovet, rabatten eller cykelstien, hvis det er nødvendigt for at kunne orientere sig tilstrækkeligt om færdslen i krydset/udkørslen.
- Sikre sig nødvendigt udsyn til begge sider ved eventuelt at køre et lille stykke frem over fortovet, rabatten eller cykelstien og standse.

Kryds med god oversigt.

- Undlade standsning (medmindre færdselsforholdene gør det nødvendigt, eller der er stoptavle) ved skæringen med den krydsende vej eller ved hjåjtånder, hvis oversigten i krydset er så god, at man kan orientere sig tilstrækkeligt om færdslen i krydset allerede under fremkørslen.

Kryds med signalregulering.

- Forberede standsning, hvis signalet viser rødt eller har vist grønt i længere tid under fremkørsel mod krydset.

- Standse før fodgængerfelt eller stoplinie, hvis signalet viser rødt.
- Fortsætte ind i krydset, hvis signalet skifter fra grønt til gult, såfremt en opbremsning giver fare for påkørsel bagfra, eller standsning ikke kan ske før fodgængerfelt eller stoplinie.
- Om nødvendigt standse for gående, der er på vej over kørebanen, selv om de går over for rødt lys.
- Sætte hurtigt i gang, når signalet skifter til grønt, og krydset er frit.
- Blive holdende, selv om signalet viser grønt, hvis færdselsforholdene ikke gør det muligt at nå ud af krydset, før signalet skifter til grønt for den tværgående færdsel.

7.12 Ligeudkørsel i kryds.

Hovedmål.

Eleven skal lære at bedømme hastighed på og afstand til kørende fra højre og venstre side i krydset samt lære at modvirke en tendens til at følge efter forankørende og en forventning om, at andre kørende altid overholder deres vigepligt.

Delmål.

7.12.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker ved ligeudkørsel i kryds:

- Der sker særlig mange ulykker med unge motorcyklister under ligeudkørsel i kryds.
- De fleste ulykker sker i vejkryds, hvor den krydsende færdsel har ubetinget vigepligt, men der sker også mange ulykker i vejkryds med højrevigepligt.
- Modparterne er helt overvejende bilister, og det er som regel bilisten, der undlader at holde tilbage for motorcyklisten.
- Modparterne er først og fremmest modkørende, der svinger til venstre ind foran motorcyklisten. Dernæst kørende fra højre side, der ligeledes svinger til venstre ind foran motorcyklisten eller fortsætter ligeud. En del modparter kommer fra venstre side i kryds.
- Der sker desuden en del ulykker med modkørende, der svinger til venstre for at køre ind i en indkørsel.
- I signalregulerede kryds er modparterne næsten udelukkende modkørende, der svinger til venstre.
- Andre modparter er gående på vej over kørebanen både før og efter et kryds.

7.12.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved ligeudkørsel i kryds:

- Modkørende og krydsende trafikanters vanskelighed ved at opfatte en motorcykel eller bedømme dens hastighed korrekt, fordi en motorcykel fylder mindre i færdselsbilledet end fx. en bil og let kan forveksles med en langsommere knallert.
- Tendens til blot at følge efter forankørende og dermed undlade selv at orientere sig grundigt.
- Fejlbedømmelse af hastigheden hos kørende fra højre og venstre side i krydset og afstanden til dem.
- Ukritisk forventning om, at kørende fra højre og venstre side i krydset altid overholder deres vigepligt eller respekterer signallyset.
- Ukritisk forventning om, at modkørende, der skal svinge til venstre især i lysregulerede kryds, altid holder tilbage.
- Tendens til at overse krydsende fodgængere ved udkørslen af krydset.

7.12.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved ligeudkørsel i kryds og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Dobbelttrettet cykelsti på den krydsende vej.
- Kørende fra højre eller venstre side i krydset med særlige orienteringsvanskeligheder (fx børn og ældre på cykel, knallertkørere og motorcyklister i dårligt vejr).
- Køretøjer med særlige fartegenskaber, der kan være uventet længe om at passere krydset.
- Køretøjer med fartegenskaber, der let undervurderes (motorcykler, knallerter og racercykler).
- Køretøjer, der fylder mindre i billedet og derfor let overses, når de er sammen med større køretøjer.
- Tegn på, at modkørende svinger til venstre uden at holde tilbage.

- Tegn på, at forankørende cyklist eller knallertkører vil svinge til venstre uden at se sig for.
- Forankørende, der nedsætter hastigheden eller standser for at svinge ind i indkørsel eller lignende lige efter krydset.
- Gående på krydsets fjerneste hjørner.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved ligeudkørsel i kryds:

Kryds med dårlig oversigt, hvor man selv har vigepligt.

- Orienter sig flere gange til begge sider i krydset efter standsning ved skæringen med den krydsende vej, ved hjåttænder eller stoplinie, (eller der, hvor udsynet er tilstrækkeligt).
- Bedømme om et ophold i færdslen er stort nok til at køre helt over krydset (eller til eventuel venteplads i gennembrudt midterrabat) uden at tvinge de kørende, som man skal holde tilbage for, til at nedsætte hastigheden eller ændre placering.
- Bedømme om de kørende fra venstre (i kryds med højre vigepligt) overholder deres vigepligt.
- Bedømme om modkørende færdsel eller forankørende cyklister og knallertkørere, der vil svinge til venstre, holder tilbage.
- Se efter gående, der eventuelt træder ud på kørebanen ved krydsets modsatte hjørner.
- Orienter sig om fri bane fremad i øvrigt før ligeudkørsel over krydset.

Kryds med dårlig oversigt, hvor færdslen fra sidevejene har vigepligt.

- Bedømme om de kørende fra venstre eller højre overholder deres vigepligt.
- Bedømme om modkørende færdsel eller forankørende cyklister og knallertkørere, der vil svinge til venstre, holder tilbage.
- Se efter gående, der eventuelt træder ud på kørebanen ved krydsets modsatte hjørner.
- Orienter sig om fri bane fremad i øvrigt før ligeudkørsel over krydset.

Kryds med signalregulering.

- Holde øje med signallyset og eventuelle pilsignaler efter standsning for rødt lys.
- Undlade at fastholde blikket alene på signallyset før fremkørsel for grønt, men også orientere sig om færdslen i krydset, især gående, der endnu er på vej over kørebanen eller måske vil over, selv om det er for sent, eller kørende på tværs, der fortsætter over krydset i sidste øjeblik.
- Se efter modkørende, der er særlig tilbøjelige til at svinge til venstre uden at holde tilbage i signalregulerede kryds.

7.12.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved ligeudkørsel i kryds:

- Sætte hurtigst muligt i gang efter eventuel standsning ved skæringen med den tværgående vej, ved vigelinie eller stoplinie, hvis der er fri bane til ligeudkørsel.

7.13 Højresving i kryds.

Hovedmål.

Eleven skal lære at afpasse hastigheden til svingets skarphed og færdselsforholdene i øvrigt, så der bliver mulighed for at orientere sig kritisk om færdslen fra venstre side i krydset, fodgængere samt bagfra kommende cyklister og knallertkørere.

Delmål.

7.13.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker under højresving i kryds:

- Antallet af ulykker under højresving i vejkryds er meget lille og forekommer kun i nævneværdigt omfang blandt unge motorcyklister.
- Modparterne fordeler sig på både kørende og gående fra praktisk taget alle retninger i krydset. Særligt bør dog fremhæves modkørende biler på den vej, motorcyklisten svinger til højre ind på.

7.13.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved højresving i kryds:

- For høj hastighed før og under højresvinget, så orienteringen bliver mangelfuld eller svinget for stort med fare for at komme over i modkørendes vognbane.
- Tendens til blot at følge efter forankørende, der svinger til højre, uden selv at orientere sig tilstrækkeligt.
- Fejlbedømmelse af hastigheden hos kørende fra venstre side i krydset og afstanden til dem.
- Ukritisk forventning om, at kørende fra venstre side i krydset altid overholder deres vigepligt eller respekterer signallyset.
- Mangelfuld orientering om bagfra kommende cyklister og knallertkørere eller fejlbedømmelse af deres hastighed.
- Mangelfuld orientering om gående ved udkørslen af krydset.

7.13.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved højresving i kryds og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Dobbeltrettet cykelsti på den tværgående vej i krydset.
- Nedsat vejgreb på grund af kørebanelægningen eller føret.
- Kørende fra venstre side i krydset med særlige orienteringsvanskeligheder.
- Køretøjer med fartegenskaber, der let undervurderes.
- Bagfra kommende cyklister og knallertkørere på kørebane eller cykelsti, eventuelt skjult i blinde vinkler bagud til højre.
- Tegn på, at ligeud kørende cyklister og knallertkørere fortsætter trods rødt cyklistsignal, trods grøn højrepil eller grønt lys for biler og motorcykler.
- Modkørende cyklister og knallertkørere på dobbeltrettet cykelsti.
- Tegn på, at modkørende svinger til venstre uden at holde tilbage.
- Gående på vej ud i fodgængerfelt eller børn på hjørnerne ved udkørslen fra krydset.
- Blokeret vognbane af fx. holdende køretøj umiddelbart efter krydset.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved højresving i kryds:

- Orienter sig om særlige vilkår for højresving under fremkørslen mod krydset, herunder cyklisters og knallertkøreres placering, enkeltrettet eller dobbeltrettet cykelsti eller afkortet cykelsti før krydset.
- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning efter cyklister og knallertkørere på kørebanen før placering til højresving.
- Se bagud efter cyklister og knallertkørere på kørebanen i spejl og ved hoveddrejning.
- Bedømme muligheden for at overhale forankørende cyklister og knallertkørere før rettidig placering til højresving.
- Orienter sig flere gange til begge sider i krydset efter standsning ved skæringen med den tværgående vej, ved hjørner (eller hvor oversigten er tilstrækkelig) og ved stoplinie.

- Bedømme om et ophold i færdslen fra venstre er tilstrækkelig stort til, at højresvinget kan udføres uden at tvinge de kørende til at nedsætte hastigheden eller ændre placering, hvis man selv har vigepligt.
- Se til højre i krydset for at sikre sig, at højresvingsbanen er fri, og hvis den er blokeret af fx. holdende køretøjer, da planlægge højresvinget derefter.
- Bedømme om kørende fra venstre side i krydset overholder deres eventuelle vigepligt.
- Se efter modkørende, der vil svinge til venstre i krydset og bedømme, om de holder tilbage.
- Se efter bagfra kommende cyklister og knallertkørere.
- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning efter cyklister og knallertkørere, der forsøger at komme frem bagfra på højre side af bilen.
- Se efter gående, der er på vej ud i fodgængerfelt eller på vej over kørebanen til højre i krydset.

Kryds med cykelsti med og uden cykelfelt.

- Orienter sig bagud ved hjælp af spejle samt tjekke de blinde vinkler ved hoveddrejning efter bagfra kommende cyklister og knallertkørere og modkørende cyklister og knallertkørere på dobbeltrettet cykelsti samt cyklister på cykelfelt og bedømme om højresvinget kan udføres uden at tvinge dem til at nedsætte hastigheden eller standse.

Kryds med signalregulering.

- Se efter signallyset og eventuelle pilsignaler efter standsning for rødt.
- Undlade at koncentrere sig alene om signallyset ved fremkørsel for grønt, men også om færdslen i krydset, især gående, der endnu er på vej over kørebanen, eller måske vil over, selv om det er for sent.
- Se efter modkørende, der i signalregulerede kryds er særlig tilbøjelige til at svinge til venstre uden at holde tilbage.
- Bedømme om cyklister og knallertkørere standser for rødt cyklistsignal på cykelsti, før højresvinget udføres for grønt lys eller grøn højrepil.

