

SMC:s körkortsundersökning november – december 2017

Sammanfattning

En majoritet av MC-körkortstagarna 2016-2017 var 30 år eller äldre. Ser man till genomsnittet har man ett rimligt avstånd till körprovet, cirka 4,5 mil. Väntetiden till det första körprovet är rimligt, 28 dagar. I samband med omprov blir väntetiderna längre, ibland över vintern. Eleverna är väl förberedda inför körprovet, kvinnorna i högre utsträckning än män. I snitt har man övningskört 176,5 mil. Över 91 % har gått i trafikskola. Man har kört i snitt 16 lektioner. Dessutom har 17 % haft körkort tidigare för A1 och/eller A2 och därmed kört hundratals mil på egen hand (om än mindre än förväntat). Den största delen av utbildningen, drygt 60 %, i trafikskola sker i manövergård liksom 40 % av den privata övningskörningen.

75 % hyr MC av trafikskola vid körprov, många gånger för att det är den enda MC som går att genomföra provet för att bli godkänd och för att få boka genom skolan. En tredjedel bokade provet själv trots att över 91 % gick i trafikskola.

Trots att stor del av utbildningen genomförs i manöverdelen underkändes över tre fjärdedelar underkändes på manöverdelen i första körprovet. Drygt två tredjedelar underkändes i manöverdelen på andra körprovet.

Hälften anser att förarprovaren gjorde rätt som underkände eleven i körprovet. En tredjedel anser att förarprovaren gjorde en felaktig bedömning medan en tiondel inte vet.

Förslag från SMC

- Alla parter måste jobba för att minska fokus på manöverdelen!
- Varför avbryts så många körprov i manöverdelen när körprovet ska vara en samlad bedömning (varför skillnad i Trafikverkets riktlinjer för körprov A och B)
- Måste manöverprovet upprepas om man redan blivit godkänd?
- Uppmärksamma att det är möjligt att genomföra körprov med egen MC och att banan ska anpassas vid behov

Bakgrund

Enkäten skedde genom Survey Monkey. Den låg ute under november och december 2017. Enkäten vände sig till dem som tagit körkort under 2016-2017. Under 2017 har köerna till körprov varit långa och många har klagat på att man fått vänta länge och köra långt för att genomföra körprovet. Syftet med enkäten var att undersöka hur eleverna som tagit körkort förberett sig inför körprovet. Totalt har 481 personer besvarat enkäten. Antalet svar per fråga har varierat.

Kön

Av de som svarat var 20 % kvinnor (94) och 80 % män (376).

Ålder		477 svar
16-19 år:	24	5%
20-24 år:	53	11%
25-30 år:	117	24,5%
31-40 år:	129	27%
41-50 år:	106	22%
51 år--:	48	10%

60 procent av de som tog körkort och/eller genomförde körprov 2016-2017 var 31 år eller äldre. Endast fem procent var 16-19 år.

Avstånd till provplats

Avstånd	Antal	Procent
0-4,9 mil	309	71
5-9,9 mil	58	13,3
10-14,9 mil	28	6,4
15-19,9 mil	16	3,7
20-50 mil	9	2
51 mil --	3	0,7

Inte svarat 12 2,8

Eleverna har i genomsnitt haft 4,45 mil till provplatsen. Hela 71 procent har haft mindre än fem mil till provplatsen. Tre personer har haft 60, 100 respektive 120 mil till provplatsen. Sett till alla som svarat är avståndet till provplatsen rimligt.

Tog körkort år

2016	210 personer (45,36%)
2017	259 personer (56%)
Ej svarat	18 personer (3,7%)

Det är en relativt jämn fördelning mellan vilket år man tog körkort, 2016 eller 2017. De som inte svarat på frågan kan ha underkänts på körprov och därmed inte fått sitt körkort.

Vilken körkortsklass (473 svar)

Enkätsvaren

A1	13	2,75
A2	49	10,36
A	411	87%
totalt	473	

Trafikverkets godkända körprov

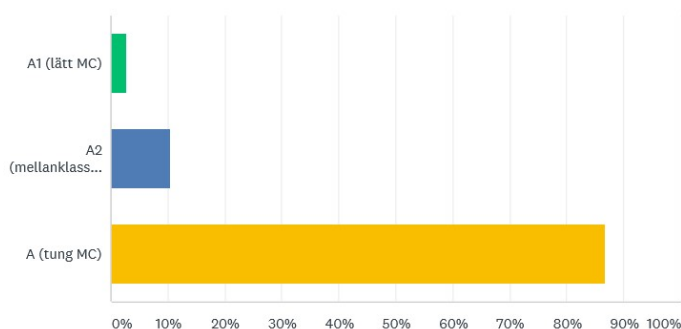
7,5 %
15,5%
77%

En överväldigande majoritet av dem som svarat på enkäten fick A-behörighet under 2016-2017. Färre har svarat på enkäten som tagit A1 och A2-körkort under 2016-2017 jämfört med Trafikverkets faktiska tal. Däremot har ett antal av dem som svarat haft A1 och A2-behörigheter sedan tidigare.

F5

Tog körkort för

Svarade: 473 Hoppade över: 8



Tidigare A-behörighet

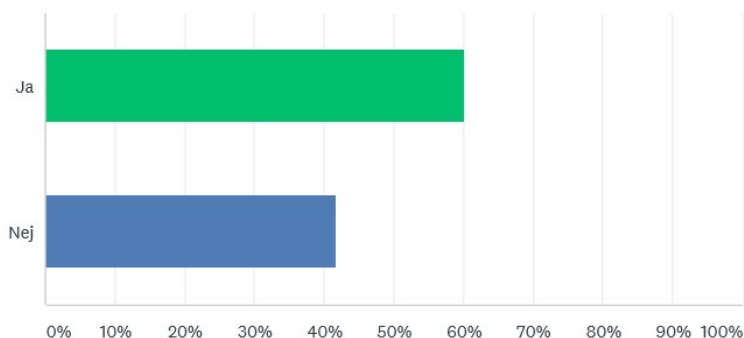
73 personer har svarat på frågan, sju kvinnor och 66 män. Av dessa har 36 uppgivit att man tidigare tagit körkort för A1 och 37 personer att man tagit körkort för A2. 17 personer har tagit körkort för både A1 och A2. Fem personer av dem som svarat fick A1-körkort på 70-90-talen och har förnyat sin körkortsbehörighet för A under 2016-2017.

