

# Undersökning om motorcyklisters inställning till hastighet och acceptans av hastighetsgränser

Slutrapport

2013



Maria Nordqvist, Sveriges MotorCyklister, SMC

Nils-Petter Gregersen, Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

**vti**



Sveriges MotorCyklister

# Förord

Denna undersökning har genomförts av SMC med konsult hjälp från VTI. Studien är en del av det nationella strategiarbetet för ökad säkerhet för motorcyklister som leds av Trafikverket. Det är också Trafikverket som finansierat studien.

Läsare bör notera att undersökningen är genomförd som en öppen webbenkät utan att inbjudan gått ut till speciellt utvalda personer. Trots att många svarat kan därför inte undersökningen betraktas som representativ för alla motorcyklister. Detta framgår av bl.a. åldersfördelning, andel medlemmar i SMC och av svaren på en del andra frågor, t.ex. förekomst av ABS-bromsar. Därför är resultatens generaliserbarhet begränsad och svaren bör tolkas med detta som utgångspunkt.

Tack till alla som varit delaktiga i utformningen av enkäten. Tack till Per Henriksson vid VTI som designat och hanterat den elektroniska enkäten och organiserat inkomna data. Tack också till Petra Holmlund för värdefulla kommentarer och korrekturläsning och Elin Wennemyr för redigering och layout.

# Innehållsförteckning

<b>Innehållsförteckning</b>	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>6</b>
Syfte	9
<b>Metod och material</b>	<b>9</b>
Frågeformulärets innehåll	9
Resultat	10
Bakgrundsfakta om de som svarat	10
<b>Körkort, fordon och användning</b>	<b>12</b>
Körkort och körvanor	12
Motorcykeln	14
Säkerhetsutrustning på motorcykeln	15
Motorstorlek	15
MC-körning	17
Bilkörning	17
Användningsområde	17
Körning i grupp	18
Fortbildning	19
<b>Hastighet</b>	<b>22</b>
Hastighet MC jämfört med bil	22
Hastighet efter fortbildning	23
Hastighet beroende på tid på säsongen	23
Synbarhet, uppmärksamhet och hastighet	24
30 km över hastighetsgräns	25
Hastighet och passagerare	26
Hastighet vid gruppkörning	27
Hastighet med nya däck	28
Hastighet vid varningsskylt för halka	29
Hastighet vid regn	30
Hastighet inför korsning och vid omkörning	30
Hastighet i kurvor	32
Kö körning	33
Var är det svårast att hålla hastigheten?	33
Acceptabel hastighet och egen hastighet	34
Polisens roll	37
ATK och stödsystem	40
Hastighetsgränserna	43
Attitydindex	46
<b>Viktigaste åtgärderna för säkerheten som motorcyklist</b>	<b>49</b>
<b>Slutsatser och diskussion</b>	<b>50</b>
<b>Källförteckning</b>	<b>56</b>
<b>Bilaga 1</b>	

# Sammanfattning

Motorcyklister är liksom andra trafikanter inblandade i olyckor. Antalet motorcyklar i trafik har ökat med 300 procent sedan 1990. Antalet dödade och svårt skadade har dock varit mer eller mindre konstant under 1990-talet, ökat något fram till 2005-2007 och därefter sjunkit. Trots denna positiva utveckling under senare år ökar MC-förarnas andel av de totala olyckstalen. Det beror på att bilisternas dödstal sjunker snabbare jämfört med MC-förare och andra oskyddade trafikanter.

En gemensam strategi för att öka motorcyklisternas säkerhet har tagits fram i samverkan mellan myndigheter och organisationer. En av fem prioriterade åtgärder är att fler motorcyklister ska köra inom gällande hastighetsgräns. En del av åtgärden är att undersöka motorcyklisters inställning till hastighet och acceptans av hastighetsgränser. Sveriges MotorCyklister, SMC har tagit ansvar för ta reda på detta.

Det övergripande syftet med studien är att öka kunskaperna om motorcyklisters förhållningssätt till hastighet och följa motorcyklisternas inställning till hastighet och acceptans för hastighetsgränser över tid.

Undersökningen har genomförts genom en webbaserad enkät som publicerats på SMC:s, hemsida [www.svmc.se](http://www.svmc.se). SMC och Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har tagit fram och genomfört enkäten, analyserat resultatet och skrivit slutrapporten. Studien har finansierats med projektstöd från Trafikverket.

Enkäten har varit öppen för alla motorcyklister. 82 % av de som svarat är SMC-medlemmar.

Resultaten stämmer väl överens med de svar som lämnades på frågor till motorcyklister i en enkätstudie om attityd till trafiksäkerhetsåtgärder 2010 (1). Motorcyklister ser inte sänkta hastighetsgränser som en viktig åtgärd för den egna säkerheten. Man rankar personlig säkerhetsutrustning, egen erfarenhet, ABS-bromsar och utbildning högre för ökad säkerhet.

Motorcyklister som genomgått fortbildning anser att man efter kursen blivit bättre på att anpassa hastigheten efter omständigheter.

Motorcyklister åker gärna i grupp och förutsätter att de man kör med har körkort för motorcykel. Över hälften av de som slutat att köra i grupp anger att det beror på för hög eller låg hastighet eller bristande körkunskaper i gruppen. Oavsett om man kör i grupp eller ensam vill man hålla en hastighet högre än den tillåtna.

Majoriteten kör långsammare när de har passagerare. Ser man en skylt som varnar för halka kör nästan alla långsammare liksom i regn.

Ser man en bil på en korsande väg saktar motorcyklisterna in, även om bilisten har väjningsplikt. Över hälften av de som svarat säger att man, det senaste året, varit nära att kollidera med ett annat fordon som inte uppmärksammat motorcykeln. En majoritet anser inte att den egna hastigheten hade någon betydelse.

Motorcyklister är positiva till 30 km/tim på gator med mycket cyklister och fotgängare. De allra flesta har kört mer än 30 km/tim över tillåten gräns. Man anser att polisen bör prioritera de som kör mycket för fort, istället för mindre fortkörningar. För nästan alla är det helt oacceptabelt att inte stanna i poliskontroll.

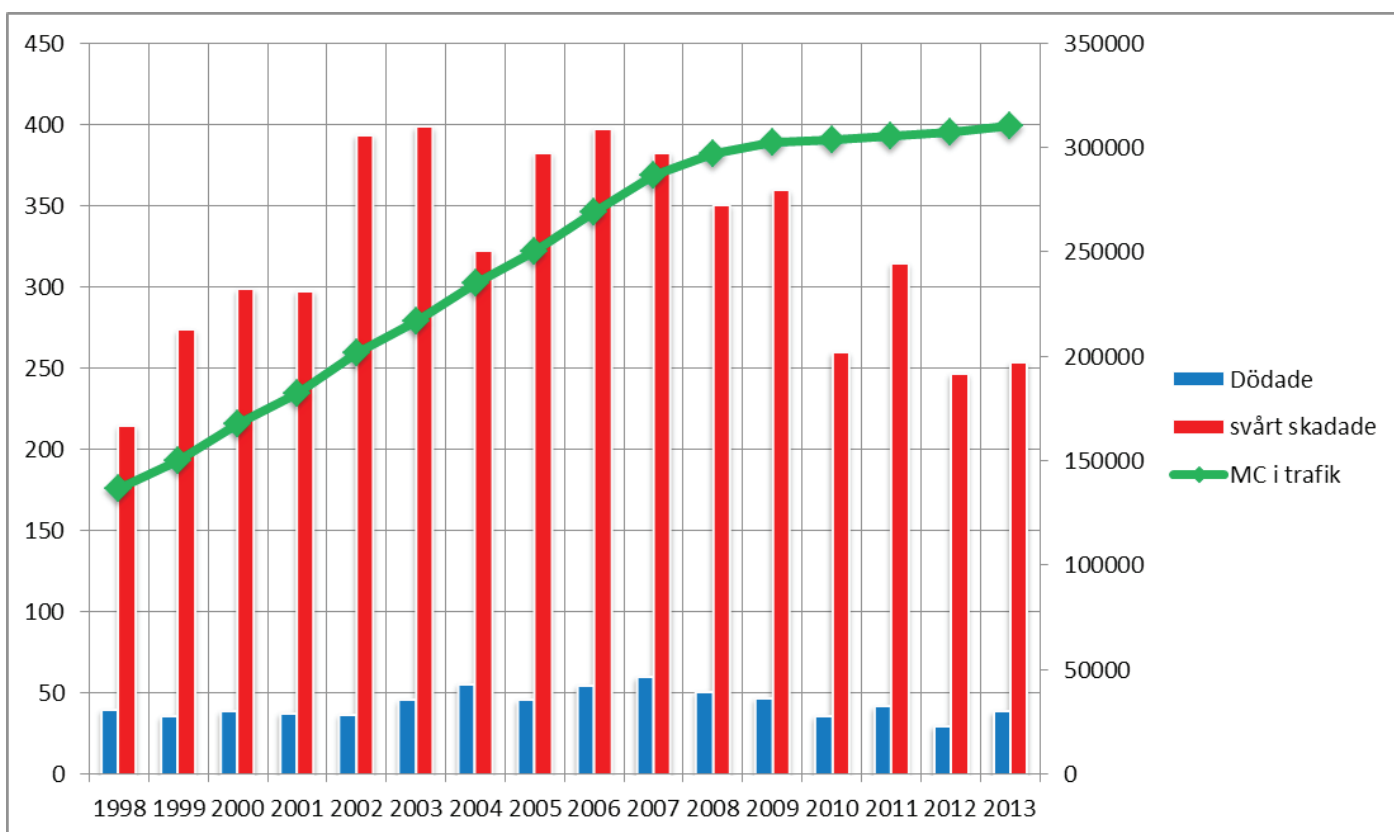
Knappt hälften anser att 50 km/tim är en acceptabel hastighet på 50-vägar och endast en dryg fjärdedel menar att 90 km/tim är acceptabel hastighet på 90-väg. En majoritet anser att hastighetsgränserna oftast är anpassad till vägen och därmed logiska och lätta att följa.

# Bakgrund

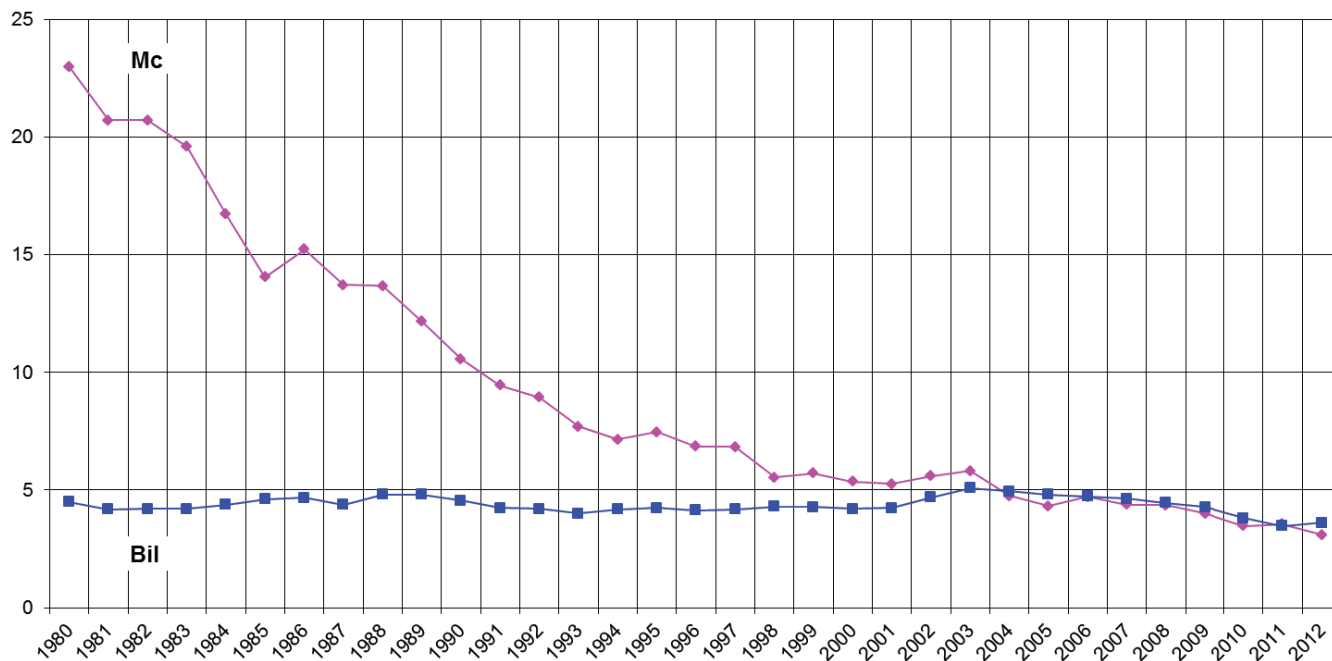
Det finns mycket forskning internationellt om motorcyklisters säkerhet och om olika åtgärder för att förbättra den. Däremot finns få moderna svenska studier som mätt och analyserat motorcyklister syn på trafiksäkerhet. Under 2010 genomförde författarna till denna rapport en studie om motorcyklisters inställning till trafiksäkerhetsåtgärder (1). Den visade tydligt att motorcyklister är säkerhetsmedvetna och måna om sin egen säkerhet. Däremot har motorcyklister inte samma åsikter som övriga trafikanter om vilka åtgärder man ser som mest effektiva, till exempel hastighet.

Antalet motorcyklar i trafik har tredubblats sedan 1990. Även om kurvan planats ut fortsätter antalet att öka med några tusen varje år. Den 30 juni 2013 fanns i Sverige 310 047 motorcyklar i trafik. En del av dessa är fyrhjuliga motorcyklar. Under 2007 registrerades 20 735 nya tvåhjuliga motorcyklar vilket var en toppnotering. Sedan dess har nyförsäljningen sjunkit kraftigt och motsvarande siffra under 2012 var 7 394 stycken.

Jämför man antalet dödade och skadade per 1000 fordon mellan motorcykel och bil har risken varit i stort sett konstant för de som färdas i bil sedan 1980, medan risken minskat för motorcykel. Idag är risken att dödas eller skadas i stort sett lika hög för motorcyklister som för bilisterna, om man utgår från antalet fordon i trafik. Sedan slutet på 90-talet har antalet dödade motorcyklister varierat mellan 36 och 60 och antalet svårt skadade mellan 215 och 400 (Figur 1-2).



Figur 1. Dödade, svårt skadade i förhållande till MC i trafik 1998-2013. Källa: Trafikverket och Transportstyrelsen. För åren 2010-2013 har de som dödats på fyrhjulig motorcykel tagits bort men de som skadats svårt ingår i statistiken för samtliga år. Siffrorna för 2013 är preliminära.



Figur 3. Dödade och skadade/1000 fordon för bil och motorcykel

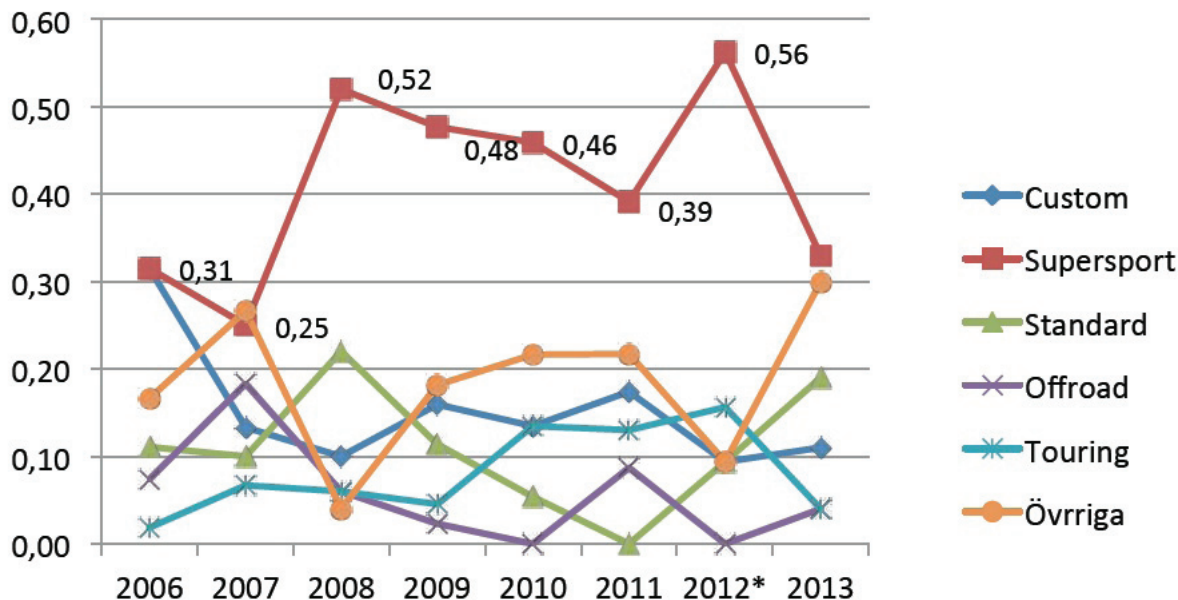
Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister/SMC/Stig Björk, 2013

Källa SCB och Trafikanalys

Noteringar: För uppgifterna om mc för 2002 är ca 150 skador borttagna då de bedömts vara mopeder klass 1. En ny och säkrare registreringshantering fr.o.m. 2002 har medfört att siffrorna justerats uppåt för både mc och bil.

## MC-typ i dödsolyckor

Trafikverket genomför djupstudier av alla dödsolyckor på motorcykel. Man kategoriserar i samband med detta vilken MC-typ som föraren körde. Siffrorna varierar över åren men den vanligaste MC-typen som är inblandad i dödsolyckor är av supersportmodell. Kategorin ”övriga” ökar och här finns till exempel fyrhjulingar och oregistrerade crossmotorcyklar. Motorcyklar av custom- och touringmodell ligger förhållandevis lågt i olyckstalen (figur 4).



Figur 4. MC-modell i dödsolyckor

Källa: Trafikverket

Under senare år har motorcyklisters säkerhet aktualiserats i olika sammanhang och vikten av att förbättra deras specifika förutsättningar har lyfts fram. Bakgrunden är dels det ökade intresset att köra motorcykel med ökat antal motorcyklar i trafik som följd, dels höga olyckstal bland motorcyklister. Nollvisionen gäller alla trafikanter och trafiksäkerhetsmålen för motorcyklister och mopedister ska följa de mål som satts upp för trafiken generellt. Det betyder en halvering av antalet dödade och 25% reduktion av allvarligt skadade fram till år 2020 med utgångspunkt från 2010. Arbetet har resulterat i en nationell strategi ”Ökad säkerhet på motorcykel och moped – Gemensam strategi för åren 2012-2020, version 2.0” (2). I arbetsgruppen har Trafikverket, Transportstyrelsen, NTF, Rikspolisstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting, SMC, Trafikförsäkringsföreningen, Sveriges Trafikskolors Riksförbund och Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund ingått.

Fem prioriterade insatsområden har pekats ut för att minska antalet dödade och skadade motorcyklister.

De är:

- Öka andelen motorcyklar med ABS-bromsar
- Öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen
- Öka fokus på synbarhet och uppmärksamhet
- Säkrare vägar och gator för motorcyklister
- Minska extremt beteende på motorcykel

Enligt Trafikverkets djupstudier har endast tre av tio omkomna motorcyklister som dödsats bedömts köra



inom tillåten hastighetsgräns. Ökad hastighetsefterlevnad är en av fem utpekade åtgärder för att nå etappmålet 2020. Hastighetsefterlevnad är en viktig del för motorcyklisters säkerhet då de som oskyddade trafikanter utsätts för mer yttre våld vid olyckor.

## Syfte

SMC har, av arbetsgruppen för MC- och mopedstrategi, fått i uppdrag att utveckla frågor och rutiner för att kunna följa medlemmarnas acceptans för hastighetsgränser över tid. SMC har konsulterat VTI för att fullfölja uppdraget. Det övergripande syftet med studien är således att öka kunskaperna om motorcyklisters förhållningssätt till hastighet och följa motorcyklisternas inställning till hastighet och acceptans för hastighetsgränser över tid.

## Metod och material

Studien har genomförts som en webbaserad undersökning. Enkäten publicerades på SMC:s hemsida [www.svmc.se](http://www.svmc.se) under perioden 1 maj-31 augusti 2013. Svaren har bearbetats i dataprogrammet SPSS. Enkäten presenterades i medlemstidningen MC-Folket, forum, Facebook och liknande. Enkäten var öppen för alla motorcyklister, länkar om enkäten publicerades därför på andra hemsidor, till exempel [www.sporthoj.com](http://www.sporthoj.com)

## Frågeformulärets innehåll

Frågorna i enkäten togs fram av författarna i samråd med personal vid SMC:s kansli. Val av frågor gjordes för att spegla motorcyklisters uppfattning om hastighet i situationer som ofta förekommer i MC-olyckor. Aktuella frågeställningar i hastighetsdebatten ingår också. Vissa frågor kopierades från enkäter NTF (3) ställt till andra trafikantgrupper vilket betyder att jämförelser kan göras mellan motorcyklister och andra trafikanter. En fråga handlar om vilka åtgärder man bedömer som mest betydelsefulla för säkerheten. Samtliga frågor finns i bilaga 1.

Frågeformuläret innehåller frågor om:

- Personliga data (t ex ålder, kön, tätort/landsbygd)
- Information om mc-körning (t ex typ av mc, säkerhetsteknik, årlig körsträcka, typ av resor, samåkning med andra, typ av körkort, tid med mc, erfarenhet och fortbildning)
- Eget beteende i trafiken (t ex körstrategier, gruppkörning, passagerare, körkortsinnehav och hastighet)
- Anpassning av hastighet i olika situationer (t ex regn, halka, korsningar)
- Attityd till hastighet och efterlevnad (t ex olika gränser, ATK, böter)
- Användande av ABS och annan säkerhetsutrustning på motorcykeln

För att få en samlad bild över motorcyklisters attityder till hastighet har ett urval av 13 av de attitydpåståenden som ingått i enkäten används för att konstruera ett index. Indexet har konstruerats genom att först vända på skalvärden för vissa påståenden så att hög poäng alltid är positiv attityd till trafiksäkerhet. Sedan har dessa värden summerats och dividerats med antalet påståenden så att ett medelvärde blivit resultatet. Detta medelvärde har sedan använts som attitydindex. Resultaten presenteras som sista del i resultatavsnittet.

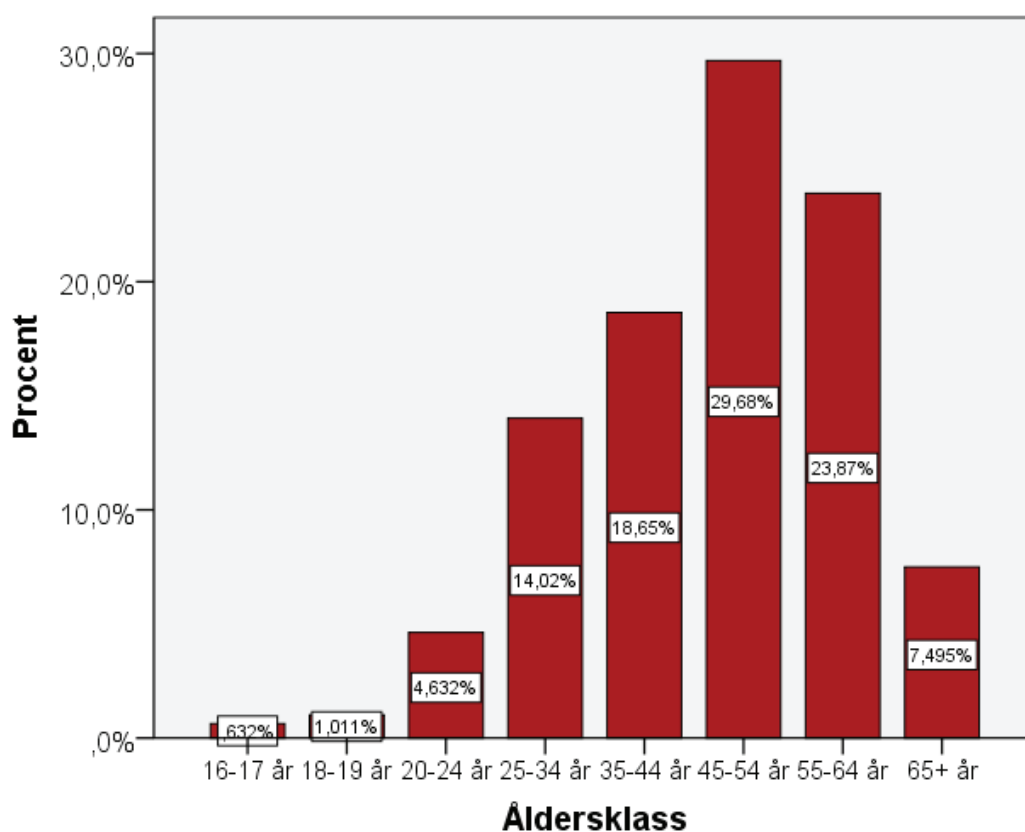
# Resultat

## Bakgrundsfakta om de som svarat

2 721 personer har besvarat enkäten, 2467 män (91 procent) och 254 kvinnor (9 procent). 9,82 procent av motorcyklar i trafik i Sverige ägs av kvinnor, könsfördelningen motsvarar därmed kvinnors totala MC-ägande i Sverige (4).

