

# Utvärdering av kurser för förare av sportmotorcyklar

## Kursdeltagarnas behållning

Peter Loukopoulos  
Per Henriksson



## Förord

Denna studie har genomförts som en del i ett uppdrag gemensamt finansierat av Skyltfonden (Vägverket) och NTF med syftet att utvärdera de fortbildningskurser för sportmotorcykelförare som arrangeras av Sveriges Motorcyklister (SMC). Uppdraget omfattar även en olycksuppföljning som redovisas separat.

Per Henriksson har varit projektledare och författat huvuddelen av kapitlen 1–4. Peter Loukopoulos har genomfört intervjuerna och svarat för kapitel 5 och 6.

Författarna vill tacka deltagarna på sporthojskurserna som tog sig tid och ställde upp på en intervju. Ett tack riktas också till Jesper Christensen, Patrik Ericsson och Hannes Westman, samtliga SMC, för underlag och fakta kring kursverksamheten.

Slutligen tackas Anita Carlsson, VTI, för slutredigeringen.

Linköping mars 2008

*Peter Loukopoulos och Per Henriksson*

## Kvalitetsgranskning

Intern peer review har genomförts 12/2 2008 av Katja Kircher, VTI. Författarna har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus den 15/2 2008. Projektledarens närmaste chef, Jane Summerton, har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering den 29/2 2008.

## Quality review

Internal peer review was performed on 12<sup>th</sup> February 2008 by Katja Kircher at VTI. The authors have made alterations to the final manuscript of the report on 15<sup>th</sup> February 2008. The research director of the project manager, Jane Summerton, examined and approved the report for publication on 29<sup>th</sup> February 2008.

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	5
Summary .....	7
1     Introduktion .....	9
1.1   Allmän bakgrund .....	9
1.2   SMC:s fortbildningskurser .....	11
1.3   Kurser för sportmotorcykelförare .....	12
2     Syfte .....	17
3     Material, metod och intervjudeltagare .....	18
4     Resultat.....	21
4.1   Steg 1: Motorcykeln .....	21
4.2   Steg 2: Spårval .....	25
4.3   Steg 3: Människan .....	27
4.4   Steg 4: Individuell coaching .....	31
4.5   Allmänna kommentarer .....	34
5     Diskussion .....	37
5.1   Sammanfattning och diskussion av studiens begränsningar .....	37
5.2   Glömskeeffekter: huvudbudskap kontra kursdetaljer .....	37
5.3   Kursutformning .....	38
5.4   Riskuppfattning .....	38
5.5   Olycksutvärdering .....	39
Referenser.....	40
Bilaga 1   Information om utvärderingen i utskicket via e-post och brev	
Bilaga 2   Intervjuguiden, schematiskt utseende	



## **Utvärdering av kurser för förare av sportmotorcyklar – kursdeltagarnas behållning**

av Peter Poukopoulos och Per Henriksson

VTI

581 95 Linköping

### **Sammanfattning**

Olycksutvecklingen för förare av sportmotorcyklar har varit negativ. Som ett led i att öka säkerheten för denna grupp genomför Sveriges Motorcyklister (SMC) sedan år 2004 kurser för förare av sportmotorcyklar. Kurserna ges i fyra steg där varje steg omfattar en dags utbildning. Ett incitament för att delta är lägre försäkringspremier.

VTI har utvärderat utbildningen genom telefonintervjuer med 29 personer som deltog i kurserna under juli–september år 2007. Intervjuerna var av semistrukturerad typ; det gavs alltså möjlighet till spontana kommentarer. Syftet har varit att utröna vilken behållning deltagarna hade av kurserna, vilka lärdomar som dragits och hur syftet har tolkats.

Kursernas upplägg, som innebar praktiska övningar varvade med diskussioner/genomgångar, fick övervägande positiva omdömen. Någon menade emellertid att det var ont om tid för att vila och smälta informationen.

Generellt sett var överensstämmelsen god mellan arrangörens syfte och hur deltagarna uppfattade syftet med olika kursmoment.

Flertalet sade sig ha använt lärdomarna från kurserna. Men körning på väg skiljer sig från bankörning, vilket gör att alla moment inte blir aktuella vid de hastigheter och omständigheter som förekommer i trafiken.

Få deltagare saknade något moment i kurserna eller såg några brister med kurserna. De enstaka förbättringsförslag som fördes fram handlade om att få mer individuell återkoppling, att använda videokameror och att få ut skriftligt material före kursstarten.

En potentiell trafiksäkerhetshöjande sidoeffekt av kurserna som framskymtar, är det faktum att kurserna för några deltagare inneburit en insikt om hur roligt det är att köra på bana och att de därför väljer att minska körningen på vanlig väg.



## **Evaluation of courses for riders of super-sport motorcycles – participant retention of course contents**

by Peter Loukopoulos and Per Henriksson  
VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute)  
SE-581 95 Linköping Sweden

### **Summary**

Accident rates concerning riders of so-called super-sport motorcycles have been negative in recent years. As part of a strategy for increasing the safety of this group of motorists, Sveriges Motorcyklister (SMC) has conducted courses for motorcycle riders since 2004. These courses consist of four steps, with each step requiring one day of training and education. An incentive for participation is a reduced insurance premium.

VTI has evaluated SMC's training programme through a series of telephone interviews with 29 persons who participated in the programme during the period July–September 2007. The interviews were semi-structured in nature; participants had the opportunity to add their own spontaneous comments. The aim was to identify what respondents recalled from their participation in the training programme, what lessons they drew, and how the aims of the programme had been interpreted.

The programme's structure, i.e. practical exercises interleaved with discussions, received largely positive comments. One participant did, however, mention the fact that there was a feeling of too little time for rest and for taking in all information before proceeding to the next exercise or discussion.

Generally speaking, there was a significant degree of agreement between the aims of the course organisers and the way in which course participants perceived the aims of the various aspects of the training programme.

Several participants mentioned that they had had much use of what they had learnt from the training programme. However, riding a motorcycle on public roads was seen as significantly different to riding on a designated track or course, which is why not all aspects of the training programme were viewed as relevant for the road speeds and circumstances that arise in normal traffic conditions.

Very few respondents saw any limitations or problems with the contents of the training programmes. The few suggestions for improvement that were put forward had to do with suggestions to receive greater individual feedback, that video cameras should be used, and that written materials should be distributed in advance.

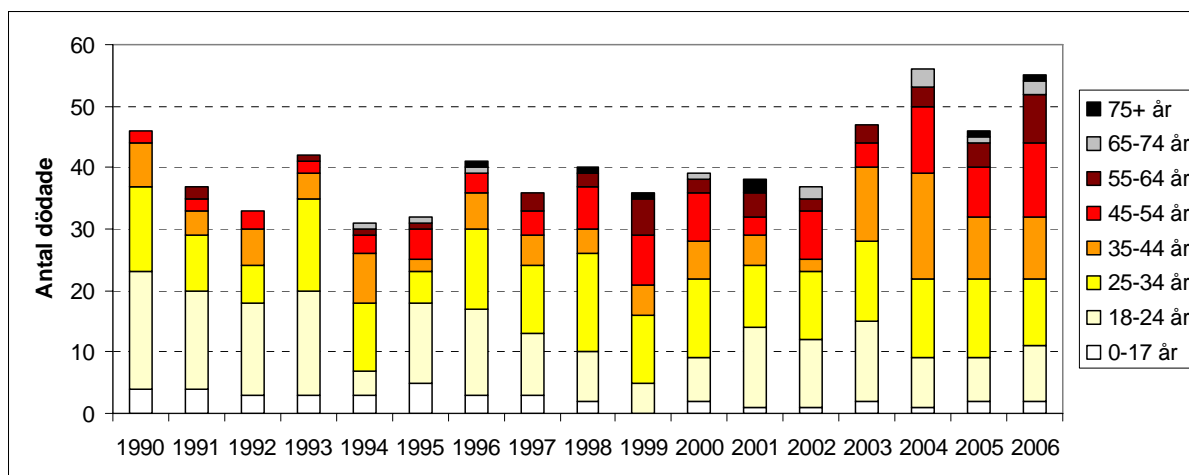
A potentially positive outcome from a traffic safety viewpoint is the fact that course participation for some respondents had generated insights into how much fun it was to ride a motorcycle on a dedicated track or course. This, in turn, led to many participants voluntarily choosing to minimise the amount of time they spend riding on public roads.



# 1 Introduktion

## 1.1 Allmän bakgrund

Att köra motorcykel har under de senaste åren ökat i popularitet och i mitten av år 2007 fanns det närmare 290 000 motorcyklar i trafik i Sverige (SIKA, 2007). I takt med att antalet motorcyklar har ökat på våra vägar har också antalet trafikdödade motorcyklister ökat. Under större delen av 1990-talet och i början av 2000-talet omkom mellan 30 och 40 motorcyklister årligen, men antalet dödade har därefter ökat till mellan 46 och 56 per år, se figuren nedan.



Figur 1 Antalet dödade förare och passagerare på mc åren 1990–2006 uppdelat på åldersklasser. Källa: Vägverket

Som synes har ökningen av antalet olyckor varit stor i åldersklasserna 35–44 år och 45–54 år de senaste åren.

Djupstudier i Sverige har visat att det framförallt är förare av s.k. supersportmotorcyklar som är överrepresenterade i olycksstatistiken (Strandroth & Persson, 2005). Denna typ av motorcykel är utformad som kopior av road racing-motorcyklar och kännetecknas av extra hög acceleration och toppfart, se Figur 2. De hamnar försäkringsmässigt i klass 7 till 11. Under tidsperioden för djupstudierna (2000–2003) hade mer än hälften av de omkomna förarna kört supersport och det är också i denna kategori som antal omkomna ökat under perioden. För övriga mc-klasser syns ingen tydlig ökning av antal omkomna under motsvarande period. Även europeisk försäkringsstatistik visar att förare av sportmotorcyklar står för 70 % av försäkringsskadorna trots att de bara utgör 10 % av det totala antalet motorcyklar (FEMA, 2004).

De senaste årens statistik, presenterad på ett möte i maj 2007 för nätverket *Nationell samling för trafiksäkerhet*, uppvisade dock en minskning av antalet förolyckade supersporthojsförare.<sup>1</sup> År 2004 körde 50 % av de dödade mc-förarna sporthojar. Andelen sjönk därefter, år 2005 uppgick den till 27 % och år 2006 till 32 % (eller 17 personer år 2006). Sveriges MotorCyklister (SMC) menar att minskningen av dessa olyckor skulle kunna förklaras med sporthojsprojektet (kursverksamheten som startade 2004), en viss höjning av försäkringspremierna som skedde 2005 samt att beståndet av sportmotorcyklar minskade något 2006.

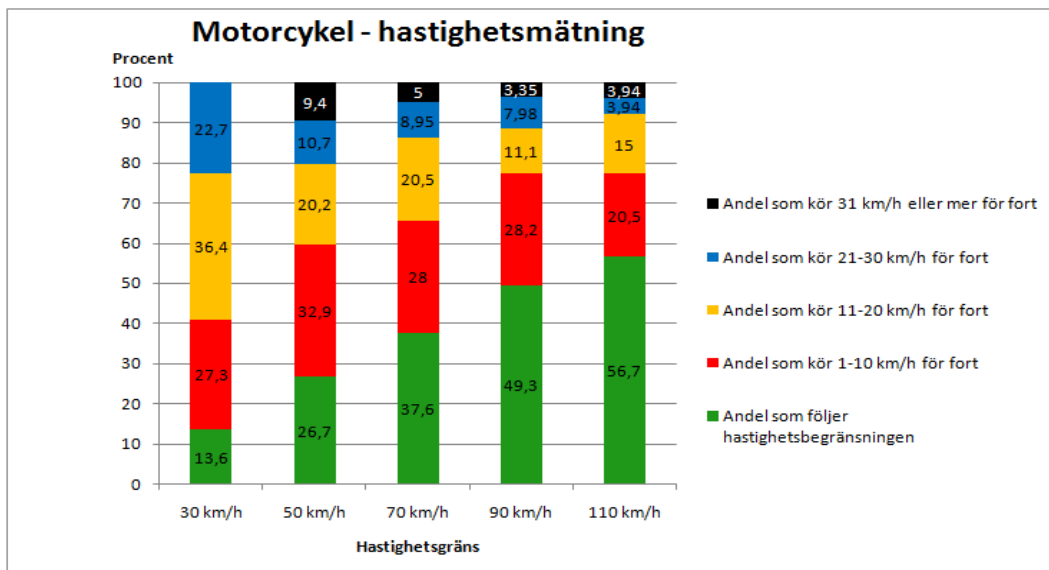
<sup>1</sup> [http://www.vv.se/templates/page3\\_\\_\\_655.aspx](http://www.vv.se/templates/page3___655.aspx) sept 2007



Figur 2 Supersportmotorcykel. Foto: Per Henriksson.

