



Utvärdering av en ny obligatorisk riskutbildning för motorcyklister

Sonja Forward
Per Henriksson
Jonna Nyberg
Jessica Berg

Utgivare:  581 95 Linköping	Publikation: VTI rapport 720		
	Utgivningsår: 2011	Projektnummer: 40791	Dnr: 2009/0361-26
	Projektnamn: Utvärdering av obligatorisk riskutbildning för MC-förare		
Författare: Sonja Forward, Per Henriksson, Jonna Nyberg och Jessica Berg		Uppdragsgivare: Transportstyrelsen	
Titel: Utvärdering av en ny obligatorisk riskutbildning för motorcyklister			
Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord: <p>Från den 1 november 2009 infördes en obligatorisk riskutbildning för behörighet A och A1 (tung respektive lätt motorcykel). Utbildningen är både teoretisk och praktisk och specifikt riktad till motorcyklister. Syftet med föreliggande studie är att undersöka om det skett någon förändring i synen på risktagning efter införandet av den nya riskutbildningen.</p> <p>Undersökningen genomfördes i form av en webbenkätstudie och två olika grupper jämfördes: de som avslutade mc-utbildningen före riskutbildningens införande den 1 november 2009 och de som avslutade utbildningen efter detta datum. I studien deltog 1 472 personer (förstudie=541; efterstudie=931). Medelåldern var 30 år och andelen kvinnor 20 procent. Resultaten visar att det skett relativt små förändringar i attityder, normer och intentioner i jämförelsen mellan för- och efterstudie. De skillnader som konstaterades gick oftast i ”rätt” riktning, det vill säga en ökad förståelse för olika risker. De negativa förändringar som kan ses finns främst inom den yngsta gruppen (16–20 år) avseende hastighet, alkohol, trötthet och synen på den egna förmågan i jämförelse med andra motorcyklister. Sammanfattningsvis visar studien att det dels finns behov av ytterligare studier av utbildningens effekter, dels utbildningens form och upplägg avseende till exempel pedagogik riktad till specifika målgrupper. Hur de aktuella resultaten kan hjälpa till att utveckla den obligatoriska riskutbildningen för behörighet A och A1 diskuteras.</p>			
Nyckelord: Riskutbildning, hastighet, alkohol, trötthet, skyddsutrustning, körförmåga, utvärdering, attityder, normer, intentioner, motorcyklister, körkortstagare.			
ISSN: 0347-6030	Språk: Svenska	Antal sidor: 103 + 2 bilagor	

<p>Publisher:</p>  <p>SE-581 95 Linköping Sweden</p>	<p>Publication: VTI rapport 720</p>	
<p>Author: Sonja Forward, Per Henriksson, Jonna Nyberg and Jessica Berg</p>	<p>Published: 2011</p>	<p>Project code: 40791</p>
<p>Title: Evaluation of a new mandatory risk education program aimed at students learning to ride a motorbike</p>	<p>Dnr: 2009/0361-26</p>	
<p>Project: An evaluation of a new mandatory risk education program for motorcyclists</p>		
<p>Sponsor: Swedish Transport Agency</p>		
<p>Abstract (background, aim, method, result) max 200 words:</p> <p>On 1 November 2009 a new risk education program for all students learning to ride a motorbike was introduced in order to enhance their perception of risk. The training is both theoretical and practical. The aim of the study is to evaluate if motorcyclists' perception of risk changed as a consequence of the new training program. The study used a internet survey and two different groups were compared: motorcyclist learner drivers who had completed their training before the implementation of the new program and those who had completed their training after the 1st of November 2009. In the study 1,472 people participated (before study=541; after study=931). The mean age was 30 years and the proportion of women was 20 procent. The results showed relatively small changes in the motorcyclists' attitudes, norms and intentions before and after the new training program. However, the difference was mainly in the "right" direction which indicated a greater understanding of risk. Some negative changes were also observed but most frequently amongst the youngest age group (16–20 years old). These negative changes were related to their perception of speeding, alcohol, fatigue and of their own ability to drive a motorbike if compared with other motorcyclists. In conclusion, the results suggest that further research in this area is needed which looks at the effect of training but also the content and how training is being conducted with regard to methods used and how specific groups are being targeted. Implications of the current findings for the development of educational programs for motorcyclists are discussed.</p>		
<p>Keywords: Risk-education, motorcyclists, speed, alcohol, fatigue, protective clothing, driving skills, evaluation, attitudes, norms, intentions, learner</p>		
<p>ISSN: 0347-6030</p>	<p>Language: Swedish</p>	<p>No. of pages: 103 + Appendices</p>

Förord

VTI har fått i uppdrag av Transportstyrelsen att utvärdera den obligatoriska riskutbildningen för motorcyklister (förarbehörighet A1 och A, det vill säga lätt respektive tung motorcykel), som trädde i kraft den 1 november 2009.

Beställare på Transportstyrelsen har varit Hans Mattsson. Björn Peters har varit projektledare på VTI. Författarna tackar de övriga medarbetare på VTI som på olika sätt har medverkat i detta projekt. Vi vill också rikta ett stort tack till P-O Nilsson på förarprovskontoret i Linköping och alla andra förarprovare som bistått med hjälp till Sveriges MotorCyklister (SMC) för kontaktuppgifter till mc-förare samt till alla de personer som besvarat enkäten.

Linköping april 2011

Björn Peters

Kvalitetsgranskning

Granskningsseminarium genomfört 21 mars 2011, där Annelie Carlson, VTI, var lektor. Författarna har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Projektledarens närmaste chef, Jan Andersson, VTI, har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 2011-05-06.

Quality review

Review seminar was carried out on 21 March 2011 where Annelie Carlson, VTI, reviewed and commented on the report. The authors have made alterations to the final manuscript of the report. The research director of the project manager, Jan Andersson, VTI, examined and approved the report for publication on 6 May 2011.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Summary	7
1 Bakgrund	9
1.1 Motorcykelåkningen i Sverige	9
1.2 Riskutbildning	11
1.3 Syfte	14
2 Metod	15
2.1 Teoretiskt angreppssätt	15
2.2 Genomförande	17
2.3 Urval	20
2.4 Analysmetod	28
3 Resultat – förstudien	30
3.1 Hastighetsöverträdelser	30
3.2 Trötthet	34
3.3 Alkohol	38
3.4 Skyddsutrustning	41
3.5 Körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer	44
3.6 Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister	46
3.7 Sammanfattning – förstudien	47
4 Resultat - efterstudien	50
4.1 Hastighetsöverträdelser	50
4.2 Trötthet	55
4.3 Alkohol	59
4.4 Skyddsutrustning	61
4.5 Körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer	64
4.6 Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister	65
4.7 Riskutbildningen	67
4.8 Kommentarer från respondenterna rörande riskutbildningen	73
4.9 Sammanfattning – efterstudie	79
5 Effekter av riskutbildningen – jämförelser av för- och efterstudien	82
5.1 Respondenternas sammansättning i för- och efterstudien	82
5.2 Hastighetsöverträdelser	83
5.3 Trötthet	86
5.4 Alkohol	87
5.5 Skyddsutrustning	89
5.6 Körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer	91
5.7 Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister	92
5.8 Sammanfattning – effekter av riskutbildningen	93
6 Diskussion	97
Referenser	102

Bilagor:

Bilaga 1 E-post riktad till mc-ägare för input till enkätkonstruktion

Bilaga 2 Brev till förarprovskontoren 2009

Utvärdering av en ny obligatorisk riskutbildning för motorcyklister

av Sonja Forward, Per Henriksson, Jonna Nyberg och Jessica Berg

VTI

581 95 Linköping

Sammanfattning

Från den 1 november 2009 infördes en obligatorisk riskutbildning för behörighet A och A1 (tung respektive lätt motorcykel). Utbildningen är både teoretisk och praktisk och specifikt riktad till motorcyklister. Syftet med föreliggande rapport är att undersöka om det skett någon förändring i synen på risktagning efter införandet av den nya riskutbildningen.

Undersökningen genomfördes i form av en enkätstudie där målgruppen antingen var nyblivna körkortstagare med behörighet A och A1 eller höll på att avsluta en utbildning för denna behörighet. Två olika grupper jämfördes: de som avslutade mc-utbildningen före riskutbildningens införande den 1/11 2009 och de som avslutade utbildningen efter detta datum. I studien deltog 1 472 personer (förstudie=541; efterstudie=931). Medelåldern var 30 år och andelen kvinnor 20 procent.

Studien presenterade följande resultat med avseende på skillnad före och efter introduktionen av den nya utbildningen:

- Flera positiva förändringar har skett gällande synen på *hastighetsöverträdelse* vilket kan tolkas som en ökad riskmedvetenhet. En negativ trend är dock märkbar inom den yngre gruppen (16–20 år)
- Inga större skillnader är märkbara avseende synen på *alkohol*. En möjlig förklaring till detta kan vara att man redan innan utbildningen var negativt inställd till alkohol i trafiken, En negativ förändring inom den yngre gruppen (16–20 år) påvisades
- Riskutbildningen indikerar goda resultat när det gäller *trötthet* i samband med motorcykelkörning. En negativ tendens finns dock inom den yngre åldersgruppen (16–20 år).
- Resultaten angående *skyddsutrustning* visar att de som genomgått riskutbildningen har en större acceptans för hjälmanvändning än de som inte har gått den, samtidigt som acceptansen för varselväst har minskat. De som anser att en väst är ”töntig” var mindre benägna att använda västen
- Totalt sett visar resultaten rörande synen på *körteknik* och *orsaken till olyckor* en förändring som indikerar en bättre riskmedvetenhet bland dem som har genomgått riskutbildningen – inga negativa förändringar påvisades
- Resultaten rörande *den egna förmågan i jämförelse med andra motorcyklister* visar totalt sett positiva resultat avseende kön, i det att fler män än tidigare tycks ha fått en större självinsikt i efterstudien. Men när det gäller *unga* män har det istället skett en förändring till det sämre
- I synen på *riskutbildningen* var deltagarna mer positivt inställda till den praktiska riskutbildningen än till den teoretiska. Flera påtalade även att det var för många självklarheter som togs upp i den teoretiska delen (till exempel alkohol och droger).

Sammanfattningsvis märks relativt små skillnader i attityder, normer och intentioner i jämförelsen mellan för- och efterstudie. De skillnader som konstaterades gick oftast i "rätt" riktning, det vill säga en ökad förståelse för olika risker. De negativa förändringar som kan ses finns främst inom den yngsta gruppen (16–20 år) avseende hastighet, alkohol, trötthet och synen på den egna förmågan i jämförelse med andra motorcyklister. Detta tyder på att det finns behov av en annan form av pedagogik riktad till just denna målgrupp. Förslag på fortsatt forskning berör dels ytterligare studier av utbildningens effekter, dels utbildningens form och upplägg avseende till exempel pedagogik riktad till specifika målgrupper.

Evaluation of a new mandatory risk education program aimed at students learning to ride a motorbike

by Sonja Forward, Per Henriksson, Jonna Nyberg and Jessica Berg
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
SE-581 95 Linköping Sweden

Summary

On 1 November 2009 a new risk education program for all students learning to ride a motorbike was introduced in order to enhance their perception of risk. The training is both theoretical and practical. The aim of the study is to evaluate if motorcyclists' perception of risk changed as a consequence of the new training program. The study used a postal survey and two different groups were compared: motorcyclists who had completed their training before the implementation of the new program and those who had completed their training after the 1st November 2009. In the study 1,472 people participated (before study=541; after study=931). The mean age was 30 years and the proportion of women was 20 percent. The main changes which took place could be summarized as follows:

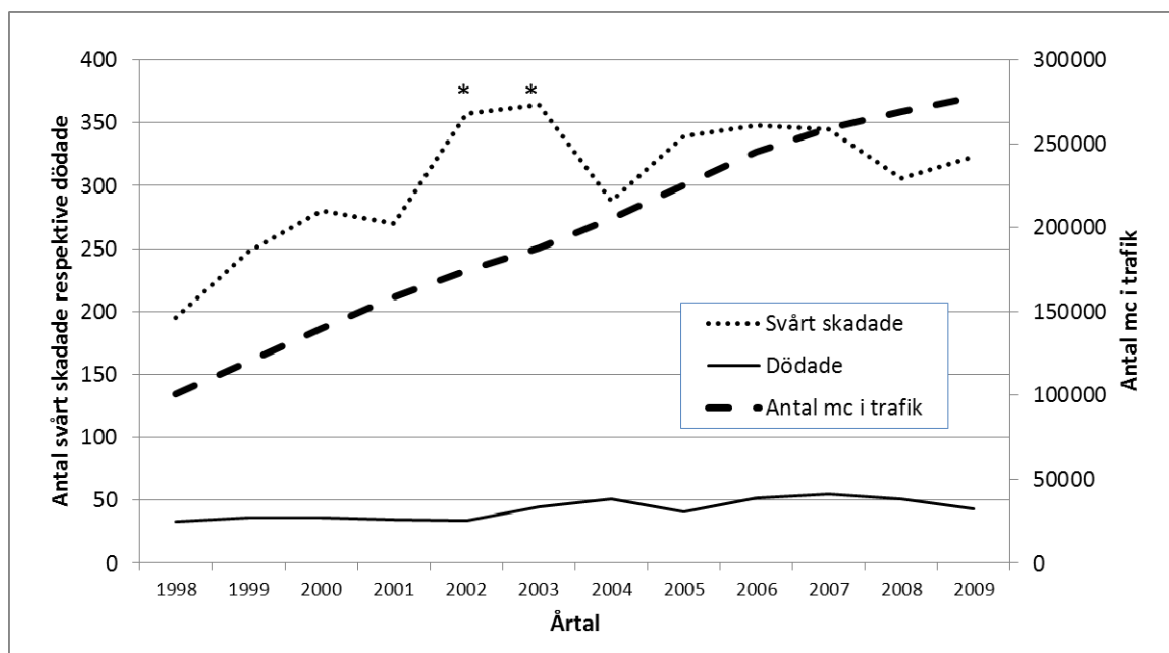
- Several positive changes with regard to speeding took place which could indicate an increased level of risk perception. A negative trend amongst the youngest age group (16–20 years) was noted.
- No significant changes with regard to alcohol and driving were presented. A possible reason for this could be that before the new educational program motorcyclists were already negative towards driving under the influence of alcohol. A negative trend amongst the youngest age group (16–20 years) was noted.
- The new training program presented some encouraging results with regard to fatigue during driving. A negative trend amongst the youngest age group (16–20 years) was noted.
- The results with regard to protective clothing showed that those who took part in the new program accepted the use of helmet to a greater degree when compared with the other group. However, their attitude towards conspicuous clothing had become more negative. Those who regarded a luminous reflector vest as “silly” were less likely to use the vest.
- Some changes took place with regard to how mastering a bike could prevent accidents. The respondents' views on the main causes of accident also altered. Changes indicate that their perception of risk had become more realistic; no negative changes were noted.
- Questions regarding the respondents' own ability to drive a motorbike showed some positive changes with regard to gender since more men than before had a greater understanding of their own limitations after the new training. However, as before, the men in the youngest age group presented some changes in the wrong direction.
- The respondents' responses to the education itself showed that participants were more positive about the practical aspect of training compared with the theoretical one. Several people would argue that topics discussed during the theoretical part were too obvious (i.e. not to drink and drive).

In summary, the study detected relatively small changes in motorcyclists' attitudes, norms and intentions before and after the new training. However, the difference was usually in the "right" direction which indicated a greater understanding of risk. Some negative changes also took place and this was mainly amongst the youngest age group (16–20 years old). These changes were related to their perception of speeding, alcohol, fatigue and of their own ability if compared with other motorcyclists. This would imply that other methods are needed in order to reach this particular target group. The results also suggest that further research in this area is needed which looks at the effect of training but also the contents and how training is being conducted with regard to methods used and how specific groups are being targeted.

1 Bakgrund

1.1 Motorcykelåkningen i Sverige

Att åka motorcykel har ökat i popularitet i Sverige under den senaste tioårsperioden (SIKA, 2009) och under samma period har antalet motorcyklar i trafik mer än fördubblats. I takt med att motorcykelparken vuxit har även antalet svårt skadade i trafiken ökat från cirka 200 (1998) till 360 (2009). Däremot har antalet dödade motorcykelförare varit relativt konstant och pendlat kring 50 personer per år (Trafikanalys, 2009). Figur 1 visar olycksutvecklingen bland svårt skadade och dödade motorcykelförare mellan 1998 och 2009 samt antal motorcyklar i trafik.



*Åren 2002 och 2003 ingick även moped klass I-förare i statistiken över skadade.

Figur 1 Antal svårt skadade och dödade motorcykelförare samt antal motorcyklar i trafik i slutet av varje år perioden 1998- 2009 (SIKA, 2009; Trafikanalys, 2009)

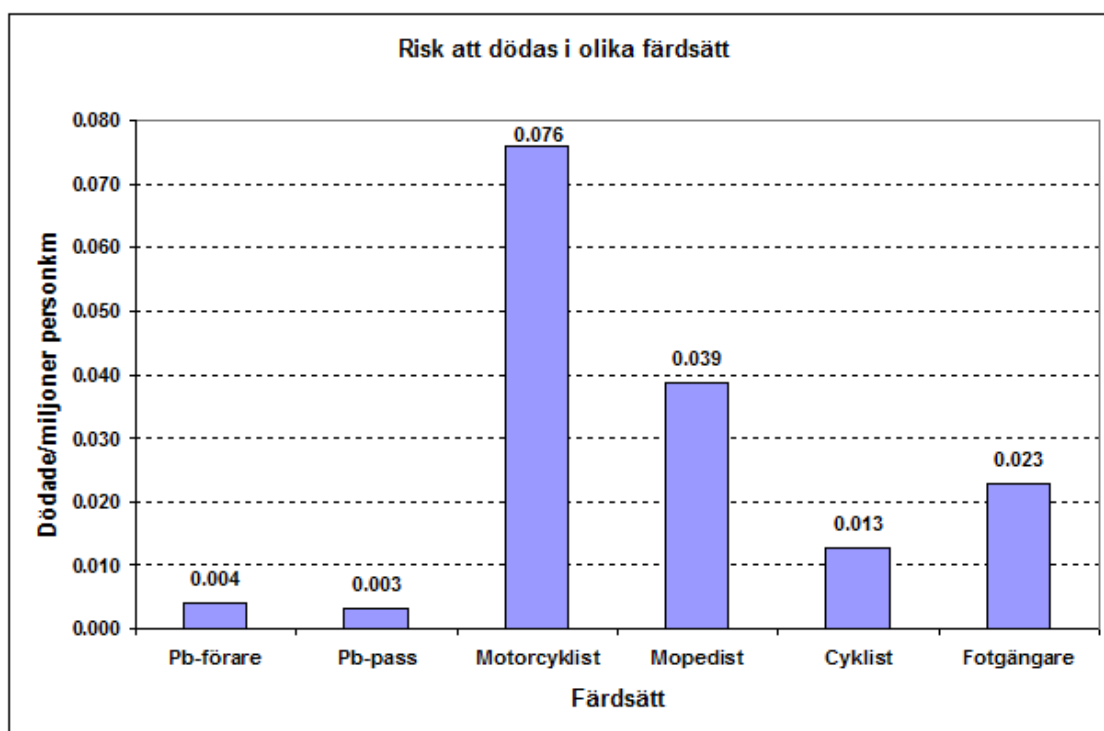
I en rapport från NTF och SMC (Nordqvist & Gregersen, 2010) visar men på att risken beräknat som antalet död och svårt skadade per antalet 1 000 registrerade MC har sjunkit till nivåer som är jämförbara med bil (se figur 2).



Figur 2 Dödade och skadade/1 000 fordon för bil och motorcykel (Nordqvist & Gregersen, 2010) – (Källa: SCB och SIKa, för år 2002 och 2003 har antalet skadade reducerats med en uppskattning av antalet skador EU-moped skador.)

Trafikverkets (tidigare Vägverkets) djupstudier av dödsolyckor på motorcykel visar att mer än 25 procent av de omkomna motorcyklisterna har kört mycket över gällande hastighetsgräns och 90 procent av dessa har varit förare av supersportmotorcyklar, vilket i korta ordalag innebär en tekniskt avancerad motorcykel med höga toppfarter och högeffektiva bromssystem (Strandroth & Persson, 2005). Djupstudierna visar också att 7 procent av de omkomna motorcyklisterna saknade hjälm och 8 procent hade tappat hjälmen under olyckstillfället. Mer än hälften använde heltäckande skyddsutrustning; mc-ställ, handskar och stövlar. Vidare var 21 procent av de omkomna alkohol- och/eller drogpåverkade. Nästan alla som omkommer på motorcykel är män och nästan hälften dör i singelolyckor. Motorcyklisternas brist på synbarhet är en vanlig orsak till korsningsrelaterade olyckor (Trafikverket, 2010). Det är vanligt att motorcyklisterna håller för hög fart i korsningar vilket medför att motparten inte hinner upptäcka motorcykeln i tid för att kunna lämna företräde. Den största risken för att skadas i motorcykelolyckor har unga, oerfarna förare, särskilt de som kör en motorcykel med hög effekt i förhållande till dess vikt (Björketun & Nilsson, 2007).

Att köra motorcykel är det mest riskfyllda färdmedlet både i Sverige och internationellt (Björketun & Nilsson, 2007). I figur 3 visas risken att dödas i olika färdmedel. Risken att dödas som motorcyklist är nästan 20 gånger högre än att dödas som förare av personbil.



Figur 3 Antal dödade per miljon personkilometer fördelat på olika färdmedel (Björketun & Nilsson, 2007).

Hur stor andel av dödsolyckorna som sker pga. trötthet kan utläsas från de djupstudier som Trafikverket (tidigare Vägverket) genomför. Antalet är dock litet: under exempelvis

2007–2008 kan trötthet ha varit en bidragande faktor i högst två dödsolyckor enligt preliminära data från ett pågående VTI-projekt (Sandin, 2009). Enligt Horberry m.fl. (2008) beror trötthet bland motorcyklister, till skillnad från bilister, troligtvis mer på fysisk och mental ansträngning än på brist på stimuli och utträkning. Tröttheten kan vara ett resultat av att föraren av motorcykeln är utsatt för exempelvis kyla, värme, oljud och vibrationer.

1.2 Riskutbildning

För dem som genomgår en förarutbildning för personbil (B-behörighet) skall eleven efter den 1 april 2009 genomgå en utökad obligatorisk riskutbildning. Denna utbildning ges i två delar vilka måste genomföras innan eleven får avlägga förarprov. Syftet med riskutbildningen del 1, den s.k. ”riskettan”, är att ge eleverna kunskap och insikt om hur alkohol, droger, trötthet och övriga riskfyllda beteenden inverkar på körförmågan.

Del 2, ”risktvåan”, syftar till att öka förståelsen för hastighetens betydelse samt säkerhet och körning under särskilda förhållanden och motsvarar i princip den tidigare riskutbildningen (se www.körkortsportalen.se).

Någon motsvarande obligatorisk riskutbildning för förarbehörighet A1 eller A (lätt respektive tung motorcykel) har dock inte funnits i Sverige. Kunskaper och förståelse om risker relaterade till motorcykeltrafik har endast förmedlats i samband med frivillig utbildning, antingen på trafikskola eller inom en motorcykelorganisation (Regeringens proposition 2007/08:128).

Mot den ovan givna bakgrundsbeskrivningen är det angeläget att öka motorcyklisters riskmedvetande och därmed öka trafiksäkerheten. I regeringens proposition 2007/08:128, *Riskutbildning för körkortsaspiranter*, framhålls vikten av att motorcyklisters kunskaper om attityder till olika förarbeteenden bör förbättras, liksom kunskaper om dessa. Genom ett införande av en obligatorisk riskutbildning för förarbehörighet A och A1 kan troligtvis trafiksäkerheten förbättras, enligt propositionen. Vidare ska en genomförd riskutbildning vara ett krav för att eleven ska få göra förarprov för förarbehörighet A eller A1. Ytterligare ett syfte med riskutbildningen är:

En utökad riskutbildning med en tydlig koppling till förarprovet kan också förväntas göra att körkortsaspiranterna är bättre förberedda när provet ska genomföras. För körkortsaspiranten lära sig vilka moment som ingår i ett trafiksäkert beteende är chansen större att han eller hon klarar både de krav som ställs vid provet och själv uppträder på ett ansvarsfullt sätt i trafiken (Regeringens proposition 2007/08:128, s. 21).

Från den 1 november 2009 infördes således en obligatorisk riskutbildning för behörighet A och A1 (tung respektive lätt motorcykel). Utbildningen, som är både teoretisk och praktisk och specifikt riktad till motorcyklister, består av två delar:

Riskutbildning del 1 berör bl.a. sambandet mellan olyckor och förarens ålder, nykterhet, trötthet, andra trafikanters svårigheter med att se motorcyklister samt riskfyllda beteenden i övrigt. I denna del ingår även utbildning om bl.a. skyddsutrustning, däck, bromsar och olika väglag. I undervisningen deltar eleven i diskussioner och reflektioner rörande risker: konsekvenserna av dem, vad som ökar dem samt hur man som motorcyklist kan undvika dem.

Riskutbildning del 2, som är mer praktiskt inriktad, handlar om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden, vanliga olyckssituationer och farliga beteenden. Syftet är att göra eleven mer medveten om riskerna med motorcykelkörning och om farliga beteenden och vanliga olyckssituationer. Eleven får prova att köra i olika situationer och hastigheter för att själv upptäcka sina egna och motorcykelns begränsningar samt uppleva hur olycksrisk har samband med hastighet och förarbeteende. Sammantaget ger detta eleven insikter om hur man som motorcyklist kan undvika risker, t.ex. genom att vara förutseende, anpassa sin hastighet och ha stora säkerhetsmarginaler. Även riskerna med att överskatta den egna förmågan belyses. Övningarna ska vara verklighetsförankrade och ska även kunna visa konsekvenser av misslyckanden. Syftet är att eleven ska lära sig att undvika risksituationer, vilket innebär att de färdighetsinriktade inslagen är begränsade. Även skyddsutrustningens betydelse vid trafikolyckor behandlas i utbildningen. Vidare ska del 2 genomföras när eleven är i slutskedet av sin förarutbildning för motorcykel. Detta med anledning av att denna undervisningsdel ställer höga krav på att eleven ska kunna bedöma, värdera och förstå olika typer av trafiksituationer samt kunna manövrera motorcykeln på ett säkert sätt.

Riskutbildningens båda delar måste ha genomförts innan körkortsaspiranten gör sitt kunskapsprov och körprov. Riskutbildningens giltighetstid är fem år från det att den har genomförts och godkänts. Om inte förarprovet genomförs och godkänns under riskutbildningens giltighetstid måste eleven göra om riskutbildningen.

Utbildningens upplägg kan komma att variera beroende på vilken trafikskola det är som anordnar utbildningen. Vidare ska riskutbildningen bedrivas utifrån en undervisningsplan som trafikskolan utformar och lämnar in till Transportstyrelsen. Undervisnings-

planen ska innefatta undervisningens innehåll, hur den ska bedrivas samt hur de mål som finns angivna i kursplanen ska uppnås. Även utbildningens tidsmässiga omfattning ska anges (Transportstyrelsen, 2009). För ytterligare information om utbildningen se även Körkortsportalen (2009).

Varje utbildningsgrupp ska högst bestå av sexton elever. Under de praktiska momenten i del 2 ska antalet deltagare per lärare högst vara fyra. Undervisningstiden ska vara (raster ej inräknat) minst 180 minuter för del 1 och minst 240 minuter för del 2.

I kursplanen för riskutbildningen för förarbehörighet A och A1 beskrivs målen vara uppfyllda utifrån följande verb (Transportstyrelsen, 2009):

- *använder* (eleven gör något utifrån sin kunskap)
- *bedömer* (eleven bedömer sin förmåga)
- *redogör* (eleven beskriver och reflekterar över ett kunskapsområde eller förlopp)
- *upplever och inser* (eleven deltar och förstår)
- *utför* (eleven utför en uppgift)
- *värderar* (eleven tar ställning och kan förklara varför)
- *återger* (eleven kan återge fakta med viss förståelse av vad fakta står för).

Målet med de **teoretiska momenten** i *riskutbildningens del 1* är uppnått när eleven:

1. *återger*: omfattningen av rattfylleriet; de regler som gäller för rattfylleri och trötthet; skillnaderna i olycksstatistiken mellan olika åldersgrupper och mellan män och kvinnor; skillnad i olycksrisk för motorcykel jämfört med andra transportmedel; hur motorcykelns modell och motoreffekt inverkar på olycks- och skaderisk; hur riskerna i trafiken kan påverkas av faktorer som kön, ålder, personlighet, livsstil, grupptillhörighet, stress och grad av körerfarenhet; hur trafiksäkerheten kan påverkas av teknisk utrustning, körning med passagerare, körning i grupp och av situationer som när föraren testar gränser eller kör med lånad motorcykel

2. *redogör för*: hur alkohol och andra droger påverkar kroppen, beteendet och körförmågan på kort och lång sikt; vilka konsekvenserna kan bli om man kör påverkad av alkohol eller andra droger eller om man åker med en förare som är påverkad; vad man kan göra för att undvika att man själv eller andra kör eller åker med förare påverkade av alkohol eller andra droger; vilken betydelse sömnen har och hur trötthet kan påverka föraren i samband med körning; hur man kan känna igen och uppmärksamma trötthetskänslan; hur man undviker de risker som trötthet medför i samband med körning; hur förarbeteendet påverkas av värderingar och attityder samt vilka konsekvenser det kan få; andra trafikanters svårigheter att se motorcyklar och vilka motåtgärder som kan vidtas; olika typer av skyddsutrustning och betydelsen av dess synbarhet och rätt användande; betydelsen av att ha bra däck, bromsar och lager samt vilka fördelar, begränsningar och risker som finns med olika tekniska system; hur olika väglag, väderförhållanden och vägmiljöer påverkar motorcyklisters säkerhet; begreppet defensiv körning.

Målet avseende **självvärdering** gällande *riskutbildningens del 1* är uppnått när eleven:

1. *bedömer* sin förmåga och motivation att undvika de beteenden och andra faktorer som kan medföra risker i trafiken

2. *värderar* det egna ansvaret för sin egen och andras säkerhet i trafiken.

Målet med de **teoretiska och praktiska momenten** i *riskutbildningens del 2* uppnås när eleven:

1. *redogör för*: händelseförlopp i typiska motorcykelolyckor och de vanligaste olycksorsakerna samt hur man kan förebygga och undvika dem; hur man som motorcyklist skapar säkerhetsmarginaler vid körning för att undvika risker; hur man kan förutse farliga situationer samt vilka åtgärder motorcykelförare kan vidta för att öka sin synbarhet för andra trafikanter; risker med överskattning av sin egen förmåga samt anledningar och konsekvenser av detta; betydelsen av hastighetsgränser; hastighetens betydelse för risker och för konsekvenserna vid misslyckanden på motorcykel; typiska felbeteenden och panikreaktioner samt hur man kan förebygga och undvika dem; vikten av att samspeja med andra trafikanter och att anpassa sin hastighet och placering
2. *upplever och inser*: hur valet av hastighet påverkar svårighetsgraden i olika situationer; sambandet mellan hastighet och kraschfart; hur olika faktorer påverkar stoppsträckans längd; betydelsen av effektiv bromsteknik; betydelsen av motstyrning och hastighetsanpassning vid kursändring och undanmanöver; betydelsen av hastighetsanpassning, spårval och motstyrning vid körning i såväl höger- som vänsterkurvor; betydelsen av korrekt körställning och att titta rätt
3. *använder*: skyddshjälm och annan skyddsutrustning på ett korrekt sätt
4. *utför*: bromsning från minst 70 km/tim.

Målet avseende **självvärdering** gällande *riskutbildningens del 2* är uppnått när eleven:

1. *bedömer*: sin förmåga att undvika att hamna i risksituationer
2. *värderar*: sin egen roll i uppkomsten av risksituationer och hur egna beslut kan påverka detta.

Några förändringar av körkortsproven med anledning av riskutbildningens införande har inte gjorts. Provförrättarna har fått delta i en riskutbildning för att få en egen uppfattning av vad eleverna har gått igenom under utbildningen (Transportstyrelsen, 2010).

1.3 Syfte

VTI har med finansiering av Transportstyrelsen genomfört en utvärdering av den obligatoriska riskutbildningen för förarbehörighet A och A1. Syftet med föreliggande rapport är att undersöka om införandet av den nya riskutbildningen har inneburit förändringar i mc-körkortstagarnas syn på risktagning avseende hastighetsöverträdelser, trötthet, alkohol och skyddsutrustning relaterat till motorcykelåkning. Även eventuella förändringar i synen på den egna körförmågan studeras. Ytterligare ett syfte är att få kunskap om synen på riskutbildningen hos de respondenter som genomgått denna.

