

# Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet



Gjord av:  
Maria Nordqvist - SMC  
Nils Petter Gregersen - NTF



# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
<b>Bakgrund</b>	<b>3</b>
<b>Syfte</b>	<b>4</b>
<b>Metod och material</b>	<b>6</b>
Frågeformulärets innehåll	6
Bakgrundsfakta om de som svarat	7
<b>Resultat</b>	
<b>Körkort, fordon och användning</b>	<b>8</b>
Motorcykelåkning och andra färsätt	9
Användningsområde för motorcykel	9
Låna eller låna ut motorcykeln	12
Fordonet	12
Säkerhetsutrustning på den egna motorcykeln	15
Säkerhetsutrustning på nästa motorcykel	15
Aktivering av ABS	16
Personlig skyddsutrustning	16
Risker och risktagande	18
Trafikolyckor med motorcykel	19
<b>Attityder, beteenden och åtgärder</b>	<b>21</b>
Synbarhet och varselväst	21
Hastighet, övervakning och ISA-teknik	22
Alkohol, droger, övervakning och alkohol	26
Åsikter om trafiksäkerhetsåtgärder	28
Vajerräcken och motorcyklister	29
Lösgrus och gropar	30
Var formas säkerhetsmedvetandet?	31
Fortbildning	31
Andra viktiga åtgärder för mc-säkerhet	32
<b>Slutsatser och diskussioner</b>	<b>33</b>
<b>Källhänvisning</b>	<b>40</b>
<b>Bilaga I, Frågeformulär om motorcykel och trafiksäkerhet</b>	<b>41</b>
<b>Bilaga II, Förtydligande fråga 5</b>	<b>52</b>
<b>Bilaga III, Förtydligande fråga 8</b>	<b>52</b>
<b>Bilaga IV, Förtydligande fråga 9</b>	<b>52</b>
<b>Bilaga V, Förtydligande fråga 43</b>	<b>53</b>
<b>Bilaga VI, Förtydligande fråga 44</b>	<b>53</b>

## Sammanfattning

Motorcyklister är liksom andra trafikanter inblandade i olyckor. Många skadas och omkommer varje år och andelen av samtliga trafikskador har ökat, främst beroende på att antalet motorcyklar i trafik fördubblats under 2000-talet. De två senaste åren visar dock en nedåtgående trend av både dödade och svårt skadade motorcyklister. Nationellt har en strategi för att öka motorcyklisternas säkerhet tagits fram i samverkan mellan myndigheter och organisationer. En del i denna strategi är att ta reda på hur motorcyklister beter sig i trafiken och vilka attityder man har till olika beteenden, skyddsutrustningar och andra åtgärder.

Det övergripande syftet med den här studien är att öka kunskaperna om motorcyklisters förhållningssätt till trafiksäkerhet och trafiksäkerhetsåtgärder. Undersökningen har genomförts genom en webbaserad enkät till medlemmar i Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC. SMC och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, NTF, har tagit fram och genomfört enkäten, analyserat resultatet och skrivit slutrapporten. Studien har finansierats med projektstöd från Trafikverket.

Resultaten visar att motorcyklister använder personlig skyddsutrustning i mycket hög omfattning. Även om lagen endast kräver hjälm använder många alltid heltäckande skyddsutrustning. En dryg fjärdedel har ABS-bromsar på sin motorcykel idag men hela 80 % kommer att efterfråga detta då man köper nästa motorcykel. Över hälften har deltagit i frivillig fortbildning en eller flera gånger.

Motorcyklister har en bättre attityd till nykterhet jämfört med bilister. Färre motorcyklister har kört då man druckit alkohol eller använt droger, färre har kört dagen efter eller har åkt med någon som varit påverkad. Då det gäller hastighet har motorcyklister en sämre attityd jämfört med bilister till hastighetsgränserna. Vilken motorcykel man kör har också betydelse för attityd till hastighet. Motorcyklister ser inte sänkta hastigheter som en viktig åtgärd för ökad säkerhet.

Motorcyklister är inte kritiska till mitträcken men vill att de ska vara utformade och placerade utifrån ett MC-perspektiv. Dagens vajerräcken är man mycket kritiska till.

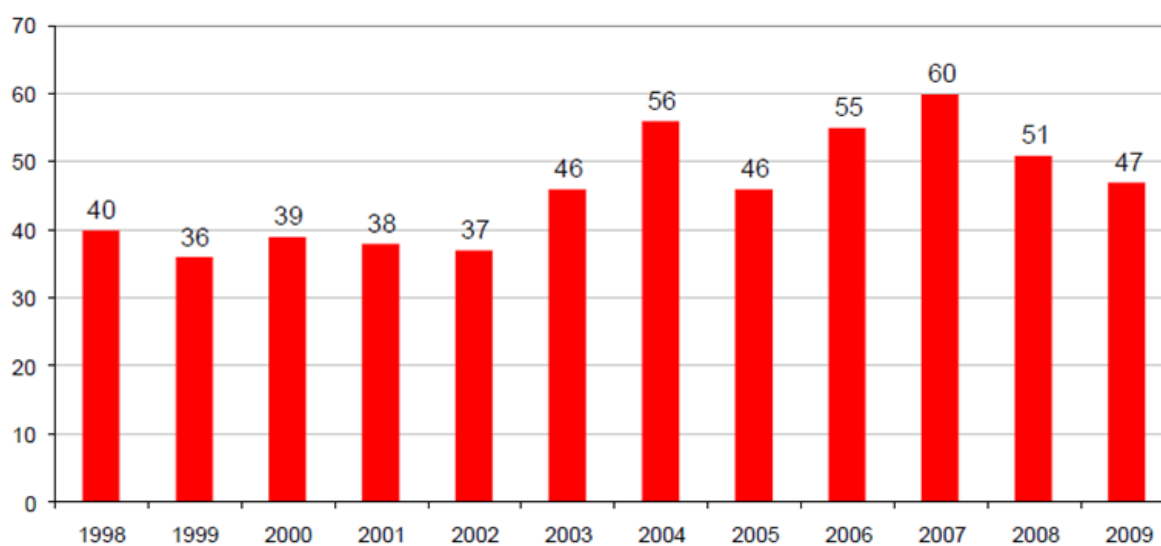
Huvuddelen av motorcyklister anger att de fått sitt säkerhetsmedvetande genom informations- och utbildningskällor inom MC-kollektivet. Allra viktigast säger motorcyklister att MC-kompisar är, följt av SMC. Utbildning vid trafikskola kom på tredje plats bland de viktigaste informations- och utbildningskällorna.

## Bakgrund

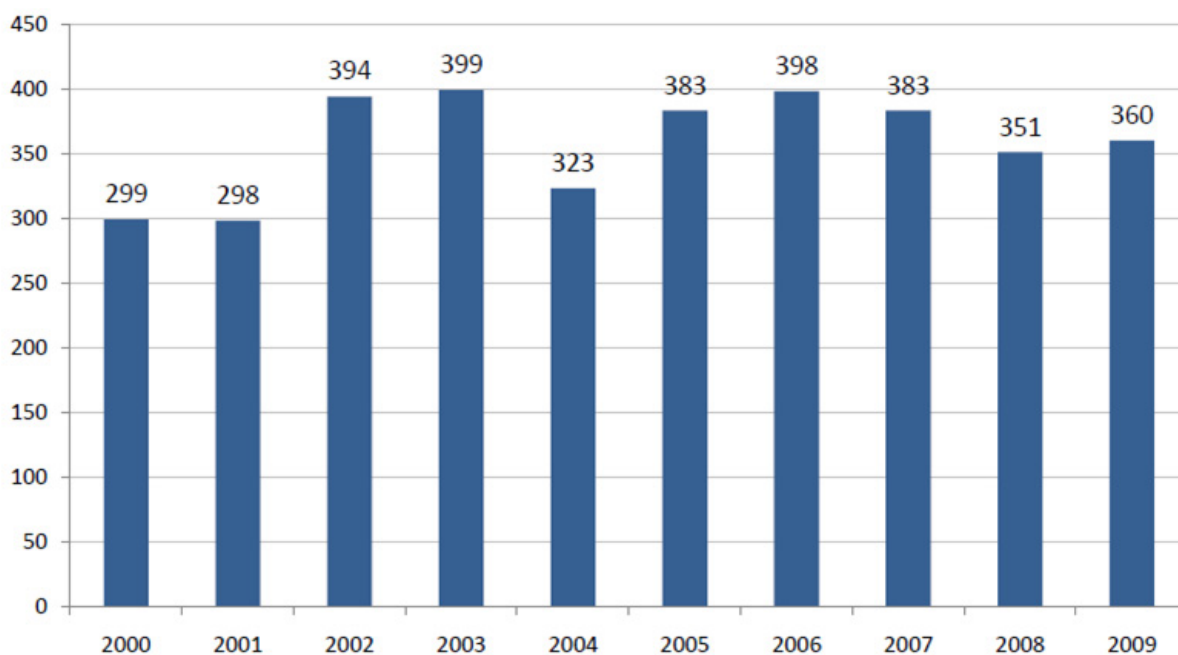
Det finns mycket forskning internationellt om motorcyklisters säkerhet och om olika åtgärder för att förbättra den. Flera kunskapsöversikter finns som till exempel en kunskapsöversikt från BFU i Schweiz (1), en översikt över åtgärder som motorcyklister själva bedömer har positiv effekt på ökad säkerhet från FEMA (2) samt en översikt över olyckssituationen och olika länders åtgärder från ETSC(3). Det finns också strategier för ökad motorcykelsäkerhet i andra europeiska länder samt i Australien. Genomgående i både rapporter och strategier är att det saknas kunskap om motorcyklisternas egna förhållningssätt till trafiksäkerhet. VTI har nyligen genomfört en litteraturstudie om motorcykelkultur (4). I resultaten lyfter man fram vikten av gemenskap och samhörighet bland motorcyklister, men också betydelsen av olika subgrupper med avseende på identitet, livsstil och typ av motorcykel. Man pekar på att risker är en del av njutningen för många och där erfarenhet framhålls som avgörande för förmågan att hantera dem. Utbildning framhålls också av motorcyklister som en mycket viktig åtgärd. I litteraturöversikten finns dock inga moderna svenska

studier refererade som direkt har mätt hur motorcyklister ser på trafiksäkerhet. I en svensk studie 2007 pekades MC-kollektivet ut som den främsta motkraften mot genomförande av trafiksäkerhetsreformer för motorcyklister (5). Motorcyklister är en trafikantgrupp som är relativt outforskad i Sverige. NTF och SMC ansökte och beviljades av Trafikverket projektstöd för ideella organisationer i september 2009.

Antalet motorcyklar har mer än fördubblats det senaste decenniet. Jämför man antalet dödade och skadade per 1000 fordon mellan motorcykel och bil har risken varit i stort sett konstant för dem 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 300 och 400 (Figur 1-3).



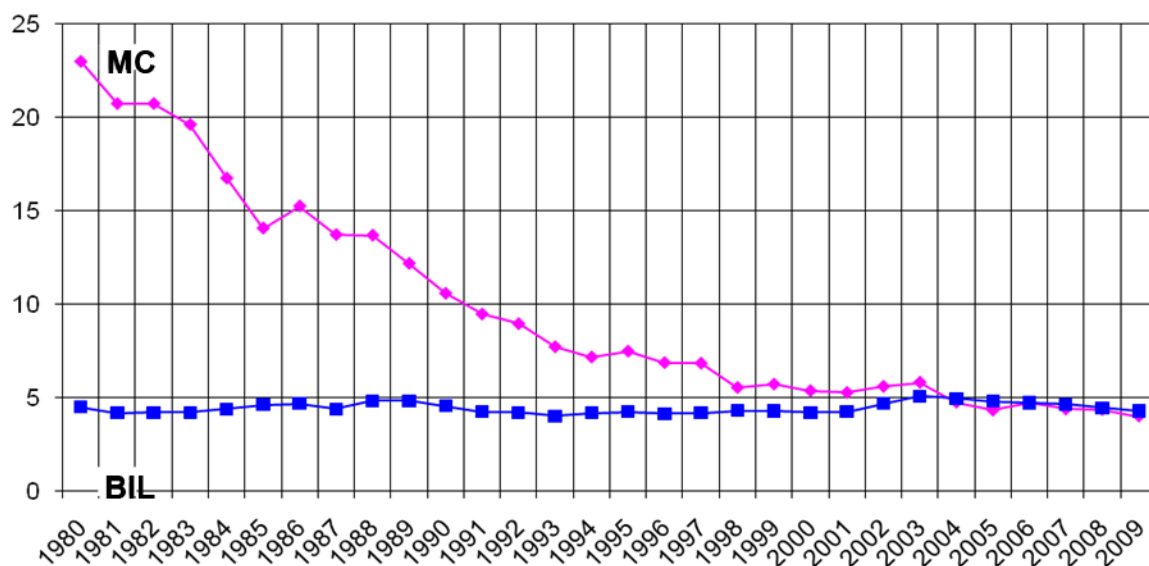
Figur 1. Antal dödade motorcyklister (Källa Trafikverket)



Figur 2. Antal svårt skadade motorcyklar (Källa Trafikverket)

Källa: SCB och SIKA

Noteringar: För uppgifterna på mc år 2002 är ca 150 skador borttagna då det uppskattas vara EU-mopeder.



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

## Syfte

På senare tid har motorcyklisters säkerhet aktualiserats i olika sammanhang och vikten av att förbättra deras 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. Trafikverket har under 2009-2010 lett ett arbete för att skapa en strategi för motorcyklisters och mopedisters säkerhet. Ambitionen är att Nollvisionen skall kunna tillämpas också på dessa trafikanter och att 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. Arbetet har resulterat i en nationell strategi ”Ökad säkerhet på motorcykel och moped – Gemensam strategi för åren 2010-2020, version 1,0”. I arbetsgruppen har Trafikverket, Transportstyrelsen, NTF, Rikspolisstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting, SMC, Trafikförsäkringsföreningen och Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund ingått.

I strategiarbetet har det konstaterats att den modell för säker trafik som tagits fram av Trafikverket behöver förändras om den ska kunna tillämpas på motorcykel och moped. En viktig skillnad är att för motorcyklister och mopedister måste fokus ligga på olycksförebyggande arbete framför skadeförebyggande. Med en olycksförebyggande strategi blir det delade ansvaret mellan trafikanten, fordonet och vägmiljön för ökad säkerhet tydligt.

För att åtgärder skall kunna skraddarsys och bli effektiva behövs med detta synsätt en gedigen kunskap om hur åtgärder ska kunna anpassas för olika grupper av motorcyklister, vilka budskap de är mottagliga för, vilka åtgärder motorcyklister anser vara effektiva samt vilka kanaler som är viktigast att använda. För att ta fram sådana kunskaper har SMC och NTF, som en del av det nationella strategiarbetet, genomfört en enkätstudie bland motorcyklister.

## Metod och material

Studien har genomförts som en webbaserad undersökning bland SMC:s medlemmar. SMC har 67 000 medlemmar och ett slumpmässigt urval om 2 000 personer har tagits fram ur denna population. En påminnelse har skickats ut. Som huvudsändare för frågeformuläret stod SMC vilket bedömdes öka svarsfrekvensen. För att få ett representativt urval som liknar de svenska MC-ägarna valdes motorcyklister i motsvarande åldersspann. Urvalet gjordes slumpvis bland SMC-medlemmar i respektive åldersgrupp som har e-postadress. Enkäten skickades ut via e-post till 2 000 personer. 682 personer besvarade enkäten, vilket motsvarar 34,1 %. Enkätundersökningen genomfördes maj-juni 2010. Svaren har bearbetats i dataprogrammet SPSS.

## Frågeformulärets innehåll

Frågorna i enkäten togs fram av författarna. Valet av frågor gjordes för att spegla motorcyklisters attityd till olika trafiksäkerhetsåtgärder. Ett antal frågor rör trafiksäkerhetsåtgärder där motorcyklister förmodas ha en annan uppfattning än andra trafikanter. Vissa frågor kopierades från enkäter NTF (6) ställt till andra trafikantgrupper vilket betyder att jämförelser kan göras mellan motorcyklister och andra trafikanter. Ytterligare frågor togs från en webbenkät SMC genomförde december 2009-januari 2010 som handlar om fortbildning (7). Några frågor togs från en brittisk enkät- och intervjuundersökning som publicerades 2009 (8). Slutligen ställdes några frågor inspirerade av en australisk undersökning (9). Det betyder att jämförelser kan göras med andra enkätstudier.

### 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, sam-åkning med andra, typ av körkort, tid med mc, erfarenhet, medlemskap i klubbar och genomgången fortbildning)
- Trafiksäkerhetsinformation (t ex var man fått sådan info, speciella områden som är viktiga)
- Eget beteende i trafiken (t ex körstrategier, olycksinblandning, skyddsutrustning, nykterhet, hastighet och förseelser)
- Attityder till trafiksäkerhet (t ex skyddsutrustning, nykterhet, hastighet och andra trafikanter) och till åtgärder (t ex utbildning, övervakning, ATK, väggräcken, vägunderhåll och frästa räfflor)
- Förslag på åtgärder för att öka motorcyklisters säkerhet
- Användande av och medvetande om ABS (i enlighet med Vägverkets villkorande av projektstödet)

Enkäterna skickades ut under maj och juni 2010. De ifyllda enkäterna har kontrollerats och svaren har konverterats till SPSS-format. Samtliga frågor finns i bilaga I.

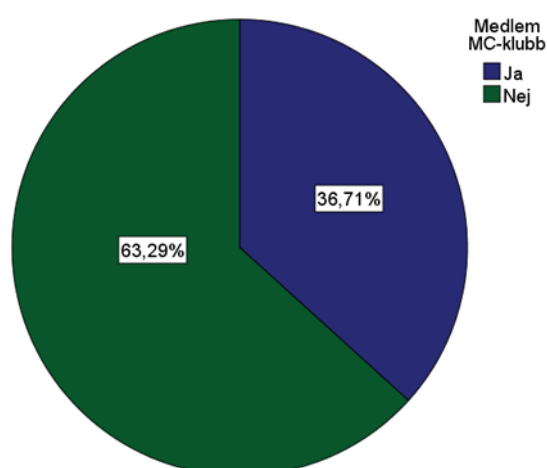
### Bakgrundsfakta om de som svarat

Medelåldern på dem som svarade var 49 år. Den är identiskt med medelåldern bland SMC:s medlemmar och strax under medelåldern på svenska MC-ägare, 50 år (10).

Andelen kvinnor som svarade på enkäten var 9 %. Det är något mindre än andelen kvinnliga svenska MC-ägare, 11 %, och andelen kvinnliga SMC-medlemmar, 14 % (10).

En tredjedel av dem som svarat på enkäten är medlem i en eller flera MC-klubbar utöver SMC (Figur 4).

De svarande är jämnt fördelade då det gäller bostadsortens storlek. En tredjedel bor i orter med färre än 25 000 invånare, en tredjedel på orter över 100 000 invånare och resterande tredjedel i orter med 25 000-100 000 invånare.

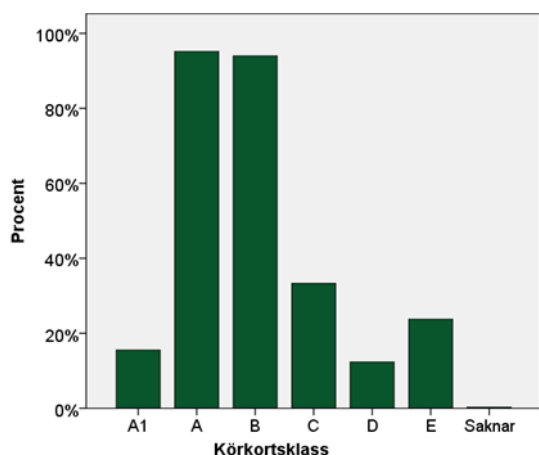


Figur 4. Medlemskap i MC-klubb, utöver SMC

## Resultat

### Körkort, fordon och användning

Av svaren framgår att nästan 100 % har någon form av körkortsbehörighet. Drygt 15% har A1-behörighet medan de flesta har både A- och B-behörighet. Bara två personer har uppgett att körkort saknas (Figur 5).

