

EXTREMT BETEENDE



— främst en fråga om olovlig körning

Version 2.0

Oktober 2015

Bakgrund

Majoriteten av motorcyklisterna är trafiksäkerhetsmedvetna. Man tar inte onödiga risker och man njuter av att köra motorcykel. Att ha ett giltigt körkort när man kör motorcykel är en självklarhet för motorcyklisterna. Det visar studier som genomförts av SMC, VTI och NTF (1, 2).

Det finns dock några faktorer som återkommer gång på gång i dödsolyckor bland motorcyklisterna. SMC har valt att kalla faktorerna "extremt beteende" och definierat fyra faktorer som ingår i begreppet. Dessa är olovlig körning, körning i påverkat tillstånd, aggressiv körning och mycket hög hastighet i kombination med vårdslöshet i trafik. Andelen dödade där någon/några av dessa faktorer ingår ökar, samtidigt som totala antalet MC-olyckor sjunker. Det blir allt tydligare att problematiken i extremt beteende främst handlar om gruppen som saknar körkort. Gruppen är därför svår att nå och påverka med traditionella trafiksäkerhetsåtgärder.

Olovlig körning

Många av de MC-förare som dör på motorcykel har inget körkort, har aldrig genomgått körkortsutbildning och har därför inte den kunskap som krävs för att köra motorcykel. Inom den här gruppen är de andra tre extrema beteendena överrepresenterade. Andelen körkortslösa var 25 procent av alla omkomna MC-förare 2005-2010. Det visar Trafikverkets sammanställning (tabell 1).

Detta var tyvärr inte hela sanningen runt dödsolyckorna 2005-2010. Många av de körkortslösa ägde inte motorcykeln de körde ihjäl sig på. Hojen var dessutom ofta oregistrerad, avställd och oförsäkrad och därmed inte tillåten att köra på väg. En femtedel av förarna i denna grupp hade inte hjälm när man körde ihjäl sig vilket varit krav enligt lag sedan 1975. Till sist var en majoritet, 60 procent, berusade och/eller påverkade av droger i gruppen dödade utan körkort.

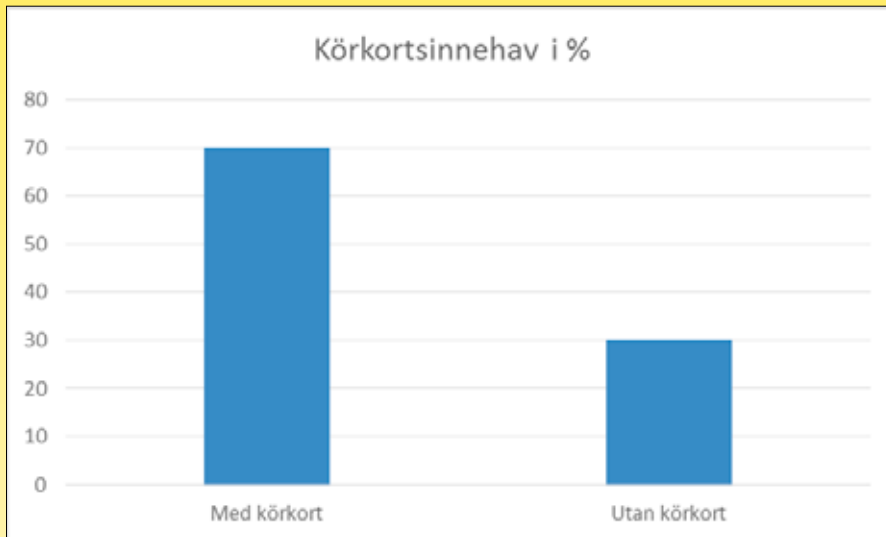
	dödsolyckor utan mc-kort		alla dödsolyckor
	n	65	263
	%	25%	-
Singelolyckor		62%	41%
Medelålder förare		30	39
Alkohol eller droger		60%	26%
Om alkohol, medel promille		1,6	1,4
Förare är juridisk ägare		32%	63%
Förare utan hjälm		20%	7%
Cross/enduro mc		22%	6%
Supersport mc		37%	38%
Oregistrerad mc		12%	3%
Avställd mc		35%	11%
Bedömd hastighet mkt över hastighetsgräns		42%	36%
Mörker, gryning eller skymning		46%	24%
Glesbebyggt område		46%	70%
Kommunal gata		55%	27%

Källa: djupstudier av dödsolyckor

Tabell 1. Dödsolyckor på MC 2005-2010, utan körkort jämfört med alla dödsolyckor.