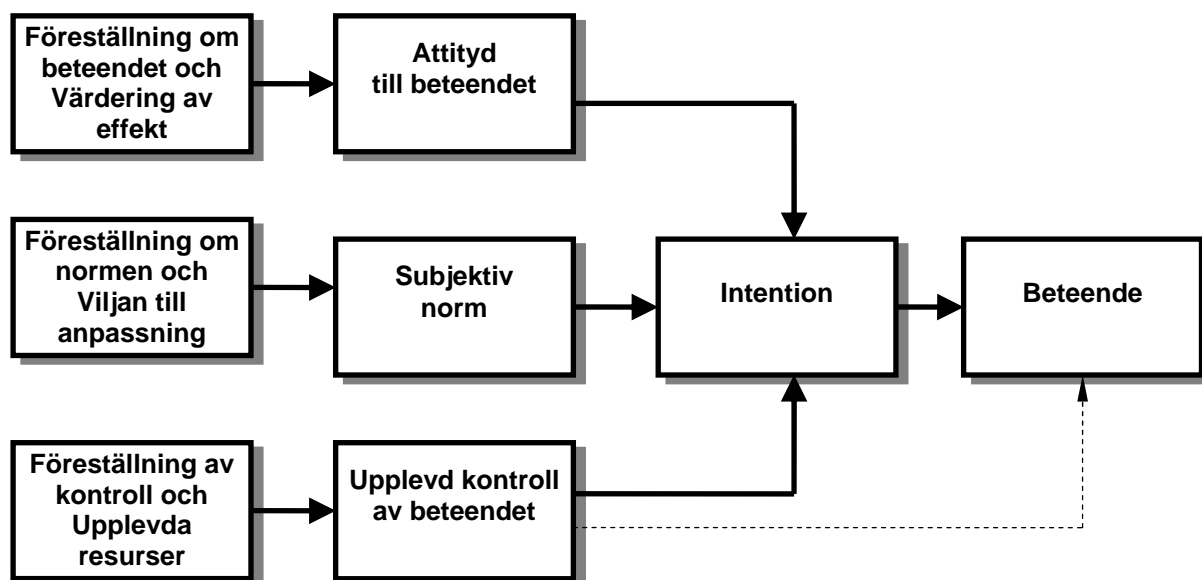
2 Metod

Undersökningen genomfördes i form av en enkätstudie där målgruppen antingen var nyblivna körkortstagare med behörighet A och A1 eller höll på att avsluta en utbildning för denna behörighet. Två olika grupper jämfördes: de som avslutade mc-utbildningen före riskutbildningens införande den 1/11 2009 och de som avslutade utbildningen efter detta datum.

Nedan följer en beskrivning av den bakomliggande teorin som användes och hur den påverkade enkätens utformning, vidare hur målgruppen nåddes och vilken svarsfrekvens som uppnåddes samt hur analysen genomfördes.

2.1 Teoretiskt angreppssätt

Enkäten som användes i denna studie utformades till viss del enligt teorin Theory of Planned Behaviour (TPB). Denna teori förutsätter att individens beslut påverkas av hur de värderar konsekvensen av en handling. Teorin beskriver på ett ingående sätt vilka faktorer man skall mäta för att förstå motivet bakom handlingen, se figur 4.



Figur 4 Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1989).

Teorin beskriver individens intention att utföra en handling som i sin tur är baserad på attityden till beteendet, den subjektiva normen samt den upplevda kontrollen av beteendet. *Attityden* är ett uttryck för individens värdering av vilka konsekvenser ett speciellt handlade skulle få. Den *subjektiva normen* mäter en form av grupstryck och beskriver hur andra skulle reagera om beteendet utfördes. I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att normen inte mäter hur andra faktiskt skulle reagera utan istället individens föreställning om andras reaktioner. *Upplevd kontroll av beteendet* är den subjektiva upplevelsen av den egna förmågan att bemästra situationen och inte den faktiska (Schifter och Ajzen, 1985). Denna kan vara baserad på tidigare erfarenheter, egna eller andras.

Vikten av attityd, subjektiv norm och upplevd känsla av kontroll avgörs med hjälp av en regressionsanalys och varierar beroende på beteendet ifråga. I vissa fall är attityden

Vikten av attityd, subjektiv norm och upplevd känsla av kontroll avgörs med hjälp av en regressionsanalys och varierar beroende på beteendet ifråga. I vissa fall är attityden och/eller den upplevda känslan av kontroll viktigare än den subjektiva normen och i andra fall spelar den subjektiva normen en större roll än de två övriga variablerna. Den streckade linjen i Figur 4, mellan upplevd kontroll av beteendet och faktiskt beteende, visar på att sambandet kan vara antingen direkt eller indirekt beroende på graden av kontroll. Ett exempel på ett direkt samband kan vara att en person röker cigaretter även om de har för avsikt att sluta.

En individ kan ha flera olika föreställningar om en speciell handling men det är relativt få som styr beteendet, så kallade ”framträdande föreställningar”. Enligt modellen ingår tre olika framträdande föreställningar: föreställning om beteendet, föreställning om normen och föreställning om kontroll vilka påverkar intentionen indirekt via attityd, subjektiv norm och upplevd känsla av kontroll:

- *Föreställning om beteendet* är kopplat till hur viktigt man tycker dessa föreställningar är
- *Föreställning om normen* är kopplat till om man vill anpassa sig till denna norm
- *Föreställning av kontroll* är kopplat till den egna upplevda förmågan och hur lätt eller svårt något upplevs. Föreställningen av kontroll, som minskar eller ökar de tänkta svårigheterna, är påverkad av tidigare erfarenheter, antingen egna eller andras. Hur lätt eller svårt något är beror också på vilka möjligheter som står till buds. Ju mer information och ju färre hinder en individ anser sig själv ha, desto starkare är känslan av kontroll.

Övriga faktorer såsom ålder, kön, tidigare erfarenhet osv. kan i vissa fall vara viktiga för att förstå beteendet, men enligt teorin påverkar de då beteendet indirekt via de variabler som redan ingår i modellen.

TPB har i ett flertal studier kunnat predicera bilisters hastighetsöverträdelser (Elliott, Armitage och Baughan, 2003; Letirand och Delhomme, 2005; Forward, 2009; Parker m.fl., 1992). I de studier som studerat intention att bryta mot hastighetsregler inom tätort har man funnit att de variabler som ingår i modellen förklarar 47–48 % av intentionen (Elliott, m.fl., 2003; Forward, 2009; Parker m.fl., 1992). I studierna av Elliott, m.fl. (2003) och Parker m.fl. (1992) hade ”upplevd kontroll över beteendet” det högsta förklaringsvärdet och i Forward (2009) var det attityd. Detta innebär att en förare som har för avsikt att bryta mot hastighetsreglerna har en positiv syn på hastighetsbrott samt tror att hans/hennes närmaste accepterar beteendet samtidigt som samma förare inte upplever sig ha kontroll över beteendet.

Trots att TPB får starkt stöd inom forskningen har försök gjorts för att ytterligare öka förklaringsvärdet. Olika variabler har lagts till och en av dem är *deskriptiv norm*. Till skillnad från subjektiv norm beskriver den vad man anser att andra gör och på så sätt reflekterar den vad som anses vara normalt snarare än vad man bör göra. Inom trafikforskningen har man funnit att upplevelsen av andra förare påverkar det egna beteendet och det finns även studier där deskriptiv norm lagts till TPB med goda resultat (se Forward, 2009).

2.2 Genomförande

Svaren från för och efterstudien samlades i huvudsak in genom en webbenkät. Det verktyg som användes för att utforma enkäten och samla in svaren via internet är en SPSS-produkt kallad mrInterview. VTI har egna servrar för webbenkätverktyget vilket innebär att insamlade data helt kontrolleras av VTI. I den e-post som verktyget genererar infogas en unik länk som mottagaren ska klicka på för att komma vidare till undersökningen. I och med detta vet användaren av verktyget om och när personen svarat och kan skicka riktade påminnelser till dem som inte besvarat enkäten.

Förstudien

Förstudien genomfördes före den 1/11 2009 vilket innebär att ingen i målgruppen hade genomgått riskutbildningen.

Under våren 2009 fick samtliga förarprovskontor i Sverige brev och formulär som delades ut till samtliga elever som skrev teoriprovet till behörighet A och A1 under perioden juni t.o.m. september 2009 (se bilaga 2). I brevet tillfrågades eleverna om de ville delta i en kommande enkätstudie om riskutbildning för motorcyklister. De som ville delta i studien fick fylla i personuppgifter, postadress och e-postadress i formuläret som sedan lämnades till förarprovskontoret. Perioden som förarprovskontoren ombads skicka in intresseanmälningarna uppgick till en månad. Sammanlagt kom 710 ifyllda formulär tillbaka inom önskad tid från förarprovskontoren.

Under oktober 2009 skickades en enkät ut via e-post med en länk till webbenkäten (till 680 personer) eller i de fall e-postadress saknades eller var oriktig, en postal enkät (till 30 personer). Totalt fick sålunda 710 personer möjlighet att delta i undersökningen. Till dem som skulle svara på enkäten i webbversionen skickades två påminnelser. Däremot var det inte möjligt att skicka en påminnelse till gruppen som fick den postala versionen.

Efterstudien

Efterstudien genomfördes ett år senare och upplägget för att nå målgruppen var det-samma som i förstudien. Ett brev skickades till förarprovskontoren under våren 2010 med instruktioner om att intresseanmälningar skulle delas ut till dem som skrev teori-provet under perioden 15 maj t.o.m. 15 september 2010. Förarprovskontoren ombads skicka in ifyllda intresseanmälningar var 14:e dag till VTI. Sammanlagt kom drygt 1 300 formulär tillbaka från förarprovskontoren med namn och adress till personer som ville delta i enkätstudien.

Under perioden juni–oktober 2010 gjordes kontinuerliga utskick via e-post med en länk till webbenkäten (till 1 248 personer) eller i de fall e-postadress saknades eller var oriktig/inaktuell/oläslig, en postal enkät (till 52 personer). Totalt fick sålunda 1 300 personer möjlighet att delta i efterstudien (ett mindre antal inskickade formulär var ofullständigt ifyllda och kunde därmed inte inkluderas i studien). Två påminnelser skickades till samtliga deltagare, oavsett svarssätt. Alla som besvarat enkäten, både i för- och efterstudien, fick en biocheck som premie.

Konstruktion av enkät

Som hjälp i utformandet av enkäten genomfördes inledningsvis en pilotstudie där en mindre enkät med öppna frågor skickades via e-post till motorcyklister. Frågorna

berörde motorcyklisternas syn på trafiksäkerhet, risker och rollen som motorcyklist (se bilaga 1). Urval och insamling av e-postadresser i detta sammanhang har skett med hjälp av Sveriges MotorCyklister (SMC), som utifrån sitt medlemsregister valde ut omkring 200 personer. Av dessa svarade ett tiotal personer i åldern 24–64 år på frågorna i e-posten som skickades ut under juni 2009. I slutet av juni skickades även en påminnelse till dem som tidigare inte svarat. Resultaten från pilotstudien sammanställdes och de vanligaste kommentarerna omformulerades till påståenden som sedan ingick i enkäten.

I övrigt var enkäten till stora delar utformad i enlighet med en förenklad version av teorin Theory of Planned Behaviour (TPB). Anledningen till att en förenklad version användes var att enkäten annars skulle bli för omfattande vilket i sin tur kunde påverka svarsfrekvensen negativt. I för- och efterstudien enkät behandlades respondenternas inställning till regelefterlevnad vad gäller hastighet, trötthet och alkohol samt deras inställning till skyddsutrustning, körteknik och yttre faktorer som påverkar motorcyklisternas säkerhet. Detta innebär att enkäterna i för- och efterstudien var till stora delar identiska bortsett från att enkäten i efterstudien även innehöll frågor om deras inställning till den nya riskutbildningen.

För att säkerställa att alla, i möjligaste mån, tolkade frågorna på samma sätt presenterades fyra olika scenarion:

Scenario 1: Hastighet

Tänk dig att du kör på en kurvig landsväg en sommareftermiddag där hastighetsgränsen är 70 km/h.

Hur troligt är det att du skulle köra i 90 km/h om följande gäller?

Scenario 2: Trötthet

Föreställ dig att du är på väg hem efter en långväga helgutflykt. Det är sen eftermiddag och det har börjat mörkna. Den återstående delen av resan är ca 10 mil och går via en ny och fin motorväg. Du börjar känna dig trött och uttråkad.

Hur troligt är det att du skulle köra hem även om du är trött om följande gäller?

Scenario 3: Alkohol

Tänk dig att du och dina vänner har tagit motorcyklarna till en fest. Under kvällen dricker alla alkohol. Du känner dig påverkad.

Hur troligt är det att du skulle köra hem efter festen om följande gäller?

Scenario 4: Skyddsutrustning

Föreställ dig att du ska ta motorcykeln för att göra ett kort ärende i tätort där hastigheten är skyltad 50 km/h.

Hur troligt är det att du tar på dig/använder: (olika typer av skyddsutrustningar)?

Efter varje scenario följde ett antal påståenden kopplade till ovanstående scenarion. Påståendena efter scenario 1–3 var till stor del baserade på teorin TPB och det område som behandlades utförligast var hastighet. Exempel på påståenden redovisas nedan:

- **Föreställning om beteendet:** *Hastighet* (4 frågor) – det får mig att bli på bra humör, det ger mig en känsla av frihet. *Trötthet* (3 frågor) – att köra motorcykel när man är trött ökar risken för att råka ut för en olycka, att köra motorcykel när man är trött borde vara straffbart. *Alkohol* (2 frågor) – risken att råka ut för en olycka är mycket stor
- **Föreställning om normen:** *Hastighet* (1 fråga) – mina vänner tycker det är helt ok att köra i 90 km/h. *Trötthet* (1 fråga) – mina vänner som var med på utflykten tycker det är ok att fortsätta köra. *Alkohol* (1 fråga) – mina vänner tycker det är helt ok att köra när man är påverkad av alkohol
- **Föreställning av kontroll** (hur troligt): *Hastighet* (5 frågor) – om väglaget är torrt, kör en motorcykel med hög prestanda. *Trötthet* (1 fråga) – jag har kört trött många gånger utan det har hänt något. *Alkohol* (4 frågor) – vägen hem har lite trafik, sträckan hem är inte så lång, jag är en skicklig förare
- **Deskriptiv norm:** *Hastighet* (2 frågor) – mina vänner som är med kör i 90 km/tim eller mer. Andra trafikanter kör i 90 km/tim eller mer
- **Intention:** *Hastighet* (1 fråga) – Hur troligt är det att du inom den närmaste framtiden, eller nästa mc-säsong, kommer att köra enligt scenariot, dvs. i 90 km/h på en kurvig väg skyltad 70 km/h? *Trötthet* (1 fråga) – Hur troligt är det att du inom den närmaste framtiden, eller nästa mc-säsong, kommer att köra enligt scenariot, dvs. köra fastän du är trött. *Alkohol* (1 fråga) – Hur troligt är det att du inom den närmaste framtiden, eller nästa mc-säsong, kommer att köra enligt scenariot, dvs. köra fastän du har druckit alkohol?

Inställningen till *skyddsutrustning* behandlades på ett lite annorlunda sätt. I samband med scenario 4, rörande just skyddsutrustning, följde en fråga om hur troligt det var att de skulle använda olika sorters av skyddsutrustning, såsom skyddshjälm, handskar, kraftiga stövlar eller kängor, ryggskydd, skinn/GoreTex-ställ, skyddsglasögon/visir och reflex/varselväst. Respondenterna fick även ta ställning till hur väl de olika formerna av skyddsutrustning skulle skydda dem vid en krock och hur väl de instämde med fyra olika påståenden: rutinerade och skickliga motorcyklister behöver bara använda hjälm; att alltid använda reflex/varselväst under körning av motorcykel är en självklarhet; att bära reflex/varselväst skapar en falsk trygghet för motorcyklisten och att bära reflex/varselväst är för töntar.

Förutom ovanstående påståenden ingick även några mera allmänna påståenden som inte var kopplade till de beskrivna scenarierna. Exempel på allmänna påståenden visas nedan:

Hastighet (7 frågor) – det är viktigare att följa trafikrytmen än att följa hastighetsgränserna; olycksrisken påverkas inte särskilt mycket av att man kör 10–15 km för fort i tätort (skyltad hastighet 30–50 km/h); det borde vara tillåtet att köra fortare med motorcykel än med bil. *Trötthet* (7 frågor – hur troligt) – jag vill komma hem så fort som möjligt; jag vill hinna hem innan det blir helt mörkt (samt 3 frågor – hur effektivt man tror att några olika åtgärder är för att motverka trötthet) – dricka något sött, dricka en kopp kaffe; stanna och slumra i 15 minuter; att köra på ett mera riskfyllt sätt som ökar koncentrationen. *Alkohol* (2 frågor – hur troligt) – jag skulle annars ha fått vänta på en taxi eller buss för att ta mig hem; jag slipper vänta tills nästa dag på att komma hem.

Påståendena som mätte deras inställning till *körteknik och den främsta orsaken till att farliga situationer uppstår i trafiken* innehöll 6 olika frågor. Exempel på frågor om körteknik är: en körskicklig motorcyklist kan ta sig ur de flesta farliga trafiksituationer; avståndet till framförvarande fordon är inte lika viktigt när man kör motorcykel eftersom en motorcykel har kortare bromssträcka än en bil; kör man en motorcykel med hög motoreffekt är det svårt att inte köra för fort. Exempel på frågor om olycksrisk är: Det är främst bilister och andra trafikanter som orsakar farliga trafiksituationer för motorcyklister.

Alla påståenden mättes med hjälp av en sjugradig skala, där sju angav att de instämmer med påståendet eller att det var mycket troligt och ett att de helt tar avstånd från påståendet eller att det inte alls var troligt.

Deltagarna fick även svara på 10 frågor som handlade om dem själva som förare och om de var *bättre eller sämre än andra* då det handlade om: att köra fort om det behövs, att häva en ofrivillig sladd, att komma fram i tät trafik (osv.). Dessa påståenden mättes med hjälp av en sjugradig skala, där sju angav att de var mycket bättre och ett att de var mycket sämre.

Med hjälp av ett antal frågor i efterstudien behandlades deltagarnas syn på riskutbildningen. Respondenterna fick uppge när riskutbildningen avslutades, var den genomfördes och vem som genomförde utbildningen. Separata frågor ställdes om den teoretiska respektive praktiska riskutbildningen när det gäller t.ex. om man lärde sig något nytt eller om det fanns moment som ansågs vara onödiga eller om man saknade något i utbildningen. Det gavs möjlighet att ge kommentarer i anslutning till dessa frågor. Vad respondenten hade betalat för den totala riskutbildningen fångades i en fråga.

Slutligen ingick frågor om deltagarnas ålder, kön, var de bor, högst avslutad utbildning, körkortsbehörighet, vilken typ av motorcykel de körde, vilken motoreffekt och ytterligare kommentarer.

2.3 Urval

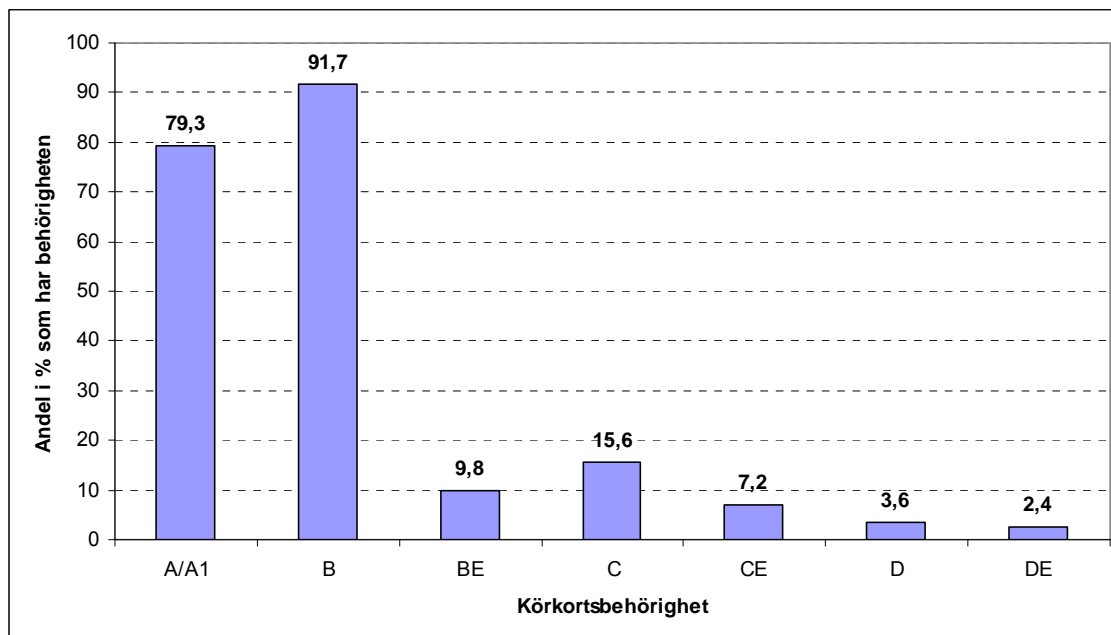
Förstudien

Av de 710 personer som angett att de ville delta i förstudien svarade 541 (76,2 %) på enkäten. Antalet män bland respondenterna var 408 (76,8 %) och antalet kvinnor 123. Medelåldern på respondenterna var 29,8 år (sd, 9,5). Kvinnorna var något äldre (32,8 år; sd 10,3) jämfört med männen (29,0 år; sd 9,1). Tabellen nedan sammanfattar ytterligare några bakgrundsvariabler som beskriver deltagarna i enkätundersökningen.

Tabell 1 Beskrivning av respondenter. Bygger på 531 enkätsvar.

Variabel	Antal	%
Bodde i tätort	364	68,5
Bodde på landsbygd	167	31,5
Högst avslutade utbildning = grundskola	59	11,1
Högst avslutade utbildning = gymnasium	295	55,6
Högst avslutade utbildning = högskola/universitet	138	26,0
Högst avslutade utbildning = annan utbildning	39	7,3

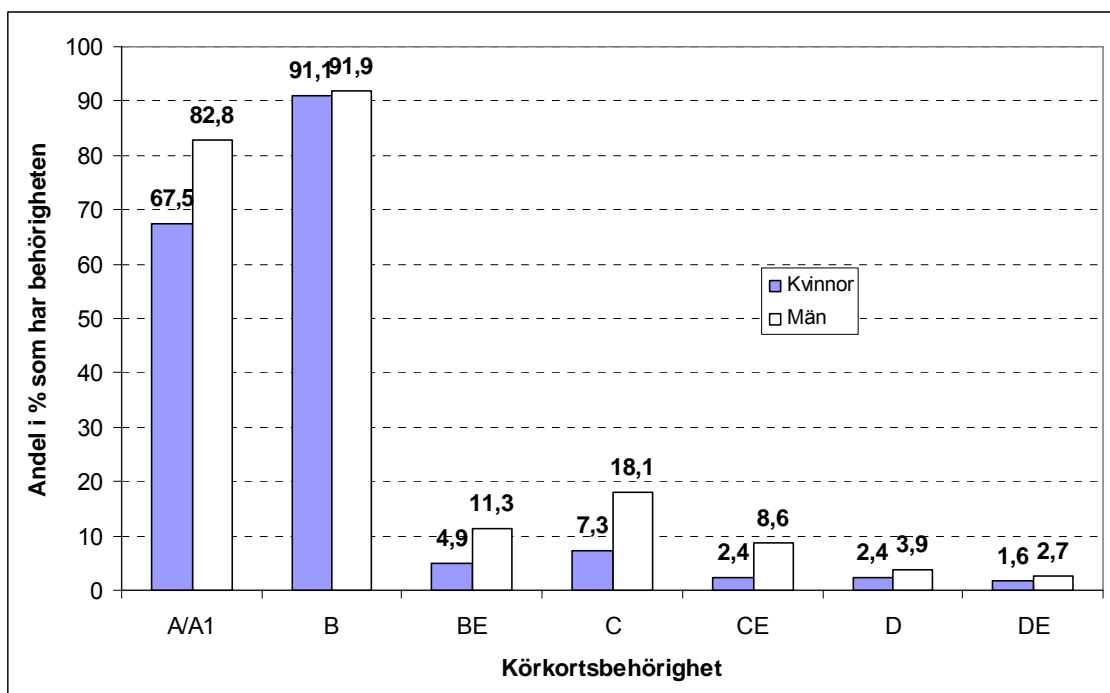
Den typiska respondenten var en man, boende i tätort och med gymnasium som den högst avslutade utbildningen. Figur 5 visar att drygt 79 % hade A/A1-behörighet; sålunda hade omkring 20 % inte avslutat mc-utbildningen vid tidpunkten för undersökningens genomförande. I figuren framgår också vilka andra körkortsbehörigheter deltagarna hade och resultaten visade att nio av tio hade B-körkort.



Figur 5 Körkortsbehörighet bland respondenterna. Bygger på 531 svar.

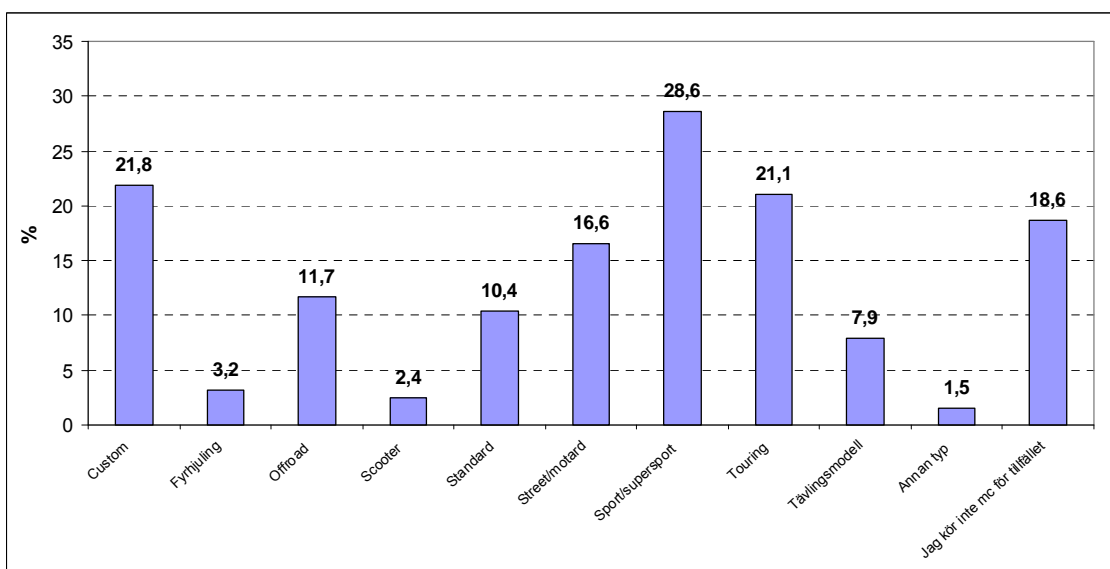
Ytterligare analyser visade att av de 531 respondenterna som svarat på frågan om körkortsbehörighet var det 35 personer (7 %) som endast innehade A-behörighet.

När de svarande delas upp på kön, finner man att det var en större andel bland männen som hade A-behörighet och behörighet för de tyngre fordonen, se figur 6. Vidare kan det noteras att det var en lägre andel bland kvinnorna som hade A-behörighet (67,5 %) jämfört med männen (82,8 %).



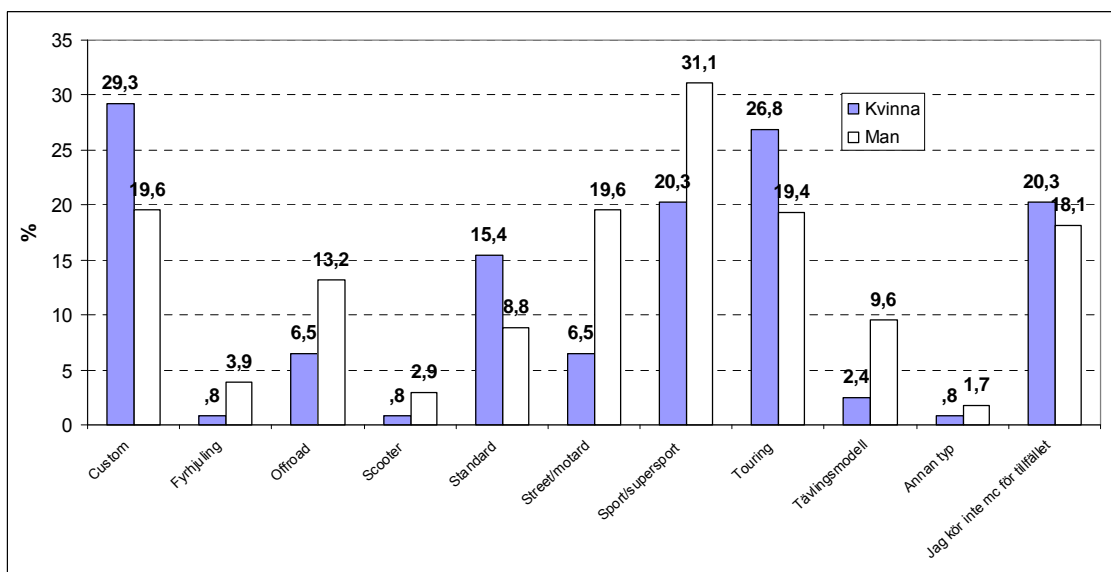
Figur 6 Körkortskategori bland respondenterna efter kön. Bygger på 531 svar.

En förklaring till att några av deltagarna inte hade A-behörighet kan vara att förfrågan om att delta i undersökningen delades ut efter genomfört teoriprov – det är mycket möjligt att eleven i fråga fått underkänt på teoriprovet eller att eleven blivit underkänd på det praktiska provet. Av de 110 som uppgav att de saknade A-behörighet har likväl 75 personer angett att de körde motorcykel. Möjligen kan de svarande ha haft den motorcykel i åtanke som utbildningen genomfördes på. Sportmotorcykel var den vanligaste typen som respondenten körde, följt av custom och touring, se figur 7.



Figur 7 Typ av motorcykel respondenten körde. Flera svar kunde anges. Bygger på 531 svar.

En större andel av kvinnorna än männen körde custom- och standardmodeller, medan män i högre grad körde offroad-motorcyklar, sport- och motardmodeller, se figur 8.



Figur 8 Typ av motorcykel respondenten körde uppdelat efter kön. Flera svar kunde anges. Bygger på 531 svar.

Närmare 20 %, eller 99 personer, uppgav att de inte körde mc för tillfället. Dock har 28 av dem samtidigt angett vilken mc som de brukar köra. Medianeffekten hamnade på ca 59 kW. Kvinnor körde lite motorsvagate mc än män (46 kW jämfört med 62 kW).

Efterstudie

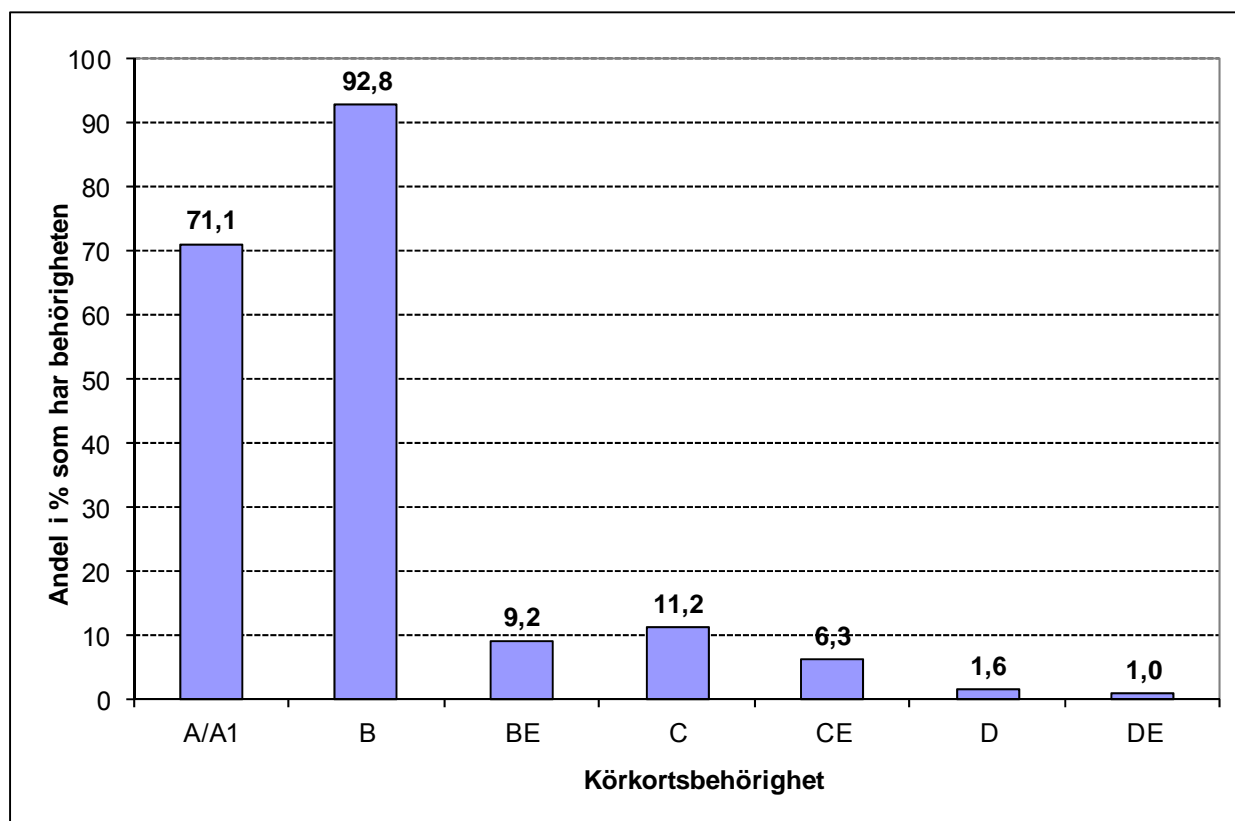
Totalt svarade 931 personer på enkäten i efterstudien av 1 300 möjliga (71,2 %). Antalet män bland respondenterna var 753 (80,9 %) och antalet kvinnor 178. Medelåldern på respondenterna var 30,8 år (sd, 9,8). Kvinnorna var nästan fem år äldre (34,4 år; sd 10,2) jämfört med männen (29,9 år; sd 9,5). Tabellen nedan sammanfattar ytterligare några bakgrundsvariabler som beskriver deltagarna i enkätundersökningen.

