

Kommentarer

Detta är ett urval av kommentarerna som lämnades av dem som besvarade enkäten. SMC har samlat dem utifrån område. Svaren bekräftar allt SMC framför i olika sammanhang rörande utbildning, kostnader, prov, provfordon och annat.

Om körprovet

Vilken motorcykel du kör har stor betydelse för om du klarar av körprovets manöverprov.

- Provet avbröts efter högfartsdelen. Körde en för både övnings- och uppkörning mycket olämplig touringcykel.
- Tuffa krav på högfartsbanan samt tungt att leda cykeln och sedan få upp den på centralstödet.
- Jag körde upp på A-begränsad då jag inte nådde ner på trafikskolans 750cc och fick sedan min A-behörighet efter 2 år. För mig var det perfekt att göra så, med tanke på svårigheten att hitta en motorcykel som fungerar till övningarna samtidigt som man som tjej ska kunna nå ner till backen och känna sig trygg.
- Kuggade på första uppkörningen på manöverbanan, det hade kommit ca 10 cm nysnö under natten. Ingen av oss blev godkända på den delen. Körde sen upp i snö och halka och klarade det efterlängtda mc-kortet den i januari 1983.
- Kuggades för att körskolan bytte motorcykeltyp precis när jag skulle köra upp från en vanlig till en offroad, jag blev inte uppmärksam på det innan uppkörning. Efter två lektioner för att hitta tyngdpunkten klarade jag uppkörningen på lågfartsbanan.
- Fick inte köra upp på egen mc eftersom den var en 650 cc - fick köra upp på en hoj som stått ute i minusgrader över natten och hade stenhårda däck. Det gjorde lågfartsprovet svårt. Men det gick :-)
- 2:a gången tog jag trafikskolans MC (Suzuki Bandit borrarad ut till 700 kubik). Lågfartsprov omöjligt med min egen mc Ducati Monster 800 - även nu kan jag inte klara lågfartsprov med detta mc.
- Hade en Fz6 s2 och den var perfekt som första hoj, dock fick jag inte köra upp på den och körde då på polarns zx9r och det var en klar skillnad att köra lågfartsdelen med den.
- Misslyckades med provet när jag hyrde körskolans cykel, en vecka senare tog jag min Suzuki Intruder och klarade det galant.
- Jag gjorde två uppkörningar med min egen motorcykel, sen kontaktade jag körskola för att få köra deras motorcykel på uppkörningen, men var då tvungen att ta fler lektioner.
- Då tomgången krånglade på privat hoj och lågfartsprovet, så blev det att avbryta. Körde upp en månad senare efter att ha finslipat kunskaperna på trafikskola, samt lånade mc av trafikskola så gick det galant.
- GSX-R 1000 2006 därav kuggning på lågfart klarade 3:e försöket
- Hojen var en Suzuki GXS 750 och visade sig för tung och obalanserad för mig så jag kuggades. Jag köpte en Kawasaki ER6 och nötte manöverprov på egenhand varpå jag bokade uppkörning och se, denna gång gick det bra !
- Fick inte genomföra första uppkörningen då provledaren underkände trafikskolans mc då det fanns för lite bromsbelägg kvar.
- Det är en stor nackdel att manöverproven är utformade på sådant sätt att visa typer av hojar blir nästan omöjliga att använda för uppkörning. Jag har en HD Sportster och det ska mycket till att klara lågfartsdelen med en sådan hoj. Det gör att många kör upp med hojar som de senare inte kommer att köra med. Jag tycker det måste vara bra att visa att man kan hantera den egna hojen på ett säkert sätt.
- Jag hade inga problem att klara körproven men visst tyckte jag att manöverproven är för svåra. Många klarar inte att krypköra med en 230 kg tung motorcykel.

Om själva övningarna under provet

I stort sett endast övningarna som inte är i trafik tas upp av dem som svarar, d v s manöverprov i låg- och hög fart på inhägnat område.

- Tog aldrig A kortet. Gav upp drömmen om att få A på körkortet efter sex försök att köra upp. Klarade aldrig köra så extremt sakta genom banan som krävdes. Jag satt ner foten en gång per uppkörning och fick inte köra vidare. Klarade det perfekt i 4-5km/h men inte i 2-3km/h som krävs i XX. Körde alltid prickfritt i trafiken enligt min körlärare, det blev mycket manöverträning. Gav upp drömmen efter det, blev helt enkelt för dyrt att försöka mer. Har sedan dess kört med handledare runt 1500 mil men fortfarande inte hålla balansen i 2km/h runt banan för att klara manöverprovet. Kan tillägga att jag har övriga behörigheter på mitt körkort. BE CE DE men något A blev det aldrig.
- Lågfartsprovet kändes lite "omodern" och stelt. Vad har krypkörning runt koner med krav att inte sätta ner en fot någonsin med verkligheten att göra egentligen? Har aldrig behövt omsätta den kunskapen under de 1000 mil på höj jag kört hittills.
- Krypkörningsdelen var svårast, både att genomföra och motivera. På vilket sätt har krypkörning betydelse för säkerhet eller samverkan med andra trafikanter? Det är ju bara att sätta ner foten och stanna. Jämför med att det fortfarande är tillåtet att använda mobiltelefon när man kör. Krypkörningen i sig kan man stryka från provet, men det är ett enkelt och säkert sätt att pröva koordination och gaskontroll.
- Gjorde tre försök på körprovet i lågfartsbanan, satte ner foten lite lätt vid vändning varje försök. Allt annat gick perfekt och jag fick godkänt i vilket fall.
- När jag kom tillbaka till körskolan efter körprovet i trafik, frågade förarprovaren om jag tyckte det gått bra. Svarade att jag trodde att jag var för försiktig på en krokig väg med höga stenmurar på bägge sidor av vägen, växlat ner och bromsat ofta. Han svarade att han ansåg att det visade prov på hög riskmedvetenhet och att jag klarat mig.
- Jag tycker att lågfartsbanan borde göras samtidigt som Risk2 utbildningen, man borde istället använda den tiden på uppkörningen för en längre körning i stadstrafik. Att ha mycket tid för lågfartsbanan under övningskörningen är förvisso bra, även om jag vid tillfället var väldigt frustrerad över detta, så får jag erkänna att jag har haft stor nytta av det senare i min körning. Men att underkänna någon för man sätter ner en fot, eller vinglar till på banan under uppkörningen tycker jag är helt fel, uppkörningen får fel fokus tycker jag.
- Blev kuggad för att jag körde för sakta i bostadsområde, skulle ha blivit godkänd senare när de införde ecodriving!