7.13.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved højresving i kryds:

- Give tegn til højresving i passende afstand fra krydset.
- Placere sig i banen længst til højre eller i korrekt vognbane i øvrigt, som anført under 7.10 ”Fremkørsel mod kryds”.
- Køre ind bagved cyklister og knallertkørere, hvis det ikke er muligt at overhale dem forsvarligt før rettidig placering til højresving.
- Køre tæt på kørebanekant (eller kantlinie) eller kantsten for så vidt muligt at hindre cyklister og knallertkørere i at køre frem på højre side af motorcyklen.
- I kryds, hvor der i motorcyklens færdselsretning er anlagt cykelsti helt op til krydset, placere sig således i vognbanen, at andre trafikanter ikke fristes til at køre op på siden af motorcyklen i samme vognbane.
- Tilpasse hastigheden til oversigts- og vigepligtsforholdene, som anført under 7.10 ”Fremkørsel mod kryds”.
- Overholde vigepligt og eventuel stoppligt for tværgående færdsel.
- Påbegynde højresvinget hurtigst muligt, hvis der er fri bane.
- Tilpasse hastighed, placering og styring til hjørnets skarphed, vejgrebet og føret.
- Holde tilstrækkelig afstand til cyklister og knallertkørere, der samtidig svinger til højre fra en cykelsti, der udmunder i krydset.
- Holde tilbage for cyklister og knallertkørere, der fra en cykelsti skal fortsætte ligeud i krydset.
- Holde tilbage for ligeud kørende cyklister og knallertkørere, der er kommet frem på højre side af motorcyklen.
- Holde tilbage for gående, der krydser den kørebane, der svinges ind på, eller som er på vej ud i fodgængerfelt.
- Ophøre med tegngivning senest efter højresvingets afslutning.

- Tilpasse hastigheden og placeringen efter færdslen og den fortsatte kørsel i den ny retning.

T-kryds ved svingning fra sidevej.

- Blive holdende ved skæringen med den tværgående vej, ved eventuel stoplinie eller ved hjåjtænder (eller hvor oversigten er tilstrækkelig), hvis det er nødvendigt for at afvente tilstrækkeligt stort ophold i færdslen fra venstre side til at gennemføre højresvinget. Dette gælder også i T-kryds med højrevigepligt, da trafikanter på den tværgående vej ofte kører som om trafikken fra sidevejen har ubetinget vigepligt.

7.14 Venstresving i kryds.

Hovedmål.

Eleven skal lære at afpasse hastigheden til svingningen og færdselsforholdene og især bedømme modkørendes hastighed og afstanden til dem.

Eleven skal endvidere lære at modvirke en tendens til ukritisk at følge efter forankørende og en forventning om, at andre trafikanter altid overholder deres vigepligt, samt modvirke utålmodighed og ubehag ved at vente i krydset.

Delmål.

7.14.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker under venstresving i kryds:

- Der sker kun forholdsvis få ulykker med unge motorcyklister under venstresving i kryds, hvilket tyder på, at motorcyklister er mere forsigtige ved denne manøvre end andre kørende.
- Modparterne er for det første bagfra kommende bilister.
- Modparterne er for det andet modkørende bilister, som den venstresvingende motorcyklist ikke holder tilbage for eller kommer i vejen for.
- Andre modparter er især kørende fra venstre side i krydset, samt gående, der krydser kørebanen ved udkørslen af krydset.

7.14.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved venstresving i kryds:

- For høj hastighed før og under venstresvinget, så orienteringen bliver mangelfuld og styringen usikker.
- Mangelfuld tegngivning før venstresvinget, især af hensyn til bagfra kommende.
- Tendens til blot at følge efter foran kørende, der svinger til venstre, uden selv at orientere sig tilstrækkeligt.

- Fejlbedømmelse af hastigheden hos kørende fra begge sider i krydset og hos modkørende, der skal ligeud, og afstanden til dem.
- Ukritisk forventning om, at kørende fra venstre eller højre side af krydset altid overholder deres vigepligt eller respekterer signallyset.
- Opmærksomhed alene om de modkørende, hvorved andre risikoforhold overses.
- Utålmodighed, fordi der hele tiden er modkørende, man skal holde tilbage for.
- Ubehag ved den udsatte ventepads i midten af større kryds eller frygt for at komme i vejen, når signallyset skifter, og dermed tendens til uforsigtig fuldførelse af venstresvinget.
- Opmærksomhed alene mod signallyset i signalregulerede kryds og tendens til fejlagtigt at opfatte grønt lys (eller gul/rødt lys i de særlige signaler uden grønt til venstresvingende) som fri bane til venstresving og dermed overse modkørende.
- Tendens til at overse krydsende fodgængere ved udkørslen af krydset.
- Tendens til at overse bagfra kommende cyklister og knallertkørere på dobbelttrettet cykelsti ved udkørsel af krydset.

7.14.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved venstresving i kryds og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Dobbelttrettet cykelsti på den tværgående vej i krydset.
- Nedsat vejgreb på grund af kørebanelægningen eller føret.
- Bagfra kommende, der tilsyneladende ikke har bemærket, at man vil svinge til venstre.
- Kørende fra venstre side i krydset med særlige orienteringsvanskeligheder.
- Køretøjer med fartegenskaber, der let undervurderes.
- Køretøjer, der fylder mindre i billedet og derfor let overses, når de er sammen med større køretøjer.
- Modkørende, der skal ligeud i krydset, helt eller delvis skjult af modkørende, der afventer venstresving i krydssets midte.

- Cyklister og knallertkørere på dobbeltrettet cykelsti fra venstre ved udkørslen af krydset.
- Gående, der krydser kørebanen eller er på vej ud i fodgængerfelt ved udkørslen af krydset.
- Børn på hjørnerne ved udkørslen af krydset.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved venstresving i kryds:

- Orienter sig om, at bagfra kommende er klar over hensigten.
- Orienter sig flere gange til begge sider i krydset efter standsning ved skæringen med den tværgående vej, ved hjåntænder (eller hvor oversigten er tilstrækkelig) og ved stoplinie.
- Bedømme om et ophold i den modkørende færdsel og færdslen fra venstre eller højre side er tilstrækkelig stort til at gennemføre venstresvinget (eller til at køre frem i eventuel svingbane til midten af krydset eller til venteplads i gennembrudt midterrabat) uden at tvinge de kørende, som man skal holde tilbage for, til at nedsætte hastigheden eller ændre placering.
- Se til venstre i krydset for at sikre sig, at der er fri bane til at fuldføre venstresvinget, og hvis banen er blokeret af fx. holdende køretøjer, da planlægge kørslen derefter.
- Bedømme om kørende fra venstre eller højre side i krydset overholder deres eventuelle vigepligt.
- Se efter bagfra kommende cyklister og knallertkørere på dobbeltrettet cykelsti til venstre i krydset.
- Se efter gående, der er på vej i fodgængerfelt eller på vej over kørebanen til venstre i krydset.

Kryds med signalregulering.

- Se efter signallyset og eventuelle pilsignaler efter standsning for rødt.
- Undlade at koncentrere sig alene om signallyset ved fremkørsel for grønt, men også om færdslen i krydset, især gående, der endnu er på vej over kørebanen, eller måske vil over, selv om det er for sent, samt modkørende, som man skal holde tilbage for.

- Bedømme om modkørende holder tilbage og i øvrigt sikre sig, at krydset er frit, når signalet skifter til gult eller viser grøn venstrepil.

7.14.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved venstresving i kryds:

- Give tegn til venstresving i passende afstand fra krydset.
- Placere sig i vognbanen længst til venstre eller i påbudt vognbane i øvrigt, som anført under 7.11 “Fremkørsel mod kryds”.
- Tilpasse hastigheden til oversigts- og vigepligtsforholdene, som anført under 7.11 “Fremkørsel mod kryds”.
- Køre langsomt frem til krydsets midte og her holde tilbage for eventuel modkørende færdsel.
- Holde tilbage for cyklister og knallertkørere, der kører ud i krydset fra enkeltrettet eller dobbeltrettet cykelsti.
- Om nødvendigt holde tilbage for gående, der er på vej over den kørebane, man svinger ind på, eller som er på vej ud i fodgængerfelt.
- Ved placering eller kørselsretning frem mod krydsets midte vise, hvordan man vil køre forbi en modkørende, der også vil svinge til venstre.
- Følge eventuel svingbane i krydset.
- Vente med at fuldføre venstresvinget fra midten af krydset, hvis udsynet er dækket af modkørende, der ligeledes skal svinge til venstre.
- Påbegynde venstresvinget hurtigst muligt, når der er fri bane.
- Placere sig i højre side af den kørebane, man svinger ind på, eller, hvis der er flere baner i samme retning, da placere sig i den vognbane, der er mest hensigtsmæssig under hensyn til den øvrige færdsel og den fortsatte kørsel.
- Ophøre med tegngivning senest efter venstresvingets afslutning.
- Tilpasse hastigheden efter færdslen i den nye retning.

Kryds, hvor man selv har ubetinget vigepligt.

- Blive holdende ved stoplinie og ved hjåntænder (eller hvor oversigten er tilstrækkelig), hvis det er nødvendigt for at afvente tilstrækkelig stort ophold i den modkørende færdsel og færdslen fra venstre og højre side til at gennemføre venstresvinget.
- Afvente tilstrækkeligt stort ophold i færdslen fra venstre til fremkørsel og standsning i eventuel svingbanes afslutning ude i krydset eller venteplads i gennembrudt midterrabat og fuldføre venstresvinget herfra, når vejen er fri.

Kryds med højrevigepligt.

- Blive holdende ved krydsets begyndelse indtil fremkørsel kan ske uden risiko for at blokere for færdslen.
- Afvente tilstrækkeligt stort ophold i den modkørende færdsel og i færdslen fra højre side før fuldførelsen af venstresvinget.

Kryds, hvor tværgående færdsel har ubetinget vigepligt samt T-kryds ved svingning ind på sidevej.

- Køre langsomt frem til krydsets midte og afvente tilstrækkeligt stort ophold i den modkørende færdsel før fuldførelsen af venstresvinget.

T-kryds ved svingning fra sidevej.

- Blive holdende ved skæringen med den tværgående vej, ved eventuel stoplinie eller ved hjåntænder (eller hvor oversigten er tilstrækkelig), hvis det er nødvendigt for at afvente tilstrækkeligt stort ophold i færdslen fra venstre og højre side til at gennemføre venstresvinget. Dette gælder også i T-kryds med højrevigepligt, da trafikanter på den tværgående vej ofte kører som om trafikken fra sidevejen har ubetinget vigepligt.

Kryds med signalregulering.

- Sikre sig tid nok til grundig orientering om modkørende færdsel ved eventuelt at standse i krydsets midte eller ved svingbanens afslutning.

- Slutte op bag eventuelle forankørende, der ligeledes skal svinge til venstre, men kun hvis det skønnes, at venstresvinget kan fuldføres før lyset skifter til grønt lys for den tværgående færdsel.
- Eventuelt holde tilbage for fodgængere, der går over for rødt.

7.15 Kørsel i rundkørsel.

Hovedmål.

Eleven skal lære at køre i rundkørsler af forskellig størrelse og, hvis det er muligt, også i rundkørsel med signalregulering og herunder lære korrekt placering både før og i rundkørslen.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, der har betydning ved kørsel i rundkørsel.

Delmål.

7.15.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker i rundkørsler:

- Den almindeligste type ulykker med motorcyklister i rundkørsler er eneulykker, hvor motorcyklisten mister herredømmet over motorcyklen og påkører midterøen.
- Der sker desuden en del ulykker ved indkørsel til rundkørslen, hvor motorcyklisten ikke holder tilbage for cyklister og knallertkørere.
- Andre modparter er fodgængere, der krydser kørebanen ved udkørsel fra rundkørslen.

7.15.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved kørsel i rundkørsel:

- For høj hastighed ved fremkørsel mod rundkørslen, så orienteringen bliver mangelfuld, og vigepligten vanskeligt kan overholdes.
- Fejlbedømmelse af vejgrebet i glat eller fedtet føre.
- Fejlbedømmelse af hastigheden hos kørende fra venstre i rundkørslen, især cyklister og knallertkørere.
- For høj hastighed i rundkørslen, så man ikke kan holde den rigtige placering.
- Mangelfuld orientering om bagfra kommende cyklister og knallertkørere samt gående på vej over kørebanen ved udkørsel fra rundkørslen.

7.15.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved kørsel i rundkørsel og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Nedsat vejgreb på grund af føret.
- Køretøjer fra venstre side i rundkørslen med fartegenskaber, der let undervurderes.
- Bagfra kommende cyklister og knallertkørere på kørebane eller cykelsti, eventuelt skjult i den blinde vinkel bagud til højre.
- Tegn på, at cyklister og knallertkørere fortsætter for eventuelt rødt cyklistsignal, trods grøn højrepil eller grønt lys for motorcykler ved udkørsel fra rundkørsel.
- Gående på vej ud i fodgængerfelt eller krydsende fodgængere i øvrigt ved udkørsel fra rundkørslen.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende færdselstavler mv., der vedrører rundkørsler:

- “Rundkørsel” (A 16) advarer om rundkørsel forude.
- “Ubetinget vigepligt” (B 11), der sammen med “Vigelinie” (S 11) (“Hajtænder”) angiver, at man skal holde tilbage for kørende før indkørsel i rundkørsel.
- “Påbudt kørselsretning til højre” (D 11) angiver, at færdslen er ensrettet i rundkørslen.
- “Påbudt kørselsretning i rundkørsel” (D 12) opsættes umiddelbart før en rundkørsel, hvor der ikke er plads til færdselstavler i midterøen.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved kørsel i rundkørsel:

Fremkørsel mod rundkørsel.