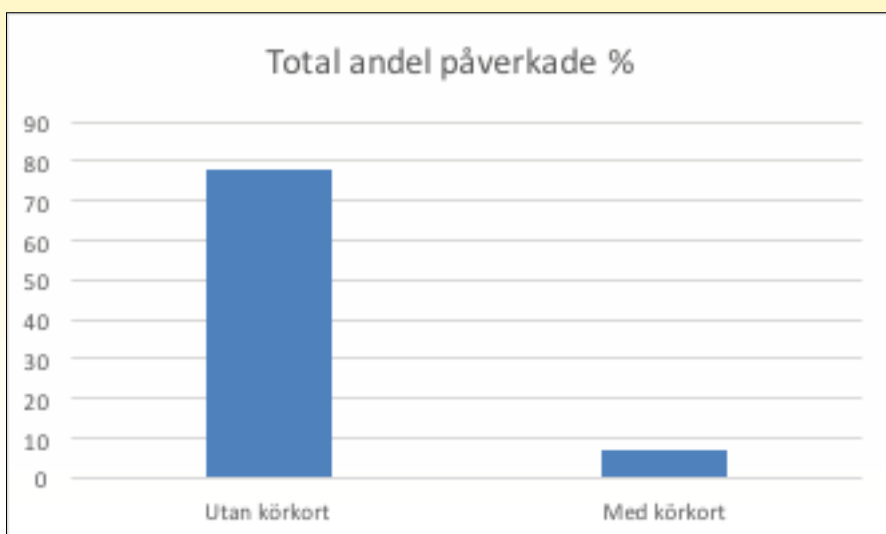
Dödade på tvåhjulig MC 2011-2014, med/utan körkort

Under 2015 har SMC gått igenom alla dödsolyckor på tvåhjulig motorcykel 2011-2014 och jämfört gruppen som saknat körkort med dem som hade körkort. Skillnaden mot tabell 1 är alltså att grupperna redovisas var för sig i tabell 2. Av 140 omkomna saknade 41 körkort vilket motsvarar 30 procent. Medelåldern är lägre bland dem som saknar körkort, 33,3 år, men visar att det inte handlar om ungdomar. Andelen som saknar körkort har ökat jämfört med perioden 2005-2010 då de utgjorde 25 procent.



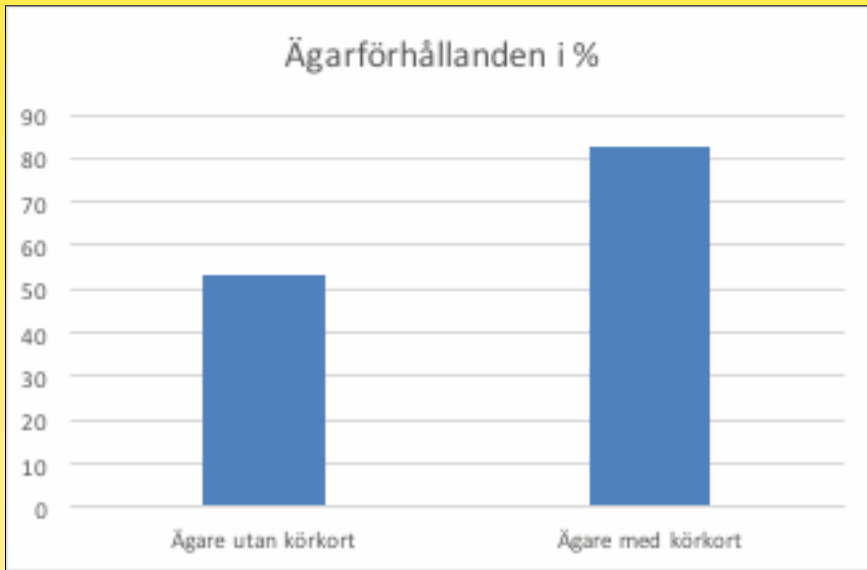
Figur 1. Andelen bland dödsolyckor på MC 2011-2014 med/utan MC.