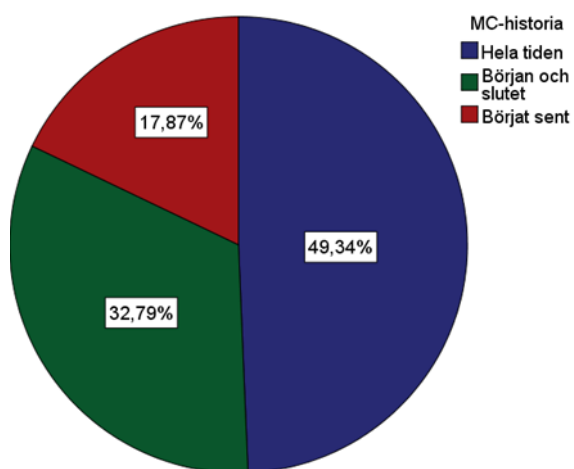


En tredjedel erhöll A-behörighet före 1 januari 1976, det datum då man inte längre fick A-behörighet på köpet med B-behörighet. Två tredjedelar, 439 personer, har erhållit A-behörighet efter 1976 genom att avlägga kunskaps- och förarprov.

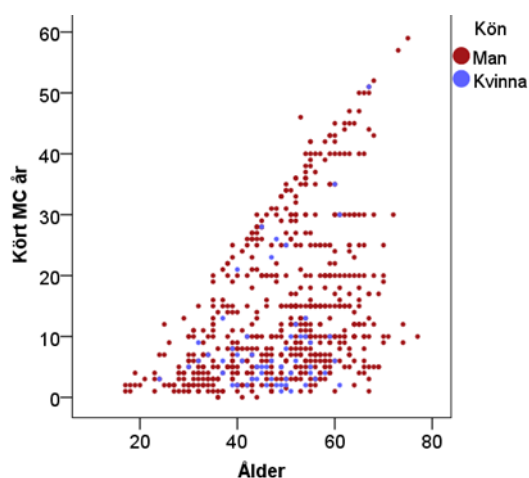
Figur 5. Körkortsbehörighet

En fråga handlade om den personliga MC-historian. Nästan hälften hade kört motorcykel utan avbrott. En knapp tredjedel 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 sent i livet (Figur 6).

Figur 7 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.



Figur 6. MC-historia

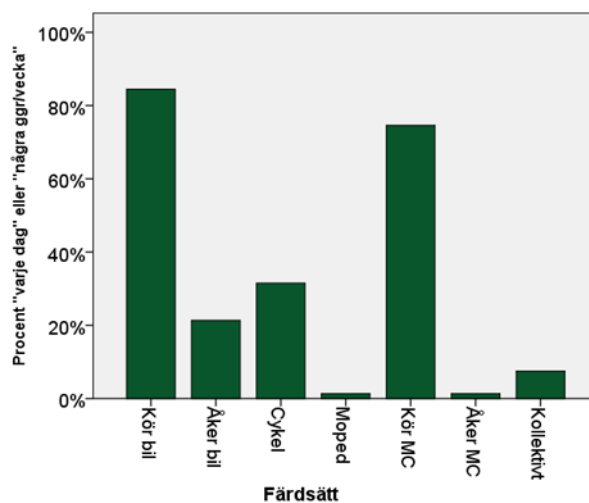


Figur 7. MC-historia, kön och år



## MC-åkning och andra färdssätt

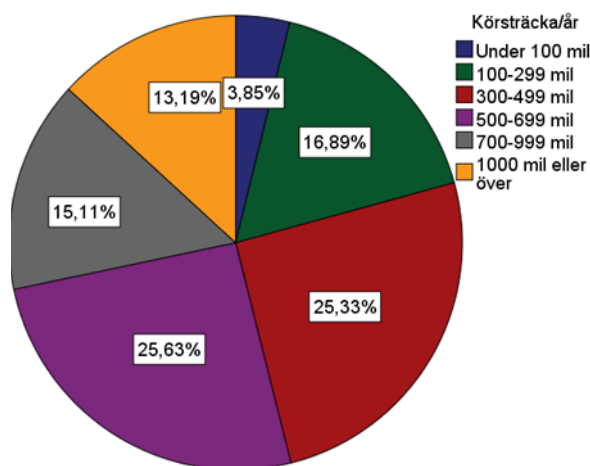
En fråga handlade om hur ofta man använder olika färdssätt, om man inte behöver ta hänsyn till väder eller säsong. Det vanligaste färdssättet bland dem som svarat är att man kör bil. Att köra motorcykel är det näst vanligaste färdssättet och det tredje vanligaste är cykel. Få åker med som passagerare i bil eller på motorcykel (Figur 8).



Figur 8. Val av färdssätt "varje dag" eller "många gånger per vecka"

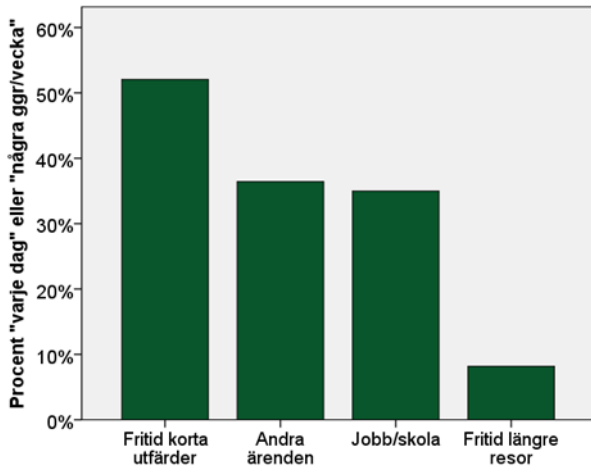
Av dem som svarat kör nästan 80 % 300 mil eller mer per år. Det är betydligt mer än riksgenomsnittet som enligt SIKAs siffra baseras på mätarställningar som registreras vid kontrollbesiktning (Figur 9) (10).

Figur 9. Körsträcka per år

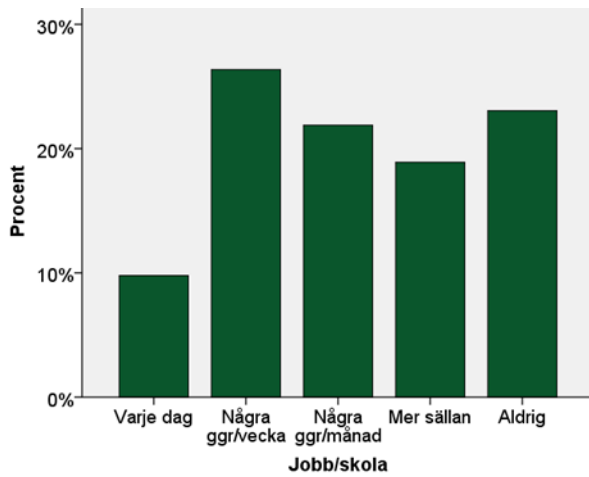


## Användningsområde för motorcykel

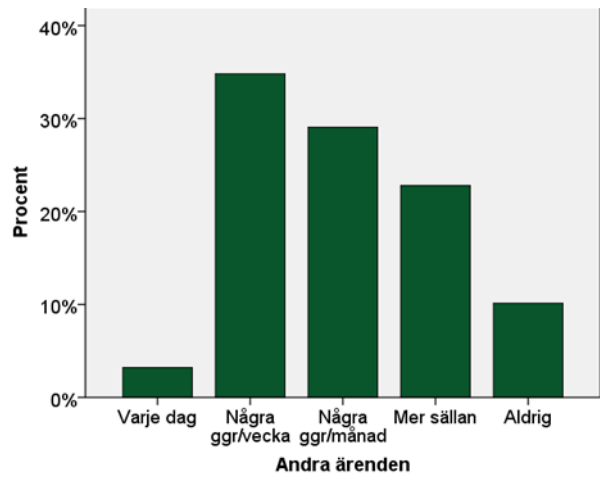
Nästan en tiondel pendlar med motorcykel till arbete eller skola dagligen och en dryg fjärdedel några gånger varje vecka. Endast en knapp fjärdedel säger att man aldrig använder motorcykeln till arbetspendling. En tredjedel använder motorcykeln några gånger varje vecka för andra ärenden. Den vanligaste typen av resa i övrigt är korta resor på fritiden vilket över hälften gör några gånger per vecka. En tredjedel använder motorcykeln för längre resor på fritiden några gånger per månad (Figur 10-14).



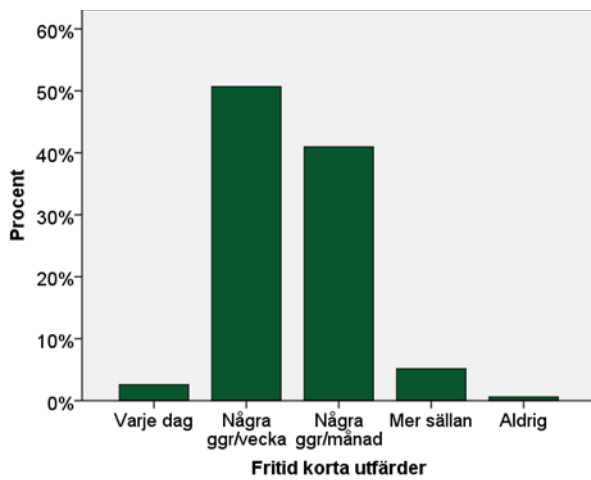
Figur 10. Användningsområde motorcykel varje dag eller några gånger per vecka



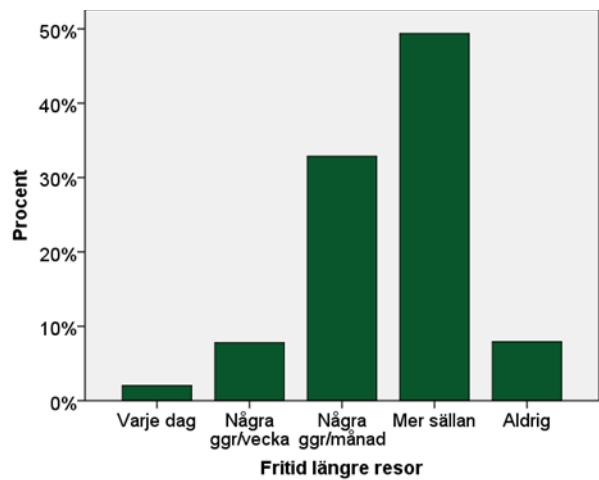
Figur 11. MC till arbete/skola



Figur 12. MC för andra ärenden

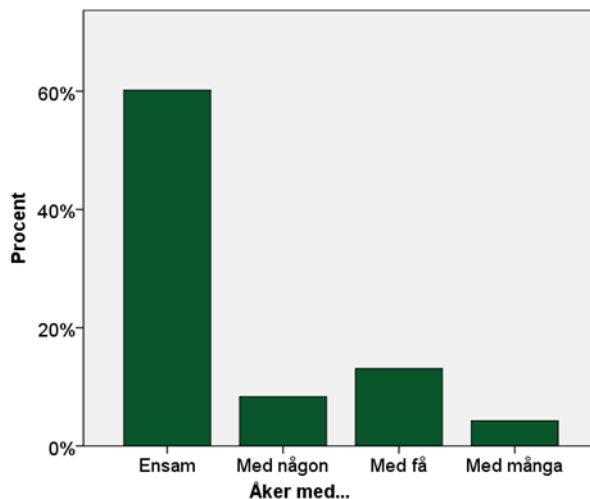


Figur 13. MC som fritidsfordon för korta färder

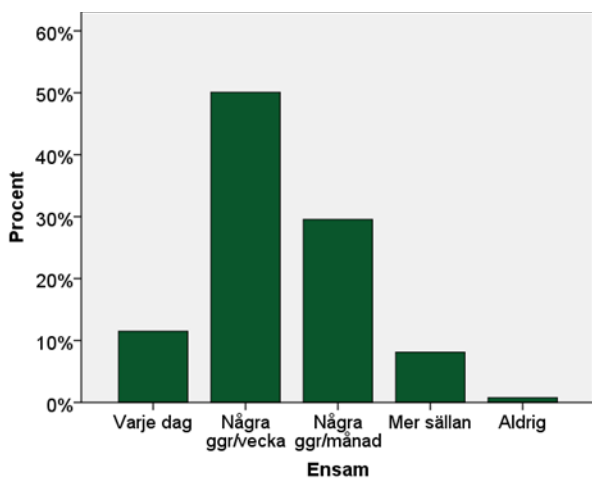


Figur 14. MC som fritidsfordon för längre resor

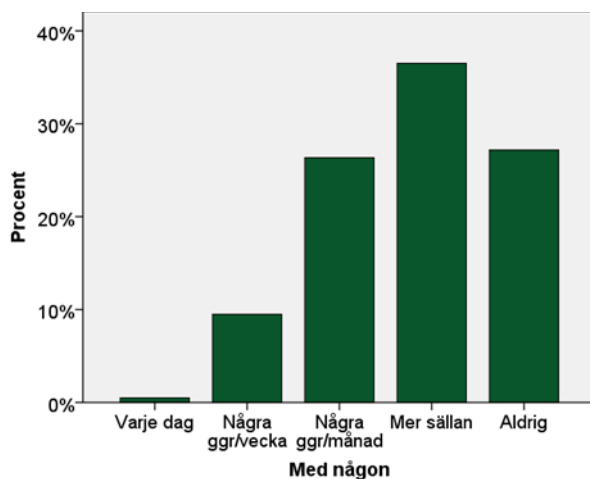
De som kör motorcykel gör det oftast ensam. Endast fem personer svarade att man aldrig kör motorcykel ensam. Däremot har betydligt fler svarat att man aldrig kör med någon, några få andra eller många motorcyklister. Om man inte kör ensam är det näst vanligast att köra tillsammans med några få andra motorcyklister några gånger per månad (Figur 15-19).



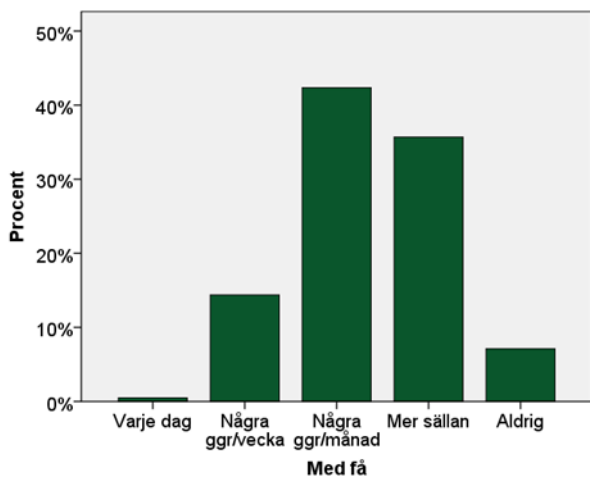
Figur 15. Åker MC ensam eller med andra



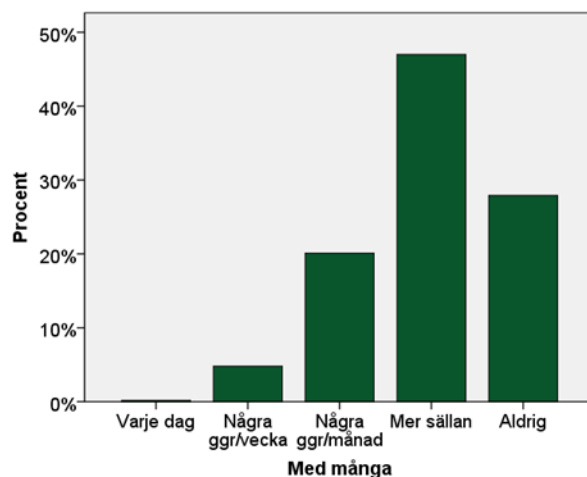
Figur 16. Åker ensam



Figur 17. Åker med någon



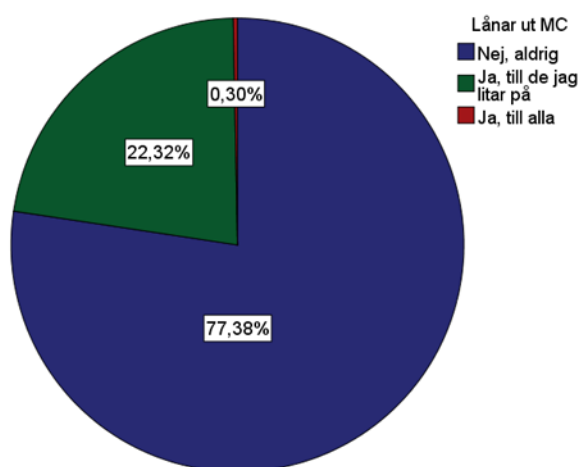
Figur 18. Åker med några



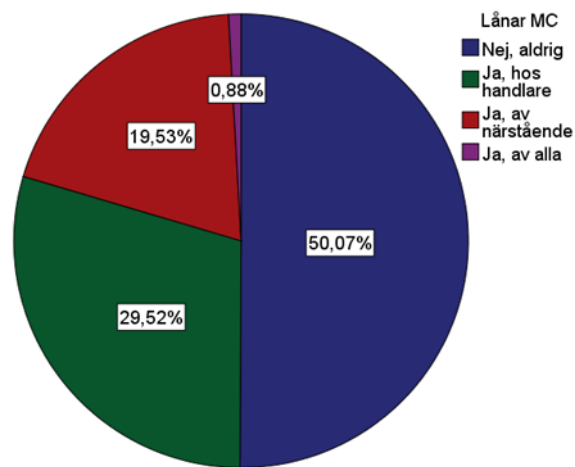
Figur 19. Åker med många

## Låna eller låna ut motorcykeln

Över tre fjärdedelar av de svarande lånar inte ut sin motorcykel. En knapp fjärdedel säger att man lånar ut men bara till någon man litar fullt på. Endast två personer säger att man lånar ut till alla som frågar (Figur 20).



Figur 20. Lånar ut sin MC



Figur 21. Lånar MC av andra

Hälften av de som svarat lånar aldrig en motorcykel. Något färre lånar bara en motorcykel i samband med provkörning hos handlare och en mindre andel kan tänka sig att låna av en nära kompis eller inom familjen. Endast sex personer lånar av alla som är beredda att låna ut (Figur 21).

## Fordonet

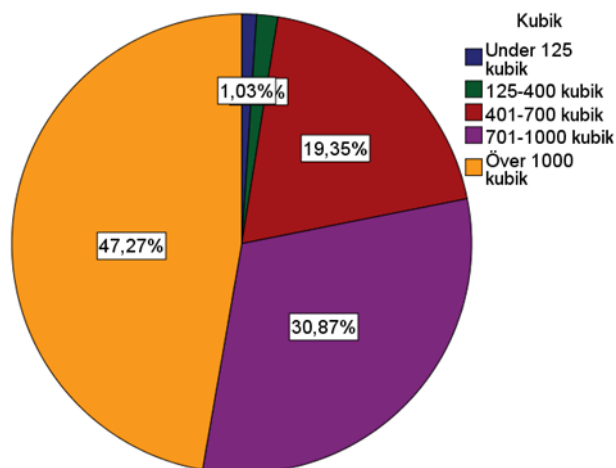
De flesta äger en motorcykel. En femtedel äger två motorcyklar och ganska få äger tre motorcyklar eller fler. En person äger åtta motorcyklar. De svarande fick ange vilken typ av motorcykel man använder mest. Denna motorcykel är grunden för resterande svar som rör motorcykeln.