Höga hastigheter utgör ett speciellt trafiksäkerhetsproblem bland mc-förare. Enligt Vägtrafikinspektionen instämmer 60 % av manliga motorcyklister i åldern 20–24 år helt eller delvis i påståendet ”de nuvarande hastighetsgränserna är så låga att man måste ha förståelse för att de överskrids” (Vägtrafikinspektionen, 2005). Enligt Vägverkets djupstudier har mer än 25 % av de omkomna mc-förarna bedömts kört mycket över gällande hastighetsgräns (>30 km/h) och i dessa fall har det till 90 % gällt förare av supersportmotorcyklar (Strandroth & Persson, 2005).

NTF gjorde sommaren 2007 mätningar av mc-förarnas hastigheter. Mätningarna genomfördes i Stockholmsområdet på 30-, 50-, 70-, 90- och 110-vägar. Totalt mättes hastigheten hos 1180 motorcyklarförare. Andelen som överskred hastighetsgränsen framgår av följande figur.



Figur 3 Andel hastighetsöverskridelser för mc-förare. Källa: NTF, <http://www.ntf.se/Tidning/default32884.asp>.

I syfte att förbättra trafiksäkerheten för mc-förare och bryta den ökande trenden av motorcykelolyckor har bl.a. en s.k. mc-OLA<sup>2</sup> genomförts år 2005. De avsiktsförklaringar som mc-OLA:n resulterade i handlade om en rad åtgärder: från att förbättra vägmiljön för motorcyklister till att ändra kursplanen för mc-behörighet. Flera parter betonade också i sina avsiktsförklaringar behovet av att utvärdera trafiksäkerhets-effekterna av den fortbildning som idag bedrivs av mc-förare. Vägverket avsåg bl.a. att tillsammans med organisationer som ägnar sig åt fortbildning av motorcyklister kartlägga, analysera och utveckla den fortbildningsverksamhet som bedrivs.

Avsiktsförklaringen som SMC lämnade i Nationell Samling år 2007<sup>3</sup> innebär att antalet olyckor ska minskas genom "... riktad fortbildning för motorcyklister. I det första skedet satsar vi på fortbildning för motorcyklar med sportig karaktär eftersom denna grupp är mest olycksdrabbad. ... Målet är att halvera antalet döda motorcyklister fram till 2010."

Fortbildningskurser för bilförare har ibland visat sig få negativa konsekvenser eftersom deltagarna tenderar att överskatta sin egen förmåga (Engström, Gregersen, Hernetkoski, Keskinen, & Nyberg, 2003). En metaanalys om motorcykelolyckor visade att även frivilligt vald mc-utbildning efter körkort kan få negativa effekter eller inga effekter alls. Metastudien utesluter dock inte att vissa typer av fortbildning kan fungera olycksreducerande (Ulleberg, 2003). Majoriteten av de studier som metaanalysen omfattar och som ligger till grund för slutsatserna om frivillig fortbildning är dock mer än 20 år gamla. Den senaste studien är ifrån 1992. Dagens fortbildningskurser som SMC bedriver har fler inslag än tidigare som syftar till att påverka deltagarnas riskuppfattning och motivation att köra med stora säkerhetsmarginaler (Eriksson, 2005). Det är därför inte säkert att metastudiens slutsatser automatiskt kan överföras till dagens befintliga fortbildningskurser. Man kan dock inte heller automatiskt säga att dagens kurser ger positiva effekter på trafiksäkerheten. Det är därför viktigt att de fortbildningskurser som faktiskt bedrivs idag av SMC (och av andra organisationer) också utvärderas så att de kan utformas så optimalt som möjligt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. I de följande kapitlen följer först en beskrivning av SMC:s kursverksamhet och därefter en beskrivning av kurserna för förare av supersportmotorcyklar.

## 1.2 SMC:s fortbildningskurser

I över 30 år har SMC bedrivit kurser i olika delar av landet i syfte att vidareutbilda mc-förare till att bli bättre på att hantera fordonet och mer medvetna om riskerna med att köra mc. SMC:s fortbildningskurser sker i samarbete med Folksam och med ekonomiskt stöd av NTF.

---

<sup>2</sup> Arbetssättet OLA har utvecklats av Vägverket och har som utgångspunkt att vissa aktörer, de så kallade systemutformarna, alltid har det yttersta ansvaret för säkerheten i vägtransportsystemet. Arbetet inleds med att objektiva fakta tas fram ("O"), i nästa steg redovisar och diskuterar systemutformarna förslag och idéer till lösningar ("L") och avslutningsvis ska de avge en avsiktsförklaring utifrån det problem som diskuteras ("A"). [http://www.vv.se/filer/27656/olycksutveckling\\_mc\\_bildspel\\_vagverket\\_2007.pdf](http://www.vv.se/filer/27656/olycksutveckling_mc_bildspel_vagverket_2007.pdf) jan 2008

<sup>3</sup> <http://www.vv.se/filer/27656/smc.pdf> jan 2008

Enligt SMC är målsättningen med fortbildningskurserna följande (Ericsson, 2005):

- Öka deltagarnas kunskaper så att det blir roligare att köra motorcykel
- Att deltagarna skall lära känna sin motorcykel bättre
- Att deltagarna skall öka sin förmåga att hantera motorcykeln i trafikmiljö
- Att deltagarna skall bli mer medvetna om riskerna med att köra motorcykel.

Kursdeltagare behöver inte vara medlem i SMC, men de måste ha motorcykelkörkort och köra en motorcykel som är skattad, besiktad och minst trafikförsäkrad. Hjälms och övriga skyddskläder måste användas.

SMC anordnar två typer av avancerade trafiksäkerhetsfrämjande kurser på gokart- eller roadracingsbanor: Broms & Kurvkurs (BKK) och sporthojkurs. Innehållet i BKK och sporthojkursen är i princip detsamma, men den senare är anpassad till förare av sporthojar. Dessa kurser ges i fyra steg, där varje steg motsvarar en dags utbildning. Kurserna innehåller både teori och praktiska övningar där deltagarnas egna motorcyklar används. En kursavgift på ca 1 000 kr tas ut per steg. SMC har även ett samarbete med California Superbike School (CSS), vars kurser helt inriktas på kurvteknik. Under 2005 utbildades cirka 4 000 mc-förare varav cirka 200 av dessa körde sportmotorcyklar (Ericsson, 2005). Kurserna leds av speciellt utbildade instruktörer från SMC, som under sin utbildning har lärt sig frågande pedagogik (CIECA, 2002). SMC genomför själva kursutvärderingar, men dessa görs inte på ett systematiskt och heltäckande sätt.

### 1.3 Kurser för sportmotorcykelförare

Kurserna för sporthojförare har anordnats sedan år 2004<sup>4</sup>. Innehållet har vidareutvecklats fortlöpande. De fortbildningskurser som i föreliggande studie har varit föremål för utvärdering arrangerades under maj–september 2007 på ett flertal platser i landet. Från och med år 2007 kunde deltagaren välja att under en kursdag gå något av följande fyra steg (se närmare den skrift som tagits fram för instruktörerna (SMC, 2007)):

1. Motorcykeln (maskinen)
2. Spårval (vägen/banan)
3. Människan (människan kontrollerar/styr maskinen)
4. Individuell coaching (individuellt anpassad utbildning).

Stegen måste genomgå i denna ordning. Efter att ha deltagit i steg 1, har mc-ägaren rätt till en rabatterad mc-försäkring hos Folksam (vilket trädde i kraft under 2005). För att kunna fortsätta ha den förmånliga försäkringen måste mc-ägaren gå något av stegen 1 och 4 vartannat år, eftersom dessa steg innehåller den teoriutbildning som berättigar till uppdaterad försäkring.

De tre första stegen innehåller vardera två till tre övningsmoment. Till stegen kopplas också vissa mjuka värden som tas upp till diskussion: reflektionsövning kring risk-medvetenhet, självkänedom och attityder (steg 1); potentiella risksituationer (steg 2);

---

<sup>4</sup> <http://www.motorcyklisterna.org/templates/Page.aspx?id=276> sept 2007

överlevnadsreaktioner (steg 3) och individanpassade diskussioner om riskmedvetenhet, självkännet och attityder (steg 4).

Beskrivningarna av stegen som följer bygger på instruktörsboken (SMC, 2007).

### 1.3.1 Steg 1: Motorcykeln

I detta steg ligger fokus på gaskontroll, motstyrning och höghastighetsbroms inför kurva. Med hjälp av reglagen (gas, styre, broms och koppling) ska deltagaren få inblick i hur dessa kan användas för att öka säkerhetsmarginalerna.

Övningen med *gaskontroll* ska ge deltagaren en förståelse för hur olika sätt att använda gasen i kurvor påverkar motorcykelns dynamik, stabilitet, fjädring och fäste. Syftet är att försöka hitta det gaspådrag som krävs för att uppnå den optimala viktfördelningen (vanligen 40 % på framdäcket och 60 % på bakdäcket). Momentet beskriver hur den inbyggda överlevnadsfunktionen kan fungera genom att föraren t.ex. minskar gaspådraget när han/hon kommer för fort in i en kurva. I stället poängteras vikten av att börja gasa sig ur kurvan så tidigt som möjligt, vanligen när en tredjedel av kurvan har körts.

Att *motstyrning*, som innebär att föraren trycker styret ifrån sig på den sida man önskar att motorcykeln svänger åt, kan vara effektivare vid en undanmanöver än att bromsa till stopp förmedlas till kursdeltagarna i nästa moment. Övningen går till på så sätt att deltagaren har en hand på styret och övar på att trycka och dra i styret för att känna hur man styr mc:n in i kurvan. En snabb och precis motstyrning kan vara ett sätt att ta sig ur en riskabel situation.

Det tredje momentet, *högfartsbroms inför kurva*, ska öka deltagarens förmåga att bromsa på ett snabbt och säkert sätt, främst inför en kurvtagning. Vid hård inbromsning är det viktigt att sitta rätt med benen mot tanken med avslappnade, lätt böjda armar samt med händerna löst om styret. Blicken ska vara högt riktad för att förhindra att föraren flyttar vikt framåt, över framhjulet, vilket försämrar bromsförmågan. Tekniken att bromsa maximalt från början och att undvika bakhjulsbromsen lärs ut. Vid inbromsning sker en viktförskjutning till framhjulet vilket medför att bakhjulet blir ”viktlöst” och lätt kan låsa sig.

Under detta steg ges också information under ca 20 minuter<sup>5</sup> om SMC-försäkringen (mål och syfte, skadekostnader, villkor etc.). Slutligen ska gruppvisa reflektioner ske kring tre situationer man kan ställas inför som mc-förare: kullkörning på grus, hög hastighet på landsväg tillsammans med annan mc-förare samt avkörning på bana.

### 1.3.2 Steg 2: Spårval

Syftet med detta steg är att lära deltagaren att utnyttja vägen/banan och anpassa körtekniken efter förhållandena.

Första momentet tar upp blicken. Blicken ska lyftas så att föraren ska kunna se långt fram och planera sin körning. Mot den punkt där blicken är riktad tenderar man att köra. Med *aktiv blickstyrning* ska deltagaren lära sig att flytta blicken allteftersom man förflyttar sig genom kurvan: från första punkten där mc:n ska svängas (svängpunkten) till mitten av kurvan (tangeringspunkten, även kallad apex). Tanken är att hålla reda på svängpunkten med det perifera seendet och sedan rikta blicken mot dit man vill köra.

---

<sup>5</sup> Rekommenderad tid enligt instruktörsboken, (SMC, 2007).

I det andra momentet övas tidig och sen *svängpunkt* för att deltagaren ska komma till insikt om fördelarna med sen svängpunkt i en kurva. Vid en sen svängpunkt kan föraren bromsa senare, se längre in i kurvan och få större marginaler vid utgången ur kurvan. Man får ett rakare spår genom kurvan och blir tidigare synlig för den mötande trafiken.

*Körställningen* vid kurvtagande diskuteras i nästa moment (övas inte praktiskt). Vikten av att ha ett knä mot tanken poängteras; annars riskerar mc:n att bli instabil. Kroppsförflyttning ("att hänga ut") tas upp, vilket vid kurvtagning syftar till att sänka och flytta tyngdpunkten mot kurvans insida som motkraft till centrifugalkraften. En tidig svängpunkt medför att föraren inte kan ta kurvan som en sväng och det blir omöjligt att ha rätt gaspådrag genom kurvan.