- Orienter sig om færdselsreguleringen i rundkørslen (anviste vognbaner, signallys, vigepligt).
- Orienter sig om cyklister og knallertkørere som ved højresving før placering i højre vognbane.

- Orienter sig som ved vognbaneskit før placering i venstre vognbane.
- Se efter krydsende fodgængere og kørende fra venstre i rundkørslen og bedømme, om et ophold er tilstrækkeligt stort til at køre ind i rundkørslen.

Udkørsel fra rundkørsel.

- Orienter sig i rundkørslen som anført under 7.4 ”Vognbaneskit og sammenfletning” og 7.8 ”Kørsel foran eller efter”.
- Orienter sig før udkørsel som ved højresving i kryds.

7.15.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved kørsel i rundkørsel:

Fremkørsel mod rundkørsel.

- Køre med passende lav hastighed, så der er tid til at orientere sig om færdselsreguleringen, respektere signallys eller overholde vigepligten som ved fremkørsel mod kryds.
- Hvis rundkørslen skal forlades ad første sidevej placere sig i forhold til cyklister og knallertkørere som ved højresving i kryds og give tegn til højresving.
- Hvis rundkørslen skal forlades ad sidste sidevej placere sig som ved venstresving i kryds.
- I øvrigt vælge den vognbane, som er mest hensigtsmæssig, eller placere sig i eventuelt anvist vognbane efter kørselsmålet.
- Holde tilbage for gående og i øvrigt overholde vigepligten før indkørsel i rundkørslen.
- Køre ind i rundkørslen, hvis vejen er fri.

Udkørsel ad første sidevej.

- Normalt blive i rundkørselens højre vognbane og køre så tæt på kørebane-kanten som muligt samt fortsætte tegngivningen til højresving.
- Placere sig i forhold til cyklister og knallertkørere som ved højresving i kryds.

- Holde tilbage før udkørslen for cyklister og knallertkørere, som ved højresving i kryds.
- Holde tilbage for gående, der krydser kørebanen ved udkørslen, eller som er på vej ud i fodgængerfelt.

Udkørsel ad sidste sidevej.

- Placere sig i rundkørselens venstre vognbane og eventuelt give tegn med venstre blinklys til vejledning for andre.
- Skifte til rundkørselens højre vognbane (efter reglen om vognbaneskift) og give tegn til højresving ud for sidevejen før den, man vil køre ud ad.
- Placere sig i forhold til cyklister og knallertkørere som ved højresving i kryds.

Udkørsel mellem første og sidste sidevej.

- Vælge den vognbane, der er mest hensigtsmæssig efter færdselsforholdene og kørselsmålet.
- Skifte til højre vognbane og give tegn som ved udkørsel ad sidste sidevej.
- Placere sig i forhold til cyklister og knallertkørere som ved højresving i kryds.

7.16 Kørsel på motorvej.

Hovedmål.

Eleven skal lære at udføre de hidtil indlærte manøvrer - i det omfang, de er relevante for motorvejskørsel - med de mere krævende orienterings- og manøvreferdigheder, som er nødvendige på grund af motorvejens særlige udformning og trafikens særlige karakter, herunder især den normalt høje hastighed.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler samt lovbestemmelser, der har betydning ved kørsel på motorvej.

Kørsel på motorvej er obligatorisk, hvor en dobbelt undervisningstime tillader kørsel både frem og tilbage til motorvejen og kørsel på motorvejen. I andre tilfælde skal kørelæreren danne hold med flere elever, der skiftes til at køre.

Hvor forholdene herefter udelukker kørsel på motorveje, skal kørelæreren gennemføre øvelser i tilkørsel med sammenfletning, fx. til en motortrafikvej eller en større vej, hvor højere hastighed er tilladt.

Delmål.

7.16.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker på motorvej:

- Den almindeligste ulykkestype med motorcyklister på motorveje samt til- og frakørselsbaner til disse er eneulykker.
- Andre ulykker er især påkørsel bagfra eller påkørsel af foran kørende.

7.16.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved kørsel på motorvej:

- Almindelig tendens til orienterings- og manøvrefejl på grund af motorvejens særlige anlægspreg, (større vejbredde, blødere sving og bakker, ingen bebyggelse langs vejen og næsten ubegrænset oversigt), herunder især:
- Undervurdering af egen og andres hastighed.
- Overvurdering af afstande.

- For kort sikkerhedsafstand ved kørsel i tættere trafik og ved indhentning.
- For kort orientering fremad og bagud i forhold til hastigheden.
- Overvurdering af motorcyklens manøvreevne.
- Undervurdering af kraftig sidevinds indflydelse på styringen.
- Træthed og nedsat opmærksomhed efter længere tids kørsel på motorvej.
- Fartblindhed ved kørsel på og især ved udkørsel fra motorvej.

7.16.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder ved kørsel på motorvej og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Bagved kørende på tilkørselsbanen holder for kort afstand.
- Foran kørende på tilkørselsbanen udnytter ikke muligheden for indkørsel, men standser.
- Bagved kørende på tilkørselsbanen kører ind, før man selv er kommet ind på motorvejen.
- Bagfra kommende på motorvejen, skjult i blinde vinkler.
- Kørende på motorvejen viser ikke tegn på at ville lette indkørsel.
- Tegn på uventede reaktioner hos foran kørende ved frakørsler og ved deling eller sammenløb af motorveje.
- Faremulighederne som ved manøvrer på almindelige veje i det omfang, de kan forekomme på motorvej.
- Bagfra kommende på kombineret til- og frakørselsbane, eventuelt skjult i blinde vinkler i forbindelse med udkørsel.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der vedrører kørsel på motorvej:

Kørebanestriber.

- "Ubrudt kantlinie" (Q 46), der efterfølges af punkteret kantlinie (Q 47). Sammenfletning foretages efter den punkterede linie.
- På kombineret til- og frakørselsbane kan sammenfletning foretages, hvis den punkterede kantlinie ophører. Er den punkterede kantlinie ført igennem uden afbrydelse, gælder reglen om vognbaneskift.
- "Vigelinie" (S 11) ("Hajtænder") angiver, at der undtagelsesvis er ubetinget vigepligt ved indkørsel på motorvej.

Færdselstavler mv.

- "Motorvej" (E 42) angiver motorvejens begyndelse.
- "Motorvej ophører" (E 44). Opsættes normalt kun ved selve motorvejens ophør og ikke ved frakørsler.
- "Ubetinget vigepligt" (B 11) angiver, at man undtagelsesvis har ubetinget vigepligt ved indkørsel på motorvejen.
- "Sammenfletning" (B 15) angiver, at man skal køre efter reglen om sammenfletning.
- "Vognbaneforløb med sammenfletning" (E 16,1) angiver ved reduktion af vognbaneantallet, at man skal køre efter reglen om sammenfletning.
- "Vognbaneforløb med vognbaneskift" (E 16,2) angiver ved reduktion af vognbaneantallet, at man skal køre efter reglen om vognbaneskift.
- "Farligt vejkryds" (A 11) angiver, at de kørende fra tilkørselsbanen undtagelsesvis har ubetinget vigepligt, men også vanskeligt ved at køre ind, bl.a. fordi tilkørselsbanen er kort. Tavlen kan vises med tilslutning fra kun én side.
- "Anviste vognbaner" (J 11) angiver eventuelt ved nedadrettede pile hvilke vognbaner, der er beregnet til kørsel mod de mål, der er anført på tavlen.

- “Forvarsling af vognbaneforløb” (J 12) angiver vognbaneforløb og færdselsretning. Forneden på tavlen angives afstand fra tavlen til frakørsel eller forgrening.
- “Diagramorienteringstavle for motorveje” (J 13) angiver rutenummer og vejvisningsmål for hver af forgreningens retninger. Forneden på tavlen angives afstand fra tavlen til forgreningen.
- “Frakørselsvejviser” (I 11) angiver, at frakørselsbanen fører mod de mål, der er anført på tavlen.
- “500-m frakørselstavle” (I 12) forvarsler I 11.
- “1000-m frakørselstavle” (I 13) angiver frakørselsnummer efterfulgt af frakørselsnavn. Tavlen er normalt tillige forsynet med næste frakørselsnummer og navn samt afstanden til denne.
- ”Anbefalet hastighed” (E 40) angiver, at vejen ikke er egnet til kørsel med højere hastighed end den angivne.
- "Hastighedsangivelse for frakørsel" (E 41) angiver den hastighed, hvormed et sving på en frakørselsvej under normale forhold kan gennemkøres.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved kørsel på motorvej:

Tilkørsel med sammenfletning.

- Orienter sig om tilkørselsforholdene, herunder tilkørselsbanens og flettestrækningens længde, oversigtsforholdene, og foran eller bagved kørende på tilkørselsbanen.
- Se efter bagfra kommende i den nærmeste vognbane på motorvejen og bedømme deres hastighed og afstand.
- Bedømme om et ophold i færdslen er tilstrækkelig stort til, at indfletning kan ske uden risiko.
- Se efter om kørende i den nærmeste vognbane på motorvejen letter indfletningen ved at nedsætte hastigheden eller skifte vognbane.
- Se fremad på motorvejen og kontroller, at der er fri bane umiddelbart før indfletningen.

- Se efter kørende på motorvejen, der giver tegn til udflætning ved kombinerede til- og frakørselsbaner.

Tilkørsel med vognbaneskift.

- Orienter sig i god tid før vognbaneskiftet om tilkørselsforholdene, herunder tilkørselsbanens længde, oversigtsforholdene, og foran eller bagved kørende på tilkørselsbanen.
- Se efter bagfra kommende i den vognbane, der ønskes indkørt på og bedømme deres hastighed og afstand.
- Bedømme om et ophold i færdslen er stort nok til at skifte vognbane uden at være til fare eller unødigt ulempe.
- Se fremad på motorvejen og kontroller, at der er fri bane umiddelbart før vognbaneskiftet.
- Se efter kørende på motorvejen, der giver tegn til udkørsel ved kombineret til- og frakørselsbaner.

Tilkørsel med vigepligt.

- Orienter sig i god tid om tilkørselsforholdene og oversigtsforholdene.
- Se efter bagfra kommende i den vognbane, der ønskes indkørt på, og bedømme deres hastighed og afstand.
- Bedømme, om et ophold i færdslen er stort nok til at køre ind uden at være til fare eller ulempe.

Kørsel på selve motorvejen.

- Holde sig stadig orienteret om vej- og færdselsforholdene langt forude og bagude og med regelmæssige, hurtige blik orientere sig om de nærmeste kørende for i tide at kunne forudse ændringer i deres kørsel eller forberede egne manøvrer.
- Kontrollere den umiddelbare fartopfattelse ved jævnlige og hurtige aflæsninger af speedometret.
- Være opmærksom på kørebanestriber og færdselstavler mv., især om anviste vognbaner, vognbaneforløb, sammenfletning og ophør af motorvej.

- Se efter kørende, der vil køre ind fra tilkørselsbaner, og hurtigt bedømme, hvordan man bedst kan lette indkørslen.
- I øvrigt orientere sig tidligere og mere grundigt end ved manøvrer på almindelige veje i det omfang, de forekommer på motorvej.

Frakørsel.

- Orienter sig i god tid efter færdselstavler mv., der angiver frakørsel.
- Orienter sig om frakørselsforholdene, herunder frakørselsbanens længde, og foran eller bagved kørende.
- Se efter kørende, der giver tegn til at køre ind på motorvejen.
- Bedømme om frakørsel kan ske uden risiko.
- Orienter sig om frakørselsvejens videre forløb og være opmærksom på eventuel hastighedsangivelse.

7.16.4 Manøvre-færdigheder

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved kørsel på motorvej:

Tilkørsel med sammenfletning.