Övningskörning privat (468 svar)

282 personer (60,26) övningskörde privat medan 196 (41,88) svarade att man inte övningskörde privat under MC-utbildningen. 63 av 94 kvinnor (67%) har svarat att man övningskörde privat. 202 av 376 män (53,7%) har svarat att man övningskörde privat.

Övningskörde du privat när du tog ditt körkort 2016-2017?

Svarade: 468 Hoppade över: 13



SVARSVAL	SVAR	
Ja	60,26%	282
Nej	41,88%	196
Totalt antal svarade: 468		

Övningskörning privat

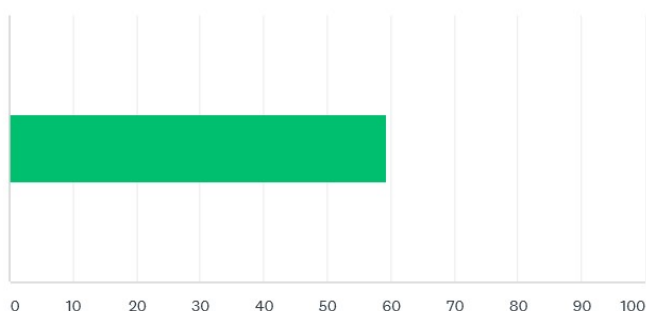
De som svarat har kört i genomsnitt 176,5 mil privat. Det handlar om allt från fem till 5000 körda mil under 20 år! Kvinnor körde i genomsnitt 261 mil, männen: 198. 39 % av den privata övningskörningen genomfördes i manövergård.

Övningskörning i trafikskola

425 personer (91%) hade gått i trafikskola medan 42 personer (9 %) endast kört privat. I genomsnitt har man gått 16,6 lektioner motsvarande en timme. 59 %, nästan två tredjedelar av utbildningen, har genomförts i manövergård.

Du som övningskört med trafikskola. Hur fördelades din övningskörning med trafikskolan (dra markören för att ange procentuell andel)

Svarade: 439 Hoppade över: 42



Tre av 82 kvinnor som svarat på frågan hade inte gått i trafikskola vilket motsvarar 3,7 %.
38 av 356 män som svarat på frågan hade inte gått i trafikskola vilket motsvarar drygt 10 %.

Övningskörning med SMC

35 av 466 (7 %) har övningskört med SMC på en grund- eller Knixkurs en eller flera gånger.

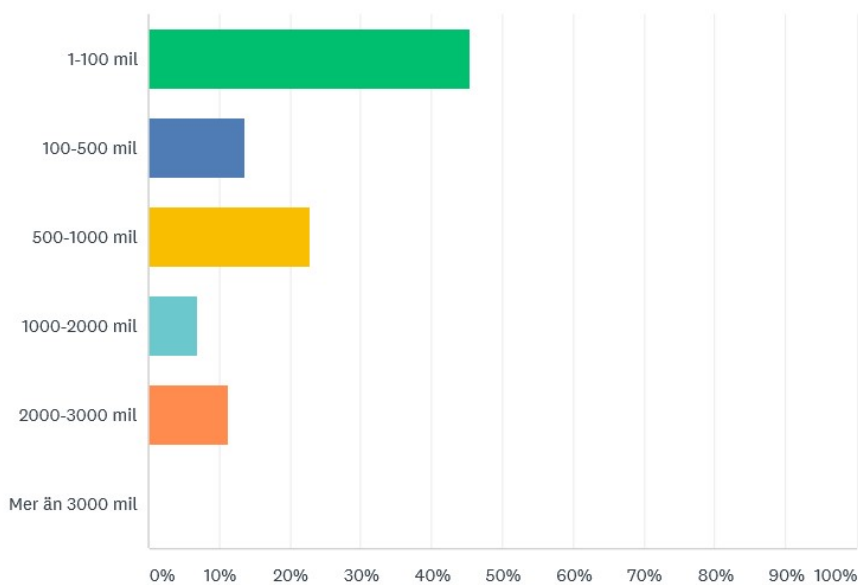
Hur många mil på A1 innan A2?

59 % har kört mindre än 500 mil på lätt MC innan man tog körkort för A2. 41 % hade kört 500-3 000 mil.

F14

Du som haft A1 och gjort prov för A2, hur många mil har du kört A1

Svarade: 44 Hoppade över: 437



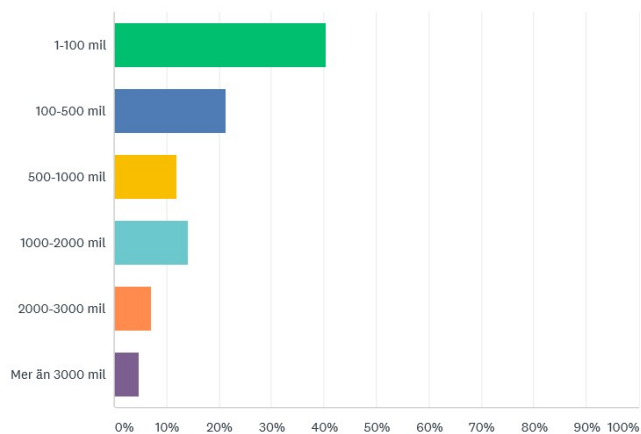
Hur många mil på A2 innan A?

Drygt 40 % hade bara kört max 100 mil på sin A2 motorcykel innan man körde upp för A. En dryg tredjedel, 38 % hade kört 500 mil eller mer.

F15

Du som haft A2 och gjort prov för A, hur många mil har du kört A2 och ev A1

Svarade: 42 Hoppade över: 439



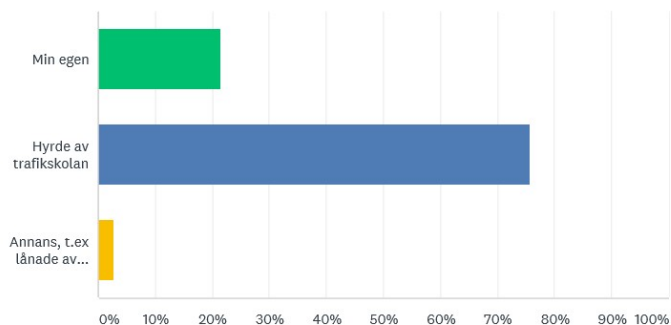
MC vid uppkörningen

Tre fjärdedelar hyrde motorcykel av trafikskolan i samband med uppkörningen. 22 % körde upp på sin egen MC.