Tabell 2 Beskrivning av respondenter

Variabel	Antal	%
Bodde i tätort*	660	70,9
Bodde på landsbygd*	269	28,9
Högst avslutade utbildning = grundskola	96	10,3
Högst avslutade utbildning = gymnasium	499	53,6
Högst avslutade utbildning = högskola/universitet	273	29,3
Högst avslutade utbildning = annan utbildning	63	6,8

*Två personer uppgav inte var man bodde.

Den typiska respondenten var en man, boende i tätort och med gymnasium som den högst avslutade utbildningen. Ur figur 9 framgår vilka körkortsbehörigheter respondenterna hade och resultatet visade att drygt nio av tio hade minst B-körkort.

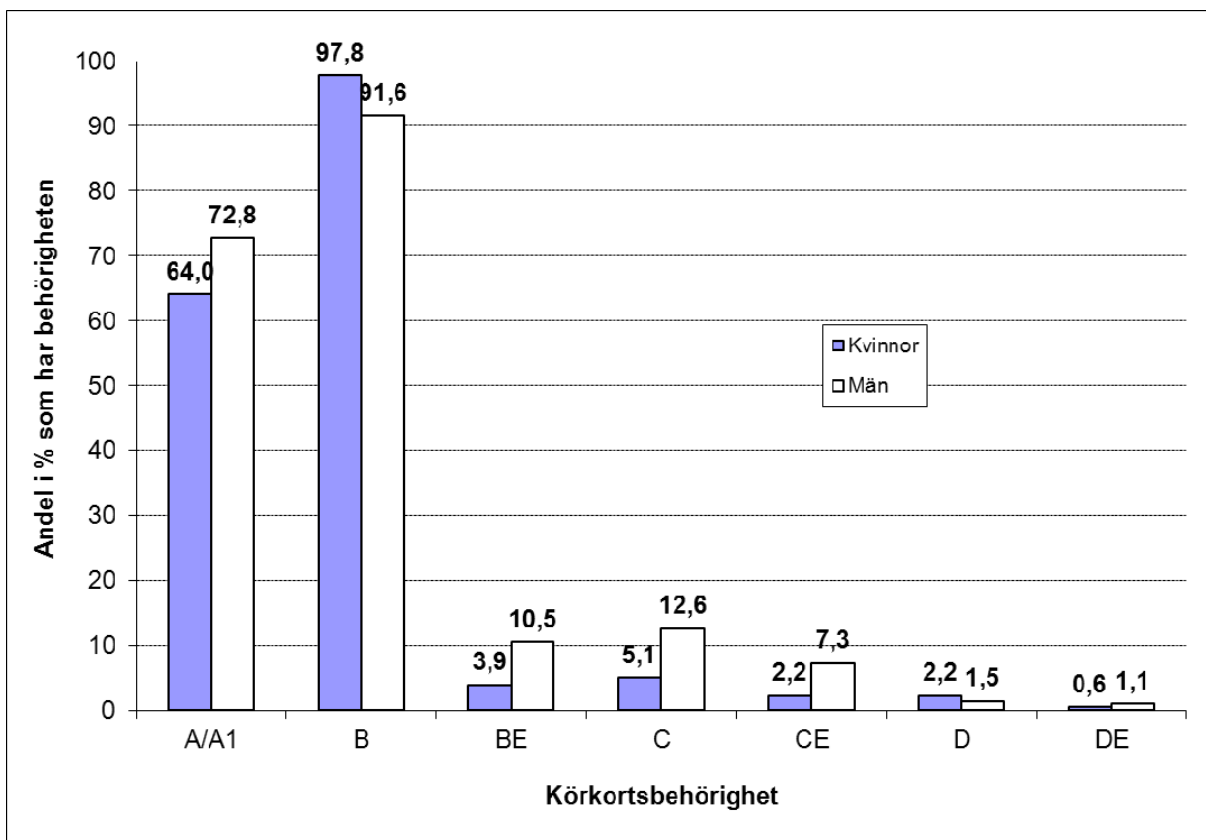


Figur 9 Körkortsbehörighet bland respondenterna.

Figur 9 visar att drygt 70 % hade A-behörighet vilket innebär att 269 personer saknade behörighet för mc. I en särskild fråga togs anledningen till detta upp. Det visade sig att 7 % blivit underkända vid uppkörningen medan resterande 22 % ännu inte hade gjort det praktiska körprovet vid tidpunkten för enkätens ifyllande.

Ytterligare analyser visade att av de 931 respondenterna var det 44 personer eller närmare 5 %, som endast hade A-behörighet.

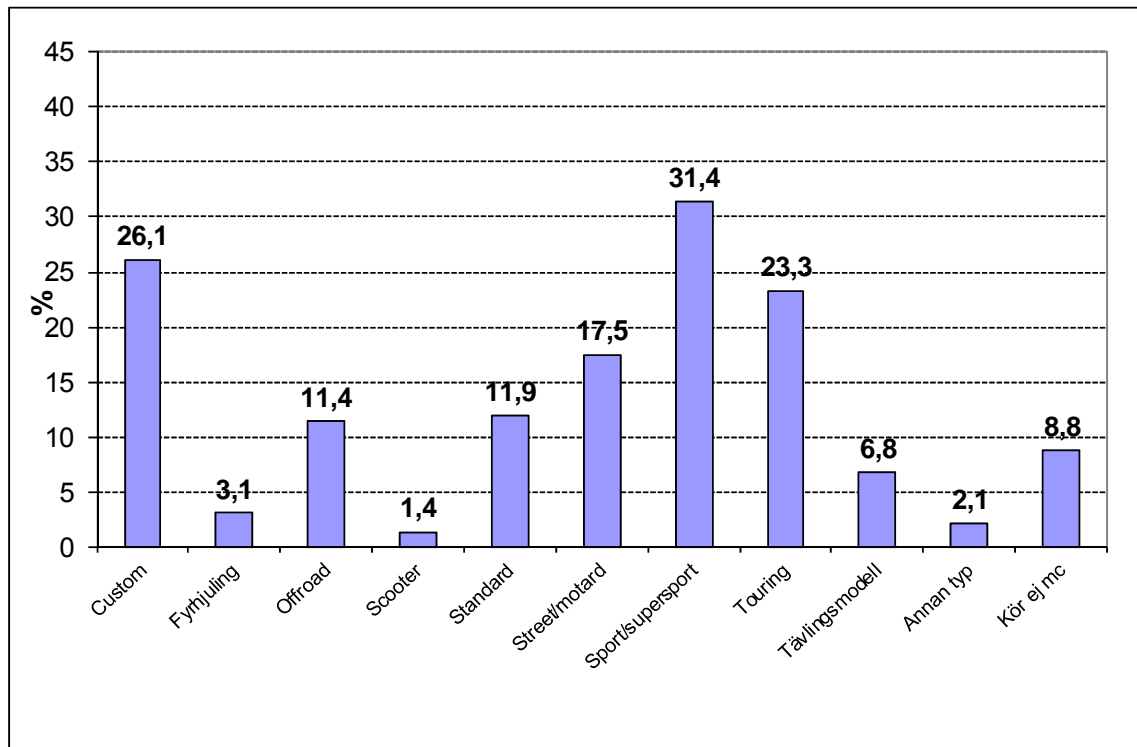
När de svarande delas upp på kön, finner man att det var en större andel bland männen som hade A-behörighet och behörighet för de tyngre fordonen, se figur 10, dock med ett undantag; det var en större andel kvinnor som hade busskörkort.



Figur 10 Körkortskategori bland respondenterna efter kön.

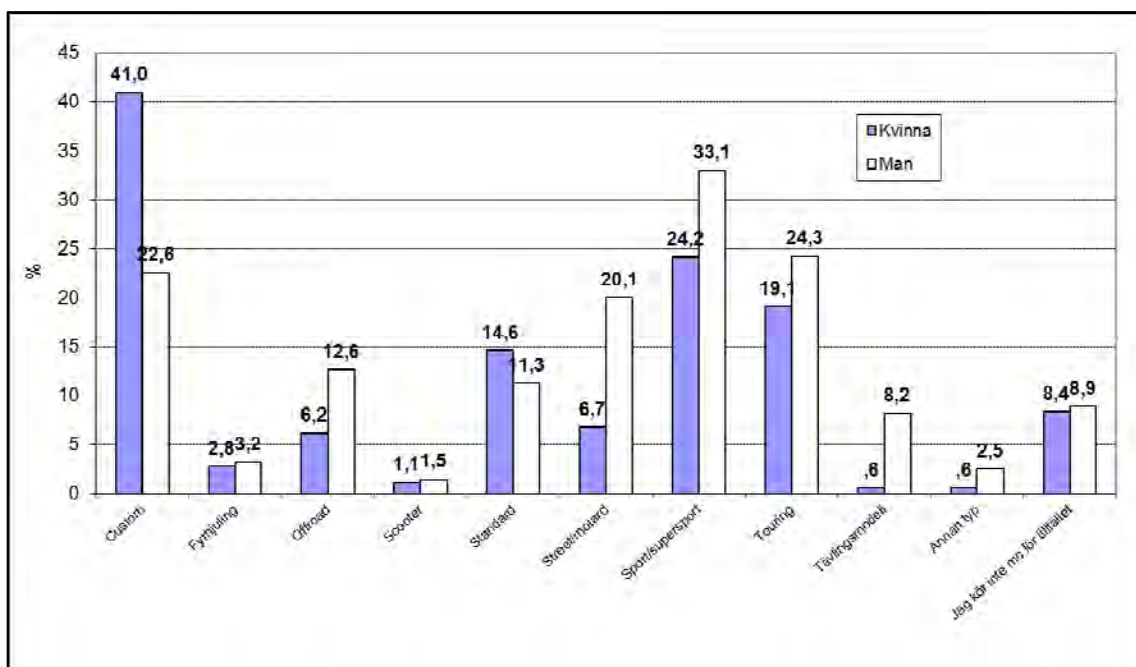
Ur figuren framgår att kvinnorna i större utsträckning var innehavare av B-körkort; förmodligen kan en förklaring vara att kvinnorna i undersökningen var äldre än männen.

Sportmotorcykel var den vanligaste typen av motorcykel som respondenten körde, följt av custom och touring, se figur 11. Även om respondenten uppgav att de saknade A-behörighet, hade de flesta (221 av 269 personer) ändå svarat på frågan om vilken typ av mc de körde. Möjligen kan de svarande ha haft den mc i åtanke som utbildningen genomfördes på.



Figur 11 Typ av motorcykel respondenten körde. Flera svar kunde anges.

De största skillnaderna mellan könen beträffande vilken motorcykeltyp respondenterna körde, fanns för custom (vanligare bland kvinnorna) och street/motard samt tävlingsmodeller (vanligare bland männen), se figur 12.



Figur 12 Typ av motorcykel respondenten körde uppdelat efter kön. Flera svar kunde anges.

Medianvärdet av den uppgivna effekten på den mc som respondenten körde oftast hamnade på ca 57 kW. Kvinnor körde lite motorsvagare mc än män (50 jämfört med 59 kW). Dessa uppgifter bygger på data från 696 personer.

2.3.1 Svarefrekvens kopplad till insamlingsmetod och bortfallsuppföljning

Svarefrekvensen var relativt hög i både för- och efterstudie, men man skulle ha kunnat förvänta sig en ännu högre eftersom enkättagarna en gång ställt sig positiva till att delta i undersökningen, se tabell 3.

Tabell 3 Antal svar uppdelat på insamlingsmetod.

Insamlingsmetod	Förstudien			Efterstudien		
	Antal i urvalet	Antal svar	Svarefrekvens, %	Antal i urvalet	Antal svar	Svarefrekvens, %
Webbenkät	680	531	76,6	1 248	905	72,5
Postal enkät	30	10	33,3	52	26	50,5
Totalt	710	541	76,2	1 300	931	71,6

Tio av dem som hörde till webbgruppen i förstudien besvarade inte enkäten fullständigt; nästan alla av dessa hade endast besvarat frågor som handlade om hastighet. I efterstudien var det 66 personer som inte besvarade webbenkäten fullständigt. Efter att analysen av förstudiens resultat påbörjats, inkom, sålunda för sent, ytterligare 27 intresseanmälningar. I efterstudien inkom en enkät efter att analysen påbörjats.

I förstudien genomfördes en bortfallsuppföljning genom att via mrInterview ställa en fråga om anledningen till varför personen valde att inte besvara enkäten (inte alls eller ofullständigt). Frågan sändes till de 156 personer som hade en fungerande e-post. Frågan utgjordes av ett antal fördefinierade orsaker men det fanns möjlighet att även själv formulera anledningen (flera svar kunde ges). Sjutton personer svarade. Det lilla antalet medför att svaren får ses som indikationer på varför vissa av mottagarna av webbenkäten inte valde att delta i undersökningen. Personliga faktorer utgjordes av tidsbrist (fem personer), glömska (tre personer) och att man var bortrest (en person), men också om inställning till denna enkät och enkäter i allmänhet (en person brukade inte svara på undersökningar; två tyckte att en biocheck var för lite ersättning och en annan menade att frågorna var ledande och provocerande). Utöver dessa anledningar var det tre personer som inte hade tagit mc-körkortet när undersökningen pågick, två uppgav att utbildningen hade avbrutits, en person hade överhuvudtaget inte deltagit i någon mc-utbildning (felaktigt avläst e-postadress torde vara förklaringen) och en person sade sig inte ha anmält intresse för undersökningen. Slutligen fanns det ett par fall där problem med tekniken gjorde att svar inte kunde avges: två kom inte åt sin e-post, en gjorde två försök att besvara enkäten, men sidan hängde sig vid bägge tillfällena, i ett fall fastnade e-posten i ett spamfilter, i ett annat fall saknades länken i e-posten och slutligen hade en person nätverksproblem.

2.4 Analysmetod

Analysen har genomförts med hjälp av statistikprogrammet Statistical Package for the Social Sciences (SPSS). Med hjälp av SPSS genomfördes en rad olika statistiska analyser: frekvensanalyser, korrelations- och regressionsanalyser.

Svaren från enkäten analyserades enskilt men i vissa fall kombinerades olika frågor för att bilda globala mått på *attityd*, *subjektiv norm*, *upplevd känsla av kontroll* och *deskriptiv norm*. Enligt teorin Theory of Planned Behaviour (TPB) skall föreställningen av beteendet multipliceras med värderingen av densamma för att bilda det globala måttet *Attityd*. I denna studie frångicks denna rekommendation och man använde enbart mått på föreställningar utan deras motsvarande värderingar av effekt för att undvika att enkäten blev alldeles för omfattande. Detsamma gällde subjektiv norm där enbart föreställning av normen har ingått i studien. När det gäller kombinationen subjektiv norm och viljan till anpassning har en rad olika studier visat att det är subjektiv norm snarare än viljan till anpassning som förklarar beteendet (Ajzen, 1991; Beck & Ajzen, 1991; Doll & Orth, 1993). Däremot är det inte lika vanligt att man utesluter ”värdering av effekt”. I föreliggande studie var det en kompromisslösning då enkäten innehöll många olika områden och två mått på attityd skulle göra den väldigt omfattande med risk för ett mycket stort bortfall.

En annan avvikelse från teorin var att subjektiv norm och deskriptiv norm inte kombinerades utan analyserades separat, vilket också har stöd från senare forskning som visar att förklaringsvärdet ökar om de inte kombineras (se Forward, 2009). Tabell 4 visar hur många frågor som kombinerades och vilket värde de fick enligt Cronbachs α . Ur tabellen framgår också att för subjektiv norm bildades inga globala mått eftersom enkäten endast innehöll en enskild fråga för varje scenario. För att inte blanda ihop denna faktor med det aggregerade måttet kommer den att anges som *föreställningen av normen* snarare än subjektiv norm; detsamma gäller för upplevd kontroll i trötthets-scenariot och attityd i alkoholscenariot som då benämns *föreställning av kontroll* och *föreställning av beteendet*. Gränsen för när det ansågs vara lämpligt att bilda index sattes vid ett α -värde på ca 0,6. Då summeringen av påståendena genomförts testades modellen med hjälp av en regressionsanalys för att säkerställa hur stor andel av intentionen som TPB förklarade. Förutom de variabler som ingår i modellen testades även om förklaringen av deras intention kunde utökas om ytterligare variabler lades in i analysen.

Tabell 4 Kombination av globala mått och Cronbachs α .

Område	Globalt mått alt. enskilt mått	Antal frågor	Förestudien Cronbachs α	Efterstudien Cronbachs α
Hastighet	Attityd	4	0,597	0,575
	Föreställning av normen	1	–	
	Deskriptiv norm	2	0,882	0,873
	Upplevd kontroll	5	0,942	0,946
Trötthet	Attityd	2	0,933	0,927
	Föreställning av normen	1	–	
	Föreställning av kontroll	1	–	
Alkohol	Föreställning av beteendet	1		
	Föreställning av normen	1	–	
	Upplevd kontroll	4	0,948	0,955

3 Resultat – förstudien

I resultatkapitlet redovisas deltagarnas inställning till hastighetsöverträdelser, trötthet, alkohol, skyddsutrustning, körteknik, främsta orsaken till att farliga trafiksituationer uppstår och slutligen hur de bedömer sin egen körförmåga i relation till andra motorcyklister.

3.1 Hastighetsöverträdelser

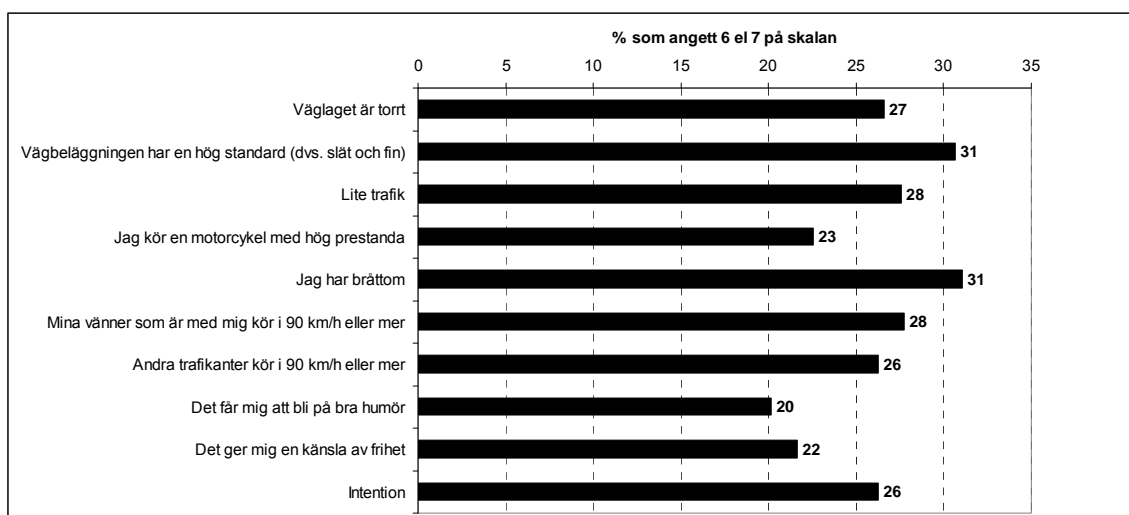
Det första scenariot som ingick i enkäten handlade om hastighet. Respondenten skulle föreställa sig att han/hon körde i 90 km/h på en kurvig landsväg en sommareftermiddag där hastighetsgränsen var 70 km/h. Därefter skulle de ange hur troligt det var att de skulle köra på detta sätt på en sjugradig skala. Medelvärden och standardavvikelser framgår ur tabell 5 nedan.

Tabell 5 Medelvärde och standardavvikelse för omständigheter kopplade till hastighetsscenarioet. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7= Mycket troligt.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Väglaget är torrt	541	4,14	1,87
Vägbeläggningen har en hög standard (dvs. slät och fin)	541	4,33	1,89
Lite trafik	540	4,21	1,86
Jag kör en motorcykel med hög prestanda	541	3,90	1,91
Jag har bråttom	541	4,31	1,93
Mina vänner som är med mig kör i 90 km/h eller mer	541	4,05	1,98
Andra trafikanter kör i 90 km/h eller mer	541	4,00	1,98
Det får mig att bli på bra humör	541	3,54	1,97
Det ger mig en känsla av frihet	541	3,70	1,97
Intention	541	3,81	2,09

Medelvärdet ligger kring 4 och spridningen är kring 2 för de flesta alternativen. Detta innebär att man var tveksam till om man skulle köra i 90 km/h men också att deltagarnas svar hade en relativt stor spridning.

Andelen som instämde med påståendena (svarat något av de två högsta alternativen på skalan) framgår ur figur 13.



Figur 13 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till hastighetsscenario. Bygger på 541 svar per delfråga utom för "Lite trafik" (540 st.).

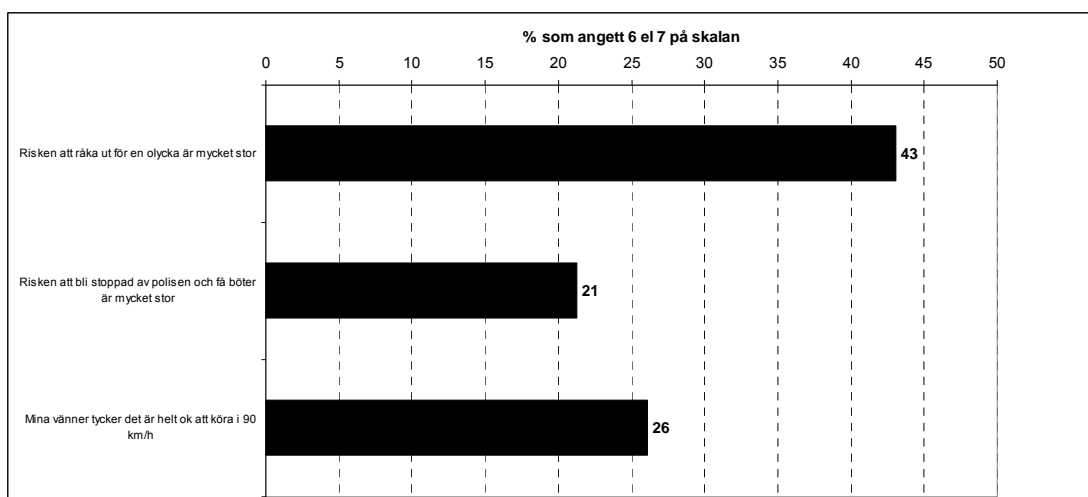
Figur 13 visar att en god vägstandard eller att respondenten har bråttom var de troligaste anledningarna till att hastighetsgränsen skulle överskridas. Drygt var fjärde respondent menade att det var mycket troligt att de skulle köra för fort på en sträcka enligt den i scenariot (*Intention* i figuren).

Därefter följde några påståenden om risker och vänners uppfattning om överskridande av hastighet; respondenten skulle fortfarande leva sig in i det beskrivna scenariot.

Tabell 6 Medelvärde och standardavvikelse för omständigheter kopplade till hastighetsscenario. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Risken att råka ut för en olycka är mycket stor	541	4,97	1,68
Risken att bli stoppad av polisen och få böter är mycket stor	541	3,86	1,77
Mina vänner tycker det är helt ok att köra i 90 km/h	541	4,16	1,79

Risken för en olycka bedömdes som relativt stor medan övriga alternativ hamnade kring mitten på skalan. Andelen som angett 6 eller 7 på skalan på framgår ur följande figur.



Figur 14 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) angående risker och vänners åsikter kopplade till hastighets scenariot. Bygger på 541 svar per delfråga.

Fyrtiotre procent menade att risken för att råka ut för en olycka var mycket stor om de körde i 90 km/tim på en väg där hastighetsgränsen var 70 km/tim. Risken att bli stoppad av polis betraktades som betydligt mindre. Acceptansen hos vännerna för hastighetsöverskridande troddes vara något större.

Viktiga variabler som påverkar intentionen att bryta mot hastighetsbestämmelser

Två olika regressionsanalyser gjordes: den första analysen inkluderade endast variablerna som finns i en något modifierad version av teorin Theory of Planned Behaviour (dvs. attityd, föreställning av normen, upplevd känsla av kontroll och deskriptiv norm). Den beroende variabeln var deras intention att köra i 90 km/tim på en väg som var skyltad i 70 km/tim. I den andra analysen ingick även ålder och kön, se tabell 7.

Tabell 7 Regressionsanalys av intentionen att bryta mot hastighetsbestämmelser.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Steg 1				
Attityd	,603	,600	203,0	0,235***
Föreställning av normen				0,065*
Deskriptiv norm				0,139***
Upplevd känsla av kontroll				0,472***
Steg 2				
Attityd	,605	,601	230,7	0,213***
Föreställning av normen				0,071*
Deskriptiv norm				0,132***
Upplevd känsla av kontroll				0,482***
Ålder				0,043
Kön				0,066*

*** $p < .001$; * $p < .05$. β =standardiserade regressionskoefficienter.

Resultatet visade att 60 % av avsikten att köra för fort förklarades av de variabler som ingick i analysen. Stor inverkan hade bl.a. känslan av att ha kontroll över situationen. I detta fall handlade det om yttre omständigheter såsom att väglaget var torrt, vägen hade en hög standard, att man körde en motorcykel med hög prestanda och att det var lite trafik, vilket ökade chansen att man bröt mot hastighetsregeln. Även attityden till hastighetsbestämmelser påverkade i hög grad. Detta innebär att de som hade en positiv attityd till att bryta mot reglerna i högre grad än andra tänkte göra det. Normerna, både hur andra gör och hur man tror andra gör, spelade också en stor roll för intentionen att köra för fort: ju mer accepterat, desto sannolikare att mc-föraren skulle överträda hastighetsgränsen. Även kön påverkade intentionen: män skulle oftare än kvinnor köra för fort. Den enda faktorn som enligt analysen inte hade någon betydelse för intentionen var ålder.

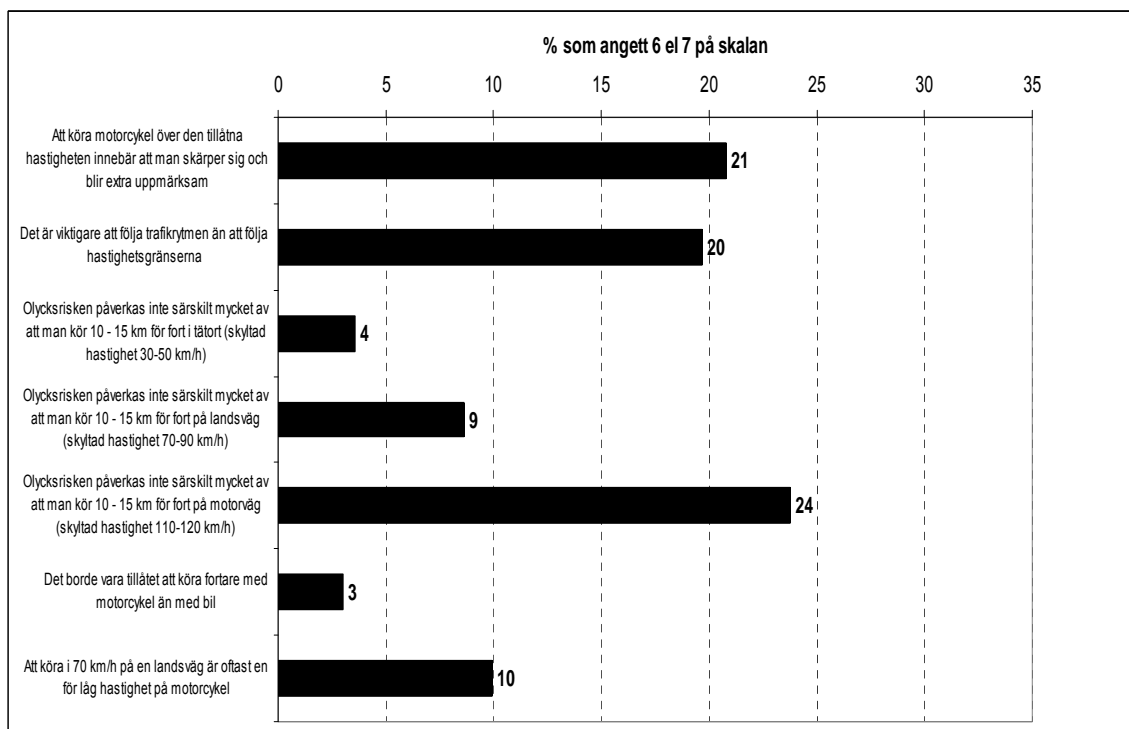
Första delen om hastighet i enkäten avslutades med sju allmänna påståenden om hastighet som respondenten ombads ta ställning till, se tabell 8 och figur och figur 15. I tabellen har även sambandet mellan intention och påståendena lagts in.

Tabell 8 Grad av instämmande i allmänna påståenden om hastighet. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel-värde	Standard-avvikelse	Korr. m intention
Att köra motorcykel över den tillåtna hastigheten innebär att man skärper sig och blir extra uppmärksam	534	3,57	2,01	0,367**
Det är viktigare att följa trafikrytmen än att följa hastighetsgränserna	534	3,91	1,80	0,365**
Olycksrisken påverkas inte särskilt mycket av att man kör 10–15 km för fort i tätort (skyltad hastighet 30–50 km/h)	534	1,77	1,24	0,147**
Olycksrisken påverkas inte särskilt mycket av att man kör 10–15 km för fort på landsväg (skyltad hastighet 70–90 km/h)	534	2,96	1,70	0,392**
Olycksrisken påverkas inte särskilt mycket av att man kör 10–15 km för fort på motorväg (skyltad hastighet 110–120 km/h)	534	3,72	2,01	0,399**
Det borde vara tillåtet att köra fortare med motorcykel än med bil	534	1,66	1,31	0,236**
Att köra i 70 km/h på en landsväg är oftast en för låg hastighet på motorcykel	534	2,61	1,80	0,429**

** $p < 0.01$; * $p < 0,05$

Tabell 8 visar att ju mer man instämde med påståendena, desto sannolikare var det att man avsåg att köra för fort i det beskrivna scenariot; alla korrelationer var signifikanta. Det starkaste sambandet fanns mellan deras syn på hastighet på landsväg och intention. Detta innebär att de som hade för avsikt att köra för fort i högre grad än de andra ansåg att 70 km/h var en för låg hastighet.



Figur 15 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i allmänna hastighetspåståenden. Bygger på 534 svar per delfråga.

Var femte instämde i hög grad i att en högre hastighet än den tillåtna gör att man skärper till sig och en lika stor andel väljer att följa trafikrytmen i stället för att hålla hastighetsgränsen. Synen på olycksrisken vid ett hastighetsöverskridande på 10–15 km/h förändrades med ökad tillåten hastighet; ju högre desto större andel som instämde i att olycksrisken inte påverkades särskilt mycket. Var tionde instämde i hög grad att 70 km/h på landsväg var en för låg hastighetsgräns.