Om nervositet under körprov

Nervositet kan avgöra om man klarar ett prov eller inte. Det är just manöverproven man oroar sig för eftersom de är utslagsgivande och man inte får fortsätta körprovet i trafik vid ett misslyckande.

- Upplevde att manöverproven blev svåra p g a nervositeten, trafikkörningen kändes inte speciellt svår.
- Just lågfarten är lätt att misslyckas med p g a nervositet. Det tar inte många minuter under nervositet att förbruka de nästan 4 tusen kronor en uppkörning kostar när man kör med skolans MC. Jag tror man kan köra mycket säkert och bra i trafik även om man har svårt för manöverprov under press. Det ställs inga sådana här krav på bilförare!
- Klarade av att hantera nervositeten först efter genomgången självstudiekurs "Ingen panik: Fri från panik- och ångestattacker i 10 steg med kognitiv beteendeterapi" efter det fungerade lågfartsprovet.
- Misslyckades med lågfartsdelen mest p g a nervositet, efter det så gjorde jag 2 nya enkel lektioner och körde upp allt gick då bra.

Om den tid ett körprov tar

Ett körprov för motorcykel tar en halv dag. Det omfattar en hel del väntan vilket bidrar till ökad nervositet. Förhållandena är inte alltid optimala under väntetiden.

- Värdelöst att en uppkörning tar MINST en halv dag i anspråk med tanke på priset. Man får ta en hel semesterdag eftersom man klungas ihop med 3 andra och man sitter där och väntar, kan ju ta en timme innan man ens får runda konerna. Manöverprov och trafik borde separeras, blir man godkänd på det ena och underkänd på det andra borde man bara behöva göra om det man blev underkänd på. Det skulle ju också göra att uppkörningstiden förkortades.
- Den missade uppkörningen berodde nog mer på hjärnblödning o stress. Upplägget på uppkörningarna gör att om man är sist i en grupp om fyra så är man ju där ute i kanske 5 timmar. Smidigt? Not.
- Vidriga förhållanden vid första uppkörningen. Sitta på asfalten och vänta på manöverprov från 07:00 till 10:30 i 25-28 graders värme. Inget tak att gå under. Ingen toa. Jag vet inte om de stackare som kör upp i dag har samma förhållanden.
- Rev en kona i lågfartsprovet. Fick ett nytt försök och då gick det bra. Inga anmärkningar i högfartsprovet eller bromsprov. Körning i trafik gick utan större problem. Jag minns att det var en väldigt jobbig/arbetsam eftermiddag. Jag hade inte mycket krafter kvar när körprovet var slutfört, varken fysiskt eller psykiskt. Men vilken känsla det var att få beskedet att man var godkänd. Det enda jag ångrar är att jag inte tog mc-kort långt tidigare.

Olika syn på privatister kontra trafikskola?

- Fick känslan av att de som körde upp privat hade svårare att klara uppkörningsprovet än vad vi som kört genom trafikskola hade. Jag gjorde exempelvis ett litet misstag och välte en kona på högfartsprovet men blev ändå lyckligtvis godkänd på hela uppkörningen sammantaget.
- Uppkörningen var helt enligt plan som man hade fått lära sig. Alla som körde på körskolans hojar klarade sig och en privatist som var där skickades hem nästan på en gång, men det är ju så det är.
- Förarprövaren började dagen med att förhöra sig om vilka som kom från bilskola. Sen visade det sig att de från bilskola inte behövde göra säkerhetskontrollen. De från bilskolan behövde inte heller göra om lågfartsbanan ifall de hade ner flera koner vilket övriga fick göra. Vi var mycket missnöjda och han kuggade alla oss tjejer den dagen. Tre st. Jag anmälde hans olika behandling av oss till hans chef.

Om förarprövare

Åsikterna om förarprövarna är väldigt varierande. Flera är missnöjda med att man inte får veta varför man blev underkänd och att bedömningen varierar mellan olika personer. Andra anser att förarprövarna var korrekta i sina beslut.