F16

Vems motorcykel använde du på körprovet?

Svarade: 478 Hoppade över: 3

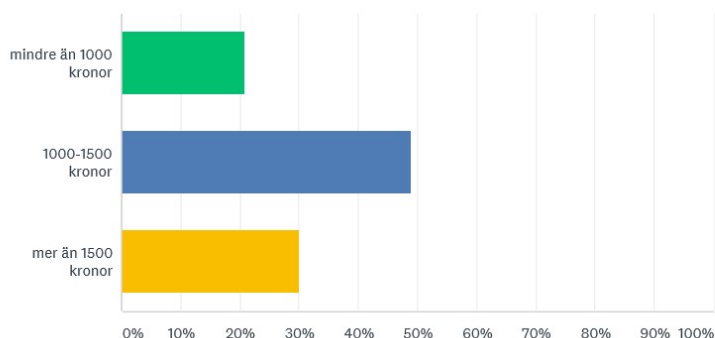


Priset för att hyra en MC är högt. Hälften betalade 1 000-1 500 kronor, en knapp tredjedel mer än 1500 kronor och en femtedel under tusenlappen.

F17

Om du hyrde av trafikskola, vad kostade det?

Svarade: 378 Hoppade över: 103



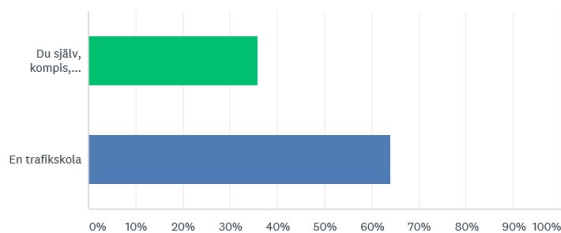
Vem bokade uppkörningen?

En tredjedel bokade uppkörningen själv medan trafikskolan bokade för 67 %. Det ska jämföras med att 91 % tagit lektioner i trafikskola.

F20

Vem bokade uppkörningstid åt dig?

Svarade: 474 Hoppade över: 7



SVARSVAL	SVAR	
Du själv, kompis, förälder eller annan privatperson	36,08%	171
En trafikskola	63,92%	303
TOTALT		474

Tid innan första provtid (410 svar)

Dagar	Antal	Procent
0-10 dagar	71	17
11-20 dagar	117	29
21-30 dagar	104	25
31-40 dagar	42	10
41-50 dagar	36	9
51-60 dagar	20	5
61- dagar	20	5

I genomsnitt har de svarande fått vänta 28 dagar på en tid för körprov. Två tredjedelar av dem som svarade fick en provtid inom en månad. 5 procent fick vänta mer än två månader på en uppkörningstid. Tolv personer har fått vänta över tre månader på en provtid, längst väntetid är 180 dagar. Några har svarat 0 dagar och förklarar det med att man bokar första lediga tid då proven släpps på våren. Några har svarat att man genom att söka på nätet varje dag kunnat korta väntetiden till körproven.

Tid innan andra körprovet om man kuggades på första (113 svar)

Dagar	Antal	Procent
0-10	25	22
11-20	21	19
21-30	26	23
31-40	15	13
41-50	8	7
51-60	7	6
61--	11	10

Två tredjedelar fick tid för omprov inom en månad. En tiondel fick vänta mer än två månader. Många i denna grupp fick inte tid för omprov under innevarande säsong utan fick vänta ett halvår på nästa körprov. I genomsnitt fick man vänta 36 dagar på nästa körprov.

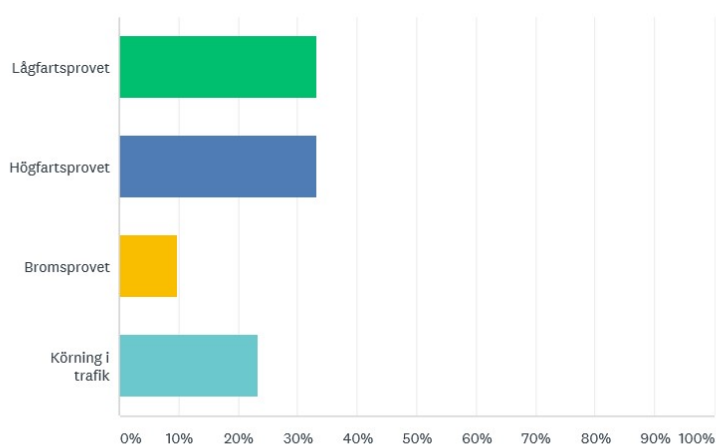
Vilken del kuggades du på vid första körprovet?

Över tre fjärdedelar underkändes på manöverdelen i körprovet. Här lägger eleverna i genomsnitt 60 procent av utbildningen i trafikskola och 40 procent av den privata övningskörningen.

F22

Du som kuggades - Vilken del kuggades du på vid första körprovet

Svarade: 132 Hoppade över: 349

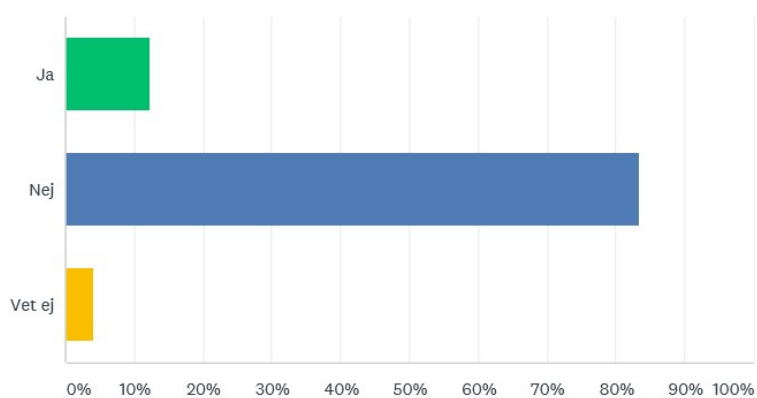
**Förberedd inför första körprovet**

Denna fråga har besvarats av betydligt fler än de som underkändes på det första körprovet (307 respektive 113 personer). 83 procent ansåg att man var bra förberedd. Drygt 12 procent ansåg att man inte var tillräckligt förberedd på provet.

F23

Anser du att du var för dåligt förberedd inför det provet?