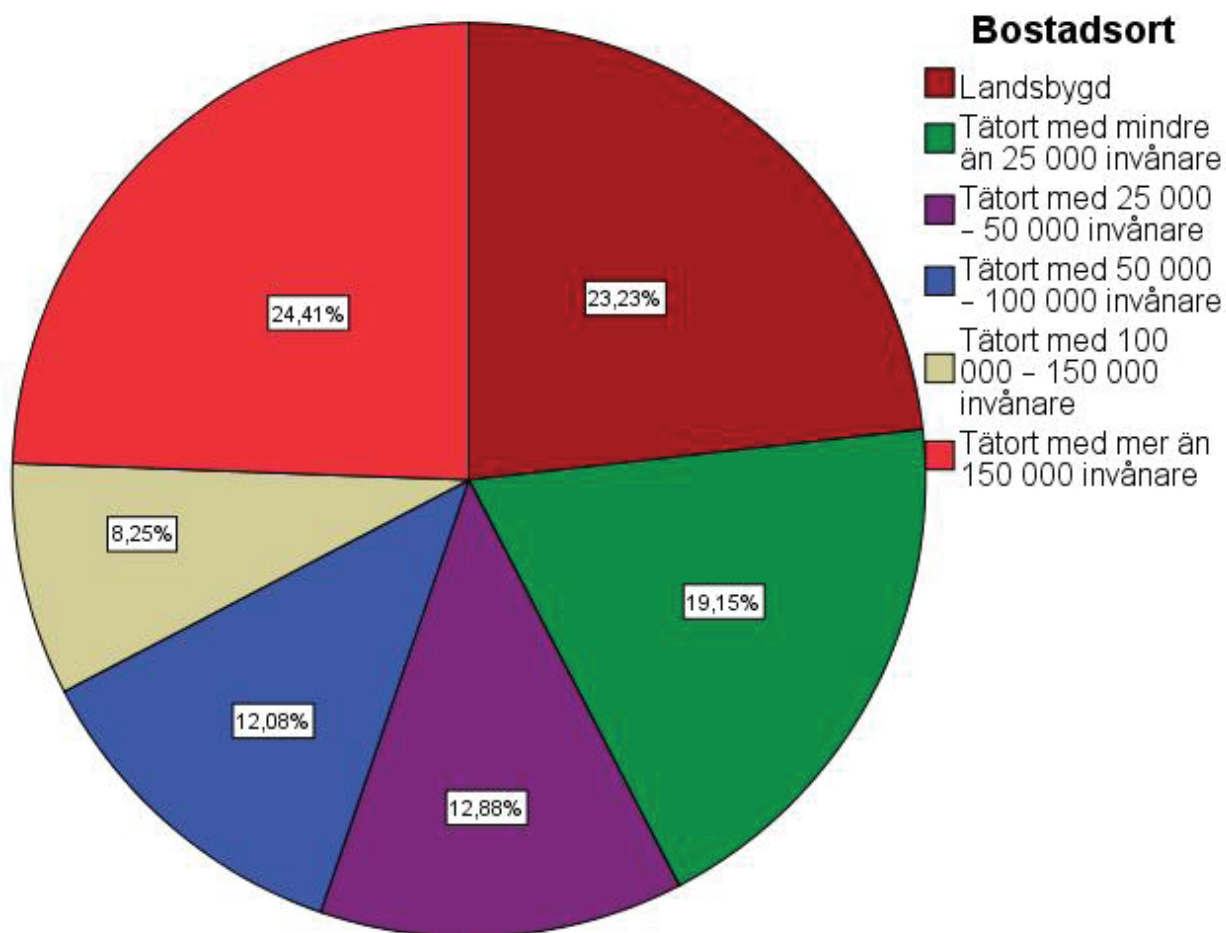
82 procent av de som svarat är SMC-medlemmar. Om man ser till alla svenska MC-ägare är 20-25 procent SMC-medlemmar. Detta innebär att svaren har en tydlig överrepresentation av SMC-medlemmar.

Medelåldern bland de som svarat är 46,83 år vilket är yngre än medelåldern på svenska MC-ägare med motorcykel i trafik som är 52,2 år (5). Medelåldern bland SMC-medlemmar är 49,95 år (6). Åldersspannet hos de som svarat är 16-80 år (figur 5).



Figur 5. Åldersfördelning

De svarande är jämt fördelade då det gäller bostadsortens storlek. 42 procent bor på landsbygd eller tätorter med mindre än 25 000 invånare, en knapp tredjedel i städer med mer än 100 000 invånare och resterande i tätorter med 25 000-100 000 invånare.

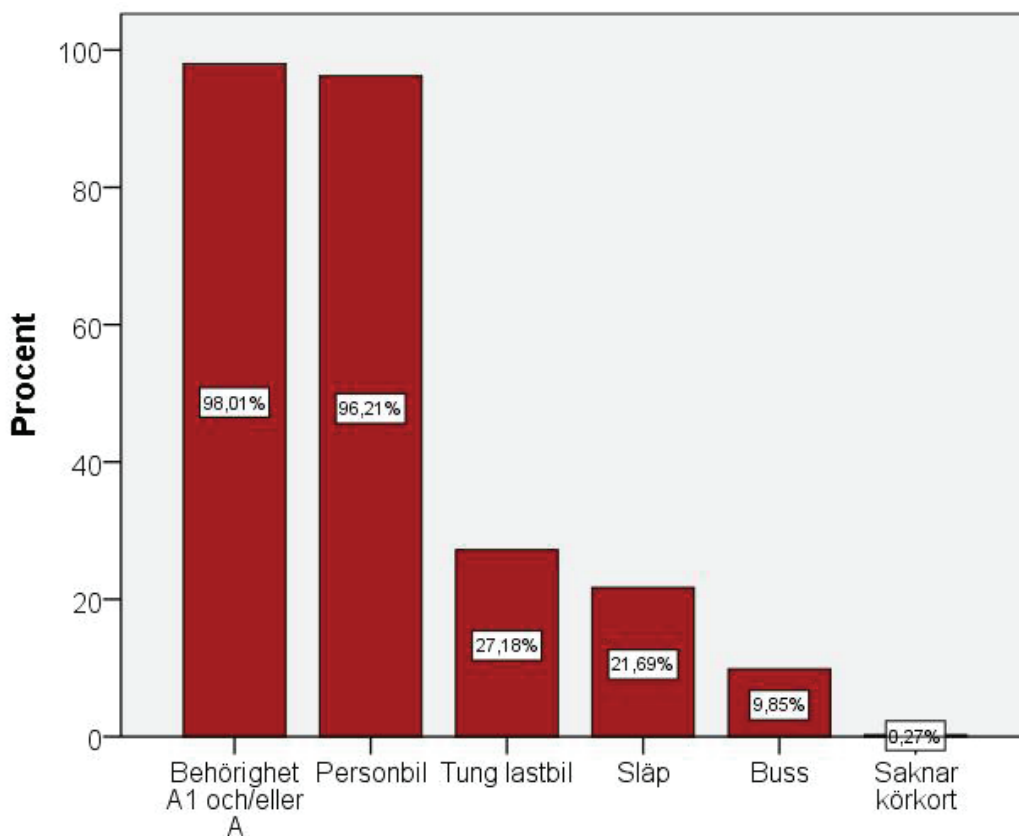


Figur 6. Bostadsort

# Körkort, fordon och användning

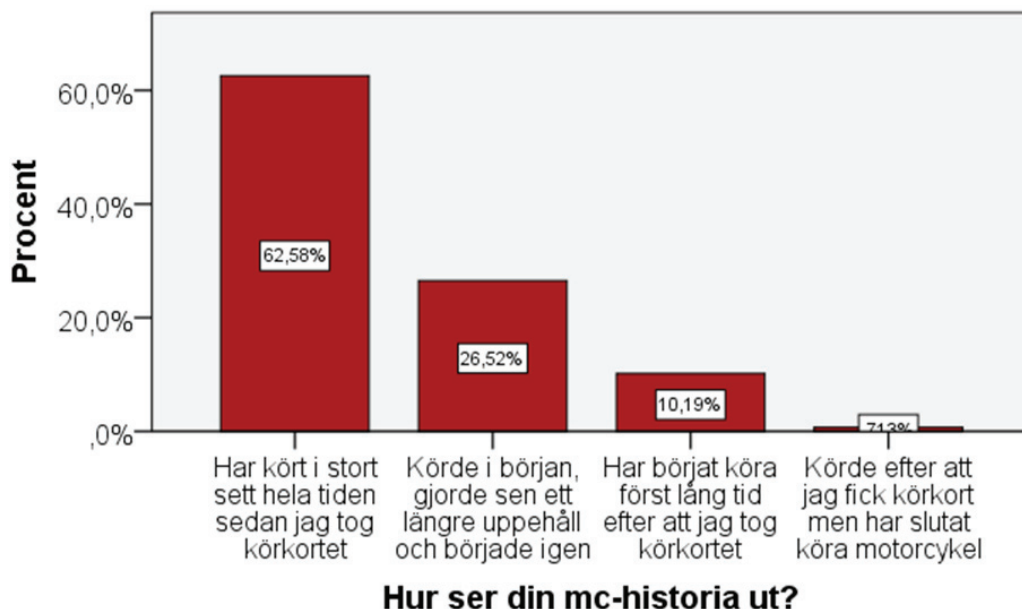
## Körkort och körvanor

Av svaren framgår att 100 % har någon form av körkortsbehörighet. Däremot visar resultatet tydligt att man inte vet vilken körkortsbehörighet man har för motorcykel; A1, A begränsad, A2 eller A. Därför går det inte att göra en klar bild över varken körkortsinnehav för motorcykel eller när man tog MC-körkort. Endast 4 procent saknar B-behörighet. 27 procent har behörighet för tung lastbil, 10 procent för buss och 22 procent för släp. Det går inte heller att utläsa ur enkäten hur många som fått A-behörighet på köpet med bilkörkortet på grund av fel i svaren.



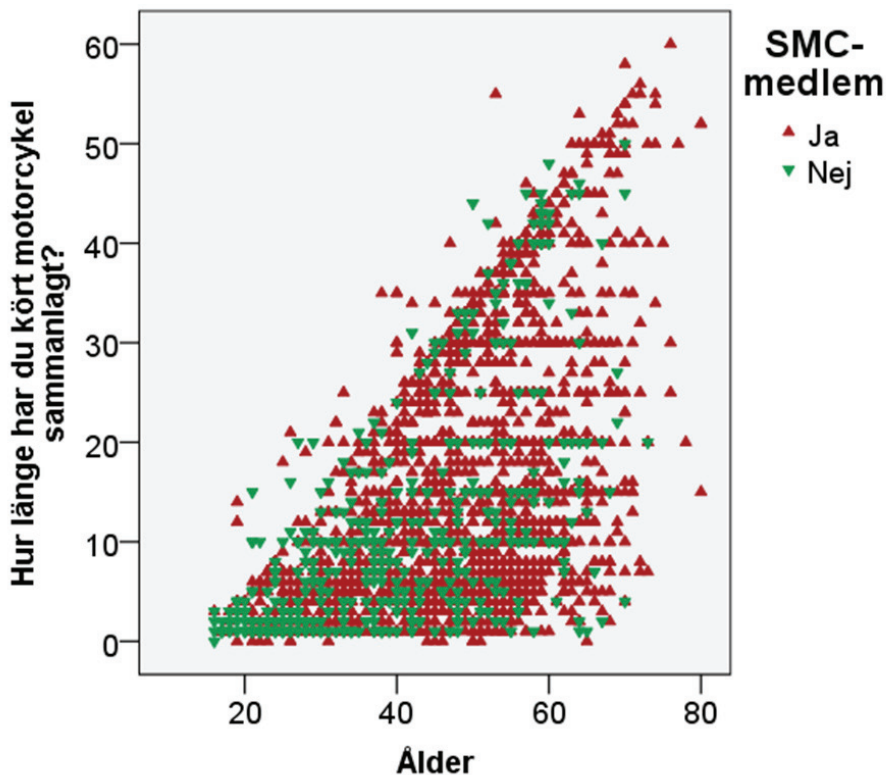
Figur 7. Körkortsinnehav

En fråga handlade om den personliga MC-historian. 62 procent hade kört motorcykel utan avbrott. En fjärdedel är så kallade återfallsknuttar som kört i samband med att man tog körkort och sedan återupptagit MC-körning senare i livet efter ett uppehåll. Den minsta gruppen är personer som börjat köra motorcykel långt efter körkortsförvärv (Figur 8).



Figur 8. MC-historia

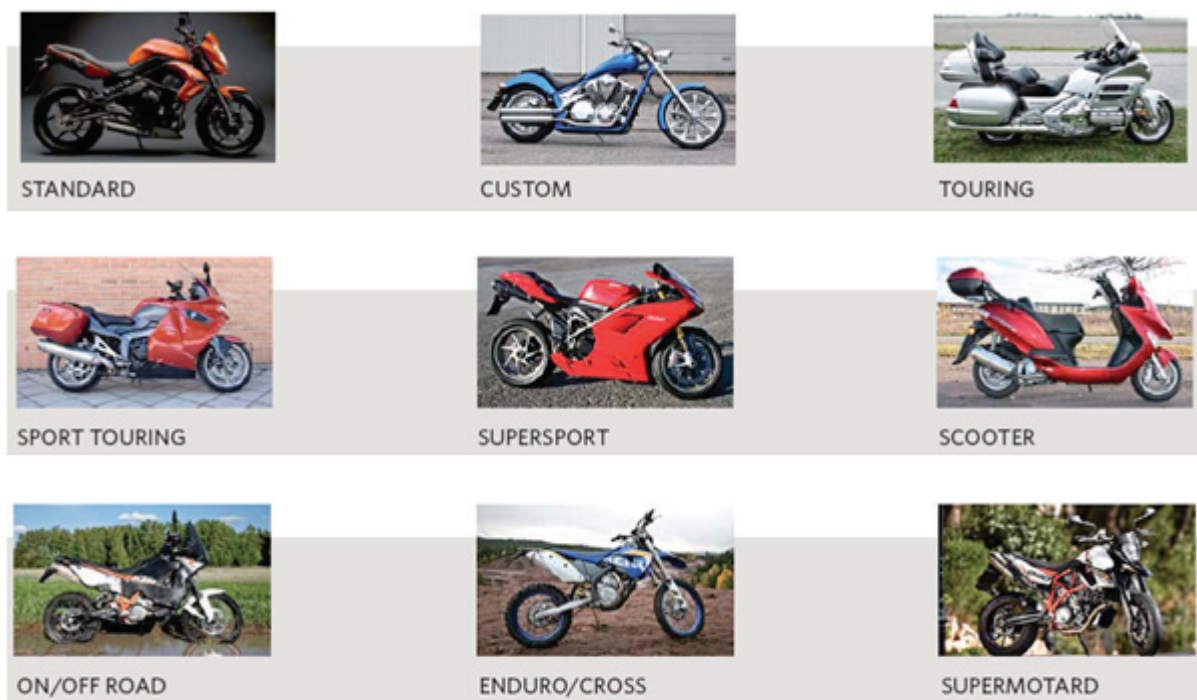
Bilden nedan visar sambandet mellan ålder och tid man kört motorcykel. Om alla skulle ha startat i ung ålder och kört hela tiden skulle punkterna ha samlats kring diagonalen. Ansamlingen under diagonalen visar istället att många börjat köra mc senare i livet. Många är över 40 år och har kört mindre än 10 år. Bilden visar också att svarande som inte är SMC-medlemmar är yngre och har en kortare MC-historia än SMC-medlemmarna, dvs de ligger samlade längre ned och åt vänster i figuren (figur 9) .



Figur 9. MC-historia, kön och år

## Motorcykeln

En fråga i enkäten var vilken typ av motorcykel man använder mest. Vanligast är en touringmodell som körs av en fjärdedel av de svarande. Vi har valt att jämföra svaren med en kohortstudie av alla motorcyklar i trafik i Sverige under 2003-2009 vilken är den enda säkra källan över vilka MC-modeller som finns i Vägtrafikregistret (7). MC-modellerna sport-, supersport-, äventyrs- och touringmotorcyklar är över-representerade bland de som svarat medan custom, classic, standard och supermotard är under-representerade (tabell 1).



Källa: Trafikverket: Ökad säkerhet på motorcykel och moped. Gemensam strategi för åren 2010-2020, version 1.0

MC-modell	Enkät svar <i>procent</i>	Kohortstudie <i>procent</i>
Sport	21	12
Supersport	9	5
Touring	26	3
Standard	9	18
Custom	17	28
Classic	2	12
Offroad/äventyr	15	8
Scooter	1	6
Supermotard/Cross		5
Annan	2	0,3
Oklassificerbar		3

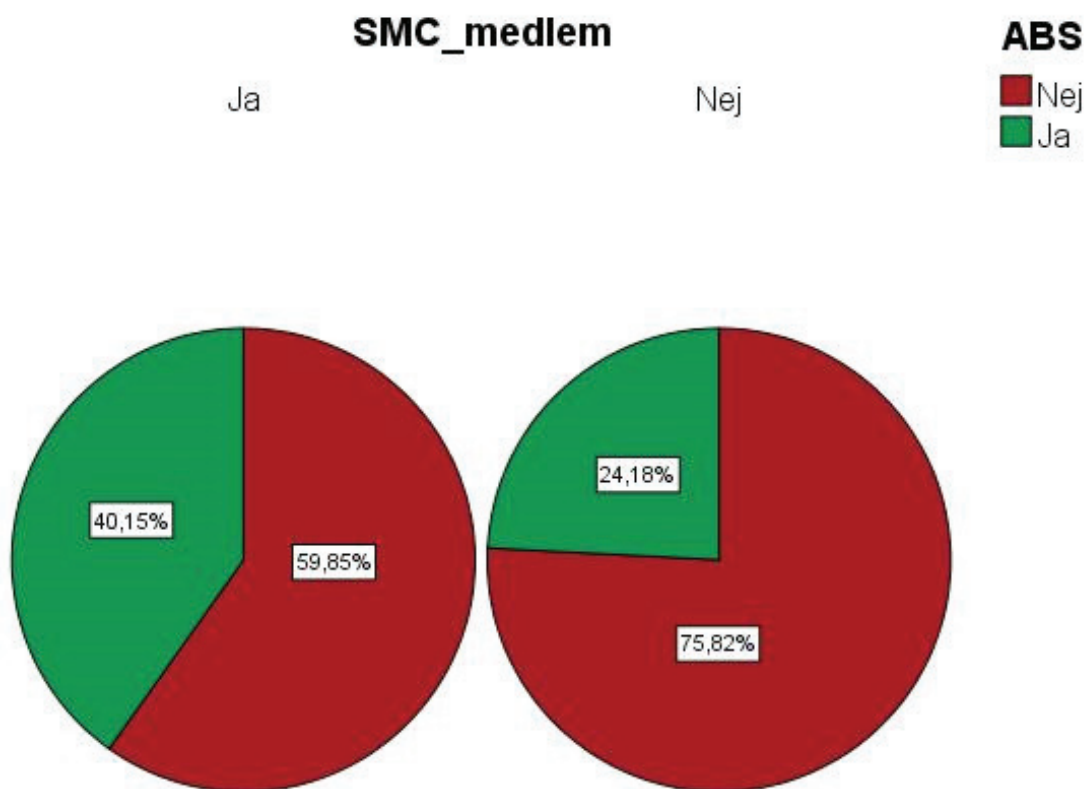
Tabell 1. MC-typ jämfört med kohortstudie

## Säkerhetsutrustning på motorcykeln

Närmare 40 procent av de som svarat har ABS-bromsar på motorcykeln. Detta är en betydligt högre andel jämfört med det svenska MC-beståndet där andelen är 18 procent av alla motorcyklar i trafik är utrustade med ABS (8). Cirka 25 procent har integrerade bromsar. Tio procent har en motorcykel med antispinn (tabell 2). När det gäller ABS finns det en påtaglig skillnad mellan SMC-medlemmar och andra där en tredjedel av medlemmarna har ABS

Säkerhetsutrustning	Enkät svar procent
ABS	36,6
Integrerade bromsar	25,7
Antispinn	10,2
Airbag	0,2
Annat	10,2

Tabell 2. Typ av säkerhetsutrustning

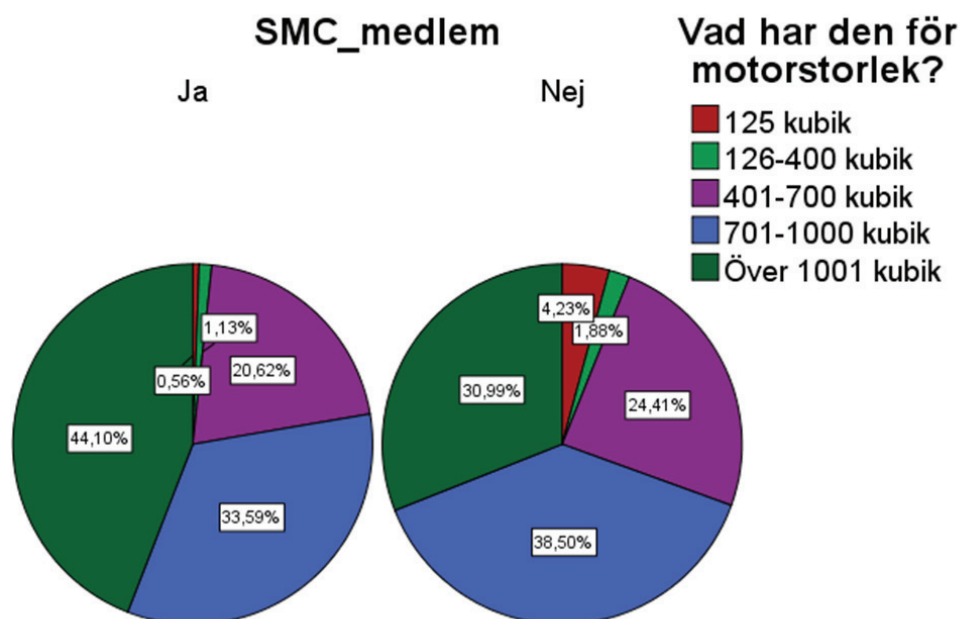


Figur 10. ABS bland SMC-medlemmar och övriga

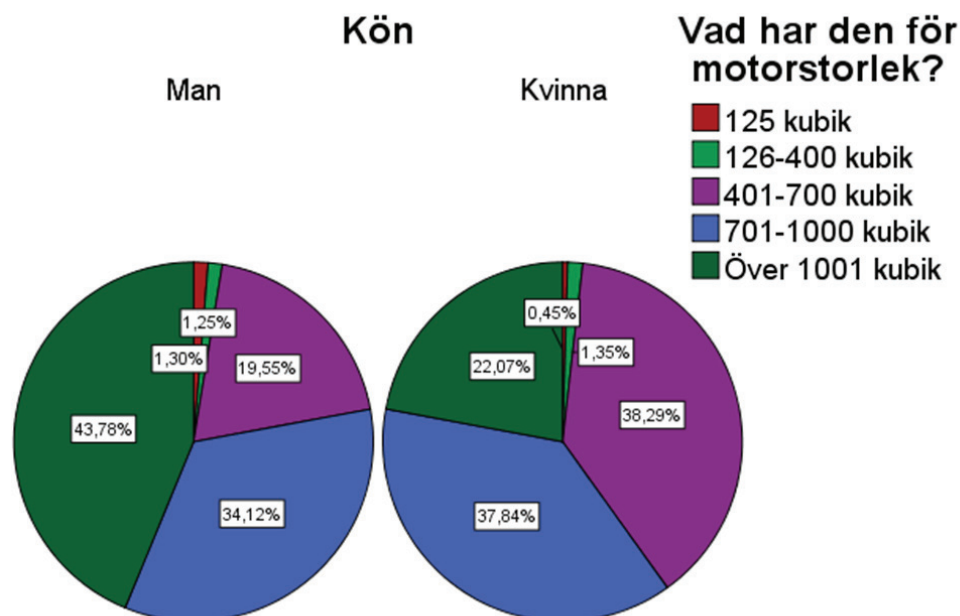
## Motorstorlek

Svenska MC-ägare har i internationell jämförelse motorcyklar med stor cylindervolym, det vill säga höga kubiktal. 75 procent av de som svarat äger en motorcykel med mer än 701 kubik och den vanligaste kubikstorleken är över 1001 kubik. Knappt 1,5 procent äger en motorcykel med 125 kubik eller lägre. SMC-medlemmar som besvarat enkäten har motorcyklar med högre kubiktal jämfört med övriga motorcyklister. Kvinnor äger motorcyklar med lägre kubiktal än män.

Även jämfört med uppgifter från Trafikanalys äger de som svarar motorcyklar med högre kubiktal i jämförelse med alla motorcyklar i trafik 31 december 2012. 32 procent hade mer än 1001 kubik och 5,5 procent 125 kubik eller lägre (9).



Figur 11. Motorstorlek SMC-medlem/övriga

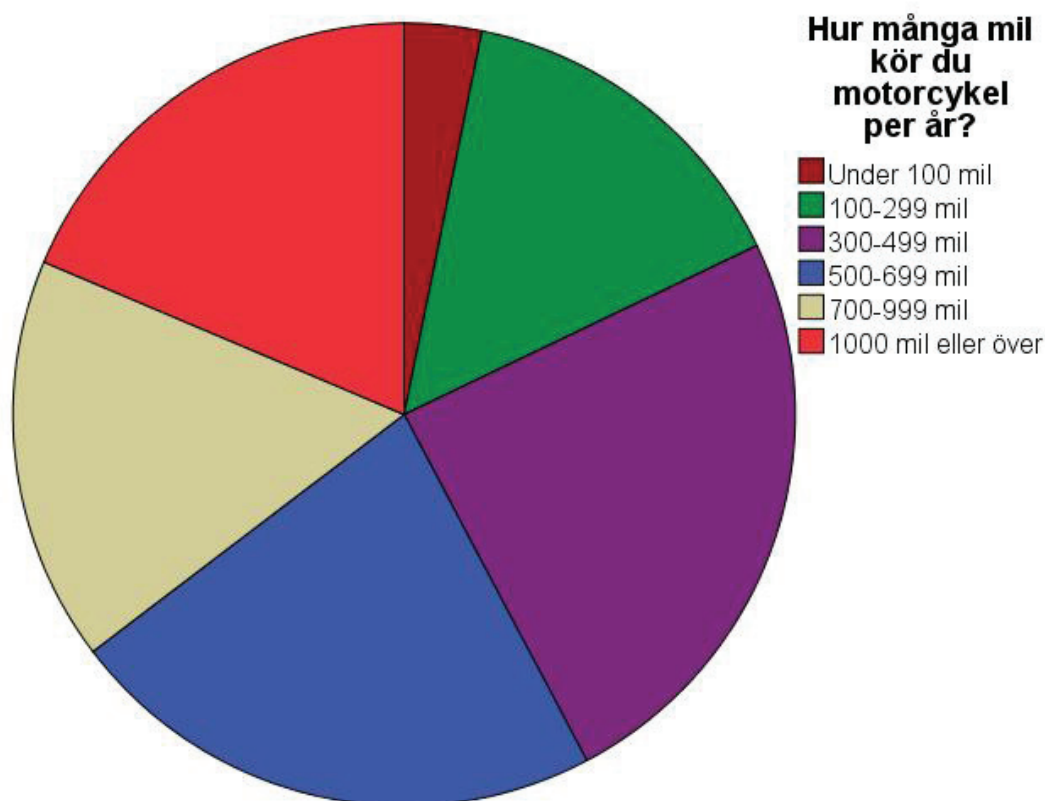


Figur 12. Motorstorlek kvinnor/män



## MC-körning

Av de som svarat kör över 80 % 300 mil eller mer per år vilket överensstämmer med enkätstudien 2010 (1) och liknande undersökningar som genomförts på uppdrag av SMC. Detta är betydligt mer än den genomsnittliga körsträckan som tas fram av Trafikanalys vars uppgifter visar att den genomsnittlige MC-ägaren körde 219 mil. Trafikanalys baserar uppgifterna på mätarställningsuppgifter som besiktningsorganen registrerar i samband med kontrollbesiktningar (10). SMC-medlemmar kör uppenbart mer än genomsnittsmotorcyklisten. En annan förklaring till den stora skillnaden mellan enkäten och Trafikanalys uppgifter kan vara att MC-ägarna som svarat kör mer med en nyare motorcykel. Det första besiktnings-tillfället infaller fyra år efter första registrering (figur 13).