- Den inspektör som jag körde upp för andra gången berättade att chefen för denna verksamhet i Skåne hade satt upp krav på ett visst % underkännande. Inspektörer som godkände för många utsattes för ifrågasättande om kompetens (1994).
- Den första inspektören ville inte berätta varför jag blivit kuggad så jag gjorde samma fel en gång till, men då var det en annan inspektör som var snäll nog att berätta vad jag gjort för fel. Under tiden hade jag ringt och bråkat med Trafikverket, för jag ville ha reda på vad som gick fel första uppkörningen men det var omöjligt.
- Tyckte körprovet var mycket bra och testade mycket som jag anser viktigt att kunna för att på ett säkert sätt framföra hoj i trafiken. Två kuggades vid tillfället när jag körde upp och båda tyckte att det var överdrivet och att de inte hade gjort mer än ett fel. Jag tjuvkikade lite när de körde manöverproven och jag kan säga att jag är glad att de inte fick ge sig ut i trafiken på egen hand efter deras prestationer. Kort och gott rättvist!
- Mycket gott intryck och upplevelse av Trafikverkets provförrättare, synnerligen kompetent och professionell.
- Var krav att klara hela körbanan felfritt annars fick man inte köra ut i trafik för uppkörningsmannen, som var militär som var inhyrd av Trafikverket.

- Konstig bedömning av förrättningsmannen då jag kuggade första gången. Motiveringen var att jag körde för säkert och höll mig till hastighetsbegränsningarna. Trodde det var det man skulle göra på en uppkörning.
- Hade en meter för lång bromssträcka. Gjorde precis samma sak andra gången jag körde upp men fick en annan gubbe som helt plötsligt tyckte jag körde mer än väl för att få mitt körkort. Tror han var på dåligt humör bara som kuggade mig alternativt var det för att han godkände för många den dagen.
- Kuggades utan anledning av första besiktningsmannen, fick en annan andra gången som inte förstod hur jag kunde kuggas på min första uppkörning.
- Inget manöverprov p.g.a. 10 cm blötsnö. Blev påkörd bakifrån av kontrollanten (i bil)när jag stannade vid väjningsplikt, så jag välte omkull. Måste ha varit fruktansvärt pinsamt för honom. Klarade det andra gången.
- Blev nervös och satte ner foten vid "garagevändningen" som inledde körprovet. Fick därefter inte fortsätta. Vid nästa veckas uppkörning var det samma kontrollant, som direkt sade - du kan inte ha lärt dig på en vecka. Det enda han sett var när jag satte ner foten förra veckan. Kuggad igen, för att han bestämt sig. Trafikskolan klagade då till vägverket som tog itu med detta. Fick annan "uppkörningsgubbe" och körkort veckan därpå. Körde galant.
- Körde upp i XX 2 ggr. Kuggade första gången i lågfarten, då uppkörningsledaren fullkomligen stod och skrek att jag körde för sakta. Andra gången, samma uppkörningslärare, körde jag för fort i lågfarten samt hade för lång bromssträcka. Jag ifrågasatte bromssträckan till Trafikverket och de sa att jag blev kuggad på fel promissor. Körde så 3:e gången upp i YY och klarade, trots jag körde på samma sätt. Verkar som man får kortet efter uppkörningslärarens humör för dagen! Tragiskt men sant!
- Första gången kuggades jag i högfartsbanan pga att jag hade tränat banorna med koner som endast var 5 cm höga. Att utföra högfartsbanan med koner som är 30-35 cm kräver en helt annan svängteknik då det inte går att åka så rakt på. Jag hade helt enkelt lärt in fel teknik. Andra gången gick banor och bromsprov hur bra som helst. Körningen gick kanon och det jag kuggades på var att körledaren ansåg att jag inte vred tillräckligt mycket på huvudet.

Lång väntan på uppkörningstid

Att man måste vänta på en tid för uppkörning innebär också ett behov av fler körlektioner. Ibland leder det också till en helt ny körkortsklass än man började med.

- Missade körprov vid körning i trafik, dåligt tempo eller för försiktig. Fick vänta 2 månader till nästa körprov och beställde extra lektioner för att inte tappa kunskap.
- Gjorde det mesta 2010 men fick ingen uppkörningstid, så jag tog 3 lektioner våren 2011 och körde upp så tidigt det gick.
- Började övningsköra mc september 2011, var redo för uppkörning men det fanns inga tider år 2011, så det fick bli 2012 första bästa möjliga tid plus att jag "förlorade" lite kunskaper under vinter vilket ledde till 4 enkel lektioner under våren.
- Efter körskolekörningen var färdig blev det semestertider och fanns inga uppkörningstider kvar anordnade genom körskolan, lyckades fixa privat innan semestern, men kändes lite snopet när körskolan sa tack och hej och jag stod där utan körkort eller uppkörningstid.
- Hamnade i skarven mellan A1 och A. Efter skrivning för mc (125) väntade vi på om vi fick köra upp då det snöade häftigt. Kontrollanten avblåste säsongen och det var till att börja om från början med 750 och 900 på körskolan, för tungt körkort. Dock hade jag skrivningen klar när det äntligen var dags för uppkörning (i hållregn).

Om utbildningen

Stor del av utbildningen läggs på fordonskontroll. Det är tydligt att trafikskolor har olika upplägg för sin utbildning. Det man efterlyser är mer utbildning i trafik. En trafikskola kan ha olika lärare i trafik och i manövergård som inte håller samma kvalitet.