Antal motorcyklar	Procent
0	0,4
1	73,8
2	20,3
3	3,8
3+	1,7

Tabell 1. Hur många motorcyklar man äger

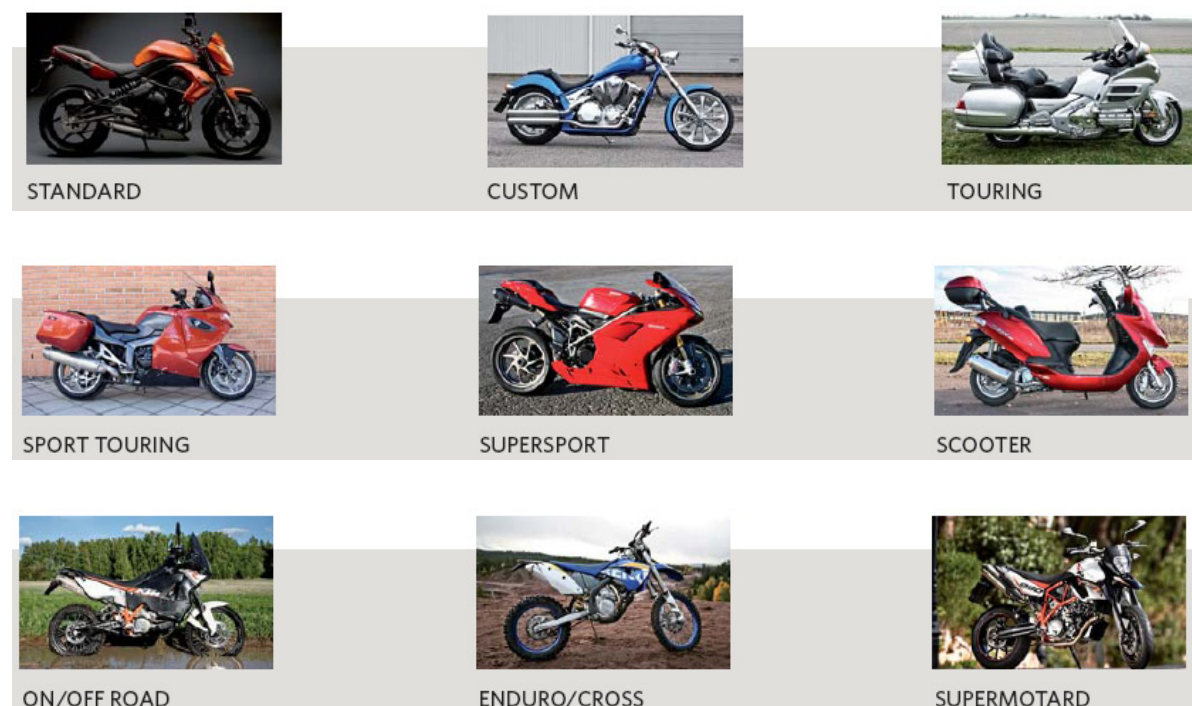


En stor andel av de som svarat har motorcyklar med högt kubiktal. Nästan hälften har en motorcykel med över 1 000 kubik. En knapp tredjedel har en motorcykel mellan 701-1000 kubik. Endast 1 % äger en lätt motorcykel, under 125 kubik (Figur 22). Jämfört med det totala MC-beståndet i Sverige är andelen ägare av motorcyklar över 1000 kubik större bland SMC-medlemmarna men färre ägare av motorcyklar under 400 kubik (10).



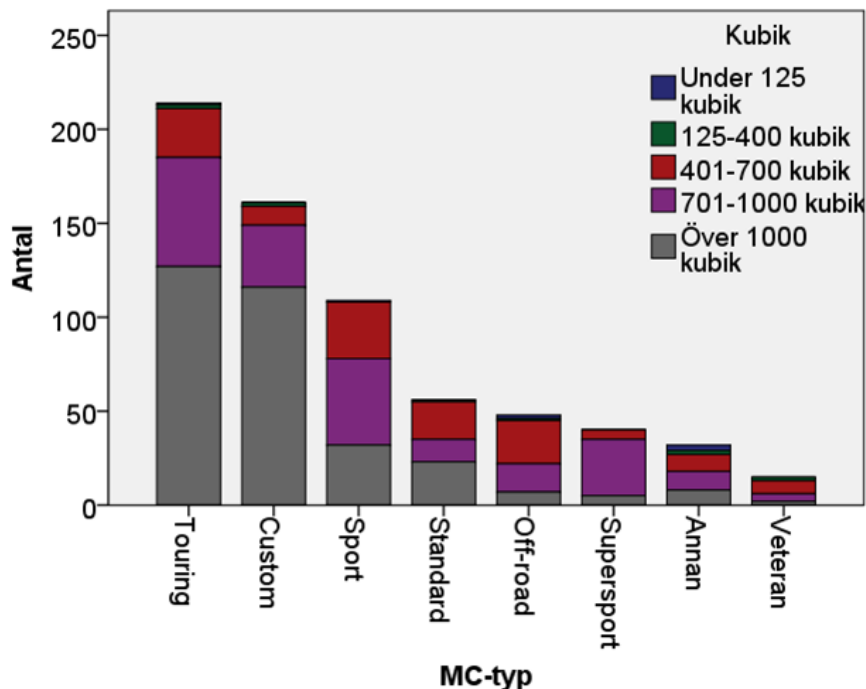
Figur 22. Motorcyklarnas kubiktal

Det finns olika typer av motorcyklar på marknaden och den vanligaste MC-typen bland de svarande är av touringmodell, följt av custom och sportmotorcyklar. Det finns ingen nationell databas med antal motorcyklar i respektive MC-kategori. Därför kan inte dessa siffror jämföras med det nationella MC-beståndet. Nedan visas exempel på MC-kategorier.



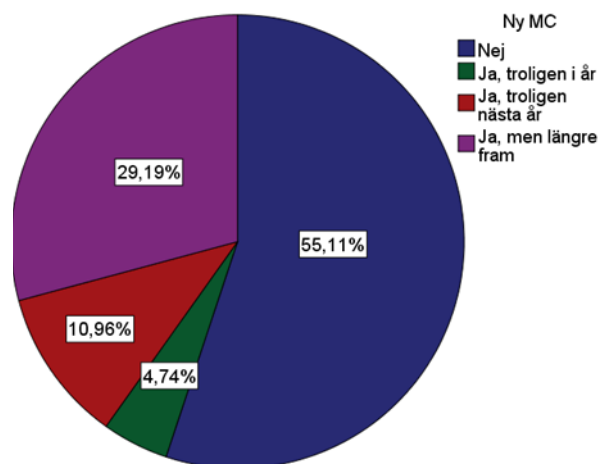
Källa: Trafikverket: Ökad säkerhet på motorcykel och moped. Gemensam strategi för åren 2010-2020, version 1.0

Figur 23 visar fördelningen av de olika MC-kategorierna och deras kubiktal. Det framgår där att de flesta har touring eller custom och att det är bland dem som andelen över 1000 kubik är störst. Våldigt få av de svarande har en veterancykel som bruksfordon.



Figur 23. Antal MC per kategori och storlek i kubik

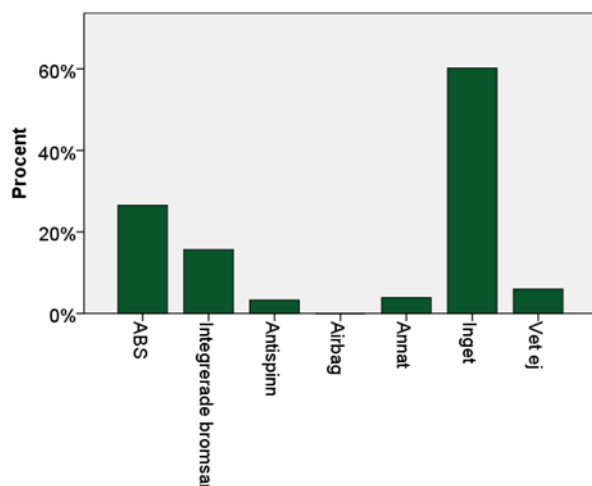
En fråga handlade om man planerat att köpa en ny motorcykel. Över hälften svarade nej på detta. Omkring 5 % planerade att köpa ny MC under 2010, 11 % tänkte handla motorcykel under 2011 och knappt 30 % senare (Figur 24).



Figur 24. Planer på att köpa ny motorcykel

## Säkerhetsutrustning på den egna motorcykeln

De svarande fick ange om motorcykeln hade någon form av säkerhetsutrustning. De flesta, 85 %, svarade att motorcykeln saknar säkerhetsutrustning i någon form. Bland säkerhetsutrustning var ABS det vanligaste följt av integrerade bromsar och antispinn. Några svarade ”annat” och bland dessa svar är de vanligaste kommentarerna extraljus och däcktryckskontroll. Enligt Folksam har 7 % av MC-beståndet i Sverige ABS-system (11) vilket betyder att andelen är fyra gånger högre bland dem som svarat på enkäten. 6 % visste inte om motorcykeln hade något säkerhetssystem (Figur 25).

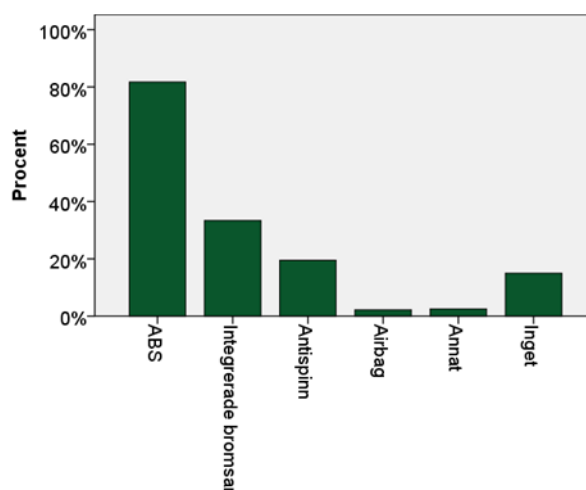


Figur 25. Säkerhetsutrustning på den egna motorcykeln

## Säkerhetsutrustning på nästa motorcykel

På frågan om val av säkerhetsutrustning vid köp av ny motorcykel svarade över 80 % att man kommer att välja en motorcykel med ABS. En tredjedel ska efterfråga integrerade bromsar och en femtedel antispinn. Endast några få kommer att efterfråga airbag. Några svarade ”annat” där de vanligaste kommentarerna är handtagsvärme och bättre belysning. 15 % svarade att man inte kommer att efterfråga någon som helst säkerhetsutrustning (Figur 26).

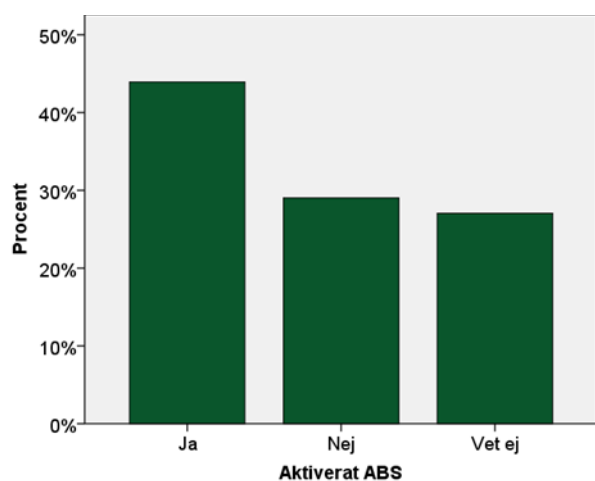
Även på frågan om köp av begagnad motorcykel svarade många (72,7 %) att man kommer att efterfråga en motorcykel med ABS och 26,8 % integrerade bromsar. Vid köp av begagnad motorcykel svarade en knapp fjärdedel att man inte kommer att efterfråga säkerhetssystem överhuvudtaget.



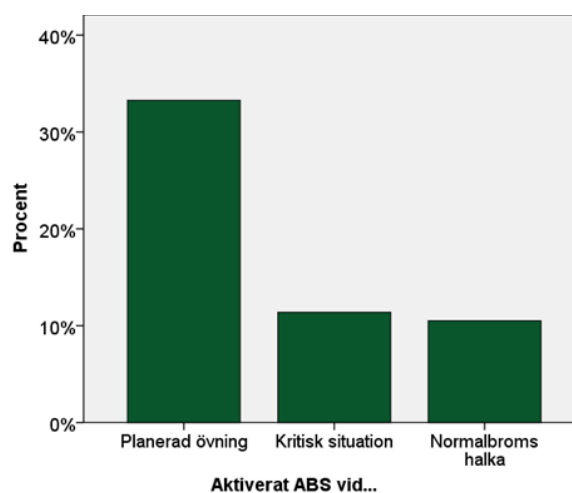
Figur 26. Säkerhetsutrustning på nästa nya motorcykel

## Aktivering av ABS

En fråga handlade om aktivering av ABS-systemet. Här har fler svarat på frågan än ägare av motorcykel med ABS. Knappt hälften svarar att de har aktiverat ABS. En dryg fjärdedel anger att de inte vet om de aktiverat ABS någon gång. Andelen som svarat ja motsvarar antalet svarande med ABS (Figur 27). De flesta som aktiverat ABS har gjort det i samband med planerad övning, 7,6 % av samtliga svarande har använt ABS i en kritisk situation i trafiken och lika många vid normalbromsning på halt underlag (Figur 28).



Figur 27. Har man aktiverat ABS?

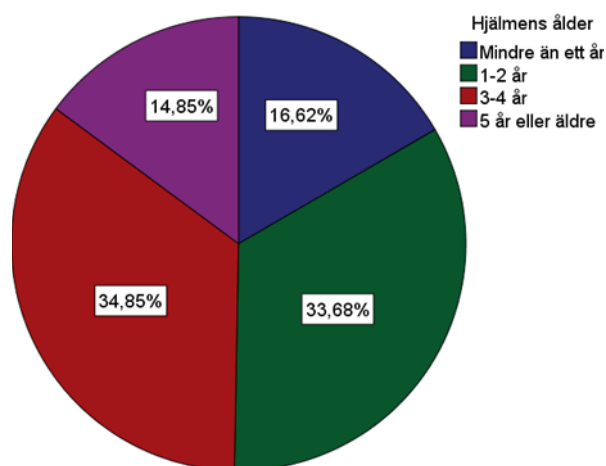


Figur 28. När aktiverades ABS?

## Personlig skyddsutrustning

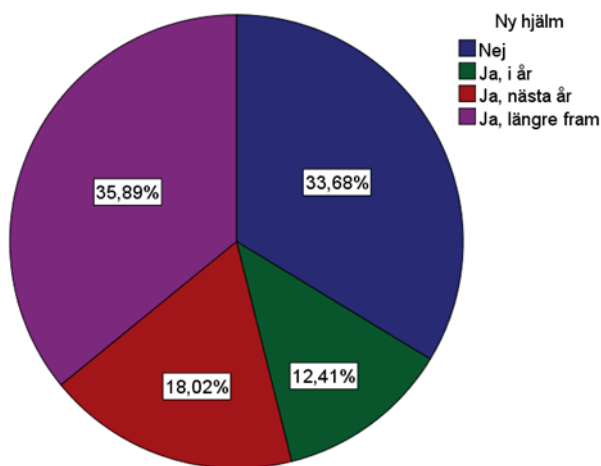
Sedan 1 maj 1975 krävs enligt lag hjälm för dem som kör eller åker motorcykel. Samtliga som besvarat enkäten uppger att de alltid använder hjälm. Den vanligaste hjälmtypen är integralhjälm följt av öppningsbar hjälm och öppen hjälm (Figur 32).

De flesta har en hjälm som är 1-4 år gammal. Betydligt färre har en hjälm som är helt ny eller äldre än 5 år (Figur 29). Två tredjedelar uppger att man har för avsikt att skaffa ny hjälm, antingen direkt eller lite längre fram (Figur 30).

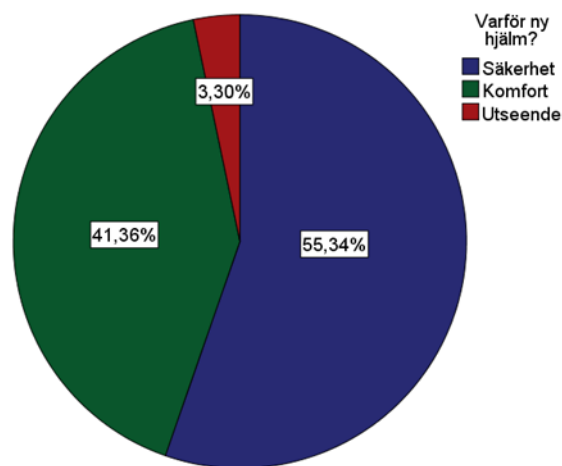


Figur 29. Ålder på hjälm





Figur 30. Planer på köp av ny hjälm

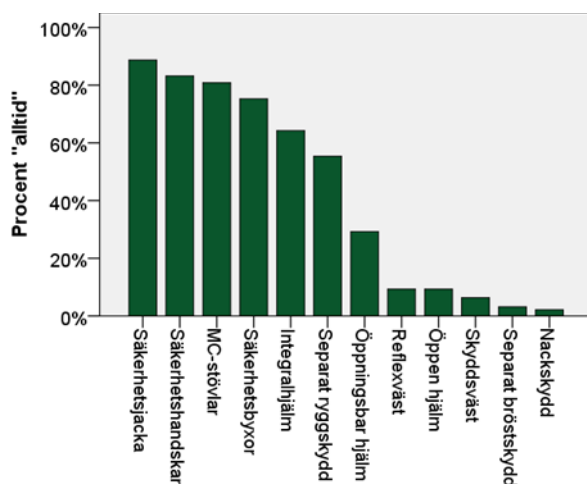


Figur 31. Varför köpa ny hjälm

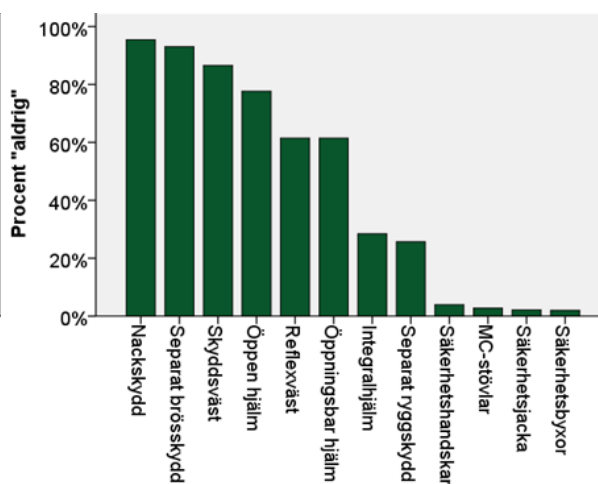
På frågan om varför man tänker köpa en ny hjälm är det vanligaste svaret säkerhet. Ökad komfort var också ett vanligt skäl medan utseende bara angavs som skäl av några få.

Det finns inget lagligt krav på personlig skyddsutrustning utöver hjälm. Andelen som alltid använder heltäckande skyddsutrustning är dock hög; säkerhetsbyxa, säkerhetsjacka, säkerhetshandskar och MC-stövlar används av de flesta. Det finns dock en potential för förbättring eftersom det fortfarande är 10-20% som inte alltid använder dessa (Figur 32). Andelen som aldrig använder heltäckande utrustning är dock mycket låg, bara några enstaka procent (Figur 33).

Användningen av separat ryggskydd i jacka är hög. Drygt hälften använder alltid separat ryggskydd medan drygt 17 % använder ryggskydd mer eller mindre ofta. En knapp fjärdedel uppger att man aldrig använder ryggskydd. Användning av annan skyddsutrustning som separat bröstskydd och nackskydd är låg och används alltid av endast 2-3 % (Figur 32).



