

EXTREMT BETEENDE



— allvarliga trafikbrott bland dödade och svårt skadade på tvåhjulig motorcykel

Version 4.0

Bakgrund

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

Vid dödsolyckor bland motorcyklister finns dock några faktorer som återkommer gång på gång. SMC har valt att kalla dessa faktorer ”extremt beteende” och har definierat fyra faktorer som ingår i begreppet. Dessa extrema beteenden är 1. olovlig körning, 2. körning i påverkat tillstånd, 3. aggressiv körning och 4. mycket hög hastighet i kombination med vårdslöshet i trafik. Andelen dödsolyckor där någon eller flera av dessa faktorer ingår ökar, samtidigt som det totala antalet MC-olyckor sjunker. Det blir allt tydligare att extremt beteende främst är ett problem bland de som kör motorcykel men som saknar körkort. Denna grupp är svår både att nå och att påverka med traditionella trafiksäkerhetsåtgärder.

Olovlig körning 2005-2010

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

Detta är tyvärr inte hela sanningen om dödsolyckorna 2005-2010. Många av de körkortslösa förarna 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, i gruppen ”dödade utan körkort”, en majoritet (60 procent) berusade och/eller påverkade av droger.

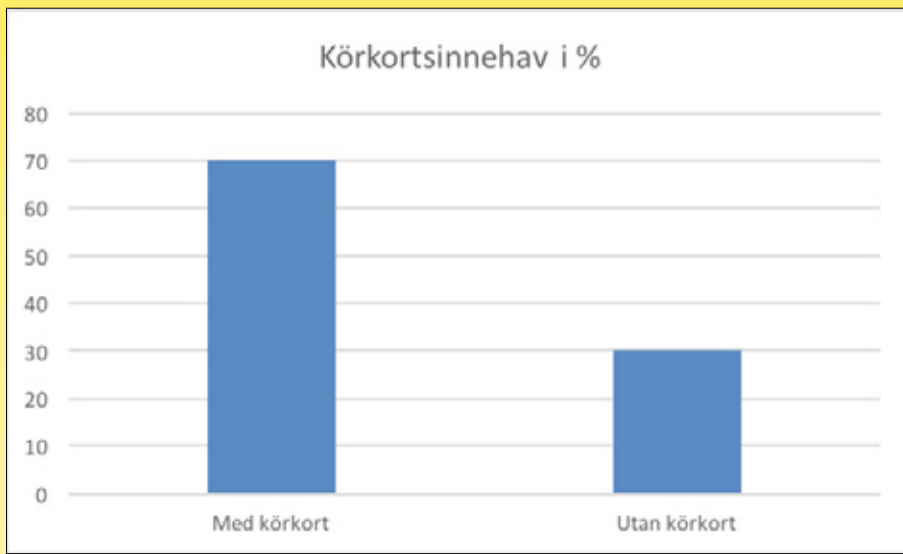
	dödsolyckor utan mc-kort		alla dödsolyckor
	n	65	263
	%	25%	-
Singelolyckor		62%	41%
Medelålder förare		30	39
Alkohol eller droger		60%	26%
Om alkohol, medel promille		1,6	1,4
Förare är juridisk ägare		32%	63%
Förare utan hjälm		20%	7%
Cross/enduro mc		22%	6%
Supersport mc		37%	38%
Oregistrerad mc		12%	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.