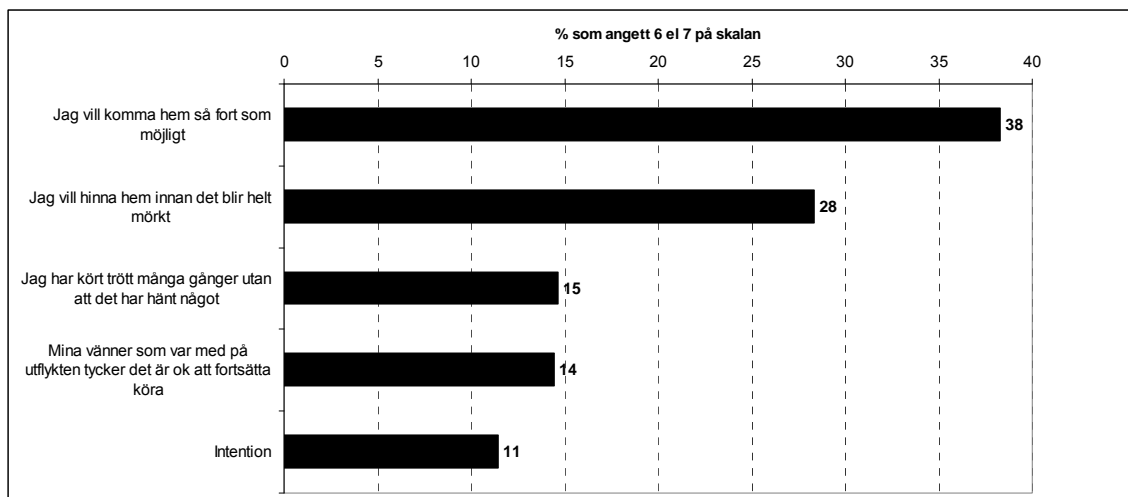
3.2 Trötthet

Respondenten fick ta ställning till hur troligt det skulle vara att de efter en långväga helgutflykt fortsatte att köra trots att de var trötta, se tabell 9.

Tabell 9 Grad av instämmande i omständigheter kopplade till trötthetsscenarioet. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Jag vill komma hem så fort som möjligt	533	4,68	1,83
Jag vill hinna hem innan det blir helt mörkt	533	4,17	1,93
Jag har kört trött många gånger utan att det har hänt något	533	3,28	1,85
Mina vänner som var med på utflykten tycker det är ok att fortsätta köra	533	3,53	1,78
Intention	533	3,16	1,71

Tabell 9 visar att det troligaste alternativet varför man fortsatte att köra trots att man var trött handlade om att man ville komma hem så fort som möjligt. Intention ska här tolkas som hur troligt det ansågs vara att man skulle köra i trött tillstånd inom den närmaste framtiden. Andelen som angett något av de högsta alternativen på skalan framgår ur följande figur.



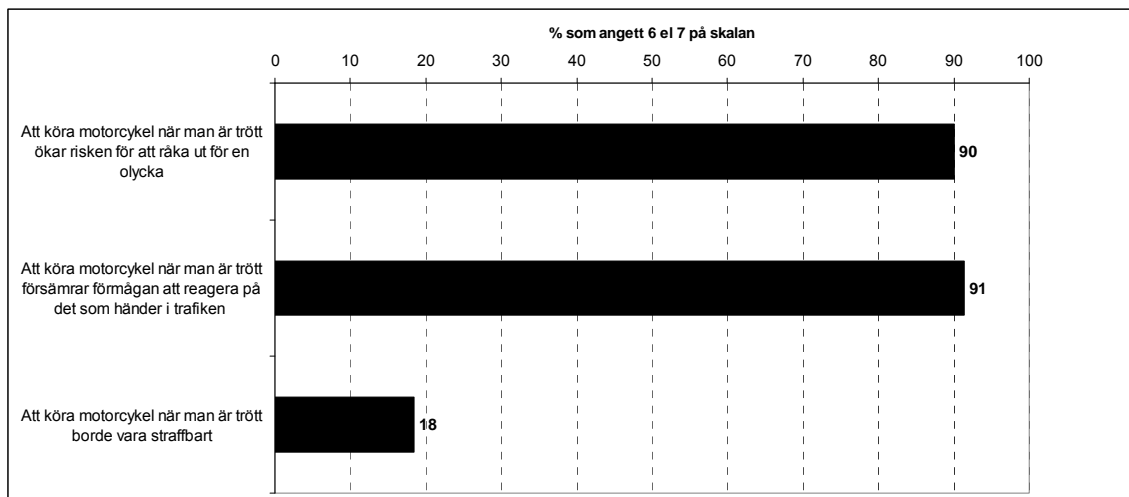
Figur 16 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till trötthetsscenarioet. Bygger på 533 svar per delfråga.

Figur 16 visar att önskan att komma hem så fort som möjligt och oviljan att köra i mörker var de faktorer som mest skulle bidra till att en förare kör trött. Tre allmänna påståenden om trötthet följde. Inställningen till dem framgår ur följande tabell och figur.

Tabell 10 Grad av instämmande i omständigheter i allmänna påståenden om trötthet. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Att köra motorcykel när man är trött ökar risken för att råka ut för en olycka	532	6,57	0,91
Att köra motorcykel när man är trött försämrar förmågan att reagera på det som händer i trafiken	532	6,62	0,87
Att köra motorcykel när man är trött borde vara straffbart	532	3,55	2,00

Tabell 10 visar att deltagarna instämde i hög grad med att trötthet ökade risken för att en olycka skulle inträffa och att det försämrade reaktionsförmågan. Däremot var medelvärdet betydligt lägre då det handlade om att det skulle vara straffbart att köra trött. Figur 17 visar andelen som instämde starkt med de olika påståendena.



Figur 17 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i allmänna påståenden om trötthet. Bygger på 532 svar per delfråga.

Nio av tio respondenter instämde i hög grad att trötthet ökar risken för en olycka och att det försämrar förmågan att reagera på händelser i trafiken. Figuren visar också att endast 18 % instämde med att en trött förare skulle straffas.

Viktiga variabler som påverkar intentionen att köra trött.

Två olika regressionsanalyser genomfördes. Den första analysen inkluderade endast variablerna som ingår i en något modifierad version av teorin Theory of Planned Behaviour (dvs. *attityd*¹, *föreställning av normen* och *föreställningen av kontroll*). Den beroende variabeln var intentionen att köra trött. I den andra analysen lades ålder och kön till medan i den tredje ingick även att de ville hem fort och att de ville hem innan det blev helt mörkt. Resultatet återfinns i tabell 11.

¹ Representerat av två påståenden: den ena handlade om att risken ökar för att råka ut för en olycka om man kör trött och den andra om att trötthet försämrar förmågan att reagera på händelser i trafiken.

Tabell 11 Regressionsanalys av intentionen att köra trött.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Steg 1				
Attityd	,372	,368	104,0	0,060
Föreställning av normen				0,213***
Föreställning av kontroll				0,450***
Steg 2				
Attityd	,391	,385	67,3	0,048
Föreställning av normen				0,207***
Föreställning av kontroll				0,447***
Ålder				-0,141***
Kön				0,001
Steg 3				
Attityd	,430	,423	56,5	0,076*
Föreställning av normen				0,128**
Föreställning av kontroll				0,360***
Ålder				-0,111**
Kön				0,000
Vill hem fort				0,182***
Vill hem innan helt mörkt				0,096*

*** $p < .001$; ** $p < .01$; * $p < .05$. β =standardiserade regressionskoefficienter.

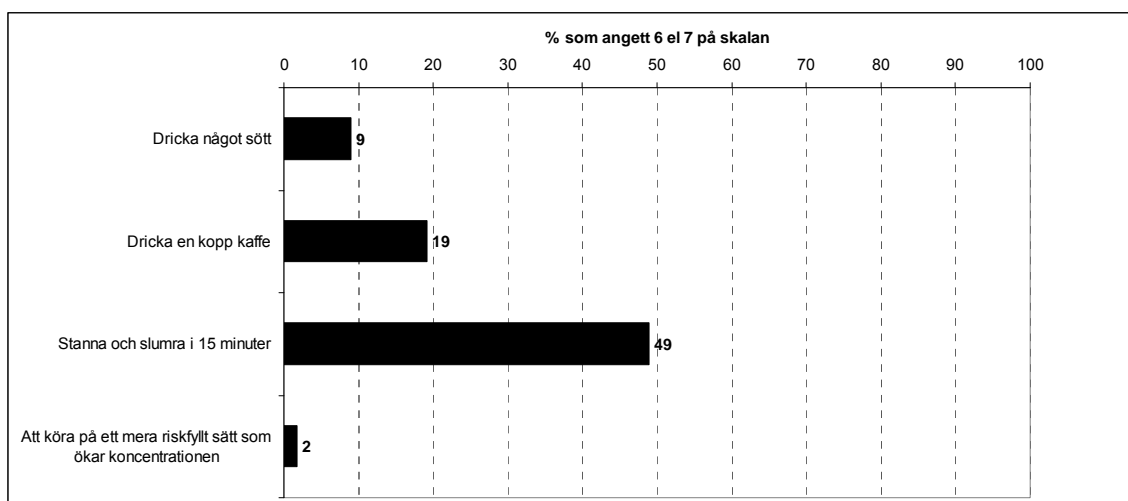
Resultaten från regressionsanalysen visade att föreställningen av kontroll och föreställningen av normen förklarade 37 % av intentionen att köra motorcykel då man var trött. Den faktor med det högsta förklaringsvärdet var upplevd kontroll vilket innebär att en förare som upplever att han/hon hade kontroll över situationen var mer benägen än andra att köra trött. Det handlade då om att de tidigare kört trött och att det gått bra. Deras föreställning av normen var också viktig vilket innebär att de påverkades av sina vänner som var med på utflykten, om vännerna ansåg att det var acceptabelt att fortsätta var chansen stor att de också gjorde det. Ytterligare faktorer som påverkade deras beslut att köra även om de är trötta var om de vill hem fort och om de ville hem innan det blev helt mörkt. Det var också vanligare att yngre förare körde då de var trötta jämfört med de äldre. Då alla variabler lagts in i analysen förklarade modellen 43 % av intentionen.

Respondenten fick också bedöma effektiviteten för några olika sätt att motverka trötthet, se följande tabell.

Tabell 12 Synen på olika sätt att motverka trötthet. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls effektivt och 7=Mycket effektivt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Dricka något sött	532	3,35	1,59
Dricka en kopp kaffe	532	4,00	1,62
Stanna och slumra i 15 minuter	532	5,02	1,86
Att köra på ett mera riskfyllt sätt som ökar koncentrationen	532	1,55	1,10

Tabell 12 visar att det mest effektiva sättet, enligt de svarande, var att ta en tupplur följt av att dricka kaffe eller något sött. Hur stor andel som anser att metoderna i stor utsträckning är effektiva framgår ur figur 18.



Figur 18 Bedömningen av effektiviteten (angett 6 eller 7 på skalan) gällande sätt att motverka trötthet. Bygger på 532 svar per delfråga.

Även om det mest effektiva sättet var att stanna och slumra i 15 minuter var det ändå 19 % som ansåg att en kopp kaffe kunde få dem att bli piggare. Däremot var det en väldigt liten andel som svarade att ett riskfyllt körsätt som ökade koncentrationen var ett effektivt botemedel mot trötthet.

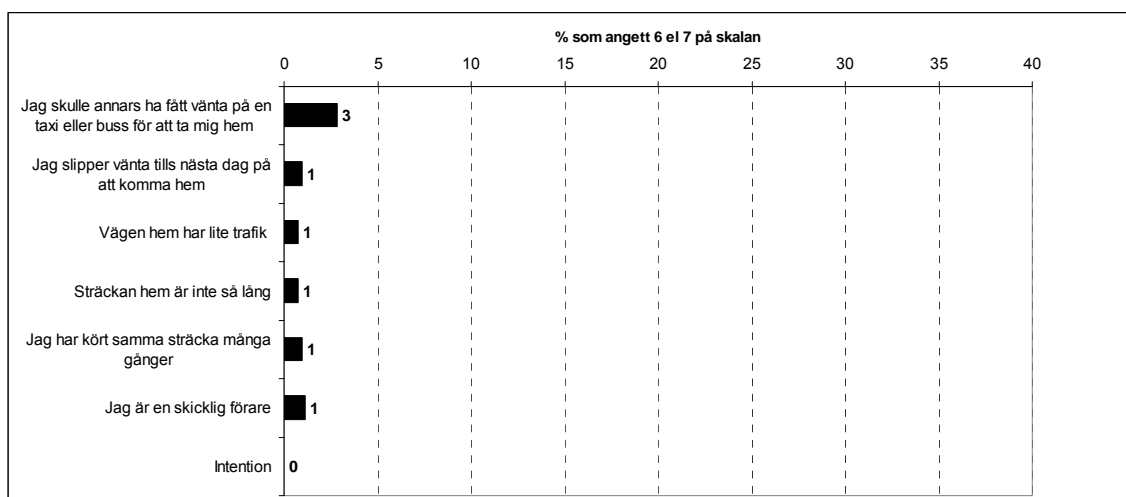
3.3 Alkohol

Respondenten fick ta ställning till hur troligt det var att de skulle köra hem efter festen trots att de druckit alkohol, se tabell 13.

Tabell 13 Grad av instämmande i omständigheter kopplade till alkoholscenariot. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Jag skulle annars ha fått vänta på en taxi eller buss för att ta mig hem	532	1,28	1,09
Jag slipper vänta tills nästa dag på att komma hem	532	1,21	0,81
Vägen hem har lite trafik	532	1,22	0,78
Sträckan hem är inte så lång	532	1,32	0,90
Jag har kört samma sträcka många gånger	532	1,23	0,84
Jag är en skicklig förare	532	1,23	0,85
Intention	532	1,07	0,39

Intention ska här tolkas som hur troligt det ansågs vara att man skulle köra mc fastän man druckit alkohol. De allra flesta angav ett svar i den nedre delen av skalan vilket innebär att det inte var särskilt troligt att de skulle köra hem i onyktert tillstånd. Trots att medelvärdena var väldigt låga fanns det ändå några som ansåg att det var mycket troligt eller troligt att de skulle köra även om de druckit alkohol, se figur 19.



Figur 19 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till alkoholscenariot. Bygger på 532 svar per delfråga.

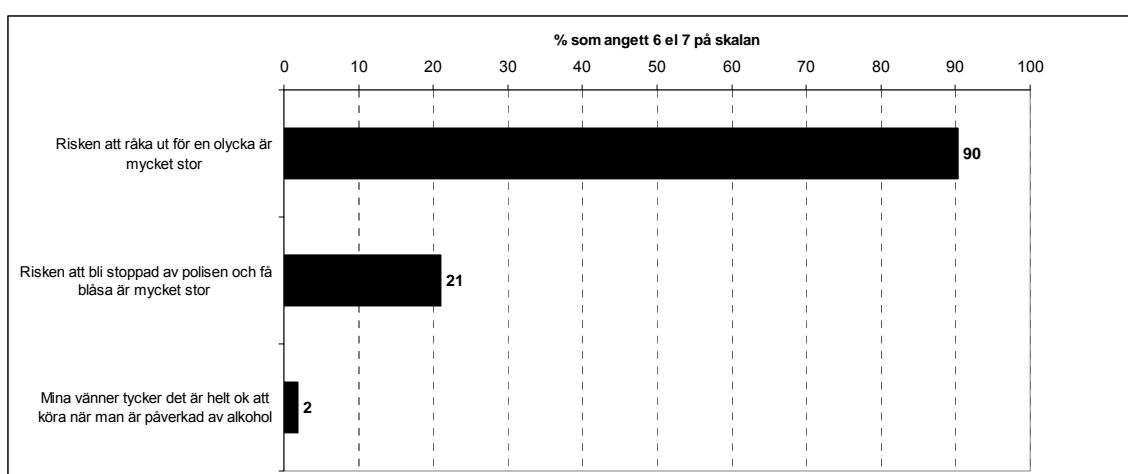
Det mest troliga alternativet som skulle få dem att köra hem onyktra var att de annars skulle få vänta på en taxi eller buss. I övrigt var det endast 1 % som instämde starkt med påståendena och ingen hade för avsikt att agera på detta sätt. I enkäten ingick även tre påståenden kopplade till den beskrivna situationen som handlade om risker och acceptansen hos vänner angående rattonykterhet.

Tabell 14 Grad av instämmande i omständigheter kopplade till alkoholscenariot. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Risken att råka ut för en olycka är mycket stor	532	6,57	1,13
Risken att bli stoppad av polisen och få blåsa är mycket stor	532	3,97	1,85
Mina vänner tycker det är helt ok att köra när man är påverkad av alkohol	532	1,29	0,95

Olycksrisken betraktades som mycket stor av flertalet, men upptäcktsrisken bedömdes vara relativt liten. Acceptansen hos vänner för att köra alkoholpåverkad var låg.

Figur 20 visar andelen som instämde starkt med de olika påståendena.



Figur 20 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till alkoholscenariot. Bygger på 532 svar per delfråga.

Det stora flertalet instämde med påståendet att risken för olycka var mycket stor. Däremot var det betydligt färre som instämde med att de kunde bli stoppade av polisen. En väldigt liten andel instämde med att deras vänner accepterade beteendet.

Viktiga variabler som påverkar intentionen att köra alkoholpåverkad.

Två olika regressionsanalyser genomfördes för att förklara intentionen att köra mc då man druckit alkohol. I den första analysen inkluderades föreställningen av beteendet (här endast representerat av ”Risken att råka ut för en olycka är mycket stor”) föreställning av normen och upplevd känsla av kontroll. Den andra analysen inkluderade även variabler som mätte några olika former av otålighet. Resultatet återfinns i tabell 15.

Tabell 15 Regressionsanalys av intentionen att köra mc alkoholpåverkad.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Steg 1				
Föreställning av beteendet	0,393	0,390	114,0	0,210***
Föreställning av normen				0,227***
Upplevd känsla av kontroll				0,474**
Steg 2				
Föreställning av beteendet	,432	0,426	79,9	0,191***
Föreställning av normen				0,224***
Upplevd känsla av kontroll				0,207***
Skulle fått vänta på taxi/buss				-0,055
Slipper vänta till nästa dag				0,359***

*** $p < .001$; ** $p < .01$; * $p < .05$. β =standardiserade regressionskoefficienter.

Resultaten från regressionsanalysen visade att föreställningen av beteendet, föreställningen av normen och upplevd känsla av kontroll förklarade 39 % av intentionen att köra motorcykel i onyktert tillstånd. Den faktor med störst koefficient var upplevd känsla av kontroll vilket innebär att om att det var lite trafik, sträckan hem inte var så lång och att de kört samma sträcka många gånger förut, ökade chansen att de skulle köra mc onyktra. Även om de upplevde sig själva vara skickliga förare påverkade beslutet. Förutom upplevd känsla av kontroll förklarade föreställningen av beteendet och normen intentionen. Detta innebär att det var mera troligt att de skulle köra hem efter festen om de inte trodde att en olycka skulle ske och om deras vänner accepterade beteendet. Resultatet från det andra steget visar att chansen var större att man körde hem efter festen om man ville undvika att vänta till nästa dag. De variabler som lades till analysen i steg 2 ökade förklaringsvärdet från 39 % till 43 %.

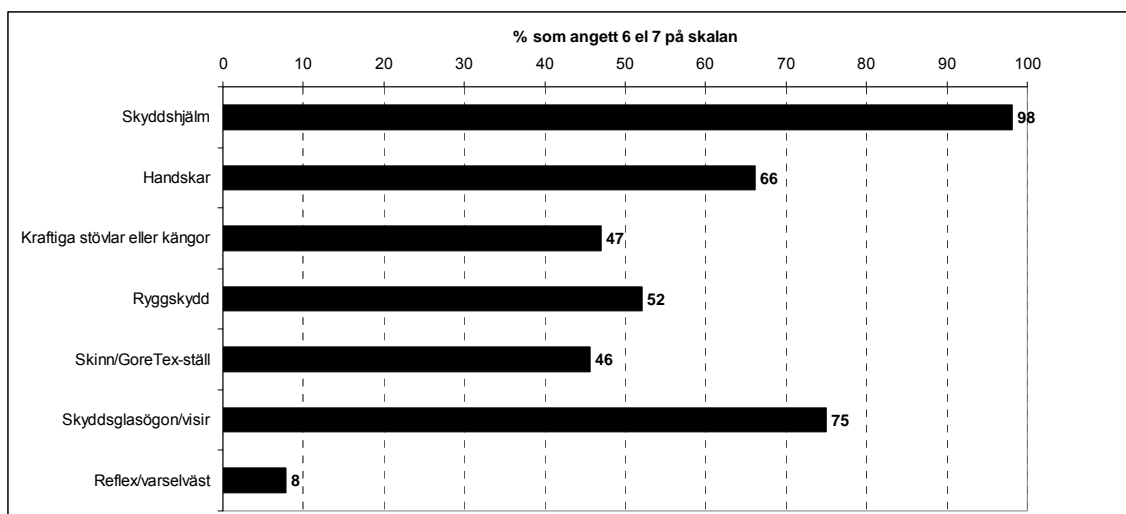
3.4 Skyddsutrustning

I scenariot som handlade om skyddsutrustning ombads respondenten att föreställa sig en kortare resa med mc i en tätort där högsta tillåtna hastighet var 50 km/h. Tabell 16 visar hur troligt det var att de skulle använda någon form av skyddsutrustning.

Tabell 16 Grad av instämmande i omständigheter kopplade till scenariot om skyddsutrustning. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Skyddshjälm	532	6,93	0,48
Handskar	532	5,83	1,67
Kraftiga stövlar eller kängor	532	5,00	1,99
Ryggskydd	532	5,08	2,08
Skinn/GoreTex-ställ	532	4,91	1,99
Skyddsglasögon/visir	532	6,03	1,67
Reflex/varselväst	532	2,22	1,74

Hjälm och skydd för ögonen skulle de allra flesta bära även vid kortare ärenden i tätortsmiljö. Reflexväst var det betydligt färre som tänkte använda. Figur 21 visar andelen som svarade att det var högst troligt att de skulle använda skyddsutrustning.



Figur 21 Grad av trolighet (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till scenariot om skyddsutrustning.

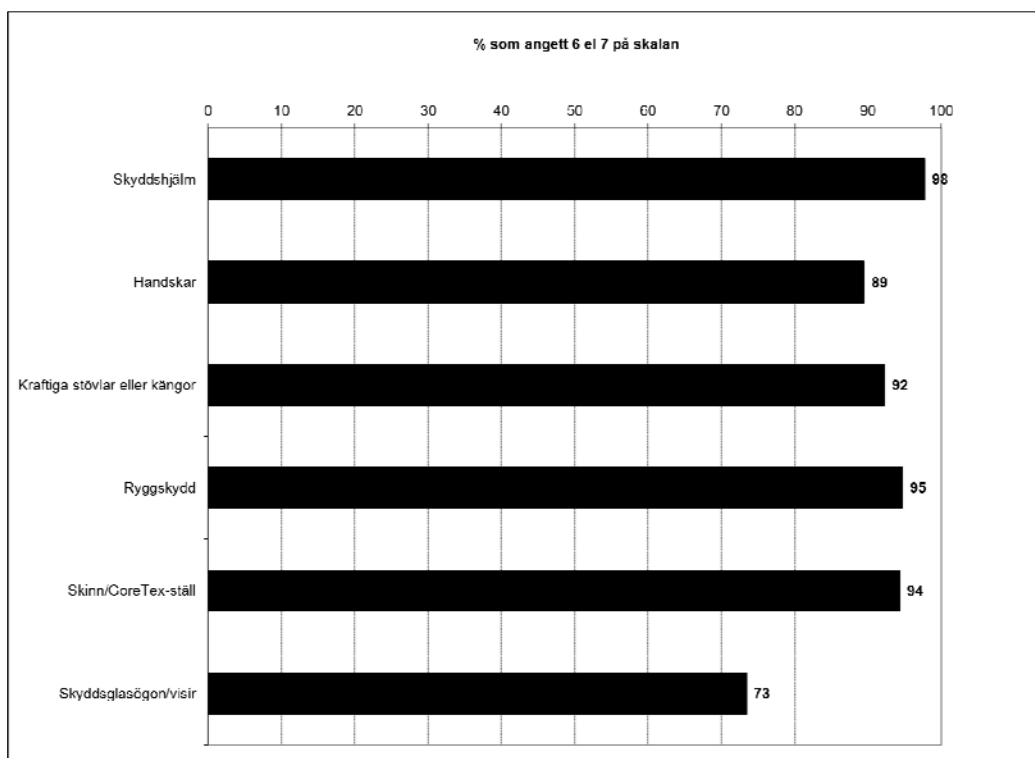
Hjälm var något som en väldigt hög andel skulle använda. Skydd för ögonen och handskar var också vanligt förekommande. Omkring hälften av de svarande menade att det var mycket troligt att ryggskydd, ställ och rejäla skodon skulle tas på vid en kortare resa i tätortsmiljö. Däremot var det betydligt färre som skulle bära väst.

Huruvida dessa skydd bidrar till att minska skadornas allvarlighet vid en krock eller avåkning i 50 km/h fick respondenten uttrycka sin åsikt om med hjälp av sju olika påståenden, se tabell 17.

Tabell 17 Grad av instämmande i skyddens skadereducerande effekt. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Skyddshjälm	531	6,89	0,63
Handskar	531	6,63	1,01
Kraftiga stövlar eller kängor	531	6,71	0,84
Ryggskydd	531	6,76	0,94
Skinn/GoreTex-ställ	531	6,77	0,79
Skyddsglasögon/visir	531	6,01	1,71

Samtliga skydd ansågs ge skydd vid olyckor vid lägre hastigheter. Figur 22 visar andelen som ansåg att skadorna skulle reduceras om de använde skyddsutrustning.



Figur 22 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i skyddsutrustnings skadereducerande effekt vid krock i låga hastigheter. Bygger på 531 svar per delfråga.

Den skadereducerande potentialen hos utrustningen förväntades vara stor förutom för skyddsglasögon/visir.

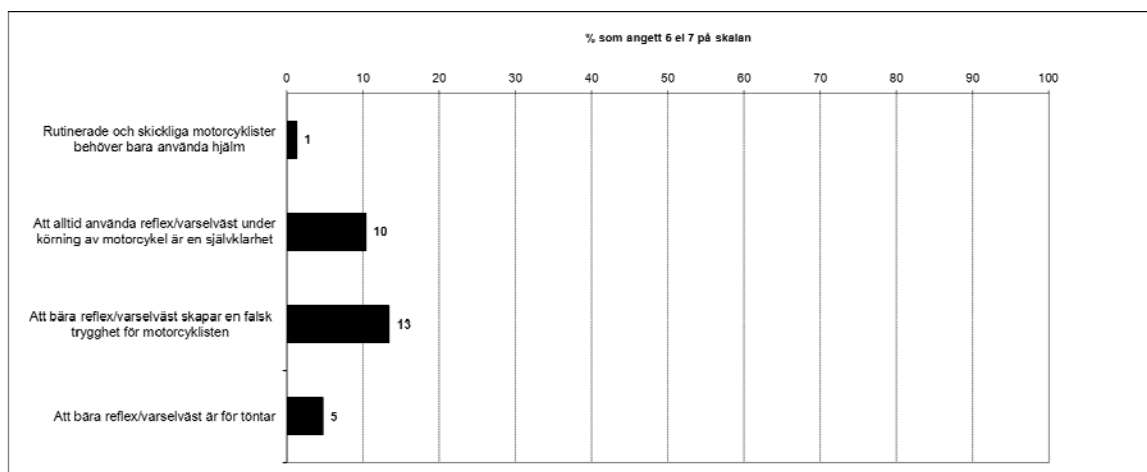
Fyra påståenden handlade om attityder till skyddsutrustning. Inställningen till den redovisas i tabell 18.

Tabell 18 Grad av instämmande i attityder till skyddsutrustning. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Rutinerade och skickliga motorcyklister behöver bara använda hjälm	531	1,23	0,85
Att alltid använda reflex/varselväst under körning av motorcykel är en självklarhet	531	3,01	1,80
Att bära reflex/varselväst skapar en falsk trygghet för motorcyklisten	531	3,17	1,91
Att bära reflex/varselväst är för töntar	531	1,87	1,58

Alla bör använda hjälm menar flertalet, men det är inte lika självklart att använda reflex- eller varselväst.

Andelen som instämde starkt i påståendena framgår ur följande figur.



Figur 23 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i påståenden om skyddsutrustning.

Den största andelen instämde mest med att västen ger en falsk känsla av trygghet. En relativt liten andel instämde med att västen är för töntar och att en skicklig motorcyklist endast behöver använda hjälmen. Ytterligare analyser genomfördes för att belysa ett eventuellt samband mellan intentionen och synen på varselväst. Resultaten visade att de som tog avstånd från påståendet att västen var för töntar i högre grad än andra skulle använda varselväst (-0,139; $p < 0,01$).

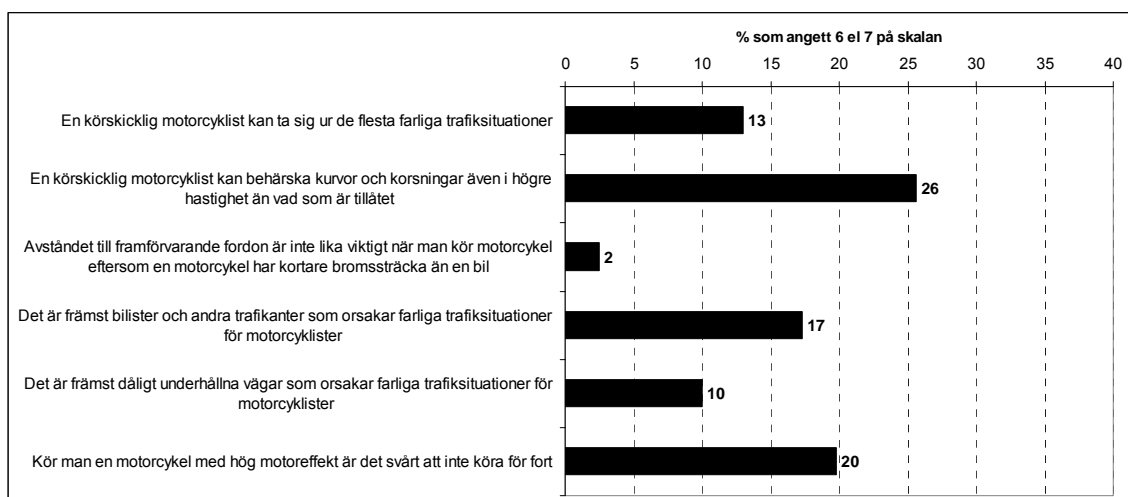
3.5 Körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer

I enkäten ingick en rad olika påståenden som mätte på vilket sätt körskicklighet kunde förhindra att en olycka inträffade. Även mera allmänna frågor ingick som handlade om den främsta orsaken till att farliga trafiksituationer uppstod i trafiken. Tabell 19 visar resultatet.

Tabell 19 Grad av instämmande i attityder till körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel-värde	Standard-avvikelse
En körskicklig motorcyklist kan ta sig ur de flesta farliga trafiksituationer	531	3,61	1,60
En körskicklig motorcyklist kan behärska kurvor och korsningar även i högre hastighet än vad som är tillåtet	531	4,13	1,81
Avståndet till framförvarande fordon är inte lika viktigt när man kör motorcykel eftersom en motorcykel har kortare bromssträcka än en bil	531	1,91	1,39
Det är främst bilister och andra trafikanter som orsakar farliga trafiksituationer för motorcyklister	531	3,74	1,82
Det är främst dåligt underhållna vägar som orsakar farliga trafiksituationer för motorcyklister	531	3,13	1,67
Kör man en motorcykel med hög motoreffekt är det svårt att inte köra för fort	531	3,51	2,03

Tabell 19 visar att det högsta medelvärdet gäller påståendet att en körskicklig motorcyklist kan behärska kurvor och korsningar även i högre hastighet än vad som är tillåtet. Därefter kom påståendet att det främst är bilister och andra trafikanter som orsakar farliga trafiksituationer för motorcyklister. Det lägsta medelvärdet handlade om avståndet till framförvarande fordon som deltagarna ansåg var lika viktigt oavsett om man körde bil eller motorcykel. Andelen som instämde starkt i dessa påståenden framgår ur figur 24.



Figur 24 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i påståenden om körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer. Bygger på 531 svar per delfråga.

Bland dem som var i slutfasen av sin utbildning var det en relativt stor andel som ansåg att en skicklig förare kan klara av kurvor och korsningar i högre hastighet än vad som är tillåtet. Var femte instämde i hög utsträckning i att det är lätt att köra för fort med en motorstark mc.

Ytterligare analyser visade att det fanns signifikanta samband mellan intentionen att köra för fort och hur man såg på körskicklighet i så måtto att ju större benägenheten var att överskrida hastigheten, i desto högre grad instämde man i att en körskicklig motorcyklist kan ta sig ur de flesta farliga situationer (korrelationskoefficienten: 0,104; $p < 0,05$) och behärska kurvor och korsningar i högre hastighet än vad som är tillåtet (0,260; $p < 0,01$). Vidare visade resultaten att de som svarade att de hade svårt att inte köra för fort om de körde en mc med hög motoreffekt också var mer benägna att bryta mot hastighetsregler (0,356; $p < 0,01$) och om man ansåg att det främst var dåligt underhållna vägar som ökade risken för mc-förare var man också mer benägen att köra för fort (0,178; $p < 0,01$). Något samband mellan variabeln om eftersatt vägunderhåll och de två andra scenarierna (alkohol respektive trötthet) fanns inte.