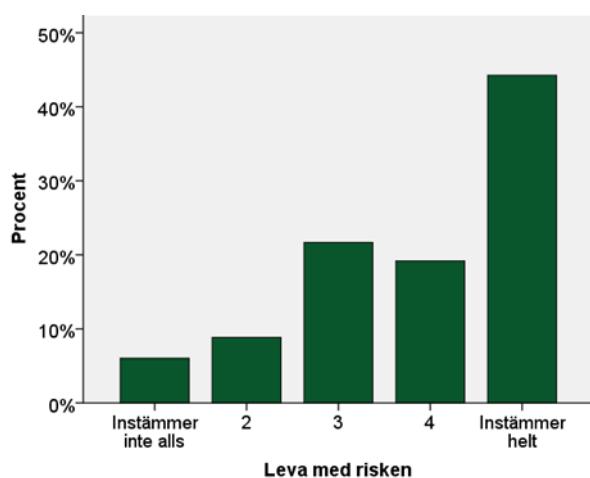
Figur 32. Använder alltid skyddsutrustning



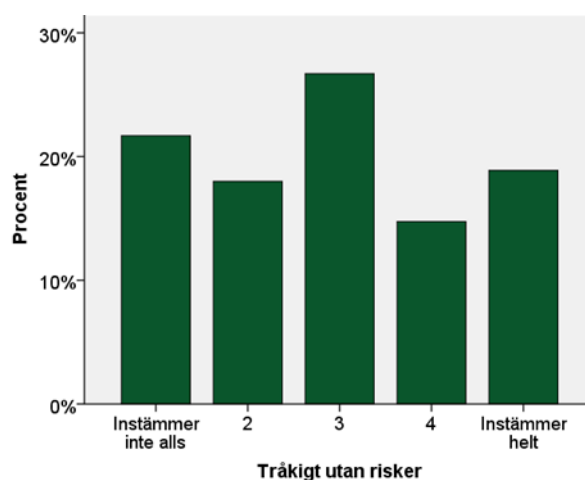
Figur 33. Använder aldrig skyddsutrustning

## Risker och risktagande

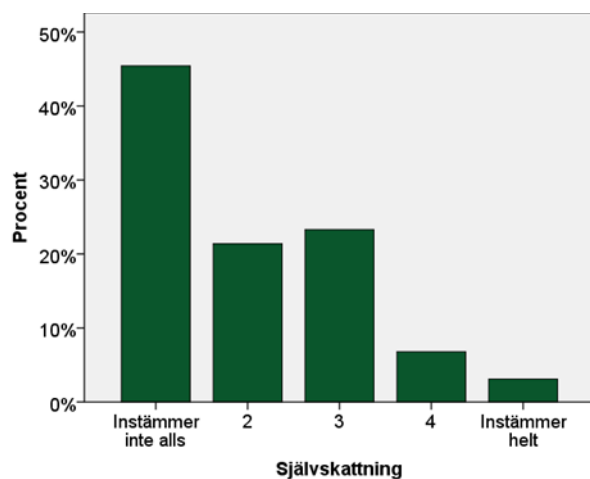
Man har fått ta ställning till ett antal påståenden om risker och risktagande, påståenden som baserats på en brittisk enkätstudie (8). Man svarade på en femgradig skala där 1 betyder instämmer inte alls och 5 instämmer helt. Två tredjedelar ansåg att risken vid MC-körning är något man är villig att leva med. Endast 6 % instämde inte alls i påståendet (Figur 34). På påståendet ”ett liv utan risker skulle vara tråkigt” instämde en tredjedel. Här var det också en stor andel som inte instämde (Figur 35). Ytterst få ansåg sig själva som så bra MC-förare att risken inte gällde dem. Två tredjedelar instämde inte i påståendet (Figur 36). Över hälften har som främsta målsättning vid MC-körning att komma säkert fram. Endast några få ansåg att det inte alls har någon betydelse (Figur 37). Närmare två tredjedelar anser att man inte tar större risker när man kör motorcykel jämfört med bil. Nästan en fjärdedel svarar dock att man gör det (Figur 38).



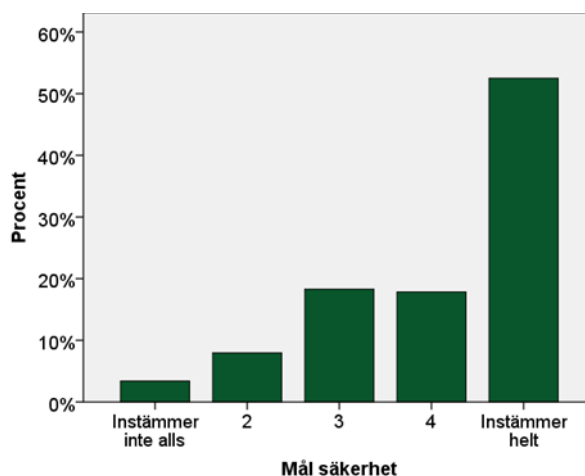
Figur 34. Villig att leva med risken att köra MC



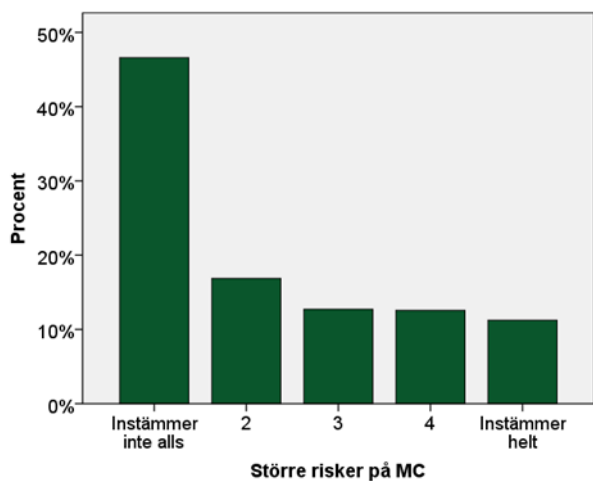
Figur 35. Ett liv utan risker skulle vara tråkigt



Figur 36. Hög risk att köra MC gäller inte mig



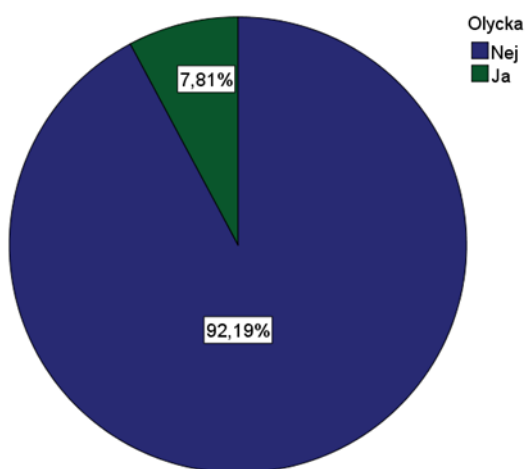
Figur 37. Mål vid MC-körning - komma fram säkert då jag är en bra MC-förare



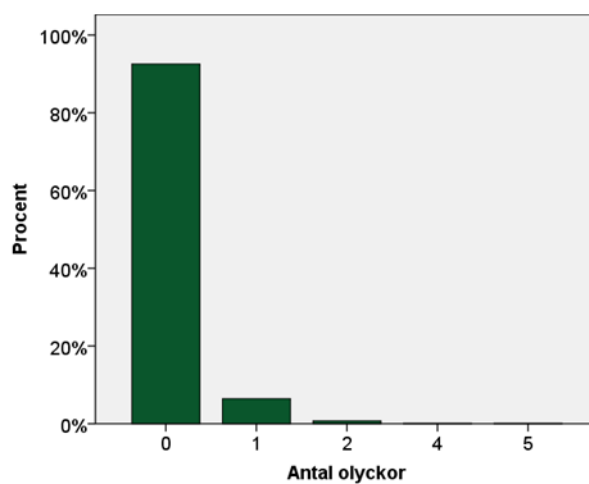
Figur 38. Tar större risker vid MC-körning jfr med bil

### Trafikolyckor med motorcykel

En fråga handlade om man någon gång under de senaste tolv månaderna varit med om en trafikolycka i någon form. Av 679 som besvarade frågan hade 53 personer varit med om en eller flera olyckor (Figur 39). De flesta av dem hade varit med om *en* olycka (Figur 40).



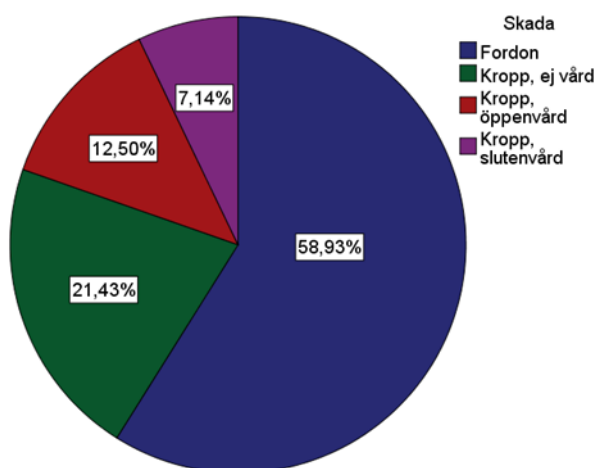
Figur 39. Trafikolycka



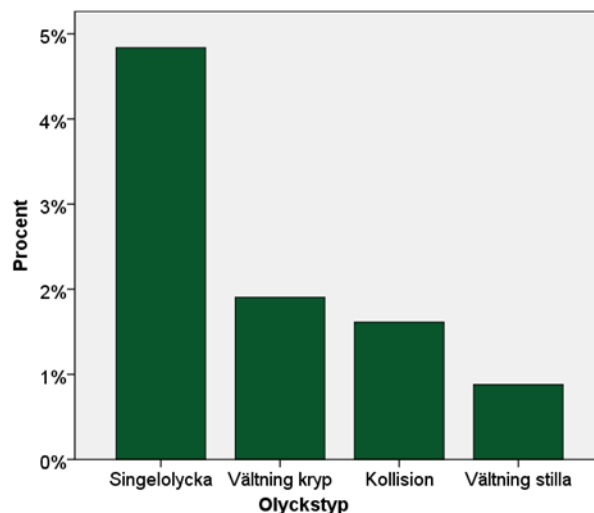
Figur 40. Antal olyckor

Den vanligaste konsekvensen efter olyckan var skador på fordonet. En dryg femtedel fick kroppsskador som inte krävde vård. Sju personer behövde sjukvård utan inläggning. Fyra personer skadades så allvarligt att inläggning på sjukhus krävdes (Figur 41).

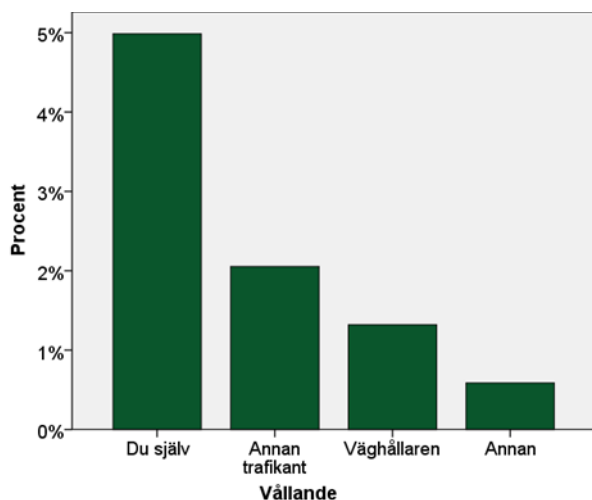
De flesta olyckorna var singelolyckor och kollisioner med ett annat fordon var näst vanligast. De flesta av de olycksinblandade uppger att man själv vållade olyckan medan 14 personer svarat att en annan trafikant vållade olyckan. Nio personer har svarat att olycksorsaken låg hos väghållaren (Figur 43). Andra orsaker till olyckor som angavs under "annat" är diesel- eller oljespill, grus och utlåning. Av dem som varit med om en olycka har 19 personer vält vid krypkörning eller stillastående (Figur 42).



Figur 41. Skada vid olycka



Figur 42. Typ av olycka



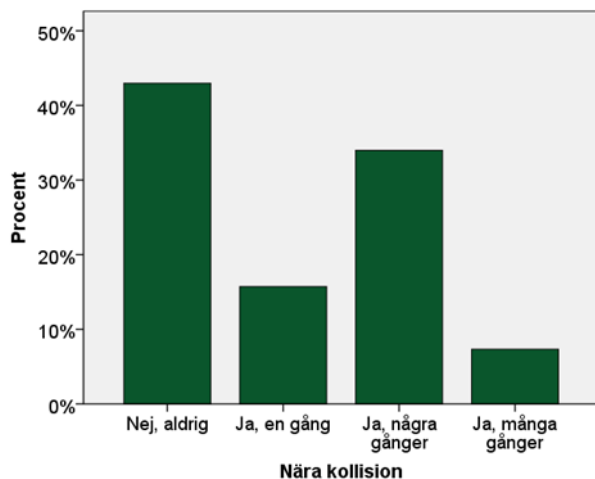
Figur 43. Vållande till olyckan



## Attityder, beteende och åtgärder

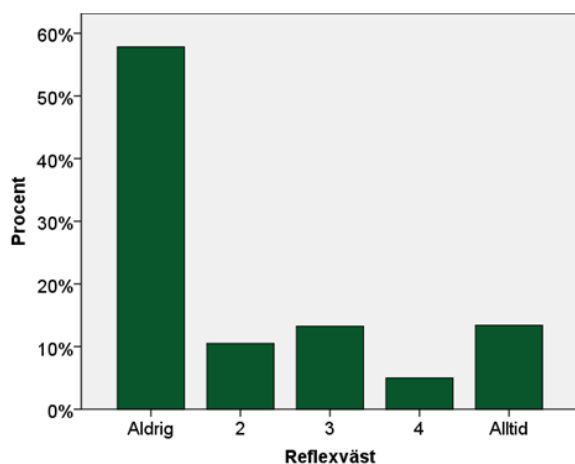
### Synbarhet och varselväst

Över hälften 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 (Figur 44). I en fråga som redovisas senare i studien visade det sig att den åtgärd som rankas allra högst av de svarande för att öka säkerheten är uppmärksamhetskampanjer.

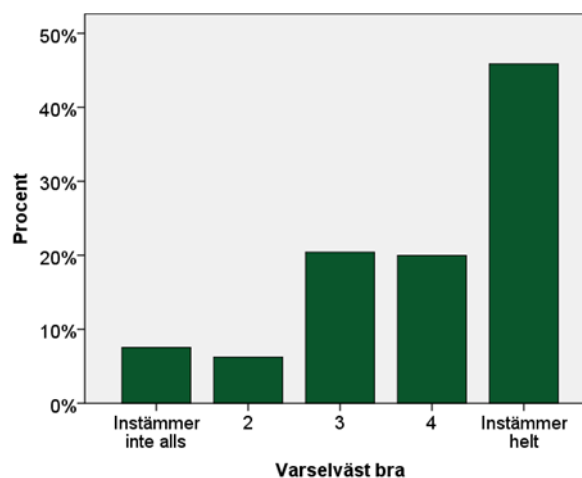


Figur 44. Nära kollision under det senaste året

Användning av reflexväst är relativt låg. Drygt 10 % säger att man alltid använder reflexväst och ca en tredjedel använder reflexväst ibland. Drygt hälften uppger dock att man aldrig använder reflexväst (Figur 45). Även om man inte använder varselväst regelbundet anser en majoritet att varselvästen gör att man syns bättre och därför är bra för trafiksäkerheten (Figur 46).



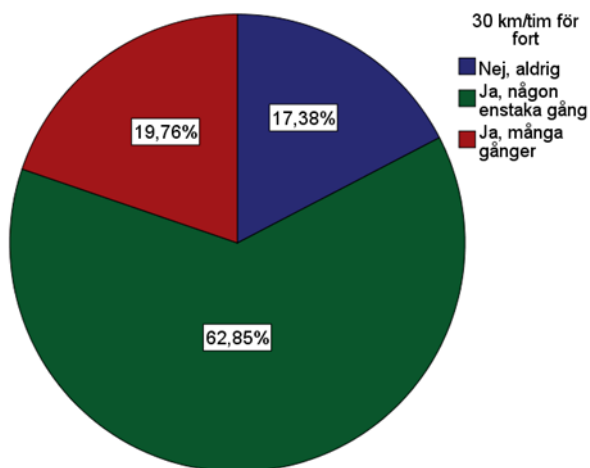
Figur 45. Användning av reflexväst



Figur 46. Varselväst ökar synbarhet och är bra för trafiksäkerheten

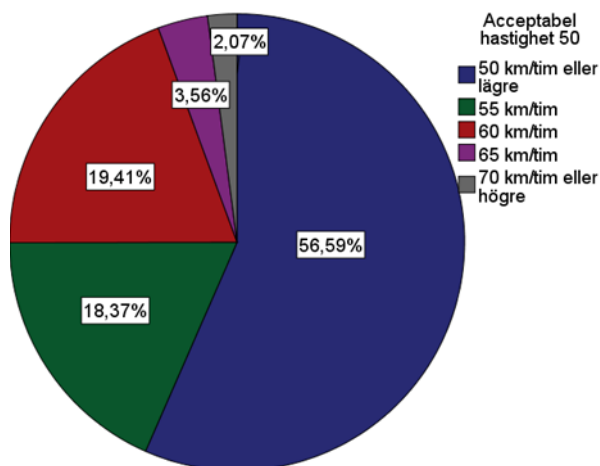
## Hastighet, övervakning och ISA-teknik

På frågan om man någon gång kört 30 km/tim över gällande hastighetsgräns svarade nästan två tredjedelar ”någon enstaka gång” och ca 20 % ”många gånger”. Ganska få svarade att detta aldrig hänt (Figur 47). I samtliga frågor som rör hastighet visar motorcyklisternas svar en mer negativ inställning till att följa hastighetsgränser jämfört med bilister som svarat på liknande frågor.

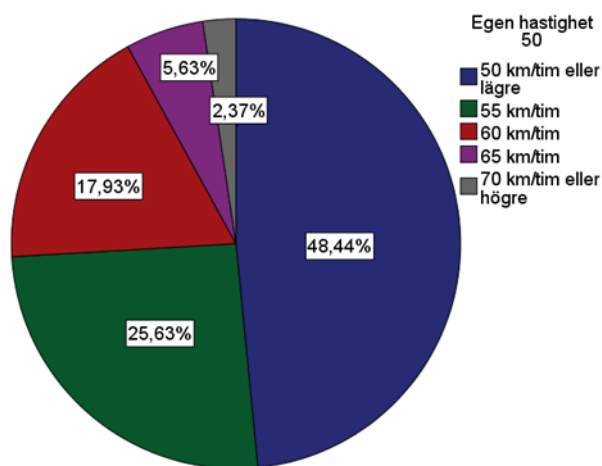


Figur 47. Kört mer än 30 km/tim över gällande hastighetsgräns

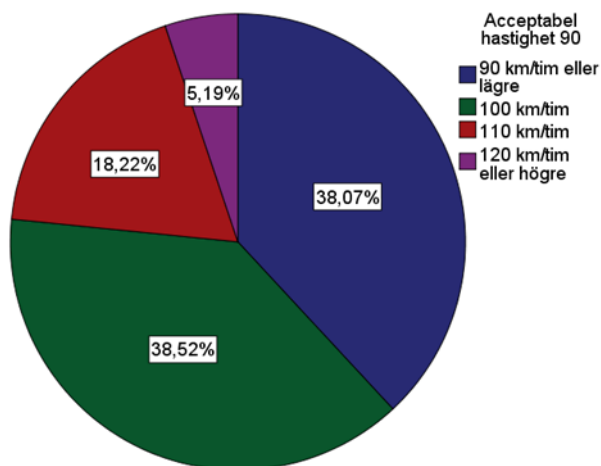
Man har också fått ta ställning till hastighetsanpassning genom att bedöma vad en acceptabel hastighet och vad den egna hastigheten normalt är på en 50- och en 90-väg. Inställningen till att följa hastighetsgränsen är större på 50-väg än på 90-väg. På 50-väg tycker omkring hälften att både en acceptabel hastighet och den egna hastigheten ligger på 50 km/tim eller lägre (Figur 48-51). För 90-väg är motsvarande andel, dvs de som anger 90 km/tim eller lägre ca en tredjedel (Figur 50-51). Andelen som anger de högsta hastigheterna är relativt lika, ca en fjärdedel, i alla bedömningarna.