- Afpasse hastigheden til tilkørselsbanens og flettestrækningens længde, stigning eller fald og til de kørendes hastighed i den nærmeste vognbane på motorvejen, således at standsning på tilkørselsvejen kan undgås.
- Give tegn til indfletning med venstre blinklys.
- Placere sig ud for et passende ophold i færdslen på motorvejen eller lidt foran en kørende, der nedsætter hastigheden eller skifter vognbane for at lette indfletningen.
- Udnytte muligheden for indfletning ved beslutsomt at accelerere, køre ind på motorvejen og hurtigt tilpasse sig de kørendes hastighed her.
- Blive bagved eventuelt foran kørende på tilkørselsbanen under hele indfletningsmanøveren og holde afstand som anført under 7.8 ”Kørsel foran eller efter andre”.

Tilkørsel med vognbaneskift.

- Afpasse hastigheden til tilkørselsbanens længde, stigning eller fald og til de kørendes hastighed i den vognbane, som man ønsker at skifte til.
- Give tegn til vognbaneskift med venstre blinklys.
- Give plads til at forankørende på motorvejen kan skifte vognbane, før man selv gør det.
- Vise bagved kørende på motorvejen ved passende acceleration og ved at køre tæt på motorvejens kant, at man vil skifte vognbane ind på motorvejen, såfremt betingelserne ellers ellers er til stede.
- Nedsætte hastigheden, hvis indkørsel ikke kan gennemføres, efter orientering bagud og advarsel med stoplys til bagved kørende og eventuelt standse med så lang fri tilkørselsbane forude som muligt og derefter afvente mulighed for indkørsel.

Tilkørsel med vigepligt.

- Afpasse hastigheden til tilkørselsbanen.
- Give tegn til indkørsel med venstre blinklys.
- Vise kørende på motorvejen, at man vil overholde sin vigepligt.

Kørsel på selve motorvejen.

- Blive i højre vognbane et kort stykke tid efter tilkørslen og vænne sig til vej- og færdselsforholdene før eventuelt vognbaneskift som forberedelse til overhaling.
- Give tegn med blinklyset ved vognbaneskift eller anden ikke ubetydelig ændring af køretøjets placering til siden.
- Placere sig i højre vognbane som anført i afsnit 7.2 "Placering under ligeudkørsel" og kun benytte vognbanen til venstre for denne i forbindelse med overhaling, for at give plads til at andre kan køre ind eller for at følge anviste vognbaner til det påtænkte kørselsmål.
- Hjælpe kørende på tilkørselsbaner med at køre ind ved enten at accelerere eller nedsætte hastigheden eller skifte vognbane, hvis der er frit.

- Benytte havariblink i forbindelse med uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare for at henlede bagvedkørende trafikanters opmærksomhed på faren.
- Skifte kun én vognbane ad gangen på steder, hvor flere vognbaneskit efter hinanden er hensigtsmæssigt for den fortsatte kørsel.
- Accelerere op til højeste sikre og lovlige hastighed på strækningen.
- Forberede og udføre de forskellige manøvrer med betydelig større sikkerhedsmargin end på almindelig vej, dvs. tidligere tegngivning, tidligere påbegyndelse af manøvren, blødere ratdrejning og mere forsigtig brug af bremserne.

Frakørsel.

- Skifte til højre vognbane i god afstand fra frakørselsbanens begyndelse.
- Give tegn til frakørsel i god tid med højre blinklys.
- Undgå så vidt muligt at nedsætte hastigheden på selve motorvejen, især hvis bagved kørende er tæt på.
- Køre ud fra motorvejen straks ved frakørselsbanens begyndelse.
- Nedsætte hastigheden efter de ændrede vejforhold og gældende hastighedsgrænser.

Frakørsel ad kombineret til- og frakørselsbane.

- Give plads til, at foran kørende på til- og frakørselsbanen kan køre ind, før man selv kører ud.
- Vise bagved kørende på til- og frakørselsbanen ved passende acceleration og ved at køre tæt til motorvejens kant, at man vil køre ud foran den bagved kørende, såfremt betingelserne for udkørsel i øvrigt er til stede.

7.16.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Kørsel på motorvej samt til- og frakørselsveje må kun ske med motorkøretøjer, der lovligt kan køre mindst 40 km/t.

- Den højst tilladte hastighed på motorvej samt til- og frakørselsveje er 130 km/t. For motorcykel med påhængskøretøj dog højst 80 km/t.
- Indkørsel på motorvej må kun ske ad tilkørselsbaner eller ved motorvejens begyndelse.
- Udkørsel fra motorvej må kun ske ad frakørselsbaner eller ved motorvejens afslutning.
- Kørsel over midterrabat, vending, standsning og parkering er ikke tilladt på motorvej, på til- og frakørsler til disse samt græsrabatter mv.
- I forbindelse med uventet kødannelse eller anden umiddelbar fare på motorvej skal havariblink anvendes for at henlede bagvedkørende trafikanters opmærksomhed på faren.
- Standsning ved nødtelefon er kun tilladt, hvis man skal tilkalde hjælp, og standsningen skal så vidt muligt ske uden for kørebanen.

7.16.6 Kørsel på motortrafikvej.

Eleven skal have kendskab til regler, vejafmærkning og forhold ved kørsel på motortrafikvej på samme måde som ved kørsel på motorvej eller veje uden for tættere bebygget område.

Eleven skal endvidere have kendskab til følgende særlige risikoforhold ved kørsel på motortrafikvej:

- Mulighed for modkørende færdsel over vejmidten, idet der sjældent er midterrabat på motortrafikveje.
- Mulighed for færdsel på tværs i vejkryds, hvor både kørende og gående har lov til at krydse motortrafikvejen.

Eleven skal i øvrigt kunne genkende og angive betydningen af følgende færdselstavler:

- "Motortrafikvej" (E 43) angiver motortrafikvejens begyndelse.
- "Motortrafikvej ophører" (E 45). Opsættes normalt kun ved selve motortrafikvejens ophør og ikke ved frakørsler eller på krydsende veje.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelse:

- Den højst tilladte hastighed på motortrafikvej samt til- og frakørselsveje er 80 km/t, men kan dog lokalt hæves til 90 km/t ved skiltning. For motorcykel med påhængskøretøj, dog højst 70 km/t.

7.17 Kørsel ved siden af andre.

Hovedmål

Eleven skal lære, at kørsel i tæt færdsel i flere rækker medfører begrænset udsyn og manøvre mulighed og især være opmærksom på andre køretøjers styreegenskaber og blinde vinkler.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler, der har betydning ved kørsel i tæt færdsel.

Delmål.

7.17.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker i forbindelse med kørsel ved siden af andre:

- Der sker særlig mange ulykker med unge motorcyklister under kørsel ved siden af eller skråt bagved andre køretøjer.
- Modparterne er først og fremmest bilister, herunder også lastbilførere samt en del cyklister og knallertkørere, der pludselig svinger til venstre i kryds ind foran motorcyklisten.
- Andre modparter er kørende, især bilister, der svinger ud fra vejkannten i højre side for at vende lige foran motorcyklisten.

7.17.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold under kørsel ved siden af andre:

- Vanskelighed med præcis bedømmelse af sideafstand, især til cyklister og knallertkørere på grund af deres slingretendens.
- Nedsat styrepræcision i glat eller fedtet føre.
- Begrænset udsyn og manøvre mulighed på grund af køretøjer til højre og venstre i tætte færdsel og deraf følgende tendens til kritikløst at følge med strømmen.
- Tendens til at se for længe direkte på de kørende til højre eller venstre med deraf følgende tendens til at trække langsomt hen imod dem og samtidig tabe overblikket fremad og bagud.

7.17.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme følgende faremuligheder under kørsel ved siden af andre og reagere hensigtsmæssigt over for dem:

- Kørende skråt bagude i vognbanen til højre eller venstre, skjult i blinde vinkler.
- Køretøjer i vognbanen til højre eller venstre med tendens til slingren eller særlig følsomhed for sidevind.
- Køretøjer foran i vognbanen til højre, der skal bruge mere end én vognbane til manøvrer, fx. lastbiler med påhængsvogn eller sættevogn, der skal svinge til højre.
- Blinde vinklers placering og størrelse på køretøjer i vognbanen til højre eller venstre eller skråt foran.
- Skift mellem sidevind og læ ved passage af store køretøjer.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der vedrører kørsel ved siden af andre:

Kørebanelstriber mv.

- “Cykelsymbol” (V 41) angiver, at cyklister og førere af ikke-registreringspligtige knallerter skal benytte den pågældende del af vejen. Cykelsymbol i en bane, der er afgrænset med ubrudt kantlinie, angiver, at banen er en cykelsti.
- “Bussymbol” (V 42). Teksten BUS i en bane, der er afgrænset med ubrudt kantlinie, angiver, at banen benyttes af busser i rute.

(Det anses ikke som overhaling, men forbiørsel, at passere forbi køretøjer (. fx. busser) i en særlig bane, der er forbeholdt disse køretøjer (fx busbane).

Færdselstavler.

- “Cyklister” (A 21) advarer om cyklister og førere af ikke-registreringspligtige knallerter på kørebanen, fx. efter ophør af en cykelsti.

- “Indsnævret vej” (A 43,1-3) advarer om, at vejen indsnævres, og man kan forudse vognbaneskift eller sammenfletning.
- “Sidevind” (A 95) advarer om vanskeligheder med at holde sin vognbane.
- “Sammenfletning” (B 15) angiver, at man skal køre efter reglen om sammenfletning.
- “Vognbaneforløb med sammenfletning” (E 16,1) og “Vognbaneforløb med vognbaneskift” (E 16,2).

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder under kørsel ved siden af andre:

- Orienter sig ved hurtige blik om afstanden til kørende ved siden af og om deres opmærksomhed og hensigt.
- I øvrigt se længst muligt fremad i egen vognbane under kørsel i tættere færdsel for derved at stabilisere styring og placering og i god tid at kunne forberede eventuelt vognbaneskift.
- Se efter kørende der lovligt passerer forbi på højre side i tættere færdsel, også på veje uden afmærkede vognbaner.
- Se efter cyklister og knallertkørere i højre side og være opmærksom på, at deres hastighed let undervurderes i tæt og langsom færdsel, og at de normalt overhaler indenom.
- Se efter tegn på, at kørende lidt fremme i vognbanen ved siden af, især cyklister og knallertkørere, vil skifte vognbane eller svinge til venstre ind foran motorcyklen i vejkryds.

7.17.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder under kørsel ved siden af andre:

- Holde vognbanen i tæt færdsel og kun skifte vognbane, hvis det er nødvendigt for at forberede svingning og køre forbi holdende, eller trække til højre på kørebanen for at standse eller parkere, og først efter omhyggelig orientering bagud.
- Slutte op i kolonnen foran, også selv om dette medfører passage til højre forbi kørende i venstre vognbane, idet dette ikke regnes for overhaling, men forbikørsel i tæt færdsel.
- Så vidt muligt undgå at placere sig i de blinde vinkler på køretøjer til højre eller venstre ved enten at køre længere frem eller holde lidt tilbage i egen vognbane.
- Vælge en sådan placering under kørsel i rækker, at sideafstanden til de andre kørende bliver størst mulig.
- Undlade at klemme sig ind mellem to rækker biler, selv om der tilsyneladende er plads.
- Overholde forbudet mod at køre ved siden af en anden motorcykel eller et andet køretøj i samme vognbane.
- Holde god sideafstand til cyklister og knallertkørere og køretøjer i øvrigt med slingretendens.
- Undgå at “klemme” cyklister og knallertkørere under forbikørsel af holdende køretøjer i højre side ved at holde passende sideafstand.
- Under kørsel i gruppe med andre motorcyklister placere sig forskudt i samme vognbane, således at ingen kører direkte ved siden af hinanden, og således at afstanden til forankørende og bagved kørende er tilstrækkelig stor.

7.18 Standsning og parkering.

Hovedmål.

Eleven skal lære at udføre parkeringsmanøvrer langs kørebanens yderste kant og i parkeringsbås under de almindeligst forekommende færdselsforhold. Eleven skal herunder lære at sikre sig, at motorcyklen ikke kan sætte i gang af sig selv, og at den ikke uberettiget kan benyttes af andre.

Eleven skal endvidere lære om afmærkninger på kørebanen og om færdselstavler samt om lovbestemmelser, der har betydning for standsning og parkering.

Delmål.

7.18.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold vedrørende ulykker med parkerede motorcykler:

- Motorcykler vælter undertiden, fordi de ikke er sikkert anbragt ved parkering og kan derfor være til fare for andre trafikanter.