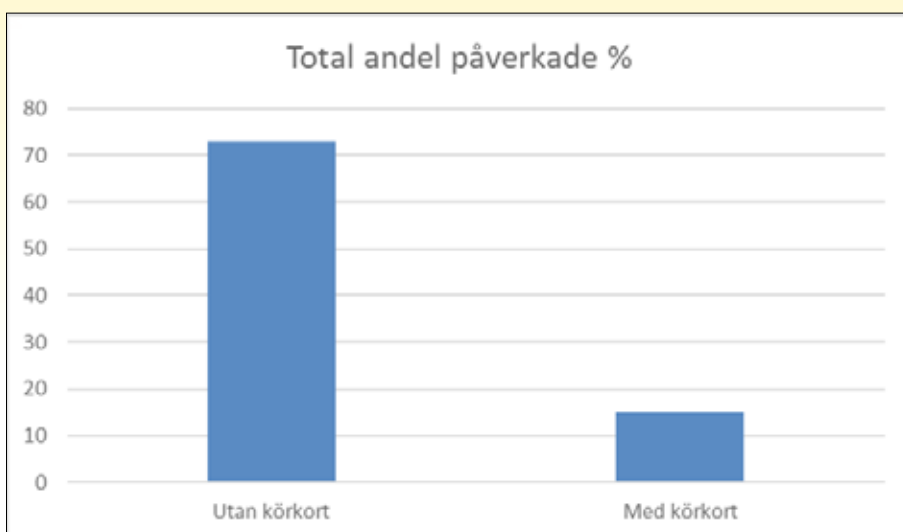
Olovlig körning bland dödsolyckor på tvåhjulig MC 2011-2016

SMC gått igenom alla dödsolyckor på tvåhjulig motorcykel under åren 2011-2016 och jämfört gruppen som saknat körkort med dem som hade körkort (3). Skillnaden mot tabell 1 är alltså att grupperna redovisas var för sig i tabell 2. Av 214 omkomna saknade 64 personer körkort vilket motsvarar 30 procent. Medelåldern bland dem som saknade körkort var 28 år vilket är betydligt yngre jämfört med 44 år hos omkomna körkortsinnehavare. En medelålder på 28 år visar dock att det inte enbart handlar om ungdomar. Andelen som saknar körkort har ökat jämfört med perioden 2005-2010 då de utgjorde 25 procent.



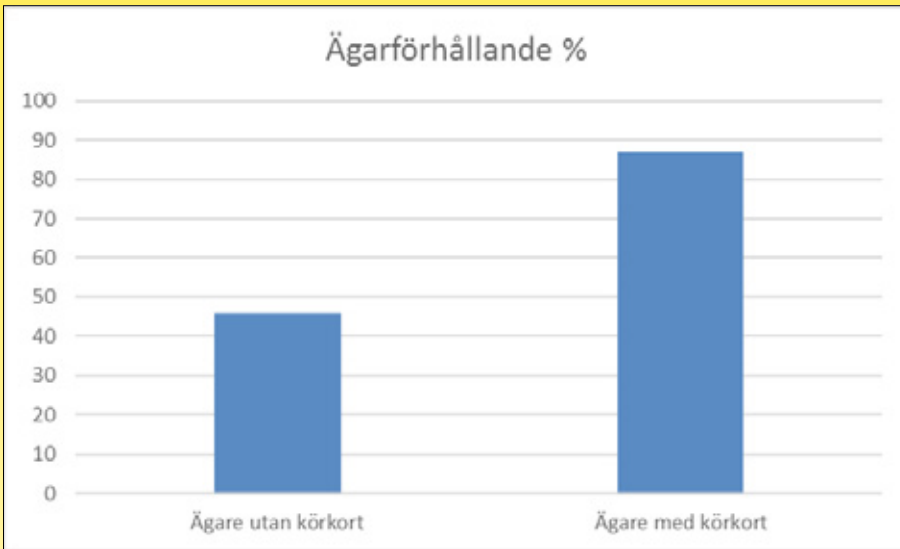
Figur 1. Andelen bland dödsolyckor på MC 2011-2016 med/utan A-körkort.

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. Ett allvarligt exempel är att majoriteten av de körkortslösa som omkom på tvåhjulig MC var påverkade av alkohol och/eller droger. Bland dessa var hela 73 procent påverkade av alkohol och/eller droger jämfört med 15 procent påverkade i gruppen med körkort. Att köra MC utan körkort och dessutom vara påverkad ökar givetvis risken för allvarliga olyckor. Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de körkortslösa har ökat jämfört med den tidigare perioden 2005-2010 då den var 60 procent. Tyvärr har även andelen påverkade av alkohol och droger ökat även bland de omkomna som hade körkort.