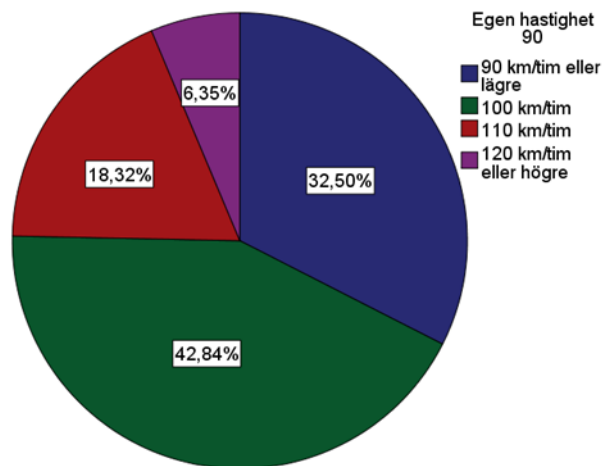
Figur 48. Acceptabel hastighet vid 50 km/tim



Figur 49. Egen hastighet vid 50 km/tim

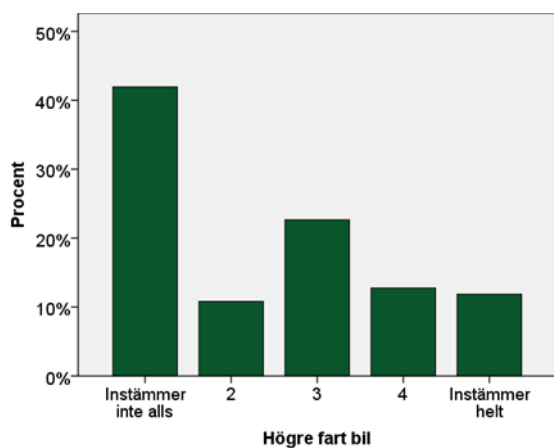


Figur 50. Acceptabel hastighet vid 90 km/tim



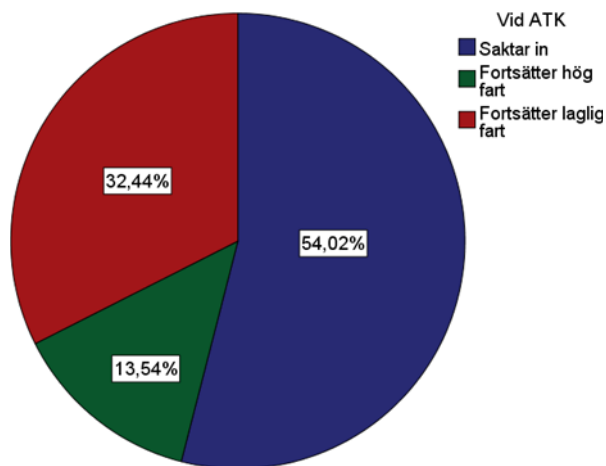
Figur 51. Egen hastighet vid 90 km/tim

En fjärdedel av dem som svarat uppger att de har en generellt högre hastighet då de kör bil jämfört med motorcykel. Drygt hälften instämde inte alls i påståendet (Figur 52).

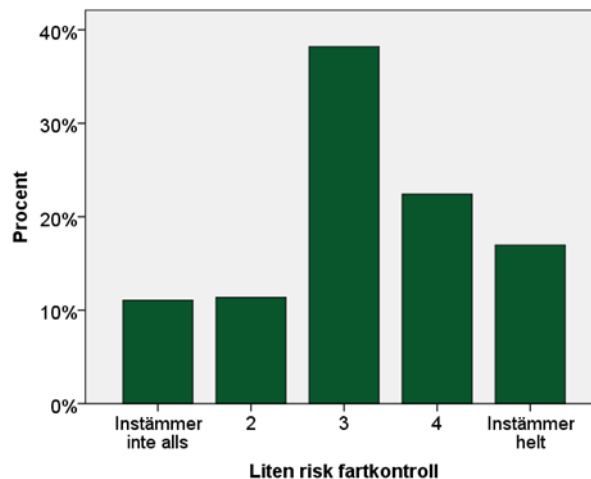


Figur 52. Om man generellt håller högre hastighet i bil än med MC

Trafikverket, NTF och enskilda riksdagsmän har de senaste åren föreslagit en främre registreringsskylt på motorcyklar för att möjliggöra identifiering vid trafiksäkerhetskameror. Förslaget har aldrig förverkligats. En av frågorna handlade om hur man agerar när man kommer till en trafiksäkerhetskamera. Över hälften svarade att man saktar in om man kör för fort och en knapp tredjedel svarade att man fortsätter i laglig hastighet. Resten svarade att man fortsätter i samma fart, även om den är för hög (Figur 53). Tolv personer av 676 som besvarade frågan hade blivit bötfällda för fortkörning det senaste året.



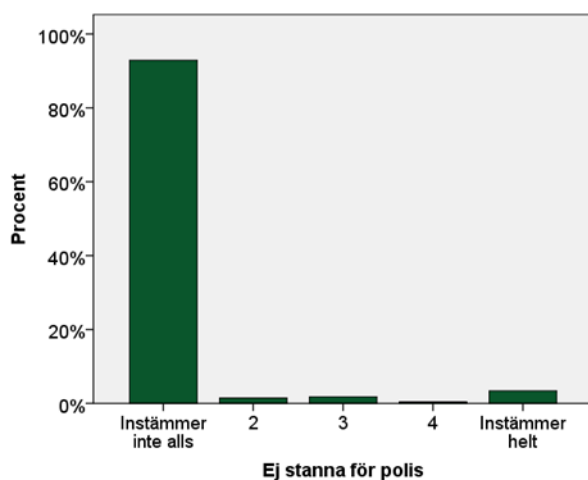
Figur 53. Agerande vid fartkameror



Figur 54. Risk att åka fast är liten

Ett antal påstående ställdes som rör hastighet och polisens roll. En tredjedel instämmer helt eller nästan helt i påståendet att risken är liten att åka fast i en hastighetskontroll (Figur 54).

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, 26 personer av 675 som besvarade frågan, ansåg att detta är helt eller nästan helt acceptabelt. Nästan samtliga, 95 %, menade dock att detta inte är ett acceptabelt beteende i samband med fortkörning (Figur 55).



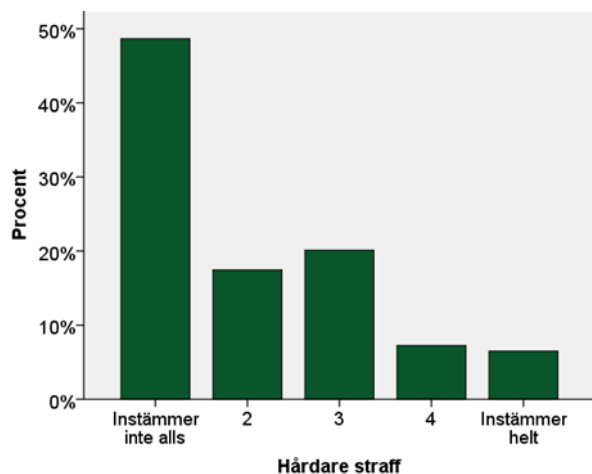
Figur 55. Acceptabelt att inte stanna på polisens tecken i hastighetskontroll

Två tredjedelar av de svarande anser inte att straffet för fortkörning bör bli hårdare. Ganska få menade att straffet för fortkörning bör skärpas (Figur 56).

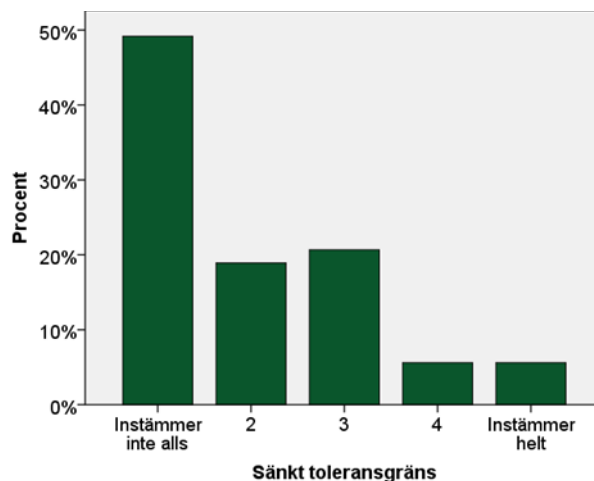
Av dem som svarat är de flesta positiva till att polisen har en toleransgräns på 5 km/h där man avstår från att rapportera. Endast 11 % var instämde helt eller nästan helt till att gränsen bör sänkas (Figur 57).

Knappt 10 % anser att hastighetsgränserna bör sänkas för att öka trafiksäkerheten. En klar majoritet instämmer inte alls i påståendet om att sänka hastighetsgränser ökar trafiksäkerhet (Figur 58).

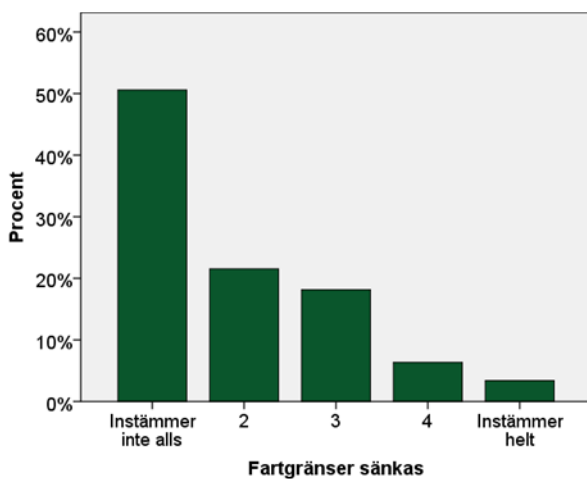
Över 50 % anser att det är acceptabelt att köra för fort om man följer trafikrytmen medan 22 % inte instämmer i detta påstående (Figur 59).



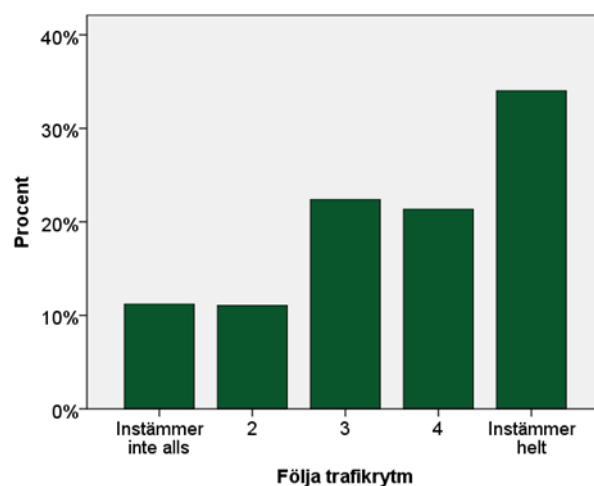
Figur 56. Högre straff för fortkörning



Figur 57. Sänkt toleransgräns

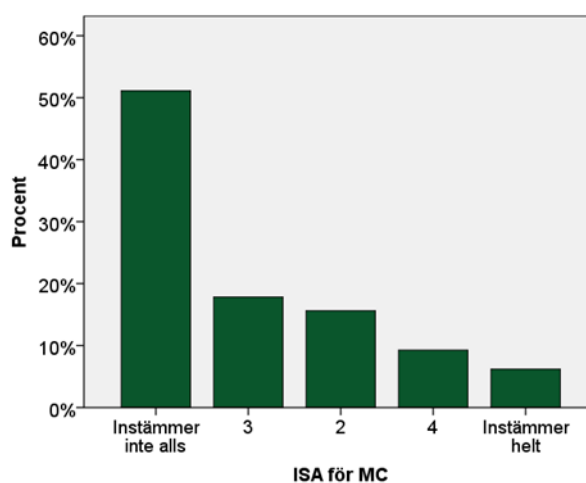


Figur 58. Sänkta hastighetsgränser för ökad trafiksäkerhet



Figur 59. Acceptabelt att följa trafikrytmen

Tekniska stödsystem som ISA för att göra det enklare att följa hastighetsgränsen är knappt 10 % positiva till. Däremot är två tredjedelar negativa till ett sådant system (Figur 60).

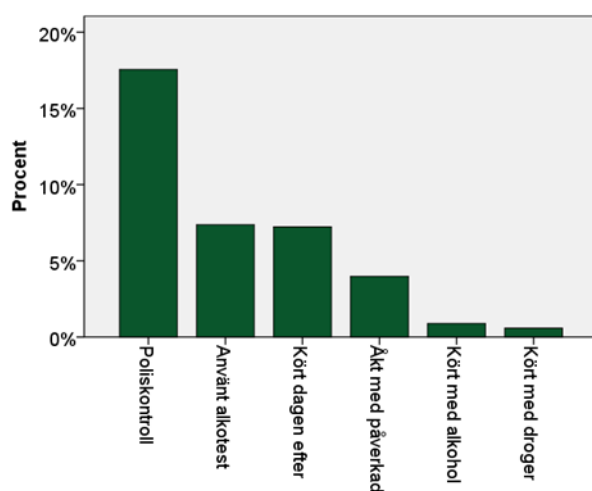


Figur 60. En teknisk stödfunktion bör finnas på MC för att göra det enklare att hålla hastigheten

Nästan 60 % instämmer i påståendet att det finns en stor risk att förare förlitar sig för mycket på tekniken om de tekniska stödsystemen blir många. 23 % instämmer inte alls i detta.

### Alkohol och droger, övervakning och alkalås

Inställningen till att köra motorcykel efter att ha druckit alkohol eller använt andra droger undersöktes via en rad påståenden. Någon enstaka procent av de som besvarade frågan hade kört motorcykel någon gång det senaste året när man misstänkt att man druckit för mycket alkohol. Ungefär lika många hade kört motorcykel när man misstänkt att man var drogpåverkad. Något fler hade kört motorcykel på förmiddagen när man misstänkt att man druckit för mycket alkohol kvällen innan eller åkt med någon bakpå eller i samma grupp som någon man misstänkt varit påverkad av alkohol eller droger. Nästan en femtedel hade blivit stoppad i trafiknykterhetskontroll det senaste året. Ungefär lika många hade använt en alkotest på ett MC-evenemang innan man kört hem det senaste året (Figur 61).



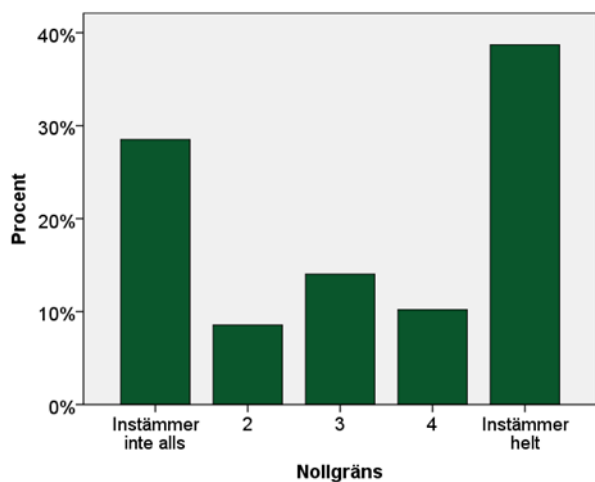
Figur 61. Procentuell andel som svarat ja i frågor om alkohol och droger



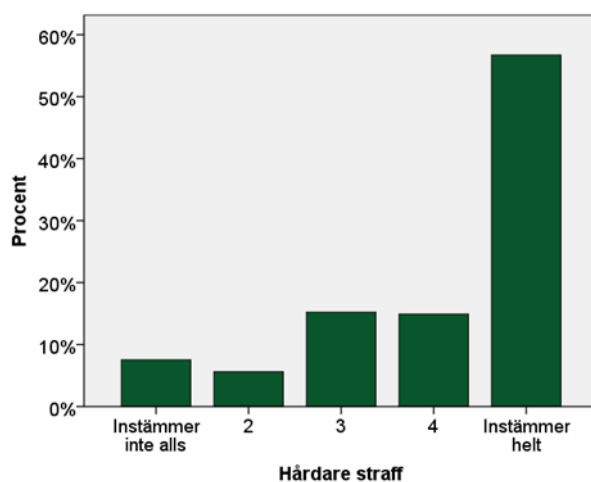
I jämförelse med bilister har motorcyklister en bättre attityd till att köra påverkad av alkohol eller droger jämfört med då samma frågor ställts till bilister.

Risken att åka fast i polisens trafiknykterhetskontroll anses vara liten av 44 % och stor av 22 %.

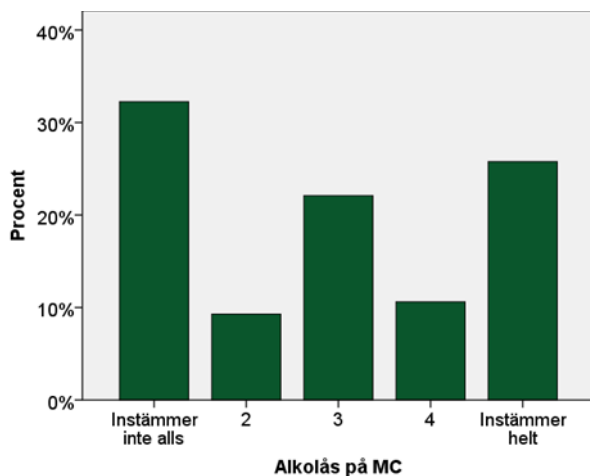
Nästan hälften instämmer i att promillegränsen bör sänkas till 0,0. Över 70 % anser att straffet för rattfylleri bör vara hårdare. En tredjedel är positiva till alkohol på motorcyklar som gör den omöjlig att köras av någon som är alkoholpåverkad (Figur 62-64).



Figur 62. Promillegränsen bör vara 0,0

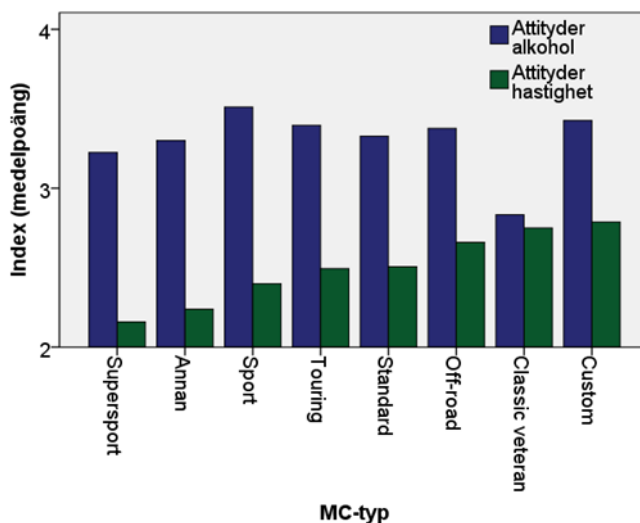


Figur 63. Hårdare straff för rattfylleri



Figur 64. Alkohol bör finnas på MC

I frågeformuläret får de svarande ta ställning till ett antal påståenden om trafiksäkerhet. Svartsfördelningarna för enskilda påståenden redovisas i de sammanhang de avser. I figur 65 har de påståenden som rör hastighet och alkohol används för att beräkna ett enkelt attitydindex. De poäng man fått på de femgradiga skalorna (vid behov vända så att positivare attityder = högre poäng) har summerats och dividerats med antal påståenden. Resultaten visar att man genomgående, i stort sett oberoende av vilken typ av motorcykel man kör, har positiva attityder till sådant som har med nykterhet att göra. Däremot är man betydligt mer negativ till sådant som har med hastighet och trafiksäkerhet att göra. Mest negativa är de som kör supersport och sportmotorcyklar medan de mest positiva finns bland de med custom (Figur 65).

