

# HANDLEDARE MC

## Råd & Riktlinjer



SVERIGES  
TRAFIKUTBILDARES  
RIKSFÖRBUND

SCHOOL



## Revideringar:

| Datum      | Av vem        | Vad är ändrat/uppdaterat     | version |
|------------|---------------|------------------------------|---------|
| 2025-04-04 | Niklas Lundin | Nytt dokument, Handledare mc | 1       |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |
|            |               |                              |         |

SMC Sveriges Motorcyklister  
 Svärdvägen 29  
 182 33 Danderyd  
 Telefon: 0243-669 70  
 Hemsida: [www.svmc.se](http://www.svmc.se)  
 E-post: [smc@svmc.se](mailto:smc@svmc.se)  
 Text: Niklas Lundin  
 Sammanställning, layout: Niklas Lundin  
 Ansvarig utgivare: Jesper Christenssen

## Innehåll

|                                         |    |
|-----------------------------------------|----|
| Om den här boken.....                   | 4  |
| Du som handledare .....                 | 5  |
| SMC:s kurser.....                       | 7  |
| Saker att tänka på som handledare ..... | 8  |
| Vad ska ni träna på i övrigt? .....     | 9  |
| Värt att tänka på .....                 | 12 |
| Sammanfattning .....                    | 13 |
| Avslutning.....                         | 14 |

# Om den här boken

Grattis! Du har just bestämt dig för att hjälpa till med ett oerhört roligt uppdrag med att hjälpa någon att ta mc körkort. Vi som redan kör mc blir väldigt glada för att du tar det ansvaret och hjälper till så att vi får ännu fler mc-förare på våra vägar.

Det viktiga för dig som handledare är att hjälpa din elev med allt vad du vet och kan, och dina erfarenheter som motorcyklist. Det är såklart ett stort ansvar men det är också väldigt roligt att se någon utveckla sin förmåga i ett gemensamt intresse.

Som handledare har du ju haft körkortet i minst fem år, och ofta betydligt längre än så. Du kanske till och med har varit handledare tidigare?

Som erfaren motorcyklist har du sett och upplevt många saker på dina färder, oavsett hur du använt din motorcykel. Ju mer av dina egna erfarenheter du kommer ihåg och ju mer du tänker tillbaka på hur det kändes när du skulle ta körkort en gång i tiden, desto mer kan du ge din elev.

Kommer du själv ihåg hur allting kändes? Spänningen, förväntan, fantasier om långa och korta resor, hur roligt och givande det är att dela sina intressen med många andra. Hur roligt det är att stå bredvid sin egen motorcykel på parkeringen utanför fiket och bara snacka hoj?

Vi har alla upplevt detta och det är dessa känslor och tankar som du ska hjälpa till att förverkliga. Det är svårt att föreställa sig ett roligare uppdrag.

Vårt jobb från SMC och STR:s sida är att hjälpa dig och din elev så mycket vi kan med både råd och praktiska förslag på allt du vill veta.

Vi som jobbar med det här har mycket erfarenhet och vi vill precis som du skapa en ny, tänkande motorcyklist, som ska möta oss ute på vägarna.

Vi finns här, både för dig och för din elev.



# Du som handledare

## Hur ser planen ut?

SMC och STR anser att den bästa utbildningen får ni om ni kombinerar er privata övningskörning med utbildning på trafikskola. Börja helst med att ta hjälp av en trafikskola för att skapa en struktur tillsammans. Det är bra om du, din elev och trafikläraren kommer fram till en helhet kring hur stor del av utbildningen som ska ske privat respektive på trafikskolan. Här hittar du STR:anslutna trafikutbildare:

<https://shorturl.at/ESOC1>

Riskutbildningarna måste genomföras hos behörig utbildare. Så din roll som handledare är att utbilda utifrån de delar som styrs av Transportstyrelsens föreskrift för behörighet A1, A2 och A (TSFS 2011:19).