Svarade: 307 Hoppade över: 174



SVARSVAL	SVAR	
Ja	12,38%	38
Nej	83,39%	256
Vet ej	4,23%	13
TOTALT		307

113 personer kuggades på första körprovet. Av de 113 som underkändes var det 32 personer som ansåg att man inte var tillräckligt förberedd inför det första körprovet. Av dessa kuggades 13 på lågfartsprovet, 12 på högfartsprovet, två på körning i trafik och tre på bromsprov.

Tid innan tredje körprovet om man kuggades på andra (27 svar)

27 har angett att man kuggades på andra provet och angett hur lång tid man fick vänta. 19 fick tid för omprov inom en månad. Fyra personer fick vänta 190 dagar eller mer. I genomsnitt fick man vänta 67 dagar på en provtid till det tredje körprovet. Väntetiden till körproven blir längre, ju fler gånger man underkänns.

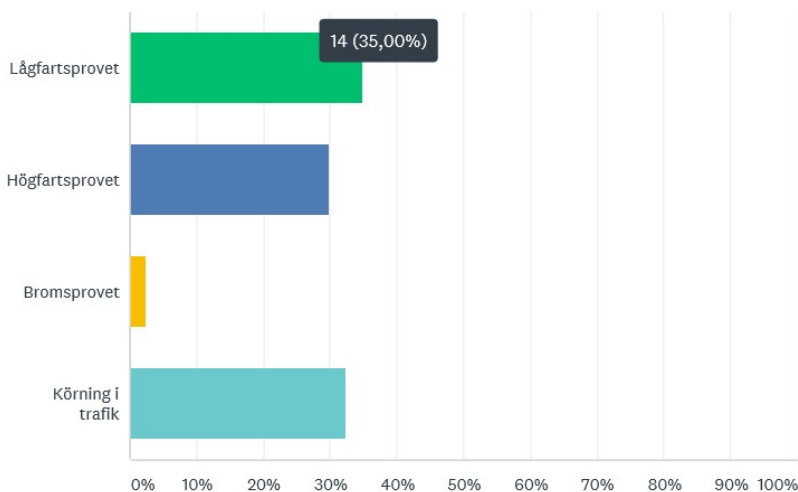
Vilken del kuggades du på vid andra körprovet?

Även vid andra körprovet underkändes de flesta, två tredjedelar, i någon del av manöverprovet, oftast lågfartsdelen. Fler kuggades vid körning i trafik.

F25

Vilken del kuggades du på vid andra körprovet?

Svarade: 40 Hoppade över: 441

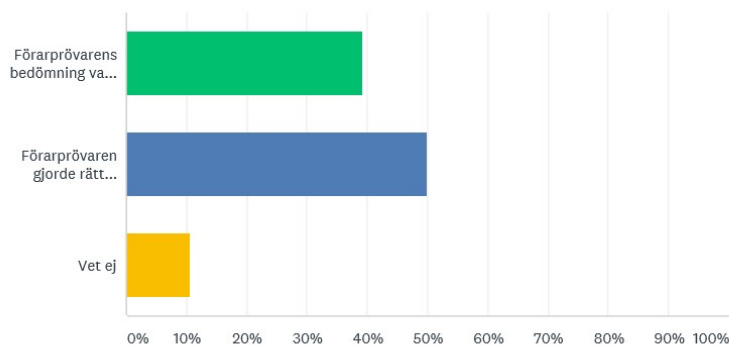


Förrarprovarens bedömning – rätt eller fel?

Hälften anser att förrarprovaren gjorde rätt som underkände eleven i körprovet. En tredjedel anser att förrarprovaren gjorde en felaktig bedömning medan en tiondel inte vet.

Du som kuggats vid körprov - anser du att bedömningen var felaktig?

Svarade: 130 Hoppade över: 351



Bilaga 1. Synpunkter på provfordon

Hyra för att kunna genomföra manöverbanan

Väldigt många har hyrt motorcykel från trafikskola för att klara manöverdelen av körprovet. Trafikskolorna har modeller som är lättkörda, lätta, smidiga och lätta att hantera för de flesta. Därför har man helt enkelt valt att hyra MC av trafikskolan vid körprovet – de använder dessa modeller i sin utbildning. Andra säger att man hyrt från trafikskolan eftersom man då fick köra ett fordon man har vana att framföra. För många ses detta som väl använda pengar, andra har varit tvingade. Baksidan med att boka genom trafikskolor tycks nämligen vara att man då blir tvingad att hyra deras motorcykel vid körprovet. Hyran handlar om flera tusen kronor, ibland tillkommer uppvärmningslektion. I många fall ingår uppvärmning inför körprov. Till MC-hyran och körlektion tillkommer avgift för körprov som är 1 650– 2 145 kronor. Totalt kan alltså **varje körprov** kosta 5000 kronor, exklusive inkomstbortfall och reskostnad.

Personer har framfört att man varit för kort för att kunna framföra trafikskolans MC. Att sedan vara tvingad att hyra en MC som man inte når ner till marken på för att få boka tid för körprov är inte optimalt. Det ökar inte heller möjligheten att bli godkänd. Det gör att man bokar privat för att få köra sin egen MC. Statistik från Trafikverket visar att underkännandegraden är högre för dem som bokat körprov privat – även om man utbildat sig i trafikskola.

Det finns vissa märken och modeller som återkommer hos många av dem som svarat. Det är motorcyklar som är lättkörda i manöverdelen, både vid krypkörning och vid högfartsbanan och därför används av trafikskolor. Dessa är BMW GS750, Suzuki Gladius SV650A, KTM 690, Yamaha Mt 07, Honda Cb650F, Yamaha XJ6N, Honda CB600 Hornet och Yamaha FZ6-N.

Köra upp på egen MC

Många framför att den motorcykel man själv äger och ska köra i framtiden inte fungerar vid körprov. Det som är problemet är svängradien i manöverprovet, både hög- och lågfart. Flera berättar att man köpte en MC specifikt för att klara körprovet som man sedan bytte till den MC man egentligen ville köra.

Samtidigt är det den motorcykel man äger, valt utifrån dess egenskaper, övningskört med privat och har för avsikt att köra som man är van vid och känner sig trygg på som många skulle välja om de kunde vid körprovet. Då kan man fokusera på körningen, inte på motorcykeln.