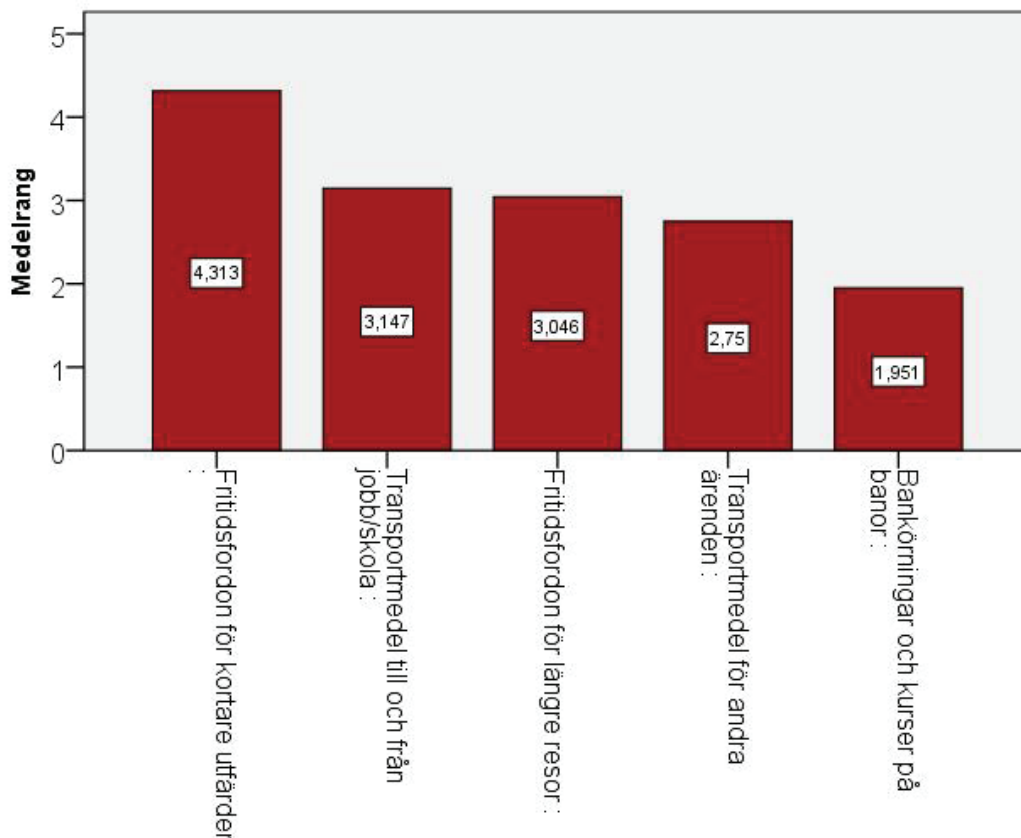
Figur 13. Körsträcka per år

## Bilkörning

Nästan 100 procent har också tillgång till bil och de flesta kör mer än 1000 mil i personbil per år. 86 procent kör 700 mil eller mer. Det visar att de som besvarat enkäten kör många mil per år, både bil och motorcykel. Medelkörsträcka för personbil för 2011 var enligt Trafikanalys var 1 235 mil vilket stämmer väl överens med de som svarat på enkäten (10).

## Användningsområde

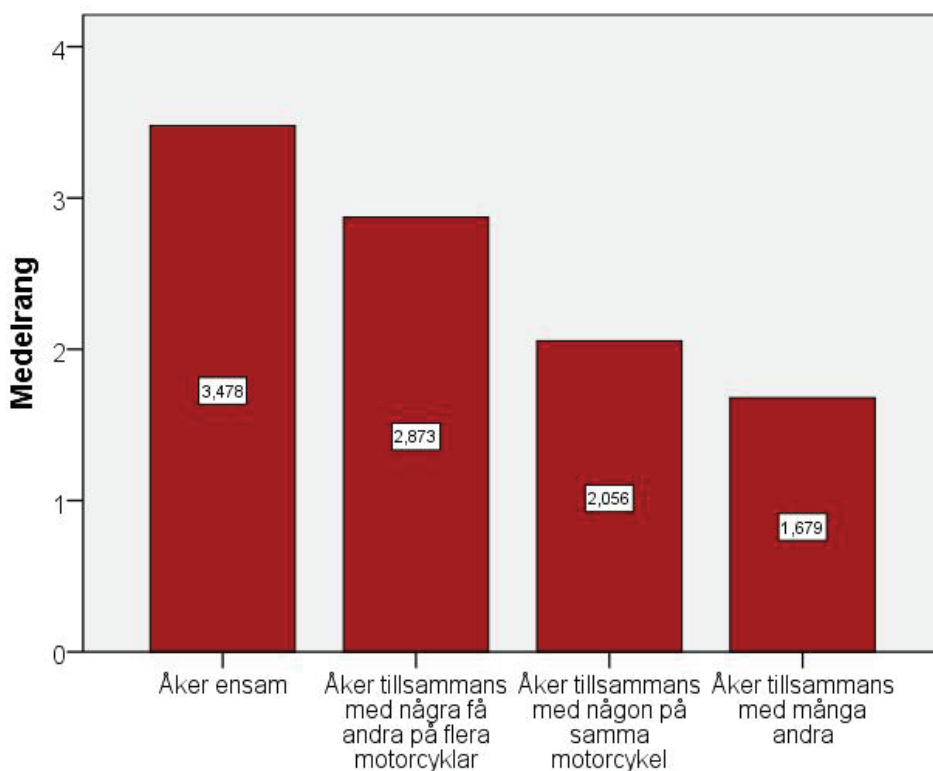
De svarande använder främst motorcykeln till kortare utflykter på fritiden. Näst vanligast användningsområde är pendling till och från arbete/skola. Längre resor på fritiden kommer på tredje plats och transporter vid andra ärenden på fjärde. Det minst förekommande användningsområdet är bankörningar och kurser på banor (Figur 14)



Figur 14. Rangordning av typ av resor men gör med motorcykel (1=mest sällan, 5= oftast)

## Körning i grupp

De som kör motorcykel gör det oftast ensam. Ganska många har svarat att man åker flera personer på samma motorcykel. Om man inte kör ensam är det näst vanligast att köra tillsammans med några få andra motorcyklister på flera motorcyklar. Att köra i stora grupper med många motorcyklar är relativt ovanligt. Svaren stämmer väl överens med de som erhöles i enkätstudien 2010 (1) (Figur 15).



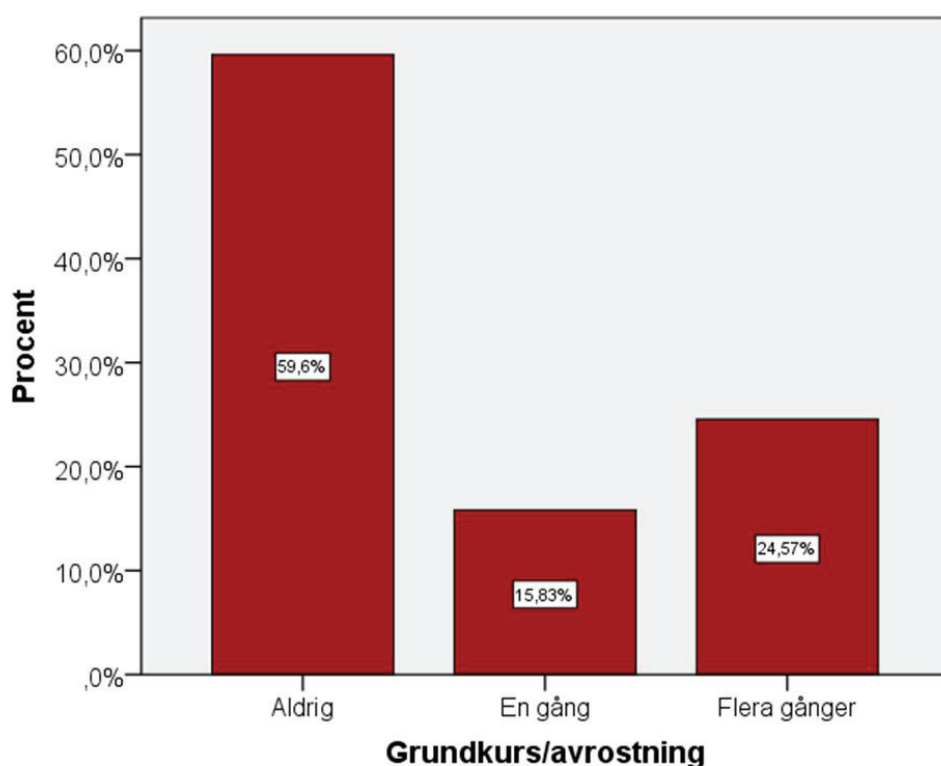
Figur 15. Rangordning av hur ofta man åker ensam eller tillsammans med andra (1=mest sällan, 4= oftast)

## Fortbildning

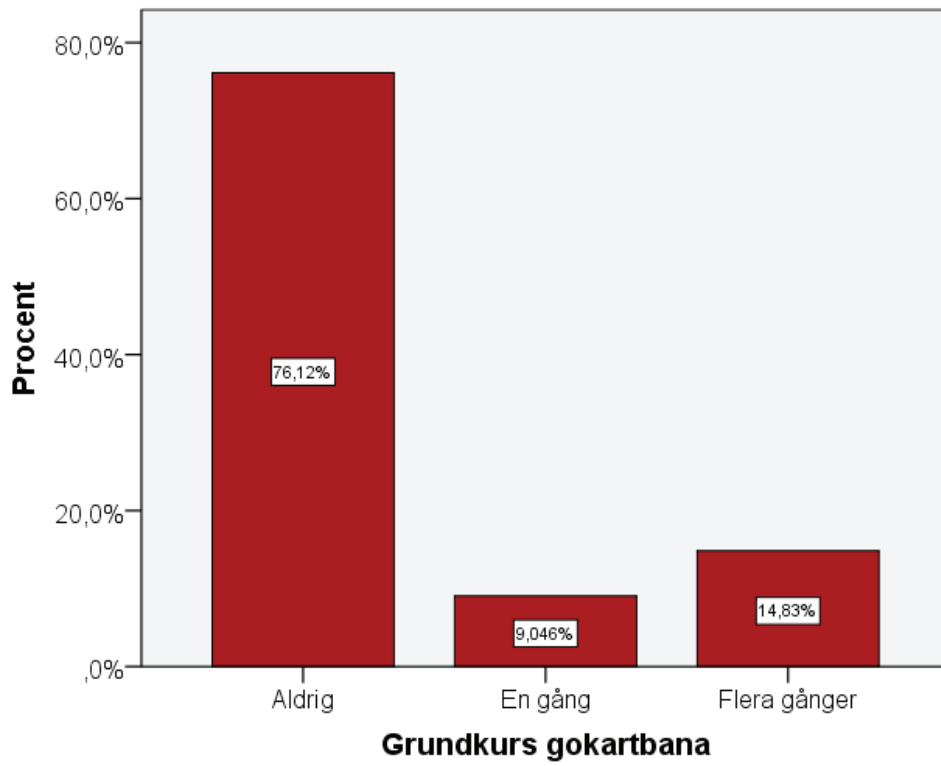
För många motorcyklister är fortbildning ett viktigt sätt att öka trafiksäkerheten. SMC har ett brett kursutbud som innehåller olika former av fortbildning; grundkurs/avrostning, grundkurser på gokartbanor, avancerade kurser på storbanor samt gruskurser. Det finns även annan typ av fortbildning.

En majoritet av de som svarat har aldrig deltagit i fortbildning. Däremot är andelen som gått en kurs betydligt vanligare bland de som svarat på enkäten jämfört med SMC:s medlemmar i övrigt. Under 2013 deltog sex procent av SMC:s medlemmar i någon av alla kurser SMC erbjöd (11). Många deltog i flera kurser under säsongen.

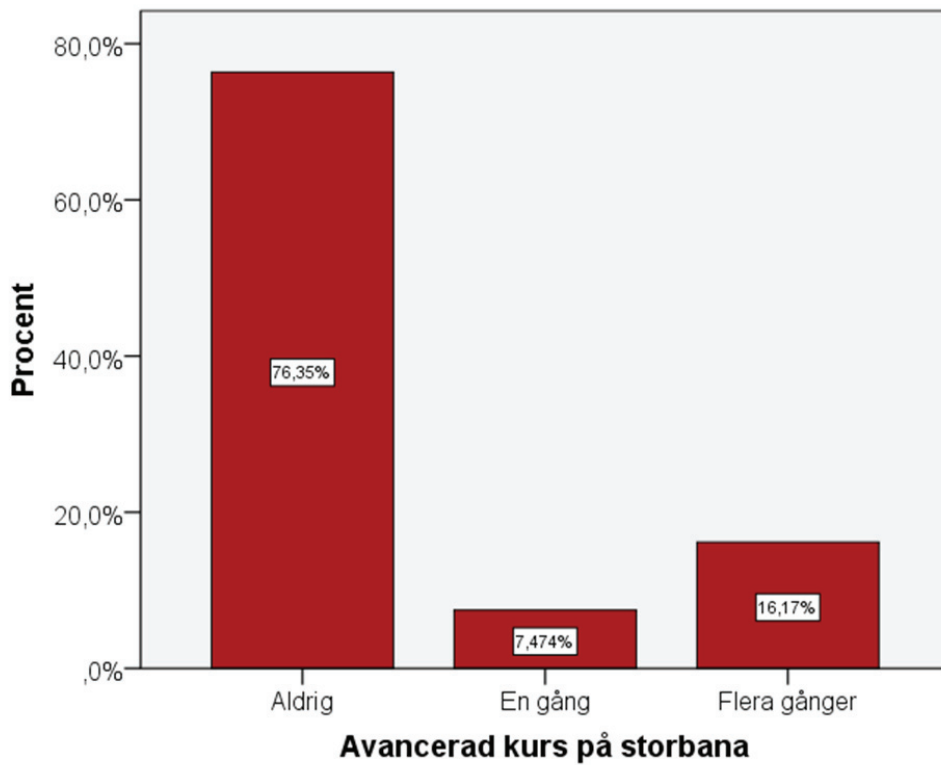
Den vanligaste kursen man deltagit i är grundkurs, mer känt som avrostning. Här är deltagandet 40 procent av de som svarat. 24 procent har deltagit i grundkurs på gokartbana och 24 procent i avancerad kurs på storbana. Minst deltagande, elva procent, har skett i gruskurser som endast erbjuds i begränsad omfattning av SMC och andra utbildare. 22 procent har deltagit i någon annan form av MC-fortbildning. Värt att notera är att fler deltagit i fortbildning på motorcykel vid flera tillfällen och därmed deltar i kurser inte bara en gång utan flera gånger. Fler har deltagit i fortbildning jämfört med enkätstudien 2010 (1) (Figur 16 - 20 ).



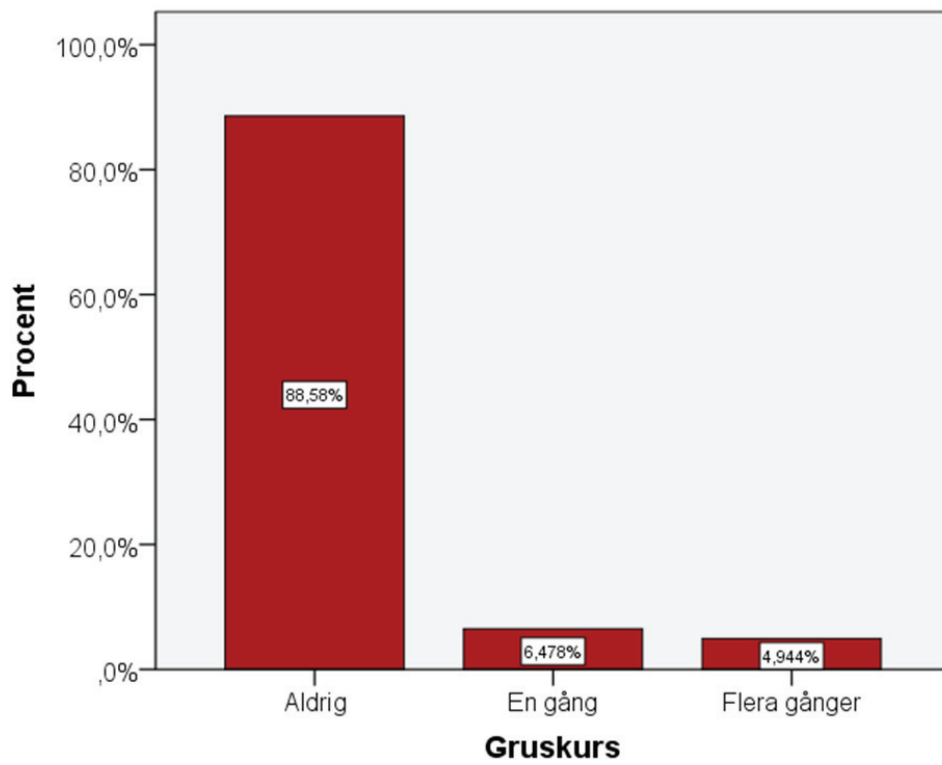
Figur 16. Deltagande i grundkurs/avrostning



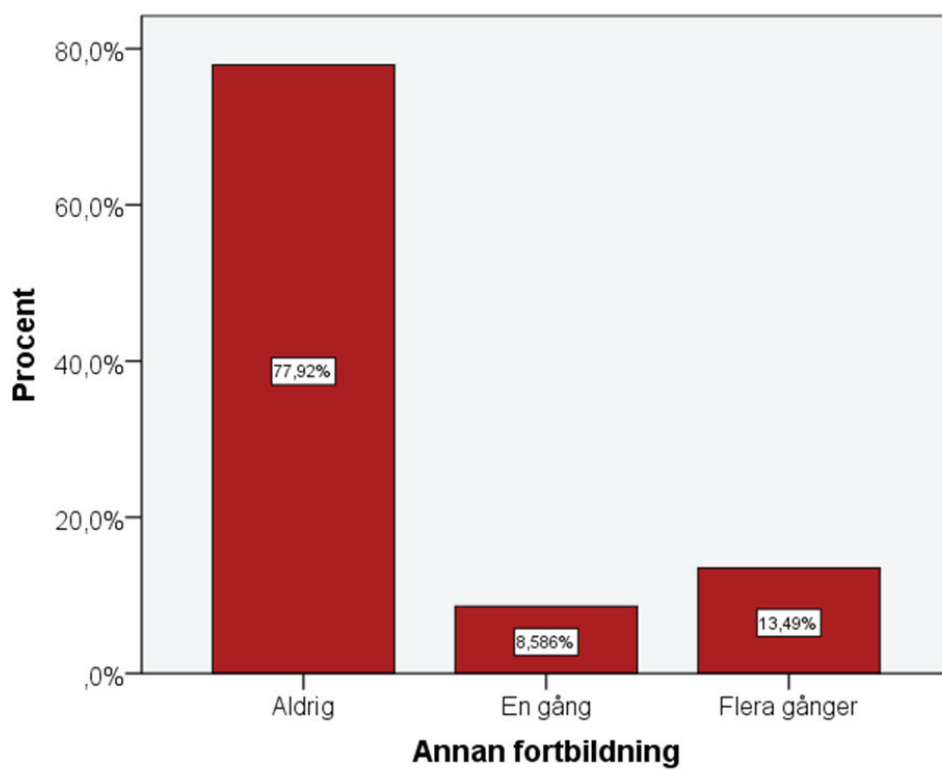
Figur 17. Deltagande i grundkurs gokartbana



Figur 18. Deltagande i avancerad kurs på storbana



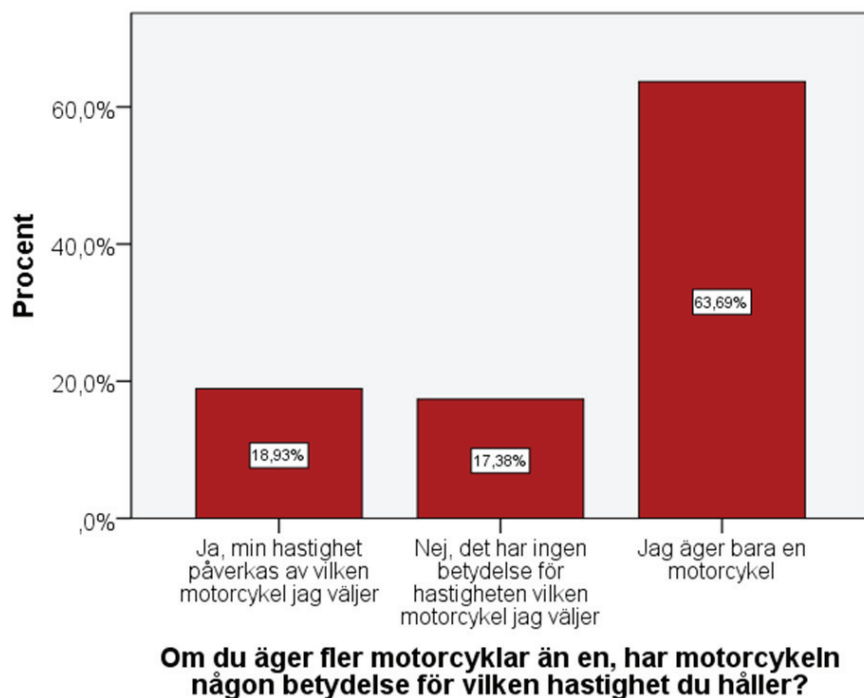
Figur 19. Deltagande i gruskurs



Figur 20. Deltagande i annan fortbildning

# Hastighet

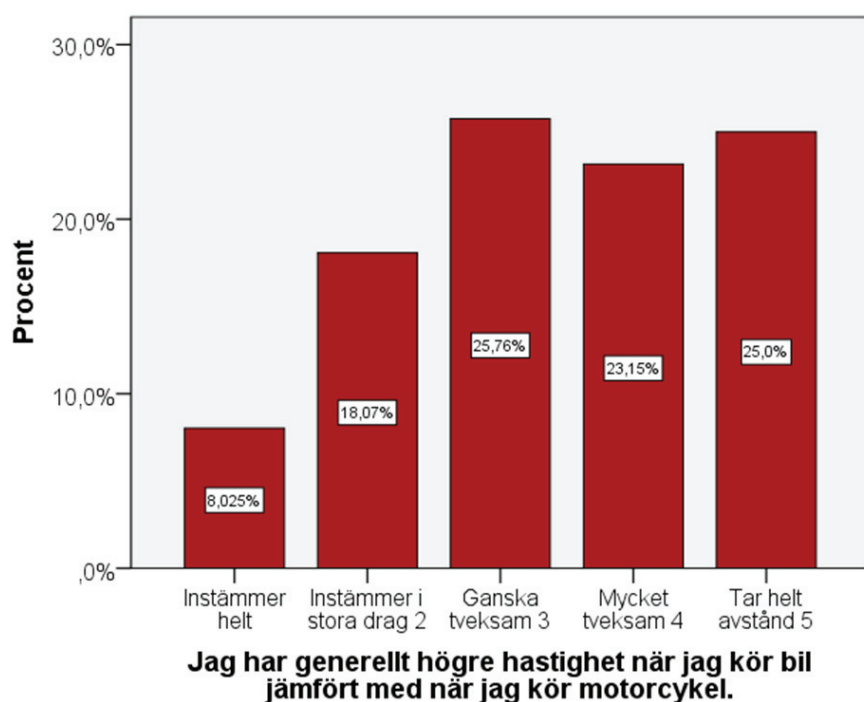
Många MC-ägare äger fler än en motorcykel. 36 procent av de som svarat äger fler än en motorcykel. Av de som äger flera motorcyklar svarar knappt hälften att motorcykeln inte har någon betydelse för hastigheten medan drygt hälften menar att motorcykeln har betydelse för hastigheten (figur 21).



Figur 21. MC betydelse för hastighet

## Hastighet MC jämfört med bil

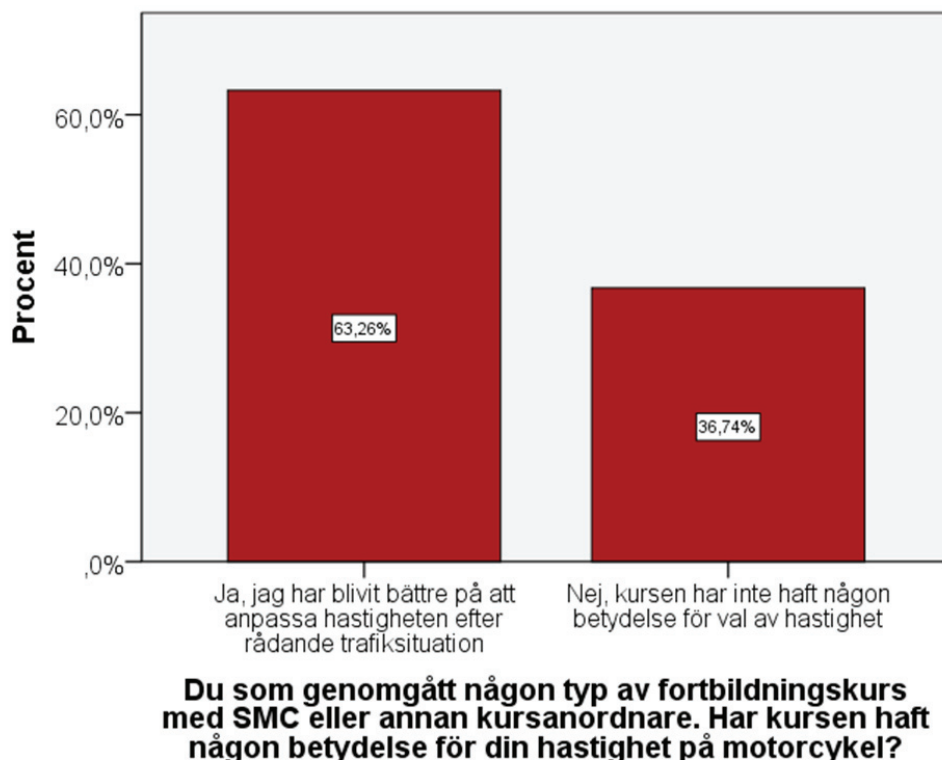
En fjärdedel av de som svarat uppger att de har en generellt högre hastighet då de kör bil jämfört med motorcykel. Knappt hälften instämde inte alls i påståendet. Fördelningen är i stort sett lika som vid enkätundersökningen 2010 (1) (Figur 22).