Figur 2. Andelen påverkade av alkohol och/eller droger bland de omkomna utifrån körkortsinnehav 2011-2016.

Sex personer av de 150 omkomna körkortsinnehavare saknade hjälm vid olyckstillfället eller hjälmanvändningen var oklar. Bland de körkortslösa var motsvarande andel 28 av de totalt 64 omkomna. Att köra motorcykel utan körkort och inte använda en godkänd hjälm medför en tydligt ökad risk för allvarliga skador och dödsfall i samband med att en olycka sker.

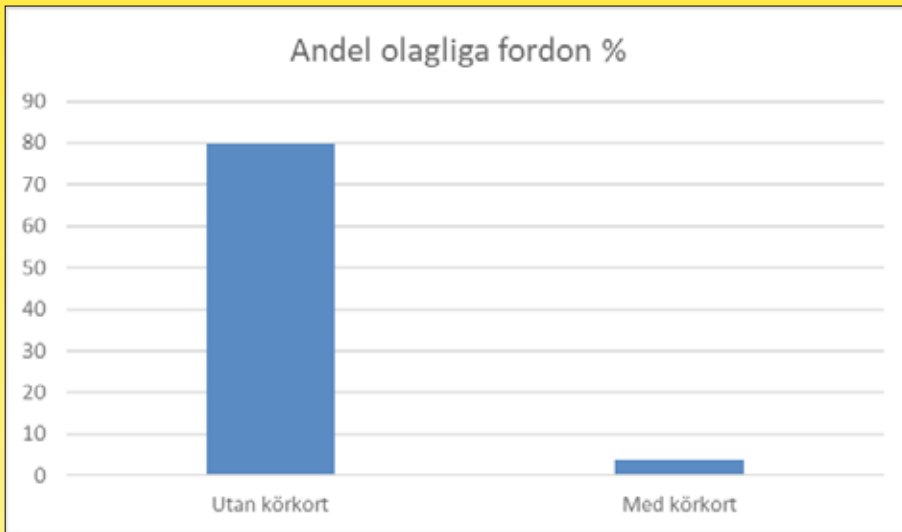


Figur 3. Ägarförhållanden bland de omkomna utifrån körkortsinnehav 2011-2016.

Knappt hälften, 47 procent, av de som saknade körkort ägde motorcykeln de körde ihjäl sig på. Det kan jämföras med 86 procent bland dem som hade körkort. Ovana med motorcykeln ökar också risken att dödas eller skadas allvarligt. Andelen ägare bland de körkortslösa har dock ökat betydligt jämfört med perioden 2005-2010 då den var 32 procent.

Fyra av fem, 80 procent, av dem som saknade körkort körde en motorcykel som var olaglig att använda i trafik. Dessa motorcyklar var avställda och/eller oregistrerade och/eller oförsäkrade eller stulna. Detta problem är litet i gruppen med motorcykelkörkort där endast fyra personer körde en MC med körförbud. Endast en körkortsinnehavare körde en oregistrerad motorcykel som inte får köras på landsväg vid dödsolyckan vilket åtta personer gjorde bland de som saknade körkort. Åtta personer av de 64 körkortslösa körde en stulen motorcykel i samband med dödsolyckan. Ingen av körkortsinnehavarna körde en stulen MC.





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

Tabellen nedan är en ny version av tabell 1 som omfattar perioden 2005-2010. Skillnaden mot tabell 1 är alltså att grupperna redovisas var för sig i tabell 2 för perioden 2011-2016.