De som kör custom (den vanligaste MC-modellen i Sverige) och sporthoj säger att dessa MC-modeller inte fungerar att köra upp på. Man anser att det borde gå att köra upp på alla typer av hojar – inte att man måste hitta en "bra modell" för att köra upp med. Uppkörningen visar tekniken, men banan är väldigt extrem och bör fungera med alla typer av godkända hojar i den storlekssklassen säger någon. Man menar att banorna är "gjorda" för små smidiga hojar men att de borde vara anpassade för de flesta storlekarna på motorcyklar.

Flera har framfört att man kört upp på sin egen MC efter att ha misslyckats med provet på trafikskolans MC. Flera har testat att köra upp på flera MC-modeller innan man klarat provet.

Hyra MC av Trafikverket

Några har påtalat att man borde kunna hyra MC för samma pris som bil vid körprov eller att Trafikverket ska stå för provfordon så att alla får samma förutsättningar. För bil är kostnaden 400 kronor, för MC är kostnaden 4-5 gånger högre vid varje körprovstillfälle.

Bilaga 2. Kommentarer angående körkortsutbildning och körprov

Kostnader

- För att få ett körkort till rimliga kostnader bör man ha tillgång till egen motorcykel och någon att övningsköra med.
- Jag borde köpt en MC liknande trafikskolans för att träna på manöverbanan på egen hand istället för att köra detta i trafikskola. Hade sparat massor.

Lågfartsprovet

- Krypkörning är viktigt att kunna men tycker att för stor vikt läggs på lågfartsdelen. Olyckorna händer i trafiken, inte på en parkering när man krypkör. Anser själv att det är viktigare att uppmärksamma körningen ute på vägen med vilka risker som finns vid olika situationer.
- Lite väl stor fokus på banor bromstest, de borde gå att baka in det i själva körningen så man får köra runt lite på banorna, istället för "nu eller aldrig" - situation där man kan misslyckas av stress fast man egentligen kan det hur bra som helst.
- Alldeles för höga krav på lågfartsbanan. Hur många allvarliga olyckor sker i lågfart?
- Lågfart anser ej vara relevant i trafik då man använder fötterna för balansen.
- Lågfartsbanan känns som den överlägset svåraste delen av provet, och också den mest verklighetsfrämmande. På de 800 mil jag kört i somras har jag aldrig känt att lågfartsbanans krypkörning varit relevant.
- En lutande lågfartsbana är inte snällt.
- Lite larvigt med lågfartens betydelse. OM jag hamnar i samma låga hastigheter och behöver knixa mig fram sätter jag såklart ner fötterna vid behov. Större säkerhet kanske ska läggas vid höga hastigheter, hur man betar sig på motorvägar, faran med vajerräcken, relationen till andra fordon i samma hastighet etc. Det är där värre olyckor sker.
- Denna betoning på manöverbanorna är alldeles galen. Jag har ingen egen MC utan fick använda min automatväxlade EU-moped för att träna på en egenuppsatt lågfartsbana. Jag använde även trampcykel för att träna på valet av spår på lågfartsbanan som jag anser vara avgörande. Förstår man inte vilket spår man ska välja är det kört. Totalt gjorde jag minst 10 timmar privat på detta sätt för att träna på lågfartsbanan. Ett tag trodde jag att jag skulle behöva avbryta utbildningen på grund av denna. Nu har jag mitt körkort (A) och kört drygt 50 mil hittills. Jag känner mig suveränt duktig på att köra i tätortstrafik - kan balansera vid nästan hur låg fart som helst i en kö jag kan nästan sitta på en stillastående MC och hålla balansen - men är faktiskt rädd för att köra i 90 på en kurvig landsväg. PS. Jag har kört lågfartsbanan med min nya mc och klarar den inte med min Yamaha Tracer 700! Tala om att plugga för ett läxförhör! DS.
- Körprovet borde göras om, jag fick nöta och nöta lågfartsdelen och var ändå osäker när jag körde upp. Kurvtagning etc är ju nästan obefintligt i utbildningen och det är ju lite märkligt.
- Bromsövningarna är kanske det enda som är riktigt viktigt på manöverprovet. Jag har haft lätt mc innan. Det var visserligen 15 -20 år sedan jag körde och hade inte möjlighet att övningsköra privat när jag nu tog A vilket kanske hade gjort att man kunde ha fokuserat på andra saker än manöverprovet. Dock - alla situationer som jag minns från när jag körde lätt MC och verkligen fick problem eller kraschade var kopplade till en korsning, kurva eller rondell. Hastighet var en sak, men även gaspådrag och hur och när man går in i kurvan eller svängen. Väldigt lite praktiska träning kring detta i utbildningen eller i körprovet.
- Körprovet lägger för stor fokus på manövrering runt konor. Körprovet gynnar vissa motorcykeltyper och gör lågfartsbanan näst intill omöjlig på sportmotorcyklar eller customkategorin. Alla motorcyklar som är lagliga för svensk trafik borde kunna klara uppkörningen. Distanser mellan konor borde anpassas efter svängradie och inte vara samma för alla fordon. Eftersom att körkortsutbildningen inkluderar ett obligatoriskt moment då lågfart, högfart och bromsning testas borde man inte behöva göra detta igen under uppkörningen.
- Jag har haft B-körkort i ca 25 år och pendlat med EU-moped i ca 900 mil innan jag tog A-kortet. Så jag hade ju rätt mycket trafikvana sedan tidigare. Ändå krävdes det rätt mycket manöverträning.
- Tycker att lågfartsdelen är helt irrelevant. Att nöta och nöta krypkörning på bekostnad av trafiktid är vansinne. Det blir en så otrolig anspänning för att klara lågfartsprovet så det kan förstöra hela uppkörningen. Visst är krypkörning viktigt men när hamnar man i en situation när man inte får sätta ner en fot som stöd? Nu gick allt bra för mig men jag nötte dessa lågfartsbanor i timmar. Total fel fokus i mc utbildningen tycker jag. Många duktiga mc förare kuggar i lågfartsdelen pga små slarvfel

och petiga kontrollanter. Däremot högfartdelen och bromsproven är jättebra och viktiga.

-Lägg mer fokus på att köra i trafiken och mindre på en manöverbana. Nu består utbildningen till 80% att lära sig göra konster på en manöverbana som man visar en gång. Mer fokus borde ligga på att köra i trafiken och där visa att man kan hantera fordonet. Se till att det går att köra upp på alla fordon som är lagliga att köra med den körkortstypen man väljer att utbilda sig för.