Uppfattningen om sin egen körförmåga i relation till andra motorcyklister belyses i följande delkapitel.

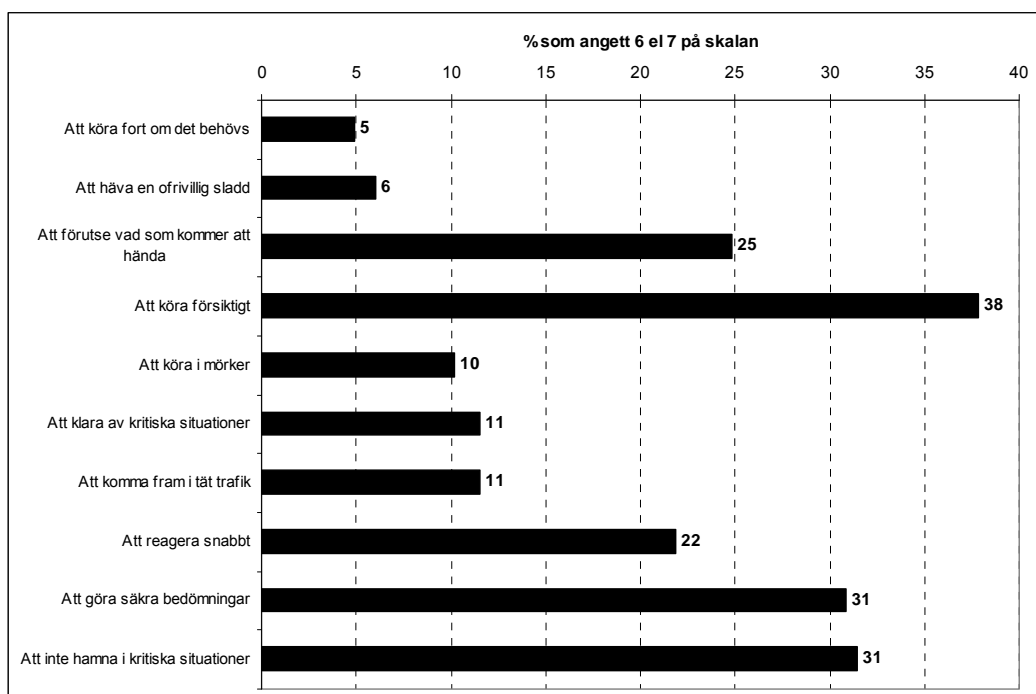
3.6 Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister

För tio olika färdigheter ombads respondenten att jämföra sig med mc-åkare i allmänhet. Resultatet återfinns i tabell 20.

Tabell 20 Hur respondenten bedömer sina färdigheter i jämförelse med motorcyklister i allmänhet. Använd skala: 1–7 där 1=Mycket sämre och 7=Mycket bättre.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Att köra fort om det behövs	531	3,65	1,18
Att häva en ofrivillig sladd	531	3,44	1,26
Att förutse vad som kommer att hända	531	4,69	1,18
Att köra försiktigt	531	4,97	1,27
Att köra i mörker	531	3,90	1,23
Att klara av kritiska situationer	531	4,04	1,19
Att komma fram i tät trafik	531	3,90	1,25
Att reagera snabbt	531	4,60	1,15
Att göra säkra bedömningar	531	4,82	1,19
Att inte hamna i kritiska situationer	531	4,78	1,27

Tabell 20 visar att deltagarna i studien ansåg att deras färdigheter, rent allmänt, kunde jämföras med "medelföraren". Men när det gäller förutseende, att köra försiktigt, att göra säkra bedömningar och att inte hamna i kritiska situationer, betraktade man sig som något bättre än andra mc-förare. Figuren nedan presenterar andelen som ansåg sig vara mycket bättre än medelföraren.



Figur 25 Bedömning av körskicklighet (angett 6 eller 7 på skalan) jämförelse med motorcyklister i allmänhet.

Figur 25 visar att en stor andel ansåg att de körde försiktigare än andra, var bättre på att göra säkra bedömningar och att inte hamna i kritiska situationer. Däremot var det en väldigt liten andel som ansåg att de var bättre på att häva en sladd.

Ovanstående frågor som ingick i bedömningen av körskicklighet kombinerades till ett självbedömningsindex (Cronbachs $\alpha = 0,87$). Därefter korrelerades indexet med intentionen i de tre scenarierna; köra för fort, alkoholpåverkad eller trött, se tabell 21.

Tabell 21 Korrelation mellan hur man bedömer sig själv som mc-förare och intention att köra för fort, alkoholpåverkad eller trött.

Intention	Korrelationskoefficient
Hastighet	0,086*
Alkohol	-0,045
Trötthet	-0,019

* $p < .05$

Tabell 21 visar att det fanns ett signifikant samband mellan hastighet och intention. Detta innebär att de som hade för avsikt att köra i 90 km/tim på en väg som var skyltad i 70 km bedömde sig själva som bättre än andra.

3.7 Sammanfattning – förstudien

Hastighetsöverträdelser

I förstudien visade resultaten att 26 % hade för avsikt att köra i 90 km/tim på en väg som var skyltad 70 km/tim. Ungefär en lika stor andel instämde med att detta körbeteende skulle få dem på bra humör och att det skulle ge dem en känsla av frihet. En relativt stor andel ansåg att deras vänner och andra trafikanter skulle köra på liknande sätt.

Trötthet

Avsikten att köra motorcykel även om man var trött var inte lika vanligt som hastighetsbrott då endast 11 % instämde med detta påstående. Så gott som alla insåg att trötthet ökade risken att råka ut för en olycka och att det försämrade deras förmåga att reagera i trafiken. Trots denna insikt var det en tredjedel som svarade att det var möjligt att de ändå skulle köra om de var trötta om de hade bråttom att komma hem. En annan anledning till att köra trött kunde vara att de vill komma hem innan det blev mörkt.

Alkohol

Bland deltagarna kunde man se en väldigt negativ inställning till att köra motorcykel då man var påverkad. Det var ingen som hade för avsikt att köra hem efter en fest då de druckit alkohol. Nästan alla (90 %) svarade att risken för en olycka var mycket stor. Det som möjligen skulle få dem att handla på ett sätt som stred mot deras övertygelse var att de annars skulle få vänta på en taxi eller buss för att ta sig hem. Till skillnad från trötthet finns det en betydligt större samstämmighet mellan upplevd risk och egen avsikt.

Skyddsutrustning

I enkäten ingick frågor om användandet av skyddsutrustning i tätort. Den vanligaste skyddsutrustningen var att man använde skyddshjälm följt av skyddsglasögon/visir. Däremot var det väldigt liten andel som använde reflexväst (8 %) och vissa ansåg att en reflexväst ingav en falsk känsla av trygghet. En anledning till att man inte använde väst var att man tyckte det var ”töntigt”. På frågan om olika former av utrustning kunde reducera skadorna vid en krock eller avåkning i 50 km/h var det betydligt fler som såg betydelsen av någon form av skydd. Som exempel kan nämnas att 92 % instämde med att kraftiga stövlar eller kängor kunde reducera skadorna, men trots det var det endast 47 % som använde stövlar eller kängor.

Körteknik och främsta orsaken till att farliga trafiksituationer uppstår i trafiken

I resultaten märks en uppfattning om att de som är skickliga mc-förare kan klara av kurvor och korsningar i högre hastighet än vad som är tillåtet. Det var också en fjärdedel som svarade att det var svårt att inte köra fort om man körde en motorcykel med hög motoreffekt. En relativt stor andel ansåg också att den främsta faran för motorcyklister var bilister och andra trafikanter. Ytterligare analyser visade att det fanns signifikanta samband mellan intentionen att köra för fort och hur man såg på körskicklighet i så måtto att ju större benägenheten var att överskrida hastigheten, i desto högre grad instämde man i att en körskicklig motorcyklist kan ta sig ur de flesta farliga situationer och behärska kurvor och korsningar i högre hastighet än vad som är tillåtet. Vidare visade resultaten att de som svarade att de hade svårt att inte köra för fort om de körde en mc med hög motoreffekt också var mer benägna att bryta mot hastighetsregler. Detsamma gällde de som ansåg att dåligt underhållna vägar var den främsta faran för motorcyklister.

Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister

Deltagarna i studien fick även jämföra sig själva med förare i allmänhet och därefter bedöma sin egen körförmåga. Trots att de hade ringa erfarenhet av att köra mc svarade närmare en tredjedel att de var bättre på att göra säkra bedömningar, köra försiktigt och att inte hamna i en kritisk situation jämfört med andra. De ansåg också att de var bättre än andra motorcyklister på att förutse vad som kommer att hända i trafiken. Ytterligare analyser visade att det fanns ett samband mellan hastighetsöverträdelser och en hög uppfattning om den egna förmågan att köra motorcykel.

I enlighet med teorin Theory of Planned Behaviour (TPB) testades hur en rad olika variabler förklarade deras intention. Resultaten visade att modellen förklarade 61 % av intentionen att bryta mot hastighetsbestämmelser utanför tätort. De som hade för avsikt att bryta mot hastighetsbestämmelser skulle göra så om yttre omständigheter var gynnsamma, dvs. väglaget var bra och de körde en motorcykel med hög prestanda. Detsamma gällde de som trodde att handlingen skulle leda till något positivt, att deras vänner accepterade beteendet och/eller uppträdde på samma sätt. Även kön hade en effekt, vilket innebar att det var vanligare att männen bröt mot hastighetsregeln än kvinnorna. Modellen förklarade 43 % av intentionen att köra motorcykel då de var trötta och i detta fall var det den upplevda känslan av kontroll och normen som påverkade deras intention mest. Även ålder påverkade intentionen vilket innebar att det var vanligare bland de yngre att köra trots att de var trötta. I denna modell fanns även två ytterligare frågor som ökade förklaringen av intention vilka handlade om att man ville

komma hem fort och komma hem innan det blev mörkt. Detta innebar att tidspress och mörker ökade chansen att de skulle köra mc även om de var trötta. Intentionen att köra mc då de druckit alkohol förklarades till 43 % av de variabler som ingick i analysen. Den upplevda känslan av kontroll var en viktig faktor som påverkade deras avsikt och i detta sammanhang handlade det om yttre omständigheter (lite trafik) och tidigare erfarenheter (kört sträckan många gånger förut). Förutom upplevd kontroll ansåg de som hade för avsikt att köra onyktra i högre grad än andra att risken inte var så stor att de skulle råka ut för en olycka och att deras vänner accepterade beteendet. Att slippa vänta till nästa dag var ytterligare en viktig faktor som påverkade intentionen.

4 Resultat – efterstudien

Resultatredovisningen för efterstudien följer samma upplägg som för förstudien, med den skillnaden att ytterligare två kapitel tillkommit: det ena beskriver hur respondenterna uppfattade riskutbildningen och i det andra redovisas respondenternas kommentarer.

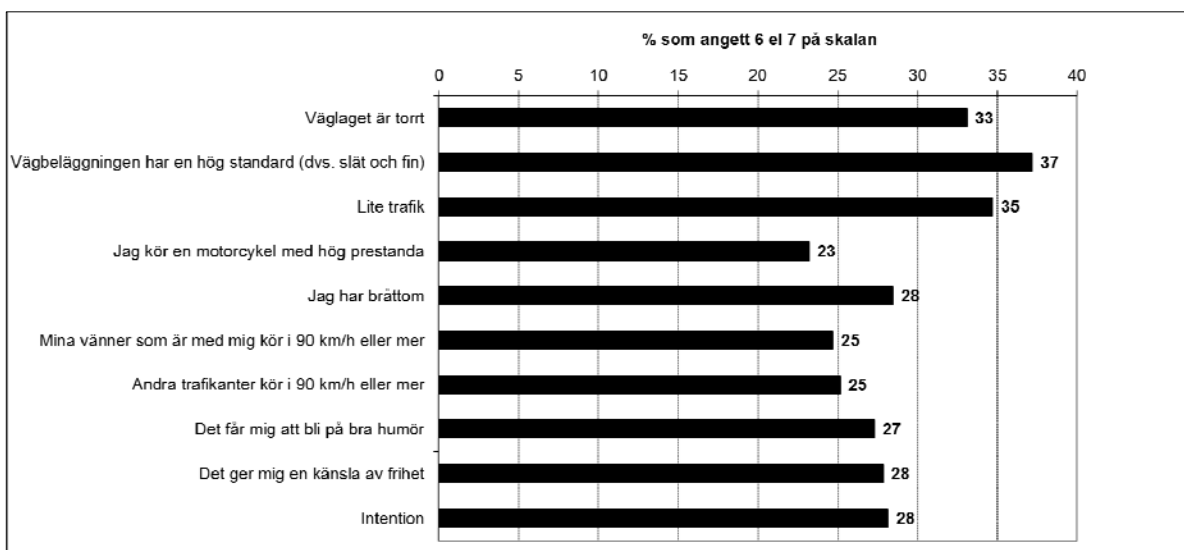
4.1 Hastighetsöverträdelser

Det första scenariot som ingick i enkäten handlade om hastighet. Respondenten skulle föreställa sig att han/hon körde i 90 km/h på en kurvig landsväg en sommareftermiddag där hastighetsgränsen var 70 km/h. Därefter skulle de ange hur troligt det var att de skulle köra på detta sätt. Medelvärden och standardavvikelser framgår ur följande tabell.

Tabell 22 Medelvärde och standardavvikelse för omständigheter kopplade till hastighetsscenarioet. Använd skala: 1–7 där 1= Inte alls troligt och 7= Mycket troligt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Väglaget är torrt	931	4,07	1,90
Vägbeläggningen har en hög standard (dvs. slät och fin)	931	4,27	1,93
Lite trafik	931	4,20	1,92
Jag kör en motorcykel med hög prestanda	931	3,87	1,93
Jag har bråttom	931	4,10	1,97
Mina vänner som är med mig kör i 90 km/h eller mer	931	3,92	1,98
Andra trafikanter kör i 90 km/h eller mer	930	3,90	1,97
Det får mig att bli på bra humör	931	3,36	1,95
Det ger mig en känsla av frihet	931	3,51	1,97
Intention	931	3,73	1,99

Medelvärdet ligger kring 4 för de flesta alternativen och spridningen är närmare 2. Detta visar på att det finns en viss tveksamhet till att köra i 90 km/h men också att deltagarnas åsikter inte alltid var samstämmiga. Andelen som instämde (markerat något av de två högsta alternativen på skalan) framgår ur figur 26.



Figur 26 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till hastighetsscenarioet. Bygger på 931 svar per delfråga utom för "Andra trafikanter..." (930 st.).

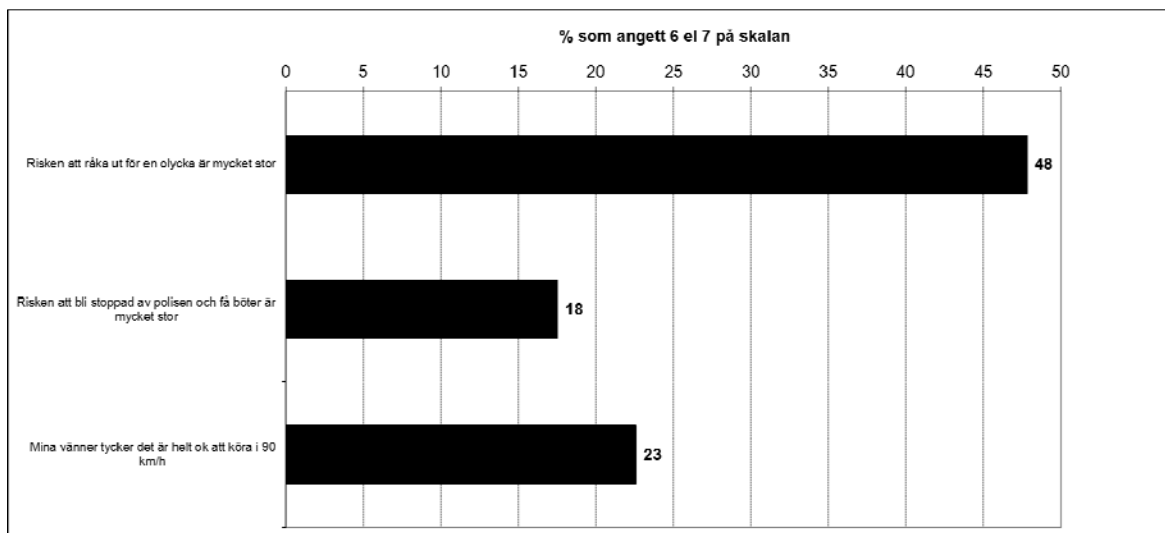
En god vägstandard var den troligaste anledningen till att hastighetsgränsen skulle överskridas. Var tredje respondent kunde dessutom tänka sig att överskrida högsta tillåtna hastighetsgräns om väglaget var torrt eller om det var en väg med lite trafik. Närmare 30 % av mc-förarna menade att det var högst troligt att de skulle köra för fort på en sträcka enligt den i scenarioet (*Intention* i figuren).

Därefter följde några påståenden om risker och vänner uppfattning om överskridande av hastighet; respondenten skulle fortfarande leva sig in i det beskrivna scenarioet.

Tabell 23 Medelvärde och standardavvikelse för omständigheter kopplade till hastighetsscenarioet. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Risken att råka ut för en olycka är mycket stor	931	5,17	1,59
Risken att bli stoppad av polisen och få böter är mycket stor	931	3,69	1,73
Mina vänner tycker det är helt ok att köra i 90 km/h	931	4,04	1,76

Risken för en olycka bedömdes som relativt stor medan övriga alternativ hamnade kring skalans mitt. Andelen som angett 6 eller 7 på skalan på framgår ur följande figur.



Figur 27 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) angående risker och vänners åsikter kopplade till hastighetsscenarioet.

Nästan hälften av respondenterna menade att risken för att råka ut för en olycka var mycket stor om de körde i 90 km/tim på en väg där hastighetsgränsen var 70 km/tim. Risken att bli stoppad av polis betraktades som betydligt mindre. Acceptansen hos vännerna för hastighetsöverskridande upplevdes vara relativt stor.

Viktiga variabler som påverkar intentionen att bryta mot hastighetsbestämmelser

Två olika regressionsanalyser genomfördes: i steg 1 ingick variablerna som finns i en något modifierad version av teorin Theory of Planned Behaviour (dvs. *attityd, föreställning av normen, upplevd känsla av kontroll och deskriptiv norm*). Den beroende variabeln var deras intention att köra i 90 km/tim på en väg som var skyltad i 70 m/tim. I steg 2 ingick även ålder och kön. Resultatet återfinns i tabell 24.

Tabell 24 Regressionsanalys av intentionen att bryta mot hastighetsbestämmelser.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Steg 1				
Attityd	,602	,600	349,4	0,241***
Föreställning av normen				0,124***
Deskriptiv norm				0,206***
Upplevd känsla av kontroll				0,369***
Steg 2				
Attityd	,613	,611	243,8	0,228***
Föreställning av normen				0,114***
Deskriptiv norm				0,188***
Upplevd känsla av kontroll				0,356***
Ålder				-0,082***
Kön				0,068**

*** $p < .001$; ** $p < .01$; β =standardiserade regressionskoefficienter.

Alla ingående faktorer i steg 1 var signifikanta och förklarade 60 % av deras avsikt att bryta mot hastighetsbestämmelser. Vad som påverkade intentionen att köra för fort var framför allt känslan av att ha kontroll över situationen. I detta fall handlade det om yttre omständigheter såsom att väglaget var torrt, vägen hade en hög standard, att man körde en motorcykel med hög prestanda och att det var lite trafik. Kontrollen var också högre om man inte hade bråttom. Även attityden spelade en stor roll. Ansåg man att en hög hastighet ökade välbefinnandet och känslan av frihet samtidigt som risken för en olycka eller upptäckt var liten, ökade benägenheten att köra för fort. Därutöver påverkades intentionen av att deras vänner skulle köra fort och att de accepterade beteendet. Kön och ålder påverkade intentionen även om detta endast ökade förklaringen av intentionen med ca 1 %; män skulle i högre grad än kvinnor bryta mot trafikregeln medan intentionen att göra detta var vanligare bland de yngre förarna.

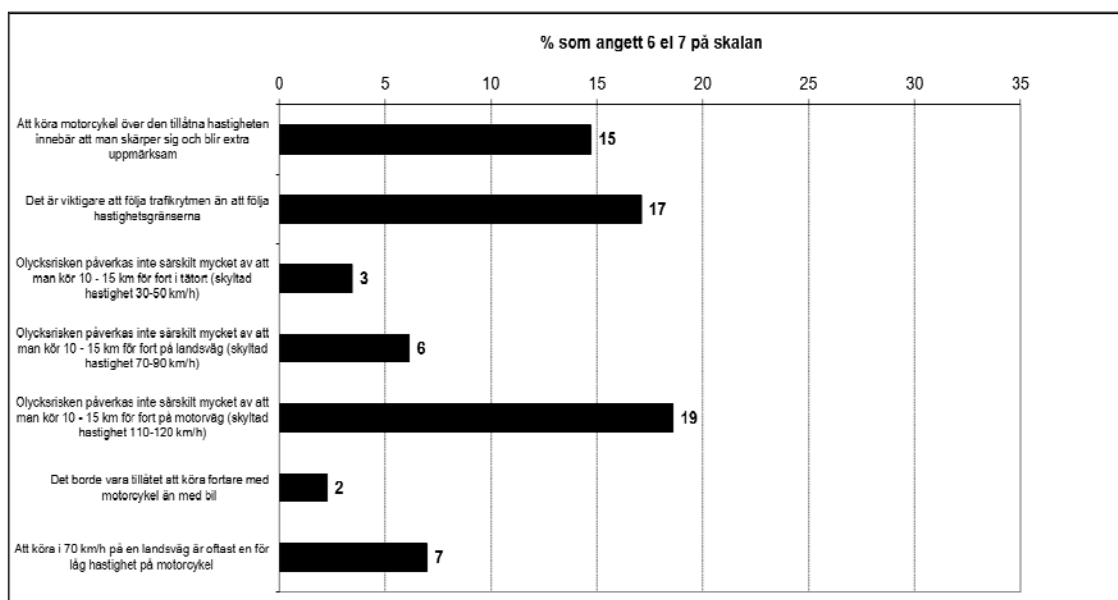
Första delen om hastighet i enkäten avslutades med sju allmänna påståenden som respondenten ombads ta ställning till, se tabell 25 och figur 28. I tabellen har även sambandet mellan intention och påståendena lagts in.

Tabell 25 Grad av instämmande i allmänna påståenden om hastighet Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel-värde	Standard-avvikelse	Korr. m intention
Att köra motorcykel över den tillåtna hastigheten innebär att man skärper sig och blir extra uppmärksam	931	3,28	1,91	0,357**
Det är viktigare att följa trafikrytmen än att följa hastighetsgränserna	931	3,78	1,70	0,343**
Olycksrisken påverkas inte särskilt mycket av att man kör 10–15 km för fort i tätort (skyltad hastighet 30–50 km/h)	931	1,77	1,30	0,205**
Olycksrisken påverkas inte särskilt mycket av att man kör 10–15 km för fort på landsväg (skyltad hastighet 70–90 km/h)	931	2,66	1,58	0,370**
Olycksrisken påverkas inte särskilt mycket av att man kör 10–15 km för fort på motorväg (skyltad hastighet 110–120 km/h)	931	3,38	1,97	0,352**
Det borde vara tillåtet att köra fortare med motorcykel än med bil	931	1,56	1,21	0,228**
Att köra i 70 km/h på en landsväg är oftast en för låg hastighet på motorcykel	931	2,43	1,67	0,434**

** $p < .01$

Tabell 25 visar att olycksrisken upplevdes som högre i tätort jämfört med landsväg och motorväg om hastighetsgränsen överskreds med 10–15 km/h. Tabellen visar att det fanns ett signifikant samband mellan deras intention att köra i 90 km/h på en sträcka där högsta tillåtna hastighet var 70 km/h och de mera allmänna påståendena. Det starkaste sambandet med intentionen var att 90 km/h på en sådan sträcka inte påverkade olycksrisken särskilt mycket och att beteendet ökade uppmärksamheten. Figur 28 visar andelen som instämde starkt med de olika påståendena.



Figur 28 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i allmänna hastighets-påståenden.

Det var 15–17 % som instämde med att en högre hastighet än den tillåtna ökar skärpan och att det var viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränsen. Synen på olycksrisken vid ett hastighetsöverskridande på 10–15 km/h förändrades med ökad tillåten hastighet; ju högre desto större andel som instämde i att olycksrisken inte påverkades särskilt mycket. Sju procent instämde i hög grad att 70 km/h på landsväg är en för låg hastighetsgräns för mc.

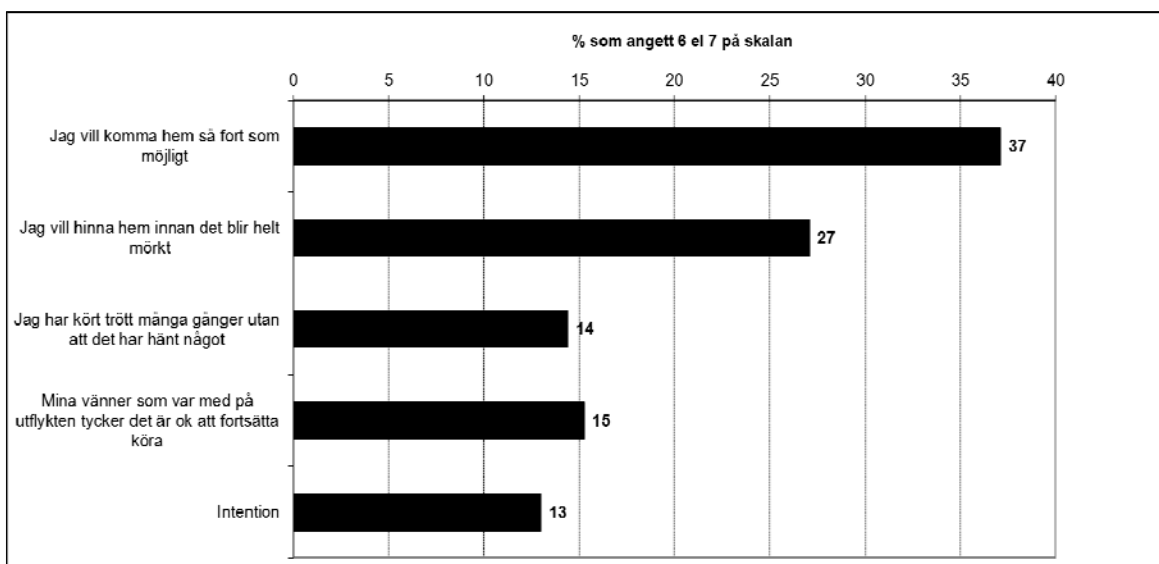
4.2 Trötthet

Respondenten fick ta ställning till hur troligt det skulle vara att de efter en långväga helutflykt fortsatte att köra trots att de var trötta, se tabell 26.

Tabell 26 Grad av instämmande i omständigheter kopplade till trötthetsscenarioet. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Jag vill komma hem så fort som möjligt	930	4,68	1,81
Jag vill hinna hem innan det blir helt mörkt	931	4,17	1,86
Jag har kört trött många gånger utan att det har hänt något	931	3,33	1,83
Mina vänner som var med på utflykten tycker det är ok att fortsätta köra	931	3,56	1,74
Intention	931	3,24	1,75

Tabell 26 visar att medelvärdet låg någonstans mellan 3 och 5 på den 7-gradiga skalan. Det högsta medelvärdet var kopplat till påståendet som handlade om att komma hem fort. Intention ska här tolkas som hur troligt det ansågs vara att man skulle köra i trött tillstånd inom den närmaste framtiden. Andelen som angett något av de högsta alternativen på skalan framgår ur följande figur.



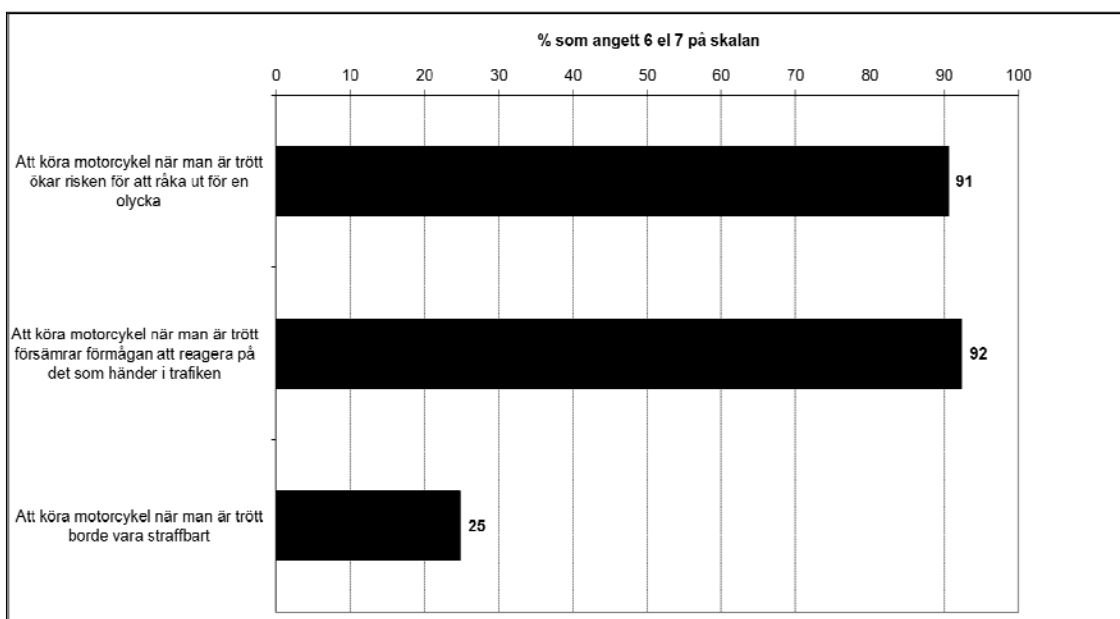
Figur 29 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till trötthetsscenarioet.

Figur 29 visar att önskan att komma hem så fort som möjligt och oviljan att köra i mörker var de faktorer som mest skulle bidra till att en förare kör trött. Tre allmänna påståenden om trötthet följde och resultaten från dessa framgår ur följande tabell och figur.

Tabell 27 Grad av instämmande i omständigheter i allmänna påståenden om trötthet. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Att köra motorcykel när man är trött ökar risken för att råka ut för en olycka	931	6,60	0,92
Att köra motorcykel när man är trött försämrar förmågan att reagera på det som händer i trafiken	931	6,64	0,89
Att köra motorcykel när man är trött borde vara straffbart	931	4,02	1,97

Tabell 27 visar att deltagarna instämde i hög grad med att trötthet ökade risken för att en olycka skulle inträffa och att det försämrade reaktionsförmågan. Däremot var medelvärdet betydligt lägre då det handlade om att det skulle vara straffbart att köra trött. Figur 30 visar andelen som instämde starkt med de olika påståendena.



Figur 30 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i allmänna påståenden om trötthet.

Nio av tio respondenter instämde i hög grad att trötthet ökar risken för en olycka och att det försämrar förmågan att reagera på händelser i trafiken. Figuren visar också att var fjärde instämde med att en trött förare skulle straffas.

Viktiga variabler som påverkar intentionen att köra trött.

Två olika regressionsanalyser genomfördes. I det första steget ingick endast variablerna som finns i en något modifierad version av teorin Theory of Planned Behaviour (dvs. *attityd², föreställning av normen och föreställningen av kontroll*). Den beroende variabeln var intentionen att köra trött. I det andra steget lades ålder och kön till medan i det tredje ingick även att de ville hem fort och att de ville hem innan det blev helt mörkt. Resultatet återfinns i tabell 28.