Du hittar dem här: <https://shorturl.at/NaP8y>

Du som handledare får fundera på hur ni når kursplansmålen i föreskriften under er privata övningskörning. Eller om din roll som handledare mer är att ge möjlighet till mängdträning och att trafikskolan är den part som ska ta ansvar för att kursplanens mål kommer med i utbildningen.

Här handlar det om vart ansvarsfördelningen hamnar. Någon måste ta ansvaret för att målen i föreskriften uppfylls under utbildningen och det är bra om ni tänkt igenom detta och har det uttalat med trafikläraren hur ni vill ha det.

När det sen blir tid för körprov på Trafikverket så mäter de mot samma mål som utbildningen innehållit. Dock är tiden begränsad vid körprovet och de hinner därför inte med att mäta alla mål ur kursplanen, så se körprovet som ett stickprov som mäter varierade delar ur kursplanen.

Om din elev inte fått en komplett utbildning finns det risk att eleven är stark på vissa mål och svag på andra. Om då körprovet mäter just på de mål där eleven är stark och det blir ett godkänt prov, trots att eleven har brister i sin körning. Kan det innebära en otrygghet och faktiskt även en risk framöver?

En fördel med att jobba aktivt tillsammans med trafikläraren är att ni får tips på vad ni kan mängdträna vid privat övningskörning. Dessutom är det ofta så att du som handledare också blir en bättre förare i trafiken när du får lära dig alla nya saker som tillkommit med åren.

## Ett sätt att tänka utbildningen är att ta hjälp av de fyra F:en:

**Fakta**

**Förståelse**

**Färdighet**

**Förtrogenhet**

Strävan är att nå **förtrogenhet** i olika delar som till exempel att manövrera sin motorcykel, att köra tillsammans med andra och att möta andra trafikanter i stadsmiljöer och landsvägsmiljöer.

**Förtrogenhet**, det vill säga där du är bekväm och kan frigöra ditt fokus från motorcykeln, så du alltid kan lägga din tanke på kommande trafiksituation och njuta av din körning.

För att nå **förtrogenhet** kan man jobba med de andra tre F:en.

Din elev kommer behöva få **fakta** om olika saker, och eleven kommer behöva få en **förståelse** kring **fakta** och träna för att uppnå **färdighet**.

### **Exempel, bromsövning.**

**Fakta** kan vara var bromsarna sitter, hur de fungerar, om de samspekar med mera.

**Förståelse** kanske först uppnås efter att eleven har rullat med motorcykeln och känt på bromsarna.

**Färdighet** uppnås efter träning och där man bromsat i olika hastigheter, med båda eller bara ena bromsen

Då kanske det behövs ny **fakta** kring hur man behöver göra med kroppshållningen när det blir mer o mer kraft i bromsningarna, för att nå **förståelse** för den detta.

Alltså jobbar man fram och tillbaka mellan F:en för att utbilda eleven för att bli självständig och **förtrogen**, bit för bit genom utbildningen.

# SMC:s kurser

SMC och STR har ett mångårigt samarbete med utbyte av ideer och arbetssätt, SMC School har många instruktörer som också är trafiklärare, vilket gynnar all verksamhet för utbildning av mc-förare för både STR och SMC. SMC:s kurser handlar om att fortbilda sig och att lära våra deltagare djupare kunskaper i själva framförandet av motorcykeln och att mängdträna på detta.

SMC Schools kurser kan vara av typen Grundkurs, Knixkurs, Broms- och kurvkurs, Kurs på väg eller Gruskurs. På alla kurser utom de som körs på de stora banorna är du som handledare välkommen med din elev.

Grundkurs (kan också kallas Avrostning) så får du och din elev träna framförallt på broms och manövergård, dvs det som man behöver både för uppkörningen men också som grund i att framföra motorcykeln på ett säkert sätt i trafiken.