Dödade 2011-2016 – med och utan körkort

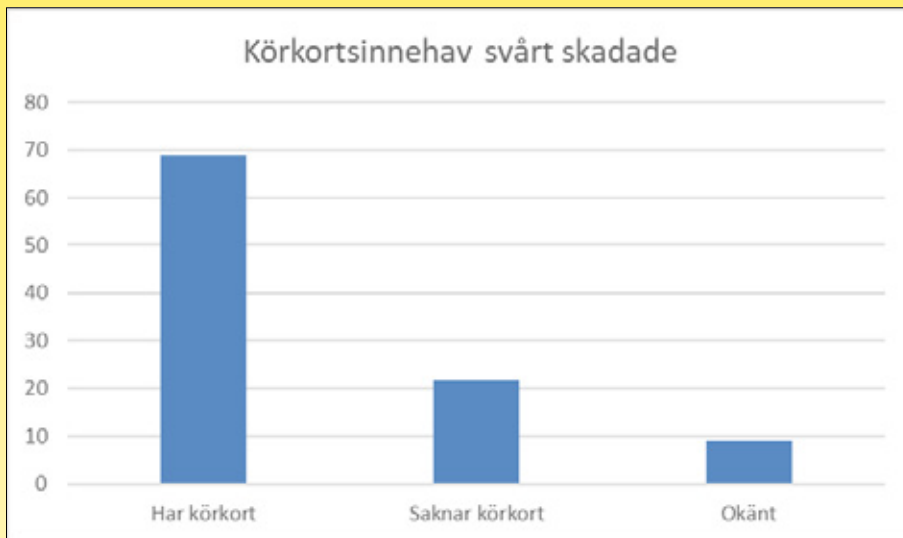
	Utan körkort antal (%)	Med körkort antal (%)
Antal	64 (30%)	150 (70%)
Medelålder	28	44
Alkohol	20 (31%)	14 (9%)
Promille, snitt	1,698	1,13
Droger	16 (25%)	8 (5%)
Både alkohol och droger	11 (16 %)	0
Totalt alkohol och/eller droger	47 (73%)	21 (15%)
Utan hjälm	18 (28%)	6 (3%)
Ägare	30 (47%)	129 (86%)
Avställd/oförsäkrad/körförbud	35 (65%)	5 (4%)
Cross/enduro	5 (10%)	1 (0,05%)
Stulen MC	8 (13%)	0
Singel	40 (63%)	59 (39%)
Kollision	22 (34%)	82 (55%)
Vilt	2 (3%)	9 (6%)
Män (förare och passagerare)	62 (97%)	141 (94%)
Kvinnor (förare och passagerare)	2 (3%)	9 (6%)

Tabell 2. Dödade 2011-2016, med och utan MC-körkort. Källa: Trafikverkets djupstudier 2011-2016.

Olovlig körning bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2016

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

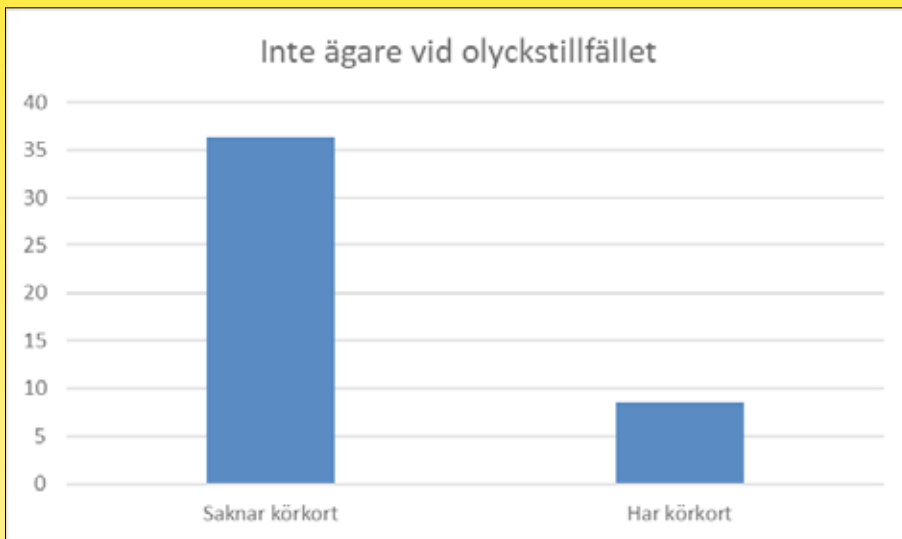
977 personer skadades svårt på tvåhjulig MC under 2013-2016 (4). I gruppen fanns 907 förare. Hela 21,83 procent av dessa saknade giltigt körkort. Utöver dessa saknas uppgift om körkort för nästan tio procent. Drygt två tredjedelar, 69 procent, hade giltigt A-körkort.