Figur 22. Generellt högre hastighet i bil än med MC

## Hastighet efter fortbildning

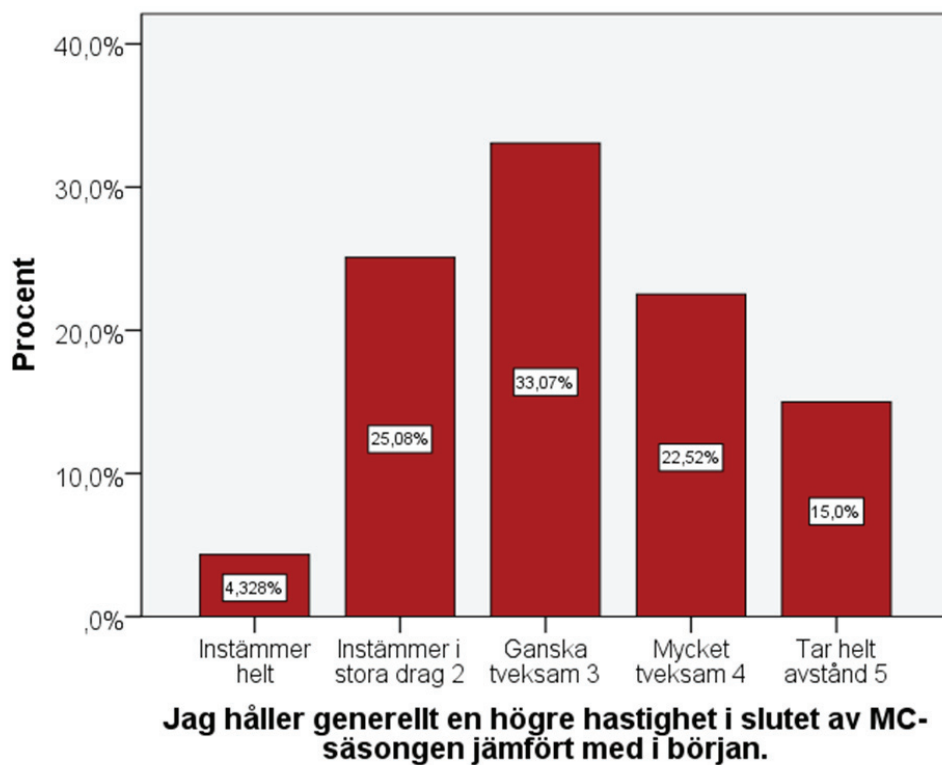
En majoritet, 63 procent svarar att de blivit bättre på att anpassa hastigheten efter rådande trafik efter fortbildning. För resten, 37 procent, har kursen inte haft någon betydelse för vilken hastighet man väljer (figur 23). En metanalys och litteraturstudie om MC-säkerhet 2003 konstaterade att ”man har kritiserat utbildningskurserna för att lägga mest vikt på färdighetsträning och lite vikt på motiverande faktorer, det vill säga den motivation som ligger bakom medvetet risktagande i trafiken. Ett moment i detta sammanhang är att det inte nödvändigtvis är körfärdigheterna i sig som förorsakar olyckor, men hur man väljer att använda sina färdigheter” (12). Resultatet pekar på att de som genomgått fortbildning har en annan uppfattning om val av hastighet efter fortbildning vilken också stämmer överens med en senare norsk studie som konstaterar att de som genomgått fortbildning inte ökat hastigheten jämfört med en kontrollgrupp (13).



Figur 23. Hastighet efter fortbildning

## Hastighet beroende på tid på säsongen

Författarna hade en hypotes baserad på egna erfarenheter att farten ökar ju längre in på MC-säsongen man kommer. En fråga ställdes därför om man håller en generellt högre hastighet i slutet jämfört med början av MC-säsongen. 38 procent ansåg inte att man höjer hastigheten under sommarhalvåret medan 29 procent höll med om detta (figur 24).

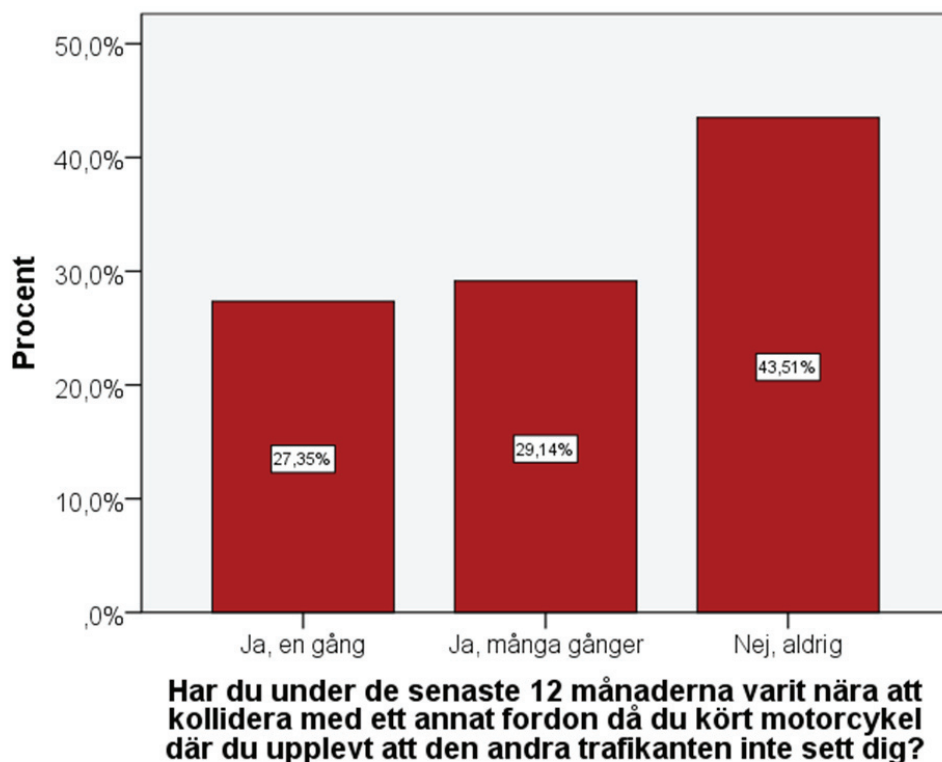


Figur 24. hastighet beroende på tid på säsongen

### Synbarhet, uppmärksamhet och hastighet

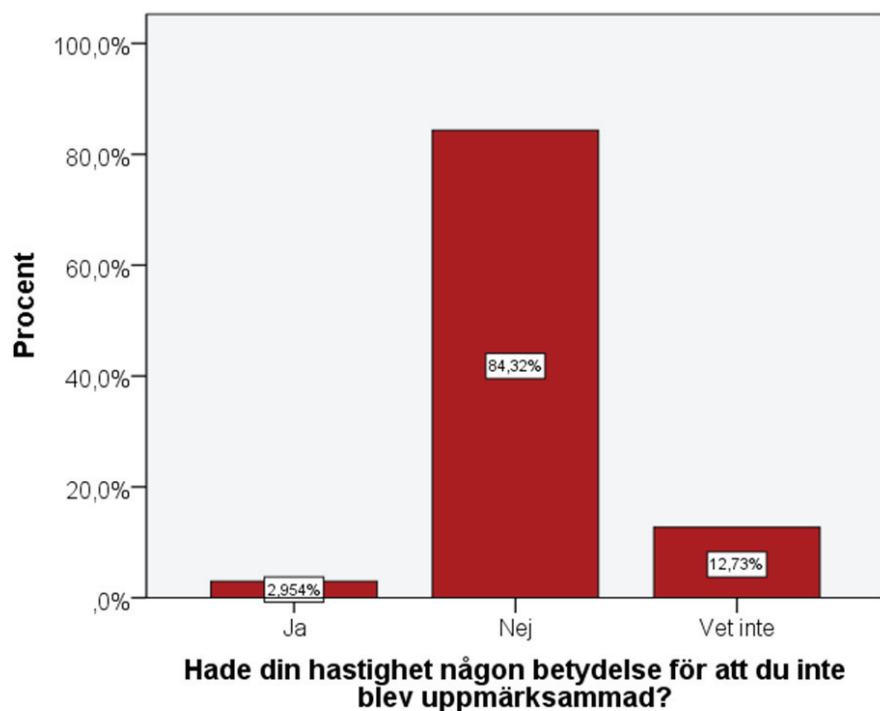
Över hälften, drygt 56 %, av de som svarat har de senaste tolv månaderna varit nära att kollidera med ett annat fordon där man upplevt att den andra trafikanten inte sett honom/henne en eller flera gånger.

Resten säger att man aldrig upplevt detta. Svaren är i stort sett identiska med enkäten 2010 (1). En majoritet, 84 procent, svarade att hastigheten inte hade någon betydelse för att han/hon inte blev uppmärksammad. Endast tre procent anser att den egna hastigheten hade betydelse i sammanhanget. (Figur 25-26)



Figur 25. Nära kollision det senaste året



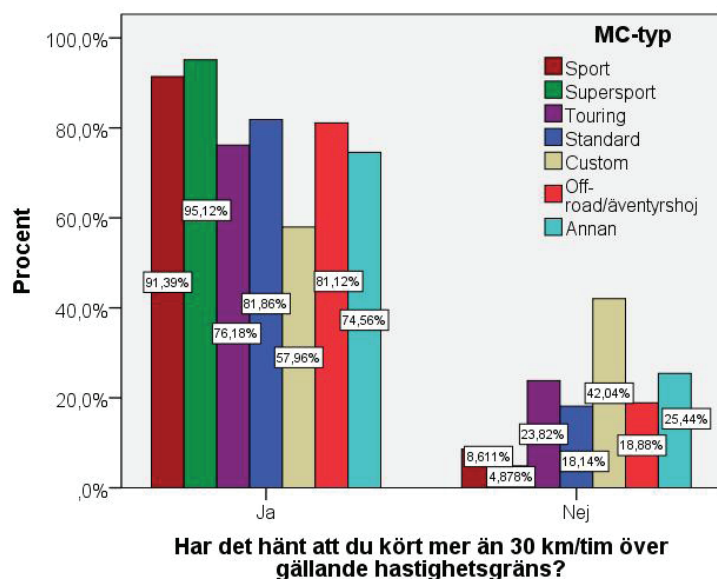


Figur 26. Egen hastighets betydelse för uppmärksamhet

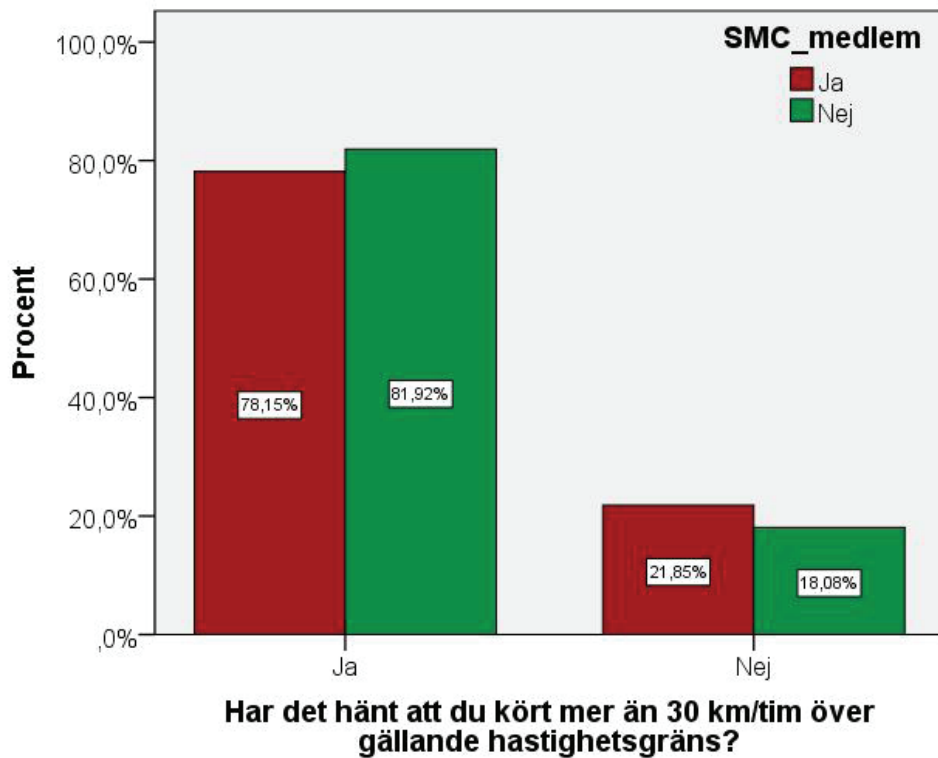
### 30 kilometer över hastighetsgräns

Nästan 80 procent svarar att man någon gång kört mer än 30 km/tim över gällande hastighetsgräns. Av svaren är det tydligt att MC-typ har betydelse för svaret. Flest andel som kört 30 km/tim över gränsen finns bland sport- och supersportförare medan lägst andel återfinns bland custom- och touringförare. Trafikverkets mätningar 2012 visade att åtta procent av motorcyklisterna överskred hastigheten med mer än 30 km/tim jämfört med två procent av bilisterna (14). Andelen stämmer med enkätstudien 2010(1) (Figur 27)

Om man jämför SMC-medlemmarna med övriga motorcyklistar som svarat visar det sig att skillnaden är mycket liten. I stort sett lika många medlemmar som icke-medlemmar, ca 80 procent, har kört 30 km/tim över hastighetsgränsen (figur 28).



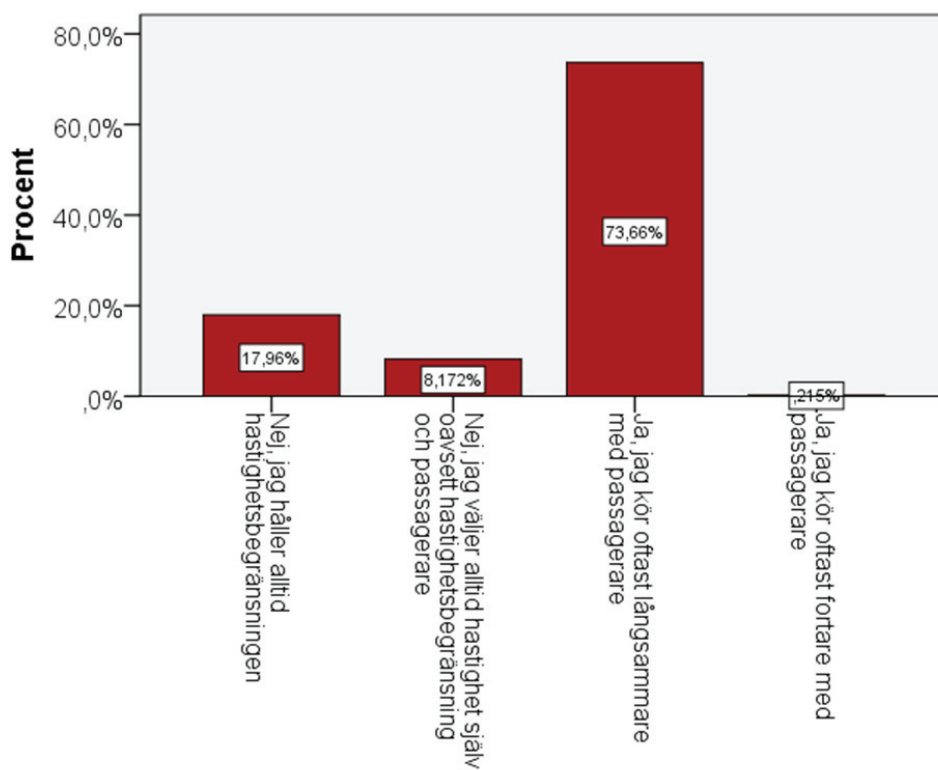
Figur 27. Andel som kört + 30 km/tim uppdelad på mc-typ



Figur 28. Andel som kört + 30 km/tim uppdelad på medlemmar i SMC och övriga

## Hastighet och passagerare

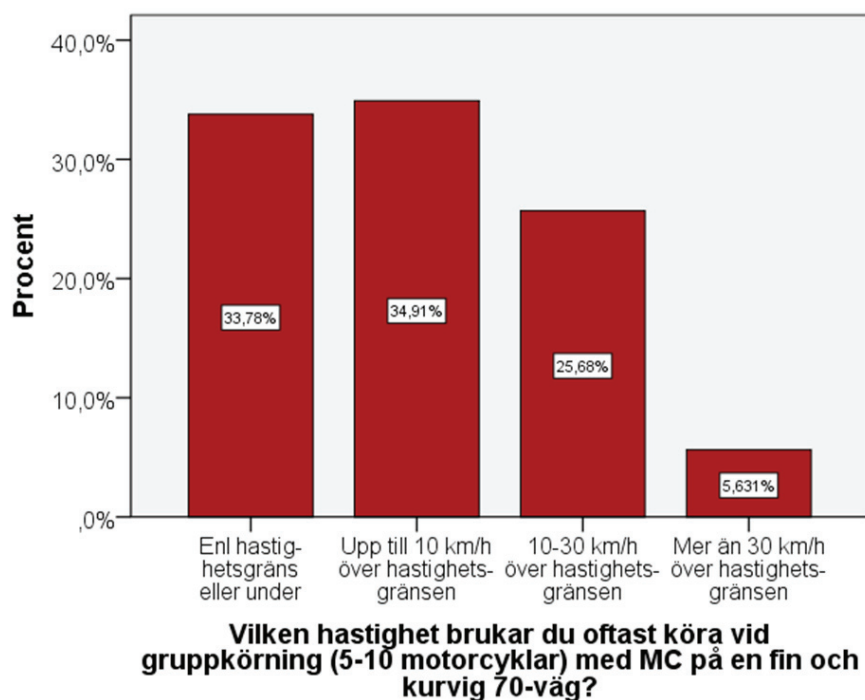
En tredjedel, 38 procent, brukar köra med passagerare. Nästan tre fjärdedelar svarar att man oftast kör långsammare med passagerare. 18 procent svarar att man alltid håller hastighetsbegränsningen. Åtta procent svarar att passagerare och hastighetsbegränsning inte har någon betydelse för val av hastighet.



Figur 29. Passagerare och hastighet

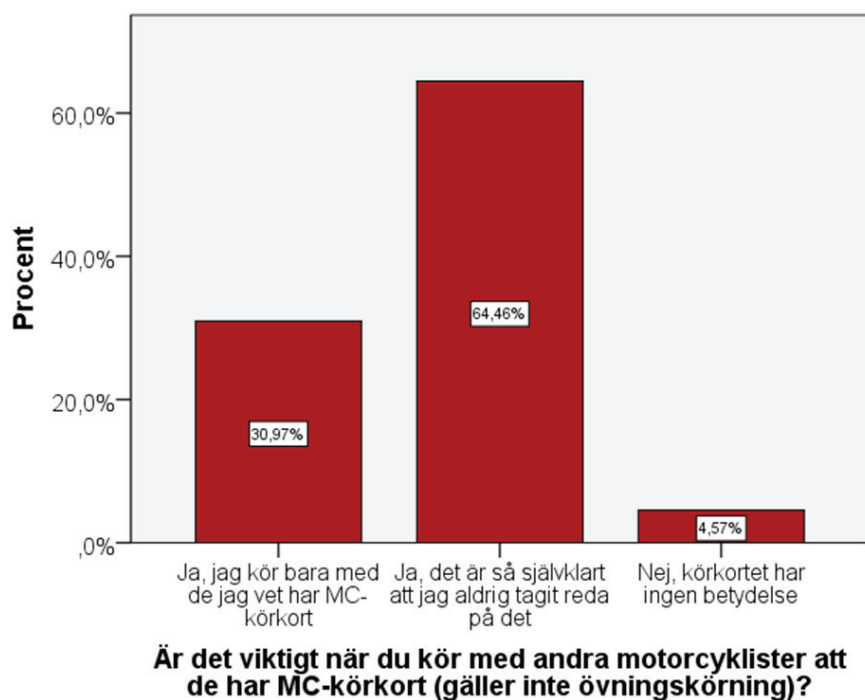
## Hastighet vid gruppkörning

Drygt hälften, 54 procent, brukar köra motorcykel i grupp. En knapp tredjedel kör inom hastighetsgränsen vid gruppkörning. Ytterligare en tredjedel kör upp till tio kilometer över hastighetsgränsen. Knappt 6 procent kör 30 km/tim eller mer över gällande gräns, även i samband med gruppkörning (figur 30).



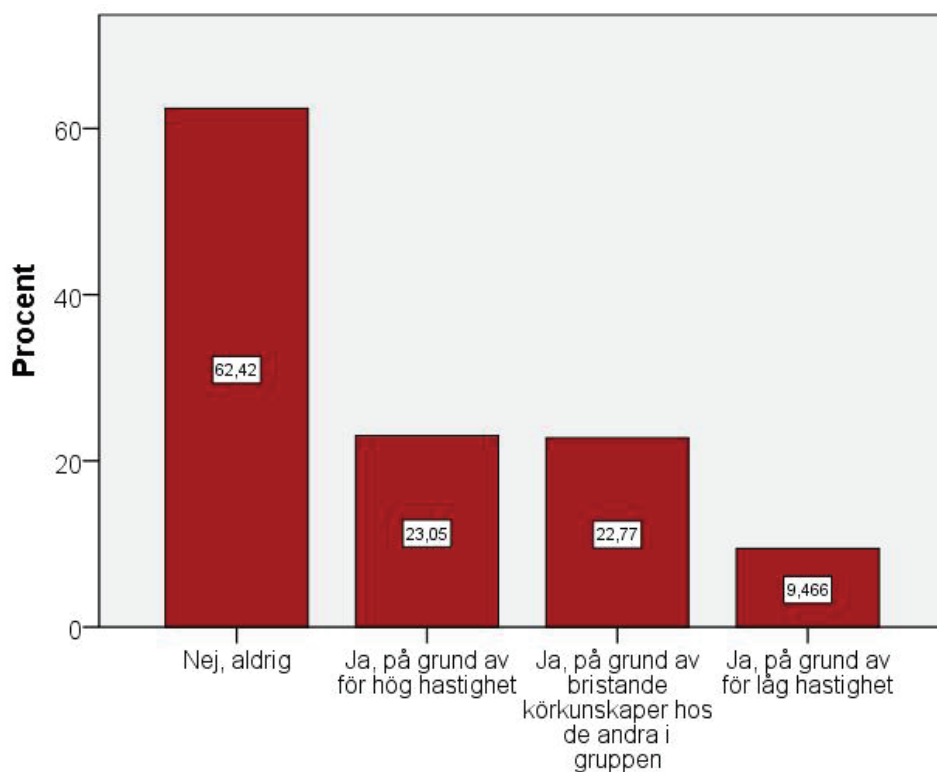
Figur 30. Hastighet vid gruppkörning

En hög andel av de som dödas på motorcykel saknar körkort vilket uppmärksammats av SMC det senaste året genom medlemstidningen MC-Folket, hemsidan och olika forum(15). En fråga handlade om man kör i grupp med MC-förare som saknar körkort. Knappt fem procent svarar att körkortsinnehav hos de man åker med inte har någon betydelse. För två tredjedelar är körkort så självklart att man aldrig tagit reda på det. 31 procent svarar att man bara kör med motorcyklister där man vet att de har körkort (figur 31).



Figur 31. Körkortsinnehav vid gruppkörning

Varje år dödas några motorcyklister i samband med gruppkörning vilket var bakgrunden till frågan om man slutat att köra i en grupp på grund av gruppens körning. Drygt en tredjedel, 38 procent, svarade att man slutat köra i en grupp av olika orsaker. En dryg femtedel svarade att man slutat köra i en grupp på grund av för hög hastighet. Lika många har slutat köra i en grupp på grund av de övrigas bristande körkunskaper. Nio procent har slutat köra i en grupp då de ansåg att hastigheten var för låg (figur 32).

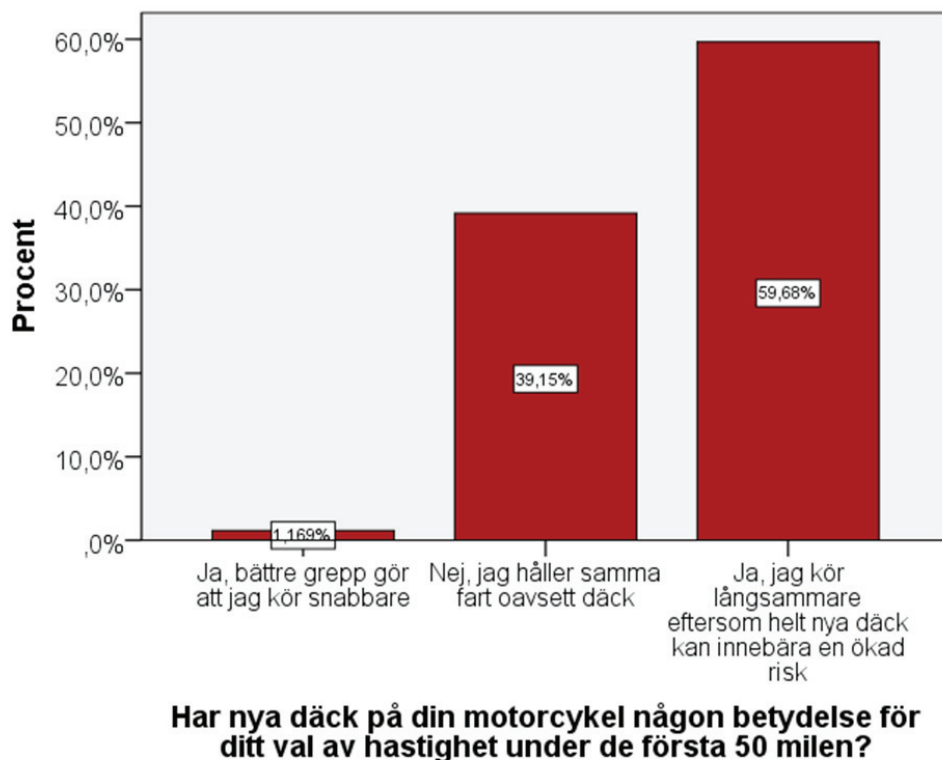


**Har det hänt att du kört med en grupp motorcyklister och sedan bestämt dig för att inte köra med dem fler gånger på grund av gruppens körning? (Markera alla som stämmer)**

Figur 32. Om gruppkörning (Summan överstiger 100% eftersom man kan kryssa i flera alternativ)

## Hastighet med nya däck

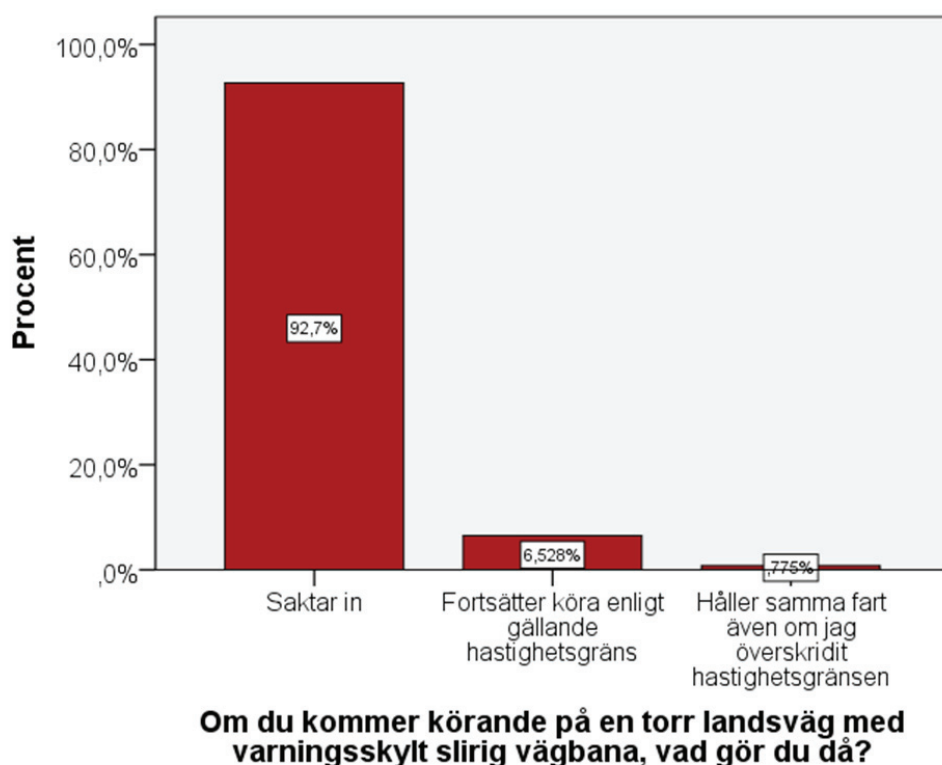
Varje år sker MC-olyckor orsakade av nya däck som har en hal hinna som kan slipas bort på olika sätt. Många MC-förare känner dock inte till detta. Majoriteten har svarat att man kör långsammare de första 50 milen men 40 procent anpassar inte hastigheten efter om däcken är nya.