Slutligen ska instruktören leda en diskussion om *potentiella risksituationer* i trafiken utifrån aktuell statistik och forskning.

### 1.3.3 Steg 3: Människan

Här tas det upp hur man som motorcykelförare kan använda sina sinnen mer aktivt.

Deltagaren får lära sig att inta en *avslappnad körställning*. Det innebär bl.a. att inte hålla för hårt i styret. Genom att vara avslappnad i armar och händer blir man inte lika snabbt utmattad och får samtidigt en bättre känsla för hur mc:n uppträder.

Nästa moment som övas på är *breddblick*. Syftet är att undvika målfixering (tunnelseende) i en stressad eller trängd situation. Vid målfixering fokuseras det man vill undvika att köra på, t.ex. en bil. I stället ska föraren aktivt använda det perifera och centrala seendet för att upptäcka faror: fokusera blicken på exempelvis mc:n men flytta koncentrationen mellan objekt i omgivningen som uppfattas med det perifera seendet.

Detta steg avslutas med kopplingar mellan överlevnadsreaktioner och *gaskontroll*, *motstyrning*, *högfartsbroms inför kurva* och *blick* för att därigenom sammanfatta de grundläggande övningarna i steg 1–3. Före de praktiska övningarna går instruktören igenom människans överlevnadsreaktioner, som anges vara följande (i den ordning föraren agerar):

1. Slår av på gasen
2. Håller hårt i styret
3. Krympande synfält
4. Målfixering
5. Styr mot målfixeringen
6. Styr inte eller styr för långsamt
7. Bromsar för mycket eller för lite.

### 1.3.4 Steg 4: Individuell coaching

Under detta steg får deltagaren själv identifiera sitt utbildningsbehov och tillsammans med instruktören ta fram en kursplan för dagen. Genom att gå detta steg flera gånger ska föraren kunna känna att han/hon utvecklas. Instruktören kan diskutera riskmedvetenhet samt motorcykelns, förarens och miljöns begränsningar.

### 1.3.5 Exempel på kursupplägg från Linköping

En av rapportförfattarna deltog under större delen av 2007 års sista kurs för sporthojar, som hölls på Sviestadbanan strax söder om Linköping den 16:e september mellan kl. 8 och 16. Totalt var 82 personer anmälda till denna dag, varav 74 infann sig.

Inledningsvis informerades om säkerhetsföreskrifter på banan (dvs. hur man kör in och ut ur depån; agerande vid kullkörning; flaggning). Ägarna uppmanades att skruva bort backspeglarna på sina cyklar för att inte rikta uppmärksamheten mot bakomvarande förare.

Flest kursdeltagare, ett 30-tal, hade anmält sig till steg 1, medan ett 10-tal gick steg 4. Fyra till fem instruktörer tog hand om varje grupp, vilket innebär att de som gick steg 4 fick mycket tid med instruktören.



*Figur 4 Kursdeltagarna fick gruppera sig efter vilket steg i utbildning som valts. Bakom den gröna flaggen återsamlades deltagare i steg 1 osv. efter varje avslutat praktiskt moment. Foto: Per Henriksson.*

Deltagare som anmält sig till steg 1 delades in i två grupper efter den hastighet deltagaren önskade hålla; de som ville hålla ett lugnare tempo hamnade i en grupp och de som ville köra lite fortare i en annan. Alla kursdeltagare inledde först med träningsrundor för att bekanta sig med banan.



*Figur 5 Teoretiska genomgångar och praktiska övningar varvades. Foto: Per Henriksson.*

Därefter varvades teoripass/diskussioner/återkopplingar under dagen om 15 min med körningar på banan som också varade i 15 min.

Vid samtal med instruktörerna på plats framkom att man önskade bli bättre på att nå riskgruppen. Man kände vidare till ett flertal förare av sportmotorcyklar som hade kommit till insikt om riskerna ute i trafiken och som valt att fortsätta att köra endast på banor. Detta betyder i sin tur att personer återkommer på kurserna, vilket också var fallet i Linköping där instruktörerna kände igen flera av deltagarna sedan tidigare kurstillfällen.

## 2 Syfte

Det övergripande syftet med föreliggande projekt är att utvärdera de fortbildningskurser för sportmotorcykelförare som den ideella organisationen SMC anordnar. Utvärderingen har omfattat följande delar:

- En beskrivning av kursdeltagarnas behållning av utbildningen efter omkring tre månader, dvs. vilka lärdomar man har dragit, vilka budskap man har uppfattat och hur man har tolkat syftet med såväl utbildningen som helhet som dess olika delmoment.
- En utvärdering av utbildningens effekter på försäkringsrapporterade trafikskador upp till två år efter kurstillfället.

I denna rapport beskrivs resultatet från den första delen av utvärderingen, dvs. deltagarnas behållning av kursen. Utvärderingen av utbildningens effekt på trafikskador avrapporteras separat.

### 3 Material, metod och intervjudeltagare

Kursdeltagarnas behållning av kursens innehåll undersöktes med hjälp av telefonintervjuer. Utifrån 2007 års deltagarlista som SMC översände till VTI i mitten av november, gjordes ett representativt urval av kursdeltagare vad gäller fördelning på ålder, kön och kursort.

Listan innehöll deltagare som gått broms- och kurvtagningskursen och/eller sporthojskursen. För att skilja kursdeltagarna från varandra valdes de datum då endast sporthojskurser gavs<sup>6</sup>. Personer som deltagit i kurserna under senare delen av kursåret (juli eller senare) valdes för intervju; detta för att inte för lång tid skulle ha förflutit sedan kursdagen. Med enstaka undantag gick dessa deltagare på kursen i Gelleråsen, Kinnekulle eller Linköping. Tabell 1 visar fördelningen på kursdag och kursort för de deltagare som ingick i gruppen som formade urvalsramen<sup>7</sup>.

Tabell 1 Urvalsram för intervjupersoner. Antal kursdeltagare uppdelat på datum, kursort och kön.

KURSDAG	GELLERÅSEN		KINNEKULLE		LINKÖPING	
	Man	Kvinna	Man	Kvinna	Man	Kvinna
2007-07-02			26	2		
2007-07-03			16	1		
2007-07-04			9	0		
2007-07-05			15	0		
2007-07-21					58	8
2007-08-06	33	3				
2007-08-07	18	1				
2007-08-23	32	0			21	2
2007-08-24					34	1
2007-09-16					62	12
<b>Totalt</b>	83	4	66	3	175	23

Av de totalt 354 kursdeltagarna som initialt valdes ut enligt ovan var 30 kvinnor (drygt 8 %). Det framgick inte ur underlaget vilket steg deltagaren anmält sig till. Inledningsvis valdes ett 30-tal personer ut för telefonintervjuer. De informerades om utvärderingen via e-post; brev skickades i de enstaka fall där e-postadress saknades. Hur denna information var formulerad framgår av bilaga 1. I e-posten informerades också kursdeltagarna om att VTI skulle kontakta dem för att boka en intervjutid. Ett 10-tal personer av de ursprungliga ca 30 valde att inte ställa upp på en intervju (i regel beroende på tidsbrist), gick inte att nå eller fick fel på mc:n och kunde inte delta mer än som åskådare under kursdagen. Dessa personer ersattes så långt som möjligt av andra personer från samma kursort, på ungefär samma kursdag och med samma kön och ålder.

<sup>6</sup> Dessa datum under 2007 var: 5/5, 27/5, 10/6, 11/6, 2-8/7, 20/7, 21/7, 6/8, 7/8, 23/8, 24/8 samt 16/9.

<sup>7</sup> En urvalsram innehåller de element som tillhör den population man vill undersöka.

Totalt deltog 29 personer i telefonintervjuerna; Tabell 2 visar hur de fördelade sig på steg och kön. Genomsnittsåldern var 35,4 år (SD = 9,0; yngst 20, äldst 58). Flest deltagare hade gått på en SMC-kurs på banan i Linköping, följt av Kinnekulle och Gelleråsen (15, 9 respektive 5).

Tabell 2 Antal män och kvinnor som intervjuades uppdelat per steg.

STEG	MÄN	KVINNOR	TOTALT
1	9	4	13
2	2	0	2
3	3	2	5
4	8	1	9
Samtliga	22	7	29

Andelen intervjuade kvinnliga deltagare var högre än andelen kvinnor i den del av underlaget som fungerade som urvalsram. Skulle andelen vara strikt enligt den fördelningen (8 %) innebär det att endast 2–3 kvinnor skulle ha intervjuats, vilket kan vara ett för litet antal för att fånga in bredden på erfarenheterna.

Deltagarna uppvisade stor variation vad gäller erfarenhet av att köra motorcykel, från att nyligen ha tagit körkort, till att inte ha kört på många år, fram till att regelbundet ha kört i många år. Dessutom hade många deltagare på Steg 2, 3, och 4 gått på tidigare SMC-motorcykelkurser (dvs. tidigare steg) under de senaste 2–3 åren, oftast under samma helg eller samma säsong. Intervjun fokuserade bara på det senast genomförda steget, vilket kanske delvis förklarar varför så få intervjuer genomfördes om steg 2 och 3: många respondenter gick på steg 2 och 3, eller 2, 3 och 4, eller 3 och 4 på konsekutiva dagar. De flesta deltagare i steg 1 hade inte gått på någon tidigare SMC-kurs. I steg 1 och 4 fanns det dessutom några få deltagare som hade gått på en California Superbike-kurs.

Telefonintervjuerna genomfördes under en treveckorsperiod (20/11–6/12 2007) av samma person. Intervjuerna varade mellan 20 och 25 minuter och förlades till både dag- och kvällstid. De genomfördes utifrån en intervjuguide bestående huvudsakligen av öppna frågor, dvs. utan fasta svarsalternativ, som dels rör enskilda kursmoment och dels rör kursdagen som helhet. De intervjuade ombads också uttrycka sina åsikter med hjälp av femgradiga skalor. En förenklad version av intervjuguiderna för de olika stegen framgår av bilaga 2. Trots sådana fastställda intervjuguides fanns det utrymme för spontana kommentarer, dvs. intervjuerna var s.k. semistrukturerade intervjuer. Detta innebar att guiden inte följdes strikt utan frågor ställdes i den ordning som var naturlig samt att respondenten fick chansen att utveckla sina synpunkter även inom områden som inte framgick av intervjuguiden. Intervjuaren förde anteckningar under samtalet och intervjuerna spelades in på band. Deltagarna informerades om att intervjuerna var konfidentiella och kunde om så önskades avbryta inspelningen. Efter intervjun informerades respondenten av syftet med studien och han eller hon tackades för sin medverkan.

Innehållet i intervjusvaren kodades utifrån den guide som användes och en matris sammanställdes med varje persons svar på varje fråga. Resultaten är inte statistiskt generaliserbara utan skall ge en bild av de olika tänkbara erfarenheter som finns; målet

är att beskriva variationen i deltagarnas uppfattningar. Intervjuer och andra kvalitativa metoder är bättre lämpade än kvantitativa metoder med sådana mål. Hade man börjat med en enkätstudie var risken avsevärt större att man kunde missa en eller fler svarsalternativ (dvs. erfarenheter) hos några deltagare. I analyser och resultatdelen togs hänsyn till alla svar och i vissa fall presenteras ett antal citat för närmare analys eller stöd för vissa tolkningar.

## 4 Resultat

### 4.1 Steg 1: Motorcykeln

#### 4.1.1 Motivering för deltagandet

Den vanligaste motiveringen som angavs för deltagandet i Steg 1 var **önskan att bli en bättre och säkrare förare**. Den näst vanligaste motiveringen, som endast angavs av mindre än hälften av respondenterna, var **möjligheten att få en sänkt försäkringspremie**. Andra anledningar inkluderade **önskan att lära sig köra just en sporthoj** (jmf. med en vanlig mc) eller **att uppleva känslan av att köra på bana, nyfikenhet, att man blev tipsad av andra** (vänner, kollegor, osv.) och att man **tyckte om kursmodellen med erfarna instruktörer**.

*Eftersom man åker sporthoj eller motorcykel överhuvudtaget kan det vara bra att gå en sådan kurs ... [jag ville] lära mig hur mc:n beter sig i olika situationer, vad man skall göra, och så vidare.*

#### 4.1.2 Kursdagens upplägg

Det fanns i stort sett bara positiva kommentarer gällande kursdagens upplägg. Även när vädret kunde ställa till med problem ansågs kursdagen vara allmänt bra eftersom det anpassades lite grand efter förhållandet.