7.18.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved parkering:

- Opmærksomhed alene mod at finde parkeringsplads eller manøvrere ind på pladsen, hvorved andre risikoforhold ikke bemærkes.
- Manglende hensyn til, at parkeringsmanøvrer, især indkørsel til kantsten ofte virker overraskende på bagfra kommende, fordi de normalt forventer, at færdslen forude fortsætter i jævnt tempo.
- For høj hastighed under parkeringsmanøvren, så styremulighederne forringes.
- Ukritisk valg af parkeringssted uden tilstrækkelig hensyn til andres orientering og sikkerhed eller til parkeringsstedets belægning og stabilitet.

7.18.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne genkende og angive betydningen af følgende vejafmærkning, der vedrører standsning og parkering:

Kørebanelinjer mv.

- “Ubrudt gul linie” (T 61) på kantsten eller ved kørebanelinje angiver, at standsning er forbudt.
- “Punkteret gul linie” (T 62) på kantsten eller ved kørebanelinje angiver, at parkering er forbudt.
- “Parkeringsbås” (T 63) kan være afmærket med hvide, ubrudte linier eller markeret ved særlig belægning og angiver, at parkering kun må ske inden for en bås.
- Tekst eller symbol for bestemte køretøjer angiver, at båsen er forbeholdt disse køretøjer.
- “Parkeringsymbol” (V 33) angiver, at arealet er beregnet til parkering, medmindre lokale bestemmelser henviser motorcykler til parkering på særlige arealer.

Færdselstavler.

- “Standning forbudt” (C 61) angiver, at standsning på kørebanelinjen er forbudt i den side, hvor tavlen er opsat, medmindre der standses af hensyn til den øvrige færdsel.
- “Parkering forbudt” (C 62) angiver, at parkering på kørebanelinjen er forbudt i den side, hvor tavlen er opsat.
- “Undertavler med pile”:
 - (UC 60,1) angiver, at forbudet gælder både før og efter tavlen til nærmeste vejkryds eller næste tavle.
 - (UC 60,2) angiver, at forbudet gælder fra tavlen og fremad til nærmeste vejkryds eller næste tavle.
 - (UC 60,3) angiver, at forbudet gælder fra tavlen og bagud til nærmeste vejkryds eller foregående tavle.
- “Undertavler med rabat”:

(UC 60,5) angiver, at standsning på rabat er forbudt.

(UC 60,6) angiver, at parkering på rabat er forbudt.

– “Undertavle med tidsangivelse”:

(UC 61) angiver, at standsning er forbudt i det anførte tidsrum (ugedage eller klokkeslæt).

(UC 62) angiver, at parkering er forbudt i det anførte tidsrum.

(UC 33) angiver, at parkering kun er tilladt i det anførte tidsrum.

– Klokkeslæt med sorte eller hvide tal betegner hverdage undtagen lørdag, tal i parentes betegner lørdage og røde tal betegner søn- og helligdage.

– “Zonetavle” (E 68) angiver et område, hvor parkeringsforbud eller parkeringsbegrænsning er gældende efter tavlens nærmere oplysning.

– “Ophør af zone” (E 69).

– “Parkering” (E 33) angiver, at parkering er tilladt i den vejside eller på det areal, hvor tavlen er opsat. Parkeringsbegrænsningen kan i øvrigt kun være oplyst på samme slags undertavler som parkeringsforbud, eller ved undertavle være forbeholdt bestemte slags køretøjer. Hvis undertavlen fx. er forsynet med symbolet for lastbil og med ordet “tilladt”, gælder der dog ingen parkeringsbegrænsning for person- og varebiler samt motorcykler. Hvis undertavlen er forsynet med symbolet for lastbil uden tekst, er det forbudt at parkere med person og varebiler samt motorcykler.

– “Hovedvej” (B 16) angiver, at parkering på kørebanen er forbudt uden for tættere bebygget område.

– “Hovedvej ophører” (B 17).

– “Busholdeplads” (E 31,1-2) og “Taxiholdeplads” (E 31,3) angiver, at standsning og parkering er forbudt for andre køretøjer, herunder motorcykler.

– “Farlig rabat” (A 35) advarer mod kørsel ud i rabatten. Årsagen kan angives på undertavle.

Eleven skal kunne genkende og angive, at standsning og parkering er forbudt følgende steder, uden at dette er fremhævet ved særlig afmærkning:

- I venstre side af vejen, bortset fra mindre befærdede veje og veje med ensrettet færdsel.
- På gangsti, cykelsti, midterrabat, helleanlæg eller lignende og i almindelighed på fortov.
- På fodgængerfelt eller nærmere end 5 m foran feltet.
- Ved udkørsel fra cykelsti eller nærmere end 5 m fra udkørslen.
- I vejkryds eller nærmere end 10 m fra den nærmeste kant på den tværgående kørebane eller cykelsti.
- Nærmere end 5 m fra en spærrelinies begyndelse ved vejkryds.
- Ved siden af spærrelinie i øvrigt, medmindre afstanden mellem motorcyklen og spærrelinien er mindst 3 m, og der ikke er punkteret linie til højre for spærrelinien.
- På en jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel.
- På bro over motorvej, i viadukt eller tunnel.
- På eller i nærheden af bakketop.
- I eller ved et uoverskueligt vejsving.
- På en måde, så motorcyklen dækker færdselstavler eller signaler.
- I krybespor.
- På afmærket plads for hyrevogne (taxi).
- Ved busstoppested og ikke nærmere end 12 m på hver side af tavlen for busholdeplads (E 31, 1 til 2), hvis der ikke er kantstensafmærkning. Er afstanden på 12 m forlænget med gul kantstensafmærkning gælder forbudet i hele den afmærkede strækning.

Eleven skal kunne genkende og angive, at parkering er forbudt følgende steder, uden at dette er fremhævet ved særlig afmærkning:

- Nærmere end 30 m fra en jernbaneoverkørsel.
- Foran ind- og udkørsler til ejendomme eller således, at til- og frakørslen vanskeliggøres.
- På kørebanen på hovedveje uden for tættere bebygget område.

- Ved siden af et andet køretøj, der holder i vejkanten, bortset fra to-hjulet cykel, to-hjulet knallert eller to-hjulet motorcykel uden sidevogn.
- Så tæt på et andet køretøj, at man ikke kan komme hen til det, eller det ikke kan køres væk fra stedet.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved standsning og parkering:

- Orienter sig hele tiden om den øvrige færdsel og færdselsreguleringen, mens man søger efter parkeringsplads.
- Se bagud før nedsættelse af hastigheden eller kort standsning for nærmere at undersøge, om en parkeringsplads er brugbar.
- Hurtigt bedømme om en tom parkeringsplads er stor nok, brugbar eller lovlig.
- Hurtigt og sikkert bedømme afstande til fodgængerfelt, udkørsel fra cykelsti, vejkryds mv. inden for hvilke parkering og standsning er forbudt.
- Bedømme om et ophold i færdslen er tilstrækkeligt stort til at standse, uden at være til fare eller unødigt ulempe.
- Bedømme om den henstillede motorcykel frembyder nogen risiko eller væsentlig hindring for den øvrige færdsel, herunder risiko for at vælte.

7.18.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder ved standsning eller parkering:

- Holde en hastighed, der ikke er væsentlig lavere end eventuelle bagved kørendes under søgning efter parkeringsplads.
- Give tegn til standsning eller parkering med stoplys og eventuelt med blinklys.
- Udføre standsning som indlært på lukket øvelsesplads og anbringe motorcyklen på støtteben.
- Fjerne tændingsnøglen, slukke lyset og sikre sig, at eventuel tyverisikring er i funktion.

7.18.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- Ved parkering forstås enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører. Standsning kortere end 3 minutter, standsning for af- eller påstigning samt af- eller pålæsning af gods anses dog ikke for parkering.
- Standsning eller parkering må ikke ske på et sådant sted, eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen.
- Ved standsning eller parkering skal motorcyklen stilles parallelt med vejkannten og, hvis det er muligt, stilles helt uden for kørebanen.
- Hvor parkeringspladser uden for tættere bebygget område er anlagt i umiddelbar tilslutning til vejen, skal man så vidt muligt bruge parkeringsplads ved vejens højre side.
- Ved standsning eller parkering på spor eller nærmere end 2 m fra spor i vejen, på en havneplads eller lignende må man ikke gå længere væk fra motorcyklen, end man hele tiden kan være opmærksom på, om der kommer tog på sporet, og man skal straks flytte motorcyklen for toget.

Eleven skal endvidere have kendskab til særlige parkeringsbestemmelser vedrørende motorcykler ifølge lokale bekendtgørelser.

7.19 Kørsel i mørke og i lygtetændingstiden i øvrigt.

Hovedmål.

Eleven skal lære at udføre de hidtil indlærte manøvrer under de vanskeligere orienteringsforhold, der opstår i mørke. Der skal lægges særlig vægt på manøvrer, hvor korrekt brug af lygterne indgår, dvs. møde, kørsel foran eller efter andre samt overhaling. Øvelsen skal henlægges til tidsrummet fra 1 time efter solnedgang til 1 time før solopgang og gennemføres på strækninger i og uden for bymæssig bebyggelse med god og mindre god belysning samt på helt mørke veje med sving og bakker.

Delmål.

7.19.1 Kendskab til ulykker.

Eleven skal have kendskab til følgende omstændigheder ved ulykker i mørke:

- Ca. hver tredie ulykke med en motorcyklist sker i mørke eller i tusmørke.

7.19.2 Kendskab til risikoforhold.

Eleven skal have kendskab til følgende risikoforhold ved kørsel i mørke og i lygtetændingstiden i øvrigt:

- Betydelig nedsættelse af orienteringsmulighederne i tusmørke og mørke og i øvrigt i tåge, dis, kraftig regn og sne også om dagen samt ved kørsel imod lavtstående sol.
- Kørsel med tonet visir, der yderligere nedsætter orienteringsmulighederne.
- Vanskeligheder med at bedømme hastighed og afstand korrekt på grund af manglende holdepunkter.
- For høj hastighed i forhold til sigtforholdene og belysningen, herunder den begrænsede rækkevidde af lyset fra ens eget køretøj.
- Hel eller delvis blanding af lyset fra modkørende, som yderligere nedsætter orienteringsmulighederne.
- Uafmærkede eller utilstrækkeligt afmærkede forhindringer, fx. parkerede køretøjer, mørkkledte fodgængere og cyklister uden lys.

- Vanskelighed ved selv at blive set af andre på grund af motorcyklens begrænsede størrelse.
- Uensartet lygteføring hos de kørende, især i tusmørke eller i lygtetændingstiden om dagen.

7.19.3 Orienterings-færdigheder.

Eleven skal kunne opfatte og bedømme faremuligheder i mørke, som nævnt under de enkelte manøvrer i dagslys, og reagere hensigtsmæssigt over for dem, men i øvrigt køre med skærpet opmærksomhed over for de mulige faretegn under hensyn til de forringede orienteringsvilkår.

Eleven skal beherske følgende orienterings-færdigheder ved kørsel i mørke og i lygtetændingstiden i øvrigt:

- Udnytte kørebanestriber og reflekterende kant- og baggrundsafmærkning mest muligt til orientering om vejens forløb og være opmærksom på, at eventuelle kantpæle har orange refleks i højre vejside og hvid refleks i venstre vejside.
- Bedømme, at motorcyklen kan standses inden for rækkevidden af det anvendte lys og inden for længden af den fri strækning forude.

Møde.

- Se efter modkørende eller tegn på, at modkørende nærmer sig (fx. lysskær eller lygter forude).
- Bedømme passende afstand for nedblænding til nærlys i mørke.
- Orienter sig om modkørende køretøjers art og størrelse efter forlygternes antal og placering.
- Modvirke blænding ved at undlade at se direkte i de modkørendes lys og i stedet se fremad langs højre vejkant efter mulige hindringer.

Kørsel foran eller efter andre.

- Bedømme afstand til forankørende (fx. efter afstanden mellem den forankørendes baglygter) og bedømme passende tidspunkt for nedblænding til nærlys.
- Orienter sig om det forankørende køretøjs art og størrelse efter baglygternes antal og placering samt refleksanordninger.
- Orienter sig om bagved kørende og deres hensigt.

Overhaling.