Tabell 28 Regressionsanalys av intentionen att köra trött.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Steg 1				
Attityd	,353	,351	168,9	0,087**
Föreställning av normen				0,204***
Föreställning av kontroll				0,432***
Steg 2				
Attityd	,372	,369	109,8	0,083**
Föreställning av normen				0,200***
Föreställning av kontroll				0,404***
Ålder				-0,134***
Kön				0,027
Steg 3				
Attityd	,411	,407	92,0	0,082**
Föreställning av normen				0,166**
Föreställning av kontroll				0,308***
Ålder				-0,096***
Kön				0,031
Vill hem fort				0,269***
Vill hem innan helt mörkt				-0,053

*** $p < .001$; ** $p < .01$; * $p < .05$. β = standardiserade regressionskoefficienter.

Resultaten från regressionsanalysen visar att 35 % av intention förklarades av deras attityd, föreställning av normen och föreställning av kontroll. Detta innebär att en förare som upplever att han/hon hade kontroll över situationen var mer benägen än andra att köra trött. Det handlar då om att de tidigare kört trötta och att det gått bra. Deras föreställning av normen var också viktig vilket innebär att de påverkades av sina vänner som är med på utflykten, om de anser att det var acceptabelt att fortsätta var chansen stor att de också skulle göra det. Attityden, här baserat på ett index med två faktorer som handlade om olycksrisk och upptäcktsrisk, visar att chansen var större att de skulle köra

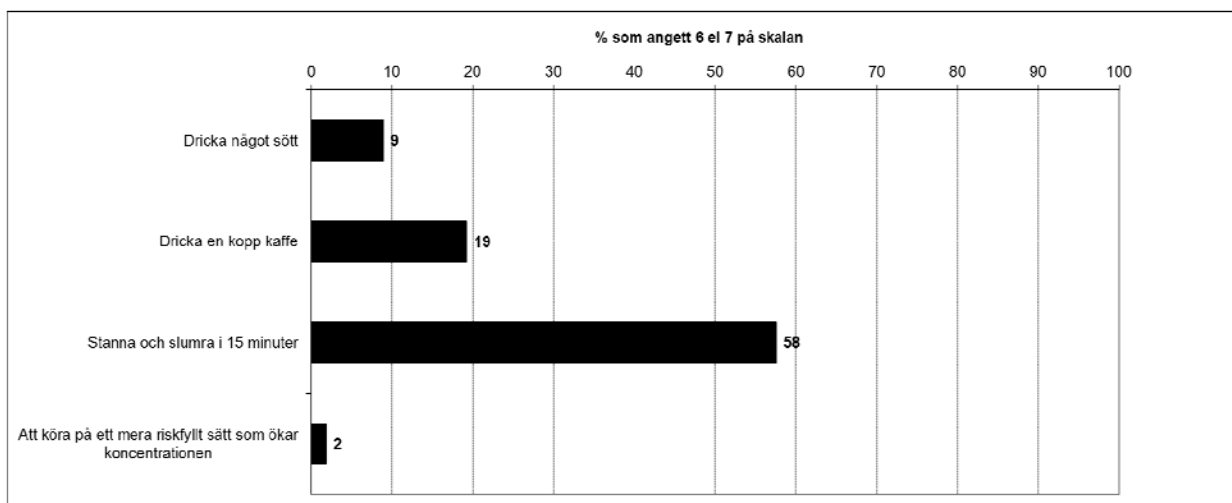
² Representerat av två påståenden: den ena handlade om att risken ökar för att råka ut för en olycka om man kör trött och den andra om att trötthet försämrar förmågan att reagera på händelser i trafiken.

trötta om de ansåg att både olycksrisken och upptäcktsrisken var liten. Ytterligare faktorer som påverkade deras beslut om att köra även om de är trötta var om de ville hem fort och åldern (vanligare att yngre förare körde då de var trötta jämfört med de äldre). Förarens kön spelade ingen roll i detta sammanhang. Genom att lägga till ytterligare variabler i modell 2 och 3 ökade förklaringsvärdet med närmare 6 % till 41 %. I enkäten fick respondenten bedöma effektiviteten för några olika sätt att motverka trötthet, se följande tabell.

Tabell 29 Synen på olika sätt att motverka trötthet. Använd skala: 1=Inte alls effektivt och 7=Mycket effektivt.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Dricka något sött	931	3,40	1,62
Dricka en kopp kaffe	931	4,08	1,65
Stanna och slumra i 15 minuter	931	5,34	1,72
Att köra på ett mera riskfyllt sätt som ökar koncentrationen	931	1,62	1,20

Tabell 29 visar att det mest effektiva sättet, enligt de svarande, var att ta en tupplur följt av att dricka kaffe eller något sött. Hur stor andel som anser att metoderna i stor utsträckning är effektiva framgår ur figur 31.



Figur 31 Bedömningen av effektiviteten (angett 6 eller 7 på skalan) gällande sätt att motverka trötthet.

Även om det mest effektiva sättet ansågs vara att stanna och slumra i 15 minuter var det samtidigt 19 % som tyckte en kopp kaffe var effektivt. Däremot var det en väldigt liten andel som svarade att ett riskfyllt körsätt som ökade koncentrationen var effektivt mot trötthet.

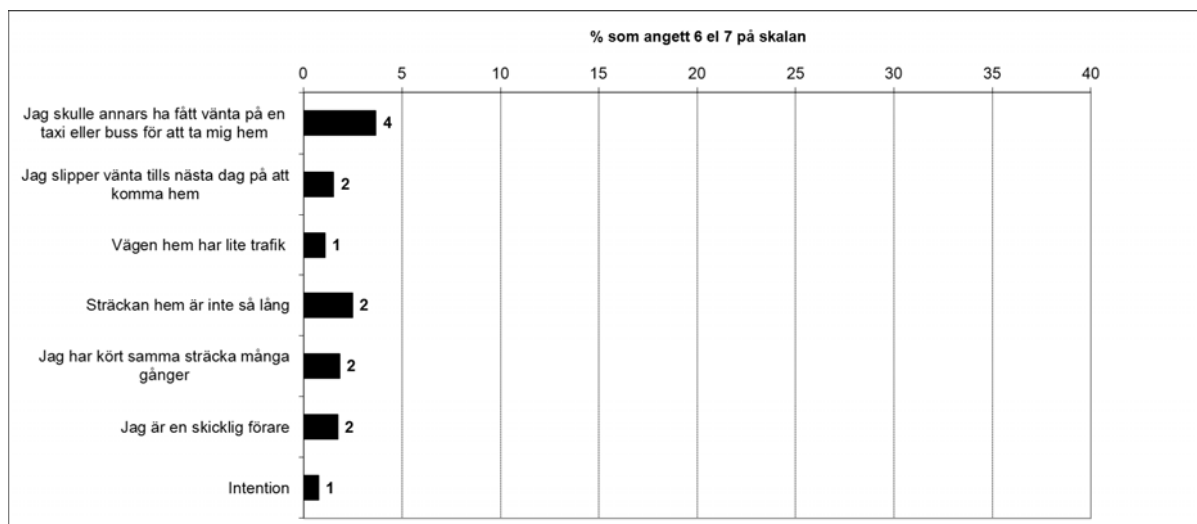
4.3 Alkohol

Respondenten fick ta ställning till hur troligt det skulle vara att hon/han körde hem efter festen trots att de druckit alkohol, se tabell 30.

Tabell 30 Grad av instämmande i omständigheter kopplade till alkoholscenariot. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Jag skulle annars ha fått vänta på en taxi eller buss för att ta mig hem	931	1,37	1,23
Jag slipper vänta tills nästa dag på att komma hem	931	1,30	1,00
Vägen hem har lite trafik	931	1,27	0,89
Sträckan hem är inte så lång	931	1,37	1,06
Jag har kört samma sträcka många gånger	931	1,30	0,98
Jag är en skicklig förare	931	1,29	0,96
Intention	931	1,12	0,56

Intention ska här tolkas som hur troligt det ansågs vara att man skulle köra mc fastän man druckit alkohol. De allra flesta hade svarat i den nedre delen av skalan, vilket innebar att det inte var särskilt troligt att de skulle köra hem i ett onyktert tillstånd. Trots att medelvärdena var väldigt låga fanns det ändå ett mindre antal som ansåg att det var mycket troligt eller troligt att de skulle köra även om de druckit alkohol, se figur 32.



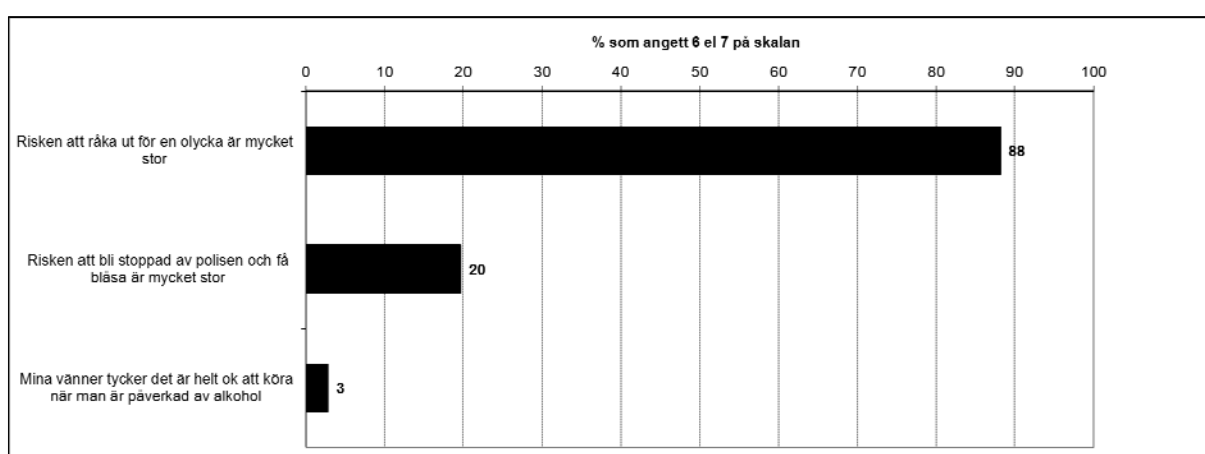
Figur 32 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till alkoholscenariot.

Det mest troliga alternativet som skulle få dem att köra hem onyktra var att de annars skulle få vänta på en taxi eller buss. I övrigt var det endast 1–2 % som instämde starkt med påståendena. I enkäten ingick även tre påståenden kopplade till den beskrivna situationen som handlade om risker och acceptansen hos vänner angående rattnykterhet.

Tabell 31 Grad av instämmande i omständigheter kopplade till alkoholscenariot. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Risken att råka ut för en olycka är mycket stor	931	6,51	1,16
Risken att bli stoppad av polisen och få blåsa är mycket stor	931	3,83	1,84
Mina vänner tycker det är helt ok att köra när man är påverkad av alkohol	931	1,39	1,13

Olycksrisken betraktades som mycket stor av flertalet medan däremot upptäcktsrisken bedömdes vara ganska liten. Acceptansen hos vänner för att köra alkoholpåverkad var låg. Figur 33 visar andelen som instämde starkt med de olika påståendena.



Figur 33 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till alkoholscenariot.

Det stora flertalet instämde med påståendet att risken för olycka var mycket stor. Däremot var det betydligt färre som instämde med att de kunde bli stoppade av polisen. En väldigt liten andel instämde med att deras vänner accepterade beteendet.

Viktiga variabler som påverkar intentionen att köra alkoholpåverkad.

Två olika regressionsanalyser genomfördes för att förklara intentionen att köra mc då man druckit alkohol. I det första steget inkluderades föreställningen av beteendet (här endast representerat av ”Risken att råka ut för en olycka är mycket stor” (med omvänd skala dvs. 1= instämmer helt), föreställning av normen och upplevd känsla av kontroll. I det andra steget inkluderade även variabler som mätte några olika former av otålighet. Resultatet återfinns i tabell 32.

Tabell 32 Regressionsanalys av intentionen att köra mc alkoholpåverkad.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Steg 1				
Föreställning av beteendet	0,252	0,249	104,0	0,127***
Föreställning av normen				0,145***
Upplevd känsla av kontroll				0,408***
Steg 2				
Föreställning av beteendet	0,261	0,257	65,4	0,124***
Föreställning av normen				0,135***
Upplevd känsla av kontroll				0,338***
Skulle fått vänta på taxi/buss				0,100**
Slipper vänta till nästa dag				0,036

*** $p < .001$; ** $p < .01$; β =standardiserade regressionskoefficienter.

Resultaten från regressionsanalysen visade att föreställningen av beteendet, föreställningen av normen och upplevd känsla av kontroll förklarade 25 % av intentionen att köra mc i onyktert tillstånd. Den faktor med störst koefficient var upplevd känsla av kontroll vilket innebär att om att det var lite trafik, sträckan hem inte var så lång och att de kört samma sträcka många gånger förut ökade chansen att de skulle köra mc onyktra. Även om de upplevde sig själva vara skickliga förare påverkade beslutet. Förutom upplevd känsla av kontroll förklarade föreställningen av beteendet och normen intentionen. Detta innebär att det var mera troligt att de skulle köra hem efter festen om de inte trodde att en olycka skulle ske och om deras vänner accepterade beteendet. Då ytterligare variabler lades till i steg 2 ökade förklaringsvärdet från 25 % till 26 %. Det var större chans att man körde hem efter festen om det i annat fall skulle ha inneburit att man måste vänta på taxi eller buss.

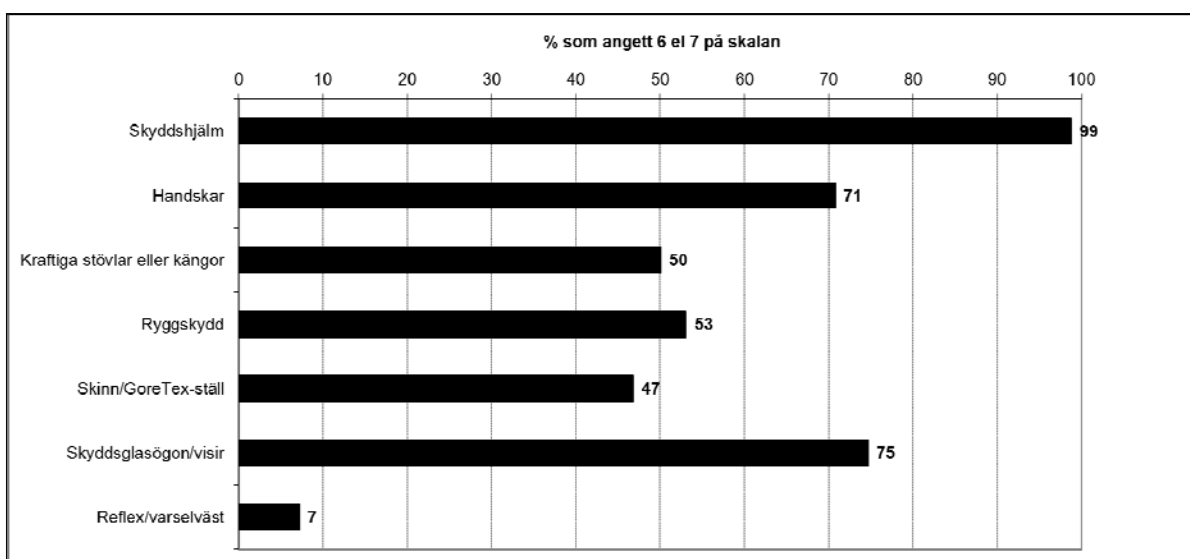
4.4 Skyddsutrustning

I scenariot som handlade om skyddsutrustning ombads respondenten att föreställa sig en kortare resa med mc i en tätort där högsta tillåtna hastighet var 50 km/h. Tabell 33 visar hur troligt det var att de skulle använda någon form av skyddsutrustning.

Tabell 33 Grad av instämmande i omständigheter kopplade till scenariot om skyddsutrustning. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Skyddshjälm	931	6,95	0,42
Handskar	931	5,94	1,65
Kraftiga stövlar eller kängor	931	5,08	2,06
Ryggskydd	931	5,08	2,15
Skinn/GoreTex-ställ	931	4,96	2,05
Skyddsglasögon/visir	931	5,94	1,67
Reflex/varselväst	931	2,11	1,70

Hjälm, handskar och skydd för ögonen skulle de allra flesta bära även vid kortare ärenden i tätortsmiljö. Reflexväst var det betydligt färre som tänkte använda. Figur 34 visar andelen som svarade att det var högst troligt att de skulle använda skyddsutrustning.



Figur 34 Grad av trolighet (angett 6 eller 7 på skalan) i omständigheter kopplade till scenariot om skyddsutrustning.

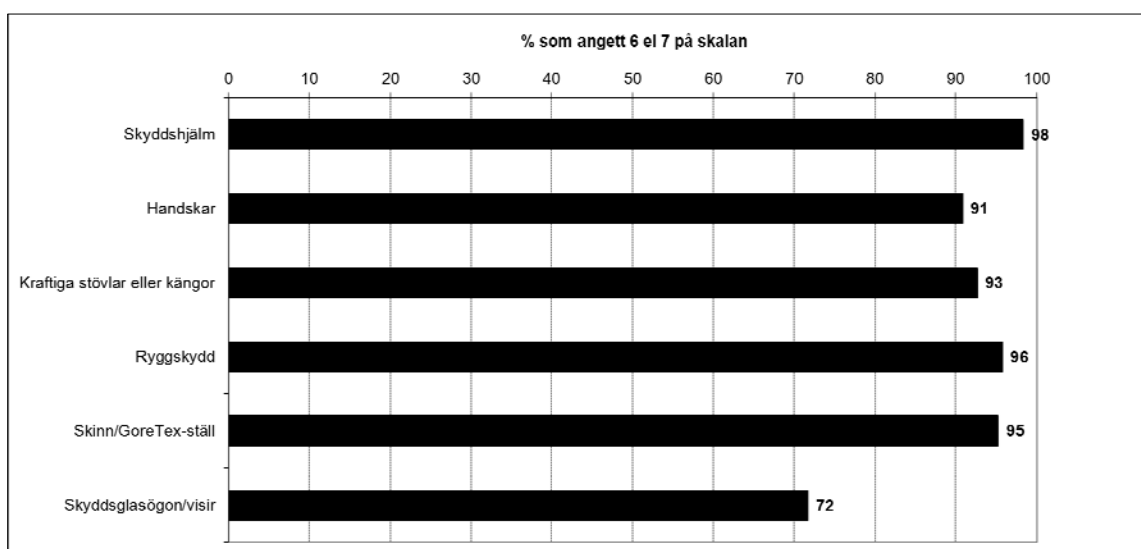
Hjälmanvändningen uppgick till närmare 100 % i detta scenario. Skydd för ögonen och handskar skulle användas i hög utsträckning. Omkring hälften av de svarande menade att det var mycket troligt att ryggskydd, ställ och rejåla skodon skulle tas på vid en kortare resa i tätortsmiljö. Däremot var det en väldigt liten andel som skulle använda reflexväst.

Huruvida olika skydd bidrar till att minska skadornas allvarlighet vid en krock eller avåkning i 50 km/h fick respondenten uttrycka sin åsikt om med hjälp av 7 olika påståenden, se tabell 34.

Tabell 34 Grad av instämmande i skyddens skadereducerande effekt. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Skyddshjälm	931	6,93	0,47
Handskar	931	6,69	0,88
Kraftiga stövlar eller kängor	931	6,74	0,79
Ryggskydd	931	6,82	0,74
Skinn/GoreTex-ställ	931	6,82	0,67
Skyddsglasögon/visir	931	5,89	1,83

Samtliga skydd ansågs ge skydd vid olyckor vid lägre hastigheter. Figur 35 visar andelen som ansåg att skadorna skulle reduceras om de använde skyddsutrustning.



Figur 35 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i skyddsutrustnings skadereducerande effekt vid krock i låga hastigheter.

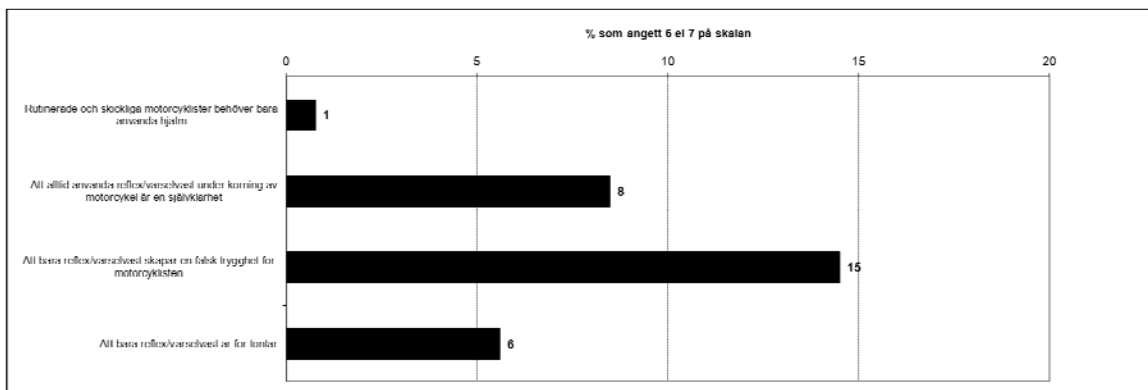
Den skadereducerande potentialen hos utrustningen förväntades vara stor förutom för skyddsglasögon/visir.

Fyra påståenden handlade om attityder till skyddsutrustning. Inställningen till den redovisas i tabell 35.

Tabell 35 Grad av instämmande i attityder till skyddsutrustning. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medel- värde	Standard- avvikelse
Rutinerade och skickliga motorcyklister behöver bara använda hjälm	931	1,19	0,76
Att alltid använda reflex/varselväst under körning av motorcykel är en självklarhet	931	2,86	1,73
Att bära reflex/varselväst skapar en falsk trygghet för motorcyklisten	931	3,36	1,85
Att bära reflex/varselväst är för töntar	931	1,85	1,60

Alla bör använda hjälm menar flertalet, men det är inte lika självklart att använda reflex- eller varselväst. Andelen som instämde starkt i påståendena framgår ur följande figur.



Figur 36 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i påståenden om skyddsutrustning.

Det man instämde mest med var att västen ger en falsk känsla av trygghet. En relativt liten andel instämde med att västen är för tunga och att en skicklig motorcyklist endast behöver använda hjälmen. Ytterligare analyser genomfördes för att belysa ett eventuellt samband mellan intentionen och synen på varselväst. Resultaten visade att de som skulle använda varselväst i scenariot, inte i lika hög grad än andra, betraktade västen som något tungt att bära (-0,160; $p < 0,01$).

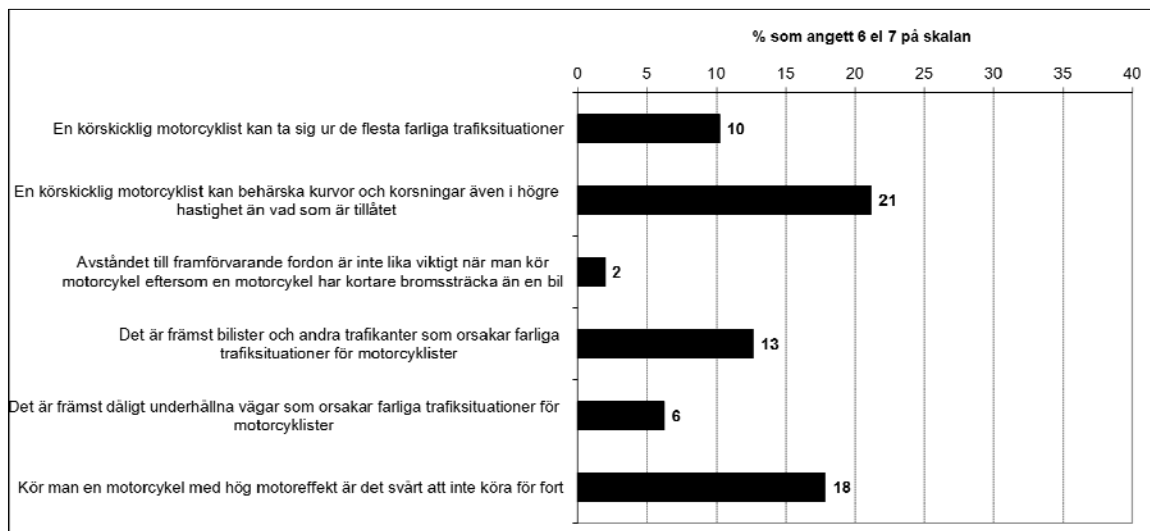
4.5 Körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer

I enkäten ingick en rad olika påståenden som mätte på vilket sätt körskicklighet kunde förhindra att en olycka inträffade och vad man ansåg vara orsaken till att farliga trafiksituationer uppstod. Tabell 36 visar resultatet från dessa analyser.

Tabell 36 Grad av instämmande i attityder till körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
En körskicklig motorcyklist kan ta sig ur de flesta farliga trafiksituationer	931	3,63	1,52
En körskicklig motorcyklist kan behärska kurvor och korsningar även i högre hastighet än vad som är tillåtet	931	4,06	1,69
Avståndet till framförvarande fordon är inte lika viktigt när man kör motorcykel eftersom en motorcykel har kortare bromssträcka än en bil	931	1,37	1,05
Det är främst bilister och andra trafikanter som orsakar farliga trafiksituationer för motorcyklister	931	3,36	1,78
Det är främst dåligt underhållna vägar som orsakar farliga trafiksituationer för motorcyklister	931	2,70	1,58
Kör man en motorcykel med hög motoreffekt är det svårt att inte köra för fort	931	3,43	1,96

Tabell 36 visar att det högsta medelvärdet gäller påståendet att en körskicklig motorcyklist kan behärska kurvor och korsningar även i högre hastighet än vad som är tillåtet. Därefter kom påståendet att den främsta orsaken till att mc-förare utsätts för fara är bilister och andra trafikanter. Det lägsta medelvärdet handlade om att avståndet till framförvarande fordon var lika viktigt oavsett om man körde bil eller motorcykel. Andelen som instämmer starkt i dessa påståenden framgår ur figur 37.



Figur 37 Grad av instämmande (angett 6 eller 7 på skalan) i påståenden om körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer. Bygger på 531 svar per delfråga.

Figur 37 visar att en relativt stor andel av deltagarna i studien ansåg att en körskicklig motorcyklist kan klara av kurvor och korsningar i högre hastighet än vad som är tillåtet. Var femte instämde även med att det är lätt att köra för fort med en motorstark mc.

Ytterligare analyser visade att det fanns signifikanta samband mellan intentionen att köra för fort och hur man såg på körskicklighet i så måtto att ju större benägenheten var att överskrida hastigheten, i desto högre grad instämde man i att en körskicklig motorcyklist kan ta sig ur de flesta farliga situationer (korrelationskoefficienten: 0,107; $p < 0,01$) och behärska kurvor och korsningar i högre hastighet än vad som är tillåtet (0,325; $p < 0,01$). Vidare visade resultaten att de som svarade att de hade svårt att inte köra för fort om de körde en mc med hög motoreffekt också var mer benägna att bryta mot hastighetsregler (0,272; $p < 0,01$) och att de som betraktade eftersatt underhåll på vägarna som den främsta orsaken till att farliga trafiksituationer uppstår i större utsträckning än andra hade för avsikt att köra för fort (0,125; $p < 0,01$). Något samband mellan variabeln om eftersatt vägunderhåll och trötthet fanns inte, däremot med alkohol: ju mer sannolikt att föraren skulle köra med alkohol i kroppen i framtiden, desto oftare ansågs eftersatt vägunderhåll vara den främsta faran i trafiken för mc-förare.

Uppfattningen om sin egen körförmåga i relation till andra motorcyklister belyses i följande delkapitel.

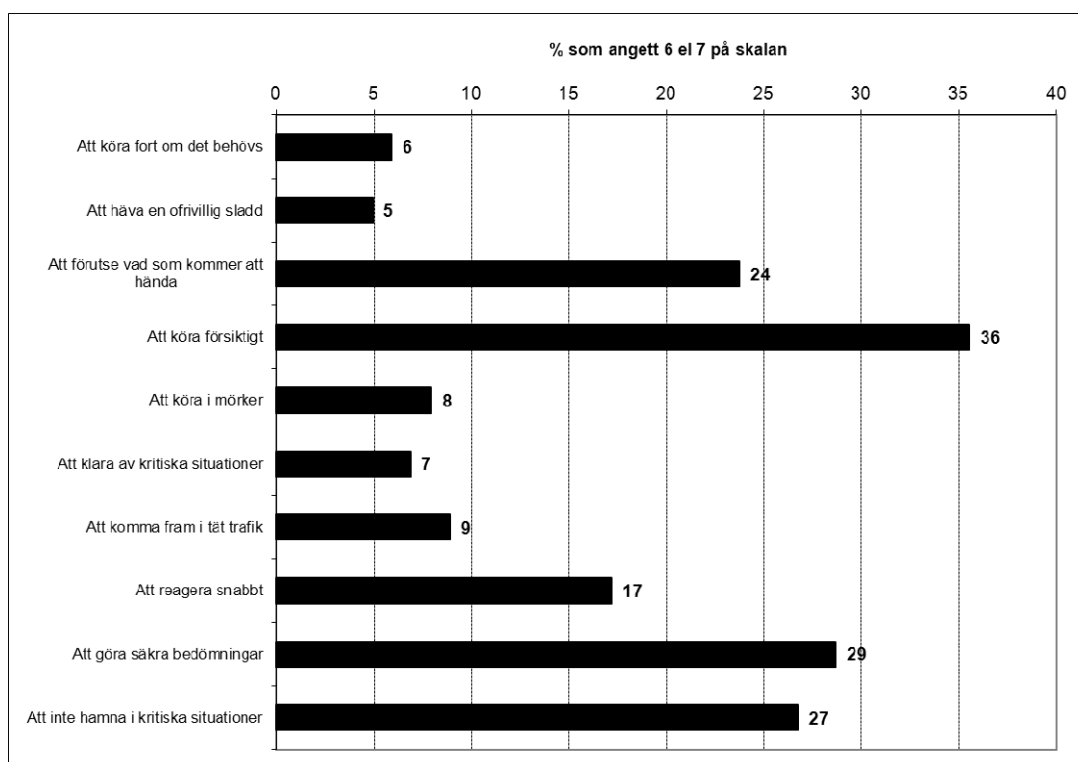
4.6 Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister

För tio olika färdigheter ombads respondenten att jämföra sig med mc-åkare i allmänhet. Resultatet återfinns i tabell 37.

Tabell 37 Hur respondenterna bedömer sina färdigheter i jämförelse med motorcyklister i allmänhet. Använd skala: 1–7 där 1=Mycket sämre och 7=Mycket bättre.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Att köra fort om det behövs	931	3,65	1,19
Att häva en ofrivillig sladd	931	3,40	1,25
Att förutse vad som kommer att hända	931	4,62	1,23
Att köra försiktigt	931	4,98	1,23
Att köra i mörker	931	3,85	1,18
Att klara av kritiska situationer	931	3,83	1,15
Att komma fram i tät trafik	931	3,77	1,24
Att reagera snabbt	931	4,46	1,10
Att göra säkra bedömningar	931	4,78	1,17
Att inte hamna i kritiska situationer	931	4,72	1,19

Sammanfattningsvis ansåg man att de egna färdigheterna var rätt lik en ”medelförare”, men när det gäller förutseende, att köra försiktigt, att göra säkra bedömningar och att inte hamna i kritiska situationer, betraktade man sig som något bättre än mc-förare i allmänhet. Figuren nedan presenterar andelen som ansåg sig vara mycket bättre än medelföraren.



Figur 38 Bedömning av körskicklighet (angett 6 eller 7 på skalan) jämförelse med motorcyklister i allmänhet.

Figur 38 visar att den största andelen instämde med att man körde försiktigare än andra, var bättre på att göra säkra bedömningar och att inte hamna i kritiska situationer jämfört med motorcyklister i allmänhet. Ovanstående frågor som ingick i bedömningen av körskicklighet kombinerades till ett självbedömningsindex (Cronbachs $\alpha = 0,865$).

Därefter korrelerades indexet med intentionen i de tre olika scenarierna. Resultatet från denna analys visas i tabell 38.

Tabell 38 Korrelation mellan hur man bedömer sig själv som mc-förare och intention att köra för fort, alkoholpåverkad eller trött.

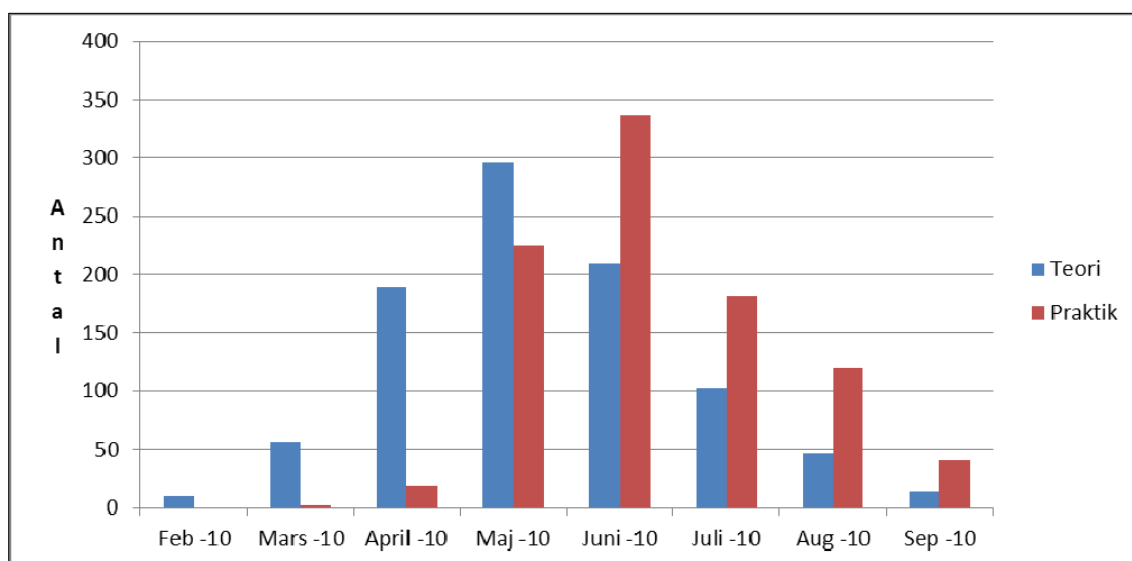
Intention	Korrelationskoefficient
Hastighet	0,093**
Alkohol	0,044
Trötthet	0,015

** $p < .01$

Tabell 38 visar att det endast fanns ett signifikant samband mellan hastighet och intention. Detta innebär att de som hade för avsikt att köra i 90 km/h på en väg som var skyltad i 70 km bedömde sig själva som bättre än andra.