*Det regnade som fan på eftermiddagen men vi körde ändå och lärde väldigt mycket om hur man skall behandla cykeln i regn. Det var väldigt bra faktiskt.*

De få negativa kommentarer som gavs handlade antingen om att bättre dela upp deltagarna enligt erfarenhet eller att det ibland kändes som om man inte hann vila sig eller smälta informationen.

*Det var lite småstressigt för att man hann aldrig varva ner emellanåt ... man går i så högt varv när man väl kör och sedan satt man och lyssnade och sedan går ut [på banan] i 10 minuter. Så hinner man inte riktigt slappna av innan man kör igen.*

Men ändå ansågs kombinationen av teori och praktik väldigt bra, vilket hjälptes av att instruktörerna tog allt ”stegvis” för att underlätta det hela för deltagarna. På en skala från 1 (inte alls bra) till 5 (mycket bra) fick kursdagens upplägg ett genomsnittsbetyg på 4,0 (SD = 0.5)

#### 4.1.3 Gaskontroll

##### Syftet och lärdomar

När deltagarna tillfrågades om vad de ansåg syftet var med just detta moment och vad de hade lärt sig svarade i stort sett alla i linje med att **inte slå av gasen mitt i kurvan** eller **att vara jämn och gasa fint genom en kurva** eller **att lära känna hur hojen påverkas av gasen** och att **förstå vilket gaspådrag man ska ha i olika moment på banan**.

*[Syftet var] att känna hur hojen reagerar, när man gör ett jämnt gaspådrag ... att lära sig göra ett jämnt gaspådrag och vara medveten om hur man använder gasen.*

*Det är bättre att gasa genom en kurva.*

Det fanns en individ som hade svårt att själv komma ihåg syftet och några som blandade ihop olika moment (t.ex. en pratade om viktfördelning mellan fram- och bakhjulet samtidigt som han nämnde vikten av att sitta ordentligt på mc:n). Men alla dessa individer kom ihåg det tänkta syftet efter viss hjälp på traven.

Överlag ansågs både den teoretiska diskussionen och de praktiska övningarna vara bra även om många deltagare hade svårt att komma ihåg några specifika detaljer eller exempel. På den femgradiga skalan var den genomsnittliga värderingen av den teoretiska diskussionen 4,3 (SD = 0,8) och de praktiska övningarna 4,0 (SD = 0,8).

*Jag kommer ihåg att det [gaskontroll] är viktigt för att det ger höjen stabilitet och att höjen blir väldigt orolig om man inte gör det.*

*Övningarna fick oss att reglera farten med just gasen så att man inte behövde panikbromsa när man kom i en kurva.*

### Användning av lärdomar sedan kursdagen

Alla deltagarna, utom en som inte hade kört sedan kursdagen, påstod att de hade använt det de lärde sig i gaskontrollmomentet efter kursen. Fem svarade att de hade använt det varje gång de hade kört motorcykel och sju mer än hälften av gångerna. Trots detta hade de flesta svårt att ge konkreta exempel; de hade bara fått en allmän känsla av att allt hade blivit bättre.

*[Det är bara] en allmän känsla av att man är säkrare ... man har exempelvis bättre flyt genom en kurva [men jag] kan inte peka på någonting.*

*Jag har märkt skillnaden mest på en kurvig bana in i skogen som jag ibland kör på ... jag tänker på när jag ska gasa, hur jag ska komma ur kurvan och så.*

### Vad som fattades i momentet

Alla respondenter utan en tyckte inte att det fattades något i momentet. Den respondent som hade någon kommentar tyckte ändå att momentet var väl genomfört men att:

*... det kunde ha varit lite mera [förklaring på hur man gör]... just kanske att man fick åka efter någon instruktör mera och att de fick visa hur man skulle göra.*

#### 4.1.4 Motstyrning

##### Syftet och lärdomar

Deltagarna ansåg att syftet med detta moment var att **lära sig styra snabbare och mer aktivt** och att **gå längre in i kurvan när man svänger** eller **att inte svänga för tidigt**.

*[Jag lärde mig] att man kan trycka på fel styrhalva och svänga åt andra hållet.*

*Alla väl använder motstyrning men jag lärde ... hur mycket man tjänar på att göra det aktivt, på riktigt. När man provocerar fram det man känner hur mycket snabbare man svänger.*

Det märks att även om vissa kunde motstyra före kursdagen så var momentet ändå lärorikt.

Både den teoretiska diskussionen och de praktiska övningarna betraktades av deltagarna som bra och väl genomtänkta och upplagda. De flesta kom ihåg och tyckte om övningen som gick ut på att köra runt banan med en hand på ryggen samtidigt som de försökte trycka på andra styrhalvan. Ändå fanns det ett par deltagare som inte kunde ge några

specifika detaljer eller exempel. Den teoretiska diskussionen kring motstyrning upplevdes som lite krånglig av vissa och den praktiska övningen var en stor hjälp i detta avseende.

*Det [diskussionen] var lite lurigt att förstå för att det blev mycket med höger och vänster ... det var lite krångligt.*

*Just på detta moment visade en instruktör ute på bana – och vi följde efter – hur man ska göra och det var bra för då fick man verkligen inse det då ... typ 'aha, det är så man gör'.*

På den femgradiga skalan var den genomsnittliga värderingen av den teoretiska diskussionen 4,4 (SD = 0,8) och de praktiska övningarna 4,5 (SD = 0,5).

### **Användning av lärdomar sedan kursdagen**

Alla deltagarna, utom en som inte hade kört sedan kursdagen, sa att de mer eller mindre hade använt det de lärde sig i motstyrningsmomentet sedan de deltog i kursen. Sex svarade att de hade använt det varje gång de hade kört motorcykel, tre mer än hälften av gångerna och tre svarade ungefär hälften av gångerna. De flesta gav exempel på detta när de körde på kurviga vägar eller åkte på bana. Då märker de att de hade blivit bättre på motstyrning. De deltagare som svarade att de hade använt det de lärde sig i kursen mindre än hälften av gångerna de kört mc-kursen motiverade sina svar med att köra på bana är en helt annan upplevelse än att köra på allmän väg.

*Jag har inte använt det så jävla mycket ändå för att man kör inte riktigt på samma sätt på landsväg som man kör på bana .. men jag vet hur man skall göra.*

För andra deltagare fanns det ändå en användning av de lärdomar som kunde tillämpas ute i normal trafik.

*Jag märker det ute i trafiken för att när det går fort, det kan hända att det är enklare att använda motstyrning istället för att bromsa.*

### **Vad som fattades i momentet**

Majoriteten av respondenterna tyckte inte att något fattades i momentet. En tyckte det skulle ha varit bra om man kunde få övningar som provocerade fram ännu kraftigare motstyrningar och en annan tyckte att en motorcykelmodell skulle ha hjälpt just under de teoretiska diskussionerna. Slutligen tyckte en deltagare att det vore bra med lite bättre individuell feedback för att veta om hon gjorde rätt eller fel.

*Grejen är att man inte fick så mycket individuell ... man fick ju träna själv liksom ... det var ju folk [instruktörer] ute på banan men man märkte aldrig riktigt om de såg en.*

#### **4.1.5 Höghastighetsbroms inför kurva**

##### **Syftet och lärdomar**

Som svar på frågan om vad syftet med momentet var och vad de hade lärt dig angavs följande: att **våga bromsa på rätt sätt** eller att **bättre fördela bromskraften på en sporthoj** eller att **våga bromsa ordentligt om en fara dyker upp**. Dessutom skulle man ha en bra kroppshållning ifall att man behövde bromsa enligt denna teknik.

*[Jag lärde mig] att våga bromsa mycket bättre. Det är oerhört viktigt. Och balans, så att man inte hänger i styret så att man kan bromsa och låsa framhjulet och det är inget problem med det.*

För vissa av deltagarna var detta moment mindre bra på grund av regn. Klart, och som sågs i kommentarer gällande kursdagens upplägg, så var det ändå en bra upplevelse att lära sig köra bättre i våta förhållanden, men vissa deltagare var ändå mindre nöjda.

*... vi använde mycket motorbroms i denna grupp på grund av vädret.*

*Det var blött på banan och lite läskigt men man fick öva ändå och förstod poängen med övningen.*

Gällande den teoretiska diskussionen och de praktiska övningarna var det lättare för deltagarna att komma ihåg övningarna kanske just på grund av det dåliga vädret som inträffade på vissa kursdagar. På den femgradiga skalan var den genomsnittliga värderingen av den teoretiska diskussionen 4,2 (SD = 0,7). Enligt en deltagare täckte diskussionen:

*... hur man skulle hålla armar, ha kroppen, stå på fotpinnarna ... rätt position på motorcykeln när man bromsar och sedan hur man bromsar genom att krama bromsen.*

På samma skala fick de praktiska övningarna 3,9 (SD = 0,9). Det lägre värdet hade dels att göra med vädret, dels med att vissa inte var nöjda med gruppindelningen och dels för att vissa märkte lite oenighet bland instruktörerna.

*Jag kommer ihåg teorin och det var en bra och noggrann genomgång men i och med att jag var i den absolut långsammaste gruppen det blev inte mycket träning och det var också mycket stockningar i gruppen.*

*Instruktörerna var lite oense om det här med fördelningen av bromskraft vilket gjorde det svårare att öva ... det var nån där som tyckte det var bra att lägga på foten där i alla fall medan andra tyckte man inte skulle göra det överhuvudtaget.*

### **Användning av lärdomar sedan kursdagen**

Nio deltagare, utom en som inte hade kört sedan kursdagen, hade använt det som de lärde sig i detta moment ungefär hälften eller mindre av gångerna de kört motorcykeln sedan de deltog i kursen. Tre påstod att de inte alls hade använt det. Detta är inte nödvändigtvis dåligt eftersom de tillfällen tekniken med höghastighetsbromsning kan komma till användning på vanlig väg är få. Man kör normalt i helt andra hastigheter.

*Så mycket hårdbromsningar som man gör på bana, det gör man i praktiken nästan aldrig i trafiken om det inte uppstår en paniksituation.*

*Häromdagen körde jag hem på kvällen och en [mötande] bil gjorde en svängning framför mig så att jag fick bromsa rejält ... jag fick nytta av det direkt.*

### **Vad som fattades i momentet**

Åtta respondenter tyckte inte att något fattades i momentet och två visste inte eller kunde inte komma på något. Två hade önskat mer rena bromsövningar och en av dessa tyckte inte att tillräckligt sades om att bromsa i kurvan, vilket han ansåg kunde vara aktuellt ibland. En deltagare hade önskat mer feedback.

*[Jag önskade] mer att de stod och tittade och sa 'ok, där gjorde du en bra inbromsning', för att det blev att vi bromsade för lite och fegade för mycket.*

## 4.2 Steg 2: Spårval

Endast två intervjuer med personer som gått detta steg genomfördes. Några medelvärden eller standardavvikelser för skalan presenteras därför inte.

### 4.2.1 Motivering för deltagandet

Motiveringar som angavs för deltagandet i Steg 2 inkluderade **önskan att bli en bättre förare** samt att man hade gått på Steg 1 och att **det kändes naturligt att fortsätta med Steg 2**. Dessutom var det så att **SMC:s sporthojkskurser hade rekommenderats** till en deltagare och en annan deltagare hade haft tio års uppehåll och kände att han behövde **putsas upp kunskaperna** (han gick på Steg 1 och Steg 2 på konsekutiva dagar).

### 4.2.2 Kursdagens upplägg

Kursdagens upplägg var "övertäckande bra och proffsigt genomfört" menade den ena deltagaren och "enligt förväntningar" tyckte den andra. På en femgradig skala där 5 är högst betygsattes kursdagens upplägg med en 5:a och en 4:a.

### 4.2.3 Blick

#### Syftet och lärdomar

Deltagarna uppfattade syftet med detta moment som att visa hur viktigt det är **att inte titta för nära motorcykeln** och att **lyfta blicken och ha en längre horisont**.

*[Jag lärde] att man inte ska titta för nära mc, att man skall titta längre bort istället.*

Överlag ansågs både den teoretiska diskussionen och de praktiska övningarna vara bra. Diskussionen tycktes vara intressant med bra förklaringar och tydliggöranden samt en bra användning av att rita på tavlan. De praktiska övningarna betraktades också som bra och de gav ökad förståelse. Dessutom uppskattade man att man fick mycket tid att köra och öva.