Ställer man gruppen körkortslösa mot dem som hade körkort visar bilden tydligt att gruppen gjorde sig skyldig till en rad trafikbrott vid körningen som ledde till dödsolyckan. Till att börja med är majoriteten påverkade av alkohol och/eller droger. 78 procent var påverkade i gruppen körkortslösa jämfört med sju procent i gruppen med körkort. Att köra utan körkort och dessutom vara påverkad ökar givetvis risken för att olyckor sker. Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de körkortslösa har ökat jämfört med perioden 2005-2010 då den var 60 procent.



Figur 2. Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de omkomna utifrån körkortsinnehav.

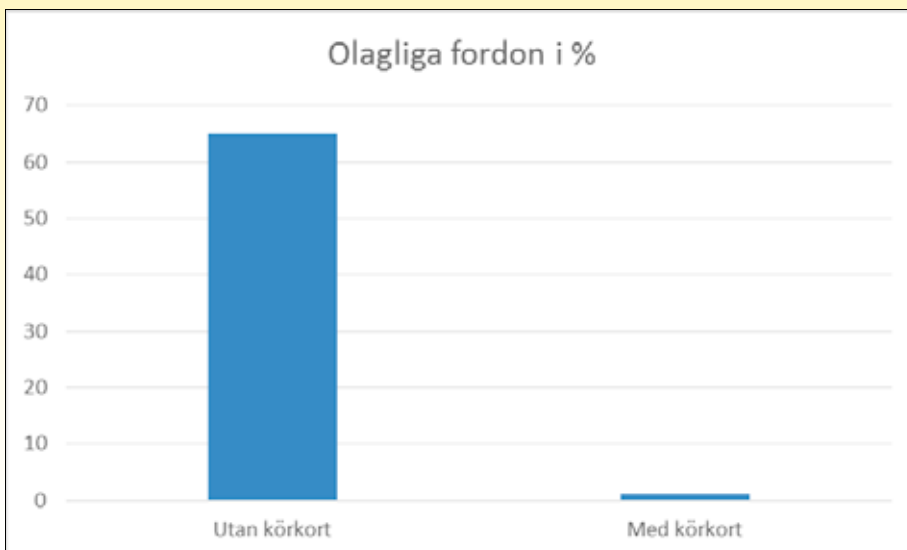
Ingen av de omkomna som hade körkort saknade hjälm vid olyckstillfället. Bland de körkortslösa var åtta av de totalt 41 omkomna som saknade hjälm. Att köra utan körkort och inte använda hjälm ökar risken för allvarliga skador och dödsfall i samband med att en olycka sker.



Figur 3. Ägarförhållanden bland de omkomna utifrån körkortsinnehav.

Drygt hälften, 53 procent, av de som saknade körkort ägde motorcykeln de körde ihjäl sig på. Det kan jämföras med 83 procent bland dem som hade körkort. Att köra utan körkort på en motorcykel man inte är van att köra, ökar också risken att dödas eller skadas allvarligt. Andelen ägare bland de körkortslösa har ökat betydligt jämfört med perioden 2005-2010 då den var 32 procent.

Två tredjedelar av dem som saknade körkort körde en motorcykel som var avställd och/eller oregistrerad och/eller oförsäkrad, med andra ord en motorcykel som är olaglig att använda i trafik. Detta problem finns i stort sett inte i körkortsgruppen där endast en körde en MC med körförbud, på grund av att kontrollbesiktningen inte var genomförd inom föreskriven tid. Ingen körkortsinnehavare körde cross/enduro vid dödsolyckan vilket 19 procent gjorde bland de som saknade körkort.



Figur 4. Andel oregistrerade, avställda och oförsäkrade fordon utifrån körkortsinnehav.

Tabellen nedan är en ny version av *Tabell 1* som omfattar perioden 2005-2010.