- Det blev ju dyrt, men det var en bra körlärare som såg vad som behövde ta tid (manöverbanan) och la ingen onödig tid på trafiken som jag redan kunde då jag redan hade kort för och vana av bil och buss.
- Körskolan förklarade att utbildningen gick ut på att klara kortet, lära att köra MC "på riktigt" fick vi göra själva efteråt, med körkort!
- Mycket nöjd med Trafikskolan, fick en trygg grund.
- Toppen trafikskola, läraren vill boka av lektioner men jag tyckte det var bara skoj att köra så det blev några som jag kunnat skippa.
- Spenderade i princip bara skoltid på manövergården, för att lära mig hantera hojen. Efter första lektionen ute i trafiken tyckte läraren, att det var ganska onödigt att köra många fler trafik pass då det gick väldigt bra.
- Det enda jag kan känna att jag saknade var att få köra lite mer än några hundra meter på grusväg.
- Garage vändning stal i mitt tycke för mycket tid, sådan balansering kommer med tiden
- Väldigt bra trafikskola som verkligen bryr sig om sina elever och väldigt hjälpsamma. Min lärare övningskörde med mig även efter sina vanliga arbetstimmar för att jag skulle hinna innan säsongen tog slut!
- Förutom lågfarten så tyckte jag att det var ganska enkelt att fixa körkortet.
- Manöverövningarna, som naturligtvis har ett värde, tar för stor del av utbildningen i anspråk, medan t ex riktig kurvteknik knappt berörs, kan inte vara riktigt. Hur många liv räddar "Garagevändningen"?
- Hade B- kort sedan tidigare och således gedigen vana i trafiken, men ingen tidigare erfarenhet av moped eller mc. Fokus blev således att öva på de fasta momenten som garagesväng, inbromsning, slalom etc. Framför allt garagesvängen var svår minns jag.
- Majoriteten av tiden ägnades åt krypkörning och garagevändning (garagevändning har jag aldrig använt i verkligheten). Trafikläraren var betydligt bättre än min körskollärare för bil.
- Trots allt prat om att man bör köra privat och de ger mycket så såg jag inga som helst problem att klara de även om jag bara körde via Trafikskola. Stor eloge till trafikskolan för ett väldigt pedagogiskt och bra sätt att lära på, samt gjorde de så enkelt för mig när de väl var dags att köra upp.
- Begrepp som motstyrning nämndes aldrig på skolan, utan först på SMC's BKK kurs 2 år senare. När man tar körkort lär man sig rutiner för användning av fordonet i trafiken och inget mer. Jag måste betona vikten av SMC's BKK kurser. Tycker att alla som tar mc kort ska delta åtminstone en gång.
- Mycket bra instruktör på trafikskolan.
- Körskolan hade mycket bra upplägg och genomtänkt stegringsföljt. Jättenöjd. Väldigt mycket fokus på säkerhetstänk.
- Stor fördel av att ha erfarenhet av 25 års bilkörning. Det blev mest "gnugga" manöverprov på trafikskolan.
- Körde helt och hållet på trafikskola med en väldigt kluven upplevelse, förträfflig trafiklärare i trafikmomenten men en annan och riktigt usel för manöverbanan vilket gjorde att antalet lektioner där blev avsevärt fler än vad som borde vart fallet.
- Tog väl några fler lektioner än vad jag räknat med. Framför allt förvånansvärt svårt med lågfartsdelarna, då jag ändå kört en del i skogen när jag var yngre.
- Jag upplevde det som att jag mjölkades på lektioner hos X skola. Hade totalt 3 olika lärare vid manövergården, som alla gjorde sina egna personliga uppskattningar om min förmåga. Efter ett tag (och ett otal lektioner i trafik) fick jag nog och gick till Y trafikskola, där fick jag redan efter första lektionen frågan om vad jag gjorde där. Fick därefter uppkörning inbokad av Y (som jag klarade galant), trots ösregn och hagel på höghastighetsprovet. Det finns som ni kanske förstår en hel del att förbättra i den branschen, kanske dags att se över detta?
- Fick så gott som ingen som helst hjälp av läraren och ägaren till trafikskolan. Han hade så gott som alltid minst en till men oftast två elever på manöverbanorna samtidigt som jag var där

eller åkte ut i trafiken med dem och lämnade oss andra ensam. Om han ens engagerade sig i oss, han satt och mös ganska mycket i sin bil eller ett hus där också.

- Trafikskolan var ett skämt!
- Har trafikskolan att tacka mycket för, att jag fick kortet. De var väldigt pedagogiska, målinriktade och kunde förklara vad som var syftet med de olika övningarna.
- Tycker att X Trafikskola är bra, de går igenom grundligt och man får en mycket bra utbildning. Däremot kan det ibland bli traggligt med t.ex. körgården då de följer ett schema om vad man skall klara innan man går vidare. Det hade varit bättre att blanda upp det lite och återkomma till moment som man finner svårt.
- Anledningen till 20 lektioner på körskola var för att jag hade problem med lågfarten, körde inte mycket trafik alls egentligen, då jag hade mycket erfarenhet från bilkörning i 5 år. Väldigt bra trafikskola i alla fall. =)
- Jag tyckte det var väldigt petnoga med lågfartsmanövreringen. Fokus för de övriga körgårdsövningarna var att jag skulle klara ett prov. Det kändes sekundärt att jag skulle ta till mig en förståelse för bromsning och manövrering. Slutligen lades för lite tid på att analysera risksituationer
- Man var tvungen att minst köra/betala tio, tolv lektioner innan man fick köra upp med trafikskolan. Skyldes på nån kursplan.
- X trafikskola vill utbilda till MC-förare och inte bara till att klara av uppkörning. Stor vikt på hantering av mc'en såsom motstyrning, krypkörning vid korsning etc. även stor vikt på säkerhet för mc föraren. Jag lärde mig verkligen en bra bas för mitt vidare körande!
- Mitt allmänna intryck är att det läggs alldeles för mycket tid på manöverprovet. Självklart måste körskolorna anpassa sig och lägga tyngden på utbildningen där, eftersom det är en så stor del av uppkörningen. Det är synd, jag tror inte att olyckorna händer vid krypkörning utan ute på vägen, och det är där man måste öva och få rutin.
- Tycker det är bedrövligt att så mycket fokus ska läggas på lågfartsdelen, för min egen del körde jag en lektion ute bland trafiken, resten fick jag lägga på lågfartsdelen. Jag köper att man ska kunna hantera motorcykeln i lågfart men har fortfarande aldrig sett någon krypköra på det viset i verkligheten! Och vem fasen vänder sin motorcykel på det viset de vill att man ska kunna göra på lågfartsdelen? Nä lägg fokus på att hantera motorcykeln i de farter som gäller på våra vägar. Känns som att de bara vill tjäna pengar på idiotisk krypkörning!!
- Väldigt stor skillnad på olika trafikskolor/lärare/handledare, så jag tror det kan vara bra att byta för att få lära sig olika sätt.
- Jag hade en bra körlärare men tyvärr gick större delen av utbildningen ut på att lära mig att genomföra en garagevändning. Nästan alla lektioner handlade om endast denna övning för att klara ett körprov. Jag har aldrig genomfört garagevändning efter körprovet (1985). Jag lärde mig det elementära om MC-körning i privat övningskörning; kurvteknik, strategier inför korsningar, andra trafikanters oförmåga att se MC-förare och att jag måste reparera deras fel, planera en resa, packa MC och så vidare. MC-utbildningen i trafikskola borde fokusera mer på MC-körning utanför manövergården.