*Man trodde att man gjorde nåt mycket men kanske gjorde man det för lite ändå!*

På den femgradiga skalan fick både diskussionen och övningarna en 5:a och en 4:a.

#### Användning av lärdomar sedan kursdagen

Deltagarna tyckte att de hade använt det de lärde sig i blickmomentet sedan de deltog i kursen antingen varje gång eller mer än hälften av gångerna de hade kört motorcykel.

*[Jag märkte] att jag blev bättre på att scanna av tidigare [och] också att släppa blicken på närområdet.*

### Vad som fattades i momentet

Ingen respondent tyckte att det fattades något från momentet eller att någonting kunde ha förbättrats.

#### 4.2.4 Svängpunkt

##### Syftet och lärdomar

Syftet med detta moment ansågs vara att **dela in svängen i olika moment** och att **lära sig påverkan av olika svängpunkter**.

*Man utgick ifrån att man började med olika svängpunkter och hur de påverkade utgången i kurvan.*

Den teoretiska diskussionen tycktes vara mer formaliserad än på andra moment enligt en deltagare som ”hade gärna haft en enklare förklaring”. Trots det ansågs diskussionen vara bra med en bra poängtering och förklaring av varför man skall dela in svängen. På den femgradiga skalan betygsattes diskussionen med en 5:a och en 4:a.

På samma skala fick de praktiska övningarna 5 i betygsättning från båda deltagarna. Övningarna ansågs vara bra och värdefulla.

*Vi testade olika svängpunkter för att se hur utgången i kurvan blev relaterat till ingången.*

##### Användning av lärdomar sedan kursdagen

Deltagarna tyckte att de använt sina lärdomar mer än hälften av gångerna de hade kört motorcykeln sedan de deltog i kursen.

*[Jag märkte] mest att jag har blivit bättre på de kurviga vägarna jag kör på. Jag är mer aktiv i svängningen.*

### Vad som fattades i momentet

Respondenterna var nöjda med momentet men ändå tyckte en deltagare att en förbättring kunde ha varit en bättre koppling med andra viktiga aspekter.

*Egentligen hur man kombinerar svängpunkt med bromsning och gasning, var man fokuserar bromsningen och var man gasar .... det fanns i och för sig men kunde ha utvecklats lite mer.*

#### 4.2.5 Körställning

##### Syftet och lärdomar

När deltagarna tillfrågades om vad de tyckte syftet var med körställningsmomentet och vad de hade lärt sig svarade de att det hade att göra med **viktfordelningen** och en **bra användning av ben och överkropp**.

*Det var egentligen viktfordelning ... och armarna, de skulle vara väldigt lösa medan man tog i mer i knän och mage.*

*Jag lärde mig hur man kombinerar både ben och överkropp när man kör ... hur man använder hela kroppen.*

Den teoretiska diskussionen var enligt deltagarna bra och genomgående och handlade mycket om tyngdpunkt och varför man hela tiden borde sträva efter att ha motorcykeln i en bra position. De praktiska övningarna bestod av att prova olika sittställningar och gav bra insyn. På den femgradiga skalan fick både diskussionen och övningarna en 5:a av båda deltagarna.

### **Användning av lärdomar sedan kursdagen**

Deltagarna tyckte att de hade använt lärdomar från steget antingen varje gång eller mer än hälften av gångerna de hade kört motorcykeln sedan de deltog i kursen. Däremot kunde ingen ge några konkreta exempel utan det var en allmän känsla av att ha blivit bättre.

### **Vad som fattades i momentet**

Respondenterna var nöjda med momentet och kunde inte komma på något som fattades eller kunde ha förbättrats.

## **4.2.6 Potentiella risksituationer och olycksstatistik**

### **Syftet och lärdomar**

Deltagarna kunde inte komma ihåg några detaljer från detta moment. Till och med den respondent som hade gått på Steg 1 dagen innan, eller kanske just därför, hade svårt att skilja den från all statistik man fick i Steg 1. Oavsett vilket steg och detaljerna tyckte deltagaren att sådan statistik och information om risksituationer var viktig även om det möjligtvis var lite för mycket information.

*[Syftet är] att man genom olycksstatistik såg vilka var helt överrepresenterade ... inklusive sporthojarna.*

*Minnena är rätt så luddiga ... för mycket kändes det som.*

Eftersom deltagarna inte kunde komma ihåg så mycket från momentet eller att delar från Steg 1 och Steg 2 inte kunde hållas isär, så tillfrågades de inte om hur bra de tyckte diskussionen var genom att använda den femgradiga skalan.

### **Vad som fattades i momentet**

Respondenterna tillfrågades inte om vad som fattades eller kunde ha förbättrats eftersom de hade svårt att komma ihåg detaljerna från detta moment.

## **4.3 Steg 3: Människan**

### **4.3.1 Motivering för deltagandet**

Respondenterna motiverade sitt deltagande i Steg 3 med att de hade **gått på Steg 1 och/eller Steg 2** och att de **ville vidareutveckla sig** och att det kändes **nödvärdigt eller naturligt att följa alla steg i tur och ordning**.

### 4.3.2 Kursdagens upplägg

Åsikterna om kursdagens upplägg varierade mycket men var ändå övervägande positiva. Instruktorer ansågs vara duktiga och deltagarnas förväntningar uppfylldes eller till och med överträffades. På den femgradiga skalan var den genomsnittliga värderingen av kursdagen upplägg 4,4 (SD = 0,5).

### 4.3.3 Avslappnad körställning

#### Syftet och lärdomar

Svaren på frågor om momentets syfte och lärdomar inkluderade att **köra på rätt sätt**, att **sitta avslappnad och inte stel** så att man kunde reagera enklare och att **ha en bra körställning under alla lägen**.

*[Man lärde sig] att sitta avslappnad och inte stel som en pinne för att kunna korrigera och reagera om nåt inträffar.*

*Okoncentration och trötthet; det första man tappar är en avslappnad körställning så att man kramar styret och annat som är totalt fel.*

*Hojen är bättre på att köra än jag är. Så länge man påverkar den så lite som möjligt genom att inte styra för mycket eller sitta för stel så gör den jobbet bäst.*

Både den teoretiska diskussionen och de praktiska övningarna var bra och väl genomförda enligt deltagarna, även om det återigen var svårt för många att komma ihåg specifika exempel från just diskussionen. Just vissa övningar var enklare att komma ihåg på grund av deras natur, som ses i citaten nedan. Dessutom, till skillnad från andra deltagare och tidigare kommentarer på andra steg, tyckte en deltagare att gruppindelningen fungerade jättebra, särskilt när det gällde diskussionen.

*[Övningarna] var väldigt bra. Jag lärde mig hur man skall ge fingret till alla som åkte förbi ... det ingår i övningen! (skratt)*

*Det var jättebra. Jag hade bra instruktörer och det var en bra blandning av folk, avancerade, de som körde mycket jämfört med dem som körde mindre, så att dels fick man ta del av dessa erfarenheter och dels hoppade vi inte över enklare frågor.*

*[Det var] inte helt lätt att köra avslappnad varje gång. Men det var bra, även om det tog ett par körningar innan jag började komma på det.*

På den femgradiga skalan var den genomsnittliga värderingen av diskussionen 4,5 (SD = 0,6) och övningarna 4,4 (SD = 0,5).

#### Användning av lärdomar sedan kursdagen

Alla deltagare tyckte att de hade använt det som de lärde sig i detta moment åtminstone mer än hälften av gångerna de hade kört motorcykeln sedan de deltagit i kursen. De flesta har märkt att de sitter lite bättre. Då och då tänker man efter lite och kontrollerar om man fortfarande sitter på ett bra sätt.

*Jag tycker att det är kul att åka och jag testar jämt, särskilt avslappnade körställning för att jag kraschade i somras vilket innebär att jag får ont om jag sitter fel på min sporthoj.*

### Vad som fattades i momentet

Fyra deltagare tyckte inte att något fattades i detta moment och hade inga åsikter om vad som kunde ha förbättrats. Den femte deltagaren hade en allmän kommentar om hur inlärning i just detta moment (men också i andra) skulle kunna bli bättre:

*... att man använder videokameran mer och filmar deltagarna för att det är det bästa verktyg som finns. [Det är] jättesvårt att hitta punkten var nåt blir rätt eller fel och en video skulle hjälpa få fram denna insyn. Att se sig själv är bra för inlärning.*

#### 4.3.4 Bredblick

##### Syftet och lärdomar

Syftet med detta moment ansågs vara att visa viktigheten av att **titta aktivt**, att **lyfta blicken** och att **inte bara stirra på vägen eller framför motorcykeln**.

*Man skall kunna upptäcka en fara tidigare [och] läsa av hela omgivningen — träd, buskar och vad som kan komma ut — så att man ställer sig i beredskapsläge i god tid om, till exempel, en traktor dundrar ut från en häck.*

*[Det är viktigt] att lyfta blicken och inte bara fokusera på de 10/15/20 meter före cykeln [så att man] har bättre koll på trafiken man kör i.*

Diskussionen ansågs vara bra eftersom det framgick klart hur viktigt det var med bredblicken. Alla deltagare tyckte om övningarna och hade enklare att komma ihåg dessa just på grund av deras roliga och utmanande natur (t.ex. att hitta objekten placerade runt banan).

*Jag hittade aldrig den där jävla Coca-Cola burken! Men trots det var övningen bra för att det fick mig att bli ännu mer medveten om viktigheten [med bredblick].*

På den femgradiga skalan var den genomsnittliga värderingen av diskussionen 4,3 (SD = 0,6) och övningarna 4,7 (SD = 0,5).

##### Användning av lärdomar sedan kursdagen

Sedan de deltog i kursen tyckte de flesta deltagare att de har använt det som de lärde sig varje gång eller mer än hälften av gångerna de har kört motorcykeln. Att ingen respondent kunde komma på något specifikt exempel var inget dåligt heller för det var ett tecken att bredblick hade blivit ”en del av körrutinen”.

### Vad som fattades i momentet

Respondenterna var nöjda och tyckte inte att något fattades i momentet och kunde heller inte komma på något som skulle kunna förbättrats. Det enda undantaget var deltagaren som tyckte det vore bra om man använde videokameran.

#### 4.3.5 Människans överlevnadsreaktioner

##### Syftet och lärdomar

Enligt SMC:s publikation ”Sporthojkurs – Råd och Riktlinjer v2.0” består Steg 3 av två ytterligare separata moment: **överlevnadsreaktioner (kopplad till Steg 1 och 2)**

där deltagarna ska förstå hur man reagerar i stressade eller oförutsedda situationer med gas, motstyrning, högfartsbroms och blick samt **människans överlevnadsreaktioner** där man skall lära sig vilka situationer som triggar överlevnadsreaktioner, människans begränsningar, hur vissa reaktioner till och med kan få förare att agera fel. Deltagarna kunde tyvärr inte hålla isär dessa moment och därför behandlas de tillsammans, något som inte är problematiskt givet dessa moments närliggande innehåll och att de körs parvis av instruktörerna på kursdagen.

Syftet med dessa moment och de lärdomar som drogs av deltagarna var att **kunna behärska sina panikreaktioner**.

*Man lär sig att hantera paniksituationer i vilka man kanske 'reflex-reagerar' på fel sätt.*

*En grej som jag kommer ihåg är just att inte bromsa i svängen. Överlevnadsreaktioner säger att du skall bromsa även om det svänger och det skall man inte göra. Man skall övervinna dem.*

*Man skall hitta luckorna och titta förbi älgen för att inte köra på den. Det är inprogrammerat i hjärnan att stirra på hindret och man försöker lära sig att inte göra det.*

Överlag ansågs både den teoretiska diskussionen och de praktiska övningarna vara bra. Det framkom att deltagarna tyckte att det på ett bra sätt togs upp i diskussionen hur man är som människa (men två deltagare kunde inte komma ihåg diskussionen). På den femgradiga skalan var den genomsnittliga värderingen av diskussionen 4,3 (SD = 0,6). De praktiska övningarna ansågs vara bra av några deltagare medan andra deltagare inte kunde komma ihåg något trots att målet var att få deltagarna att:

*... öva på att sätta samman gaskontroll, motstyrning, broms inför kurva och blick till en helhet, och samtidigt reflektera hur överlevnadsreaktionerna påverkar dem i sin körning och om de klarar av att använda sina kunskaper för att motverka dem (SMC, 2007, s.54).*

En möjlig förklaring till varför det var så svårt att komma ihåg detaljer kunde vara att deltagarna blandade ihop Steg 3 med Steg 1 och 2; det är i princip samma övningar med lite annan fokus. De deltagare som kunde komma ihåg övningarna var positiva även om övningarna var svåra att genomföra.