-Lågfartsbanan är idiotisk. Själva banan är ok, men att inte få sitta ner fötterna är ju inte något jag måste kunna i trafiken.

-Hade jag vetat hur svårt manöverbanan är och hur svårt det är att få uppkörning i Sthlm hade jag aldrig börjat med kortet. Är så fruktansvärt små marginaler, krävs vara en "touch" med foten för att välta en kona på högfartsbanan. Då är man körd trots att övriga körningen är 100%. Den motsvarigheten finns ju inte hos B-kort, de små marginalerna. Ingen hänsyn tas heller till vädret, det ösregnade vid min första uppkörning. Såg knappt dessa konor i 50 km/h. Sedan är det rimligt att ha ett körprov som diskvalificerar många hojar?!? Lågfartsbana med en custom?!? Sammanfattningsvis kändes vägen till A-kortet som ett stort och dyrt skämt.

-Det var betydligt svårare att ta MC kort (A) än vad jag förväntat mig. Speciellt med vetskapen om att jag skulle fått göra om alla delmoment i körprovet om jag missat något av dem.

-Dyrt. Knepiga delar på manöverprov, vändningen i högfarten och banan i lågfarten har jag svårt att riktigt förstå.

-För mycket fokus på lågfart. Klarade uppkörning på första men kraschade dag 1 när jag körde själv pga bristande kör teknik ute på vägen.

Högfartsprovet

-Första körprovet fick jag köra högfartsbanan en extra gång även om förarprövaren sa att första gången var OK, och då touchade jag en av konerna som välte (bara hänt 1-2 gånger tidigare).

-Kuggades för att jag körde på vänster istället för höger sida om första konan efter undanmanöver. Jag körde fel men inte för dåligt.

-Var enormt stressad så misslyckades på högfartsbanan två gånger i rad. Det var torsdag eftermiddag. Fanns en tid 08 dagen efter, fick den och tog körkort.

Körprovet som helhet

-Dåligt upplägg vid uppkörning med flera körkortstagare vid samma tillfälle. Det blir dryg väntetid om man blir sista person ut. Fick själv vänta nästan två timmar på att få köra trafikdelen.

-Nervöst med uppkörning i grupp.

-När man gör provet efter alla regler och inte gör något fel borde man inte kuggas.

-Mycket nervöst samt om man är sist blir det en dag av att vänta.

Förarprövarna

-Taskig attityd, det första han gör är att klanka ner på märket på motorcykeln. Jag citerar "Suzuki är inget att ha, skit rakt igenom",

-Mannen som höll provet var alla 3 gångerna oförberedd, dryg och har en skev kvinnosyn.

-Förarprovs inspektörerna borde vara mer flexibla och kunna godkänna men med påpekande.

-Jag var mycket nöjd med min uppkörning. Vår förarprövare var väldigt pedagogisk och lugn vilket smittade av sig på oss deltagare. Jag var först ut i trafik (och klarade det) så jag vet inte hur det gick för dom andra sen.

-Fyrkantiga förarprövare.

-Väldigt dyrt! Känns som det är fruktansvärt petigt på körproven och att det hänger på förarprövarens humör. 2 gånger kuggade jag på att vändningen i högfartsdelen gick för långsamt, och en gång på att jag välte en kona. Min lärare ansåg att det var slöseri med pengar att ta fler lektioner då han ansåg att kan kunde detta. Det står att förarprovet ska vara en sammanlagd bedömning på manöverbanan och trafikprovet, där fokus ska ligga på trafikprovet, men så kan det ju aldrig bli om man missar något på manöverbanan. Då får man ju inte göra trafikprovet. När jag klarade provet kunde inte förarprövaren förstå vad jag hade kuggat på innan.

-Priset för uppkörningar är väldigt högt och felmarginalen mycket liten. På de tre uppkörningarna jag gjorde var vi minst fyra personer på varje representant från Trafikverket. Detta innebär att många får vänta flera timmar för att sedan i värsta fall få 10 minuters körning om något går fel på exempelvis lågfartsbanan. Körkortet borde bedömas i sin helhet och om man klarar ett manövreringsmoment vid

tidigare uppkörning behöver detta ej testas vid en ny uppkörning. Detta skulle minska tiden för varje uppkörning.

-Min ursprungliga tid blev inställd samma dag som provet skulle ske, vi hade lastat av hojarna och värmt upp men ingen kontrollant dök upp. 21 dagar senare fick vi tid med en annan kontrollant som var riktigt bra!

-Jag tyckte att han jag körde upp med var jättebra och fick en lugn när han förklarade hur provet gick till. Det enda minuset är att man var flera som körde upp samtidigt (2 st inklusive mig) så väntetiden gjorde en nervös, speciellt då man inte hade någon att prata med

-Inget annat än att jag har mycket nöjd med bemötandet och kunnandet hos både lärare på trafikskolan och förarprovaren på Trafikverket.

-Ingen trevlig inspektör på uppkörningen. Arrogant och nedlåtande.

-Att klara körprovet är mycket beroende på vem du ha som trafiktestare. Min första var jättedålig och var bara intresserad av att lura mig till att göra misstag genom gömda skyltarna på väg, osv. Mitt andra körprov var lätt och enkelt. Jag har 38 års erfarenhet med att köra hoj och har nu tagit mitt svenska körkort.

-Förarprovaren skall vara lugn och inta en lugn ställning när eleverna är lite nervösa, och även om de är stressade även vara lugna , men så var ej den dagen som alla kuggades för personen hade en fel attityd till allt, även min körskolelärare reagerade.

-Jag fick samma inspektör vid andra tillfället och det märktes tydligt att han granskade mig extra noggrant. Jag ansåg att han redan dömt ut mig som "osäker förare" och ville ha en anledning att inte släppa ut mig i trafiken.

-Förarprovare på olika orter bedömer olika. Inte samma krav överallt.

-Allt har att göra med vem som du får köra upp med, gjorde samma missar på båda uppkörningarna. Den ene tyckte att ABS-systemet inte skulle lösa ut på bromsprovet och den andra tyckte att den skulle göra det.

Allmänt

-Utbildningen var bra. Körprovet borde kunna göras på trafikskolan.

-Jag var nervös och gjorde dumma fel.

--Fick panik och glömde hur jag skulle bete mig i trafiken.

Proven på uppkörningen borde vara utformade att det ska fungera att köra upp med alla typer av MC.