Om olika trender i körkortsutbildningen

Över tid ändrar sig vissa moment. 1977 skulle motorcyklister placera sig på ett visst sätt på vägen för att bli godkända.

- Tog många lektioner, 10 stycken, vilket till stor del berodde på att jag snappat upp från äldre motorcyklister att man skulle placera sig i mitten av sitt körfält medan körläraren insisterade på deras regler som sa att man skulle ligga där en bil skulle haft sitt högra hjulpar. Till slut sa läraren rent ut att du blir aldrig godkänd om du inte placerar dig enligt mina instruktioner (1977)

Redan körkort – satsar ändå på utbildning.

Det finns många som svarat att man har körkort men ändå satsar mycket på fortbildning. En person köpte ett paket från en trafikskola för att komma igång med MC-körning.

- Ville få hjälp med körtekniken och tog kontakt med trafikskola. Vi satte ihop ett träningsprogram som omfattade 7 tillfällen, manövergård, stadstrafik, landsväg. Därefter knixkurs på Borås motorbana och som grädde på moset tre steg i SMC:s AK BKK på Kinnekulle. Det gav mängder av bra tips, nyttiga övningar, en hel del rutin och en förståelse för vilka krav som ställs på en Mc-förare.
- Vidarutbildning ca 20st SMC BKK storbana och 10st på gokart bana. Det är absolut den bästa utbildning man kan få.
- Men bara för att man fick lappen var man långt ifrån en fulländad mc-förare. Har sedan dess frekvent kört broms- och kurvteknik på storbana samt diverse bankörningar genom åren.

Om riskutbildningen

Meningarna går vitt isär om behovet av riskutbildning, särskilt steg 1 som anses som självklar av dem som svarat.

- Riskutbildningarna var bortkastade pengar. Iallafall för oss som har körkort innan.
- Riskutbildningarna var riktigt bra. Särskilt risk 2an. Man hoppas mycket ur programmet för A behörighet delges nya B-förare så de förstår MC-förarnas utsatthet
- Riskettan kändes hyfsat onödig. Slå ihop riskutbildningen till en riskutbildning
- Risk 1 & 2 kändes onödiga, iallafall om man har haft B-kort i 17 år innan MC-kortet.
- Riskutbildning var lite onödig om man går på körskola. Man får där förklarat för sig vilka faror det finns med att köra mc. Risktvåan borde innehålla mer praktiska övningar.
- Dyr men bra med riskutbildning.
- Många säger att riskutbildningarna känns meningslösa men vi såg en youtubevideo där en motorcyklist drar på in på en motorvägs påfart som leder till en lowsider varpå han hamnar under en bil som färdas på motorvägen, den videon spelar jag i mitt huvud varje gång jag kör på motorvägen så det har i alla fall påverkat mig som förare.
- Risk 2:an som företeelse skall jag inte säga något om. Behovet är väl uppenbart, och upplägget helt ok. Men för de pengarna? Sura kronor. Nä, billigare eller mera pang för pengarna.
- Riskutbildning nummer ett som handlade om alkohol droger och riskbeteende var helt meningslös, har man inte fattat att man inte ska köra mc eller bil när man druckit eller tagit droger kommer man inte göra det efter denna utbildning heller. Man kommer aldrig komma åt dessa personer, det spelar ingen roll hur mycket man propagerar, de kommer aldrig att förstå. Riskutbildning nummer två däremot var riktigt bra.
- Riskutbildning nr.1 var det största skämtet jag varit med om, 4h och 700kr senare var summan att du inte skulle dricka och/eller ta droger när du framför ditt fordon på vägen. Kände mig mindre intelligent när jag gick därifrån.
- Störde mig på risk 2an. Denna borde kunna skötas via trafikskolan. Som den är nu är det en stor kostnad som inte tillför mycket.
- Utbildning av alla slag förbättrar aspektet på livet och vad det är värt! Gärna fler "övningar" som risk 2:an skulle behövas!
- Tyckte att risk 2an var kul.
- Risk 1 var ett skämt. Jag känner att jag inte riktigt behöver spendera 30 minuter på att diskutera varför det kan vara lämpligt att använda en hjälm när man kör motorcykel. Och jag behöver verkligen inte spendera en timme med att få reda på exakt vad alla andra under utbildningen egentligen tyckte om straffet för att köra rattfull.
- Risk 1, var bortkastad tid. Att prata om riskerna med alkohol och droger vid mc/bil körning är inte några nyheter, bättre att använda tiden till utökad risk 2. Risk 2 var mycket bra där man kunde testa gränser på ett säkert sätt och så handledning vad man gjorde fel och vad som var bra.