Dödade 2011-2014 – med och utan körkort

	Utan körkort antal (%)	Med körkort antal (%)
Antal	41 (30 %)	99 (70%)
Medelålder	33,3	43,2
Alkohol	20 (49%)	5 (5%)
Promille, snitt	1,5	1,62
Droger	13 (34 %)	2 (2%)
Både alkohol och droger	19 (46 %)	0
Totalt alkohol och/eller droger	32 (78 %)	7 (9 %)
Utan hjälm	8 (20%)	0
Ägare	22 (53 %)	82 (83%)
Oregad/avställd/oförsäkrad	27 (65%)	1 (1%)
Cross/enduro	8 (19%)	0
Singel	25 (61 %)	34 (34%)
Kollision	19 (46%)	53 (53%)
Vilt	0	5 (5 %)

Tabell 2. Dödade 2011-2014, med och utan MC-körkort. Källa: Trafikverkets djupstudier 2011-2014.

Olovlig körning bland svårt skadade på tvåhjulig MC

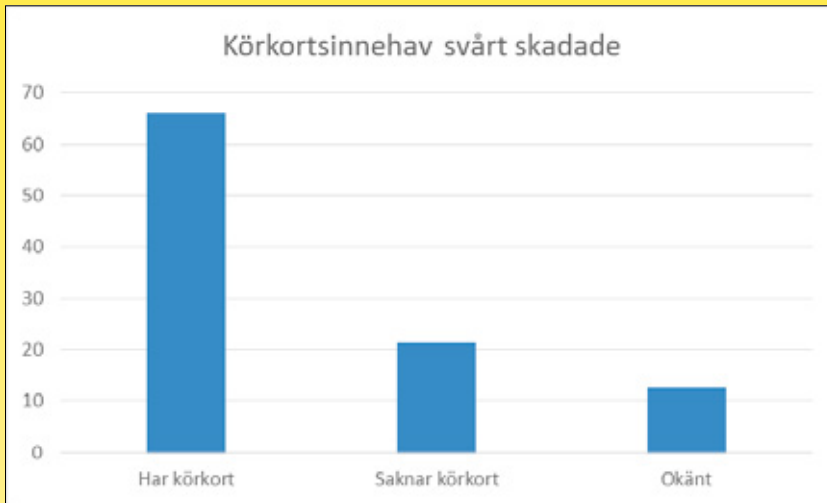
SMC har gjort en samlad bild av Transportstyrelsens statistik över polisrapporterade MC-olyckor med svårt skadade MC-förare. I statistiken ingår ålder, MC-modell och körkortsinnehav. Statistiken visar tydligt att olovlig körning är en viktig faktor inte bara bland dödsolyckor utan även bland MC-förare som skadas svårt.

Enligt polisrapporterade olyckor i STRADA (6) skadades 1 263 personer svårt på tvåhjulig MC under perioden 2010-2014. Av dessa är 118 kvinnor (9,34 procent) och 1 145 män (90,65 procent). Genomsnittsåldern var 42,48 år och under perioden 2013-2014 var den 41 år.

Av 1263 svårt skadade saknade 214 A-behörighet, vilket motsvarar 17 procent av alla svårt skadade på tvåhjulig motorcykel. Utöver dessa saknades körkortsuppgift om 110 personer, vilket motsvarar 7 procent. Det handlar om 105 män, två kvinnor och tre av okänt kön. Det finns troligen personer i denna grupp som saknar körkort.

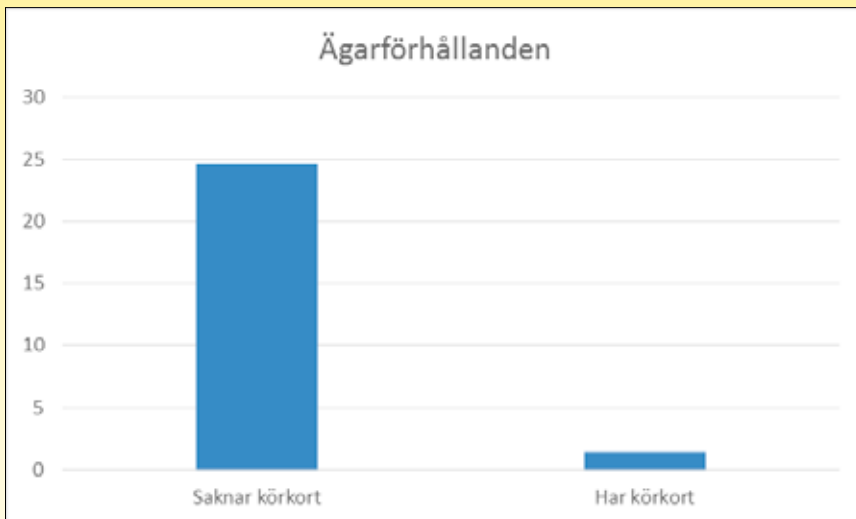
Svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2014