På Knixkurserna tränar vi på kurvteknik, i regel på en gocartbana eller motsvarande. Det handlar om att lära sig att sitta, titta, gasa, bromsa och svänga på rätt sätt.

De flesta av SMC:s distrikt erbjuder att du som handledaren går gratis på kursen när du kommer med din elev. Då får du som handledare förutom själva kursen också ytterligare träningsmoment att genomföra hemma. Fler kunskaper i erfarenhetsbanken alltså.

SMC:s kursutbud hittar du här:



# Saker att tänka på som handledare

Som handledare har du tagit på dig ett ansvar, du ska övningsköra och lära någon hur du kör mc utifrån dina egna erfarenheter, du måste också föregå med ett gott exempel i din egen körning.

Nu har de flesta som tar mc-kort redan B-kort och har förmodligen erfarenheter från trafiken med bil. Be eleven att berätta om några sådana exempel. Ställ sen frågor om dessa situationen och hur man till exempel bör tänka när man sitter på en mc kontra i en bil? Är det någon skillnad i hur man bör tänka när det gäller till exempel riskbedömningen?

Har du också tänkt på hur du själv kör? Du som förare kanske har lärt dig "att ta lite genvägar" i trafiken? Det är viktigt att man som handledare plockar fram och identifierar saker som kanske inte alltid är bra att lära någon som just ska ta sitt körkort. Detta är också bra underlag för en diskussion, om vilka konsekvenser det kan bli av att ta dessa "genvägar".

Är du själv proaktiv eller reaktiv? Vanligast orsaken när det inte blir rätt är att farten inte anpassats, alltså att det går för fort för själva situationen och man som förare inte hinner reagera i tid.

En bra taktik i trafiken är att **köra defensivt**. Det innebär att jag väljer ett körsätt så att jag själv är färdig inför varje situation, då har jag också lätt att samspela med övriga trafikanter.

Ett bra sätt att mäta det här kan vara att alltid anpassa farten, för att få tid att läsa av situationen och ta bra beslut. Inom SMC jobbar vi med vad vi kallar "Åtta sekunders regeln" vilket innebär att vi alltid försöker att tänka på vad vi gör åtta sekunder in i framtiden. Befinner vi oss i en komplex trafiksituation eller på den kurviga vägen så ser vi inte hur det ser ut åtta sekunder framåt, vilket innebär att jag då måste välja en fart som ger mig möjlighet att reagera oavsett situation.

Ett annat sätt är att fundera på om jag alltid kan placera mig var jag vill. Kvittot på att defensiv körning fungerar är att min planering blir rätt.

Defensivt körsätt innebär inte att köra sakta överallt, farten ökas och minskas efter vad som är lämpligt. På så sätt får du en varierad och anpassad körning till varje situation och körningen blir rolig.

Du kan läsa mer om det här på trafikverkets hemsida om Tänkande mc-förare. Länk finns här: <https://shorturl.at/1Xr1V>

Finns även en film: <https://www.youtube.com/watch?v=iCMS1i8IDoQ>

Är du handledare för dina egna barn? Tänk på att de har sett dig köra exempelvis bil på ett visst sätt. Har du varit noggran med bilbältet, att stänga dörrarna i bilen på ett mjukt sätt, visat att du tycker det är viktigt med att kolla däck och vätskor före körning, kört mjukt med god framförhållning och interagerat med andra trafikanter.? Allt sådant har dina barn plockat upp genom åren och det kan innebära att de gör som du gör och inte som du säger.

## Vad ska ni träna på i övrigt?

Det som det ofta missas på i mc-utbildning är de enklaste sakerna som man kanske inte tänker på, som att kliva på och av en mc.

En hel del tråkigheter sker när man tappat motorcykeln vid stillastående. Man kanske kliver på genom att svänga benet över sadeln och i bästa fall bara sparka till sadeln. I värsta fall tappar vi balansen och mc:n lutar åt fel håll och går i backen, helt i onödan.