4.7 Riskutbildningen

De flesta av respondenterna avslutade den teoretiska delen av riskutbildningen under april–juni 2010 medan perioden för när den praktiska riskutbildningen avslutades är förskjutet omkring en månad, se följande figur.

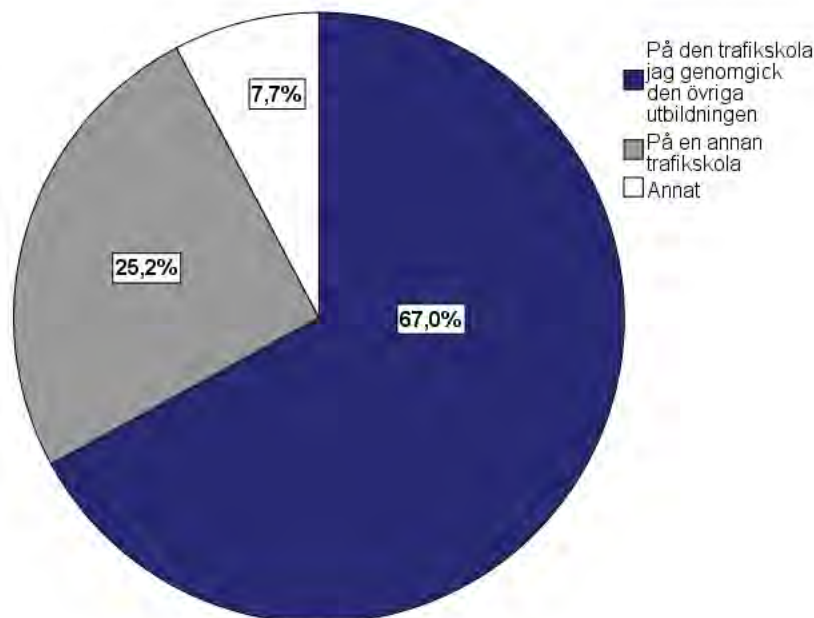


Figur 39 Vilken månad den teoretiska respektive praktiska riskutbildningen avslutades. Uppgift saknas i fem fall för teorin, i sex fall för den praktiska utbildningen

Den största delen, 42 %, avslutade den praktiska riskutbildningen månaden efter den månad som den teoretiska riskutbildningen avslutades. Cirka 17 % behövde ytterligare en månad på sig, för 7 % hade tre månader förflutit. Nästan 2 % avslutade den praktiska riskutbildningen 4 eller 5 månader efter att den teoretiska klarats av. Det förekom också att det omvända förhållandet rådde: 15 personer eller 1,6 % blev klar med den praktiska riskutbildningen månaden före de avslutade den teoretiska delen. Tre personer var ännu

snabbare och var klar med den praktiska delen två månader innan den teoretiska avslutades. Drygt 31 % klarade av bägge delarna under samma månad.

Två tredjedelar uppgav att den teoretiska riskutbildningen genomfördes på den trafikskola han/hon genomgick för hela mc-utbildningen, se figur 40.



Figur 40 Var den teoretiska riskutbildningen genomfördes.

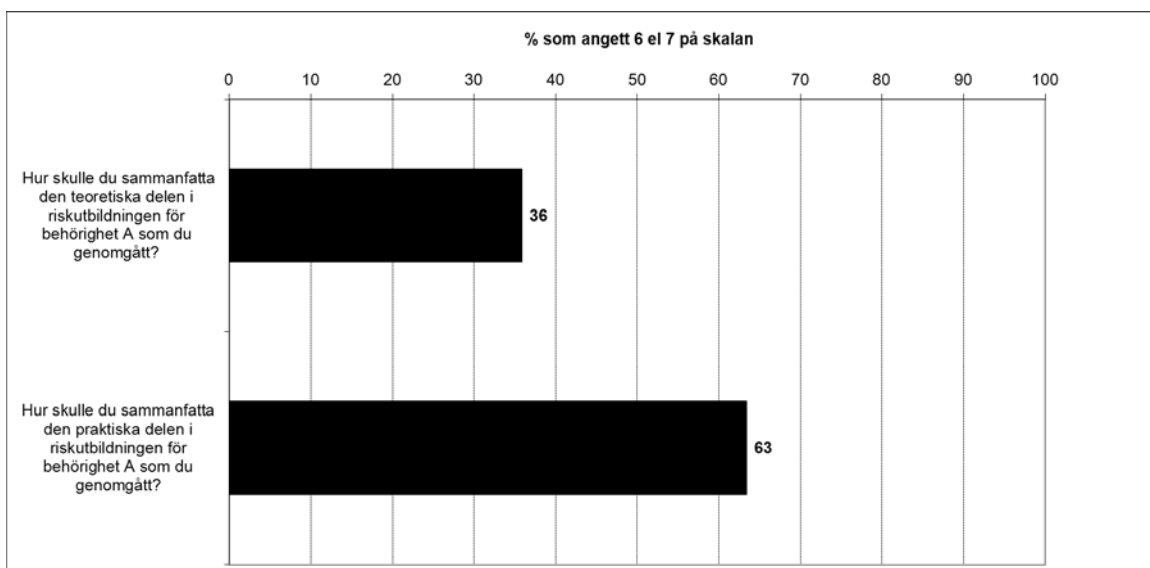
När det handlade om vilka personer som höll i den praktiska delen, var det oftast (57 %) någon annan än den som genomförde den teoretiska delen. Fjorton respondenter, eller 1,5 %, visste inte hur det förhöll sig. Vidare kan det noteras att i 74 fall (8 %) var det de ordinarie utbildarna som gav riskutbildningen på en annan trafikskola.

På en sjugradig skala ombads respondenten ge en sammanfattande uppfattning om utbildningen. Resultatet presenteras i tabell 39.

Tabell 39 Hur respondenten sammanfattade riskutbildningen. Använd skala: 1–7 där 1=Mycket dålig och 7=Mycket bra.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Hur skulle du sammanfatta den teoretiska delen i riskutbildningen för behörighet A som du genomgått?	931	4,56	1,85
Hur skulle du sammanfatta den praktiska delen i riskutbildningen för behörighet A som du genomgått?	931	5,65	1,51

Den teoretiska riskutbildningen fick medelmåttigt betyg medan den praktiska delen fick ett något bättre betyg. Hur stor andel som markerade någon av de två högsta stegen på skalan presenteras i följande diagram.



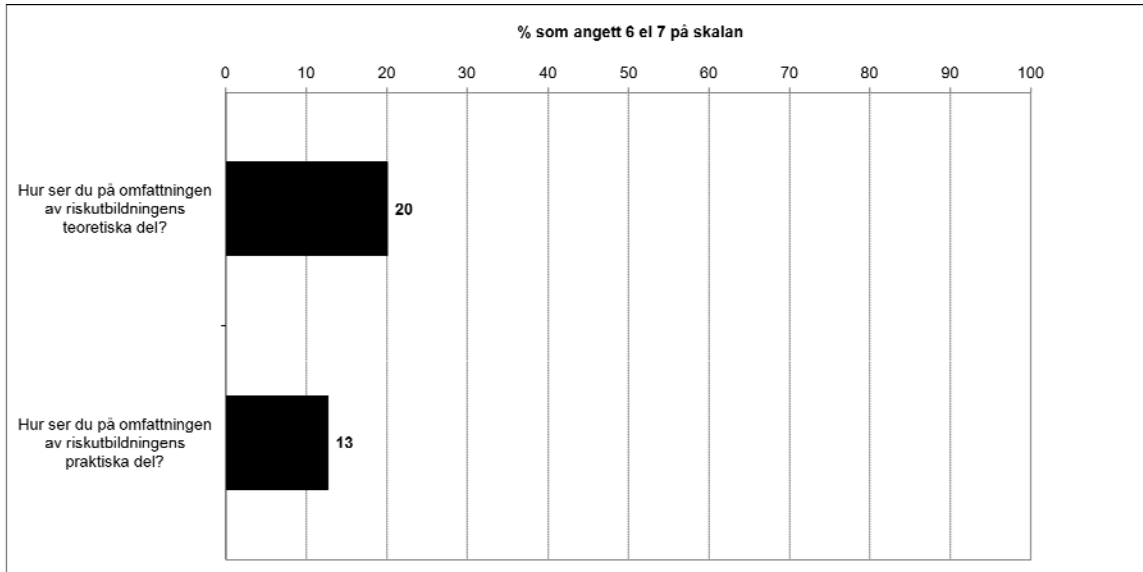
Figur 41 Sammanfattande omdöme om riskutbildningens två delar (angett 6 eller 7 på skalan).

Figur 41 visar att drygt 60 % tycker att den praktiska utbildningen var bra/mycket bra medan motsvarande andel beträffande den teoretiska delen var betydligt lägre (36 %). På motsvarande sätt fick respondenten ge sin åsikt angående utbildningarnas omfattning.

Tabell 40 Hur respondenten uppfattade omfattningen av riskutbildningen. Använd skala: 1–7 där 1=För lite, 4=Lagom och 7=För mycket.

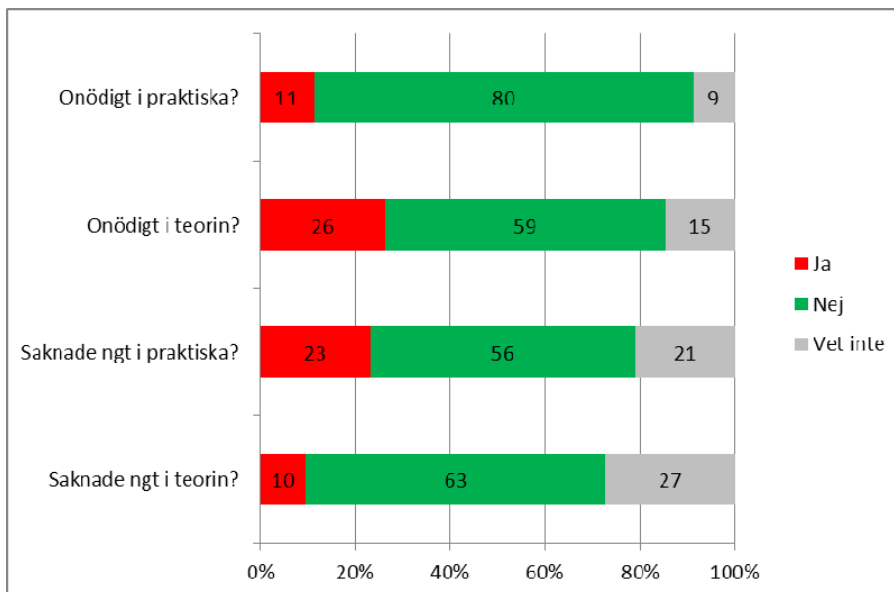
	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Hur ser du på omfattningen av riskutbildningens <i>teoretiska</i> del?	931	4,38	1,35
Hur ser du på omfattningen av riskutbildningens <i>praktiska</i> del?	931	3,88	1,40

Resultaten visar att det var en lagom omfattning på både den teoretiska och praktiska delen i utbildningen. Figuren nedan visar andelen som svarade att den teoretiska och den praktiska delen var för omfattande.



Figur 42 Uppfattning om riskutbildningens omfattning (angett 6 eller 7 på skalan).

Enligt figur 42 var det 20 % som menade att den teoretiska delen var för omfattande. Motsvarande andel när det gäller den praktiska delen var 13 %. Respondenterna fick även ta ställning till om något saknades eller var onödigt i den teoretiska respektive praktiska riskutbildningen. Åsikterna om detta sammanfattas i figur 43.



Figur 43 Moment i riskutbildningen som uppfattades som onödiga eller moment som saknades.

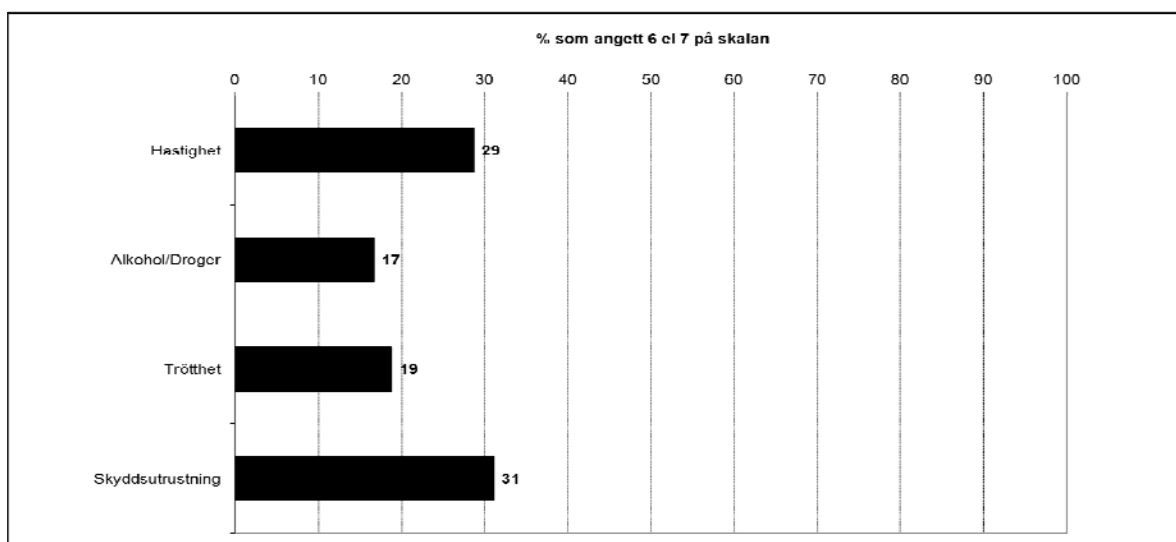
Omkring var fjärde respondent upplevde att det fanns onödiga moment i den teoretiska riskutbildningen samtidigt som en ungefär lika stor andel tyckte att det saknades något moment i den praktiska riskutbildningen. Många gav exempel på moment som ansågs onödiga eller som saknades, se kommentarerna i nästa kapitel.

Hastighet och skyddsutrustning var de områden som respondenterna ansåg sig ha lärt sig mest om under teorielektionerna, men resultatet hamnar ändå i mitten på den sjugradiga skalan, se tabell 41.

Tabell 41 I vilken utsträckning respondenten ansåg sig ha lärt sig något nytt inom fyra områden under den **teoretiska** riskutbildningen. Använd skala: 1–7 där 1 = Ingen alls och 7 = Mycket stor.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Hastighet	931	4,16	1,90
Alkohol/Droger	931	3,15	2,00
Trötthet	931	3,51	1,96
Skyddsutrustning	931	4,19	1,94

Omkring 30 % menade att man i stor uträkning lärt sig något nytt om hastighet och skyddsutrustning, se figur 44.



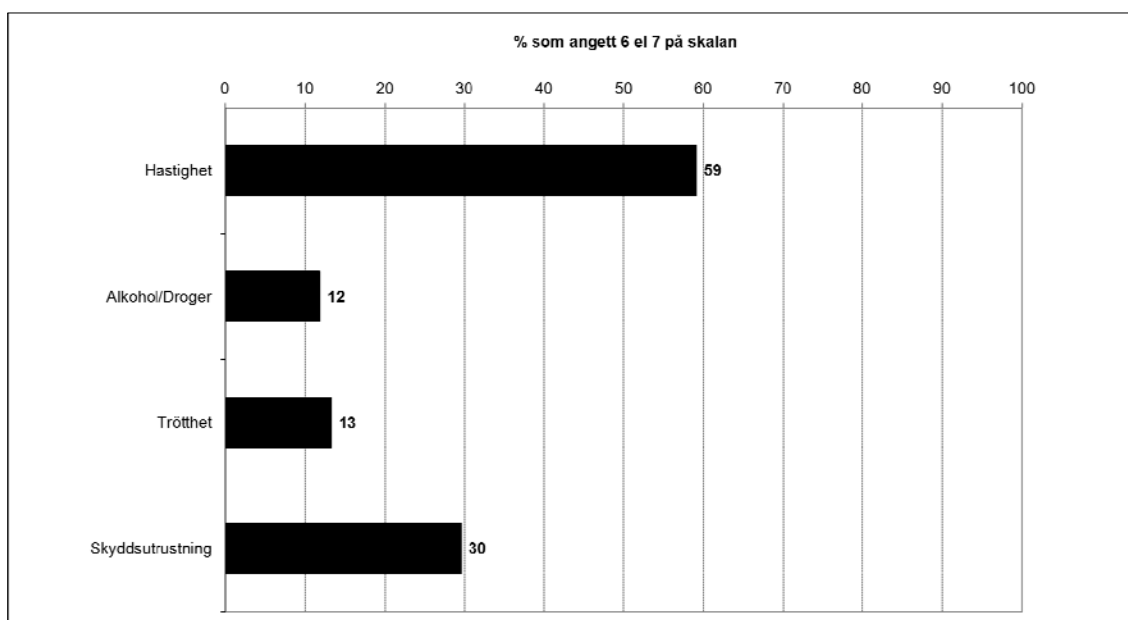
Figur 44 I vilken utsträckning man lärt sig något nytt under den **teoretiska** riskutbildningen (angett 6 eller 7 på skalan).

Motsvarande resultat för den praktiska utbildningen återfinns i tabell 42 och figur 45.

Tabell 42 I vilken utsträckning respondenterna ansåg sig ha lärt sig något nytt inom fyra områden under den **praktiska** utbildningen. Använd skala: 1–7 där 1=Ingen alls och 7=Mycket stor.

	N	Medelvärde	Standardavvikelse
Hastighet	931	5,44	1,60
Alkohol/Droger	931	2,88	1,90
Trötthet	931	3,09	1,89
Skyddsutrustning	931	4,13	1,96

Den praktiska riskutbildningen hade i större utsträckning än den teoretiska förmedlat nya kunskaper om riskerna med hög hastighet. För övriga områden var graden av ny kunskap lägre eller densamma under den praktiska riskutbildningen jämfört med den teoretiska riskutbildningen.

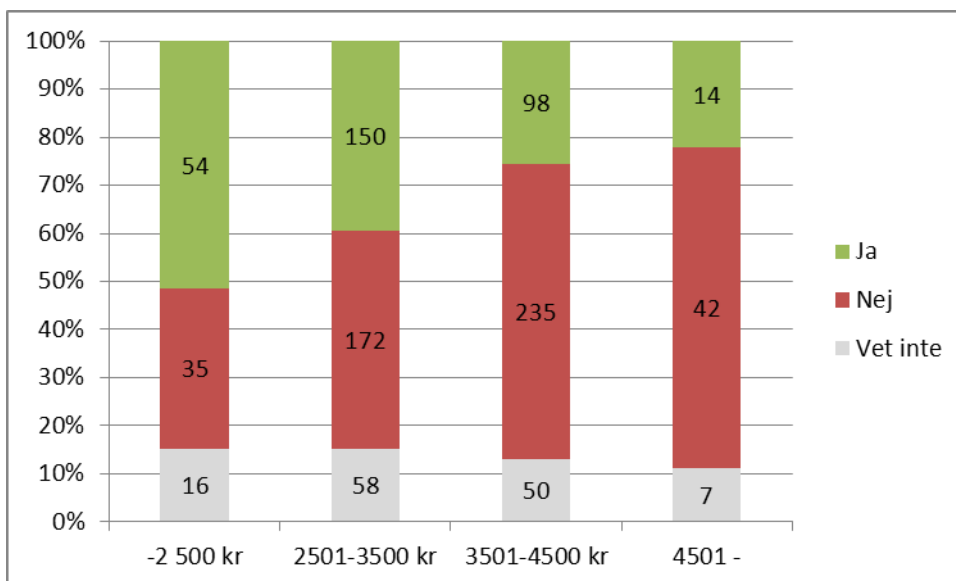


Figur 45 I vilken utsträckning man lärt sig något nytt på den **praktiska** utbildningen (angett 6 eller 7 på skalan).

Närmare 60 % hävdade att de lärt sig något nytt om vilken effekt hastigheter har på trafiksäkerheten under den praktiska utbildningen.

Den mediansumma som respondenterna betalade för hela riskutbildningen, uppgick till 3 500 kr. Omkring 34 % ansåg att de fått valuta för pengarna, 52 % var av motsatt åsikt. Fjorton procent kunde inte bedöma om utbildningen var värd pengarna.

Andelen som ansåg sig ha fått valuta för pengarna minskade inte oväntat med ökad kostnad, se figur 46, där kostnaden delats in i fyra klasser.



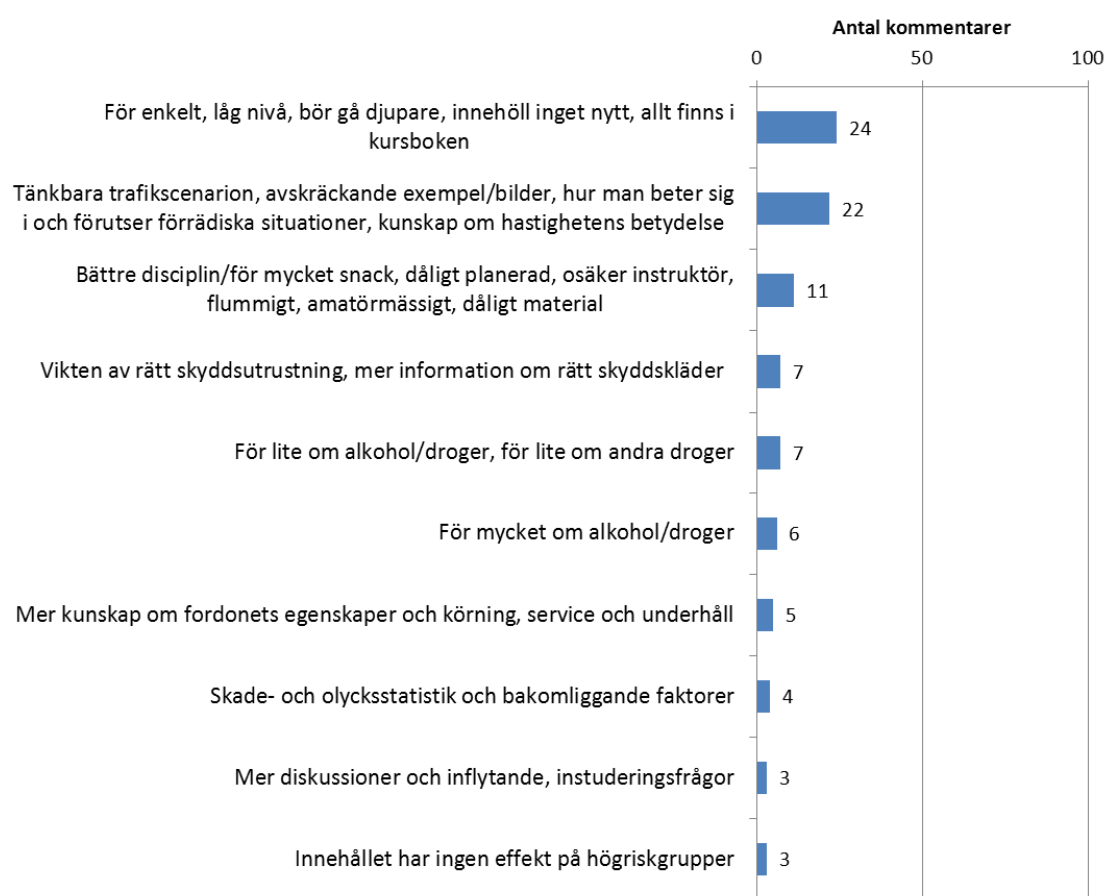
Figur 46 Huruvida respondenterna ansåg sig ha fått valuta för pengarna uppdelat efter totalkostnaden för riskutbildningen. Talen inuti staplarna anger antalet svar.

Drygt 50 % av dem som betalade högst 2 500 kr för riskutbildningen ansåg att den var värd pengarna. Bland dem som betalat mest, över 4 500 kr, var motsvarande andel drygt 20 %.

4.8 Kommentarer från respondenterna rörande riskutbildningen

I enkäten gavs möjlighet att ge kommentarer i anslutning till vissa frågor. Dessa frågor handlade om huruvida respondenterna saknade något i den praktiska respektive den teoretiska riskutbildningen samt ifall något/några moment kändes onödiga i respektive del av riskutbildningen. Slutligen fick de även en möjlighet att komplettera med övriga kommentarer.

I analysarbetet av kommentarerna klassificerades de vanligaste förekommande svaren för varje öppen fråga till en grupp. En respondent kan ha angett ett antal olika svar på varje fråga. Resultatet uppdelat på de olika grupperna redovisas i figur 47–51.



Figur 47 Vad respondenten saknade i den teoretiska riskutbildningen.

På frågan ”Saknade du något i den teoretiska riskutbildningen?” var det mest framträdande svaret att kursen höll för låg nivå och att deltagarna inte upplevde att de hade lärt sig något nytt. Många upplevde att det var för många självklarheter som togs upp, man ville ha en mer slagkraftig utbildning som verkligen gav avtryck på människor och en tankeställare när man gav sig ut i trafiken. Flera uttryckte en besvikelse över att det blev för mycket odisciplinerade diskussioner eller ”killsnack” som en respondent uttryckte det, vilket inte ledde till någon utökad kunskap. Deltagarna hade istället velat ha mer konkreta exempel på hur man kunde undvika risksituationer, men även hur man skulle hantera förrådiska situationer när de inträffade samt konsekvenserna av höga hastigheter.

”Mer fokus skulle ha legat på förrådiska situationer och hur man ska tänka/agera för att reda ut dessa.”(Man f-85.)



Figur 48 Vad respondenten ansåg vara onödigt i den teoretiska riskutbildningen.

På frågan om ”Vad respondenten ansåg vara onödigt i den teoretiska riskutbildningen” visade resultaten att ett stort antal ansåg att det var alldeles för stort fokus på alkohol och drogers betydelse i trafiken. Respondenterna menade att det var en självklarhet att inte kombinera alkohol och motorcykelåkande och därför behövde denna fråga inte uppta så stor del av riskettan. Flera menade också att denna information kanske var självklar för dem som var lite äldre och mer erfarna i trafiken samt de som hade B-körkort sedan tidigare:

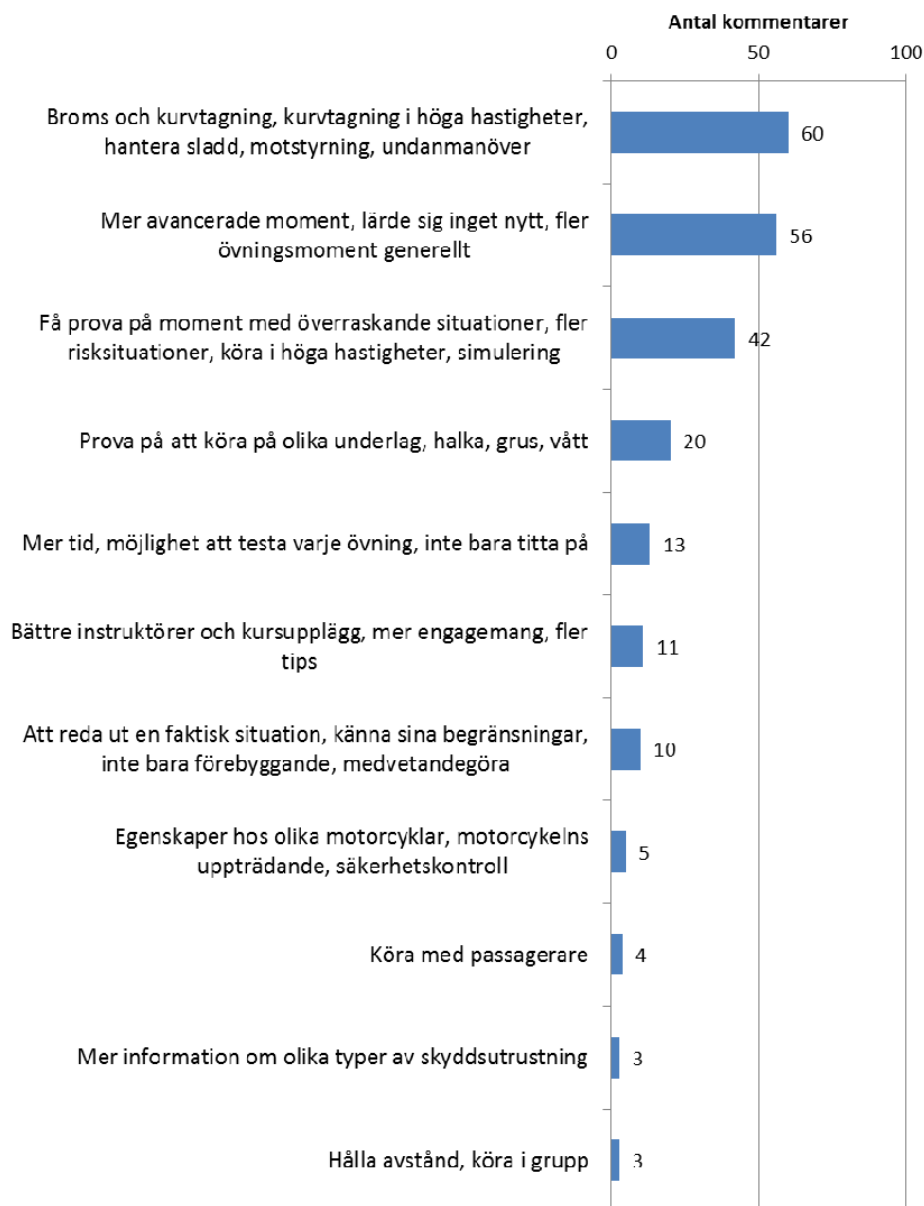
”Det var alldeles för mycket fokus på sådant som folk redan vet; kör inte för fört, kör inte full/drogad, kör inte trött, akta dig för bilar, använd skyddsutrustning. I princip alla som funderat på att köra hoj är medvetna om detta. Det skadar inte att repetera, men det får inte vara det enda som riskutbildningen ska behandla.” (Man f-85.)

Samtidigt som många efterfrågade fler avskräckande exempel förekom en del kritik till att man under kursen fått se filmklipp via YouTube och annan skrämselfpropaganda.

Respondenterna menade att man genom detta försökte få folk att inte ta mc-kort och att skrämselfpropaganda ändå inte hade någon avskräckande effekt, framförallt inte på högriskgrupper.

”Jag inser själv att jag är i den högsta riskgruppen. Att se på filmer där folk kraschar påverkar mig inte negativt, jag har kollat på sådant sen jag var 14.”(Man f-86.)