-Dyrt som fan. Kostade ca 25 000 allt som allt.

-Borde finnas anpassade motorcyklar för tjejer som inte är så stora och mer hänsyn borde tas till att det är svårare för tjejer att köra lågfartsdelen med felanpassad hoj. Borde även räkna med att folk är nervösa och kan köra sämre av det. Detta gjorde den andre kontrollanten som fick mig och övriga att bli lugna och köra mycket bättre.

-Det är synd att man inte kan boka uppkörning och teoriprov samtidigt.

-Det är alldeles för dyrt. Jag förstår att en del väljer att köra utan körkort.

-Jag tycker att om man klarar manöverbanan men kuggas på körningen i trafiken tycker jag att man inte skall göra om manöverbanan igen vid nästa gång man kör upp.

-Systemet är anpassat för trafikskola, vilket gör det till en fråga om privatekonomi och inte förutsättningar/lämplighet.

-Superbra att ha sin privata handledare med sig hela vägen på allt! Det gav otroligt mycket att han var med på varje lektion och risk 2an och på uppkörningsdagen. Klarade både teori och förarprovet på första försöket.

Jämförelse med SMC:s kurser och liknande

-Utbildningen är dyr och det är många moment som skall genomföras. Jag upplevde dessutom att SMCs utbildningskurser (som avrostning och KNIX) gav betydligt mycket mer än körskolans riskutbildning.

-Har deltagit i Linköpings MS trafikövningar på Sviestad motorbana sex gånger under min första säsong på MC. Det har utvecklat min förmåga att framföra fordonet på ett säkert sätt och jag var nog inte hälften så bra när jag fick körkortet.

Utbildning i trafikskola

-De som bokar genom trafikskola bedöms annorlunda än privatisterna.

- Att öva med trafikskola är verkligen viktigt. Speciellt säkerhet i trafiken, fast det räcker inte därför man måste kombinera på smart sätt. Jag körde 30% trafikskola och 70 % privat. Funkade jättebra.
- Väldigt olika kvalitet på trafikskolor, körde på två olika där den första körde med flera elever samtidigt och väldigt lite feedback. Andra körskolan körde med en elev i taget och gav kontinuerlig feedback via headset under hela lektionerna, vilket gjorde enorm skillnad för inläringen. Det borde vara krav på att trafikskolorna fokuserade på en elev i taget, att köra runt på en manöverbana i 90 minuter tillsammans med andra elever utan återkoppling är bara ett sätt att tjäna enkla pengar.
- För mycket fokus på lågfart, inte det som skadar. Borde vara fokus på kurvteknik i normal hastighet istället.
- Idiotiskt att 80 % av utbildningen ska vara krypkörning. Har knappt någon användning av det nu när man har körkort.
- Utbildningarna och lektionerna var riktigt bra i sig, men alla dessa riskutbildningar och körprov är dyra. På Gotland finns det bara en trafikskola som erbjuder risktvåan och den kostar hela 3500 kr.
- Investeringen som krävs är nog varför de flesta avstår från att skaffa mc, tyvärr.
- Tyckte utbildningen via Trafikskola var mycket bra. Duktiga och kunniga lärare som gjorde utbildningen både lärorik och rolig. Kände att vi hade ett gott utbyte på lektionerna.
- Bra utbildning. För mycket fokus på lågfartdelen
- Trafikskolans fokus ligger extremt mycket på att klara manöverproven på uppkörningen, vilket förvisso är viktigt. Men att hantera hojen riktigt väl är något man får ta tag i själv eller lära sig via andra kurser (såsom med SMC).
- Väldigt dyrt med lektioner på trafikskolan och var man inte ute i god tid så fick man vänta länge på lektionstid.
- Så oerhört nöjd med min utbildning. Trafikskolan var mycket proffsig. Bra kommunikation, tydlig utbildning och kunde verkligen lita på att jag fick det stöd och den hjälp jag behövde. Körprovet var också mycket bra. Tryggt, lugnt och mycket trevligt bemötande ifrån förarprovare. Att ta A-kort är det bästa jag har gjort!
- Körskolan tyckte att jag var helt redo för uppkörning dock räckte det ej till. Körlektioner var i stor gemensam grupp hela tiden och väldigt lite personlig övning och utvärdering. Endast 1 av ca 15 lektioner var personlig i trafik vilket kändes lite.
- Ingen träning på grus men vid uppkörning blev en etapp på grusväg.
- Tycker att lärarna på min körskola var bra men att bedömningen på elevernas kunskap att hantera fordonet varierar, om man kan hantera motorcykeln och har haft bilkörkort kan dom flesta ha ett bra grund ute i trafiken. Där kan dom bli bättre att bedöma eleven.
- Allt för stor del läggs på manöverbana, borde träna mer kurvtagning mm
- Bytte trafikskola mot slutet av min utbildning därför att den första trafikskolan (i Nacka) la i princip allt fokus på manöverbana tillsammans med andra elever (trots att det kostade lika mycket att köra själv). Jag som inte har B-kort sedan innan utan mitt första körkort blev A-kortet hade definitivt behövt mer körning i trafiken, vilket jag fick på den andra trafikskolan (i Mora). Vill gärna lyfta fram den aspekten gällande elever som inte har B-kort sedan tidigare - varför har man inte det?
- Anledningen till det kanske är svaret på vad fokus bör ligga under utbildningen. Individanpassningen är, som alltid, viktig. Trafiklektioner i grupp för samma dyra summa pengar känns helt tokigt, lite som att man utnyttjar eleverna. Vill även tillägga att risk 2an är en riktigt bra utbildning (gick den i Gillinge).
- Väldigt nöjd med allt. Tog mitt körkort på exakt 1 månad från första körlektionen till uppkörning. Allt funkade mycket smidigt.
- Jag misstänker att den första förarprovaren var mutad att kugga vissa vid första uppkörningen. Jag tycker också att det var fel av min trafikskola som bara erbjöd 1 timmes körning i trafik. Trafikskolan hade 8 elever på 2 lärare på inhägnat område vilket dem tjänade bättre på än körning i trafik.
- Då min körskola var bra och trygg, och min lärare väldigt pedagogisk och trygg och positiv, så gick allt som en dans. Men jag såg andra vid uppkörningen, som hade andra trafikskolor där det inte alls gick lika bra, de eleverna var inte alls så förberedda och trygga som vad jag var. Jag hoppas det finns statistik bland trafikskolorna, så det syns vilka som är bra och vilka som är dåliga, så att de med sämre statistik får press på sig att göra ett bättre jobb. Jag hade tur i mitt val av trafikskola, men det känns som att många inte hade det.