SMC har även gjort en specialgranskning av de som skadades svårt på tvåhjulig MC under 2013-2014 (7). Hela 21,5 procent saknade giltigt körkort. Utöver dessa saknas uppgift om körkort för närmare 13 procent. Två tredjedelar, 66 procent, hade giltigt A-körkort.



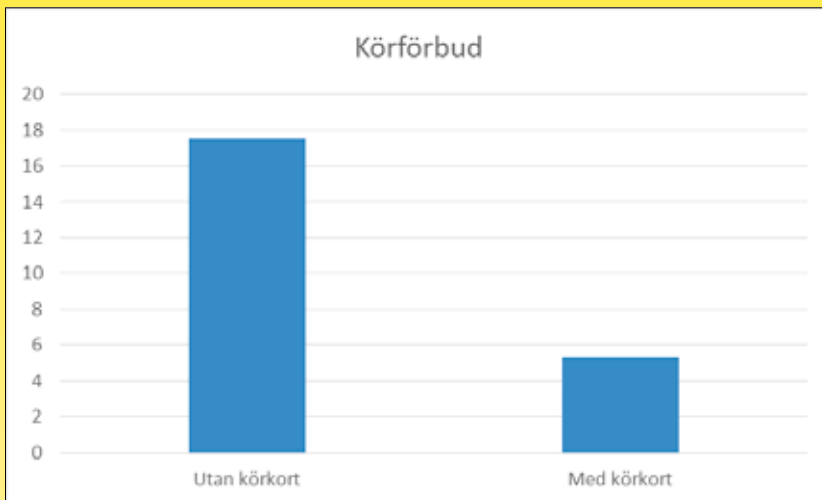
Figur 5. Körkortsinnehav bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2014.

För perioden 2013-2014 fick SMC även uppgifter om ägarförhållanden bland de svårt skadade. Precis som bland dem som dödas på motorcykel är det fler körkortslösa som kört en motorcykel man inte äger och en motorcykel som har körförbud. 25 procent av de som saknade körkort ägde inte motorcykeln de körde vid olycksfallet (*Figur 6*). Bland de som hade körkort var motsvarande siffra 1,4 procent.



Figur 6. Ägarförhållanden bland de svårt skadade utifrån körkortsinnehav.

Av de körkortslösa körde 17,5 procent en motorcykel med körförbud jämfört med 5,3 procent bland dem som hade körkort.



Figur 7. Körde fordon med körförbud, utifrån körkortsinnehav.

Varje dag scannar SMC av MC-relaterade artiklar i media. Alla artiklar som rör extremt beteende publiceras på hemsidan. Hundratals artiklar om trafikolyckor under perioden 2012-2015 beskriver någon form av extremt beteende. Vanligast är olovlig körning i påverkat tillstånd hos MC-förarna, som i stort sett enbart är manliga MC-förare.

Stämmer denna bild av svenska motorcyklister?

Olycksstatistik visar tydligt en annan bild av MC-förare än den som ges i SMC:s och NTF:s studie från 2010 om motorcyklisters attityder till trafiksäkerhet (1). I den studien uppger alla att de har MC-körkort. Inställningen till att köra berusad och/eller påverkad av droger är klart avståndstagande. Motorcyklister i studien uppgav en mycket bättre attityd i fråga om alkohol/droger jämfört med bilister. Att man betalar skatt, försäkring och kör ett registrerat fordon är en självklarhet likväl som att man inte kör en skenförsäkrad motorcykel. Att man kontrollerar hojen och sköter om den visar Bilprovningens statistik år efter år. Det finns bara en faktor där MC-åkare är "sämre" än bilförare - motorcyklister är sämre än bilister på att följa gällande hastighetsgräns.

Finns det någon skillnad mellan motorcykel och bil?