*Som tjej (men även kille) kan man vara rädd att köra så att man skrämmer sig själv för att sedan lära sig behärska panikreaktioner. Jag hade svårt att fullfölja övningen fullt ut även om jag försökte, men jag förstod syftet.*

På samma femgradiga skala var den genomsnittliga värderingen övningarna 3,6 (SD = 1,1).

### **Användning av lärdomar sedan kursdagen**

Av de deltagare som kom ihåg momentet, använde de det som de lärde sig mindre än hälften av de gånger de hade kört motorcykel sedan kursdagen (om alls). Det behöver inte vara negativt; viktigare är att deltagarna kände sig trygga och kapabla att göra det som krävdes om det behövdes.

*Nja ... man kör inte så att man hamnar i en situation där panik uppstår. Men om det uppstår skulle jag kunna bättre hantera den på grund av kursen.*

*Jag testar en hel del och väljer fel spår ibland och känner skillnaden. Men man kommer aldrig riktig fram för att testa överlevnadsreaktionerna.*

### **Vad som fattades i momentet**

Respondenterna tyckte inte att något fattades i momentet och inte heller att något kunde förbättras. Det enda undantaget var samma deltagare som tidigare som tyckte det vore bra om man använde videokameran.

## **4.4 Steg 4: Individuell coaching**

### **4.4.1 Motivering för deltagandet**

Det fanns en rad olika motiveringar bakom beslutet att delta i Steg 4, vilket inkluderar att **köra bättre och bli en bättre förare** och att **fortsätta från tidigare steg** som ansågs vara väldigt bra men ändå bara ge grunderna. Steg 4 betraktades som ett sätt att **få det korrekta beteendet till en reflex**.

*Jag var ut efter lite personlig coaching. De andra stegkurserna hade med att lära sig grunderna ... men jag ville finslipa grunderna. Jag ville bygga upp det korrekta reflexmässiga beteendet och inte det som man har 'normalt' eller 'inbyggt'.*

Andra motiveringar var att **SMC:s kurser var prisvärda**, önskemål att **fortsätta köra på bana** och, eftersom Steg 4 ger möjlighet till individuell coaching, att **repetera moment från tidigare steg eller fördjupa sig eller öva på något enligt deltagarens egna önskemål**.

*Ju mer sporthojkurs jag har kört, desto mindre gata. Det har blivit roligare och roligare att köra på banan.*

### **4.4.2 Kursdagens upplägg och innehåll**

#### **Kursplanen och samrådet med instruktören**

Eftersom Steg 4 är individuellt anpassat skall kursplanen baseras på deltagarnas önskemål om vad han eller hon vill öva. Samtidigt är ett syfte med steg-systemet att få bättre utbildade sporthojförare vilket ibland innebär att en erfaren instruktör kan ge kommentarer på vad en deltagare faktiskt borde träna på. Därför var det viktigt att undersöka hur samrådet med instruktören fungerade och om deltagarnas ursprungliga kursplan ändrades efterhand.

På den femgradiga skalan var det genomsnittliga betyg på samrådet med instruktören 4,6 (SD = 0,5). Instruktörerna betraktades som kunniga, proffsiga och lyhörda för deltagarnas önskemål. De gav bra personlig, individuell coaching och hade en god kontroll på deltagarna.

*Jag har inga specifika exempel, bara att instruktörerna lyssnade bra och förstod oss bra. De kollade bra och visste om någonting inte stämde och gav klar och direkt feedback, både bra och dålig. Man kände sig omhändertagen på nåt sätt.*

*Det regnade mycket och instruktören förstod alla var rädda och spända och då jobbade hela gruppen med det till att börja med.*

Genomsnittsvärdet, som svar på frågan om hur likt kursdagens upplägg var med den kursplan deltagarna hade tänkt sig på en femgradig skala – 1 (inte alls likt) till 5 (väldigt likt) – var 3,4 (SD = 0,5). Att värdet är relativt lågt är inte särskilt problematiskt: denna fråga om kursplanen och om det ändrades under dagen var intressant för att man märkte olika mönster beroende på om man hade gått på Steg 4 flera gånger eller ej. De som hade deltagit i kursen flera gånger brukade inte behöva ändra kursplanen; antingen visste de vad de vill göra och vad som behövdes eller så ville de bara köra. De som inte hade gått så ofta uppskattade instruktörens förslag till förändringar.

*Jag visste vad jag behövde jobba på: tänka på sittställning och så vidare. [Jag] fick träna på det och fick tips av instruktören om jag glömde saker.*

*Jag visste inte vad det var för problem och han [instruktören] visste direkt och ändrade kursplan i linje med det. Jag känner att jag blivit bättre på det jag behövde bli bättre på.*

*I början ville jag göra en sak och sedan märkte instruktören att jag blev bättre och bättre på den och då skiftade fokus till en annan grej som jag inte var lika bra på. [Det var] en klar förbättring [eftersom det fanns] en annan mer objektiv person som visste vad jag behövde bli bättre på.*

*Jag kan förstå eller tro att jag är dålig på en sak men han [instruktören] ser att det är faktiskt en annan sak. Det är lätt att man intalar sig saker och ting.*

## **Kursdagens innehåll**

På grund av sitt fokus på individuell coachning finns det inget definitivt kursupplägg för Steg 4. Men det kan ändå vara värt att se hur respondenter upplevde Steg 4 och vad, om något, som verkade vara viktigt för deltagarna.

Som vanligt började kursdagen med en besiktning av motorcykeln, vad som finns på banan och andra praktiska och administrativa frågor (t.ex. vad händer ifall en olycka inträffar). Alla moment från tidigare steg återfanns i Steg 4; exempelvis gaskontroll, blicken, sittställning, spårval, placering på bana, förflyttning av mc och motstyrning. Det visar inte att målsättningar i tidigare steg misslyckades utan att förarna är individuella med olika erfarenheter, kunskaper, och skickligheter och att Steg 4 på ett bra sätt fyllde sin funktion att coacha individuellt.

*Jag ville fokusera på blicken, körställning och att få bättre flyt. Jag ville knyta ihop allting med målet att det kändes naturligt*

Deltagarna tyckte att övningarna och de mer teoretiska diskussionerna kring övningarna var bra. Diskussionen var på rätt nivå med förklaringar och skisser och det fanns gott om tid. Dessutom var övningarna bra för att få en insikt i vad som är riktigt eller fel; diskussionen och den feedback som följde var också uppskattad. På den femgradiga skalan fick diskussionen ett genomsnittsvärde på 4,2 (SD = 0,6) medan de praktiska övningarna fick 4,4 (SD = 0,5).

*Jag körde övningar om hur man skall titta ... negativa övningar, där man tittar framför cykeln och inser hur fel det är.*

*Jag gasade inte tillräckligt i kurvorna så att det blev väldigt hackigt. Under diskussionen med instruktören blev jag tipsad att titta bara uppåt lite grand så går det bättre. Det gjorde det faktiskt.*

Slutligen fanns det en väldigt bra återkoppling till tidigare steg och kurser; exempelvis nämnde några deltagare spårval, sittposition, bromspunkter, vad man skall titta/sikta på.

*Det märks ju att man behöver repetera på de tidigare kurserna.*

### **Attityder, riskmedvetenhet, och självkänedom**

Allmänt var deltagarna positiva till diskussionen kring riskmedvetenhet, attityder och självkänedom. Dessutom bekräftade detta moment vikten av fortsatt träning. Att vara riskmedveten betyder inte att man skall vara rädd: fortsatt träning ger bra hjälp att hantera risken utifrån kompetenser och förarens egna attityder och självkänedom.

*Syftet är att man ska veta om att saker och ting händer och man inte skall bli rädd för det utan försöka hålla fokus på det man håller på med och köra bra och sansat.*

*Förstår man inte det, så förstår man inte varför det är så svårt att köra!*

#### **4.4.3 Användning av lärdomar sedan kursdagen**

Sedan de deltog i kursen tyckte de flesta deltagarna att de hade använt det som de lärde sig varje gång eller mer än häften av gångerna de hade kört motorcykeln. Detta gällde både de deltagare som föredrog att köra på bana och de som körde på allmänna vägar. Ett par deltagare uppgav att de brukade småöva på bana eller ute på landet. En deltagare var inte övertygad om att det gick att tillämpa allt han lärde sig på kursen ute på allmänna vägar, medan andra deltagare gav konkreta exempel på precis hur de hade gjort så. Andra sa att de använt allt de lärde sig utan att kunna ge något exempel.

*Jag känner att jag blivit bättre på inbromsning och jag har bättre kontroll men man kör inte på samma sätt när man inte är på bana. På allmän väg kör man annorlunda. Jag har svårt att se hur man skall riskera att göra en highside eller en lowside på allmän väg.*

*Det var en traktor som svängde över på högersidan till en busshållsplats för att svänga till vänster. Och när han gick ut till höger körde jag mot mitten av banan. Han såg inte mig och svängde över vägen. Då var jag tvungen att svänga skarpt som undanmanöver. Det var inget konstigt. Jag bromsade inte. Jag väjde bara. Det går och det fick jag från kurs [steg] 4!*

#### **4.4.4 Brister eller potentiella förbättringar**

Ingen deltagare fann några brister med just Steg 4, vilket inte är så konstigt eftersom de själva påverkade kursplanens utformning. Däremot kom de på vissa saker som de själva skulle fokusera på någon annan gång; i de flesta fall bestod det bara av allmän träning och fortsatt körning på bana (dvs. inget specifikt utan mer att jobba med ”möjlighet att få allt att sätta sig”). En deltagare kom inte på något som glömdes eller fattades men skulle ändå vilja gå genom sittställning, bromspunkter, blicken m.m. delvis för att man alltid vill öva och bli bättre och delvis för att han kände till sina egna brister.

*Jag är urusel på det här med blicken, så det behöver jag alltid öva på! För att bli en bättre mc-förare borde jag fortsätta öva på dessa saker och regelbundet gå igenom saker och ting.*

## 4.5 Allmänna kommentarer

### Intresse av att delta i fler kurser

När denna fråga ställdes svarade inte en enda respondent negativt. Alla ville fortsätta med flera steg; antingen ville de repetera samma steg för att öva lite till eller för att det var så roligt (vanligtvis Steg 1 eller 4), eller så ville de fortsätta med det som de betraktade som nästa steg (dvs. Steg 2 om de hade gått på Steg 1, Steg 3 om det var Steg 2, och Steg 4 om det var Steg 3). Naturligtvis fanns det också deltagare som ville både upprepa ett steg och gå vidare till ett annat (eller flera andra) steg. Bara en deltagare kvalificerade sitt svar:

*Jag vill gå på minst en kurs varje år men bara om det är för sporthoj. Jag har varit med om bägge delarna ... när de startade upp då fanns det ingen sporthojkurs, då var det blandat och då kan du liksom förstå att när du kör en stor Harley Davidson kontra då sporthoj kan man inte ha samma upplägg ... Man skall separera sporthojar från de andra hojarna.*

Dessutom nämnde ett par deltagare att de eventuellt tänkte testa CSS-kursen någon gång i framtiden.

### Administrativa rutiner och utförandet av kurserna

Trots positiva kommentarer om stegsystemet och SMC:s verksamhet fanns det några mindre positiva kommentarer samt förslag till förbättringar gällande administrativa rutiner. En deltagare på Steg 4 tyckte att SMC borde ha bättre kontroll på deltagarnas grundläggande kunskaper eftersom vissa behövde få lite mer erfarenhet och kunskap innan de fick gå just Steg 4. En annan deltagare hade dåliga erfarenheter av att kontakta någon hos SMC.

*Angående SMC är det jättesvårt att få tag på någon om man har frågor ... överhuvudtaget när det gällde dessa kurser. Jag hade jättemycket problem med att få tag på någon, folk kopplade mig vidare och kopplade mig till privatpersons telefon eftersom SMC är privatägd eller hur det nu är. Så det tyckte jag var jättekrångligt.*

När det gällde utförandet av kurserna tyckte intervjupersonerna att det var viktigt att inte ha allt för många deltagare per instruktör. Anledningen var att säkerställa att deltagarna kunde se instruktörerna på banan när de visade upp vad som precis hade diskuterats. En deltagare ville också ha möjligheten att få lite kursmaterial före kursdagen för att kunna läsa och mentalt förbereda sig inför kursen.