Figur 33. Betydelse av nya däck för hastigheten

## Hastighet vid varningsskylt för halka

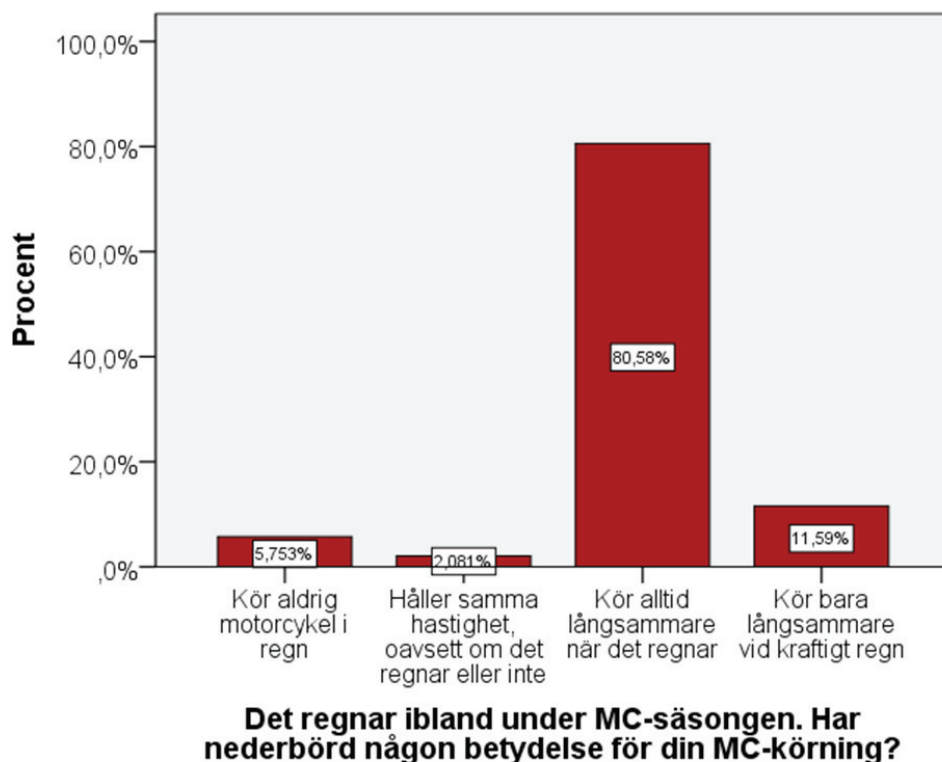
Frågan om varningsskyltar för halka sommartid i samband med löst grus på asfalt och hal ny beläggning debatteras livligt i MC-kretsar och efterlyses som en enkel och effektiv åtgärd för att varna för risker på vägen. Varningsskyltar som varnar för halka är något som gör att nästan alla, 93 procent, saktar in. 6,5 procent fortsätter att köra i laglig hastighet. Det är bara en knapp procent som håller samma hastighet, även om den överstiger hastighetsgränsen (figur 34).



Figur 34. Hastighet vid varningsskylt för halka

## Hastighet vid regn

För de flesta som svarat, 81 procent, har regn betydelse och man kör långsammare när det regnar. Tolv procent kör bara långsammare vid kraftig nederbörd. Två procent håller samma hastighet, oavsett om det regnar. Över fem procent har svarat att man aldrig kör motorcykel när det regnar (figur 35).

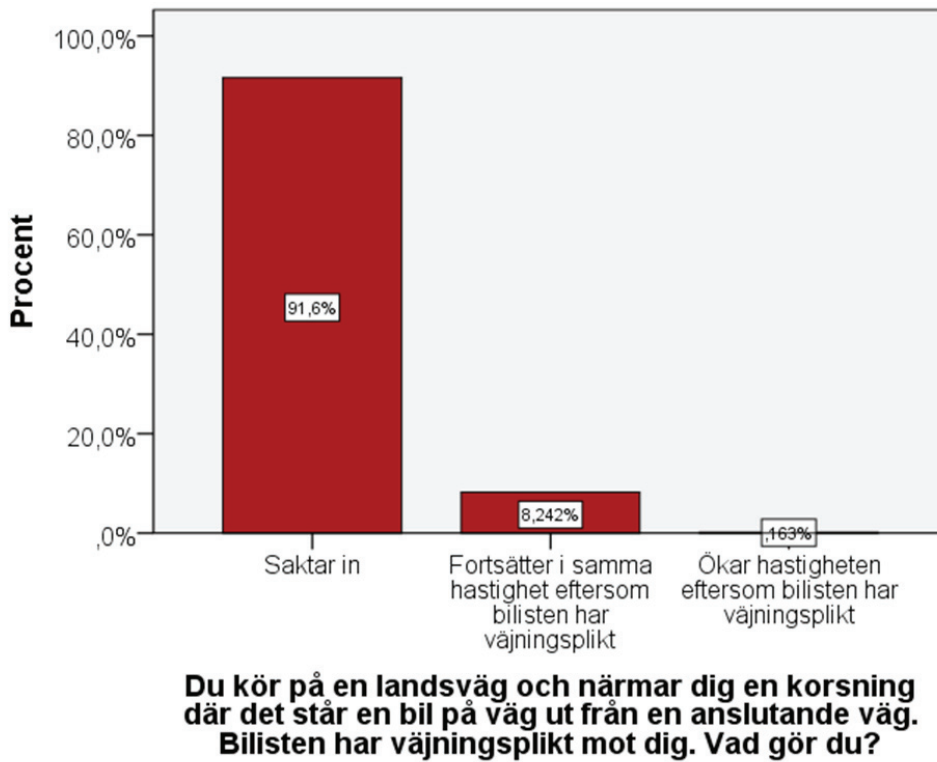


Figur 35. Hastighet vid regn

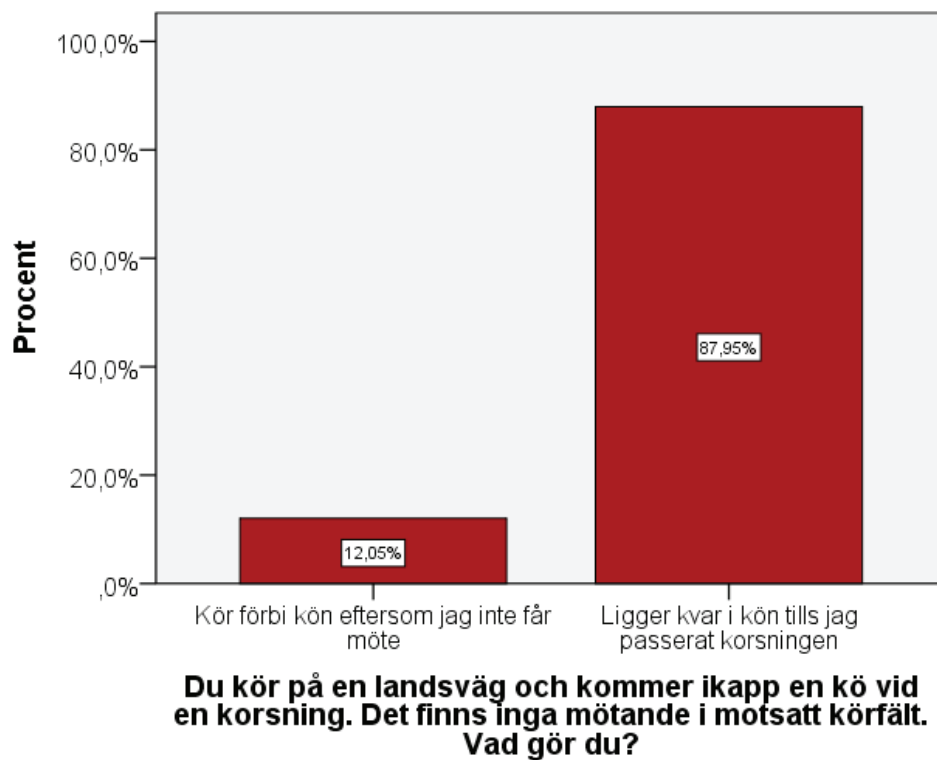
## Hastighet inför korsning och vid omkörning

En knapp tredjedel av alla dödsolyckor sker i en korsning, ofta i samband med att en personbil gör en vänstersväng (16). Några frågor i enkäten rörde därför val av hastighet inför korsningar. 92 procent sänker hastigheten på en landsväg om de ser en bil stående på en anslutande väg, även om bilen har väjningsplikt. Åtta procent kör vidare i samma hastighet eftersom bilen ska lämna företräde (figur 36).

88 procent väljer att inte köra förbi en kö vid en korsning, även om man inte får möte. Tolv procent svarar att man gör en omkörning eftersom man inte får möte (figur 37).

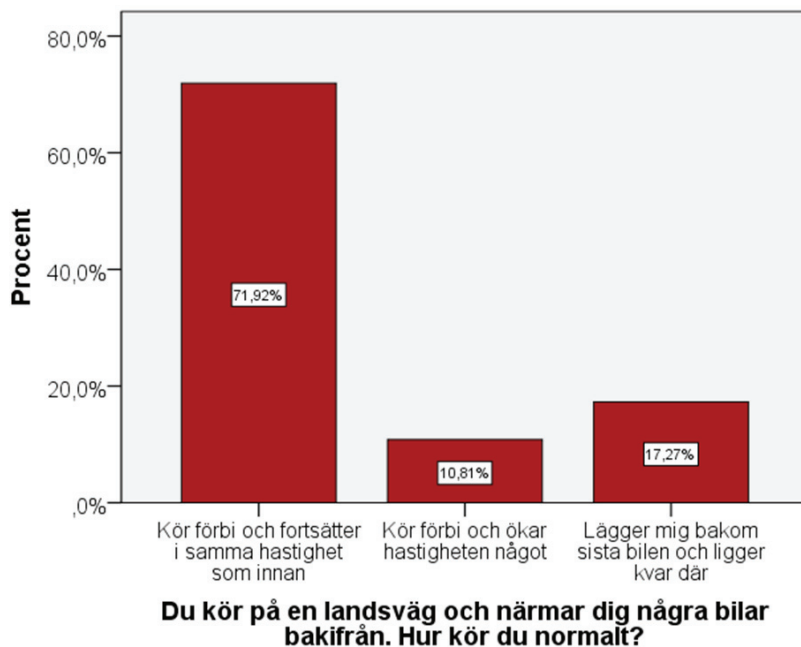


Figur 36. Hastighet i korsning



Figur 37. Omkörning i korsning

En fråga rör hastighet i samband med omkörning. Motorcyklister är oskyddade trafikanter vilket är en bidragande orsak till att man eftersträvar ett fritt utrymme. De allra flesta, 72 procent, kör om en kö man kommer ikapp och fortsätter därefter i samma hastighet som tidigare. Elva procent kör förbi och ökar hastigheten något. 17 procent har svarat att man lägger sig bakom sista bilen och stannar där istället för att köra om (figur 38).

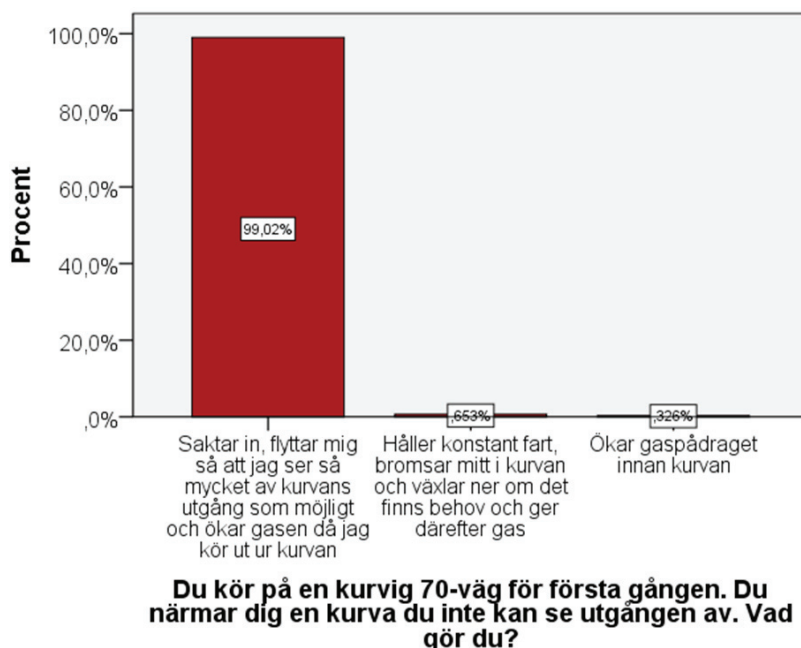


Figur 38. Hastighet vid omkörning

## Hastighet i kurvor

Drygt 70 procent av alla singelolyckor på motorcykel med dödlig utgång sker i en kurva (16). Kurvteknik är det moment som lockar flest deltagare till SMC:s kurser på gokart- och storbanor vilket tyder på att kurvteknik är ett område där fortbildning behövs. I en enkätundersökning bland körkortstagare 2013 var en vanlig kommentar att trafikskolor och SMC borde samarbeta för att få in mer kurvteknik i grundutbildningen för alla körkortselever (17).

En fråga handlade om hur man förbereder sig inför en kurva på en okänd väg där man inte ser utgången av kurvan. I stort sett 100 procent kände till rätt körstrategi och körteknik för kurvtagning. Man svarade att man saktar in, flyttar sig för att se så mycket som möjligt av kurvans utgång som möjligt och ökar gaspådraget då man kör ut ur kurvan (figur 39).

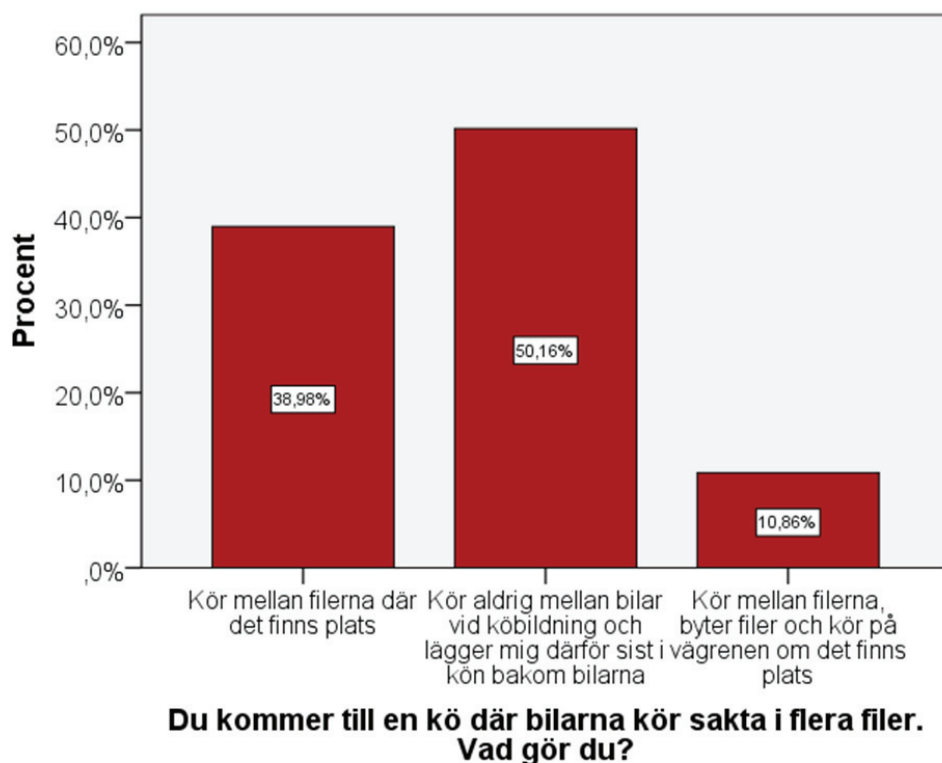


Figur 39. Hastighet inför kurva



## Kökörning

Svaren på frågan om hur man kör i köer mellan filer visade att hälften aldrig kör mellan bilar vid köbildning utan lägger sig sist i kön bakom bilarna. En förklaring kan vara att man bor på mindre orter där köer inte är något problem. Alla MC-förare känner inte heller till att det är tillåtet att köra mellan filer om omkörningen kan ske på ett betryggande sätt. Gällande regler i Trafikförordningen finns på SMC:s hemsida(18). 39 procent svarade att man kör mellan filer där det finns plats. Elva procent kör mellan filer, byter filer och kör på vägrenen om det finns plats där.

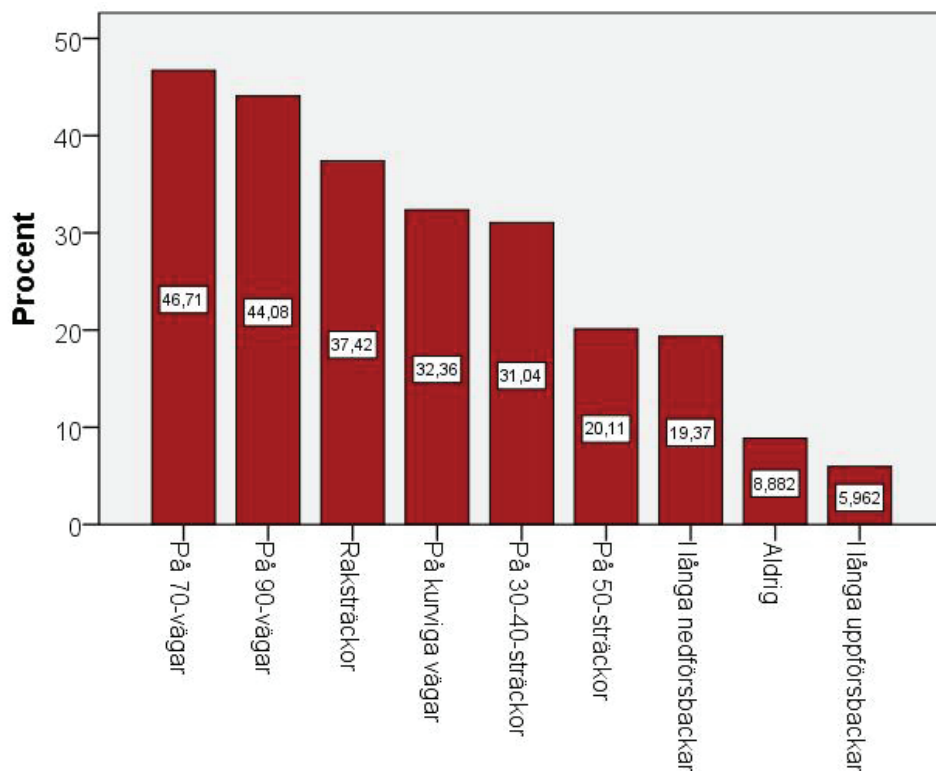


Figur 40. Hastighet inför kurva

## Var är det svårast att hålla hastigheten?

Motorcyklisternas hastighetsefterlevnad ökar ju högre hastighetsbegränsningen är på vägen. Trafikverkets mätningar 2012 visar att motorcyklister och bilister håller ungefär samma medelhastighet. Andelen som trafkarbete inom tillåten gräns har dock sjunkit för motorcyklister från 2004 till 2012 och är 39 procent jämfört med knappt 54 procent procent för bilister. Medelhastigheten bland MC-förare hade sjunkit från 80 till 76,7 km/tim (14).

Svaren i enkäten stämmer överens med Trafikverkets mätningar 2012 som analyserats av VTI. Motorcyklister är mindre benägna att köra i laglig fart jämfört med bilister på vägnätet med hastighetsgräns 50-60-70-80-90-100 km/tim. Samtidigt visar Trafikverkets mätningar att det är det på 70-vägarna motorcyklisterna främst kör. På vägar med skyltad hastighet 110-120 km/tim är motorcyklisterna bättre på att köra under tillåten gräns jämfört med bilar.

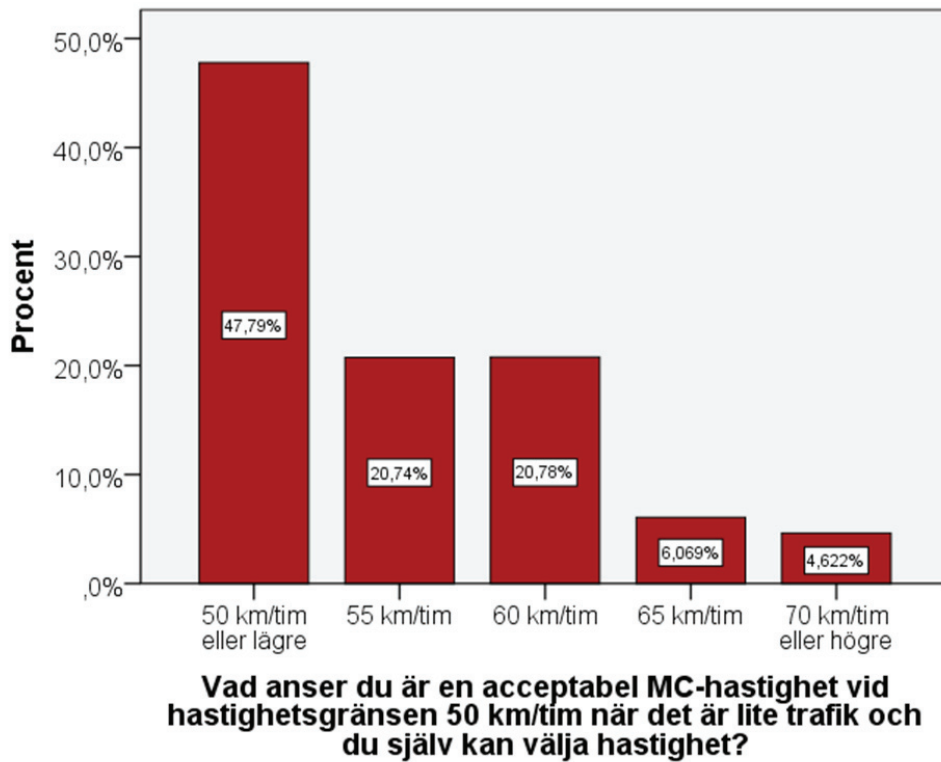


**I vilka lägen tycker du att det är svårast att inte överskrida hastighetsgränserna? (Markera alla som stämmer)**

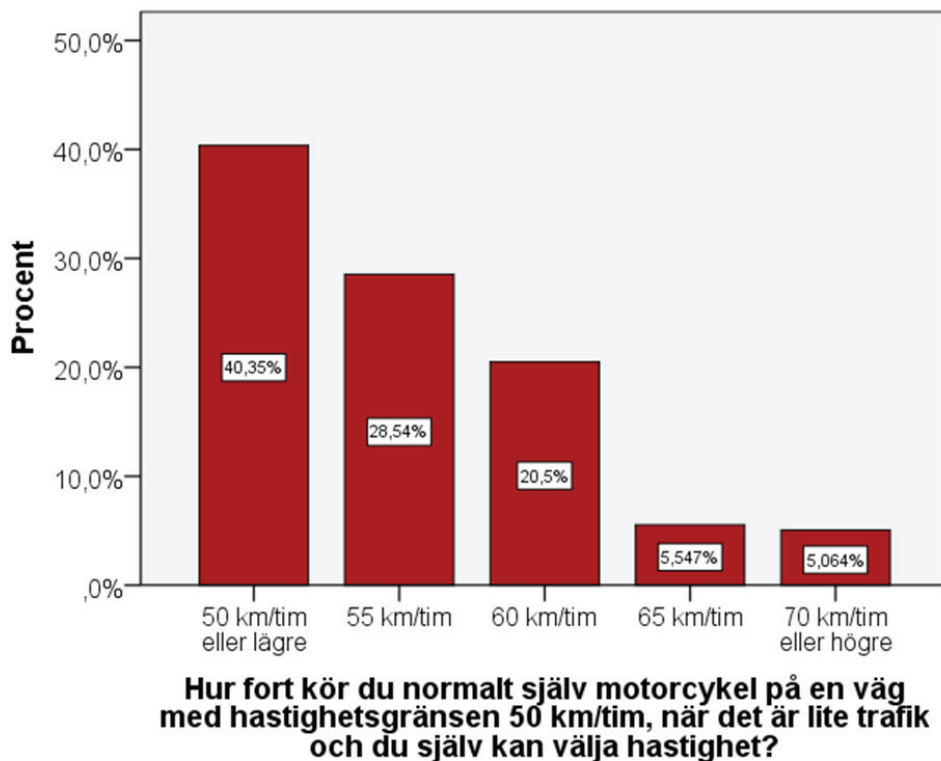
Figur 41. Var är det svårast att hålla hastigheten? (Summan överstiger 100% eftersom man kan kryssa i flera alternativ)

### Acceptabel hastighet/egen hastighet

De svarande har fått ta ställning till hastighetsanpassning genom att bedöma vad en acceptabel hastighet och vad den egna hastigheten normalt är på en 50- och en 90-väg. Inställningen till att följa hastighetsgränsen är betydligt större på 50-väg än på 90-väg. På 50-väg tycker knappt hälften att en acceptabel hastighet är 50 km/tim eller lägre (Figur 42- 43). 40 procent uppger att man normalt kör 50 km/tim eller lägre. Fem procent kör 70 km/tim eller mer på en 50-väg vilket motsvarar gräns för körkortsindragning. Jämför man SMC-medlemmar med övriga MC-förare visar svaren att de har en högre andel som både anser att 50 km/tim är en acceptabel hastighet och som normalt inom hastighetsgränsen.