SMC har gjort en jämförelse mellan andelen körkortslösa förare på tvåhjulig motorcykel och förare av personbil. Det vi studerat är andelen påverkade av alkohol och/eller droger under åren 2010-2014.

Andelen körkortslösa och påverkade är högre bland MC-förarna. Andelen påverkade av droger och alkohol bland de körkortslösa MC-förarna är också betydligt högre jämfört med bilförarna. Sammanfattningsvis konstaterar SMC att förekomsten av alkohol och droger är vanligare bland körkortslösa på MC jämfört med bland bilförarna.

Fordon	Körkort	Inget körkort	Totalt	% andel utan körkort
Motorcykel	120	52	172	30
Bil	416	33	449	7
Totalt	536	85	621	14

Tabell 3. Antal och andel körkortslösa förare bland omkomna på MC jämfört med bil, 2010-2014.

Tabellen ovan visar att andelen dödade som saknar körkort är betydligt högre bland dem som kör motorcykel jämfört med bil. Hela 30 procent av de omkomna MC-förarna saknade körkort jämfört med sju procent bland bilförarna.

Fordon	Alkohol	Nykter	Totalt	% andel påverkade
Motorcykel	38	123	161	24
Bil	85	334	419	20
Totalt	123	457	580	21

Tabell 4. Andelen alkoholpåverkade bland omkomna MC- och bilförare, 2010-2014.

Andelen dödade som är alkoholpåverkade är något högre bland dem som kört motorcykel jämfört med bil, 24 respektive 20 procent.

Fordon	Körkort	Saknar körkort	Totalt	Andel utan körkort
Motorcykel	15	22	38	58
Bil	62	21	85	25
Totalt	77	43	123	35

Tabell 5. Körkortsinnehav bland omkomna MC- och personbilsförare som var påverkade av alkohol, 2010-2014.

Över hälften, 58 procent, av de som omkom på motorcykel 2010-2014 och var alkoholpåverkade saknade körkort. Motsvarande siffra för personbil var 25 procent.

Fordon	Droger	Drogfria	Totalt	% andel drogpåverkade
Motorcykel	29	137	166	17
Bil	31	394	425	7
Totalt	60	531	591	10

Tabell 6. Antal och andelen drogpåverkade bland omkomna MC- och bilförare, 2010-2014.

Andelen drogpåverkade är högre bland motorcyklisterna jämfört med personbilsförarna som omkom 2010-2014, 17 respektive sju procent.

Fordon	Körkort	Saknar körkort	Totalt	Andel körkortslösa
Motorcykel	8	19	27	70
Bil	15	15	30	50
Totalt	22	34	57	60

Tabell 7. Körkortsinnehav bland omkomna personbils- och MC-förare som var påverkade av droger, 2010-2014.

Andelen som saknar körkort är hög bland både MC- och personbilsförare som var drogpåverkade i samband med dödsolyckan. Andelen är dock betydligt högre bland MC-förarna jämfört med bilisterna, 70 respektive 50 procent.

Vad kan polisen göra?

Det är framför allt polisen som har möjlighet att ingripa mot förare som saknar körkort. En norsk temaanalys av omkomna på motorcykel 2005-2009 visar att 80 procent i denna grupp finns i belastningsregistret för ekonomisk brottslighet, narkotika, våld, skadegörelse, trafikbrott och annat (3). Några åtgärder som föreslogs av arbetsgruppen var att polisen skulle få mandat att vidta åtgärder mot gruppen. Det handlar om kontroll och sanktioner riktade specifikt mot gruppen samt kontroll och övervakning av ungdomar i riskzonen.

På samma sätt som i Norge bör Sverige kunna jämföra dödsolyckorna med polisens belastningsregister. Av artiklarna som SMC samlat på hemsidan åtalas och döms sällan personerna för endast ett brott. På samma sätt som i Norge måste den svenska polisen få mandat att prioritera gruppen körkortslösa som helt uppenbart ställt sig på sidan av lagen, inte bara i fråga om olovlig körning. SMC samarbetar gärna med polisen i frågan om körkortslösa förare.