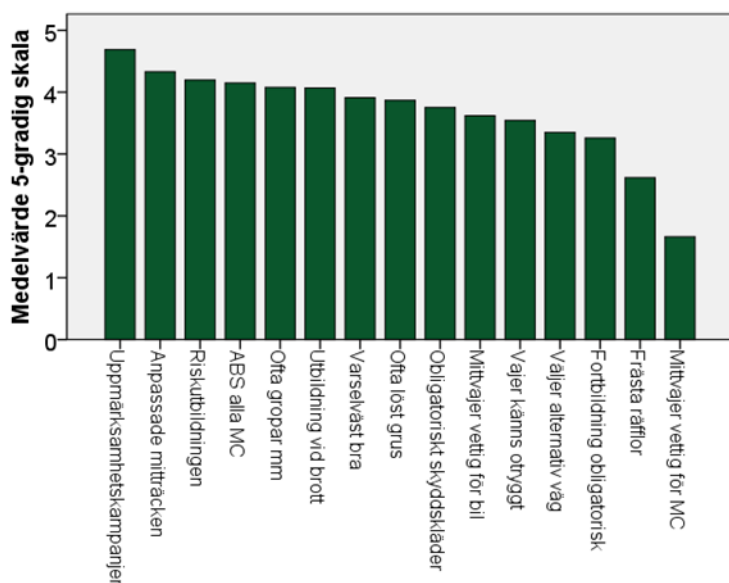


Figur 65. Attitydindex för hastighet och alkohol efter typ av motorcykel

### Åsikter om trafiksäkerhetsåtgärder

Man har också fått ta ställning till en rad olika påståenden om olika trafiksäkerhetsåtgärder i enkäten. Frågorna är baserade på befintliga trafiksäkerhetsåtgärder för alla trafikanter, på nya åtgärder som riskutbildning och tekniska stödsystem samt på olika säkerhetsåtgärder för motorcyklister.

Alla åtgärder, utom vajerräcken och frästa räfflor, är åtgärder som kommer över genomsnittet. Den åtgärd som rankas allra högst av de svarande är uppmärksamhetskampanjer. Räcken, under förutsättning att de är utformade och placerade med tanke på motorcyklister, rankas näst högst. Den nya obligatoriska riskutbildningen för A-behörighet kommer på tredje plats. De svarande är positivt inställda till ABS-bromsar,



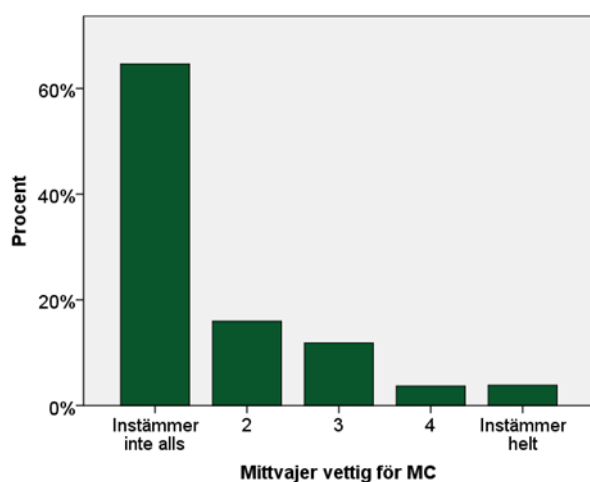
90 % anser att det bör finnas på alla motorcyklar. Många anser också att MC-förare som begått allvarlig trafikbrott bör genomgå trafiksäkerhetsutbildning. Man anser att varselväst gör att man syns bättre och är bra för trafiksäkerhet. Många anser att det bör vara obligatoriskt med heltäckande skyddskläder. Ett stort antal kan tänka sig obligatorisk fortbildning för motorcyklister (Figur 66).

Figur 66. Attityder till olika trafiksäkerhetsåtgärder

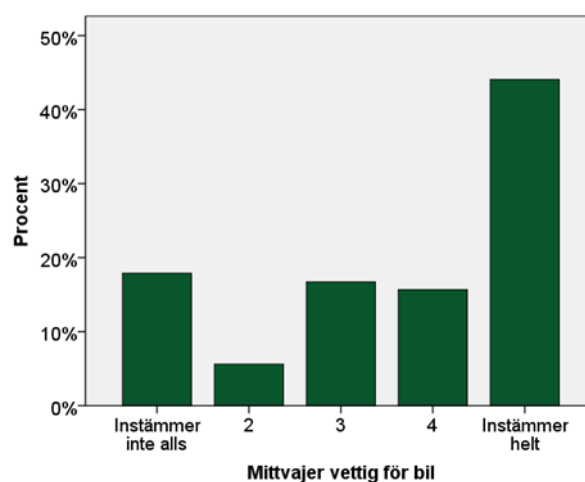
## Vajerräcken och motorcyklister

Räckesfrågan för motorcyklister har varit aktuell sedan vajerräcken började monteras upp i Sverige. Ett antal påståenden som handlar om räcken ställdes därför. Av svaren framgår tydligt att man är mer positiv till vajerräcken som bilist än som motorcyklist. Att mitträcken av vajertyp är en vettig åtgärd för bilister instämmer 60 % helt eller nästan helt i. En knapp fjärdedel instämmer inte alls eller nästan inte alls. Då det gäller samma frågeställning, men ur ett motorcykelperspektiv svarade endast 7,5 % att man instämmer helt eller nästan helt att mitträcken av vajertyp är bra för motorcyklister. Över 80 % svarade dock motsatsen (Figur 67-68). Mitträcken som är utformade och placerade med tanke på motorcyklister sågs dock av en majoritet som en bra åtgärd (Figur 69).

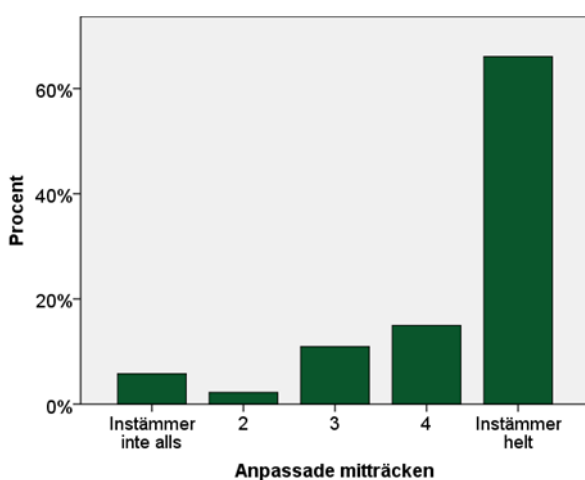
Över hälften instämmer helt eller nästan helt i att vajerräcken ger en känsla av otrygghet. Ca 30 % instämde inte alls i påståendet (Figur 70). Över hälften väljer en alternativ väg för att avstå att köra på en väg med vajerräcken. Även här var det ca 30 % som inte alls instämde i påståendet (Figur 71).



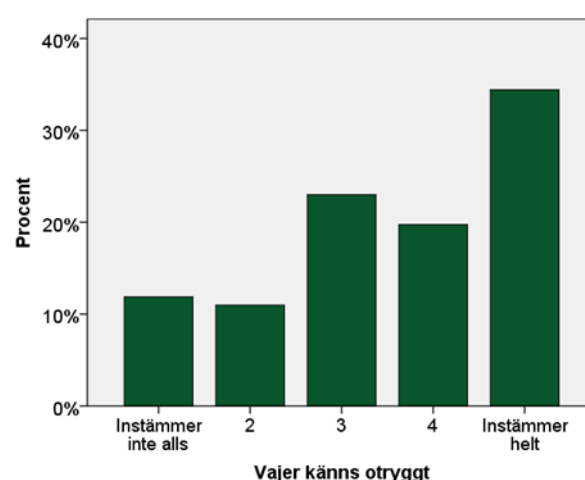
Figur 67. Mitträcke av vajertyp vettig för MC



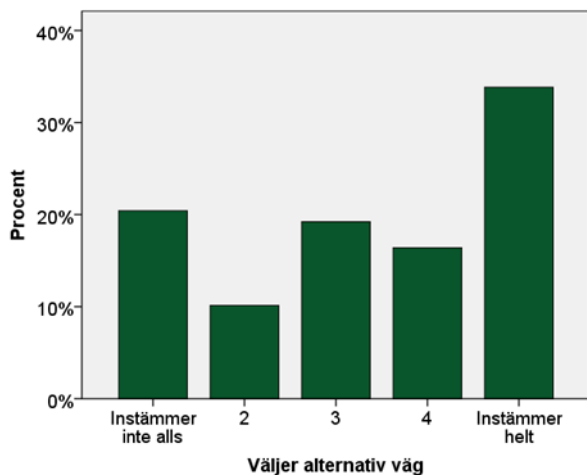
Figur 68. Mitträcke av vajertyp vettig för bil



Figur 69. Mitträcken utformade och placerade ur MC-perspektiv är en bra åtgärd



Figur 70. Vajerräcken skapar otrygghet

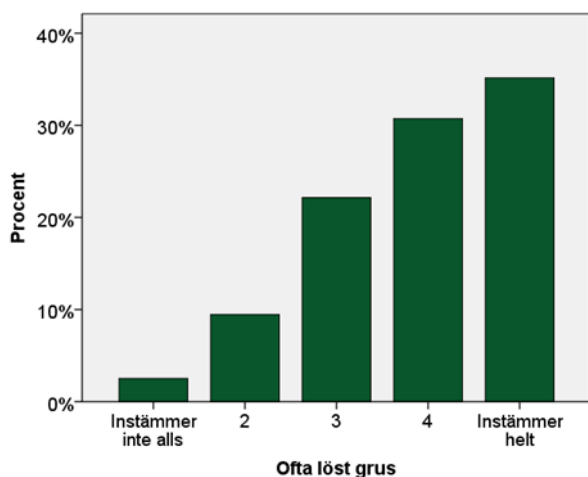


Figur 71. Väljer alternativ väg för att slippa vajerräcken

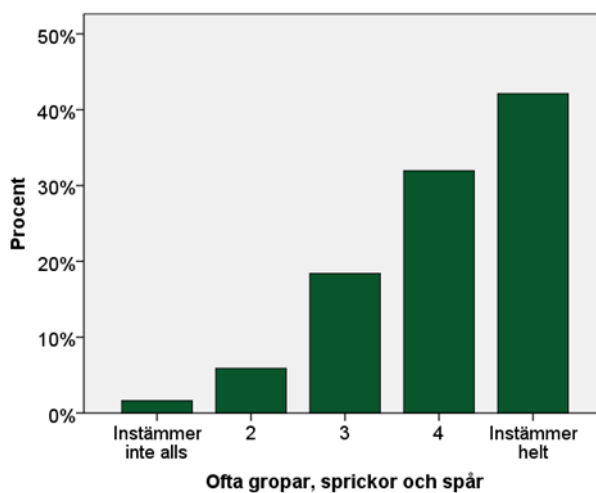
### Lösgrus och gropar

Ett vanligt problem som ofta beskrivs av motorcyklister som kontaktar SMC är förekomst av grus på asfalterade vägar. Ett påstående handlade därför om löst grus på asfalt är ett problem man upplever ofta. Två tredjedelar bekräftade detta. Endast 2,5 % instämde inte alls i påståendet (Figur 72).

Då det gäller problem på vägar i form av gropar, sprickor och spår instämde 76 % helt eller nästan helt i att detta upplevs ofta. Endast 7,5 % instämde inte alls eller nästan inte alls (Figur 73).



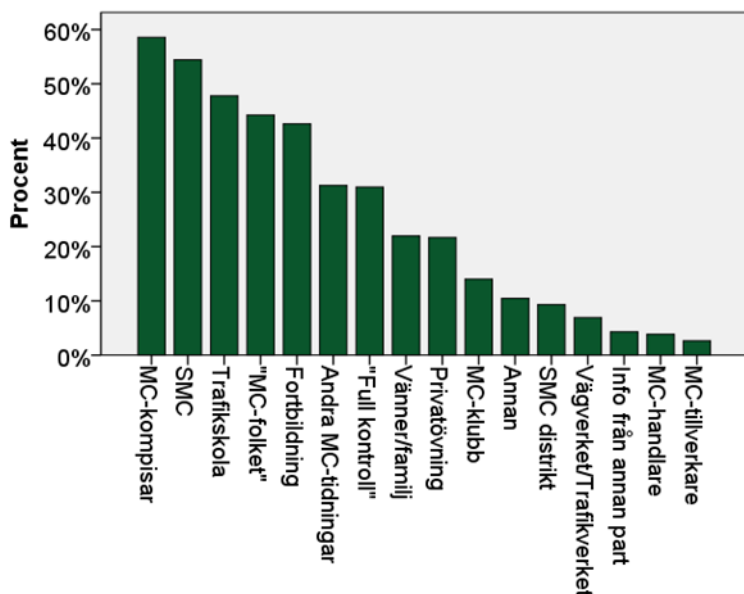
Figur 72. Löst grus på asfalt ett problem som upplevs ofta



Figur 73. Gropar, sprickor och spår problem som upplevs ofta

## Var formans säkerhetsmedvetandet?

Inspirerade av en australisk undersökning (9) ställdes en fråga om vilka informations- eller utbildningskällor som betytt mest för säkerhetstänkandet som motorcyklist. Varje person fick markera högst 4 av 16 faktorer. Resultatet visar att MC-kollektivet betytt mest för dem som svarat. Olika källor som hör hemma i MC-kollektivet står för elva av de tolv högst rankande alternativen. Endast utbildning i trafikskola som kommer på tredje plats är en faktor utanför MC-sfären. Av dem som svarade ”annat” var de vanligaste svaren: egen erfarenhet och omdöme, kurser, uppmärksamhet mot andra trafikanter, mängdträning, planering av körning, ryggskydd och ålder (se bilaga).

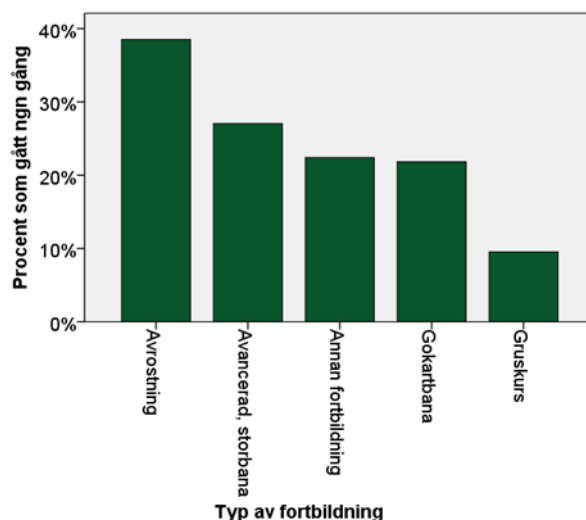


Allra högst rankad som informationskälla är MC-kompisar, följt av SMC och utbildning i trafikskola. Skrivet material är också högt rankat; artiklar i MC-Folket kommer på fjärde plats, artiklar i andra MC-tidningar på sjätte plats och skriften Full Kontroll på sjunde plats. Fortbildning hamnar på femte plats. Alla parter utanför MC-sfären, utom trafikskolor, rankas lägst; Trafikverket, information från annan part, MC-handlare och MC-tillverkare (Figur 74).

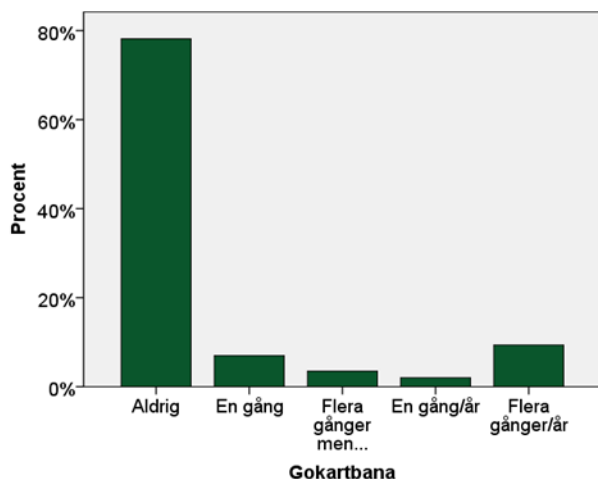
Figur 74. Informations- och utbildningskällor som format säkerhetsmedvetandet

## Fortbildning

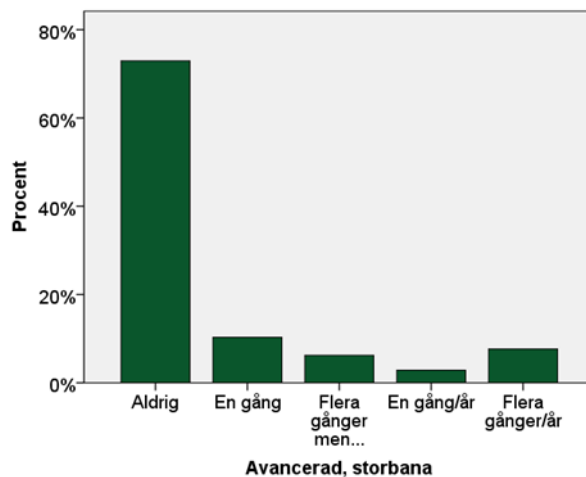
Omkring 60 % av dem som svarat har deltagit i fortbildning för motorcykel. Den kursform där flest deltagit är grundkurs (avrostning) där en tredjedel deltagit. Ganska många har också gått kurs på gokartbana eller avancerad kurs på storbana. Relativt få har gått gruskurs (Figur 75). Resultaten visar också att ca 10 % av kursdeltagare på gokartbana och storbana genomfört flera kurser per år (Figur 76-77).



Figur 75. Deltagande i fortbildning för MC



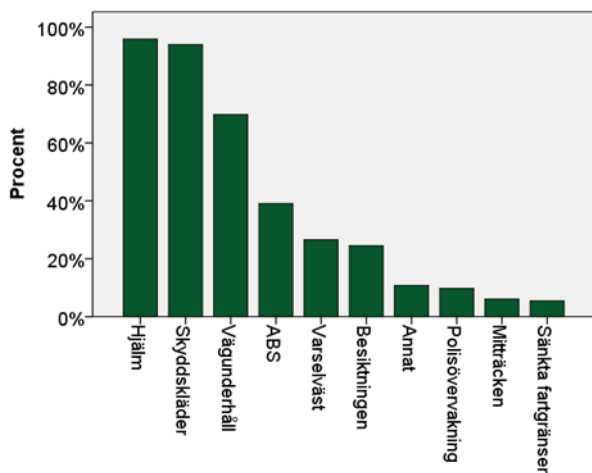
Figur 76. Deltagit i grundkurs på gokartbana



Figur 77. Deltagit i fortbildning på storbana

### Andra viktiga åtgärder för MC-säkerhet?

Enkätens sista fråga gällde vilka andra åtgärder som betytt mest för den egna säkerheten som motorcyklist. Här fick man kryssa i de fyra viktigaste i en lista om tio. Allra högst rankades personlig skyddsutrustning i form av hjälm och skyddskläder. Vägunderhåll kommer på tredje plats, ABS på fjärde plats och varselväst på femte plats. Den åtgärd som motorcyklister bedömer betytt minst för säkerheten som motorcyklist är sänkta hastighetsgränser. Både polisövervakning och mitträcken rankas något högre än sänkta hastighetsgränser (Figur 78). Åtgärder som nämns under ”annat” återges i bilaga.