- Orienter sig særlig omhyggeligt om betingelserne for overhaling er til stede på grund af de nedsatte synsmuligheder.
- Kontrollere overhalingsstrækningen på helt mørke veje om nødvendigt med et kort fjernlysblink efter at være trukket ud i overhalingsbanen.
- Se efter, hvornår den overhalede passeres, således at fjernlyset kan tændes hurtigst muligt (forudsat, at det ikke blænder modkørende).

7.19.4 Manøvre-færdigheder.

Eleven skal før kørsel i mørke sikre sig, at motorcyklens lygter lyser, som de skal, og er korrekt indstillet, som anført i afsnit 1.2.4. ”Lygter, reflekser og horn”.

Eleven skal beherske følgende manøvre-færdigheder under kørsel i mørke, herunder især den rette brug af positionslys, nærlys og fjernlys.

Normalt brug af lyset.

- Bruge nærlyset som det normale overalt på belyste veje og kun bruge positionslyset ved parkering eller standsning.
- Bruge fjernlys på veje uden belysning, hvis synslængden ikke er tilstrækkelig med nærlys ved den aktuelle hastighed, men dog kun såfremt andre trafikanter ikke kan blændes.
- Bruge eventuelle tågelygter, men kun i tåge og under kraftig nedbør og kun såfremt det kan ske uden ulempe for andre.

- I øvrigt tilpasse hastigheden til de forringede orienteringsmuligheder i mørke og således, at motorcyklen kan standses inden for lysets rækkevidde.
- Bruge lyssignal (blink med forlygterne) i stedet for lydssignal til advarsel, medmindre faren er overhængende.
- Bruge eventuel tågebaglygte, men kun når det er meget tåget, dog kun såfremt det kan ske uden ulempe for andre.

Møde.

- Skifte til nærlys i passende afstand fra modkørende ca. 200- 300 m før en bil eller motorcykel og ca. 100-150 m før en cykel eller knallert og umiddelbart forinden tilpasse hastigheden til nærlysets rækkevidde.
- Skifte til nærlys i passende afstand fra tog, der kører langs vejen, hvis der er risiko for, at lokoføreren blændes af fjernlyset.
- Nedsætte hastigheden ved møde med biler på smalle og helt mørke veje til højst 40 km/t for at kunne nå at se og reagere tidnok på mulige hindringer i vejkanten.
- Standse, hvis en modkørendes lygter blænder så kraftigt, at man intet kan se.
- Skifte til fjernlys (hvor dette er lovligt) umiddelbart før passage af den modkørende.

Kørsel foran eller efter andre.

- Skifte til nærlys ved indhentning, hvis der er risiko for, at fjernlyset kan blænde den foran kørende gennem dennes spejle, og nærlyset i øvrigt giver tilstrækkeligt lys til fortsat sikker kørsel.
- Holde større afstand til den forankørende end i dagslys, fordi mulighederne for at orientere sig foran den forankørende er ringe i mørke.
- Holde fjernlyset tændt, (hvor dette er lovligt), hvis bagfra kommende er ved at overhale, for at hjælpe med bedst muligt lys.
- Skifte til nærlys, så snart den overhalende begynder at køre ind til højre igen efter overhalingen.

Overhaling.

- Skifte til nærlys ved indhentning af foran kørende hvis der er risiko for, at fjernlyset kan blænde den foran kørende gennem dennes spejle, og nærlyset i øvrigt giver tilstrækkeligt lys til fortsat sikker kørsel.
- Skifte til fjernlys (hvor dette er lovligt) umiddelbart før den foran kørende passeres for at sikre sig bedst muligt lys under selve overhalingen.

Standning.

- Anvende stoplyset for at advare bagfra kommende, f. eks. under afventning af mulighed for venstresving midt på kørebanen.

Brug af lys i lygtetændingstiden om dagen.

- Bruge nærlyset som det normale - aldrig positionslyset - når det er tåge, dis, regn eller sigtforholdene på anden måde er dårlige. I stedet for nærlyset må anvendes tågeforlys.
- Eventuelt bruge fjernlyset i særlig tæt tåge om dagen, for at sikre, at man bliver set på længst mulig afstand.
- Tænde nærlyset under kørsel med lavtstående sol i ryggen af hensyn til modkørendes orientering.

7.19.5 Lovbestemmelser i øvrigt.

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelser:

- To-hjulet motorcykel uden sidevogn, som i lygtetændingstiden parkeres langs vejens yderste kant, behøver ikke at have tændt positionslys.
- Lygtetændingstiden er tiden fra solnedgang til solopgang, eller i øvrigt når anvendelse af køretøjets lygter er påkrævet på grund af mørke, tåge, dis, regn eller lignende sigt- eller lysforhold - enten for at gøre motorcyklen synlig for andre trafikanter, eller for at man selv kan se tilstrækkeligt.
- Særligt kørellys opfylder ikke kravene til lygteføring ved kørsel i lygtetændingstiden.

8. SÆRLIGE RISIKOFORHOLD I TRAFIKKEN

Der undervises ikke i særlige risikoforhold i trafikken.

9. MANØVRER PÅ KØRETEKNISK ANLÆG.

Formålet med undervisningen er at give eleven et sådant kendskab til nogle grundlæggende fysiske forhold vedrørende to-hjulet motorcykel og to-hjulet motorcykel med sidevogn, at det hjælper eleven til at forstå betydningen af at tilpasse hastighed, styring og bremsning efter forholdene under ligeudkørsel og svingning.

Undervisningen har endvidere til formål at give eleven nogen færdighed i at beherske motorcyklen i visse kritiske situationer, herunder at foretage opbremsning på kortest mulige strækning samt bremse- og undvigemanøvre. Øvelserne skal ikke gennemføres på glat bane.

Øvelserne sigter ikke mod at tilskynde eleverne til at køre hurtigere eller mindre forsigtigt, end de ellers ville have gjort, men tværtimod give dem lejlighed til at erfare hastighedens afgørende betydning for om en afværgemanøvre kan gennemføres. Eleverne skal endvidere få erfaring om motorcyklens reaktioner i kritiske situationer, således at panikbremsning undgås.

Øvelserne gennemføres med én elev på hver motorcykel og der må højst undervises seks elever samtidig. Undervises der mere end 3 elever skal undervisningen foretages af 2 kørelærere. Ved visse øvelser skal kørelæreren være passager på motorcyklen.

Hver enkelt øvelses præcise indhold er fastlagt i delmålene.

De enkelte øvelser anses for gennemført med tilfredsstillende resultat, når de kan udføres med den grad af præcision, som fremgår af delmålsbeskrivelserne. Øvelser og instruktion vil normalt kunne gennemføres på 4-5 timer (inklusive øvelserne med sidevogn), hvoraf mindst 5 lektioner à 45 minutters varighed skal være øvelser som fører af motorcyklen. Eleven skal forinden have gennemført undervisningen i teorilokale om køretekniske forhold.

Kørelæreren skal under øvelserne samt under til- og frakørsel til disse, kunne overvåge eleverne forsvarligt. Eleverne må ikke under returkørslen gennemføre øvelser.

Krav til køretekniske anlæg

Det køretekniske anlæg skal være godkendt. Om godkendelsen og indretningen af det køretekniske anlæg henvises til kørekortbekendtgørelsen med tilhørende bilag.

På et køreteknisk anlæg skal føres lister over de elever, der har modtaget køreundervisning i de i afsnit 8 beskrevne øvelser. Listerne skal indeholde oplysning om:

- Den undervisende kørelærers navn og adresse.
- Elevens navn og adresse.
- Dato og klokkeslet (fra og til) for undervisningen.
- Listerne skal opbevares i mindst 3 år og skal forevises politiet på forlangende.

Hastighed

Øvelser på køreteknisk anlæg bør – af hensyn til elevernes ringe rutine – som hovedregel ikke udføres ved højere hastighed end 70 km/t. Ved visse øvelser kan hastigheden være lavere, jf. delmålsbeskrivelserne.

9.1 Vejgreb.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at vejgreb er nødvendigt for udførelsen af enhver manøvre, og at vejgrebet ændres med føret og ved forkert belæsning af motorcyklen, forkert dæktryk og nedslidt dækmønster.

Eleven skal endvidere lære, at hastigheden og betjeningen af gashåndtaget og bremsen nøje skal tilpasses kørebanens beskaffenhed og føret.

Delmål.

9.1.1 Vejgrebets betydning.

Eleven skal repetere nogle af delmålene i ”Kørebanebelægningens art og tilstand” i afsnit 5.2.3 ”Vejens udstyr og standard” og opnå kendskab til følgende forhold:

- Vejgrebet opstår ved gnidningsmodstanden (friktionen) mellem dæk og kørebane.
- Motorkraft, bremsekraft og styrebevægelser kan kun udnyttes gennem vejgrebet, som derfor er en nødvendig betingelse for enhver manøvre.
- Vejgrebet formindskes betydeligt i vådt og fedtet føre og især i sne, sand og på glat vej, hvor gashåndtag, kobling, bremses og styr derfor skal betjenes med stor forsigtighed, og hastigheden holdes passende lav.

9.1.2 Belæsning, dæktryk og slidbanemønster.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Styreegenskaber som anført i afsnit 3.1.2 ”Styreegenskaber”.
- Særlig tung last bagpå motorcyklen forøger trykket på baghjulet samtidig med, at trykket på forhjulet lettes. Herved kan forhjulets vejgreb blive formindsket så meget, at det væsentligt nedsætter muligheden for styring, forringer stabiliteten ved ligeudkørsel og forøger vindfølsomheden.

Dette forhold forstærkes ved igangsætning og acceleration.

- Ved igangsætning og acceleration med en passager på bagsædet kan vægtforskydningen delvis modvirkes, ved at passageren læner sig fremad sammen med føreren.

- Både for højt og for lavt dæktryk giver dårlig kontakt mellem dæk og kørebane, så vejgrebet formindskes, og motorcyklens styreegenskaber ændres.
- Slidt dækmønster nedsætter vejgrebet i vådt føre. Ved kørsel i kraftigt regnvejr eller gennem vandpytter, kan der opstå akvaplaning, selv med nye dæk og ved relativt lave hastigheder.

9.1.3 Vejgrebets udnyttelse.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Bremsning på glat vejbane skal på grund af det formindskede vejgreb udføres med meget let tryk på bremsepedalen og meget let træk i bremsegrebet for at undgå blokerede hjul, (dvs. hjul, der ikke roterer).
- Bremsning med blokerede hjul forøger bremselængden i forhold til hjul, der holdes i passende rotation, og forøger risikoen for udskridning og væltning.
- Selv en blød bremsning eller en let acceleration under svingning på glat vejbane giver stor risiko for, at motorcyklen skrider ud eller ikke kan holdes på rette kurs gennem svinget på grund af det formindskede vejgreb. (Den samme risiko er til stede på tør vejbane ved højere hastighed).

9.2 Hastighed, bremselængde og vejgrebets udnyttelse.

Hovedmål.

Eleven skal lære, at der er en bestemt sammenhæng mellem hastighed, bevægelsesenergi og bremselængde, og at bremselængden desuden afhænger af bremsekraften, vejgrebets størrelse, vejens hældning og eventuel kraftig blæst.

Delmål.

9.2.1 Bevægelsesenergi.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- En motorcykel, der sættes i bevægelse, opnår derved bevægelsesenergi, der bevirker, at den kan fortsætte med at køre et stykke, også efter at forbindelsen mellem motor og hjul afbrydes.
- Der er en sådan sammenhæng mellem hastigheden og den opnåede bevægelsesenergi, at en fordobling af hastigheden giver en firedobling af bevægelsesenergien.
- Med hjælp af bremserne kan man forkorte det stykke vej, motorcyklen kan køre alene ved hjælp af bevægelsesenergien, men en fordoblet hastighed medfører en firedoblet bremselængde, når man i øvrigt bremses med samme styrke.

9.2.2 Bremselængder.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Bremselængden er det stykke vej, motorcyklen kører, fra bremsning påbegyndes, og indtil motorcyklen står stille.
- Bremselængden afhænger af vejgrebets størrelse (eller føret), og for at bevare fx. en mindre bremselængde på ca. 35 m ved 80 km/t på en vandret, tør vej og uden at blokere hjulene skal man nedsætte hastigheden til:

60 km/t på våd asfalt eller grus,

40 km/t på fast sne, og

30 km/t på isglat vej.

- Bremselængden vil i øvrigt blive forøget ved kørsel ned ad bakke.
- Såfremt driftsbremserne (fod- og håndbremsen) er i lovlig stand, må bremselængden ved 30 km/t være højst 7 m for en to-hjulet motorcykel.
- Ved brug af forhjulsbremsen alene, må bremselængden ved 30 km/t være højst 9 m.
- Ved brug af baghjulsbremsen alene, må bremselængden ved 30 km/t være højst 11 m.