- Risk 1:an gick jag på XX och den var tyvärr väldigt dålig så där behövs nog lite styrning vad som ska ingå. Det jag minns är att vi kollade på youtubeklipp om ABS och kevlarställ och det var över lag väldigt låg nivå. Risktvåan gick jag på YY efter att ha tagit ett par lektioner. Även där var det tyvärr lite för låg nivå och lösa tyglar men överlag var det väldigt lärorikt att under kontrollerade former prova på hur hojen beter sig i olika situationer.
- Skippa riskettan, alla vet att man inte ska dricka och köra. Dom som kör påverkade gör det i vilket fall som helst. Med utbildning eller inte.

Privat övningskörning

En majoritet av dem som svarat har kombinerat privat övningskörning med utbildning i trafikskola.

- Min privata handledare var petig men korrekt, var stenhård på döda vinkeln. Så den sitter i ryggmärgen. Känner även att jag blivit bättre som bilist.
- Övningskörning på en knixkurs gjorde mycket i kurvtekniken för mig.
- Det som var svårast enligt mig var manöverprovet och det tränade jag mycket på privat eftersom jag inte tyckte att det var nödvändigt med lektion.
- Det kändes bra att blanda trafikskola och privat övningskörning. Tips och tricks med skolan och mängdträning och utflykter privat.
- Körde även en KNIX på Viskafors innan körprovet, vilket jag tyckte gav mycket!
- Hade gärna hängt på SMC's kurser men det är ju något som inte går före jag har fått körkort.
- Utan den privata övningen med lågfarten hade jag aldrig klarat konbanan på uppkörningen.
- Köpte egen cykel för att minimera tiden på manöverbana vilket jag anser alla borde göra. Att lägga 8-10 timmar på att runda koner är inte försvarbart, de timmarna gör bättre nytta i trafiken.

Om pris på körkort

Inte helt oväntat är alla eniga om att kostnaderna är för höga. Flera har ifrågasatt att man betalar samma pris för lektioner där läraren delas med andra elever som när man har läraren på egen hand.

- Totalkostnaden var sjukt hög, jag förstår varför så få har råd med mc kort.
- Med de nya reglerna tror jag att man effektivt reducerar antalet som tar MC kort, för vem kommer ha råd?
- Lektionspriset är samma om man är 1 lärare på 10 elever och teknikbana som när man är 1 lärare med en elev ute i trafiken. Teknikbanan borde rimligtvis vara mycket billigare.
- Kände mig som en sparbössa till slut, ingen vettig utbildningsplan, bara massor av manövrering för då kunde läraren ha fler elever. Dom är trevliga människor men den skolan kräver att du själv driver utbildningen framåt och får godkänt på de olika momenten.
- Det körskolan lärde mig var vad som har det som krävdes till att lyckas klara av uppkörningen. Tyckte att körskolan "mjölkade" mig på lektioner, men det fick jag ta. Det som har lärt mig något av verklig mc körning är SMC:s kurser på Knutstorp.
- Idag har det gått till överdrift med alla riskutbildningar, manöverprov mm. Många kör utan körkort, varför? Det är för krångligt, dyrt och svårt.
- Jag kan inte riktigt acceptera det höga priset för uppkörning - i synnerhet om man som jag får köra upp två gånger!
- Var alldeles för dyrt att öva på manövergård via körskola. Ca 1000 SEK per tillfälle.
- Dyrt dyrt dyrt upplevde att jag blev överinlärd
- Jag får intrycket att de vill förbjuda motorcykeln bakvägen genom att göra det alltför dyrt och krångligt att ta körkort. Klart tveksamt om krånglet leder till bättre förare.

Kurvteknik saknas i utbildningen och efterlyses av många!

En genomgående del i svaren är att utbildning i körteknik som handlar om främst kurvkörning saknas. Mer samarbete mellan trafikskolor och SMC efterlyses därför samt obligatorisk utbildning i kurvteknik på bana.