Riskutbildning

- Usel Riskutbildning 2 - vore toppen att kunna bli godkänd via tex deltagande på SMC kurs(er).

- Onödigt dyr. Svårt att få tid. För lite körning på Risk2.
- Risk 1 onödigt om man redan gjort den inom en 5 års period för bil eller vice versa.
- Risktvåan gav inte mycket.
- Innehållet i risk 2 borde standardiseras. Väldiga skillnader i kvalitet och innehåll mellan olika skolor.
- Den bästa utbildningen var risktvåan. Fick med mig mycket bra och tänkvärda saker, gällande risk och synlighet när jag kör mc.
- Väldigt låg nivå på risktvåan. Kändes onödigt och bara ett sätt för trafikskolan att tjäna pengar.

Konsekvenser av att det inte finns provtider

- Jag gjorde riskettan i Linköping. Risktvåan i Falun på samma körskola som jag påbörjade min körkortsutbildning. Där gjorde jag 10st 60 min lektioner. 8 av dessa pass var på körgården. Jag skrev provet i Sthlm och skulle köra upp på en av de sista tiderna på året i Falun. Samma morgon som vi skulle köra upp ställde Trafikverket in provet då de inte hade någon plan för att ersätta den provledare som blev sjuk. Jag fick ingen ny tid i Falun som passade. Istället fick jag ta 2 lektioner i Helsingborg för att lära känna den körskolans mc då den ej var av samma typ som mc jag kört i Falun i Falun. Jag körde upp i Helsingborg. Vi gjorde manöverprovet på Ängelholms flygplats för att sen dela på körsträckan från Ängelholm tillbaka till Helsingborg mellan oss som klarat manöverprovet.
- Vid intensiv utbildning skall det vara möjligt att köra upp omgående när den är klar.
- För lång väntetid att få köra upp. Enligt körskolan som även dom har problem att få tider är irriterade över att Trafikverket används som körskola och då får ordinarie personer vänta.
- Orimligt långa väntetider på ny uppkörning. Behövs fler uppkörningsmän under säsong så att man snabbt kan försöka igen under tiden all information och övning är fräsch. Måste man vänta så försämras körförmågan, vilket försämrar chanserna för att klara nästa uppkörning. För de som inte kan köra privat och måste betala en körskola, så kan en enda kuggning enkelt få tusenlapparna att rulla.
- Satt ivrigt och letade uppkörningstider, utan att vara "kräsen", sökte på alla uppkörningsställen söder om Jönköping, tog mig ändå 1.5 månad för att få en tid som funkade, inga helger eller kvällar fanns tillgängliga att boka. En spontan känsla är att körskolorna har "bokade" tider som passar deras elever vilket mer eller mindre tvingar folk till att gå via en körskola för att kunna köra upp. Min uppkörning var möjlig efter att ha tagit ledigt från jobb och fått min handledare att ta ledigt från sitt jobb för att åka med mig dit.

Om stegvis access

Jag tycker inte det ska vara så omständligt som det är idag med att uppgradera sitt MC-körkort till en högre behörighet. Det borde finnas en billigare lösning. Som det ser ut idag så behöver jag göra samma uppkörning tre gånger under loppet av fyra år för att uppgradera från A1->A2->A. Jag skulle gärna se en annan lösning kanske i form av en "körlektion" som man tar på körskola så utvärderar läraren om man har tillräcklig kunskap för att framföra en tyngre hoj. Det skulle leda till kortare väntetider för uppkörning eftersom personer som redan har mc körkort slipper ta upp uppkörningsplatser för andra. I övrigt var jag mycket nöjd med körkortsutbildningen.

Jag tycker att om man har haft A2 kort i två år och kan bevisa att man har köpt en motorcykel och har åkt med den x antal mil under dem här två åren. Då borde man inte behöva köra upp igen för att få A kortet för då är man erfaren. Det kostar väldigt mycket pengar för att köra upp + låna mc. De pengarna skulle jag hellre vilja lägga på mc försäkring och fixa en motorcykel som har mer effekt. För mc-försäkring är väldigt dyr när man är ung och jag älskar att åka motorcykel. Det är inte så att man behöver köra upp igen när man har haft B-körkort och ska köra en bil som har mer hästkrafter än den man kör.

Tips till Transportstyelsen och Trafikverket

- Körprov stämmer inte med verkligheten. Det är förmycket oviktigt detaljer istället att titta på själv körning i trafiken. Jag förstår att Trafikverket måste få pengar också men finns kanske något bättre sätt att göra det istället för att det blir löjligt.
- Tycker att man borde få kunna göra Risk 2 efter att man har skrivit teoriprovet. På så vis kan du göra färdigt teori på vintern så det är klart till våren. Är det lång väntetid på att få göra Risk 2 så blir det automatiskt längre väntetid på teoriprovet. Och man får ju inte boka körprov innan teoriprovet blir godkänt så det bidrar till lång väntetid för körprov.

-Jag upplevde att jag var nära att kuggas av oklar anledning. Det tog lång tid innan de hade bestämt sig. Jag fick kortet men fick aldrig veta varför de var tveksamma. Det kändes verkligen inte som läge att diskutera varför där och då! Vem kontrollerar körprovskontrollanterna beteende?

- Tänk vad fantastiskt det vore om det skulle finnas tillgång till områden där man kan övningsköra privat på manöverbanor (skulle med glädje även betalat för att få använda dessa). Även om man kan kombinera med körskola så blir det faktiskt lättare med övning = timmar. MEN tycker samtidigt att för stor fokus ligger på dessa manöverbanor även om jag till viss del förstår varför man ska öva.

Diskussionen mellan elever var att pedagogiken kunde ha varit mycket, mycket bättre och mer praktisk. Ofta var man kvar för att räkna ut problemet på egen hand. Detta innebar åtminstone en slösad månad i körlektioner med känslan av att vara utnyttjade.

-Problematiskt att handledaren måste ha fem års erfarenhet. Detta gör det mycket svårt att hitta handledare, vilket medför stor frestelse till otillåten körning genom övningskörning på egen hand.

Borlänge 2018-01-17

Maria Nordqvist & Petra Holmlund