Nästan hälften av singelolyckorna som anmäls till försäkringsbolagen sker i stillastående eller i väldigt låg fart och det beror på att vi tränar alldeles för lite på manövrering och lågfartsteknik, speciellt efter att man har fått sitt körkort. Man bör definitivt fortsätta att träna manövrering och bromsteknik under hela sitt fortsatta mc-liv.

Ett bra tips här är att helt enkelt fråga motorcykeln vad den tyckte om att jag exempelvis sparkade till sadeln, eller att jag fick bromsa väldigt hårt eller bryta i styret för att lösa en situation. En motorcykel är mycket bättre på att vara mc än vad någon av oss någonsin kommer att bli så försök att störa den så lite som möjligt. Ingen av våra motorcyklar tycker om att bli sparkade på!

### Fler saker att fundera på

Ska jag köra bakom eller framför min elev, ska jag visa något eller bara se? Ska jag skjutsa min elev? Hur kan jag skapa referenser och känsla?

Fråga också vad han eller hon vill träna på, det är kanske något helt annat än vad du hade tänkt dig? Fråga om det är saker som han eller hon upplever som konstiga, roliga eller farliga?

Stanna ofta och prata om situationer, gärna så snart som möjligt när de har hänt så det finns en färsk referens, det ökar förståelsen och kopplar en känsla till en händelse vilket gör det mycket lättare att komma ihåg.

### Utrustning

Hur är det med till exempel klädsel, handskar, skor, hjälm. Sitter allting som det ska, är det bekvämt, kan eleven röra sig som han eller hon ska eller är utrustningen ett hinder? Fryser eleven, eller blir han eller hon blöt?

Allt detta blir olika former av problem i en inlärningsituation. Allting som stör själva utbildningen bör justeras till det bättre, annars kommer eleven att köra omkring i flera timmar och bara tänka på att det stramar i grenen, skorna är för trånga eller att det inte går att nå styret. Det här är saker vi måste lära våra elever.

## **Motorcykeln**

Samma sak är det med själva motorcykeln. Kan jag justera reglagen, styret eller backspeglar så att de nås bättre eller passar bättre för ergonomin?

Kan det vara bra att lägga lite tid på att visa och förklara hur man tar hand om sin motorcykel. Smörja och sträcka kedjan, kolla läckage, bromsklossar, lysen, att gasrullen går lätt och stänger när den släpps?

Om motorcykeln är väldigt stor kan det vara en sån sak som gör det extra svårt att köra den?

Det kan ju kanske vara läge att ta upp den diskussionen. Kanske fundera på en annan mc just för körkortet? Kanske hyra en mc tillfälligtvis? Kan det vara bra att träna på samma mc som man ska köra upp på?

Att byta mc precis innan en uppkörning blir förmodligen ett störningsmoment, speciellt i manövergården?

Allt detta är frågor som det kan vara bra att prata om, och gärna med trafikskolan och höra hur de tänker?

## **Vilka verktyg kan jag använda vid utbildningstillfällena?**

Det viktigaste att tänka på är hur ni ska kommunicera med varandra. Det finns många varianter av prisvärda intercom idag så det finns egentligen ingen anledning att inte investera i det. Bra kommunikation är oslagbart både för att lärandet blir bättre och att säkerheten ökar.

När det gäller pedagogiska verktyg beror det ju på om man som handledare är van att jobba med utbildning. Kan jag använda aktiverande pedagogik eller kan jag bara berätta hur man ska göra?

När du följer med trafikläraren så är det ju bra att förutom titta på själva övningen även fundera på hur han/hon säger saker, hur ställs det frågor, vilka frågor, vad får han eller hon för svar.

Är man inte lärare/utbildare så finns det vissa verktyg som alla kan använda. En metod som är effektiv är så kallad självskattning där du frågar eleven om vilket betyg, 1-5, som han eller hon sätter på en nyss genomförd övning. Då får jag som handledare en upplevelse att prata om, plus ett kvitto på om eleven verkligen har tänkt eller inte.