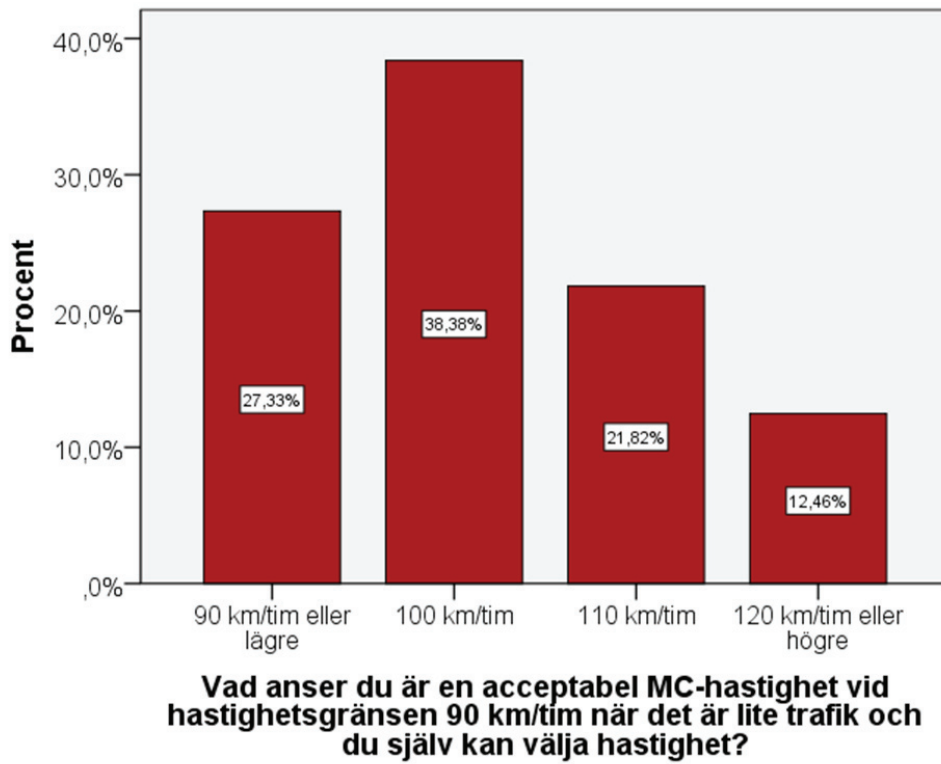
Figur 42 . Acceptabel hastighet vid 50 km/tim



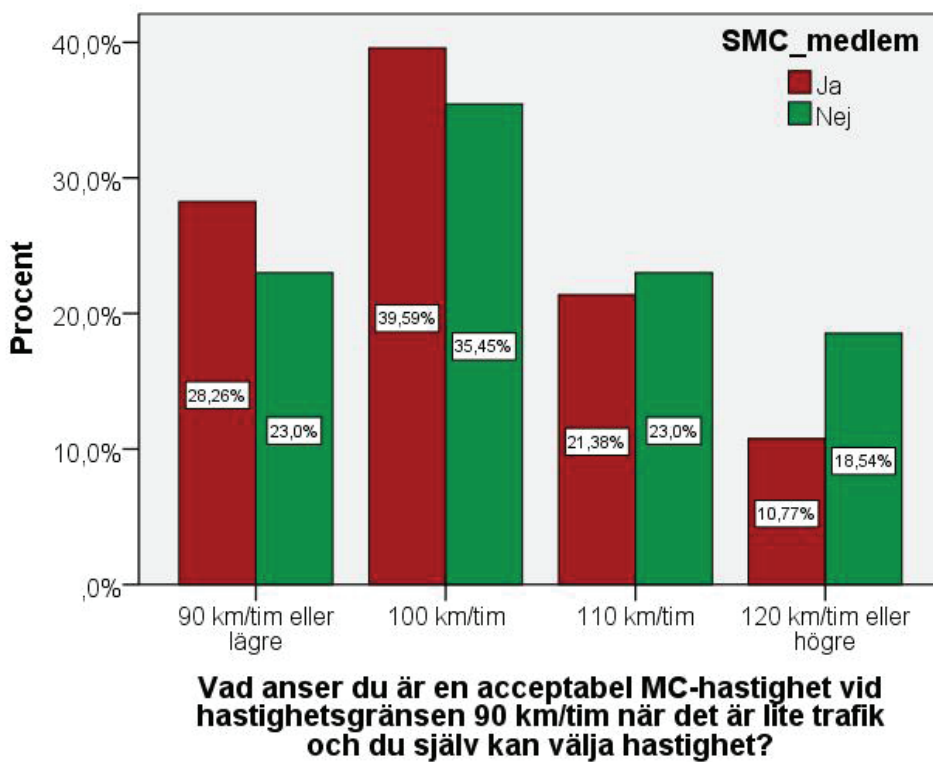
Figur 43. Egen hastighet vid 50 km/tim

För 90-väg anser 27 procent att 90 km/tim är en acceptabel hastighet när det är lite trafik och man själv kan välja hastighet. En fjärdedel svarar att man kör 90 km/tim eller lägre om skyltad hastighet är 90. Tolv procent svarar att man kör 120 km/tim eller högre hastighet (figur 44-46).

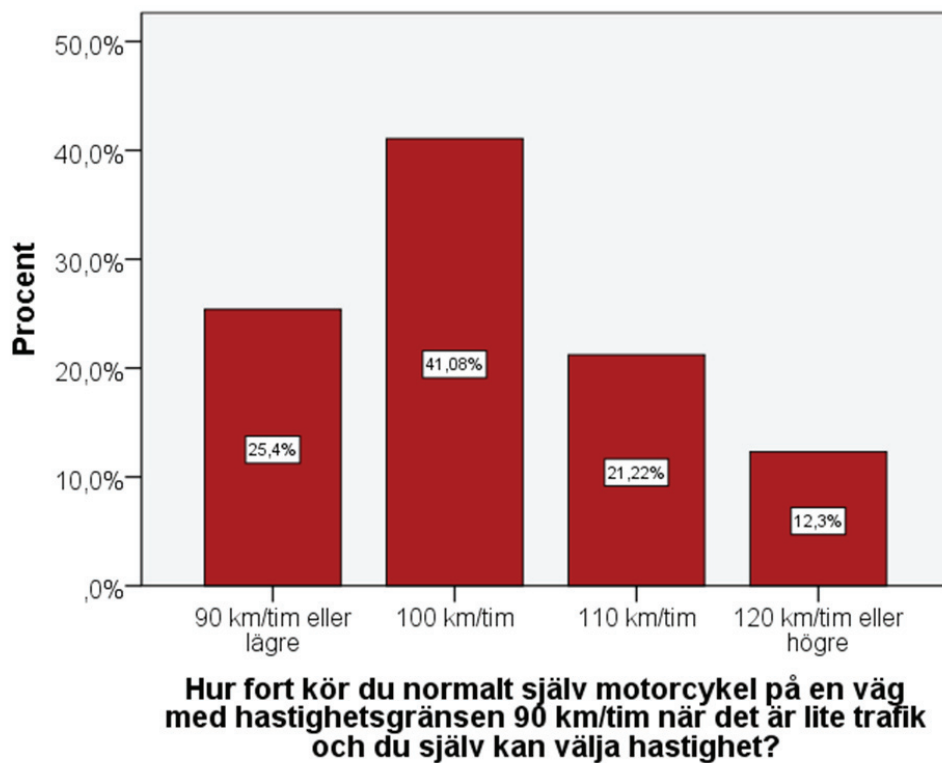
Figur 45 visar att färre SMC-medlemmar anser att de högre hastigheterna är acceptabla.



Figur 44. Acceptabel hastighet vid 90 km/tim



Figur 45. Acceptabel hastighet vid 90 km/tim uppdelat på SMC-medlemmar och övriga



Figur 46. Egen hastighet vid 90 km/tim

## Polisens roll

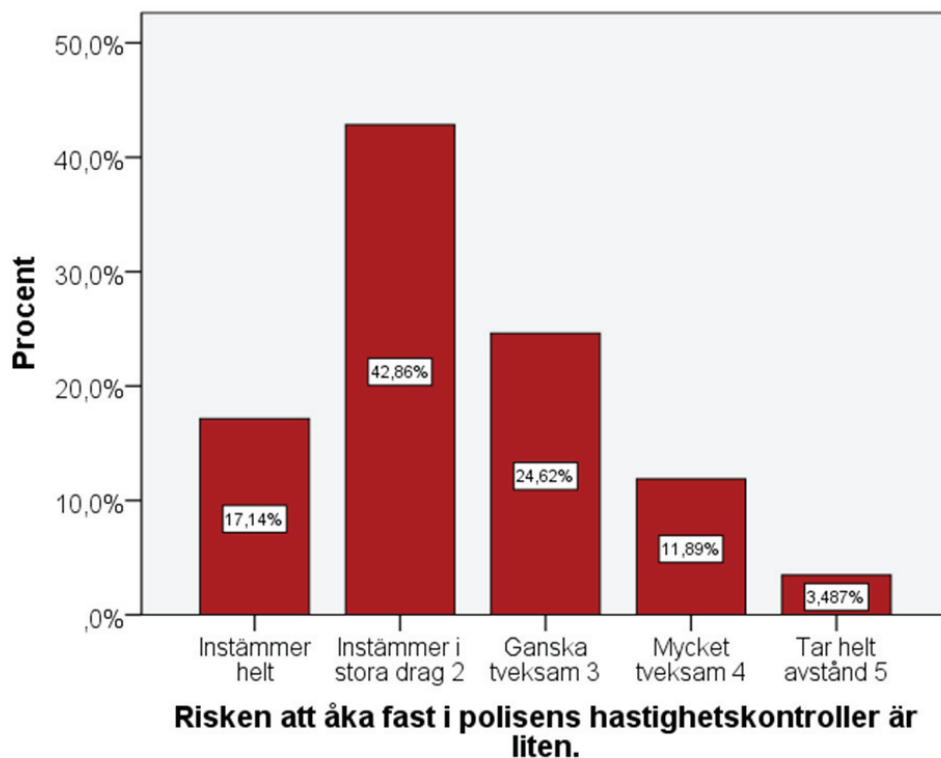
Ett antal frågor och påståenden ställdes som rör hastighet och polisens roll. 60 procent instämmer helt eller nästan helt i påståendet att risken är liten att åka fast i en hastighetskontroll. Svaren överensstämmer med vad som framkom i enkätstudien 2010 (1) (Figur 47).

En vanlig diskussion i olika sammanhang är att motorcyklister inte stannar i hastighetskontroller i samband med fortkörning och istället utnyttjar möjligheten att köra ifrån polisen. Den frågan ingick därför i studien. Ytterst få, 4,5 procent av de som besvarade frågan, ansåg att detta är helt eller nästan helt acceptabelt. Nästan samtliga, 93 %, menade dock att detta inte är ett acceptabelt beteende i samband med fortkörning. Siffrorna är i stort sett identiska jämfört med enkäten 2010 (1) (Figur 48).

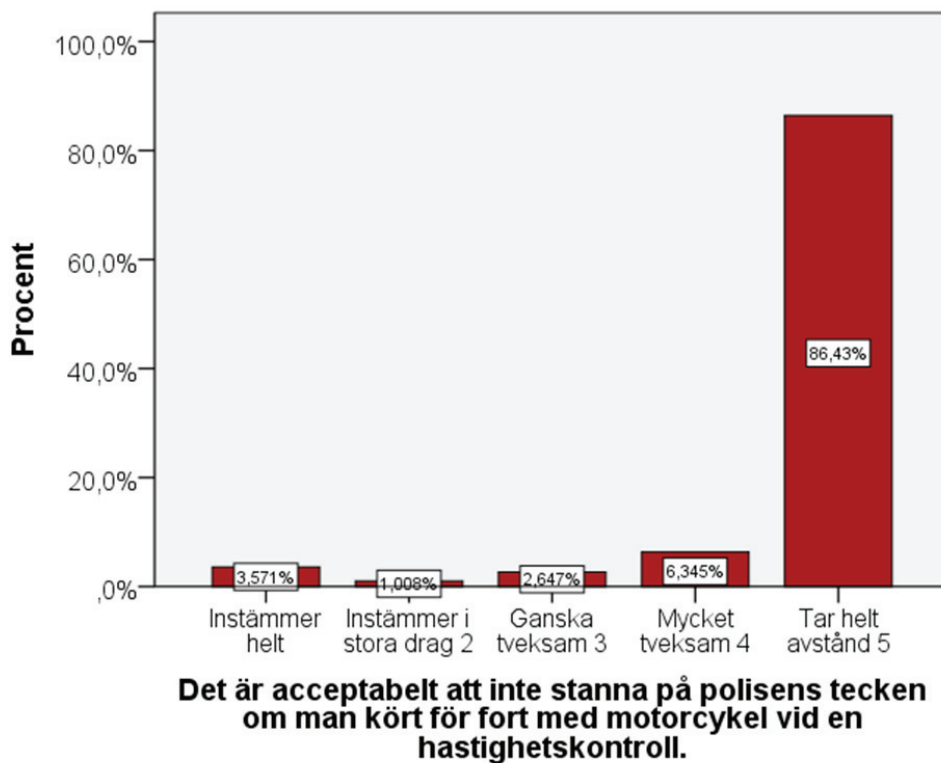
Av de som svarat är de flesta positiva till att polisen har en toleransgräns på 5 km/h där man avstår från att rapportera. Endast 13 procent instämmer helt i påståendet att polisens toleransgräns vid fortkörning bör sänkas. Två tredjedelar tar avstånd från detta. Även här stämmer resultatet med vad som framkom i enkät 2010 (1) (Figur 49).

En överväldigande majoritet, 87 procent, anser att polisen bör prioritera dem de som kör 30 km/tim över hastighetsgränsen istället för de som kör 6-9 km/tim för fort. Bara fem procent av de som svarat tar avstånd från detta (figur 50).

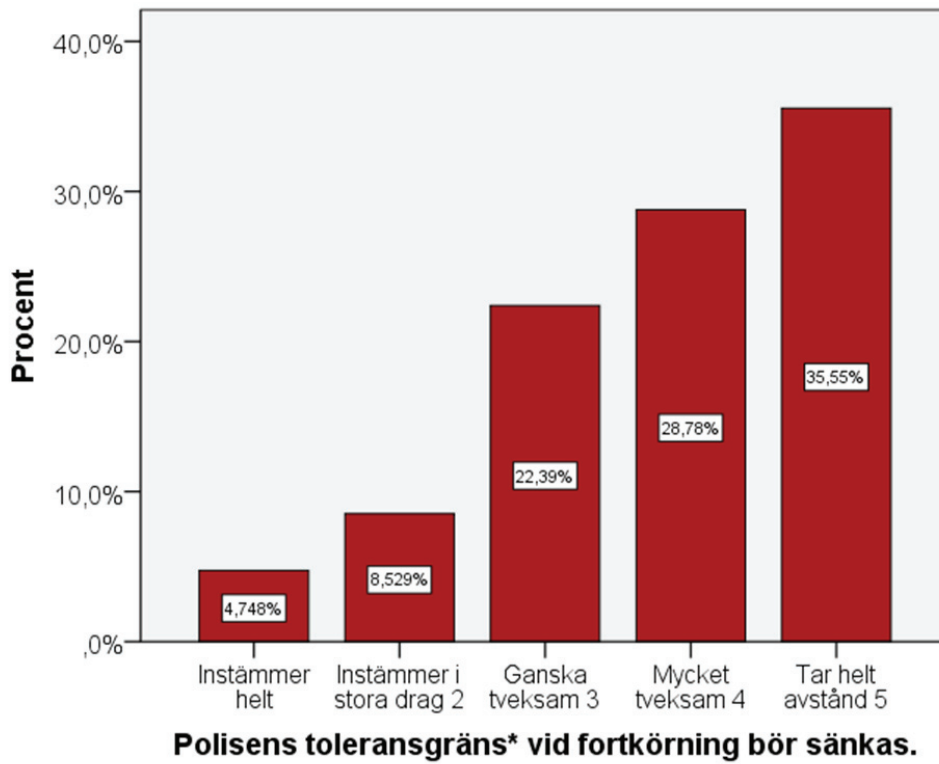
60 procent av de svarande anser inte att straffet för fortkörning bör skärpas. Bara 14 procent anser att straffet för fortkörning bör vara hårdare. (figur 51).



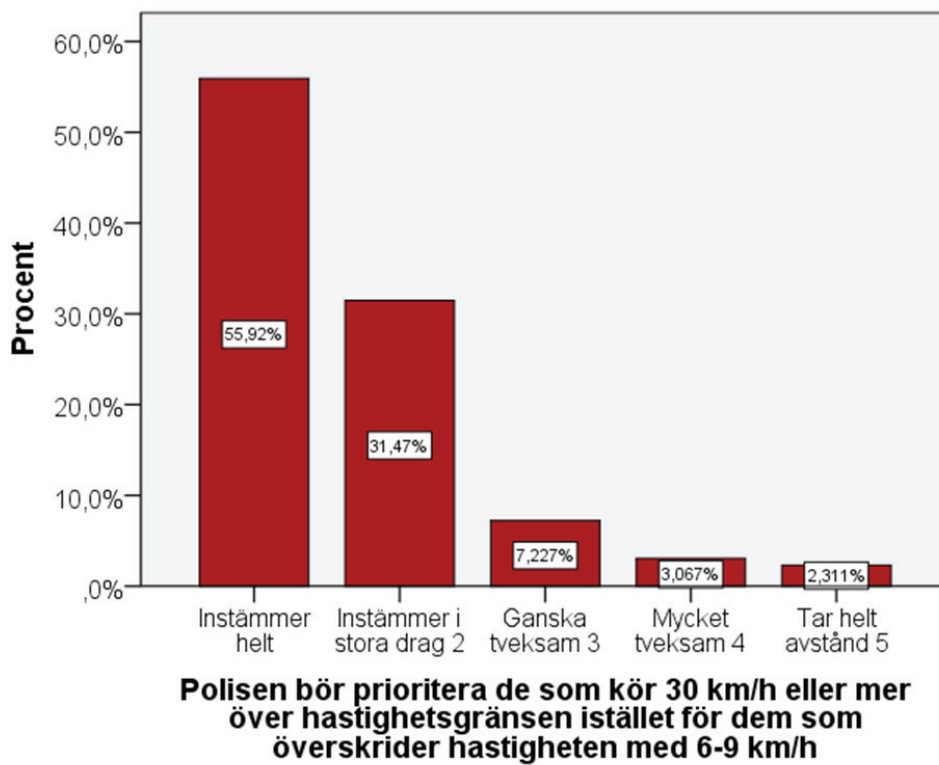
Figur 47. Risken att åka fast är liten



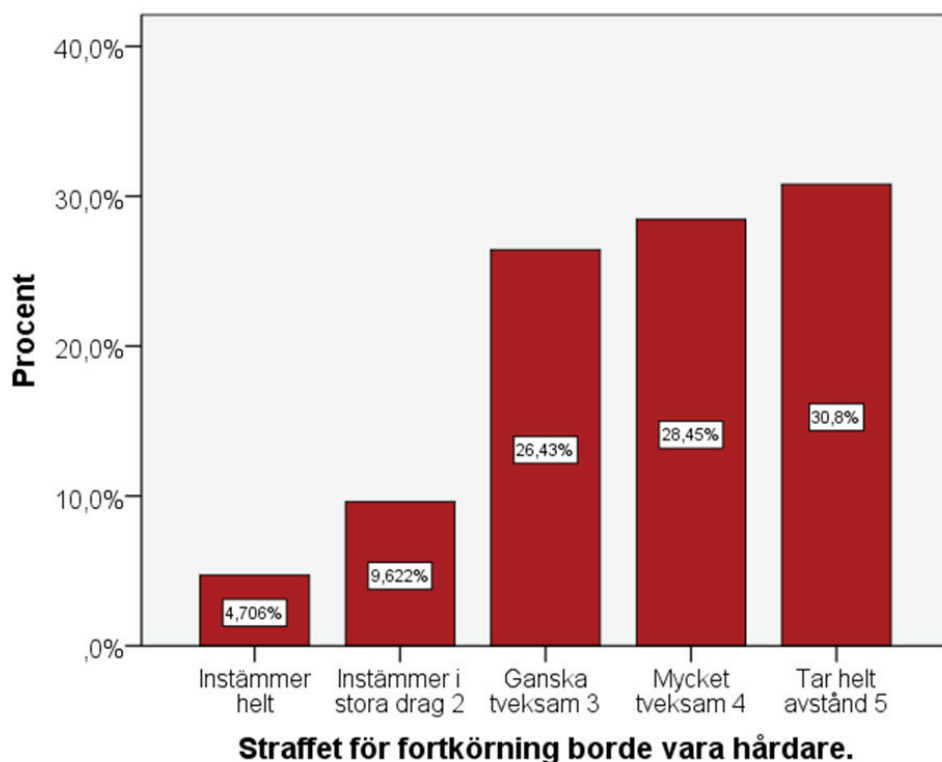
Figur 48. Acceptabelt att inte stanna på polismans tecken i hastighetskontroll



Figur 49. Sänkt toleransgräns



Figur 50. Prioritet 30 km/timmekm/tim



Figur 51. Högre straff för fortkörning

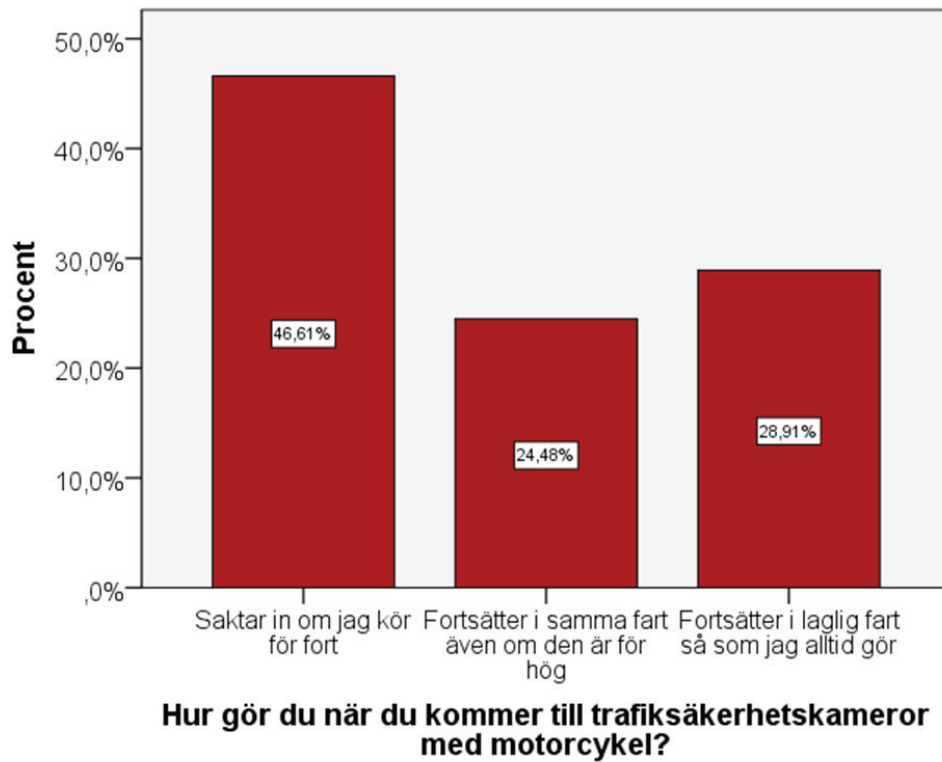
## ATK och stödsystem för hastighetsanpassning

Varje år föreslår enskilda riksdagsmän en främre registreringsskylt på motorcyklar för att möjliggöra identifiering vid trafiksäkerhetskameror och motionerna avslås ständigt. Tidigare framfördes idén av Trafikverket och NTF som dock dragit tillbaka denna. En av frågorna handlade om hur man agerar när man kommer till en trafiksäkerhetskamera. Knappt hälften svarade att man saktar in om man kör för fort och en knapp tredjedel svarade att man fortsätter i laglig hastighet. En fjärdedel svarade att man fortsätter i samma fart, även om den är för hög (Figur 52). Ytterst få, 1,5 procent hade blivit bötfällda för fortkörning under det senaste året. Andelen som försöker hålla hastigheten vid ATK-kameror har sjunkit jämfört med enkät-studien 2010 (52). Skillnaden kan förklaras genom att jämföra SMC-medlemmar med övriga motorcyklister. Benägenheten att köra lagligt förbi kameror är högre bland SMC-medlemmar än övriga (figur 53).

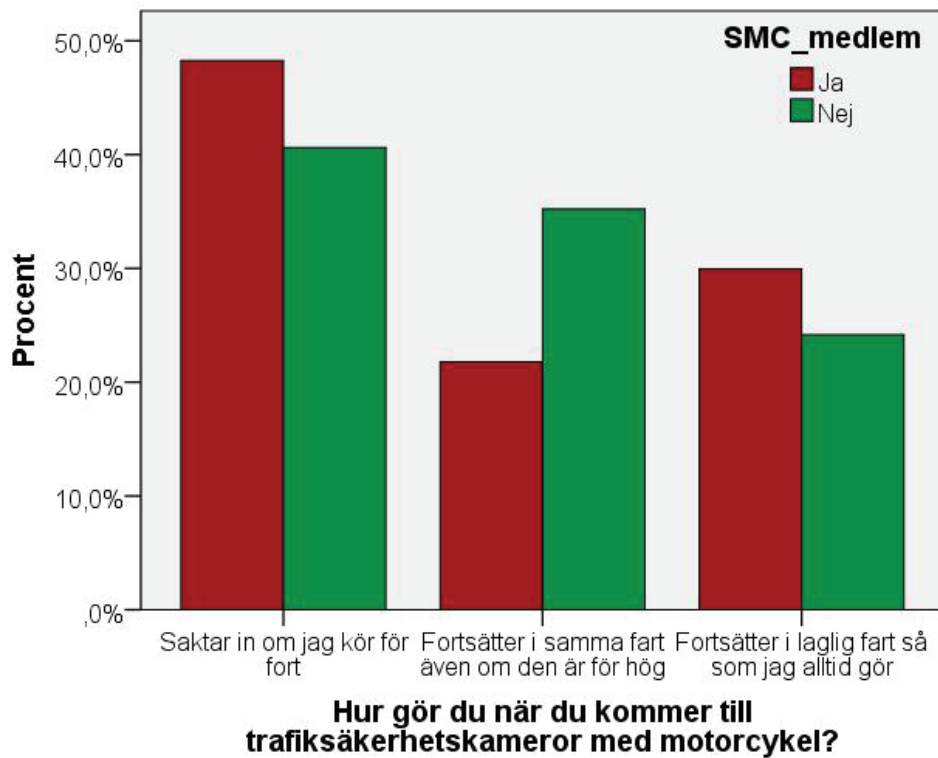
Drygt hälften av de som svarat, 55 procent, anser inte att automatisk hastighetsövervakning ska anpassas för att kunna mäta motorcyklisternas hastigheter. Dock instämmer en fjärdedel mer eller mindre till påståendet (figur 54-55).

Knappt 13 procent är intresserade av ett tekniskt hjälpmedel i motorcykeln för att lättare kunna följa hastighetsgränsen. 68 procent tar avstånd från detta vilket stämmer väl överens med resultat av enkät 2010 (1) (Figur 56).