Eleven skal ved øvelse opnå erfaring om følgende forhold:

- Bremselængden afhænger bl.a. af, hvor hårdt man aktiverer bremserne.

Ved en hastighed på fx. 60 km/t på vandret, tør vej er bremselængden:

Ca. 50 m ved en ganske blød bremsning, (ca. $2,75 \text{ m/s}^2$),

ca. 30 m ved en ret kraftig bremsning, (ca. $4,5 \text{ m/s}^2$) og

ca. 20 m ved en meget hård bremsning, (ca. $7,0 \text{ m/s}^2$).

- Bremselængden vil næsten blive fordoblet ved forholdsvis små forøgelser af hastigheden, fx.:

Fra ca. 30 til ca. 40 km/t,

fra ca. 40 til ca. 80 km/t og

fra ca. 80 til ca. 110 km/t.

9.2.3 Bremsning under ligeudkørsel.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende:

- Standse ved markeret mål med trinvis stigende hastigheder op til 70 km/t med udkobling og samtidig brug af begge bremsere.

(Eleven skal selv vælge bremsestyrke og tidspunkt for aktivering af bremserne).

- Bremse med kortest mulig bremselængde ved trinvis stigende hastigheder op til 70 km/t med udkobling og samtidig brug af begge bremsere.

- Bremse som ovenfor nævnt, men med kørelæreren som passager på bagsædet (kørelæreren skal dog kun være passager ved hastigheder op til 60 km/t.).

9.3 Kørsel i sving med kropshældning.

Hovedmål.

Eleven skal lære at beherske motorcyklen under kørsel i sving (ideallinien) med og uden passager, samt slalom og kontrastyring i undvigemanøvre.

Eleven skal endvidere lære om centrifugalkraftens betydning ved kørsel i sving.

Delmål.

9.3.1 Motorcyklens fysiske påvirkninger.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold for kørsel i sving, undvigemanøvrer og kropshældningens betydning:

- Ved kørsel i sving og undvigemanøvre påvirkes motorcyklen af sidekraften (centrifugalkraft).
- En motorcykel, der kører gennem et sving eller foretager en undvigemanøvre, påvirkes af en kraft, der virker på tværs af køretøjet og som vil søge at ”trække” motorcyklen ”ud af svinget (kurven)”. Denne kraft kaldes for centrifugalkraften.
- Der er en sådan sammenhæng mellem hastigheden og centrifugalkraften, at en fordobling af hastigheden giver en firedobling af centrifugalkraften.
- Ved kørsel i kurver vil en halvering af kurveradius fordoble centrifugalkraften, hvori- mod en fordobling af kurveradius vil halvere centrifugalkraften
- Farerne ved at køre for tidligt ind i et højresving, hvorved styringen må korrigeres med fare for at komme over i venstre kørebanelhalvdel.
- Farerne ved at køre for tidligt ind i et venstresving og derved komme over i modkørendes kørebanelhalvdel.

9.3.2 Slalomkørsel og kontrastyring.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende:

- Køre slalom omkring mindst 6 kegler med regelmæssig skift i kropshældning indad mod keglerne (med 40-50 km/t og afstand mellem keglerne på 20 m).

- Gennemføre øvelserne på ny, men med rytmisk kontrastyring som forøvelse til undvigemanøvren.
- Følge ideallinien igennem sving, først med markering af svingets ind- og udgangspunkt samt toppunkt, derefter følge ideallinien uden markering, hvor eleven selv skal bedømme ind- og udgangspunkt samt toppunkt i svinget.
- Gennemføre øvelserne på ny med kørelæreren som passager.

9.3.3 Bremsning med undvigemanøvre.

Eleven skal ved øvelse opnå færdighed i følgende:

- Foretage nedbremsning foran markeret hindring med udkobling og samtidig brug af begge bremses, efterfulgt af undvigemanøvre uden bremsning.
(Øvelsen indledes med trinvis stigende hastighed fra ca. 30 km/t til ca. 70 km/t).
- Foretage nedbremsning foran markeret hindring med udkobling og samtidig brug af begge bremses efterfulgt af dobbelt undvigemanøvre uden bremsning.

Eleven skal under øvelsen selv vælge bremsestyrke og tidspunkt for aktivering mv. af bremserne.

9.4 Forholdsregler ved udskridning og slingrende kørsel.

Hovedmål.

Eleven skal lære, hvordan man reagerer for at få motorcyklen på rette kurs efter en udskridning og hvordan man genvinder kørselsstabiliteten ved svingninger og kraftige rystelser i motorcyklen.

Delmål.

9.4.1 Baghjuls-udskridning.

Eleven skal have kendskab til følgende forholdsregler ved baghjuls-udskridning:

- Øjeblikkelig trække koblingsgrebet helt til og holde det her under hele opretningen.
- Aldrig bremse eller give gas, da det kun forværrer udskridningen.
- Når det fulde vejgreb er genvundet, og motorcyklen på ny er på rette kurs, slækkes koblingsgrebet langsomt, og man giver forsigtigt gas.

9.4.2 Rystelser og svingninger i motorcyklen.

Eleven skal have kendskab til følgende forhold:

- Der kan opstå en kraftig vibration i forhjul/forhjulsophæng. Dette kan skyldes uens slid af dækket, ubalance i forhjul, utilstrækkelig tilspænding af forgaffelbroer eller slør i lejer ved kronrørsaksel.
- Der kan endvidere opstå en slingrende bevægelse (rystelse) i hele motorcyklen, som kan optræde pludseligt og meget voldsomt især ved høj hastighed. Årsagen hertil er vanskelig at angive præcist, men fænomenet er blandt andet afhængig af stallets stivhed, motorcyklens udstyr og belæsning (herunder førerens vægt).

Rystelserne modvirkes ved, at man straks læner overkroppen hen over benzintanken, samtidig med at hastigheden nedsættes gradvist (uden at bremse). Først når rystelserne er ophørt, nedsætter man hastigheden ved betjening af gashåndtaget, og når hastigheden er nedsat, kan man rejse sig igen uden risiko for, at rystelserne opstår på ny.

- Der kan også forekomme en langsom vedvarende svingning i hele motorcyklen, som bevirker, at motorcyklen af sig selv foretager en slingrende kørsel. Denne svingning optræder normalt kun ved højere hastigheder. Dette kan skyldes dårlig vridningsstivhed i stellet evt. i kombination med slør ved hjulophæng samt motorcyklens belæsning (herunder førerens vægt).

9.5 Kørsel med sidevogn.

Hovedmål.

Eleven skal erfare de særlige styre- og bremsevilkår der er ved kørsel på motorcykel med sidevogn under udførelse af forskellige styre-, accelerations- og bremseøvelser.

Delmål.

9.5.1 Kørsel i otte-tal og slalom.

Eleven skal ved øvelse opnå erfaring om og nogen færdighed i følgende:

- Køre i otte-tal med lav hastighed og med mindst mulig radius omkring to kegler med 10 m's afstand.
- Køre slalom omkring 9 kegler med trinvis formindsket afstand på 6, 6, 5, 5, 4, 4, 3 og 3 m's afstand mellem keglene.

9.5.2 Acceleration og bremsning.

Eleven skal ved øvelse opnå erfaring om og nogen færdighed i følgende:

- Accelerere op til 70 km/t og derefter standse ved markeret mål med udkobling og samtidig brug af begge bremses. Motorcyklen skal herunder holdes på retlinet kurs.
(Eleven skal selv vælge bremsestyrke og tidspunkt for aktivering af bremsene).
- Breme med kortest mulige bremselængde ved trinvis stigende hastigheder op til 70 km/t med udkobling og samtidig brug af begge bremses.

9.5.3 Kørsel i cirkel med løft af sidevognshjul.

Eleven skal ved øvelse opnå erfaring om og nogen færdighed i følgende:

- Køre til højre i cirkel med radius på mindst 5 m og højst 10 m og med trinvis stigende hastighed indtil sidevognshjulet netop løfter sig fra vejbanen.
- Bringe sidevognshjulet ned på vejbanen igen ved at lukke for gassen, rette op og samtidig læne kroppen ind over sidevognen.

9.5.4 Svingning til højre og venstre.

Eleven skal ved øvelse opnå erfaring om og nogen færdighed i følgende:

- Følge ideallinien igennem sving, først med markering af svingets ind- og udgangspunkt samt toppunkt, derefter følge ideallinien uden markering, hvor eleven selv skal bedømme ind- og udgangspunkt samt toppunkt i svinget.

(Øvelsen skal gennemføres som både højre- og venstresving).

10. FORBEREDELSE TIL KØREPRØVE.

Formålet med undervisningen er at give eleven kendskab til betingelserne for at indstille sig til køreprøve og få udstedt kørekort samt at gøre eleven bekendt med de vigtigste lovbestemmelser om kørekort.

Undervisningen har endvidere til formål at orientere eleven om de krav, der stilles ved køreprøven og gennem evaluerende prøver i køreskolen give eleven lejlighed til at erhverve sig erfaring om vilkår og fremgangsmåder under gennemførelsen af køreprøvens teoretiske og praktiske del.

De forhold, der er nødvendige til beskrivelse af kravene til køreuddannelsen samt vilkårene for indstilling til køreprøve skal være gennemført i overensstemmelse med lærervejledningen om køreuddannelsen til kategori A.

10.1 Betingelser for at få kørekort.

Hovedmål.

Eleven skal orienteres om de vigtigste lovbestemmelser vedrørende køreundervisning, ansøgning om kørekort med de fornødne attester mv. samt om, hvad førerretten til kørekort-kategori A omfatter.

Delmål.

10.1.1 Køreundervisning.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- Hvis man ikke tidligere har haft kørekort til kategori A, skal man inden køreprøven modtage undervisning hos en godkendt kørelærer til kategori A.
- Undervisningen skal være i overensstemmelse med undervisningsplanen til kategori A og omfatte både det teoretiske og det praktiske pensum.
- Der skal i køreundervisningen anvendes en lektionsplan. Lektionsplanen skal udformes i 2 eksemplarer, hvoraf et eksemplar udleveres til køreeleven, i overensstemmelse med bestemmelserne i kørekortbekendtgørelsen. Lektionsplanen skal blandt andet indeles i lektioner henholdsvis i teorilokale (teoretiske emner) og i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel). Efter afslutningen af hver enkelt lektion skal kørelærer og køreelev med deres underskrifter i kørelærerens eksemplar af lektionsplanen bekræfte gennemførelsen af lektionen.
- Under øvelseskørsel på almindelig vej skal en godkendt kørelærer overvåge eleven fra motorcyklens bagsæde eller fra et andet motorkøretøj, som føres af kørelæreren selv eller en person med gyldigt kørekort.
- Kørelæreren har ansvaret for, at øvelseskørslen foregår uden fare for eleven og den øvrige færdsel, men eleven anses for at være fører af motorcyklen med deraf følgende ansvar og pligter.
- Hvor ikke andet kræves kan kørelæreren på lukket øvelsesplads og køreteknisk anlæg overvåge eleven fra et fast stade eller lignende.
- Undervisningsplanen med tilhørende lærervejledning kan ses på Rigspolitiets hjemmeside (www.politi.dk).

10.1.2 Indstilling til køreprøve.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- Kørekort udstedes af politiet efter bestået køreprøve.
- Køreprøve aflægges for politiets prøvesagkyndige. For militærpersoner og for personel ved Redningsberedskabet aflægges køreprøven for særlige køredommere.
- Indstilling til køreprøve sker ved at udfylde og underskrive en godkendt ansøgningsblanket og indlevere den til kørekortkontoret.
- Når undervisningen er gennemført, skal kørelæreren med sin underskrift på ansøgningsblanketten bekræfte, at ansøgeren har modtaget undervisning i overensstemmelse med undervisningsplanen, herunder at den indledende praktiske undervisning er foregået på lukket øvelsesplads.
- Ansøgningsblanketten skal være vedlagt:

Lægeattest med oplysninger om ansøgerens helbred og sundhedstilstand.

Sygesikringsbevis eller lignende dokumentation for personnummer.

Vellignende fotografi, (portræt uden hovedbeklædning) i størrelse 35 x 45 mm og uden stempler, men med en læges påtegning på bagsiden.