- När jag i efterhand tänkt tillbaka på utbildningen tycker jag att den på det hela taget var undermålig. Att lektion efter lektion "slököra" med läraren bakom i en bil, med i stort sett endast anvisningar om vart jag ska köra i lurarna, kallar inte jag utbildning. I stort sett inga moment där man fick lära sig att verkligen hantera sin MC i situationer som man med största säkerhet skulle hamna i under verkliga förhållanden, t ex kurvtagning, placering på motorcykeln, planering för situationer som KAN uppstå mm. När jag först förstod hur värdelös min tid i trafikskolan varit, var när jag deltog i min första kurvkurs på Kinnekulle ring. Där lärde jag mig mer under bara förmiddagen än under hela körkortsutbildningen. Dom moment man övade på där hade knappt eller inte alls berörts på trafikskolan. På skolan kunde jag likaväl kört en moped under lektionerna. En dag på en bana skulle naturligtvis varit obligatoriskt under utbildningen, där man under säkra förhållanden kunnat öva moment som inte är lämpliga att utföra i verklig trafik.
- Obegripligt att lägga sånt stort fokus på lågfartsdelen. I de hastigheterna är skada på både maskin och gubbe begränsad (i verkligheten sätter i alla fall jag ned foten när jag behöver). Medan man helt, eller delvis glömmet motstyrning, korr av hastighet i kurva (gas eller broms och vad händer), och tänkt linje i kurva. Det borde vara obligatoriskt att köra bana med instruktör och gå igenom hur en hoj uppför sig när det inte går som man tänkt sig, eller när förutsättningar som potthål, vilt dyker upp i tänkt apex. Tack för de kurser ni håller, DE har LÄRT mig KÖRA hoj.
- På SMC:s kurser är det riktigt roligt att förkovra sig. Det skulle vara obligatoriskt att besöka en bana för utbildning genom SMC för att få sitt körkort, det är min klara uppfattning, körskolan lär dig inte ett "skvatt" jämfört vad en bra SMC-instruktör gör.
- Bankörning borde vara obligatorisk under utbildningen. Man kommer aldrig att kunna lära alla 18-20 åringar att köra lagligt så varför inte lära dem hantera mc:n i de situationer den faktiskt kommer att användas? När jag tog körkort var det ingen som sa ett ord om vad man gör när man upptäcker att man kommit in i en kurva i för hög hastighet, bara att man inte ska ta kurvor i för hög hastighet. Enda övningen man fick på "riktig" mc körning var en halv lektion i snigelfart på en 70-väg där man skulle träna på spårval.. Resten av tiden lades på tragglande med den då okända garagevändningen samt filbyten och rondellkörning i stan.
- Jag tog körkort 2008. Deltog sedan med egen hoj på BKK på storbana steg 1 långsam grupp i 2009. Min fundering efter den dagens körövningar, teori och återkoppling var att varför gjorde inte jag detta när jag övningskörde? Lika väl som de som övningskör bil ska till halkbana så borde även körövning för MC på storbana eller gocartbana också vara obligatoriskt körmoment. Den upplevelse jag fick på vägen hem från banan var att jag kände mig så säkrare med min hoj, säkrare på vägen, och mycket annat positivt. Jag har varit med några gånger till efter detta och jag anser mig vara en bättre förare i trafiken på grund av kurserna.
- Jag hade turen att få hjälp av SMC-instruktörer när jag övade. Jag körde mycket KNIX den säsongen jag övningskörde, vilket innebar att jag inte hade några som helst problem att klara Risk tvåan. Något jag nu, i egenskap av instruktörsaspirant, försöker förklara för alla som övningskör - vilket har inneburit att vi faktiskt ökat antalet övningskörare som kommer på våra KNIX kurser. Jag önskar körskolorna kunde ha mer samarbete med SMC, i stället för att se oss som konkurrenter. Visst, de kanske tappar några körtimmar om eleverna kör med oss - men vi borde ju kunna jobba tillsammans för att öka medvetenheten på vägarna. Körskolan har ju nästan ingen kurvteknik när man övningskör - de borde vilja skicka eleverna på KNIX.
- Jag köpte en bra "nybörjar"-mc och körde mycket själv, både manövrering och i trafik. Direkt efter att ha tagit körkort deltog jag i SMCs bankörningar, det var perfekt, lärde mig massor. Strax efteråt åkte jag till Alperna och klarade av att köra ensam med min lilla BMW 650cc igenom 7 länder (ca 3000 mil) samma sommar som jag tog körkort. Men hållbara färdigheter i inbromsning, väjning och kurvtagning har jag faktiskt bankörningen att tacka för. Det är extremt viktigt med fortbildning!

Utbildning genom FMCK

De som tagit körkort genom FMCK är rörande eniga om att de fick en mycket bra och gedigen körkortsutbildning.

- Flera års ordonnansutbildning med både teori och praktik avslutades med möjlighet att få ta civilt körkort. Som aktiv medlem i FMCK tycker jag det är synd att den civila utbildningen har minskats. Den var seriös och jag har ett synsätt på säkerhet och körning som de som utbildat sig i vanlig trafikskola saknar. FMCK hade en gedigen utbildning som idag kräver att man har civilt körkort innan man påbörjar den militära utbildningen. Försök få till ett samarbete med FMCK för att ta fram en optimal utbildning.
- Tog körkort för lätt mc genom FMCK. Massor av träning i skogen och antalet lektioner det motsvarar kan jag inte ens gissa. Mycket av det jag lärde mig då sitter ganska fastsatt. Jag tror att den typen av körkortsutbildning är bland det bästa man kan få.
- Jag gick FMCK:s utbildning 1979-80. Mek-kurs plus sjukvårdsutbildning på hösten, övningskörning varje helg plus mer därtill från mitten av januari 1980. Utbildningen var omfattande. Vi mekade och körde med gamla, tunga och motorsvaga Jawa 250 (med skidor på vintern). Vi körde otroligt mycket och under alla förhållanden; cross, enduro, backe, trial, rr, orientering etc etc med dessa gamla häckar. Utbildningen avslutades i maj då uppkörning också gjordes. Jag tror inte att någon av de ca 50 personer som gick kursen underkändes eller ens fick köra upp mer än en gång. Tyvärr tror jag inte att maken till utbildning finns idag eftersom FMCK upphörde med sin utbildning för ett par år sedan. Det var verkligen en förmån att få gå denna kurs. Och jag kör naturligtvis höj fortfarande.
-