Körkortskontroller i stor skala bör prioriteras eftersom den stora andelen utan körkort finns inte bara bland dem som dödas utan även bland de svårt skadade. Statistiken ovan visar att det finns många körkortslösa även bland de dödas i personbil. Dessa utgör också en större risk för andra som vistas i trafiken.

Vad kan vi andra göra?

Att alla förare av motorfordon har körkort är inte en prioriterad åtgärd i Nollvisionens etappmålsarbete för att halvera antalet dödade och minska de allvarligt skadade med 25 procent till 2020. SMC anser att körkortsinnehav är en självklarhet och uppmanar berörda att inkludera detta omgående. Om alla som körde motorcykel 2011-2014 haft körkort, skulle etappmålet för dödade och allvarligt skadade vara uppnått till stor del.

SMC efterlyser också årlig statistik från Transportstyrelsen och Trafikverket där körkortsinnehav framgår hos förare som dödas och skadas svårt liksom ägarförhållanden, nykterhet och körförbud. Det finns statistik som gör det möjligt att mäta och följa upp andelen förare med körkort årsvis.

Det är utomordentligt viktigt att problematiken synliggörs för att medvetandegöra olika aktörer. Det handlar om försäkringsbolag, organisationer, trafikskolor, myndigheter, domstolar, politiker, familj och vänner. Om kunskapen sprids finns möjlighet för alla att både informera och vidta åtgärder.

Det är viktigt att förändra attityden till trafiksäkerhet. Att så många körkortslösa dödas och skadas tyder på att det i vissa grupper är accepterat att köra olovligt. SMC anser att trafikantutbildning bör inledas redan i skolåldern, långt innan körkort är aktuellt. Grundutbildningen från skolan bör på ett naturligt sätt leda till ett aktivt val att ta körkort eller att inte köra motorfordon överhuvudtaget. Oavsett körkortsinnehav är trafikvett en fråga för hela samhället, även för fotgängare och cyklister.

En synbar åtgärd som vidtagits för sänkta olyckstal på motorcykel är skärpta krav på körkort i hela EU. Åldersgränserna har höjts, kraven på provfordon har skärpts och fler körprov har införts. Parallellt har Sverige infört krav på obligatorisk riskutbildning för motorcykel och höjt avgifterna för körprov på motorcykel. Sverige har Europas högsta provkostnader. Sverige har samtidigt den högsta kända andelen körkortslösa bland dem som dött på motorcykel. Skärpta körkortskrav är ingen lösning för en grupp som ställer sig helt utanför lagen.

För SMC är det uppenbart att det behövs en förändring av körkortssystemet. Världens ledande trafiksäkerhetsexperter har satt utbildning som den främsta åtgärden för ökad säkerhet bland motorcyklister. Med detta som utgångspunkt måste vi arbeta för att så många som möjligt får tillgång till utbildning, att utbildningen är kostnadseffektiv och därmed tillgänglig för många och att erfarenhet, inte prov, ses som en viktig del av körkortsutbildningen.

Det finns åtgärder i svensk lagstiftning att vidta mot de personer som gång på gång stoppas av polis och saknar körkort och/eller är påverkade av alkohol/droger och/eller kör olagliga fordon. Dessa brott betyder påföljder som fängelse eller vård, kraftiga böter och beslagtagande av fordon vid upprepade brott. Lagstiftarna måste se till att påföljderna används - annars kan målen i Nollvisionen aldrig uppnås.

Källor

1. Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Maria Nordqvist SMC och Nils-Petter Gregersen NTF, 2010
2. Motorcyklisters inställning till hastighet och acceptans av hastighetsgränser, Maria Nordqvist SMC och Nils-Petter Gregersen VTI, 2013
3. Temaanalyse, Dödsolyckor på motorsykel 2005-2009, Statens Vegvesen 2011
4. Djupstudier av dödade på motorcykel 2011-2014, Trafikverket
5. Djupstudier av dödade på motorcykel och personbil 2010-2014, Trafikverket
6. Svårt skadade i polisregistrerade olyckor på MC samt körkortsinnehav 2010-2014, STRADA och Vägtrafikregistret, Transportstyrelsen
7. Svårt skadade i polisregistrerade olyckor på MC samt körkortsinnehav, ägarförhållanden och körförbud 2013-2014, STRADA och Vägtrafikregistret, Transportstyrelsen