Figur 5. Körkortsinnehav bland svårt skadade på tvåhjulig MC 2013-2016.

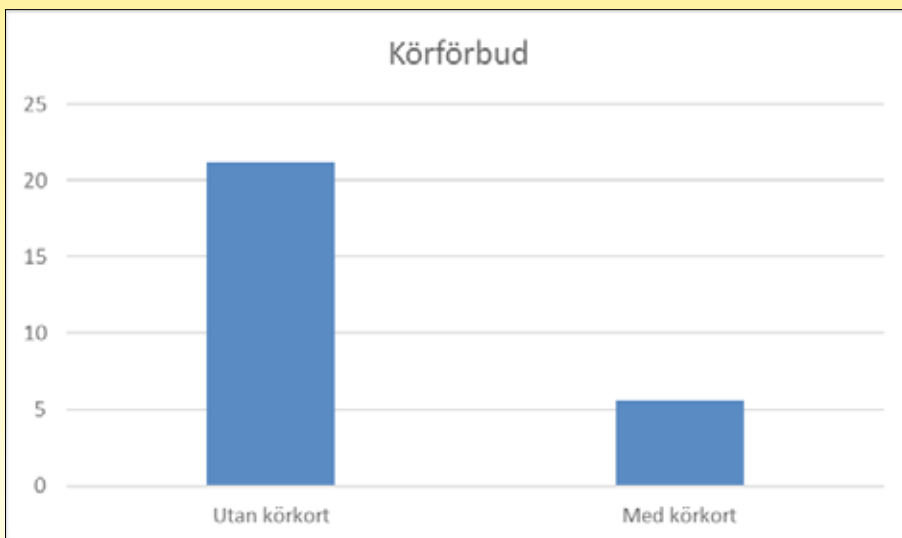
SMC har också studerat ägarförhållanden bland de svårt skadade för perioden 2013-2016. Precis som bland dem som dödas på motorcykel är det betydligt fler körkortslösa som kört en motorcykel man inte äger vid olyckstillfället. En tredjedel, 36 procent, av de som saknade körkort ägde inte motorcykeln de körde vid olyckstillfället. Bland de som hade körkort var motsvarande siffra 8,63 procent.





Figur 6. Ägarförhållande vid olyckstillfället utifrån körkortsinnehav 2013-2016.

Andelen som körde en motorcykel som inte var tillåten att framföra på väg var betydligt fler bland de körkortslösa, vilket överensstämmer med dödsolyckorna. Över en femtedel, 21,21 procent av de körkortslösa som skadades svårt, körde en motorcykel med körförbud jämfört med 5,6 % bland dem som hade körkort.



Figur 7. Körde fordon med körförbud, utifrån körkortsinnehav.

Stämmer denna bild av svenska motorcyklister?

Olycksstatistiken 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. Samtliga använde hjälm och en majoritet heltäckande skyddsutrustning. Att man kontrollbesiktat 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. Enligt Trafikverket har cirka hälften av dem som omkommit på tvåhjulig motorcykel fått körkortet indraget, medan den andra hälften aldrig tagit MC-körkort (5).

Finns det någon skillnad mellan motorcykel och bil?

SMC har gjort en jämförelse mellan andelen körkortslösa omkomna förare på tvåhjulig motorcykel och förare av personbil. Det vi studerat är andelen påverkade av alkohol och/eller droger i förhållande till körkortsinnehav under åren 2010-2014 (6).

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

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	Nycter	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 % i denna grupp finns i belastningsregistret för ekonomisk brottslighet, narkotika, våld, skadegörelse, trafikbrott och annat (7). 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. Detta lyfts i den norska "Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017"(8). I den norska åtgärdsplanen lyfts också samarbete kring frågan mellan aktörer som Statens Vegvesen, NMCU, MC-importörerna, Trygg Trafik, Vegdirektoriatet och polisen.