Till sist, några övriga kommentarer

- Det var enklare förr
- Ångrar det inte. Finns inget roligare ☺
- Det bästa jag gjort!
- Jag skulle gjort det i tidigare ålder, då jag lärt mig ett eget körsätt och var osäker på att köra mc (46 år).
- Ångrar mig inte en sekund att jag tog mc kort.
- Efter mycket idogt tränade och kämpande fick jag äntligen det åtråvärda MC kortet. Resultatet har blivit stor gemenskap med andra MC åkare. Har också varit med på tre utlandsresor med SMC och den fjärde är på gång.
- Att ta körkort och få köra motorcykel är nog bland det bästa jag har gjort i mitt liv!
- Viss skillnad på att ta höjkort 1977 och idag. Hustrun tog kort förra sommaren (2012) och det var betydligt mer komplicerat...minst sagt. Och löjligt mycket dyrare.
- Det är bra att det är höga krav, för det krävs för att köra en motorcykel.
- Jag tycker också att man efter uppkörningen kan föra en dialog med eleven om trafikdelen. Se om eleven uppfattat vad som var bra eller dåligt och inte bara kugga på något litet misstag!
- Det var inte så krångligt på den tiden! Men har kört sedan dess utan problem eller olyckor!
- Lågfartsdelen är inte lika viktig att pröva, då det nästan bara blir materiella skador. Jag misstänker att denna del är den svåraste för muskelsvaga människor med korta ben. Uppdelningen man och kvinna är enkel och vanlig att göra, men är egentligen inte den mest relevanta eftersom könet i sig inte har betydelse. Med indelningen gör man antaganden och generaliseringar, men får fördomar på köpet. Storlek, muskelstyrka och riskbenägenhet är några relevanta parametrar.
- Inser att det här kanske inte är rätt fora, men vad är bättre än SMC för att undersöka branschen?
- En annan sak jag tänkt på länge, är att det skulle vara bra med att ta lektion i olika fordon i samband med körkortsutbildning för mc. Köra eller sitta i buss, lastbil och skåpbil. För att få en uppfattning om hur dåligt man syns. Men egentligen så är utsikten från en personbil

sämsta utsikten med så mycket i vägen: a-stolpar, innerbackspegel, nackkuddar mm. Jag kör mycket, både taxi och buss och har sett flera "nära-krockar" kanske på grund av alla stolpar i bilar. Och med åren får man kanske en annan körteknik och sitter som en uggle bakom ratten och vickar huvudet framåt, bakåt och åt sidorna. Det måste man tänka på när man sitter på mc:n.

- Då jag tog mc-kort på 70-talet var det mer en naturlig övergång från moped till lätt mc. Körde 125cc mc i två år, gick sedan över till tung under ca 10 år. Har gjort ett uppehåll på 20 år men är nu aktiv igen.
- Tycker att man borde få A utan begränsning utan att göra en till uppkörning när man har A2 nu slipper jag det men tänker på alla andra, förmodligen så kör de flesta med full effekt fast dom bara har A2 eller begränsat så man behöver ingen extra uppkörning. Det kostar bara en massa extra och ger ingen något.
- Tycker upplägget med att man inte får göra teoriprovet innan man gjort risk 2:an ställer till det väldigt mycket. Jag antar att man tycker att det man lär sig på risk 2:an är av den vikt så man ska ha det med sig inför teoriprovet? Oavsett så ställer till det väldigt mycket i planering av att ta körkortet och ger verkligen inte så mycket mer att man behöver det inför teoriprovet.
- Det var bättre förr
- De nya reglerna är krångliga och hindrar nya från att komma in i MC världen. Om Trafikverket vill hindra olovliga körningar (utan kort) borde prov och regler förenklas plus att priserna för proven borde sänkas till samma som bil eller lägre då MC bara framförs på sommaren så är det inte lika stor stress på trafikverket att alltid ha förarprövare året om. Att ta MC kort var det bästa jag gjort i mitt liv och jag vill dela det med så många som möjligt vilket de nya reglerna/priserna tänker sätta stopp för. Alla ska kunna uppleva den lycka som MC åkning kan inbringa.
- Övningskörde på en Honda CB125 Tog för lätt MC som genom en trollformel omvandlades till ett tungt vid 18års ålder. Jag tycker att det är bra att man lär sig hantera tung motorcykel innan man släpps på en.
- Första gången jag körde upp bör jag ha klarat det, dock så kom uppkörningsmannen med någon skit-ursäkt till varför jag "misslyckades". Ska jag behöva göra om detta 2 gånger till för större hojar??? Och sedan ännu en gång med bil om man vill ha bilkort! Det är skitbra att ni jobbar med denna fråga då det är krångligt för alla inblandade, och dessutom dyrt för unga som är hojintresserade.
- Inga frågor kring teoriprov. Oftast hör man att folk kuggar redan där. Idag måste man inom en viss angiven tid vara godkänd i teori för att få en uppkörningstid och dessa tider är få. Detta kan sätta käppar i hjulet för många. Ofta får man återkomma nästa säsong då säsongerna för mc är så kort. Dessutom går det åt fler körlektioner, pengar och engagemang.
- Var många som ville ta körkort för Mc under sommaren 2012 verkar det som. Var ett väldigt sjå med att få tid för de obligatoriska delarna. Dessutom vansinnigt att inte trafikverket ansvarar för de obligatoriska delarna fullt ut, körskolelobbyn har verkligen hittat en kassako sedan riskettan och risktvåan infördes.
- Reagerar även mot hur reglerna är klart könsdiskriminerande. Kortväxta tjejer tvingas köra upp på motorcyklar som de aldrig annars hade valt.