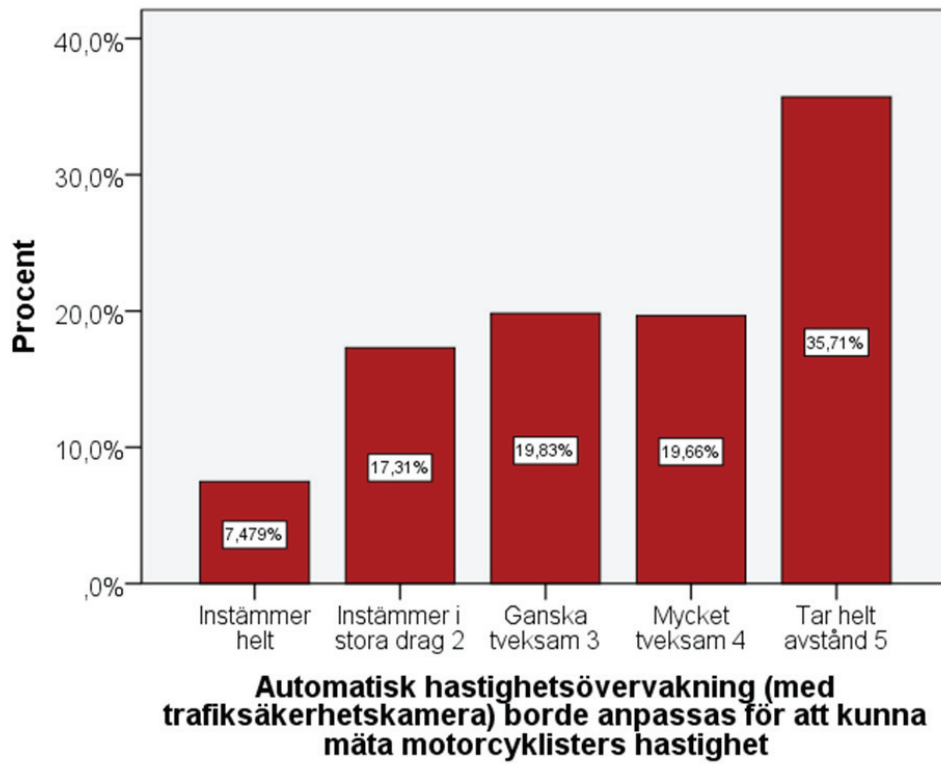




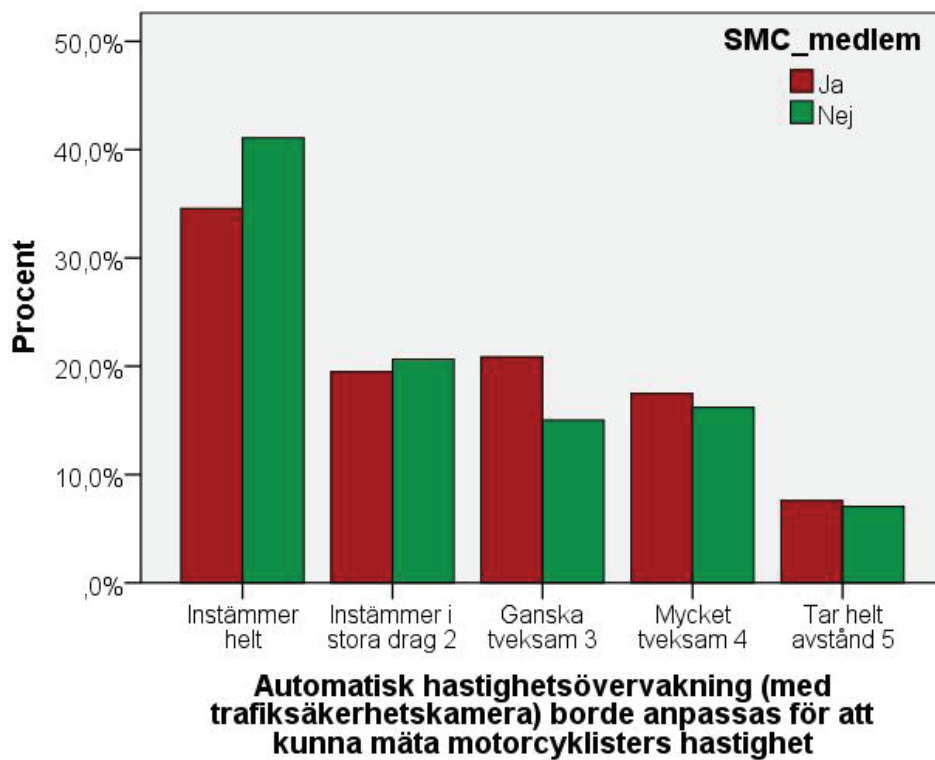
Figur 52. Hastighet vid ATK



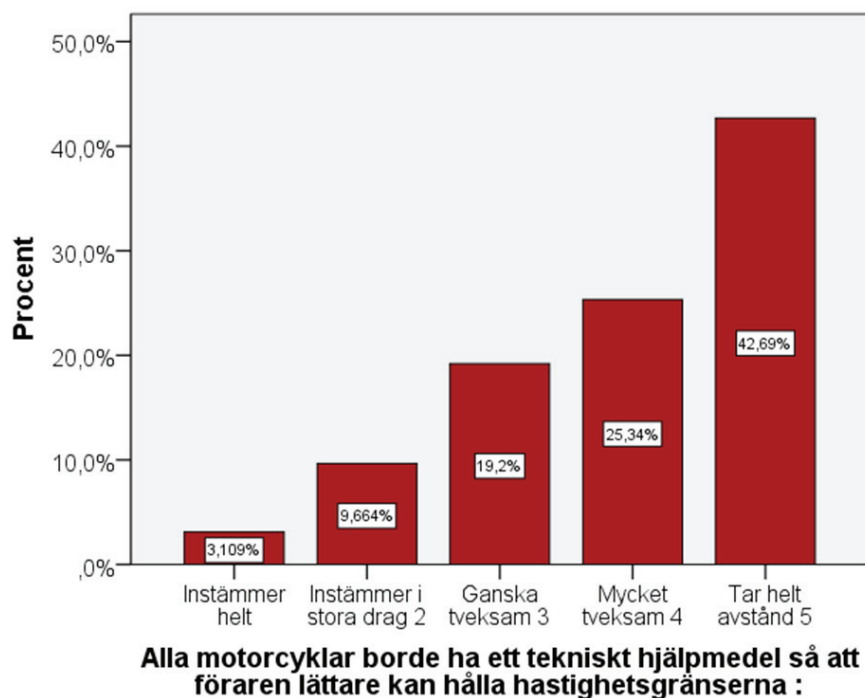
Figur 53. Hastighet vid ATK uppdelat på SMC-medlemmar och övriga



Figur 54. Anpassa ATK för att mäta MC-hastighet



Figur 55. Anpassning av ATK för att mäta MC-hastighet uppdelat på SMC-medlemmar och övriga



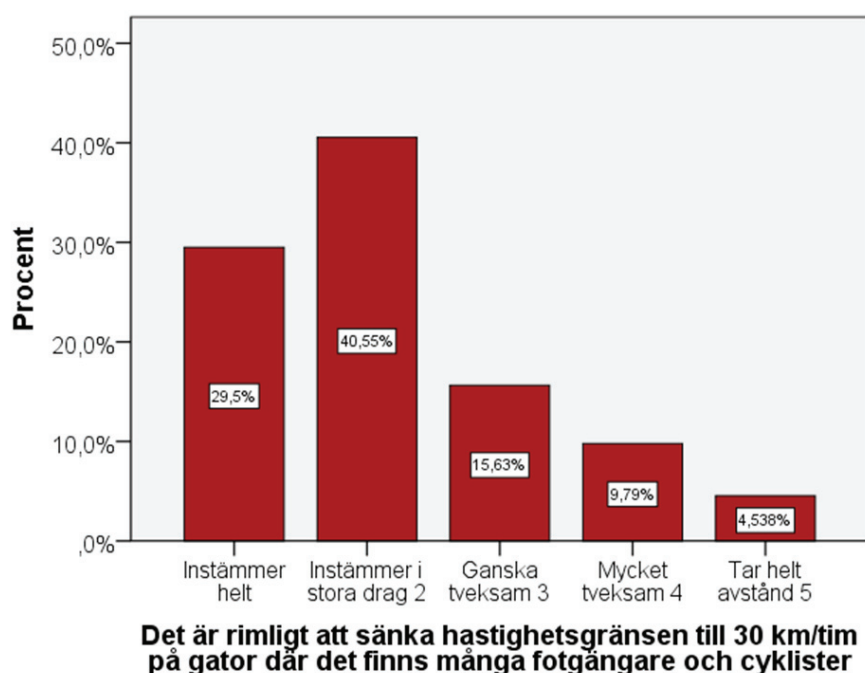
Figur 56. Teknisk stödfunktion för hastighetsanpassning

## Hastighetsgränserna

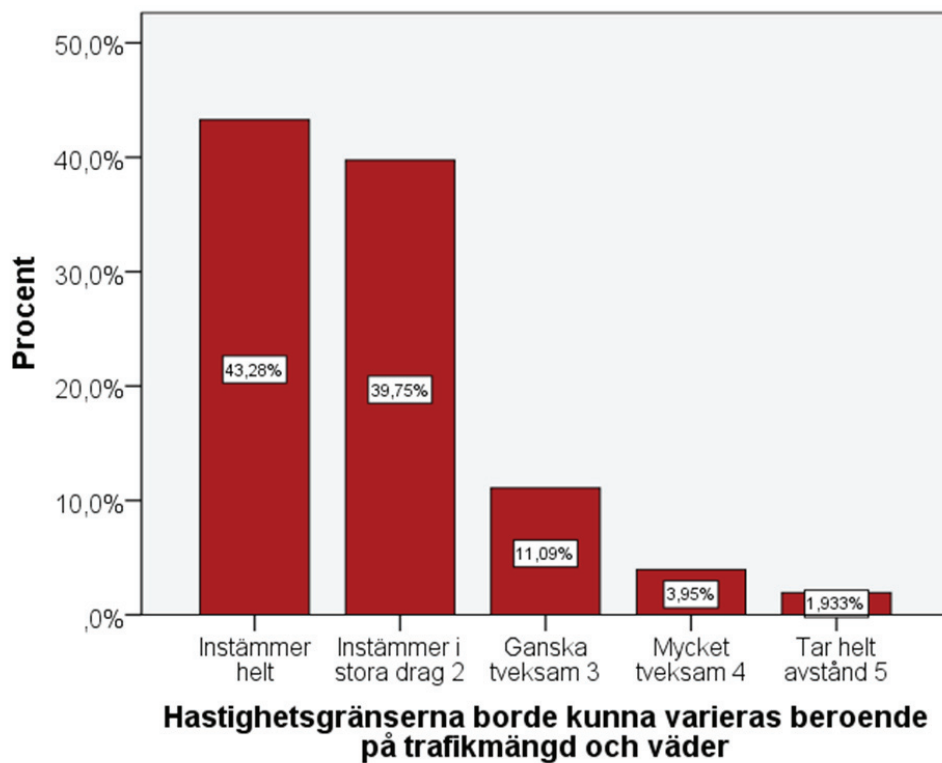
En majoritet, 70 procent, är positiva till att sänka hastighetsgränser till 30 km/tim på gator där det finns många cyklister och fotgängare. Bara 14 procent är negativa till detta (figur 57).

En majoritet, 83 procent, är positiva till varierande hastighetsgränser beroende på trafikmängd och väder. Bara sex procent är negativa till detta (figur 58).

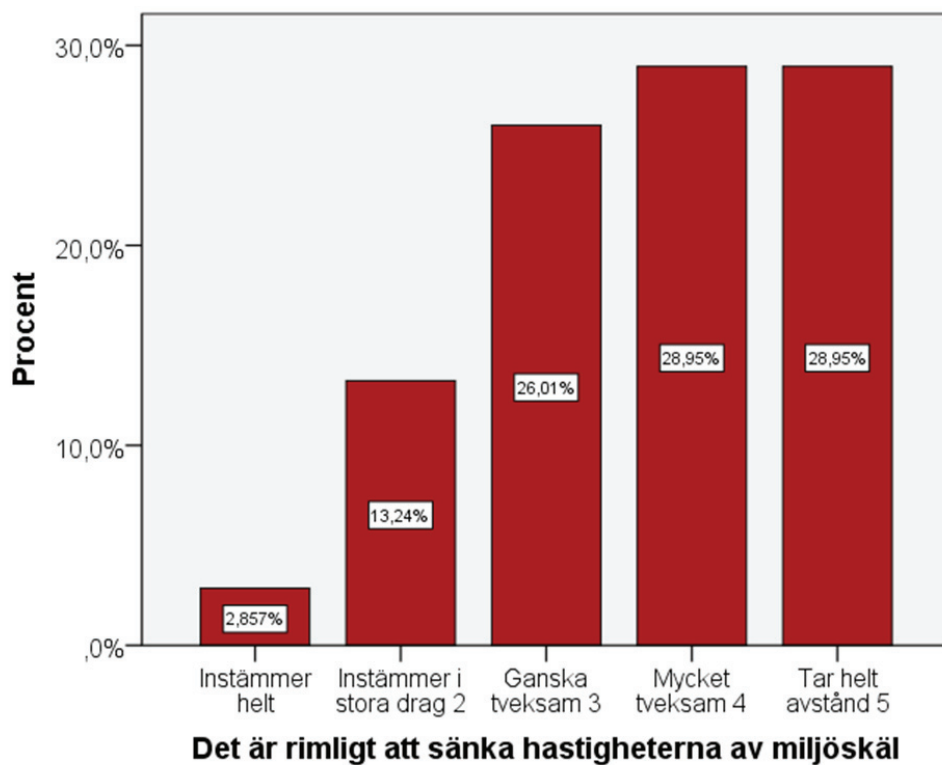
Däremot anser få att det är rimligt att sänka hastigheten av miljöskäl. Endast 16 procent instämmer i detta medan 58 procent tar avstånd från eller är tveksamma till påståendet (figur 59).



Figur 57. 30 km/tim på vissa gator

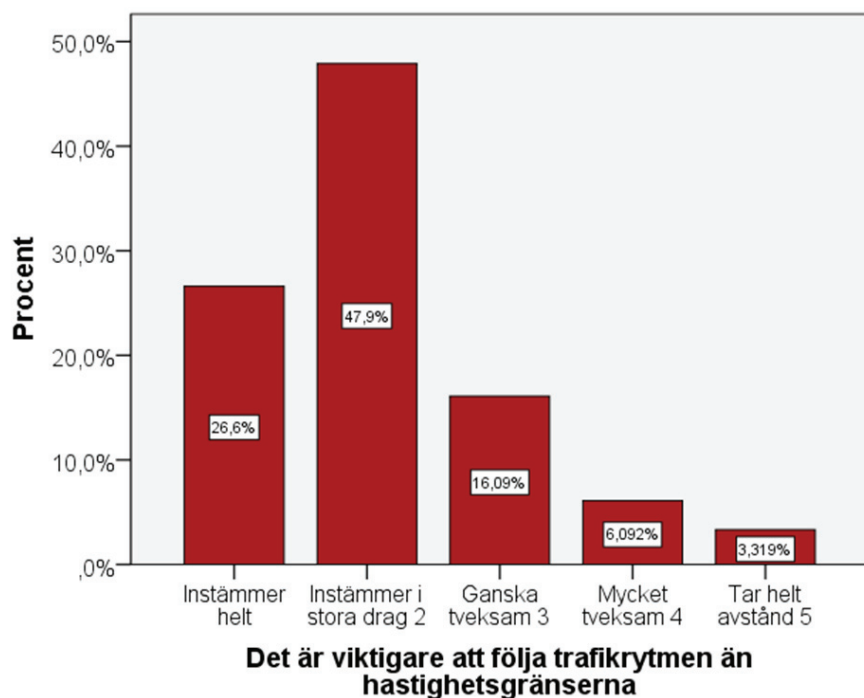


Figur 58. Hastighet beroende på trafikmängd och väder



Figur 59. Sänkt hastighet av miljöskäl

Knappt 75 procent anser att det är acceptabelt att köra för fort om man följer trafikrytmen medan knappt tio procent 22 % inte instämmer i detta påstående (Figur 60). Jämfört med enkäten 2010 har antalet som anser att det är viktigare att följa trafikrytmen ökat med 25 procent och antalet som menar att hastighetsgränsen är viktigare sjunkit med över tio procent.

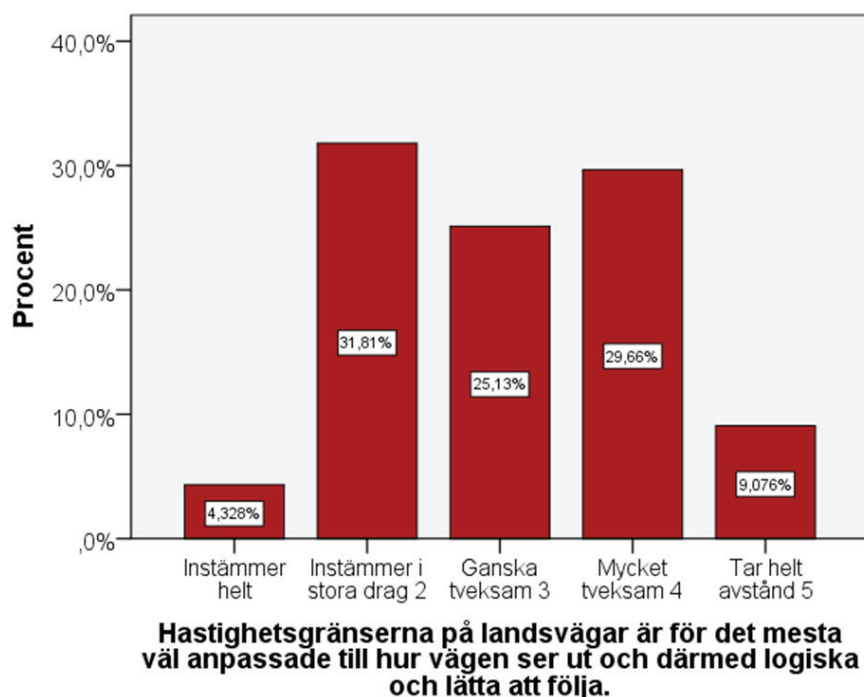


Figur 60. Trafikrytm eller hastighetsgräns

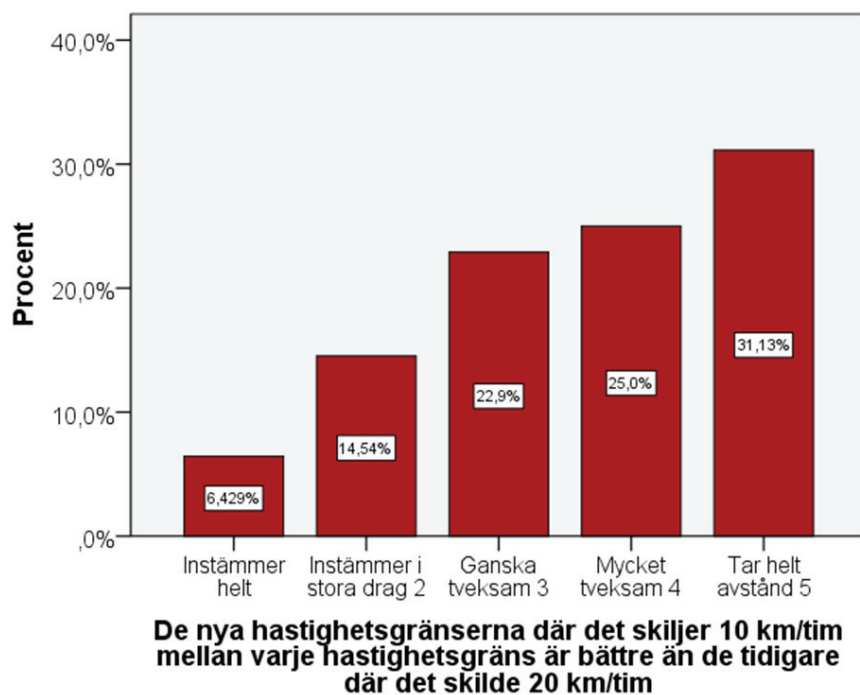
En tredjedel av de som svarat anser att hastighetsgränserna på landsvägar oftast är väl anpassad till vägen och därmed logiska och lätta att följa. En dryg tredjedel anser motsatsen (figur 61).

Två påståenden handlade om de nya hastighetsgränserna med endast 10 km/tim mellan varje hastighetsgräns. Här är en majoritet negativt inställda till detta. 56 procent är mycket tveksamma till eller tar helt avstånd ifrån 10-kilometersintervallen medan en dryg femtedel anser att dessa gränser är bättre än de tidigare då det skilde 20 km/tim (figur 62).

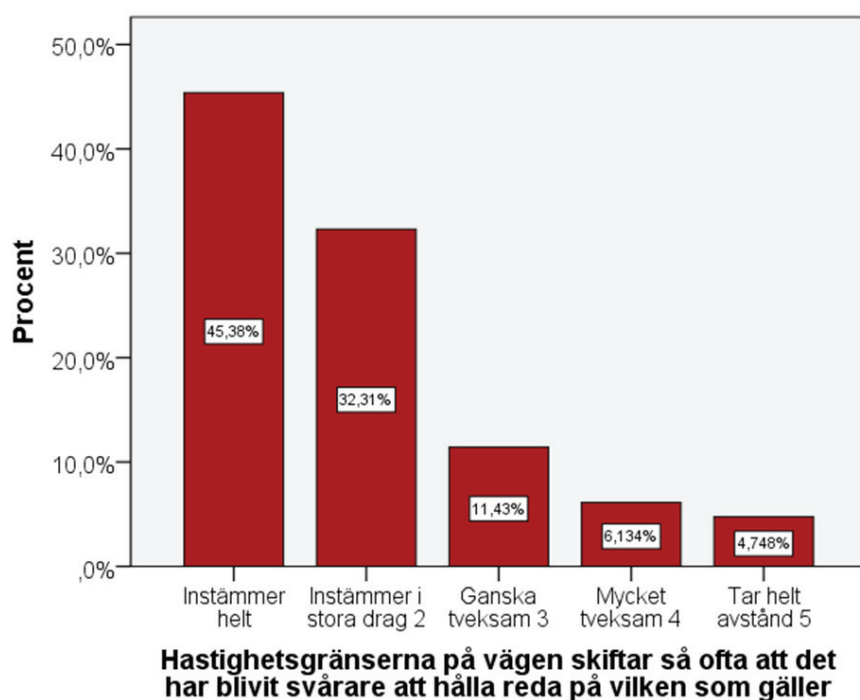
Drygt tre fjärdedelar av alla instämmer i att hastighetsgränserna skiftar så ofta att det blivit svårare att hålla reda på vilken gräns som gäller. Endast en tiondel av alla som svarat tycker motsatsen (figur 63).



Figur 61. Hastighet på landsväg logisk



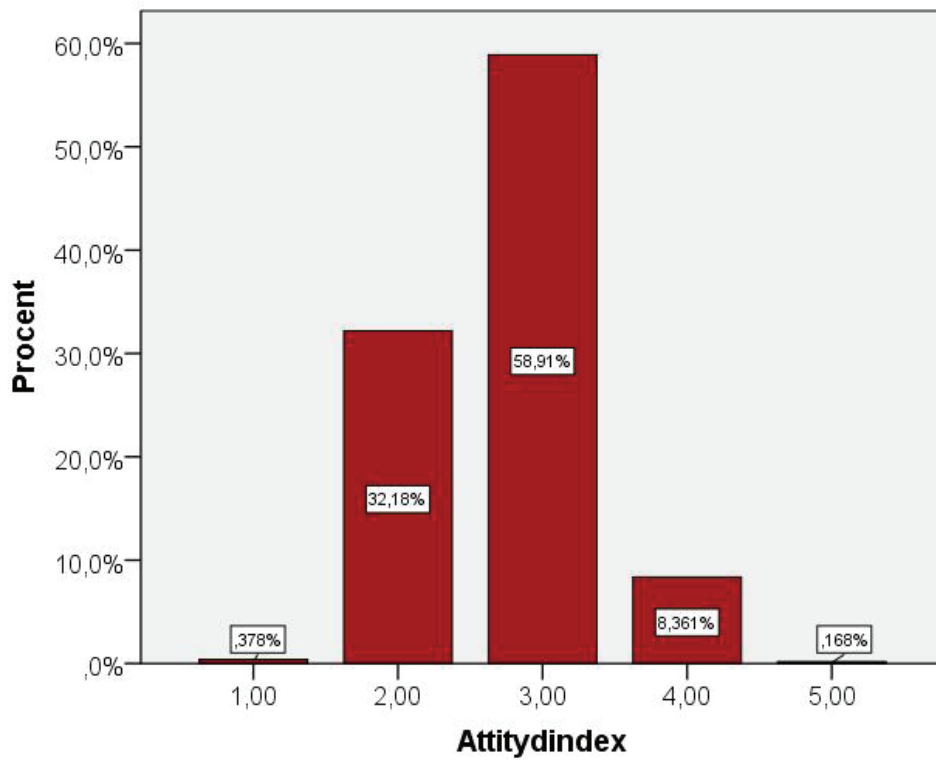
Figur 62. 10-km gräns bättre än 20 km-gräns



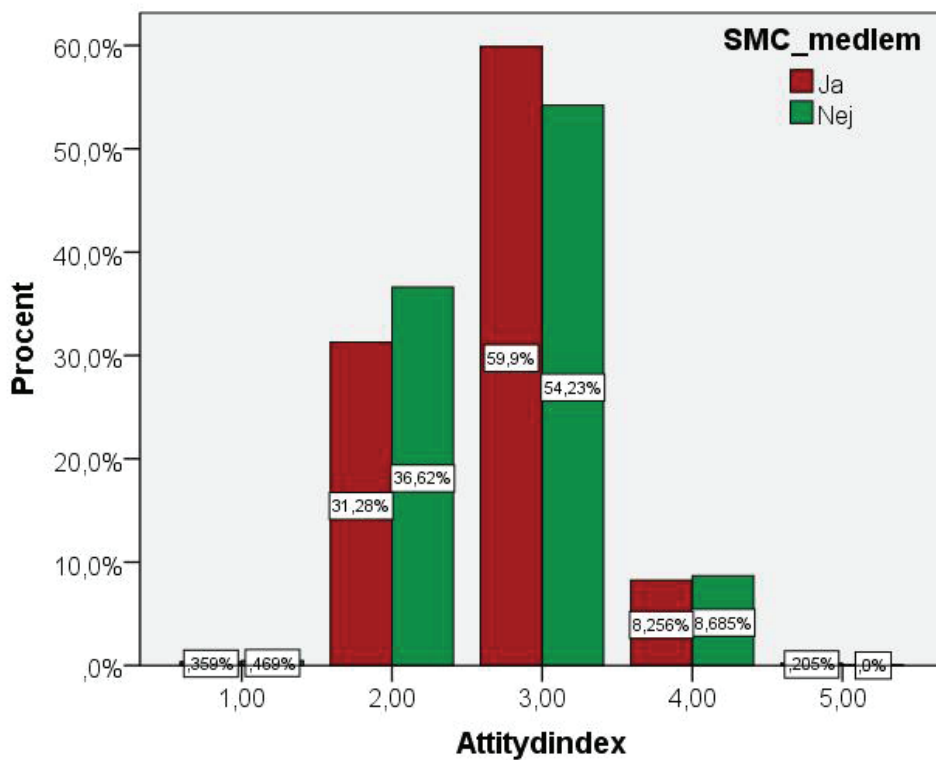
Figur 63. Hastighet skiftar och gör det svårt att veta vad som gäller

## Attitydindex

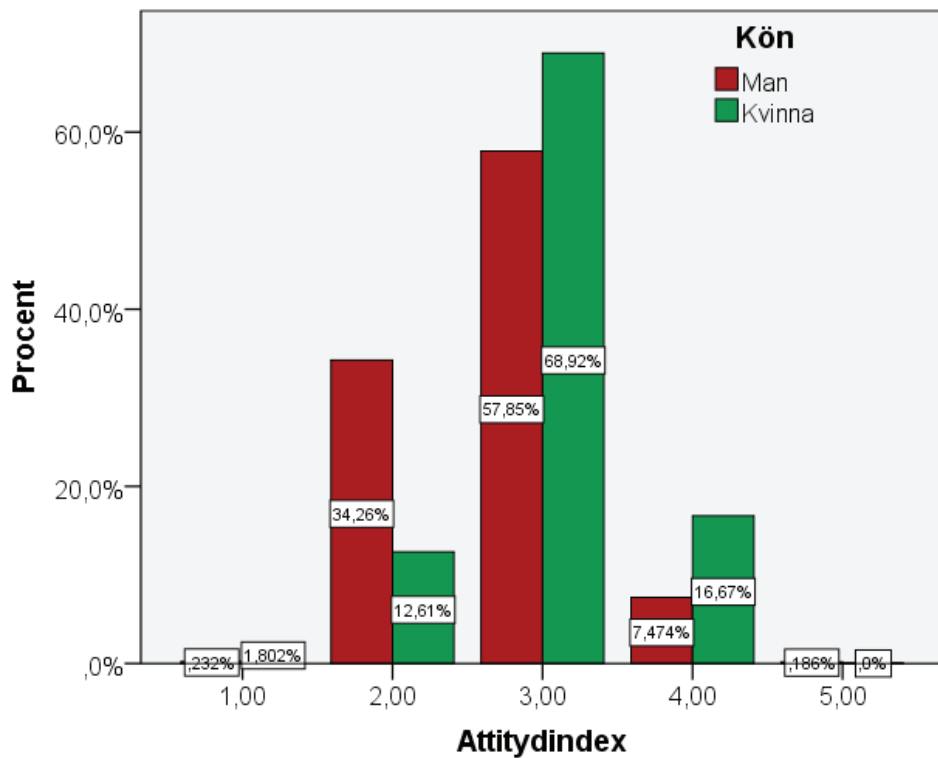
För att få en samlad bild över motorcyklisters attityder till hastighet har ett urval av de attitydpåståenden som ingått i enkäten används för att konstruera ett index. Detaljer framgår i metodavsnittet. Resultaten visar att medelvärdet för attityder på en 5-gradig skala ligger på 2,76 för samtliga svarande, det vill säga något under mittpunkten. Ett högre medelvärde innebär trafiksäkrare attityder. Det visar sig också att SMC-medlemmar har positivare attityder än icke-medlemmar (figur 65) och att kvinnor har positivare attityder än män (figur 66). Vid en uppdelning på mc-typ framkommer att ägare till sport- och supersportmotorcyklar har mer negativa attityder än övriga (figur 67). Avgörande för attitydresultatet är hur svarsalternativen graderats.