Polisen behöver verktyg för att kunna ingripa mot rattfyllerister i alla slags fordon, därför måste straffet för rattfylleri och olovlig körning skärpas. Det är stötande att polisen i praktiken inte har några medel för att hindra fortsatt brottslighet. Riksåklagaren ville för två år sedan skärpa straffet så att åklagare kan begära återkommande rattfyllerister häktade. Tyvärr har lagstiftningen ännu inte skärpts. Åklagare får anhålla och begära häktning endast om brotten kan ge ett års fängelse. Det gäller inte rattfylleri, därför är häktning av rattfyllerister inte möjlig (9). SMC ställer sig självklart bakom riksåklagarens krav på skärpt straff.

På samma sätt som i Norge bör Sverige kunna jämföra dödsolyckorna med polisens belastningsregister. VTI har ansökt om medel till detta men fått avslag. Av de artiklar som SMC samlar 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 och andra aktörer i frågan om körkortslösa förare.

Körkortskontroller i stor skala bör prioriteras eftersom den stora andelen utan körkort inte bara finns bland dem som dödas utan även bland de svårt skadade. Statistiken ovan visar att det finns många körkortslösa även bland de som dödas i personbil.

Samverkansprojekt

Ett polisdistrikt i Stockholm har kontaktat SMC eftersom man har stora problem med buskörning på MC och moped. Körningen har lett till allvarliga skador och dödsfall, både i problemgruppen och bland andra oskyddade trafikanter. Polisen har bett SMC om hjälp. SMC har föreslagit en gemensam plattform där Stockholms stad, SMC, Polisen och Försäkringsbranschen samarbetar kring problematiken. Varje part bidrar med kunskap, erfarenheter och åtgärder utifrån respektive verksamhet. Åtgärderna är många, till exempel information, föreläsningar, positiva aktiviteter på MC/moped, bygga farthinder, beslagta fordon och jämka ersättning vid denna typ av ersättning. SMC väntar besked från polisen.

Vad kan vi andra göra?

Att alla förare av motorfordon har körkort måste bli en prioriterad åtgärd i etappmålsarbetet för att halvera antalet dödade och minska de allvarligt skadade med 25 % till 2020. SMC anser att körkortsinnehav är en själv-

klarhet och uppmanar alla berörda att inkludera detta omgående. Om alla som körde motorcykel 2011-2016 haft körkort, skulle etappmålet för dödade och allvarligt skadade till stor del vara uppnått.

SMC efterlyser också en årlig statistik från Transportstyrelsen och Trafikverket där körkortsinnehav framgår hos förare som dödas och skadas svårt liksom nykterhet, ägarförhållanden och körförbud. Det finns statistik i STRADA och djupstudierna som gör det möjligt att mäta och följa upp andelen förare med körkort årsvis. Denna statistik bör publiceras i samband med Resultatkonferensen och spridas till alla aktörer.

Det är utomordentligt viktigt att problematiken med extremt beteende synliggörs för att medvetandegöra olika aktörer. Det handlar om försäkringsbolag, organisationer, trafikskolor, myndigheter, domstolar, politiker, media, 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 och trafiksäkerhet 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.

För SMC är det uppenbart att körkortssystemet för motorcykel måste ses över. 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.

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. Djupstudier av dödade på motorcykel 2011-2016, Trafikverket
4. Svårt skadade i polisregistrerade olyckor på MC samt körkortsinnehav, ägarförhållanden och körförbud 2013-2016, STRADA och Vägtrafikregistret, Transportstyrelsen
5. Ökad säkerhet på motorcykel och moped version 3.0, Trafikverket 2016
6. Djupstudier av dödade på tvåhjulig motorcykel och personbil 2010-2014, Trafikverket.
7. Temaanalyse, Dødsulykker på motorsykkkel 2005-2009, Statens Vegvesen 2011
8. Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017, Statens Vegvesen m fl 2013
9. TT 27 juli 2017: Riksåklagare kräver skärpt straff för rattfylleri