*Det vore bra om man fick möjlighet innan kursen att titta på materialet från förra gångens kurs, som en sorts påminnelse eller refresher av det man redan har gjort så att man innan kursen kan briefa sig själv: 'Just det. Det var det här vi övade på senast'. Bara nån kort sammanfattning. Det behöver inte vara nån tjock grej.*

Kanske den mest negativa kommentaren om kursens utförande kom från en deltagare som tyckte att man ägnade för mycket tid åt oviktiga diskussioner. Han menade att tiden borde användas effektivare och inte att innehållet eller substansen var dålig, snarare att det fanns för mycket annat snack som kunde ha ersätts med viktigare information; han själv nämnde en presentation av SMC:s verksamhet.

*... substansen hade du med ledighet klarat på fem minuter inklusive övergripande genomgång och summering. Det var i stort sett 25 minuter ganska mycket rullsnack. ... Rullsnacket var bra men sedan blev det samma tugg om och om igen ... Jag tycker den här tiden kunde ha utnyttjats mycket bättre genomgående för hela dagen. Det var för mycket dödtid. ... Jag är ganska ny motorcyklist och fick kontakt på grund av rent ekonomiska intressen [försäkringen] men det var ett gyllene tillfälle att sprida SMC:s budskap och introducera verksamheten ... och [det blev] inget sånt och det förvånade mig faktiskt. De försummade tillfället.*

Men som helhet var deltagarna mycket positiva till kurserna och till steg-systemet. Det gavs beröm åt SMC som tycks ha blivit bättre och bättre och steg-systemet ansågs vara oerhört bra och lärorikt enligt de deltagare som också hade kört under SMC:s gamla system.

*[Steg 3 kursen] var fantastiskt bra. Det bästa SMC har gjort är att införa stegsystemet.*

### **Behovet av att få allt fler att delta**

Flera deltagare ville poängtera hur viktigt det var att dessa kurser inom stegsystemet fanns; dels att de själva hade lärt sig så mycket och känner att de blivit bättre och säkrare förare, dels att det var beklagligt att flertalet motorcyklister inte har förstått hur kul och bra kurserna är. Det var viktigt enligt en respondent att SMC arbetar med att föra fram nyttan av de här kurserna medan en annan respondent inte visste vad han/hon gjort om SMC inte fanns. En respondent tyckte till och med att vissa moment av stegkurserna borde vara obligatoriska genom att integreras med körkortsutbildningen.

*Jag tycker initiativet är riktigt bra. Jag vet inte hur jag skulle ha gjort för att kunna lära mig köra motorcykel på det här sättet om inte de [SMC] hade funnits.*

*De kurserna som SMC erbjuder, vissa moment i de kurserna borde vara obligatoriska att lära sig redan när man tar körkort – till exempel, motstyrning och en korrekt bromsteknik – för att det tycker jag inte att man lär sig när man tar körkort. Även en kort del om människans överlevnadsreaktioner så att man förstår vad fan man håller på med. Jag tycker såhär i efterhand: jag var för dålig när jag fick körkortet!*

### **Att köra på bana jämfört med att köra på allmän väg**

Något som skulle kunna klassas som en sidoeffekt är just att kurserna har fått flera deltagare att inse att det är väldigt roligt att köra på bana, så roligt att man nästan tappat lusten att köra på landsväg eftersom det inte är lika roligt längre. Två deltagare nämnde explicit att de hade kört mindre på vägar och mer på banor sedan de deltagit i SMC:s kurser.

Två andra deltagare menade att det alltid har varit så, dvs. att alla sporthojförare är ute efter känslan av att köra på bana och att man köper en sporthoj inte bara som ett transportmedel. Det var viktigt att bygga fler banor just för att:

*... få bort mycket dum- och idiotkörning på vägarna för det är på banor man skall leka med cykeln och inte på vägnätet. Det kan inte vara nån otrolig grej att bygga nån 2 km-bana nånstans på några ställen. ... Får man åka på bana några dagar då har man ingen lust att köra fort sedan där man inte får och det blir mycket enklare att hålla sig till de trafikregler som gäller.*

En respondent tyckte till och med att de ansvariga för kurserna samt andra involverade aktörer som betonade säkerhetsfrågor var fel ute med grunden till kurserna. De borde nämligen marknadsföra dem som ett sätt att upptäcka hur roligt det är att köra på bana och inte bara som ett sätt att bli bättre förare eller sänka en försäkringspremie.

*Alla mc-förare som kör på väg letar efter vägar som är som en motorbana ... och från första gången jag kört på bana så körde jag mindre på väg. Jag vill bara köra på bana för att jag vet det är roligt. ... [Dessa kurser] får bort en massa motorcyklister från vägarna där det är farligt att köra.*

Man märker också att deltagarna inte bara tyckte att det var roligare att köra på bana utan också säkrare än att köra ute på landsvägar eller i trafiken.

## 5 Diskussion

### 5.1 Sammanfattning och diskussion av studiens begränsningar

Kursernas upplägg, dvs. praktiska övningar varvade med diskussioner/genomgångar, fick övervägande positiva omdömen. Dessutom kan man säga att överensstämmelsen var god mellan arrangörens syfte och deltagarnas uppfattning av syftet med olika kursmoment. Även om många deltagare påstod att de hade använt lärdomarna från kurserna, poängterade många att körning på väg skiljer sig från bankörning, varför alla moment inte blir aktuella vid de hastigheter och omständigheter som förekommer i trafiken. Få deltagare menade att de saknade något moment i kurserna eller såg några brister med kurserna. Däremot kom några deltagare med olika förbättringsförslag, som handlade om att få mer individuell återkoppling, att använda videokameror och att få ut skriftligt material före kursstarten. En potentiell trafiksäkerhetshöjande effekt av kurserna var att kurserna för några deltagare inneburit en insikt om hur roligt det är att köra på bana och att de därför väljer att minska körningen på vanlig väg.

Två större begränsningar som har betydelse för tolkningen av studiens resultat kan noteras. Den första är det relativt lilla antalet deltagare, nämligen 29 stycken. Målet med kvalitativa studier är inte att vara statistiska generaliserbara utan att kartlägga potentiella erfarenheter, vilket betyder att man inte behöver lika många deltagare som exempelvis finns i enkätstudier. Däremot kan för få deltagare betyda att vissa erfarenheter inte täcks, en risk som är störst just när det gäller Steg 2 i denna studie. Den andra begränsningen är att deltagandet var frivilligt vilket brukar innebära att bara motiverade personer deltar. Det i sin tur betyder att man måste vara misstänksam mot de övervägande positiva svaren. I denna studie verkar dock problemet inte vara så stort eftersom deltagarna garanterades anonymitet – och att negativa kommentarer ändå gavs om deltagarna tyckte dessa var motiverade. Dessutom har VTI fungerat som en oberoende utvärderare av kursen. Därför kan man säga att trots att studiens respondenter bestod av motiverade deltagare betyder det inte att övervägande positiva omdömen kunde förväntas.

En annan begränsning i studiens upplägg gäller hur väl studien har fångat upp målgruppen. Som tidigare nämnts anordnar SMC två avancerade kurser med i princip samma innehåll: broms- och kurvkursen och sporthojkursen. Enligt SMC:s instruktörer kan det förekomma att deltagare kommer till broms- och kurvkursen med en sporthoj. Vid ett sådant kurstillfälle kan därför en separat grupp bildas av dem som kör sporthoj. Denna grupp får då den anpassade utbildningen som ges på en ordinarie sporthojkurs. I urvalsramen ingår endast deltagare på sporthojkurser, varför vi missar personer som får motsvarande utbildning på en broms- och kurvkurs.

### 5.2 Glömskeeffekter: huvudbudskap kontra kursdetaljer

Som märktes i resultatdelen var det ibland svårt för deltagarna att komma ihåg detaljer från kursdagarna. Det är en naturlig konsekvens av att en period av några månader hade gått sedan deltagarna gick på en kurs. Detta är också en förklaring till att innehållet från vissa närliggande moment blandas ihop. Dock är detta inget större problem givet syftet med SMC:s sporthojkurser: att öka riskmedvetenheten bland sporthojförare samt att utbilda bättre och säkrare förare. Man kan med viss säkerhet säga att huvudbudskapen förmedlades även om deltagarna inte alltid kunde komma ihåg detaljer i hur budskapet förmedlades. En analogi skulle kanske öka föreståelse för varför detta är mindre viktigt:

när man lär sig ett språk är det inte ovanligt att man efter ett tag glömmer enskilda uppgifter men trots allt lär sig språket.

Resultaten går emot tidigare forskning och metaanalyser som visat negativa effekter av fortbildning på grund av att deltagare tendera att överskatta sin egen körförmåga. Denna forskning är dock gammal. Nyare fortbildningskurser, inklusive det undersökta stegsystemet, omfattar mer inslag som syftar till att påverka deltagarnas riskuppfattning. Att döma av denna studies resultat har SMC lyckats med att kommunicera huvudbudskapet: att köra försiktigare på en sporthoj och att vara medveten om associerade risker. Stegsystemet verkar ha varit framgångsrikt med att höja riskmedvetenheten bland sporthojförare trots svårigheter med att komma ihåg kursdetaljer. Naturligtvis finns det vissa högt minnesvärda moment och övningar (t.ex. övningen där man skall försöka hitta en läskburk, där syftet är att öva breddblick), men som regel var det svårt att komma ihåg detaljer, vilket inte nödvändigtvis betyder ett misslyckande.

### 5.3 Kursutformning

Vissa deltagare nämnde att de skulle uppskatta om det gavs mer tid att följa efter en instruktör på banan för att se exakt vad måste göras och vissa deltagare menade att de skulle uppskatta möjligheten att använda videoinspelning under kursen. Dessa kommentarer väcker en annan viktig fråga: räcker en kursdag för att t.ex. ändra instinktiva beteenden och skapa bra reflexmässiga beteenden?

Det är inte helt enkelt att besvara frågan. En dag kanske inte räcker men på lång sikt verkar det som om stegsystemet skapar en hel del motivation bland deltagarna och en ökad insikt om de egna begränsningarna. Detta leder till att deltagarna vill gå kurserna oftare än de behöver för den förmånliga försäkringens skull och att de vill träna mycket på egen hand. Med andra ord kan man säga att en dag inte räcker, men den ändå skapar förutsättningar för fortsatt träning, övning och förbättring.

Frågan är om man skulle vinna mer på att utsträcka kursen till två eller fler dagar. Troligtvis inte, eftersom budskapet redan har kommunicerats och att med fler övningar eller diskussioner riskerar man att huvudbudskapen göms bakom ännu fler detaljer som deltagarna eventuellt kommer att glömma. SMC är en ideell organisation och det verkar orimligt att kräva ännu mer satsningar från en sådan organisation när det ändå verkar som om de har fångat intresset hos sporthojförare att köra säkrare, att gå regelbundet på kurserna och på det sättet bli en bättre och säkrare förare.

### 5.4 Riskuppfattning

Kurserna har inte bara lyckats med syftet att ge insikt om risken med körning på allmän väg utan, som framkom i intervjuerna, att det också är roligt att köra på bana. Detta har lett till att flera kursdeltagare frivilligt väljer att minska sin körtid på allmän väg och, om möjligt, att bara köra på bana. Med andra ord kan en positiv effekt på trafiksäkerheten redan noteras: överflyttning från väg till bana på grund av att kursen ger insikt om risker med körning på allmän väg.

Detta bådär gott för olyckstatistiken eftersom tidigare studier har visat att många unga sporthojförare tycker att hastighetsgränserna är för låga (Vägtrafikinspektionen, 2005). En bana ger möjlighet att utnyttja en sporthojs potential på ett mindre farligt ställe och kursen ger insikt om risker kopplade till att köra sporthoj. Om man nu väljer att tänja gränserna är man medveten om hur man gör det på ett bra sätt och var man skall göra

det. Med andra ord kan slutsatsen dras att kursdeltagarna är mer medvetna om risken med att köra sporthoj och att köra på allmän väg, de vet hur man kan minimera riskerna genom att köra säkrare på lämpligare ställen och de uppskattar hur roligt det är att köra på banan där man kan testa saker med sin hoj som annars vore omöjligt att göra.

En viktig fråga gäller hur man ska nå dem som inte kommer på kurserna. Bland dem kan det finnas personer som tillhör ”riskgruppen”, dvs. har ett körbeteende som är riskfyllt. När SMC marknadsför sina kurser kanske man får lyfta fram annat än trafiksäkerhet och i stället t.ex. poängtera hur roligt det kan vara att köra på bana i stället för allmän väg.