Figur 78. Andra åtgärder som varit viktiga för säkerheten



## Diskussion och slutsatser

Det blir aldrig riskfritt att köra motorcykel. Detta faktum betyder dock inte att motorcyklister inte är säkerhetsmedvetna. Vår undersökning visar att motorcyklister är väl medvetna och måna om sin egen säkerhet. Däremot har inte motorcyklister samma åsikter som andra trafikantgrupper. De gör inte heller alltid samma prioriteringar av åtgärder som myndigheter gör. Mest tydligt är att de åtgärder som rankas högst för ökad säkerhet av motorcyklister inte återfinns bland de 13 nationella etappmålen.

En viktig fråga ställdes aldrig i vår undersökning och det var varför man kör motorcykel. Den frågan har ställts i en annan webbenkät SMC genomförd under 2010 och resultatet där visar att 48 % kör motorcykel för att det är kul och 29,7 % för att det ger en känsla av frihet. En slutsats är därför att MC-körning helt enkelt får människor att må bra (7). Samtidigt visar resultaten från den här enkäten att fler än förväntat använder motorcykeln till annat än fritidsresor. Motorcykeln är mer än ett hobbyfordon för en majoritet av dem som svarat.



Ett anmärkningsvärt resultat är var och hur motorcyklister skapar sitt säkerhetsmedvetande. Informations- och utbildningskällor inom det egna MC-kollektivet ligger på elva av de tolv högst rankade alternativen. Allra viktigast säger motorcyklister att MC-kompisar är, följt av SMC. Endast utbildning vid trafikskola lyckades klämma sig in bland de tolv högst rankade informations- och utbildningskällorna inom MC-kollektivet. Som motorcyklist väljer man att söka kunskap och erfarenhet av andra experter; motorcyklister. Att läsa, prata och chatta om motorcyklar är en naturlig del av MC-kulturen. Det finns mängder av information i MC-tidningar, hemsidor, böcker och annonser. Motorcyklister påverkas av sakliga och trovärdiga budskap vilket SMC konstaterat i en annan enkätstudie. Ett exempel är vilka kunskaper man fått genom skriften "Full Kontroll" (13). 45,3 % svarade att man förvärvat nya kunskaper om motstyrning medan 24,4 % hade förvärvat nya kunskaper om överlevnadsreaktioner i kritiska situationer (7). Information från myndigheter, MC-tillverkare och MC-handlare är lägst rankade.

Resultatet stämmer väl överens med vad som pekades ut som en av 20 viktiga punkter på OECD:s MC-konferens i Lillehammer 2008: "Safety messages to riders should be developed in partnership with rider groups, in order to use the effectiveness of peer advice in communicating key issues to riders on issues that will impact their communities." (14).

Alltså, ska man nå ut med trafiksäkerhetsbudskap ska man göra det tillsammans med motorcyklister och på deras sätt. Resultatet är dock diametralt motsatt det motkraftsresonemang som fördes 2007 där SMC, motorcyklister, tillverkare, MC-tidningar och olika hemsidor pekades ut som de främsta motkrafterna för trafiksäkerhetshöjande reformer och därmed bidragit till att etappmålet för trafiksäkerheten 2007 inte nåddes. Här beskrevs MC-kollektivet som en "stark och välorganiserad grupp. Kollektiva aktioner, upprop, namninsamlingar, debattartiklar, uppvaktningar av politiker är vanligt förekommande för att utöva påtryckningar" (5).

Resultatet visar att säkerhetsmedvetandet i hög grad skapas och formas inom MC-kollektivet. Ofta formuleras dock budskapet på ett annat sätt än den typ av trafiksäkerhetsinformation vi annars möter och är vana vid. Inom MC-kollektivet är att det är viktigt att stödja och respektera det arbete som redan bedrivs samt att arbeta genom MC-kollektivet för att sprida trafiksäkerhetsbudskap istället för emot. Det är också viktigt att vara medveten om och beakta att motorcyklister har andra åsikter om vad som ökar deras säkerhet jämfört med andra trafikantgrupper. Studiens resultat visar att motorcyklisternas säkerhetsmedvetenhet i många avseenden är hög och det finns egentligen bara ett område där åsikterna inte stämmer överens med de 13 etappmålen för Nollvisionen, nämligen inställningen till hastighet.

Att gå någon form av fortbildning är en vanlig åtgärd för att öka trafiksäkerheten bland motorcyklister runtom i världen. Hela 60 % hade genomgått fortbildning för motorcykel i någon form en eller flera gånger i vår undersökning jämfört med 8 % i en brittisk studie (8). SMC:s webbenkät 2010 frågade om effekter av fortbildning och 66 % av dem som svarade ansåg att de löpte en mindre risk än före fortbildning att bli inblandad i en olycka. Nästan tre fjärdedelar ansåg att de hade en bättre förmåga att undvika kritiska situationer som ett resultat av fortbildning.



På frågan om hur deras körförmåga hade påverkats uppgav nio av tio att deras färdigheter hade förbättrats. 70 % svarade att de hade fler resurser och verktyg för att fokusera bättre på olika trafiksituationer som ett resultat av fortbildningen (7). För motorcyklister är det en självklarhet att fortbildning har effekt för säkerheten. De litteraturstudier som pekar på motsatsen möts därför med skepsis inom MC-kollektivet när man själv upplever de positiva effekterna fortbildning ger, som deltagare och/ eller instruktör.

I en australisk undersökning tillfrågades motorcyklister var de senast fick ett budskap om trafiksäkerhet och om de kom ihåg budskapet. Över två tredjedelar kom ihåg ett budskap och 83 % ansåg att budskapet haft ett värde. MC-tidningar var den främsta källan till denna typ av budskap följt av fortbildning, TV-reklam och MC-klubbar. Några slogans angavs men främst handlade det om mer komplexa budskap på det personliga planet istället för kampanjer i media (9).

Kopplar vi det australiska resultatet till vår undersökning finns förmodligen förklaringen i många svar här. ”Stopp, jag lånar inte ut min motorcykel” stod det på ett klistermärke SMC skickade ut till alla nya medlemmar under cirka 30 år. Tre fjärdedelar av dem som svarar lånar aldrig ut sin motorcykel. En rimlig förklaring är att man på något sätt fått kunskap om riskerna med utlåning. Samma sak gäller hjälm där SMC, MC-handlare och MC-press rekommenderar integralhjälm för ökad säkerhet, något som nästan 70 % av de svarande använder. Samtliga som svarat använder alltid hjälm då de kör motorcykel. Svaren tyder också på att man byter ut hjälmen då och då, något som samtliga intressenter inom MC-kollektivet rekommenderar efter skada eller viss ålder.

Varför använder en stor majoritet motorcyklister alltid skyddsutrustning även om det inte finns något lagligt krav och det är förenat med höga kostnader? Alla som kör motorcykel har sannolikt informerats om nyttan i något sammanhang. Informationen har varit baserad på fakta, tester och motorcyklisters egna erfarenheter. Skyddskläder och hjälmar testas i MC-press samtidigt som kvalitet, passform och säkerhet diskuteras bland motorcyklister på forum och andra mötesplatser. Även om ryggskyddet är ett relativt nytt fenomen bland motorcyklister är det bara en fjärdedel som aldrig använder det. Resultatet visar att om motorcyklister får kunskap om att olika typer av skyddsutrustning ökar den personliga säkerheten använder man det. När motorcyklister tillfrågades om vilka åtgärder som betytt mest för deras säkerhet kom hjälm på första plats följt av skyddskläder.

Då vi jämfört resultaten i vår undersökning med en brittisk visar den att svenska motorcyklister använder skyddsutrustning i både högre och lägre utsträckning som de brittiska (8). Närmare 60 % svenska knutar använder alltid ryggskydd jämfört med 30 % av de brittiska. Svenska och brittiska motorcyklister använder jacka, byxor och stövlar i ungefär lika hög grad medan briter använder handskar i högre utsträckning.





Även om användningen av skyddsutrustning är hög finns en potential att öka användningen. Här kan t.ex. saklig information och utbildning visa på riskerna med att inte använda skyddsutrustning. Alla som avlägger förarprov för A-behörighet måste ha heltäckande skyddsutrustning och ryggskydd vid förarprovet vilket sannolikt gör det naturligt för alla nya motorcyklister att använda personlig skyddsutrustning innan man sätter sig på en motorcykel. Detta i kombination med saklig information torde vara en väg att öka användandet.

Varselväst är en åtgärd som få av de svarande motorcyklister använder. Ändå anser en majoritet att det ökar synbarheten och därmed är bra för säkerheten. Den brittiska studien (8) visar att de har samma uppfattning om nyttan men de brittiska motorcyklister använder varselväst i betydligt större omfattning än svenska motorcyklister (19% svarade "alltid" i UK jämfört med drygt 13 % i den här studien). Hardys webbstudie pekar på samma sak, 71 % använder aldrig varselväst. Några av frågorna i Hardys studie handlade om färg på hjälm och kläder. 41 % använder en hjälm med mörk färg och 50 % använder skyddskläder med mörk färg (7).

Att motorcyklister syns sämre i regn är man förmodligen medveten om och de flesta har därför regnställ i färgglad kulör med reflexer. Vi har sökt men inte hittat någon undersökning som visar att användning av varselväst är den bästa åtgärden för att dels öka motorcyklisternas synbarhet, dels att minska kollisionsolyckor. Tvärtom finns det flera studier som säger att utöver belysning har andra åtgärder en osäker effekt på andra förarens förmåga att upptäcka motorcyklister i trafiken (15).

Frågan om synbarhet är ett område där vi anser att mer kunskaper behövs. Viken åtgärd som är bäst för motorcyklister av belysning, tejp, varselväst, varseljacka, färgval på hjälm och annan skyddsutrustning är ännu oklart. Skyddsutrustning handlar inte bara om säkerhet utan också om trender, identitet och innebär höga inköpskostnader för den enskilde motorcyklisten. Mer kunskaper behövs därför om detta.

Att motorcyklister syns sämre i trafiken handlar dock inte bara om synbarhet, det handlar också om andra trafikanters uppmärksamhet. Undersökningen visar att över hälften varit nära att krocka med ett annat fordon en eller flera gånger det senaste året eftersom de bedömt att den andra trafikanten inte sett motorcyklisten. Försäkringsbolaget Trygg Hansa har de två senaste åren presenterat statistik som visar att där fler fordon än en motorcykel är inblandad är det andra fordonet vållande i två tredjedelar av olyckorna (16). Det finns många studier som förklarar varför andra trafikanter inte ser motorcyklister. Ett exempel är en brittisk litteraturstudie som beskriver att bilister kör ut framför motorcyklister då de inte upplevs som faror. Den beskriver också size-arrival-effekten, det vill säga att bilisten missbedömer motorcykelns hastighet på grund av storleken på fordonet (17).

Forskning kan därför inte bara fokusera på motorcyklisternas synbarhet när problemet också handlar om motpartens uppmärksamhet. Utöver forskning på området kan andra åtgärder vidtas som information om problemet till andra trafikanter i olika sammanhang, utformning av korsningar utifrån denna kunskap, informera i grundutbildningar för andra fordonsbehörigheter och liknande som prövats i andra länder.



Det krävs mer av en MC-förare jämfört med en bilförare, balans är till exempel en del av MC-körning. Därför är vi inte överraskade över att motorcyklister har en striktare inställning jämfört med bilister till att köra motorcykel då man är påverkad av alkohol eller droger. Även här har förmodligen initiativ från SMC och andra organisationer haft en inverkan då det gäller ”dagen efter-effekten”. Kampanjer genomfördes redan under 1980-talet och de flesta distrikt och stora MC-klubbar har alkotester som tillhandahålls på MC-träffar före hemresan. Då det gäller alkohol och droger tyder resultaten på att det främst handlar om att sprida information om ”dagen efter”, om att låsa motorcykeln så att den inte kan stjälas av en påverkad person och att inte låna ut den till någon som druckit alkohol eller använt andra former av droger.

Motorcyklister ser vägunderhåll som en viktig åtgärd för ökad säkerhet. Lösgrus på asfalt, sprickor gropar och spår ses som ett problem av tre fjärdedelar. Försäkringsbolaget Bilspport & MC Specialförsäkring har nyligen visat att 12,4 % av samtliga singelolyckor beror på grus. SMC har, på uppdrag av Trafikverket, räknat fram att kostnaderna för MC-olyckor till följd av grus på asfalt uppgår till drygt 92 miljoner kronor per år (18).



Undersökningen bekräftar SMC:s kritik mot vajerräcken. De svarande är positiva till mitträcken av vajertyp som bilförare medan man är mycket negativ som motorcyklist. Vägar med vajerräcken skapar en otrygg vägmiljö och över hälften väljer alternativa vägar för att slippa passera vajerräcken. Däremot är en majoritet mycket positiv till mitträcken om de är utformade och placerade med tanke på motorcyklisternas behov. Motorcyklister är överrepresenterade i dödsolyckor med räcken och i singelolyckor är räcken det vanligaste krockvåldet motorcyklisten dödas emot (19). Studien visar

att motorcyklister är medvetna om dessa risker samtidigt som man är positiv till mittseparering om den utgår från motorcyklisternas behov. I en undersökning av VTI (12) där motorcyklister intervjuats framkom att motorcyklister är positiv till frästa mitträfflor då man ser det som ett bättre alternativ än vajerräcken. Det stämmer dock inte med svaren i den här studien där nästan hälften inte instämde i påståendet.

Svaren i undersökningen rörande vägunderhåll och räcken visar att motorcyklisternas specifika behov måste inrymmas i begreppet ”Säker väg” och ”Säkra gator” bland etappmålen. Det gäller även uppmärksamhetsproblematiken som inryms i begreppet ”Säker korsning”. Att motorcyklister hittills saknats som trafikantgrupp i olika styrande dokument som rör gator och vägars utformning, drift och underhåll är något som Trafikverket kommer att åtgärda under 2011. Det bör ske i samarbete med Sveriges Kommuner och Landsting som är väghållare för ett stort vägnät där det sker MC-olyckor.

De svarande är negativt inställda till tekniska stödsystem för hastighetsanpassning. Många instämmer i att det finns en risk att förare förlitar sig för mycket på teknik om de tekniska stödsystemen blir för många. Federation of European Motorcyclists' Associations där SMC är medlemmar formulerade redan 1998 en ståndpunkt om ITS-system. Det är ett ställningstagande emot tvingande utrustning på fordon som gör att kontrollen över fordonet tas ifrån föraren och ersätts av utomstående kontroll (20). Ställningstagandet är en självklarhet eftersom en motorcyklist ska kunna gasa sig ur kritiska situationer. Det kan vara bakgrunden till den negativa inställningen men det kan också bero på att integritetsaspekten är viktigare för motorcyklister. En annan förklaring kan vara vilken typ av stödsystem som diskuteras. Innan olika ITS-system introduceras för motorcyklister är det viktigt att tydligt deklarerar vilken typ av system man avser och undersöka efterfrågan. Inom SMC pågår samarbete med leverantör av eCall och bCall i kombination med applikationer till iPhone som också erbjuder kartor, fina MC-vägar, trevliga MC-fik och liknande som motorcyklister efterfrågar.

De frågor som ställdes angående inställning till risker hade tidigare ställts i en brittisk undersökning (8). I vår undersökning svarade endast 3 % att de är så bra MC-förare att riskerna inte gällde dem jämfört med hela 24 % i den brittiska undersökningen. Även om nästan hälften svarade att risken med MC-körning är något man får leva med ansåg endast 3,4 % att man inte har som mål att komma säkert fram vid MC-körning. Även om en tredjedel i vår undersökning svarat att ett liv utan risker skulle vara tråkigt visar svaren i undersökningen att motorcyklister inte vill ta mer risker än andra trafikanter. Att komma säkert fram är ett viktigt mål för en överväldigande majoritet.

Svaren i vår undersökning bekräftas av en brittisk studie som i laboratorium jämförde beteenden som leder till olyckor hos motorcyklister med en grupp bilförare som inte kör motorcykel. Även om motorcyklister



valde högre fart än bilförarna, körde om oftare och körde in i mindre utrymmen i trafiken, höll man samma avstånd till fordonen framför. Författarna drog slutsatsen att ökat risktagande hos motorcyklister endast omfattade en liten del av skillnaden i olycksrisk mellan motorcyklister och bilister. En andra grupp motorcyklister fick genomföra datasimulationer som om de körde bil. De skilde sig inte från bilister som inte körde motorcykel avseende risktagande, däremot var de bättre på att uppfatta risker (21). I vår undersökning svarade en fjärdedel att man tog högre risker när man kör motorcykel jämfört med bil. Det kan tolkas på flera sätt. Att välja motorcykel framför bil kan ses som ökat risktagande. Ett förändrat körbeteende kan vara ett annat.

I ”Ökad säkerhet på motorcykel och moped. Gemensam strategi för åren 2010-2020” (22) har två åtgärder pekats ut som de viktigaste faktorerna för att halvera antalet dödade och reducera antalet allvarligt skadade med 25 % till 2020. Målen är ökad användning av ABS-bromsar och sänkt hastighet. Resultatet av undersökningen visar klart att de allra flesta kommer att efterfråga en motorcykel med ABS nästa gång man köper en motorcykel. I frågan om ABS råder inga tvivel om att artiklar i MC-press och annan opinionsbildning i frågan gett resultat. För framtiden ser det alltså positivt ut eftersom konsumenterna kommer att efterfråga ABS som tillverkarna tillhandahåller.

Då det gäller hastighet visar studien att motorcyklister är mindre benägna att följa hastighetsgränser jämfört med bilister. Samtidigt anser över 70 % att sänkta hastighetsgränser inte ökar säkerheten. På en fråga där man fick ranka olika åtgärders effekt på säkerheten placerades sänkt hastighet allra sist, efter både mitträcken och polisövervakning. Mot bakgrund av den negativa attityden till mitträcken visar svaren tydligt att motorcyklister inte anser att hastigheten är en åtgärd som ökar deras säkerhet.

Av Trafikverkets djupstudier framgår att en majoritet av de som dödas i MC-olyckor har kört över gällande hastighetsgränser, många mycket över tillåten hastighet. Den kunskapen är känd bland motorcyklister genom media. Svaren om att hastigheten inte har någon större betydelse, trots denna kunskap, kan tyda på mängder av faktorer. De viktigaste är förmodligen att man inte ser hastighet som en risk. En annan förklaring kan vara att man känner till risken men väljer att ta den trots detta.

Eftersom den andra punkten i strategin för ökad säkerhet för motorcyklister gäller sänkta hastighetsgränser står vi inför ett problem. Vi föreslår att särskild information om hastighet och ökad risk tas fram som är specifikt riktad till motorcyklister. Den kan spridas i MC-kollektivet genom de kanaler som finns och som fungerar. Informationen bör vara klar och tydlig och formulerad på ett sätt som får motorcyklister att reagera. Det är särskilt viktigt att lyfta fram att nästan hälften av dödsolyckorna sker i kurvor och en dryg



fjärdedel i korsningar. Hastighetsanpassning är ur en säkerhetssynpunkt allra viktigast på dessa platser för att ge högst effekt för sänkta olyckstal.

Påståendet om att motorcyklister inte respekterar och stannar vid poliskontroller rör endast en mycket liten grupp som kräver andra åtgärder än vad som finns idag. Inom ramen för strategin för ökad MC-säkerhet pågår ett arbete för detta inom Rikspolisstyrelsen. Motorcyklister är positiva till trafiksäkerhetsutbildning efter grova trafikbrott. I Storbritannien erbjuds motorcyklister som kör för fort riskreducerande utbildning genom brittisk trafikpolis (23). Det finns flera projekt som tyder på positiva trafiksäkerhetseffekter. Detta kan vara en framkomlig väg då acceptansen är hög för en sådan åtgärd bland motorcyklister.

Alla åtgärder för ökad säkerhet för motorcyklister baseras på kunskaper från djupstudier av dödade motorcyklister. Av de som svarat på enkäten hade 7 % varit med om en olycka det senaste året. Samtidigt visar studien att nästan hälften av de olyckor man varit med om handlar om vältning vid krypkörning eller stillastående. Det som är en olycka för en motorcyklist är inte synonymt med vad som normalt uppfattas som en MC-olycka. Det kan vara en förklaring till varför motorcyklister och myndigheter har svårt att förstå varandra. Många olyckor rapporteras troligen aldrig vidare till sjukvård och polis. Kunskaper från försäkringsbolagen kan sannolikt bidra till ökade kunskaper om de olyckor som sker.