Handledaren: Hur bra vill du bli på att bromsa på en skala 1-5 där tre är godkänt, fyra är bättre och fem är kanon?

Eleven: -Jag vill gärna komma upp på åtminstone en fyra.

HL: -Hur tyckte du att bromsningen gick den här gången, ett till fem?

E: -Jag tyckte det var en tvåa.

HL: -Varför tyckte du att det var en tvåa?

E: -Jag vågade inte använda frambromsen så mycket, jag blev rädd.

HL: -Vad skulle du behöva justera för att det ska bli en trea?

E: -Jag måste slappna av mer och lyfta blicken så jag inte blir så rädd...

HL: -Du har ju jättebra koll! Ska vi prova igen så gör du samma sak som du själv föreslog?"

## När ska jag byta miljö?

En sak som är viktig som handledare är att bestämma var man ska träna, vilken nivå ska man träna på och när jag kan öka svårighetsgraden.

Har jag en elev som är alldeles färsk på att köra mc är det väldigt olämpligt att till exempel ge sig ut på en trafikerad väg. Då får man börja på en parkeringsplats istället.

Det är också viktigt att vänta med en svårare miljö innan vederbörande är mogen. Det är lätt att som handledare "pusha" eleven för tidigt och "övertala" dem om att nu är det dags att åka in till stan eller ännu värre, ut på motorvägen. Han eller hon måste vara trygg på den nuvarande platsen innan ni växlar upp.

När du bedömer att ni har övat tillräckligt med lågfart kan ni köra ut på en liten väg, köra till stan på kvällen eller en söndag morgon när det är lite trafik.

Detta gäller även om eleven kört mycket bil och är van trafiken. Är man ny på ett fordon så kräver det mer koncentration.

När man är nybörjare på en motorcykel så går mycket fokus bara till att köra. Blir det ett litet stresspåslag med lite mer trafik, många rödljus, fler människor eller att något oväntat händer så kan det skapa stress.

Ett bra tips är att lägga mycket tid på grunderna som att starta och stanna på ett säkert sätt. Till exempel att starta i en T-korsning och direkt svänga åt något håll. Det här är saker som det tittas på vid uppkörningen eftersom just de här enkla sakerna visar mycket på vilken kontroll eleven har på ekipaget. Det samma gäller alla typer av bromsövningar, och att köra i manövergård.

# Värt att tänka på

Inom utbildningsbranschen för mc talar vi mycket om konkreta färdigheter. Vi ska kunna gasa, svänga, luta, bromsa, göra undanmanöver, hantera koppling och växellåda, sitta och titta rätt.

Lösningen för en del människor är att bara träna på färdigheterna. Vi kanske tycker att vi ska lära oss att svänga hårdare och våga luta mc:n mer.

I själva verket så handlar det bara om att ha fantasi nog att tänka tanken att kurvan kanske är snävare än vad den ser ut att vara, att anpassa farten innan kurvan, och agera utifrån **vad som kan hända** och inte **vad som händer**. Det är väldigt stor skillnad på konsekvens mellan dessa uttryck. Här är det viktigt att tänka på att köra defensivt.

Inom SMC brukar vi prata om vad vi gör ungefär åtta sekunder före den aktuella kurvan. Åtta sekunder blir ju ett antal meter beroende på hastighet och det är dessa åtta sekunder vi behöver för att ta rätt beslut, för att komma igenom kurvan på ett säkert sätt.

Åtgärden är ju ofta väldigt enkel, anpassa farten till en hastighet som du som förare kan hantera så att du slipper känna de kalla kårarna av överraskning när du inser att det går för fort.

Ditt verkliga jobb som handledare är att få din elev att förstå det här. Speciellt om de kört mycket bil för där "kommer man undan" många situationer som är betydligt svårare att hantera på en mc.