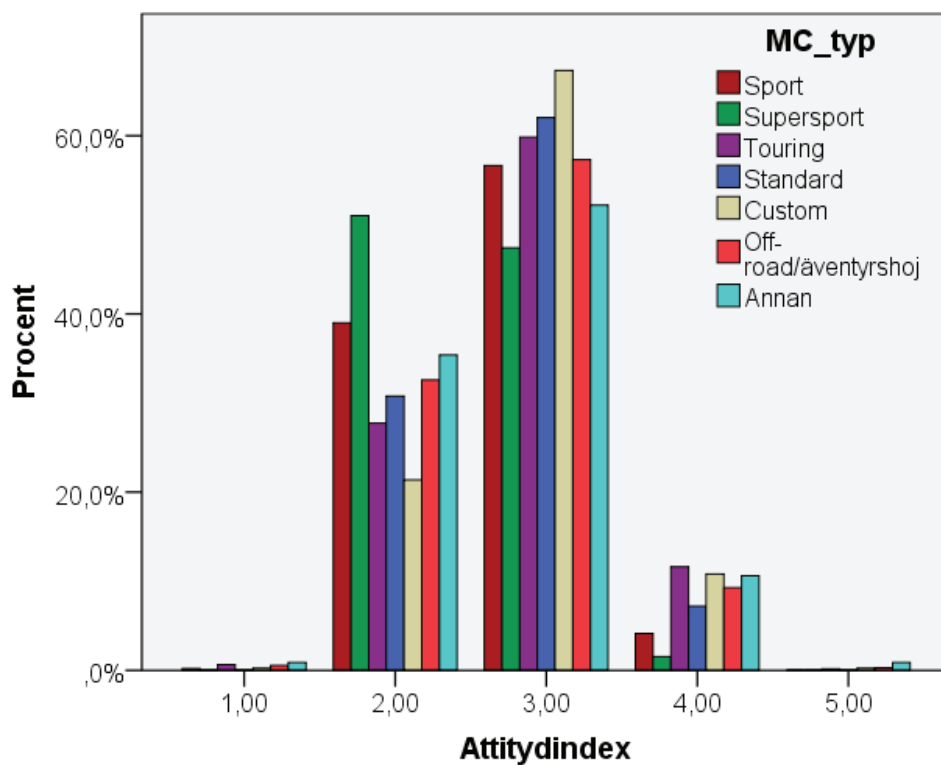
Figur 64. Attityindex för alla svarande



Figur 65. Attityindex för SMC/icke SMC-medlem



Figur 66. Attityindex för kvinnor och män



Figur 67. Attityindex utifrån MC-typ

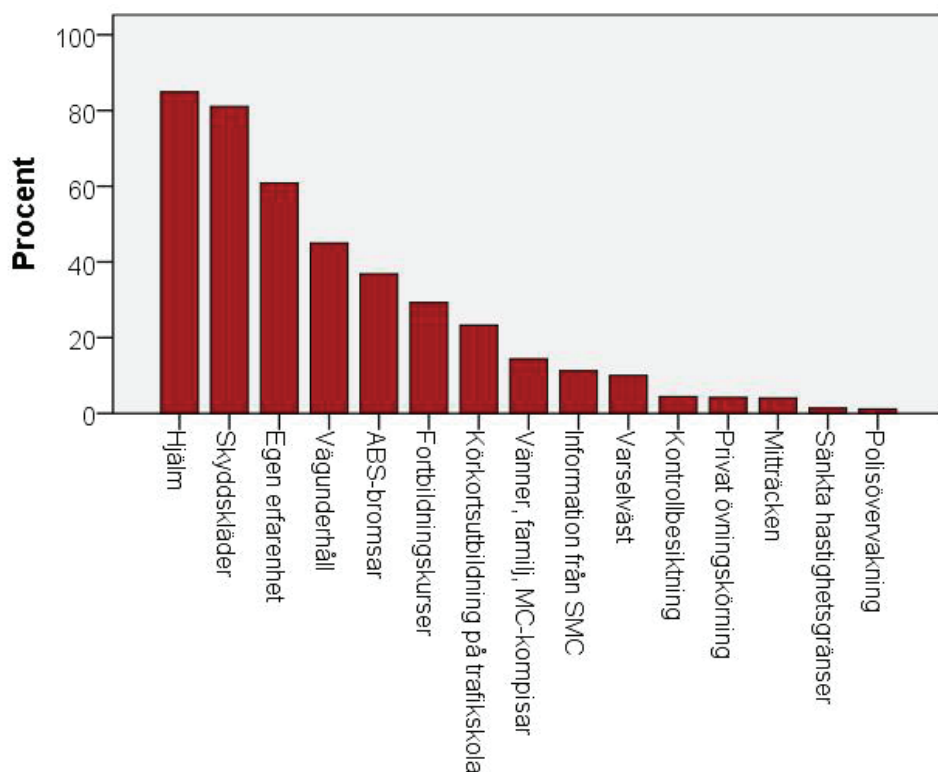


# Viktigaste åtgärder för säkerheten som motorcyklist

Enkätens sista fråga gällde vilka fyra åtgärder som betytt mest för den egna säkerheten som motorcyklist. Här fick man kryssa i de fyra viktigaste i en lista med fjorton alternativ. Allra högst rankades personlig skyddsutrustning i form av hjälm och skyddskläder. Egen erfarenhet kommer på tredje plats, vägunderhåll på fjärde plats och ABS-bromsar på femte plats.

Utbildning rankas också högt. Värt att notera är att fortbildningskurser rankas något högre än körkortsutbildning i trafikskola. Privat övningskörning har i enkätundersökningen rankats lägre. Vänner, familj, MC-kompisar och information från SMC kommer på plats 8 och 9.

De åtgärder som motorcyklister bedömer betytt minst för säkerheten som motorcyklist är kontrollbesiktning, privat övningskörning, mitträcken och absolut sist sänkta hastighetsgränser och polisövervakning. (Figur 68).



Figur 68. Viktigaste åtgärder för säkerheten som motorcyklist

# Slutsatser och diskussion

Låt oss än en gång påminna läsarna om att det aldrig kommer att bli riskfritt att köra motorcykel. Motorcyklister kan dock minska risken betydligt relativt enkelt. Man tar körkort för motorcykel, man kör inom hastighetsgränsen, man kör sin egen motorcykel, man använder skyddskläder och hjälm, man väljer en motorcykel med ABS-bromsar och man kör inte påverkad av alkohol och/eller droger.

Den här studien visar än en gång att motorcyklister är medvetna om sin säkerhet. Men, MC-förarna delar inte de åsikter som lett fram till målen för att halvera antalet dödade och reducera antalet allvarligt skadade med 25 procent innan 2020. Den åtgärd som prioriteras högst i etappmålsarbetet, ökad hastighetsanpassning och i viss mån även sänkta hastighetsgränser, rankas lågt av motorcyklister. Begreppet ”säker väg” betyder i etappmålsarbetet en väg med mittseparering. Även denna åtgärd, åtminstone när den görs med mitträcke, rankas mycket lågt av motorcyklister.

Av de åtgärder som rankas högt bland motorcyklister finns bara hjälm och ABS-bromsar med bland de tio prioriterade etappmålen. I stort sett alla nya motorcyklar som säljs på den svenska marknaden har ABS-bromsar och genom en ny EG-förordning måste alla nya motorcyklar med 126 kubik eller mer ha ABS-bromsar från 1 januari 2016. Andelen MC-ägare med ABS-bromsar bland de som svarat är mer än dubbelt så hög som av alla motorcyklar i trafik. Respondenterna kör också betydligt fler mil per år jämfört med alla motorcyklar i trafik. Eftersom EG-rätt inom kort kräver ABS på alla nya motorcyklar i kombination med att ABS-bromsar efterfrågas av MC-köpare kommer det målet i etappmålsarbetet att uppfyllas. Yttre faktorer som hushållens ekonomi, körkortstagande och trender i samhället har dock stor betydelse för nyförsäljningen och därmed ABS-motorcyklarnas andel av motorcyklar i trafik.

Om den enda prioriterade åtgärden i etappmålsarbetet för ökad säkerhet bland motorcyklister, utöver ABS-bromsar, skulle vara sänkt hastighet kommer inte dödstaten att halveras innan 2020. Det visar enkäten





mycket tydligt. Det skulle krävas enorma insatser av poliser längs vägarna för att få all trafik på de svenska vägarna att hålla laglig hastighet om trafikanterna inte har acceptans för de gällande gränserna.

Enkätundersökningen visar att motorcyklister inte accepterar gällande hastighetsgräns, varken om det står 50 km eller 90 km per timme på skylten. Majoriteten har någon gång kört mer än 30 km/tim över hastighetsgränsen vilket kan leda till körkortsindragning. Den uppfattat låga risken för att åka fast i hastighetskontroll är sannolikt en orsak till detta. En majoritet anstränger sig för att följa hastighetsgränserna vid ATK-kameror vilket är positivt.

Trots att man någon gång kört 30 km/tim över gällande gräns och inte ens hälften accepterar gällande hastighetsgräns vid 50 km och 90 km/tim har de flesta mer eller mindre instämt i påståendet att hastighetsgränserna ofta är väl anpassade till vägen och därmed logiska och lätta att följa. Samtidigt instämmer de flesta med att hastighetsgränserna varierar i allt för hög grad vilket gör det svårare att veta vilken hastighetsgräns som gäller.

Såväl denna enkätundersökning som den som genomfördes 2010 (1) visar att sänkta hastighetsgränser rankas lågt som trafiksäkerhetsåtgärd. Motorcyklister kör främst på 70-vägar vilket bekräftas av Trafikverkets flödesmätningar (20). Enkäten visar att det är på dessa vägar man menar att det är svårast att följa hastighetsbegränsningen. Det kan vara svårt att förstå bakgrunden till sänkta hastighetsgränser på vägar med lågt trafikflöde där i stort sett all trafik kör över tillåten hastighetsgräns. Om över 90 procent av alla trafikanter överskrider hastigheten på en väg kan den högsta tillåtna gränsen faktiskt vara fel (21). Det kan finnas anledning att se över hastighetsgränserna utifrån hastighetsmätningar och trafikflöde.

En majoritet av de som svarat anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränsen och andelen har ökat betydligt jämfört med enkätundersökningen 2010 (1). En motorcyklist är, oavsett skyddsutrustning, en oskyddad trafikant. Att hålla en hastighet som är lägre än övrig trafik på vägen kan medföra risker, särskilt på 2+1-vägar där hastigheten ökar vid varje omkörningstillfälle för att sedan sjunka dramatiskt när vägbanorna går ihop. Att följa trafikrytmen är därför en åtgärd för minskad olycksrisk för en

motorcyklist, även om den innebär en hastighetsöverträdelse som i sin tur innebär allvarigare skador vid en eventuell olycka.

VTI:s mätningar av hastighet före och efter sänkning av hastighetsgränserna visar att sänkta hastighetsgränser leder till att fler trafikanter överskrider hastigheten. Vid höjning av hastigheten är det fler som håller sig inom gällande hastighetsgräns. Motorcyklister och övriga trafikanters medelhastigheter ökar eller sjunker med cirka tre kilometer vid förändringar (19). Det betyder att ju fler vägar som får sänkta hastigheter, desto fler trafikanter kommer att överskrida hastigheten. Trots detta visar ändå mätningarna att medelhastigheterna minskar vid sänkta hastighetsgränser. Om inte trafikanterna accepterar den hastighetsgräns som råder på vägen, kommer det bli mycket svårt att uppnå etappmålet 80 procent hastighetsefterlevnad 2020.

Motorcyklister är positiva till sänkta hastigheter i sammanhang där man ser ett tydligt samband; på gator med många andra oskyddade trafikanter samt variabla hastigheter utifrån väder och trafikmängd. Att sänkt hastighet enbart är positivt för miljön ses inte som tillräcklig orsak för sänkta hastighetsgränser.

En möjlig förklaring till den låga acceptansen för hastighetsgränserna kan vara att vägutformningen och därmed val av hastighet inte är anpassad efter de som färdas på motorcykel. Här är det svårare för en MC-förare att se sambandet mellan vald hastighet och vägmiljön. För att en väg ska kunna ha en hastighet över 80 km/tim ska den förses med mitträcke och ha säkra sidoområden, vanligen sidoräcken. Räckerna rankas mycket lågt av motorcyklister som säkerhetshöjande åtgärd. Kollisioner med räckerna står för tio procent av alla som dör på motorcykel vilket gör dem till den vanligaste orsaken bakom krockvåldet i singelolyckor. Motorcyklister blir bättre på att följa hastighetsbegränsningarna ju högre hastighet som tillåts. På vägar med hastighet över 100 km/tim är MC-förarna bättre på hastighetsefterlevnad jämfört med bilister och tung trafik (14). På dessa vägar finns ofta både mitt- och sidoräcken. En annan förklaring är att den vanligaste MC-modellen i Sverige är en custom-MC som inte inbjuder till högre hastigheter. Det är inte heller på motorvägar, motortrafikleder och 2+1-vägar motorcyklisterna upplever körglädjen (30). Motorcyklister kör främst på kurviga 70-vägar (20).

Det finns olika situationer där motorcyklister sänker hastigheten. Ett exempel är varningsskylt för halka där nästan alla sänker farten och därmed intar handlingsberedskap. Ett annat exempel är regn. Tio procent av alla polisrapporterade MC-olyckor på torr väg, redovisade i STRADA, beror på brister i vägbanan som förorsakat friktionsförlust (22). Sannolikt är antalet betydligt högre då många olyckor aldrig rapporteras till polis. Försäkringsbolaget Bilsport & MC Specialförsäkring redovisade över 100 olyckor förorsakade av grus enbart under ett år (23). Tyvärr används inte varningsskyltar i samband med mindre lagningsarbeten i den omfattning som krävs av lagar och regelverk. Det är också ovanligt att man ser varningsskylt för halka i kombination med tilläggs skylt "vid regn" i Sverige på vägar med ny beläggning. I andra länder används även tilläggs skylten "tvåhjulig motorcykel" i dessa sammanhang. Svaren på enkäten tyder på att detta skulle ha en positiv effekt i form av sänkta hastigheter. Det finns inget förbud mot denna typ av skyltning i Sverige. Här skulle väghållare och ansvariga entreprenörer på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt kunna minska MC-olyckor genom att öka användningen av varningsskyltar. Vägunderhåll är också en åtgärd som rankas högt för den personliga säkerheten av motorcyklister i denna undersökning och den tidigare attitydstudien från 2010 (1).



En mer realistisk inriktning i frågan om ökad hastighetsanpassning för sänkta olyckstal är att prioritera hastighetsefterlevnad och sänkta hastigheter i de sammanhang där de flesta olyckorna sker, nämligen kurvor och korsningar. Svaren i enkäten har lämnats av många erfarna MC-förare som känner till både principen om kurvteknik och den risk en bil som står på en anslutande väg kan innebära. Men, kunskapen finns inte hos alla MC-förare och särskilt inte de som är nya på motorcykel.

En möjlig åtgärd är informationskampanjer till motorcyklister om var olyckor sker och hur de kan förebyggas. Kunskapen bör ingå i grundutbildningen för alla A-körkortstagare. Information kan lämnas via försäkringsbolagen. Självklart bör informationen ingå i MC-fortbildning. En majoritet av de som genomgått fortbildning anser att man blivit bättre på att anpassa hastigheten efter rådande omständigheter. SMC har publicerat två skrifter som handlar om körteknik respektive körstrategier för motorcyklister. Dessa kan användas i alla informationssammanhang (24). När man studerar svaren på vissa frågor i enkäten finns en tydlig skillnad mellan SMC-medlemmar och övriga motorcyklister. SMC-medlemmarna har t.ex. en bättre attityd till hastighet. SMC är en intresseorganisation som inte når ut till alla MC-ägare i Sverige. Genom kunskap om alla MC-ägare i Vägtrafikregistret skulle tillgänglig information enkelt kunna spridas till alla svenska MC-ägare under förutsättning att en eller flera aktörer i trafiksäkerhetsarbetet står för kostnaderna. Det är dock viktigt att all informationsverksamhet genomförs enligt "best practice", t.ex. enligt de principer som tagits fram i EU-projektet CAST (29). Det finns en stor risk att effekter annars helt uteblir.

Varje år dödas några motorcyklister av en MC-kompis då de kört tillsammans vilket är oerhört tragiskt för alla inblandade. Många motorcyklister kör i grupp och svaren tyder på att hastigheten i vissa grupper är

hög. Även om grupptrycket är starkt är det viktigt att alla MC-förare är medvetna om både sina egen och andras körförmåga. Alla måste våga avstå från att köra om man inte litar på sig själv eller andra. Även i dessa sammanhang är det viktigt att man inser vikten av att hålla avstånden och får en vettig information i frågan, till exempel om hur farten förändras mellan den som kör först och sist i en grupp, formationer och bromssträckor.

Den viktigaste faktorn för säkerheten som motorcyklist, efter den obligatoriska hjälmen och personlig skyddsutrustning, är egen erfarenhet. Erfarenhet har stor betydelse för om man blir inblandad i en incident eller om en incident resulterar i en olycka eller inte. Det är viktigt att minska gapet mellan oerfarna och erfarna motorcyklister för att minska olyckorna. Den viktigaste erfarenhetsfaktorn är en god och kostnads-effektiv grundutbildning. Därför bör körkortsdirektivet, körkortsutbildningen och körproven för motorcykel ses över i sin helhet. Dagens system med krav tre separata körprov bidrar inte till att ungdomar börjar köra en motorcykel vid 16 år och därmed får mängdträning och erfarenhet på fordon med låg effekt och max-hastighet. Antalet körkortstagare för A1, A2 och A har minskat med 20 procent under 2013 jämfört med 2012.

En annan möjlig väg för att minska erfarenhetsgapet är att skapa plattformar med information och kompetens i MC-frågor. SMC är den aktör som idag har störst möjlighet att sprida information via hemsida, sociala media, app och medlemstidning. SMC behöver dock stöd och innehåll från andra aktörer på området. Här skulle videos, filmer och liknande kunna finnas om körteknik och körstrategier på motorcykel.

En tredje viktig faktor för ökad erfarenhet är fortbildning. Av svaren i SMC:s körkortsenkät (17) framgår tydligt att många körkortsinnehavare fått lära sig själva essensen med MC-körning först när de kommit till en fortbildningskurs. Här är samverkan mellan utbildare, myndigheter och SMC nödvändigt för att se över vilka delar av fortbildningen som bör ingå i grundutbildning. Här krävs också en samsyn om att fortbildning med rätt innehåll faktiskt ger inte bara ökade kunskaper, ökad riskmedvetenhet men också mer körglädje. Det är ju faktiskt så att en majoritet av de som kör motorcykel gör det för att det är kul!

Över hälften av de som svarat på enkäten har det senaste året varit nära att krocka med ett annat fordon. MC-förarnas bedömning är att den egna hastigheten inte haft någon betydelse för att den andra trafikanten inte upptäckte motorcykeln. Ökat fokus på synbarhet och uppmärksamhet är en av fem prioriterade åtgärder i den nationella strategin för motorcykel och moped (2). Här är MC-förarens erfarenhet en viktig faktor för om det blir en olycka eller inte. Statistik från försäkringsbolaget Trygg-Hansa visar att i majoriteten av olyckor där det är fler fordon än en motorcykel inblandad är det motparten som vållat olyckan (25). En norsk studie av dödsolyckor på MC visar att i 42 procent av olyckorna där MC-föraren hållit sig inom gällande regelverk har motparten vållat dödsolyckan (26). Motorcyklisten har alltså gjort allt rätt men en annan trafikant gjorde ett misstag.

Det finns omfattande internationell forskning på området som pekar i samma riktning för att minska dessa olyckor. Det handlar om att förbättra motorcyklisternas synbarhet och öka motpartens uppmärksamhet. Bäst effekt för motorcyklisternas synbarhet enligt forskning bedöms motorcykelns belysning ha. VTI kommer under 2014 att bedriva forskning som ska utreda om gult ljus på motorcykeln ökar synbarheten och därmed möjligheten att upptäcka motorcykeln tidigare och därmed undvika kollision med andra

trafikanter.

Men det krävs också åtgärder som kan minska kollisioner mellan motorcyklister och andra trafikanter. Informationskampanjer genomförs i många andra länder, till exempel kampanjen "Think" i Storbritannien. Att inkludera uppmärksamhet gentemot MC- och mopedförare i all grundutbildning för andra fordonsbehörigheter har prövats i andra länder med gott resultat. Vid utformning av korsningar bör den här problematiken beaktas.

Det går inte att resonera om MC-säkerhet utan att nämna att en stor del av de som dör på motorcykel inte är motorcyklister. 40 procent av de som dog på motorcykel 2011-2012 saknade giltigt körkort och inte ens hälften av gruppen ägde motorcykeln de körde på. 60 procent av motorcyklarna var avställda, oförsäkrade eller oregistrerade. Hela 64 procent av denna grupp var påverkade av alkohol och/eller droger (27). Även bland svårt skadade 2010-2012 är andelen utan giltigt körkort hög, 15 procent (28). Detta avviker kraftigt från den svenske motorcyklisten som, bortsett från bristande hastighetsefterlevnad, är en trafiksäkerhetsmedveten trafikant. Tvärtom är detta något de allra flesta tar kraftigt avstånd ifrån.

Även om motorcyklisterna utan körkort höll en otillåten hastighet i samband med dödsolyckan är hastigheten i denna grupp bara en del av ett betydligt större problem. Det handlar om människor som ställer sig utanför alla gällande trafikregler. En norsk studie av dödsolyckor på motorcykel visade att 17 procent av de som dog inte hade körkort (25). Gruppen körkortslösa samkördes med belastningsregistret och visade att en majoritet var kända av polisen för olika former av brott. Det finns all anledning att undersöka gruppen körkortslösa på liknande sätt i Sverige, dels på grund av den ökande andelen av de omkomna, dels då traditionellt trafiksäkerhetsarbete inte omfattar denna grupp.



# Källhänvisningar

1. Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Gregersen och Nordqvist 2010
2. Ökad säkerhet på motorcykel och moped, Gemensam strategi version 2.0 för åren 2012-2020
3. Nordiska invånares syn på trafiksäkerhet. Resultat från en enkätundersökning genomförd av Nordiska Trafiksäkerhetsrådet 2010. NTR och NTF 2011
4. Motorcyklar i trafik, Vägtrafikregistret, Transportstyrelsen 30 juni 2013
5. Medelålder MC-ägare till motorcykel i trafik, Vägtrafikregistret, Transportstyrelsen 25 mars 2013
6. Medelålder SMC-medlemmar, Sveriges MotorCyklister 25 mars 2013
7. Riskfaktorer för motorcykelolycka med allvarlig personskada – en nationell kohortstudie, Michael Forell 2013
8. Folksam, pressmeddelande 2013: <http://media.folksam.se/sv/2013/06/28/abs-bromsar-for-mc-avgorande-for-forarsakerheten-annu-effektivare-an-vad-som-tidigare-varit-kant/>
9. Motorcyklar i trafik efter årsmodell/tillverkningsår och cylindervolym vid slutet av år 2012, Trafikanalys 2013
10. Körsträckor 2012, baserad på mätarställningar, Trafikanalys 2013
11. Deltagarsammanställning SMC School 2013
12. Motorcykelsäkerhet – en litteraturstudie och meta-analys, Pål Ulleberg 2003
13. Effekter av ferdighetskurs för motorsyklar, Torbjörn Tronsmoen, Högskolan i Lillehammer, 2003
14. Hastighetsundersökningen, Trafikverket, 2013
15. SMC:s hemsida: [www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Motorcyklisten/Extremt-beteende/](http://www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Motorcyklisten/Extremt-beteende/)
16. Trafikverkets djupstudier av dödade motorcyklister 2005-2011
17. SMC:s körkortsenkät 2013. [www.svmc.se/smc/Nyheter/MC-forarnas-syn-pa-MC-prov-och-utbildning/](http://www.svmc.se/smc/Nyheter/MC-forarnas-syn-pa-MC-prov-och-utbildning/)
18. Regler och tips för kökörning. [www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Kortips/Korning-i-ko/](http://www.svmc.se/smc/SMCs-arbete--fragor/Kortips/Korning-i-ko/)
19. Motorcyklisters hastigheter – nivåer och förändringar i samband med nya hastighetsgränser, VTI 2012
20. Trafikverkets flödesmätningar. [http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/itemlist\\_\\_\\_\\_\\_6017.aspx](http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/itemlist_____6017.aspx)
21. Hastighetsmätningar 2007, 2008 och 2010. Vägverket Konsult och Vectura på uppdrag av Trafikverket
22. Säkrare vägar och gator för motorcyklister, Trafikverket 2011
23. Skadekostnader Grus på Asfalt, Bilspport & MC Specialförsäkring, 2010
24. Full kontroll och Bra tänkt, SMC, version 2.0, 2012
25. Statistik från Trygg-Hansa 2009-2011. <http://www.svmc.se/smc/Se-Oss/Forskning-om-uppmarsamhet/>
26. Temaanalyse Dödsolyckor på motorsykel 2005-2009, Statnes vegvesen 2011
27. Trafikverket, djupstudier av dödsolyckor på motorcykel 2011-2012
28. Transportstyrelsen, svårt skadade på motorcykel i polisrapporterade olyckor 2010-2012
29. CAST, Manual for designing, implementing, and evaluating road safety communication campaigns. EU-commission/IBSR-BIVV, Bryssel, 2009.
30. Full Kontroll, din guide för säkrare MC-körning. SMC 2012.







Sveriges MotorCyklister

**vti**