## 5.5 Olycksutvärdering

Nästa steg i utvärderingen av sporthojskurserna handlar om inblandning i olyckor. Under en period av ett år räknat från kurstillfället, jämförs antalet försäkringsrapporterade trafikskador för samtliga kursdeltagare år 2007 med dem som inte deltagit i SMC:s sporthojskurser.

Huvudfrågeställningen kommer att vara om den höjda riskmedvetenheten hos denna studies intervjuade kursdeltagare återspeglas i objektiv olycksstatistik; dvs. om motorförare som deltagit i SMC:s sporthojskurser är inblandade i färre (och/eller mindre allvarliga) olyckor än dem som inte deltagit.

## Referenser

- CIECA. (2002). *Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training*. Rijswijk.
- Engström, I., Gregersen, N. P., Hernetkoski, K., Keskinen, E., & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training: Literature review* (VTI Rapport 491A). Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Ericsson, P. (2005). Personlig kommunikation. SMC.
- FEMA. (2004). *The Federation of European Motorcyclists' Associations*
- SIKA. (2007). *Fordon enligt vägtrafikregistret, tredje kvartalet 2007* (2007:29). Östersund.
- SMC. (2007). *Sporthojkurs Råd & Riktlinjer v 2.0*. Mora: Sveriges Motorcyklister.
- Strandroth, J., & Persson, J. (2005). *Motorcykelolyckor med dödlig utgång. Analys av Vägverkets djupstudiematerial 2000–2003* (Publikation 2005:21). Borlänge: Vägverket.
- Ulleberg, P. (2003). *Motorcykelsäkerhet: en litteraturstudie och meta-analys* (TØI 681). Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Vägtrafikinspektionen. (2005). *Svåra olyckor med moped och MC*. Borlänge: PM TR 70-A 2005:3.

Information om utvärderingen i utskicket via e-post och brev

### **Vad tycker Du om SMC:s sporthojkskurser?**

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, har fått i uppdrag av Vägverket och NTF, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, att utvärdera kursen som erbjuds till förare av s.k. sportmotorcyklar. Vi samarbetar med SMC, Sveriges Motorcyklister, i detta projekt.

### **Varför har just DU blivit utvald?**

Från SMC har vi fått uppgift om att Du deltog i en sporthojkskurs under 2007. Vi önskar intervjua deltagare från flera kurstillfällen och orter. Din medverkan är frivillig men den är viktig och bidrar till utvärderingens kvalitet. Alla identitetsuppgifter tas bort i resultatredovisningen så att det inte går att identifiera individuella svar: Din anonymitet är garanterad.

### **Vad är syftet med utvärderingen?**

Syftet med utvärderingen är att ta reda på vilka lärdomar man som kursdeltagare har dragit, vilka budskap man har uppfattat och hur man har tolkat syftet med såväl utbildningen som helhet som dess olika delmoment.

### **Vad händer härnäst?**

Vi kommer att ringa upp Dig inom kort för att bestämma tid, om Du vill delta, för en telefonintervju. Det går förstås också bra att Du hör av Dig själv och meddelar vilka tider Du har möjlighet att bli intervjuad. Intervjun beräknas ta högst 30 minuter. Vi hoppas att Du har möjlighet att dela med Dig av Dina erfarenheter!



Intervjuguiden, schematiskt utseende

## **INTERVJUGUIDE – SPORHOJSKURSER STEG 1/2/3**

### **I. INTRODUKTION**

Hej och tack för att du ställde upp för denna intervju. Som du vet, tog vi kontakt med dig för att du deltog i **en SMC sporthojskurs** för cirka 3 månader sedan. Intervjun kommer att först få lite kort faktiskt information om dig och kursen, sedan börjar vi med några generella frågor om det steg du deltog i och avslutar med några specifika frågor om just **detta steg**.

*Ställ följande frågor efter behov:*

Intervjudag och tid; Kön; Ålder; Bana; Kursdag

1) Kan du berätta för mig vilket steg du deltog i och varför du valde att delta i **Steg X** kursen?

2) Har du under de senaste 2-3 år deltagit i tidigare SMC-kurser?

a. Om JA, vilken/vilka kurs(er) alt. vilket/vilka steg?

3) Om du tänker tillbaka till **Steg X**, hur såg kursdagens upplägg ut?

a. På en skala från 1 till 5, där 1 motsvarar *inte alls bra* och 5 motsvarar *mycket bra*, Vad tyckte du om upplägget?

Inte alls bra				Mycket bra
1	2	3	4	5

b. Hur bra motsvarade kursdagen dina förväntningar eller hade du andra förväntningar?

Jag skulle nu vilja diskutera lite mer specifikt om kursdagens innehåll, men innan vi gör det vill jag veta om du kommer ihåg vilka moment ingick i kursen (*kryssa för; använd prompter först efter respondenten har haft chans att själv svara*)?

- XXXX
- XXXX
- XXXX

## II. SPECIFIKA MOMENT

(Beroende på steg kunde olika moment, i tur och ordning, diskuteras; se Del 2.2 för en beskrivning av dessa moment. Alla moment i ett steg diskuterades innan intervjun fortsatte med avslutningsfrågorna)

1) Vad minns du av XXXX momentet?

Låt personen prata fritt och sedan använd följande prompter efter behov:

- a. Vad tror du syftet var?
- b. Vad lärde du dig?
- c. Vad minns du av:
  - i. Den diskussion/genomgång som ägde rum i samband med de praktiska övningarna? (*exempel*)
  - ii. De praktiska övningarna? (*exempel*)
- d. På en skala från 1 till 5, där 1 motsvarar *inte alls bra* och 5 motsvarar *mycket bra*:
  - i. Hur bra anser du att den teoretiska diskussionen var?

Inte alls bra				Mycket bra
1	2	3	4	5

- ii. Hur bra anser du att de praktiska övningarna var?

Inte alls bra				Mycket bra
1	2	3	4	5

2) Jag skall läsa ut några svarsalternativ och vill att du svarar på hur mycket du har använt det du lärde dig i kursen under de 3 månaderna sedan du deltog (*ringa in*)?

<input type="checkbox"/>	Inte alls
<input type="checkbox"/>	Mindre än hälften av gånger jag har kört motorcykel
<input type="checkbox"/>	Ungefär hälften av gånger jag har kört motorcykel
<input type="checkbox"/>	Mer än hälften av gånger jag har kört motorcykel
<input type="checkbox"/>	Varje gång jag har kört motorcykel

*Om relevant:* Kan du ge några exempel?

3) Är det någonting, antingen som du märkte på kursdagen eller som du sedan kursdagen kommit på, som fattades och kunde ha inkluderats i XXXX-momentet?

### III. AVSLUTNING

1) Kan du tänka dig delta i fler kurser?

a. OM JA, vilka kurser? Vilka steg?

2) Det var den sista frågan och jag vill passa på och tacka dig än en gång. Är det någonting som vill tillägga, kanske någon allmän kommentar eller vad som helst?

*Tacka och avsluta samtal*

## **INTERVJUGUIDE – SPORThOJSKURSER STEG 4**

### **I. INTRODUKTION**

Hej och tack för att du ställde upp för denna intervju. Som du vet, tog vi kontakt med dig för att du deltog i **en SMC sporthojskurs** för cirka 3 månader sedan. Intervjun kommer att först få lite kort faktiskt information om dig och kursen, sedan börjar vi med några generella frågor om det steg du deltog i och avslutar med några specifika frågor om just **detta steg**.

*Ställ följande frågor efter behov:*

Intervjudag och tid; Kön; Ålder; Bana; Kursdag

1) Kan du berätta för mig vilket steg du deltog i och varför du valde att delta i **Steg 4** kursen?

2) Kan du berätta för mig varför du valde att delta i **Steg 4** kursen?

a. Vilka önskemål hade du inför **Steg 4**?

b. På en skala från 1 till 5, där 1 motsvarar *inte alls bra* och 5 motsvarar *mycket bra*, hur fungerade samrådet med instruktören?

Inte alls bra				Mycket bra
1	2	3	4	5

i) Varför? Ge exempel?

c. Ändrades kursplanen under dagen efter behov eller var det inte nödvändigt? (*Be att respondenten utveckla svaret; tex "behövdes inte"; "efter en viss övning insåg jag/instruktören/vi att ..."; osv*)

- d. På en skala från 1 till 5, där 1 motsvarar *inte alls likt* och 5 motsvarar *väldigt likt*, Hur likt var den slutgiltiga kursplan med den du hade tänkt?

Inte alls likt				Väldigt likt
1	2	3	4	5

- i) Var detta en förbättring, tycker du? Varför/Varför inte?

## II. DAGENS INNEHÅLL / OLIKA MOMENT

- 1) Kan du berätta lite om kursdagens innehåll och övningarna?

*Prompter:*

1. *Utförning?*
2. *Diskussion? Diskussionskvalité?*
3. *Återkoppling till tidigare Steg och kurser?*
4. *Insyn du fick?*
5. *Instruktören?*
6. *Delen: Människans överlevnadsreaktioner (attityder, riskmedvetenhet, självkänedom)*

- 2) Hur mycket lärde du dig? Vad minns du av övningarna och diskussionen?

- a. På en skala från 1 till 5, där 1 är *inte alls bra* och 5 är *mycket bra*:

- i. Hur bra anser du att diskussionen var? (*exempel*)

Inte alls bra				Mycket bra
1	2	3	4	5

- ii. Hur bra anser du att övningarna var? (*exempel*)

Inte alls bra				Mycket bra
1	2	3	4	5

3) Jag skall läsa ut några svarsalternativ och vill att du svarar på hur mycket du har använt det du lärde dig i kursen under de 3 månaderna sedan du deltog (*ringa in*)?

<input type="checkbox"/>	Inte alls
<input type="checkbox"/>	Mindre än hälften av gånger jag har kört motorcykel
<input type="checkbox"/>	Ungefär hälften av gånger jag har kört motorcykel
<input type="checkbox"/>	Mer än hälften av gånger jag har kört motorcykel
<input type="checkbox"/>	Varje gång jag har kört motorcykel

*Om relevant:* Kan du ge några exempel?

3) Sedan du deltog i **Steg 4** har du kommit på nya saker som du kanske borde ha diskuterat eller inkluderat i kursplanen du utvecklade i samråd med instruktören?

b. OM JA, vad?

### III. AVSLUTNING

1) Kan du tänka dig delta i fler kurser?

a. OM JA, vilka kurser? Vilka steg?

2) Det var den sista frågan och jag vill passa på och tacka dig än en gång. Är det någonting som du vill tillägga, kanske någon allmän kommentar eller vad som helst?

*Tacka och avsluta samtal*



VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut som arbetar med forskning och utveckling inom transportsektorn. Vi arbetar med samtliga trafikslag och kärnkompetensen finns inom områdena säkerhet, ekonomi, miljö, trafik- och transportanalys, beteende och samspel mellan människa-fordon-transportssystem samt inom vägkonstruktion, drift och underhåll. VTI är världsledande inom ett flertal områden, till exempel simulatorteknik. VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, oberoende kvalificerade utredningar och expertutlåtanden till projektledning samt forskning och utveckling. Vår tekniska utrustning består bland annat av körsimulatorer för väg- och järnvägstrafik, väglaboratorium, däckprovsningsanläggning, krockbanor och mycket mer. Vi kan även erbjuda ett brett utbud av kurser och seminarier inom transportområdet.

VTI is an independent, internationally outstanding research institute which is engaged on research and development in the transport sector. Our work covers all modes, and our core competence is in the fields of safety, economy, environment, traffic and transport analysis, behaviour and the man-vehicle-transport system interaction, and in road design, operation and maintenance. VTI is a world leader in several areas, for instance in simulator technology. VTI provides services ranging from preliminary studies, highlevel independent investigations and expert statements to project management, research and development. Our technical equipment includes driving simulators for road and rail traffic, a road laboratory, a tyre testing facility, crash tracks and a lot more. We can also offer a broad selection of courses and seminars in the field of transport.



HUVUDKONTOR/HEAD OFFICE

LINKÖPING

POST/MAIL SE-581 95 LINKÖPING

TEL +46 (0)13 20 40 00

www.vti.se

BORLÄNGE

POST/MAIL BOX 760

SE-781 27 BORLÄNGE

TEL +46 (0)243 446 860

STOCKHOLM

POST/MAIL BOX 55685

SE-102 15 STOCKHOLM

TEL +46 (0)8 555 770 20

GÖTEBORG

POST/MAIL BOX 8077

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00