10.1.3 Kørekortkategorier og førerret.

Eleven skal have kendskab til, at kørekortkategori A kun giver ret til at føre:

1) Kørekort til lille motorcykel:

- To-hjulet motorcykel uden sidevogn med et forhold mellem motoreffekt og egenvægt med tillæg af vand, olie og brændstof på højst 0,16 kW/kg. Det er samtidig en betingelse, at motorcyklen har en motoreffekt på højst 25 kW.
- To-hjulet motorcykel med sidevogn med et forhold mellem motoreffekt og egenvægt med tillæg af vand, olie og brændstof på højst 0,16 kW/kg.

- To-hjulet motorcykel med og uden sidevogn som førnævnt, med tilkoblet påhængskøretøj (påhængskøretøjets vægt må ikke medtages i beregningen af effekt/vægtforholdet).
- 3-hjulet motorcykel med og uden påhængskøretøj.
- Registreringspligtig knallert.

2) Kørekort til stor motorcykel:

- De køretøjer, som kørekort til lille motorcykel giver ret at føre.
- To-hjulet motorcykel uden sidevogn med et forhold mellem motoreffekt og egenvægt med tillæg af vand, olie og brændstof på over 0,16 kW/kg. eller med en motoreffekt på over 25 kW.
- To-hjulet motorcykel med sidevogn med et forhold mellem motoreffekt og egenvægt med tillæg af vand, olie og brændstof på over 0,16 kW/kg. eller med en motoreffekt på over 25 kW.
- Tohjulet motorcykel med og uden sidevogn som førnævnt, med tilkoblet påhængskøretøj.

3) Aldersbetingelser:

- Kørekort til motorcykel kan udstedes til personer, der er fyldt 18 år,
- Ret til at føre **stor motorcykel** er dog betinget af, at den pågældende er indehaver af kørekort til kategori A, lille motorcykel og har mindst 2 års erfaring som fører af lille motorcykel, eller uden at have mindst 2 års erfaring som fører af lille motorcykel, er fyldt 21 år og herefter har bestået en praktisk prøve på stor motorcykel.

uden tidligere at have erhvervet kørekort til motorcykel, er fyldt 21 år og har gennemført køreundervisning og bestået en køreprøve til kategori A på en stor motorcykel.

10.2 Køreprøvens gennemførelse.

Hovedmål.

Eleven skal orienteres om de gældende retningslinier for køreprøvens indhold og gennemførelse og ved forudgående evaluerende prøver i køreskolen opnå erfaring i prøvesituations vilkår.

Delmål.

10.2.1 Krav ved køreprøven.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- Ved køreprøven skal den prøvesagkyndige bedømme, om aspiranten har erhvervet de kundskaber, færdigheder og den adfærd, der er fastsat ved beskrivelsen af delmålene i undervisningsplanen for den pågældende kørekortkategori.
- Køreprøven opdeles i en teoriprøve og en praktisk prøve. Teoriprøven skal være bestået, før man kan gå op til den praktiske prøve.
- Aspiranter skal ved teoriprøven og den praktiske prøve medbringe ansøgningen om kørekort og kørelærerens eksemplar af lektionsplanen.
- Aspiranter kan ikke aflægge køreprøve, medmindre køreuddannelsen har været gennemført i overensstemmelse med bestemmelserne i kørekortbekendtgørelsen.

10.2.2 Teoriprøven.

Eleven skal have kendskab til følgende retningslinier for teoriprøven og ved evaluerende prøve i køreskolen have opnået kendskab til prøvevilkårene.

- Prøven har normalt en varighed på ca. en halv time.
- Prøven er skriftlig og gennemføres ved forevisning af en tilfældigt udvalgt serie blandt Rigspolitiets godkendte lysbilledsæt med indtalte spørgsmål og tilhørende afkrydsningsskema til besvarelse.

- Aspiranter, der på grund af særlige forhold, der skal være dokumenteret, ikke kan aflægge sædvanlig skriftlig prøve, kan henvises til en specialprøve, hvor den sagkyndige fx. oplæser spørgsmålene eller standser båndoptageren mellem hvert spørgsmål. Lysbilledserierne og afkrydsningsskemaerne anvendes ligeledes under specialprøven. Ordblindhed kan ikke begrunde en specialprøve.
- Prøvelokalet lukkes ved fastsat mødetid. Aspiranter, der møder for sent og efter, at prøven er begyndt, kan ikke få adgang til prøvelokalet og skal beramme ny prøve mod betaling.
- Før prøven bliver aspiranterne kort orienteret om prøvens forløb, herunder hvordan afkrydsningsskemaet skal udfyldes.
- Under prøven har kun prøvesagkyndige og aspiranter adgang til prøvelokalet.
- Ved teoripróven skal aspiranten medbringe:

Ansøgningen i behørig udfyldt stand.

Særlig legitimation:

Eventuelt tidligere udstedt kørekort (EF-model (kreditkort-typen), eller Gyldigt pas, eller original dåbs-, navne- eller fødselsattest samt billedlegitimation.

Hvis personnummer eller fødselsdato og fødested ikke tydeligt fremgår af passet eller kørekortet, skal der tillige forevises et legitimationspapir udstedt af en offentlig myndighed, hvoraf personnummer eller navn og fødested tydeligt fremgår.

Hvis der er skiftet navn, og dette navn ikke fremgår af ovenfor nævnte dokumenter, skal navneændringen dokumenteres ved forevisning af vielsesattest, navnebevis eller dokumentation for anmeldelse til vielsesmyndigheden eller folkeregistret.

Kørelærerens eksemplar af **lektionsplanen** i behørigt udfyldt stand.

- Prøven bedømmes efter Rigspolitiets rettevejledning.

- Resultatet af prøven skal meddeles straks efter prøvens bedømmelse. Aspiranter skal have oplyst, hvilke emner i undervisningsplanen, der er fejlagtigt besvaret.

10.2.3 Den praktiske prøve.

Eleven skal have kendskab til følgende retningslinier for den praktiske prøve og ved evaluering af prøver i køreskolen have opnået kendskab til prøvevilkårene:

- Den kørselstid, der afsættes til bedømmelse af aspirantens adfærd i trafikken må ikke være under 25 minutter ved prøven til kategori A.
- Udover kørselstiden skal afsættes tid til kontrol af aspirantens identitet, oplysning om prøvens forløb, kontrol af køretøjets udstyr, evaluering af prøveforløbet mv. Prøvetiden kan om nødvendigt forlænges og kan afbrydes, hvis aspirantens kørefærdighed er meget ringe.
- Prøven i kørsel gennemføres på en godkendt skolemotorcykel, som aspiranten skal stille til rådighed. Den prøvesagkyndige bedømmer kørslen som passager i en efterfølgende personbil med en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg. Bilen, der skal være forsynet med radioanlæg, stilles til rådighed af og føres af en kørelærer, der er godkendt til kategori A. Som led i prøvestedets kvalitetssikring af den praktiske prøve, kan yderligere en prøvesagkyndig efter forudgående orientering af kørelæreren overvære prøven. Den prøvesagkyndige kan dog bedømme kørslen som passager på aspirantens motorcykel.
- Under prøven anses aspiranten som motorcyklens fører med deraf følgende ansvar og forpligtelser.
- Færdighed i kontrol af motorcyklens lovpligtige udstyr indgår som led i den praktiske prøve. Under kontrollen skal aspiranten, uden brug af værktøj, undersøge og tage stilling til, om de dele, der undersøges, opfylder lovkravene, herunder kunne forklare hvordan kontrollen udføres.
- Aspiranten skal køre efter den prøvesagkyndiges anvisninger om rute og manøvrer. Anvisningerne gives tydeligt og i så god tid, at aspiranten kan opfatte og forstå dem og nå at forberede og udføre det anviste. Den prøvesagkyndige leder prøven på en sådan måde, at aspiranten ikke tvinges ud i unormale færdselssituationer eller tilskyndes til at handle mod færdselsreglerne og hensynet til sikkerheden i øvrigt.

- De manøvrer, som er indøvet på lukket øvelsesplads og køreteknisk anlæg, skal ikke ved prøven udføres separat, men indgår i forbindelse med den normale betjening af køretøjet under kørslen. Eksempelvis må kørsel i 8 -tal og forlæns slalom ikke kræves udført.
- Enkelte mindre alvorlige fejl kan ikke i sig selv medføre, at prøven bedømmes som ikke-bestået, idet aspirantens kørsel skal vurderes som helhed.
- Resultatet af prøven skal meddeles straks efter prøvens afslutning. Aspiranter, der ikke har bestået, skal have oplyst, hvilke færdighedskrav i undervisningsplanen, der ikke er tilfredsstillende opfyldt.
- Ved den praktiske prøve skal aspiranten medbringe:

Ansøgningen i udfyldt og underskrevet stand.

Eventuelt tidligere udstedt kørekort.

Særlig legitimation:

Eventuelt tidligere udstedt kørekort (EF-model (kreditkort-typen), eller

Gyldigt pas, eller

original dåbs-, navne- eller fødselsattest samt billedlegitimation.

Hvis personnummer eller fødselsdato og fødested ikke tydeligt fremgår af passet eller kørekortet, skal der tillige forevises et legitimationspapir udstedt af en offentlig myndighed, hvoraf personnummer eller navn og fødested tydeligt fremgår.

Hvis der er skiftet navn, og dette navn ikke fremgår af ovenfor nævnte dokumenter, skal navneændringen dokumenteres ved forevisning af vielsesattest, navnebevis eller dokumentation for anmeldelse til vielsesmyndigheden eller folkeregistret.

Kørelærerens eksemplar af **lektionsplanen** i udfyldt stand.

10.3 Lovbestemmelser om kørekort.

Hovedmål.

Eleven skal orienteres om de vigtigste lovbestemmelser vedrørende kørekort.

Delmål.

10.3.1 Kørekortets gyldighed.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- Kørekortet er normalt gyldigt, indtil man er fyldt 70 år, men kan i særlige tilfælde udstedes med kortere gyldighed og på bestemte betingelser.
- Når gyldighedstiden er udløbet, kan kørekortet fornys for kortere perioder ad gangen ved henvendelse til politiets kørekortkontor.
- Under kørslen skal man have kørekortet hos sig og på forlangende vise det til politiet.
- Hvis kørekortet beskadiges eller bortkommer, skal man henvende sig til politiets kørekortkontor for at få udstedt et nyt.

10.3.2 Inddragelse og generhvervelse/gengivelse af kørekort.

Eleven skal have kendskab til følgende lovbestemmelser:

- Hvis politiet har grund til at antage, at en motorcyklist ikke længere opfylder betingelserne for at have kørekort, kan politiet inddrage det eller indkalde den pågældende til en kontrollerende køreprøve.
- Er førerretten frakendt, kan kørekortet normalt kun generhverves efter bestået kontrollerende køreprøve. Hvis den kontrollerende køreprøve skal gennemføres af en førstegangserhverver, skal der forinden gennemføres særlig køreundervisning. Den særlige køreundervisning skal gennemføres hos en godkendt kørelærer og skal mindst omfatte et antal lektioner i teorilokale og i praktisk køreundervisning (øvelseskørsel).
- Hvis førerretten er frakendt som følge af spirituskørsel (eller før 1. september 2005 for promillekørsel) skal der gennemføres et kursus i alkohol og trafik (A/T-kursus) og består en kontrollerende køreprøve.

- Førstegangserhververe af kørekort - indehavere af kørekort enten til kategori A eller kategori B – vil ved visse overtrædelser af færdselslovens bestemmelser få et kørselsforbud eller en ubetinget frakendelse af førerretten. Dette gælder således alle, der endnu ikke har haft det første kørekort i 3 år.
- Kørekortsindehavere får ved visse overtrædelser af færdselsloven udover en bøde også et ”klip i kørekortet”. Fx hvis man kører over 30 pct. for stærkt, kører over for rødt, eller hvis børn under 15 år ikke er spændt fast i bilen. 3 klip inden for 3 år medfører en betinget frakendelse af kørekortet. Klippekortet gælder for grove overtrædelser af Færdselsloven, som ikke i sig selv medfører frakendelse af kørekortet, men som udsætter andre for fare.
- For førstegangserhververe af kørekort er reglerne strammere, idet kørselsforbud opnås allerede efter 2 klip inden for 3 år.

10.3.3 Overladelse af køretøj til andre

Eleven skal kunne angive indholdet af følgende lovbestemmelse:

- Det er forbudt at overlade føringen af en motorcykel til personer, der ikke er i besiddelse af et gyldigt kørekort til denne.