Det är också viktigt med ett vidare fokus som även omfattar de som skadas. Ett exempel är försäkringsbolaget BilSport & MC Specialförsäkring som pekar ut grus som en avgörande faktor i drygt 12 % av alla singelolyckor. Mer kunskaper kan konkretisera och effektivisera åtgärder för att uppnå etappmålet med en reduktion av 25 % allvarligt skadade.



## Källhänvisningar

1. Motorcycling (Motorradverkehr) bfu safety dossier no. 05. Bern 2009
2. European Agenda for Motorcycle Safety, Federation of European Motorcyclists' Associations, FEMA, 2007
3. Vulnerable riders; Safety implications of motorcycling in the European Union, ETSC 2008
4. Motorcykelkultur och motorcyklisters syn på trafikrisker och åtgärder, VTI publikation 643, 2009, Jonna Nyberg et al.
5. Motkrafter i trafiksäkerhetspolitiken, Magnus Andersson och Evert Vedung 2007
6. Nordiska invånares syn på trafiksäkerhet. Resultat från en enkätundersökning genomförd av Nordiska Trafiksäkerhetsrådet 2010. NTR och NTF 2011
7. SMC:s undersökning om MC-förare, deras MC-vanor och attityder, Elaine Hardy 2010
8. Passion, performance , practicality: motorcyclists' motivations and attitudes to safety, S Christmas et al., 2009
9. Survey of motorcyclists and their safety initiative, Liz de Rome et al., 2001
10. Fordon 2009; Tema motorcyklar, mopeder och terrängskotrar, Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÅ 2010
11. Pressmeddelande Folksam, 14 april 2010
12. Trafikanternas uppfattning om fräst räfflor i mitten på 2-fältsväg, VTI publikation 642, Anna Anund et al., 2009
13. Full Kontroll, en körteknisk vägledning. NMCU, översatt och publicerad i MC-Folket 2009
14. OECD workshop on Motorcycle Safety, Lillehammer 2008, rapport
15. Motorcycle Conspicuity: An Evaluation and Synthesis of Influential Factors G. Wulf, et al. 1989
16. Trygg Hansa, pressmeddelande 23 april 2010 och 7 april 2009
17. Car Drivers' Skills and Attitudes to Motorcycle Safety: A Review, Crundall et al., 2008
18. Skrivelse till trafikverket angående kostnad grusolyckor, SMC 2010
19. Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor med MC 2005-2008, Trafikverket 2010
20. Mülhouse-deklarationen, FEMA 1999
21. A behavioral comparison between motorcyclists and a matched group of non-motorcycling car drivers; factors influencing accident risk Mark S. Horswill, et al. UK, 2002
22. Ökad säkerhet på motorcykel och moped, gemensam strategi för åren 2010-2010, version 1.0, Trafikverket 2010
23. Humberside Police Devon; Weekender Campaign Northumbria; Operation Achilles, Humberside Police, [www.esum.eu](http://www.esum.eu)

## Bilaga I

### Frågeformulär om motorcykel och trafiksäkerhet

#### A. Några frågor om din egen motorcykel:

1. Hur många motorcyklar har du tillgång till som du använder i trafik? ..... stycken
2. Vilken motorcykel använder du mest? Skriv vilket märke: .....
3. Vilken typ är den motorcykeln?
  - Sport
  - Supersport
  - Touring
  - Standard
  - Classic veteran
  - Custom
  - Off-road
  - Scooter
  - Annan, vilken?.....
4. Vad har den för motorstorlek?
  - Under 125 kubik
  - 126-400 kubik
  - 401-700 kubik
  - 701-1000 kubik
  - Över 1001 kubik
5. Vilken säkerhetsutrustning har du på den motorcykeln? Sätt kryss vid alla som stämmer.
  - ABS
  - Integrerade bromsar
  - Antispinn
  - Antisladd
  - Airbag
  - Annat, vad?.....

6. Hur många mil kör du motorcykel per år?
- Under 100 mil
  - 100-299 mil
  - 300-499 mil
  - 500-699 mil
  - 700-999 mil
  - 1000 mil eller över
7. Har du planer på att köpa ny motorcykel?
- Nej
  - Ja, troligen i år
  - Ja, troligen nästa år
  - Ja, men längre fram
8. Om du ska köpa en ny motorcykel, kommer du då att välja en med något av följande? Sätt flera kryss om det behövs.
- ABS
  - Integrerade bromsar
  - Antispinn/traction control
  - Airbag
  - Annat, vad?.....
9. Om du ska köpa en begagnad motorcykel, kommer du då att försöka hitta en med något av följande?
- ABS
  - Integrerade bromsar
  - Antispinn/traction control
  - Airbag
  - Annat, vad?.....
10. Om du har ABS, har du någon gång bromsat så hårt att ABS-systemet aktiverats?
- Ja
  - Nej
  - Vet inte
11. Om ja, i vilken situation?
- Planerad övning
  - Kritisk situation i trafiken
  - Normal bromsning på halt väglag

**B. Några frågor om din mc-åkning mm:**

12. Hur ofta använder du följande färdssätt om du inte behöver ta hänsyn till väder eller säsong? Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den sexgradiga skalan som passar dig bäst.

	Varje dag	2 eller flera i veckan	En gång i veckan	2-3 gånger i månaden	Mer sällan	Aldrig
Kör bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Är passagerare i bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cyklar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kör motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Är passagerare på motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reser med kollektivtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Vilken körkortsbehörighet har du? Sätt flera kryss om det behövs.

- Motorcykel A1
- Motorcykel A
- Personbil
- Tung lastbil
- Buss
- Släp
- Saknar körkort

14. När tog du ditt/dina mc-körkort?

Lätt motorcykel A1, år .....

Tung motorcykel A, år .....

Kör motorcykel på B-körkort från den tiden motorcykelbehörighet ingick, år .....

15. Hur länge har du kört motorcykel sammanlagt?.....år

16. Har du genomgått fortbildning/avrostning för motorcykel? Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den femgradiga skalan som passar dig bäst.

	Aldrig	1 gång	1 gång/år	2-3 gånger /år	4 eller fler gångar/år
Grundkurs/avrostning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grundkurs gokartbana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avancerad kurs på storbana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gruskurs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annan fortbildning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

17. Hur ser din mc-historia ut? Kryssa för det alternativ som passar bäst för dig.

- Har kört i stort sett hela tiden sedan jag tog körkortet
- Körde i början, gjorde sen ett längre uppehåll och började igen
- Har börjat köra först lång tid efter att jag tog körkortet

18. Hur ofta använder du motorcykel för olika typer av resor? Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den sexgradiga skalan som passar dig bäst.

	Varje dag	2 eller flera i veckan	En gång i veckan	2-3 gånger i månaden	Mer sällan	Aldrig
Transportmedel till och från jobb/skola	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transportmedel för andra ärenden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsfordon för kortare utfärder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsfordon för längre resor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Hur ofta åker du ensam eller tillsammans med andra? Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den sexgradiga skalan som passar dig bäst.

	Varje dag	2 eller flera i veckan	En gång i veckan	2-3 gånger i månaden	Mer sällan	Aldrig
Åker ensam	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker tillsammans med någon på samma motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker tillsammans med några få andra på flera motorcyklar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åker tillsammans med många andra	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

20. Brukar du låna ut din motorcykel?

- Nej aldrig  
 Ja till någon jag litar fullt på  
 Ja till alla som frågar

21. Brukar du själv låna andras motorcykel?

- Nej aldrig  
 Ja i samband med provkörning hos handlare  
 Ja av nära kompisar eller inom familjen  
 Ja av alla som vill låna ut

22. Är du, utöver SMC, medlem i någon mc-klubb?

- Ja, ange vilken/vika.....  
 Nej

23. Har du under de senaste 12 månaderna varit med om någon trafikolycka med motorcykel som lett till skada på person eller fordon? Ta med även sådana olyckor som bara lett till plåtskador på fordon eller småsår/blåmärken hos någon inblandad.

- Nej, ingen olycka  
 Ja, olycka under körning  
 Ja, vältningsolycka vid stillastående



24. Om ja, vad var den allvarligaste skadan i olyckan?
- Skada på fordon
  - Kroppsskada som inte krävde sjukvård
  - Kroppsskada som krävde sjukvård utan inläggning på sjukhus
  - Kroppsskada som krävde inläggning på sjukhus
  - Annans dödsfall
25. Typ av olycka
- Singelolycka
  - Kollision med annat fordon eller annan trafikant
26. Vem var, enligt din uppfattning, ansvarig för olyckan?
- Du själv
  - Annan trafikant
  - Väghållaren
  - Annan, vem?.....
27. Har du under de senaste 12 månaderna varit nära att kollidera med ett annat fordon då du kört motorcykel där du upplevt att den andra trafikanten inte sett dig?
- Ja, en gång
  - Ja, många gånger
  - Nej, aldrig

### C. Några frågor om trafiksäkerhet:

28. Hur ofta använder du följande skyddsutrustningar? Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den femgradiga skalan som passar dig bäst.

	Alltid					Aldrig
	1	2	3	4	5	
Integralhjälm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Öppen hjälm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Öppningsbar hjälm	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Säkerhetsbyxor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Säkerhetsjacka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Säkerhetshandskar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mc-stövlar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Reflexväst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Separat ryggskydd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Separat bröstskydd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Nackskydd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Separat skyddsväst med inbyggda skydd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Annat, vad?.....						

29. Hur gammal är din hjälm?
- Mindre än ett år
  - 1-2 år
  - 3-4 år
  - 5 år eller äldre
30. Har du planer på att köpa en ny hjälm?
- Nej
  - Ja, troligen i år
  - Ja, troligen nästa år
  - Ja, men längre fram
31. Om du planerar att köpa en ny hjälm, varför tänker du göra det?
- Bättre säkerhet
  - Bättre komfort eller passform
  - Bättre utseende
  - Annat skäl, vilket?.....
32. Vad anser du är en acceptabel mc-hastighet vid hastighetsgränsen 50 km/tim när det är lite trafik och du själv kan välja hastighet?
- 50 km/tim eller lägre
  - 55 km/tim
  - 60 km/tim
  - 65 km/tim
  - 70 km/tim eller högre
33. Hur fort kör du normalt själv motorcykel på en väg med hastighetsgränsen 50 km/tim, när det är lite trafik och du själv kan välja hastighet?
- 50 km/tim eller lägre
  - 55 km/tim
  - 60 km/tim
  - 65 km/tim
  - 70 km/tim eller högre
34. Vad anser du är en acceptabel mc-hastighet vid hastighetsgränsen 90 km/tim när det är lite trafik och du själv kan välja hastighet?
- 90 km/tim eller lägre
  - 100 km/tim
  - 110 km/tim
  - 120 km/tim eller högre
35. Hur fort kör du normalt själv motorcykel på en väg med hastighetsgränsen 90 km/tim när det är lite trafik och du själv kan välja hastighet?
- 90 km/tim eller lägre
  - 100 km/tim
  - 110 km/tim
  - 120 km/tim eller högre

36. Har det hänt att du kört mer än 30 km/tim över gällande hastighetsgräns?

Nej, aldrig

Ja, någon enstaka gång

Ja, många gånger

37. Hur gör du när du kommer till trafiksäkerhetskameror med motorcykel?

Saktar in om jag kör för fort

Fortsätter i samma fart även om den är för hög

Fortsätter i laglig fart så som jag alltid gör

38. Har du blivit bötfälld för fortkörning på motorcykel de senaste 12 månaderna?

Ja

Nej

39. Här följer ett antal påståenden om hastighet. Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den femgradiga skalan som passar dig bäst.

	Instämmer helt			Instämmer inte alls	
	1	2	3	4	5
Det är acceptabelt att köra för fort om trafikrytmen ligger över hastighetsgränsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hastighetsgränserna bör sänkas för att öka trafiksäkerheten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bör finnas en teknisk stödfunktion* på motorcykeln, som gör det enklare att följa hastighetsgränsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Risken att åka fast i polisens hastighetskontroller är liten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Polisens toleransgräns** vid fortkörning bör sänkas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Straffet för fortkörning bör vara hårdare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är acceptabelt att inte stanna på polisens tecken om man kört för fort med motorcykel vid en hastighetskontroll.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har generellt högre hastighet när jag kör bil jämfört med när jag kör motorcykel.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* Med stödfunktion menas en teknik (ofta med hjälp av GPS) som med ljudsignaler eller andra signaler påkallar förarens uppmärksamhet om att hastighetsgränsen överskrids.

\*\* Den gräns där polisen som regel avstår från att rapportera, 5 km/tim över skyltad hastighet.

40. Här följer några frågor och påståenden om nykterhet. Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den femgradiga skalan som passar dig bäst.

	Ja, ofta				Nej, aldrig
	1	2	3	4	5
Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna kört motorcykel när du misstänkt att du druckit för mycket alkohol?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna kört motorcykel när du misstänkt att du varit påverkad av droger?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna kört motorcykel på förmiddagen när du misstänkt att du druckit för mycket alkohol kvällen innan?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna åkt med någon på motorcykel eller i grupp med någon som du misstänkt varit påverkad av alkohol eller droger?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har det hänt att du någon gång de senaste 12 månaderna blivit stoppad på motorcykel av polisen för en trafiknykterhetskontroll?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har du under de senaste 12 månaderna använt en alkotest vid något mc-evenemang innan du kört hem?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Instämmer helt			Instämmer inte alls	
	1	2	3	4	5
Risken att åka fast i polisens trafiknykterhetskontroll är liten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Promillegränsen bör sänkas till 0,0.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Straffet för rattfylleri bör vara hårdare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bör finnas alkolås på motorcykeln som gör den omöjlig att köra av någon som är påverkad av alkohol.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

41. Här följer några påståenden om risker och risktagande. Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den femgradiga skalan som passar dig bäst.

	Instämmer helt				Instämmer inte alls
	1	2	3	4	5
Risken vid mc-körning är något jag är villig att leva med.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ett liv utan risker skulle vara tråkigt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag är en bra mc-förare så den höga risken gäller inte mig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Min främsta målsättning vid mc-körning är att komma fram säkert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag tar större risker när jag kör motorcykel än när jag kör bil.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### D. Attityder och åsikter om åtgärder:

42. Här följer ett antal påståenden om olika trafiksäkerhetsåtgärder. Sätt ett kryss på varje rad för det svarsalternativ på den femgradiga skalan som passar dig bäst.

	Instämmer helt				Instämmer inte alls
	1	2	3	4	5
Den obligatoriska riskutbildningen för motorcykel är positiv för trafiksäkerheten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fortbildning/avrostning borde vara obligatoriskt för motorcyklister.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Uppmärksamhetskampanjer för att öka andra trafikanters uppmärksamhet mot motorcyklister bör ske varje år.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitträcken av vajertyp är en vettig åtgärd för att minska kollisioner för bilister.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitträcken av vajertyp är en vettig åtgärd för att minska kollisioner för motorcyklister	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitträcken är en vettig åtgärd, men bara om val av räcken och placering görs med tanke på motorcyklister.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Krav på trafiksäkerhetsutbildning bör införas för mc-förare som begått allvarliga trafikbrott.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vajerräcken gör att jag känner mig mer otrygg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

forts. fråga 42	Instämmer helt			Instämmer inte alls	
	1	2	3	4	5
Om jag kan välja en alternativ väg avstår jag från väg med vajerräcke.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frästa räfflor i vägens mitt är ett bra alternativ till mitträcke.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Löst grus på asfalterade vägar är ett problem jag upplever ofta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gropar, sprickor och spår är problem jag upplever ofta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Varselväst gör att jag syns bättre och är därför bra för trafiksäkerheten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med många tekniska stödsystem på motorcykeln finns det stor risk att man som förare förlitar sig för mycket på tekniken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ABS-bromsar borde finnas på alla motorcyklar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det borde vara obligatoriskt med heltäckande skyddskläder.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

43. Vilka informations- eller utbildningskällor anser du har betytt mest för ditt eget säkerhetstänkande som motorcyklist? Kryssa för de fyra informationskällor som varit viktigast för dig.

- Körkortsutbildning på trafikskola
- Privat övningskörning
- Fortbildnings-/avrostningskurser
- Skriften "Full kontroll" från SMC
- Artiklar i tidningen "MC-Folket"
- Artiklar i andra mc-tidningar
- Vägverket (numera Trafikverket)
- Vänner eller familj
- MC-kompisar
- Information från annan part, tex NTF
- SMC
- SMC:s distrikt
- MC-klubben
- MC-handlare
- MC-tillverkaren
- Annat, vad?.....



44. Vilka andra åtgärder upplever du har varit bäst för din egen säkerhet som motorcyklist? Kryssa för de fyra åtgärder som känns viktigast för dig.

- ABS-bromsar
- Skyddskläder
- hjälm
- Varselväst
- Mitträcken
- Sänkta hastighetsgränser
- Kontrollbesiktning
- Vägunderhåll
- Polisövervakning
- Annat, vad?.....

**E. Till sist några frågor om vem du är och var du bor.**

45. Kön

- Man
- Kvinna

46. Ålder

- 16-17 år
- 18-19 år
- 20-24 år
- 25-34 år
- 35-44 år
- 45-54 år
- 55-64 år
- 65-74 år
- 75 år eller äldre

47. Bostadsort

- Landsbygd
- Tätort med mindre än 25 000 invånare
- Tätort med 25 000 – 50 000 invånare
- Tätort med 50 000 – 100 000 invånare
- Tätort med 100 000 – 150 000 invånare
- Tätort med mer än 150 000 invånare

**Tack för att du besvarat alla frågorna!**

## Bilaga II

### Fråga 5: Säkerhetsutrustning på befintlig motorcykel; Annat

Extra strålkastare	7
Däcktryckskontroll	5
Annat bromssystem	3
Handtagsvärme	2
Sidvagn	
Sidostöd ute = omöjligt att starta	
Styrdämpare	
Störtbåge	

## Bilaga III

### Fråga 8; Önskad säkerhetsutrustning vid köp av ny motorcykel; Annat

Handtagsvärme	3
Dubbla lågt placerade positionsljus	
Farthållare	
Traction control	
Höj- och sänkbar ruta	
Automatisk återgång blinkers	
Bränslesnål och biodiesel	
Bromsservo	

## Bilaga IV

### Fråga 9; Önskad säkerhetsutrustning vid köp av begagnad motorcykel; Annat

Handtagsvärme	3 personer
Bromsservo	
Inga krav på ABS och antispinn även om det är bra	
beror på vad som finns	
Dubbla lågt placerade positionsljus	
Farthållare	
Köper inte begagnat	
Nåt som faller mig i smaken	
Styrdämpare och rätt däck för ändamålet	
Traction Control	
Vita varselljus fram	

## Bilaga V

### Fråga 43; Annat som format säkerhetsmedvetandet

Erfarenhet, trafikvana, mognad	20
Bankörning, instruktör, racing, tävling, FMCK	15
Sunt förnuft, logik, insikt	10
Böcker, Youtube, sporthoj och andra forum	10
Erfarenheter från arbete som berör trafiksäkerhet	9
ABS	1

## Bilaga VI

### Fråga 44; Andra viktiga åtgärder för MC-säkerhet

Ålder och erfarenhet	18
Uppmärksamhet mot andra opålitliga trafikanter	8
Bankurser	6
Trafiklärare/utbildning	3
Träning med kompisar	4
Ryggskydd	2
Böcker/MCtidningar	2
Servad MC/ny MC/bra däck	5
Bra bromsar/extraljus/ljust skinnställ/GPS	5
Information till bilister	3
Planering och placering	3
Olyckor	1
Alkotest	1
Öppna avgassystem	1