Hur man förutser och anpassar sig efter vad som kan hända är nyckeln till ett långt och härligt mc-liv.



# Sammanfattning

1. Leta upp en välrenommerad trafikskola som är knuten till STR, då vet du att trafikskolan är uppdaterad, certifierad och har kunskapen att kunna hjälpa dig som handledare och din elev till sitt körkort.  
<https://korkort.nu/hitta-utbildningsforetag/>
2. Köp Handledarboken från STR:s hemsida. Den är mer inriktad på bil men det mesta går även att använda till mc.  
<https://korkort.nu/produkter/handledarboken/>
3. Köp STR:s app som heter Körkortsboken. Den är direkt kopplad till Transportstyrelsens krav och mål och uppdateras med de senaste bestämmelserna. Den är gratis att testa i 48h.  
<https://korkort.nu/produkter/korkortsboken-mc/>
4. Trafikskolan kommer att tillsammans med eleven ta fram en utbildningsplan som passar elevens förkunskaper och individuella erfarenheter. Parametrar som går igenom är t ex om eleven har bilkörkort och hur länge, om de kört moped eller inte, är eleven teoretisk eller praktisk, motivationsgrad och elevens möjlighet till att träna hemma, dvs hur mycket kan du som handledare tillföra?
5. Sen börjar själva utbildningen och seriösa trafikskolor ser gärna att du som handledare är med på de olika utbildningsmomenten. Sen blir det ditt uppdrag att åka hem och återupprepa just det momentet för mängdträningen.
6. Har du inte möjlighet att alltid vara med så får din elev lära dig i stället, vilket också är en fördel. I slutänden så kommer du som är aktiv handledare att utveckla dina färdigheter kring mc och trafik.
7. Ta med dig din elev och gå på så många av SMC:s kurser som ni har möjlighet till. Förutom att kurserna är väldigt roliga kommer de garantera att göra det lättare att ta körkortet.
8. När trafikskolan och eleven (tillsammans med handledaren) tycker att eleven är klar för uppkörning så bokas körprov.  
En seriös trafikskola kommer inte att rekommendera uppkörning innan eleven bedöms klara av det.

# Avslutning

Att köra mc är ibland lite komplicerat och långt ifrån alla mc-förare är egentligen medvetna om hur de kontrollerar sin motorcykel. Motorcykelkörning är en kombination av människa-maskin interaktion med miljön där motorcykeln framförs. Miljön kan vara allt från trafiken till motorbanan eller endurospåret.

Den här komplexiteten är ju både en glädje och en utmaning. Som handledare är det viktigt att du som tagit rollen sätter dig in i alla dessa parametrar men också inser att du inte heller kan allting. För att bli en duktig mc-förare så behöver vi alla hjälp, hur många år vi än har kört motorcykel. Vi har alla en tendens att glömma bort saker.

Vi måste också vara medvetna om att vi inte kan lära ut erfarenhet, det måste alla få möjlighet att skaffa sig själva, oavsett ämne. Vad du däremot kan göra är att ta din elev i handen och visa dem din värld och ditt sätt att köra motorcykel. Till detta så bör du använda trafikskolans direkta erfarenheter i hur man tar ett körkort. Som krydda på hela processen så finns SMC School och alla kurserna tillgängliga för att förbättra körkunskaperna.

Kombinationen med trafikskolans gedigna kunskaper, mängdträning med dig som handledare och SMC:s certifierade kurser för fortbildning är oslagbar. Det är svårt att få en bättre utbildning.

Vi ses på vägarna!



**SVERIGES  
TRAFIKUTBILDARES  
RIKSFÖRBUND**

Källor för information:

Transportstyrelsen (Registerhållning, kursplan), Trafikverket (Prov, mätning), STR (Struktur och utbildningsmaterial), SMC (Fortbildning, mängdträning)