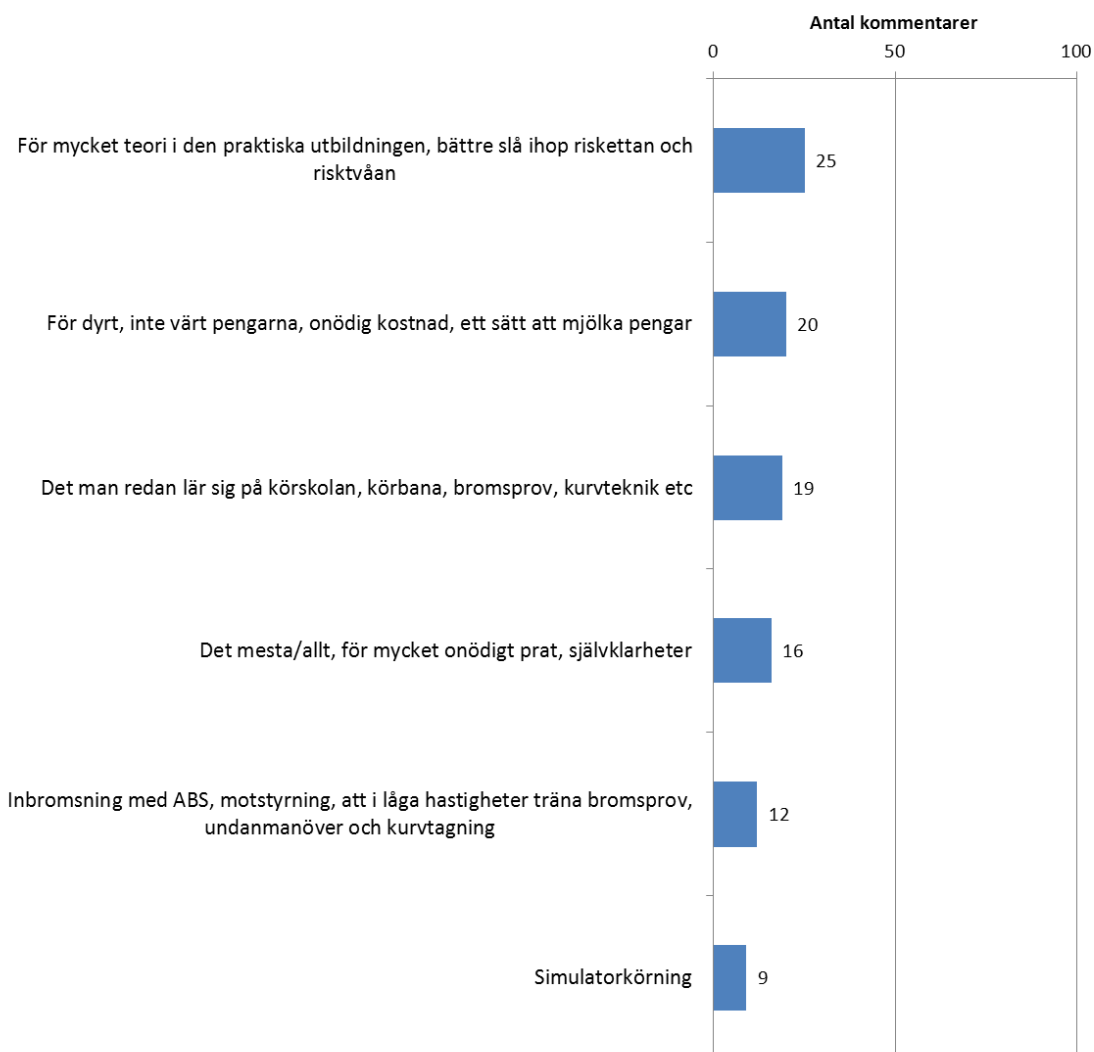
Liknande kommentarer och tankar som ovan förekom kring innehållet i den praktiska riskutbildningen, ”risktvåan”.



Figur 49 Vad respondenten saknade i den praktiska riskutbildningen.

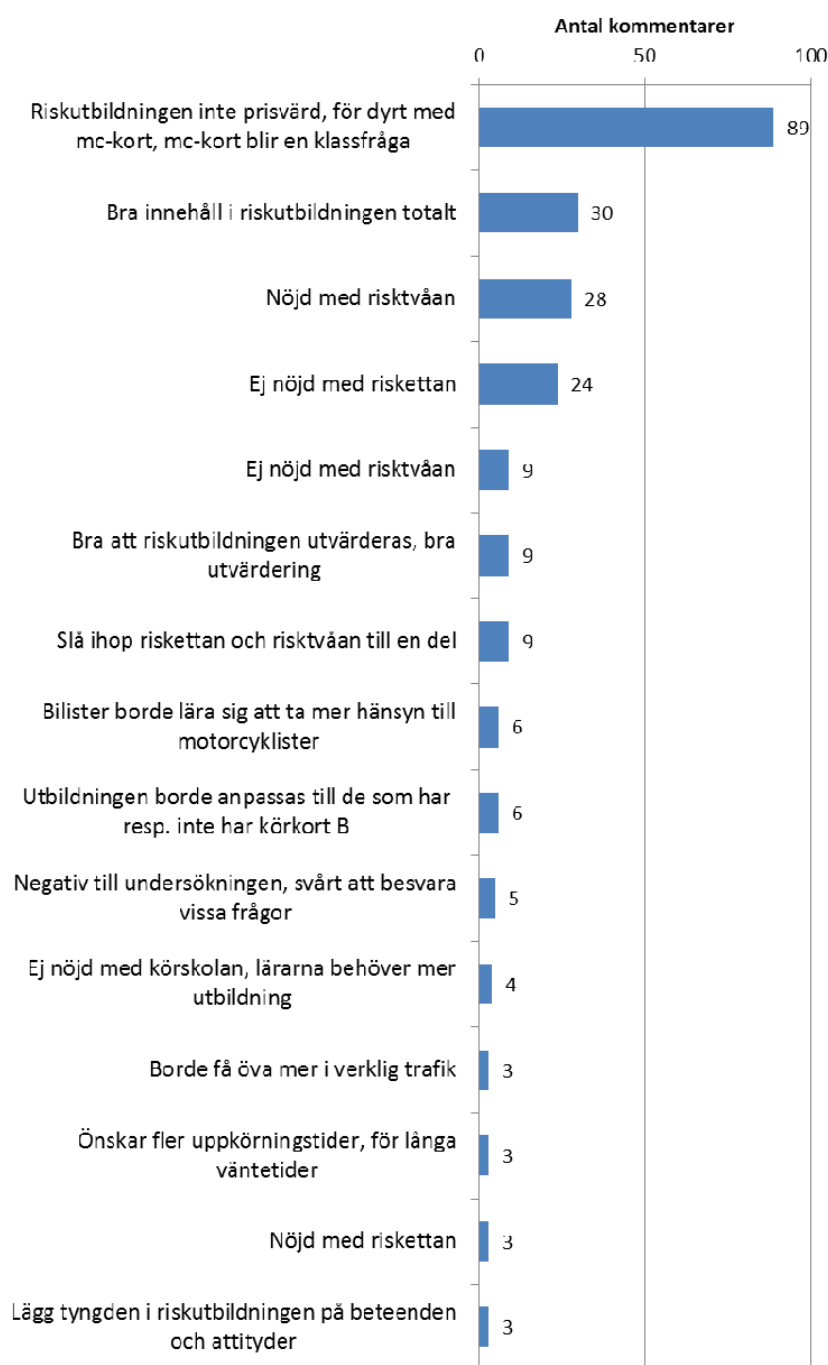
Det man saknade i den praktiska riskutbildningen var fler övningsmoment och gärna moment där man fick uppleva sina egna begränsningar, att få känna på hur det var att hamna i risksituationer och att bli överraskad under körningen. Från de övriga kommentarer

tarerna var det några som påpekade att deras praktiska utbildning bestod mycket av att titta på när andra utförde momenten på motorcykel.



Figur 50 Vad respondenten ansåg vara onödigt i den praktiska riskutbildningen.

Det man ansåg vara onödigt i den praktiska riskutbildningen handlade mycket om att det blev en repetition av teoriutbildningen vilket varken gav valuta för pengarna eller ökad medvetenhet och kunskap. Några hävdade att man inte lärde sig något nytt, att man redan lärt sig detta i samband med körkortsutbildningen, att det var mycket onödigt prat om självklarheter samt att kursen inte var värd pengarna. Några föreslog att riskutbildningarnas två delar borde slås ihop till ett kurstillfälle. Figur 51 visar några övriga kommentarer från respondenterna.



Figur 51 Övriga kommentarer från respondenterna.

Generellt visade kommentarerna om riskutbildningen att man var positiv till en sådan utbildning och att man sett fram emot den. När de sedan hade genomfört den blev de missnöjda då de inte upplevde att de hade lärt sig något nytt. Flera av dem som hade körkort för bil eller andra fordon än motorcykel menade också att utbildningen borde anpassas bättre till målgruppen. De som hade en lång erfarenhet av trafiken lärde sig inte så mycket, vilket ingav en känsla av att trafikskolornas ekonomiska intressen var större än trafiksäkerhetsperspektivet.

4.9 Sammanfattning – efterstudie

Hastighetsöverträdelser

Svaren rörande hastighet visar rent allmänt att man var tveksam till om man skulle köra i 90 km/h på en sträcka där den lagliga hastigheten var 70 km/h, samtidigt som det dock fanns en relativt stor spridning i svaren. En god vägstandard var den troligaste anledningen till att hastighetsgränsen skulle överskridas och närmare 30 % av mc-förarna hade för avsikt att köra i 90 km/h.

Nästan hälften av respondenterna menade att risken för att råka ut för en olycka var mycket stor om de körde i 90 km/tim på en väg där hastighetsgränsen var 70 km/tim. Risken att bli stoppad av polis betraktades som betydligt mindre. De upplevde vidare att deras vänner skulle acceptera att de körde för fort. Hastighetsöverträdelser ansågs också vara normalt eftersom en relativt stor andel uppgav att deras vänner skulle köra på detta sätt.

Vad som påverkade intentionen att köra fortare än hastighetsbegränsningen var framför allt känslan av att ha kontroll över situationen. I detta fall handlade det om yttre omständigheter såsom att väglaget var torrt, vägen hade en hög standard, att man körde en motorcykel med hög prestanda och att det var lite trafik. Kontrollen var också högre om man inte hade bråttom. Även attityden spelade en stor roll. Ansåg man sig bli på bra humör och få en känsla av frihet av en högre hastighet samtidigt som man menade att risken för en olycka eller upptäcktsrisken var liten, ökade benägenheten att köra för fort. Därutöver påverkades intentionen av att deras vänner accepterade beteendet och att de själva skulle agera på detta sätt. Kön och ålder påverkade intentionen även om detta endast ökade förklaringen av intentionen från 60 % till 61 %. Män skulle i högre grad än kvinnor bryta mot trafikregeln och yngre mer än äldre.

Det var 15–17 % som instämde i hög grad att en högre hastighet än den tillåtna gör att man skärper till sig och som väljer att följa trafikrytmen i stället för att hålla hastighetsgränsen. Synen på olycksrisken vid ett hastighetsöverskridande på 10–15 km/h förändrades med ökad tillåten hastighet; ju högre desto större andel som instämde i att olycksrisken inte påverkades särskilt mycket. Sju procent instämde i hög grad att 70 km/h på landsväg var en för låg hastighetsgräns för mc. Alla dessa påståenden hade ett positivt samband med intentionen att överskrida hastigheten enligt scenariot.

Trötthet

Respondenten fick ta ställning till hur troligt det skulle vara att de efter en långväga helgutflykt skulle fortsätta att köra fast de var trötta. De faktorer som mest skulle bidra till att man körde mc trots trötthet var önskan att komma hem så fort som möjligt och oviljan att köra i mörker.

Deltagarna instämde i hög grad med att trötthet ökade risken för att en olycka skulle inträffa och att det försämrade reaktionsförmågan. Däremot var medelvärdet betydligt lägre då det handlade om att det skulle vara straffbart att köra trött.

Nio av tio respondenter instämde i hög grad att trötthet ökade risken för en olycka och att det försämrade förmågan att reagera på händelser i trafiken. Var fjärde respondent instämde med att en trött förare skulle straffas.

Respondenterna fick också bedöma effektiviteten för några olika sätt att motverka trötthet. Det mest effektiva sättet, enligt de svarande, var att ta en tupplur följt av att

dricka kaffe eller något sött. Även om det mest effektiva sättet var att stanna och slumra i 15 minuter var det ändå 19 % som svarade att en kopp kaffe var mera effektivt. Däremot var det en väldigt liten andel som svarade att ett riskfyllt körsätt som ökade koncentrationen var effektivt mot trötthet.

Resultaten från regressionsanalysen visade att attityden, förställningen av normen och upplevd känsla av kontroll förklarade 35 % av intentionen. Då man även inkluderade ytterligare variabler såsom ålder och kön ökade värdet med ytterligare 2 % och då frågor som handlade om att komma hem fort och innan det blev mörkt ökade värdet med ytterligare 3 %. Föreställningen av kontroll var en viktig faktor som ökade benägenheten att köra fast man var trött vilket i detta fall handlade om att man tidigare kört trött utan att något allvarligt inträffat. Även acceptansen från vänner, en positiv attityd till beteendet och viljan att komma hem fort påverkade beslutet. Det var också vanligare att de yngre förarna körde även om de var trötta.

Alkohol

När det gäller området alkohol svarade de allra flesta av deltagarna att det inte var särskilt troligt att man skulle köra hem onykter. Trots att medelvärdena var väldigt låga fanns det ändå ett mindre antal som ansåg att det var mycket troligt eller troligt att de skulle köra även om de druckit alkohol. Det mest troliga alternativet som skulle få dem att köra hem onyktra var att de annars skulle få vänta på en taxi eller buss. I övrigt var det endast 1–2 % som instämde starkt med påståendena.

Olycksrisken att köra mc onykter betraktades som mycket stor av flertalet, men upptäcktsrisken bedömdes vara ganska liten. Acceptansen hos vänner för att köra alkoholpåverkad var låg.

Resultaten från regressionsanalysen visade att föreställningen av beteendet, förställningen av normen och upplevd känsla av kontroll förklarade 25 % av intentionen att köra mc efter det man druckit alkohol. Den faktor med störst koefficient var upplevd känsla av kontroll vilket innebär att om att det var lite trafik, sträckan hem inte var så lång och att de kört samma sträcka många gånger förut ökade chansen att de skulle köra mc onyktra. Även om de upplevde sig själva vara skickliga förare påverkade beslutet. Förutom upplevd känsla av kontroll förklarade föreställningen av beteendet och normen intentionen. Detta innebar att det var mera troligt att de skulle köra hem efter festen om de inte trodde att en olycka skulle ske och om deras vänner accepterade beteendet. Resultaten visade även att det var större chans att man körde hem efter festen om det i annat fall skulle ha inneburit att man måste vänta på taxi eller buss. Detta tillägg ökade förklaringsvärdet med 1 %.

Skyddsutrustning

Hjälm, handskar och skydd för ögonen skulle de allra flesta bära även vid kortare ärenden i tätortsmiljö. Omkring hälften av de svarande menade att det var mycket troligt att ryggskydd, ställ och rejäla skodon skulle tas på vid en kortare resa i tätortsmiljö.

Reflexväst var det betydligt färre som tänkte använda i detta scenario. All utrustning ansågs ge skydd vid olyckor vid lägre hastigheter. En relativt liten andel instämde med att västen är för tontar och att en skicklig motorcyklist endast behöver använda hjälmen. En något högre andel ansåg att västen gav en falsk känsla av trygghet. Ytterligare analyser genomfördes för att belysa ett eventuellt samband mellan intentionen och

synen på varselväst. Resultaten visade att de som inte skulle använda varselväst i samband med kortare ärenden i högre grad än andra betraktade västen tontig.

Körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer

I resultaten avseende körteknik framkom att var femte deltagare menade att en körskicklig motorcyklist kan behärska kurvor och korsningar även i högre hastighet än vad som var tillåtet. I svaren framkom att den främsta orsaken till att farliga situationer uppstod i trafiken var bilister och andra trafikanter. Avståndet till framförvarande fordon ansåg deltagarna var lika viktigt oavsett om man körde bil eller motorcykel.

Signifikanta samband är märkbart mellan intentionen att köra för fort och hur man såg på körskicklighet i så måtto att ju större benägenheten var att överskrida hastigheten, i desto högre grad instämde man i att en körskicklig motorcyklist kan ta sig ur de flesta farliga situationer och behärska kurvor och korsningar i högre hastighet än vad som är tillåtet. Vidare visade resultaten att de som svarade att de hade svårt att inte köra för fort om de körde en mc med hög motoreffekt också var mer benägna att bryta mot hastighetsregler. Detsamma gällde de som betraktade eftersatt underhåll på vägarna som den främsta orsaken till att en mc-förare hamnade i en farlig situation. Något samband mellan eftersatt vägunderhåll och trötthet fanns inte, däremot med alkohol: det var mer sannolikt att föraren skulle köra med alkohol i kroppen i framtiden om han/hon ansåg att eftersatt vägunderhåll vara den främsta faran.

Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister

När respondenterna jämförde sin egen förmåga med andra motorcyklister visade resultaten att man ansåg sig vara rätt lik ”medelföraren”. Men när det handlade om förutseende, att köra försiktigt, att göra säkra bedömningar och att inte hamna i kritiska situationer, betraktade man sig som något bättre än mc-förare i allmänhet. Analysen visade även att en större tilltro till den egna körförmågan skulle öka sannolikheten för olagligt/mindre lämpligt beteende i de tre scenarierna som beskrevs i enkäten. Slutligen fanns det ett signifikant samband mellan hastighet och intention i det att de som hade för avsikt att köra i 90 km/tim på en väg som var skyltad i 70 km bedömde sig själva som bättre än andra motorcyklister.

Riskutbildningen

Betyget på den genomförda riskutbildningen kan sammanfattas som ”medelmåttigt”, men att man var mer positivt inställd till den praktiska riskutbildningen än till den teoretiska. Det riskområde respondenterna ansåg sig lärt sig mest om var *hastigheter* under den praktiska utbildningen. Vidare uppfattade majoriteten av respondenterna att omfattningen av de båda utbildningsdelarnas var lagom. I de fria kommentarfälten framkommer mer detaljerade synpunkter på riskutbildningen. Många var nöjda med sin utbildning, men även kritik lyftes fram. I flera av kommentarerna tar respondenterna upp att de inte hade lärt sig något nytt, t.ex. att det var för många självklarheter som behandlades i den teoretiska delen (t.ex. alkohol och droger). I den praktiska riskutbildningen efterfrågade många respondenter fler övningsmoment för att bl.a. lära känna sina egna begränsningar. Ett antal respondenter upplevde den praktiska utbildningen som en repetition av teoriutbildningen vilket, enligt dem varken gav valuta för pengarna eller ökade deras medvetenhet eller kunskap. Många respondenter föreslog att riskutbildningarnas två delar borde slås ihop till ett kurstillfälle.

5 Effekter av riskutbildningen – jämförelser av för- och efterstudien

5.1 Respondenternas sammansättning i för- och efterstudien

Deltagarna i efterstudien skilde sig inte nämnvärt från deltagarna i förstudien när det gäller bakgrundsvariabler. Andelen kvinnor i förstudien uppgick till 23 % för att i efterstudien sjunkit något till 19 % (dock ingen signifikant skillnad enligt Chi-två-test; $p > 0,05$). I förstudien var respondenterna i genomsnitt 29,9 år att jämföra med 30,8 år i efterstudien. Inte heller detta var en signifikant förändring (t-test; $p > 0,05$). Både i för- och efterstudien bodde majoriteten i en tätort (69 respektive 71 %; $p > 0,05$). Slutligen var även fördelningen på högst avslutad utbildning densamma i de bägge studierna.

Andelen med A-behörighet i efterstudien var lägre än i förstudien (71 % jämfört med 79 %). Det fanns också skillnader för några högre behörigheter (dvs. C, D och DE) och mönstret för dem var detsamma; lägre andel med dessa behörigheter i efterstudien (C: 16 % => 11 %; D: 4 % => 2 %; DE: 2 % => 1 %).

I de följande kapitlen jämförs deltagarna i förstudien med deltagarna i efterstudien. I samband med detta presenteras även eventuella köns- och åldersskillnader. Skillnaderna har undersökts med Mann-Whitney U-test (signifikansnivå $p < 0,05$), ett icke-parametriskt test som är lämpligt då datamaterialet inte är normalfördelat.

En indelning av respondenterna i fyra åldersklasser har gjorts: 16–20 år, 21–30 år, 31–40 år och 41 år och äldre. Hur fördelningen på dessa åldersklasser var framgår ur följande tabell.

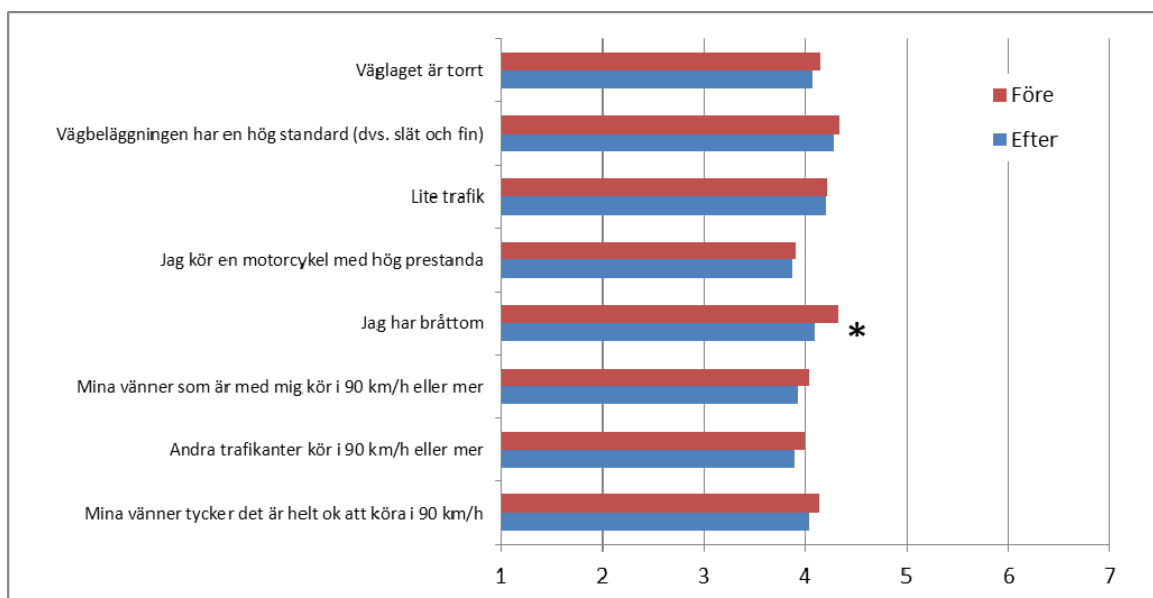
Tabell 43 Fördelning på åldersklasser i för- och efterstudien, antal och procent.

		Åldersklass				Totalt	
		16–20	21–30	31–40	41–		
Förstudie	Count	71	251	115	94	531	
	% within Grupp	13,4%	47,3%	21,7%	17,7%	100,0%	
Efterstudie	Count	108	417	212	194	931	
	% within Grupp	11,6%	44,8%	22,8%	20,8%	100,0%	
		Count	668	327	288	1 462	
		% within Grupp	12,2%	45,7%	22,4%	19,7%	100,0%

Som framgår ur tabellen, var fördelningen på åldersklasser tämligen lika i för- och efterstudien. Könsfördelningen inom åldersgrupperna skiljer dock något mellan för- och efterstudien. I den yngsta gruppen utgjordes 21 % av respondenterna av kvinnor i förstudien, motsvarande andel i efterstudien var 11 %. Liknande kunde ses även i gruppen 31–40-åringar med en lägre andel kvinnor i efterstudien (19 % jämfört med 25 %) och i den äldsta gruppen (40 % kvinnor i förstudien; 30 % i efterstudien). Skillnaderna var dock inte signifikant enligt Chi-två-test.

5.2 Hastighetsöverträdelse

Inställningen till ett av de påståenden som handlade om den upplevda kontrollen över situationen skilde sig signifikant åt i för- och efterstudien. Däremot var normen oförändrad, se även följande figur:

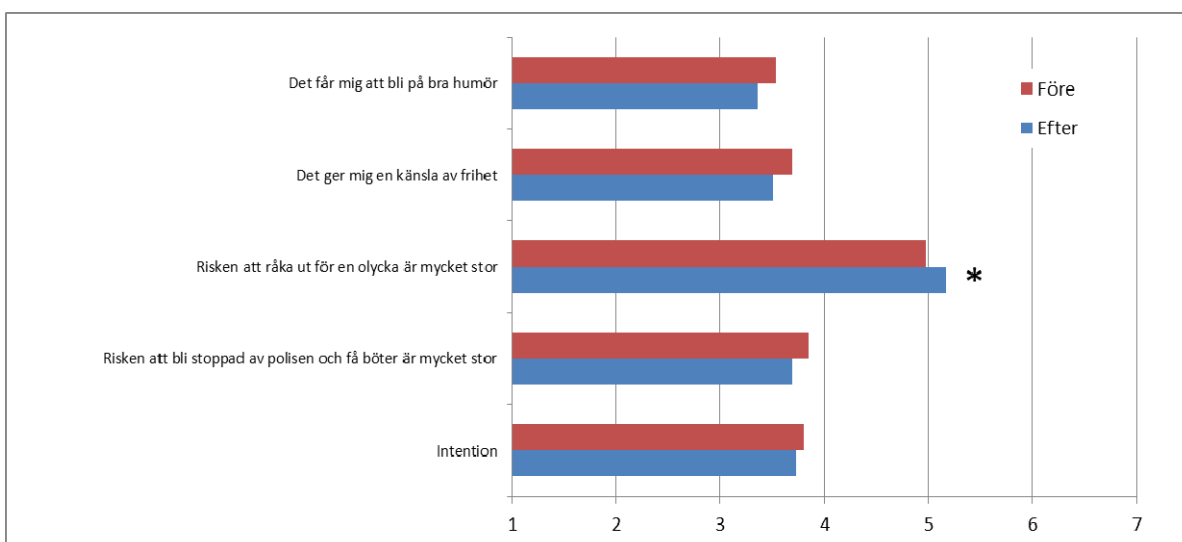


Figur 52 Faktorer kopplade till kontroll och normer i hastighetsscenarioet, för- och efterstudien. Använda skalor: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt (Väglaget är... – Andra trafikanter...) och 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt (sista påståendet). *Anger att skillnaden är signifikant

Figur 52 visar att det var en signifikant skillnad mellan för- och efterstudien:

- Färre i efterstudien instämde med att de skulle ha kört fortare än hastighetsgränsen (70 km/h) på den kurviga sommarvägen om de hade bråttom (4,3 => 4,1 på den sjugradiga skalan).

Bryts materialet ner på kön och ålder, visade det sig att detta endast gällde kvinnor (3,6 => 3,1) och den äldsta gruppen, 41 år och äldre (3,7 => 3,2). Nästa figur visar skillnaderna när det gäller attityder och intentionen att köra för fort i hastighetsscenarioet.



Figur 53 Faktorer kopplade till attityder och intention i hastighetsscenariot, för- och efterstudien. Använda skalor: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt (de två översta + Intention) och 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt (de två om riskerna). *Anger att skillnaden är signifikant.

Även här noterades en signifikant skillnad mellan för- och efterstudien:

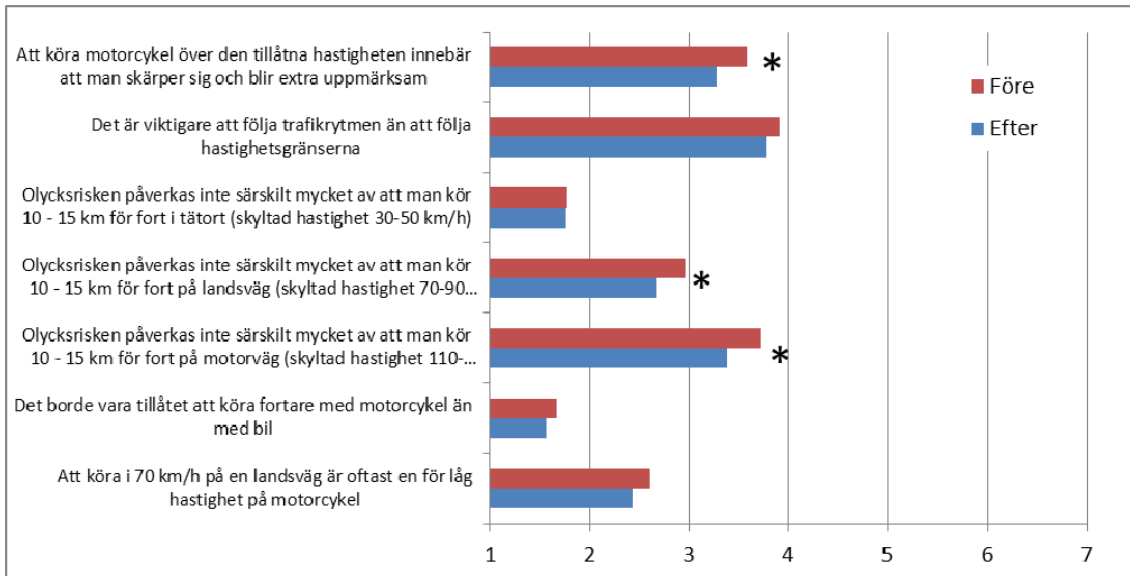
- Fler i efterstudien menade att risken för att råka ut för en olycka i det beskrivna scenariot var mycket stor jämfört med i förstudien (5,2 => 5,0).

När förändringarna undersöktes separat bland kvinnor och män, visade det sig att ovanstående förändring angående olycksrisker endast gällde män (4,7 => 5,1). Vidare noterades att:

- Färre kvinnor i efterstudien instämde med att de skulle ha kört fortare än hastighetsgränsen för att bli på bättre humör (2,8 => 2,4)
- Färre kvinnor i efterstudien instämde med att de skulle ha kört fortare än hastighetsgränsen för att få en känsla av frihet (2,9 => 2,6).

Följande skillnader noterades inom åldersgrupperna:

- I den yngsta gruppen (16–20 år) hade fler i efterstudien jämfört med förstudien för avsikt att under den kommande säsongen köra i 90 km/h (3,6 => 4,5)
- I den äldsta gruppen (40+) hade färre i efterstudien för avsikt att köra i 90 km/h (3,4 => 2,8)
- I den äldsta gruppen (40+) var det färre i efterstudien som ansåg det troligt att de skulle överskrida hastigheten pga. att de körde en mc med hög prestanda (3,5 => 3,0), hade bråttom (3,7 => 3,2), var på bra humör (3,1 => 2,6) eller för att uppnå en känsla av frihet (3,3 => 2,8).



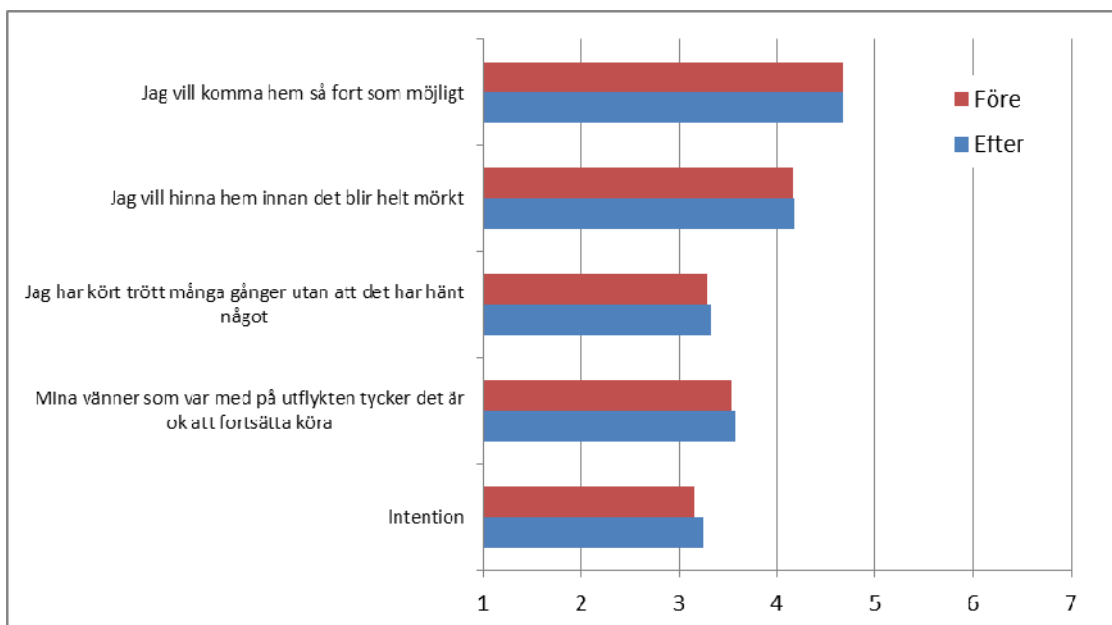
Figur 54 Attityder i för- och efterstudien, allmänt om hastighet. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt. *Anger att skillnaden är signifikant.

Beträffande de allmänna påståendena om hastighet som respondenten fick ta ställning till uppmättes en signifikant skillnad på tre utav de sju frågorna:

- Färre i efterstudien instämde med att man skärper sig och blir extra uppmärksam när man överskrider hastighetsgränsen (3,6 => 3,3). Detta gällde både män (3,8 => 3,5) och kvinnor (2,8 => 2,3) samt dem i 21–30-årsåldern (3,7 => 3,3)
- Färre i efterstudien instämde med att olycksrisken påverkades marginellt om man körde 10–15 km/h för fort på landsväg (3,0 => 2,7). Detta gällde främst män (3,1 => 2,8) och de i åldersgruppen 21–30 år (3,2 => 2,7)
- Färre i efterstudien instämde med att olycksrisken påverkades marginellt om man körde 10–15 km/h för fort på motorväg (3,7 => 3,4). Signifikanta förändringar sågs bland männen (4,0 => 3,6) och i åldersgruppen 21–30 år (4,0 => 3,4).

5.3 Trötthet

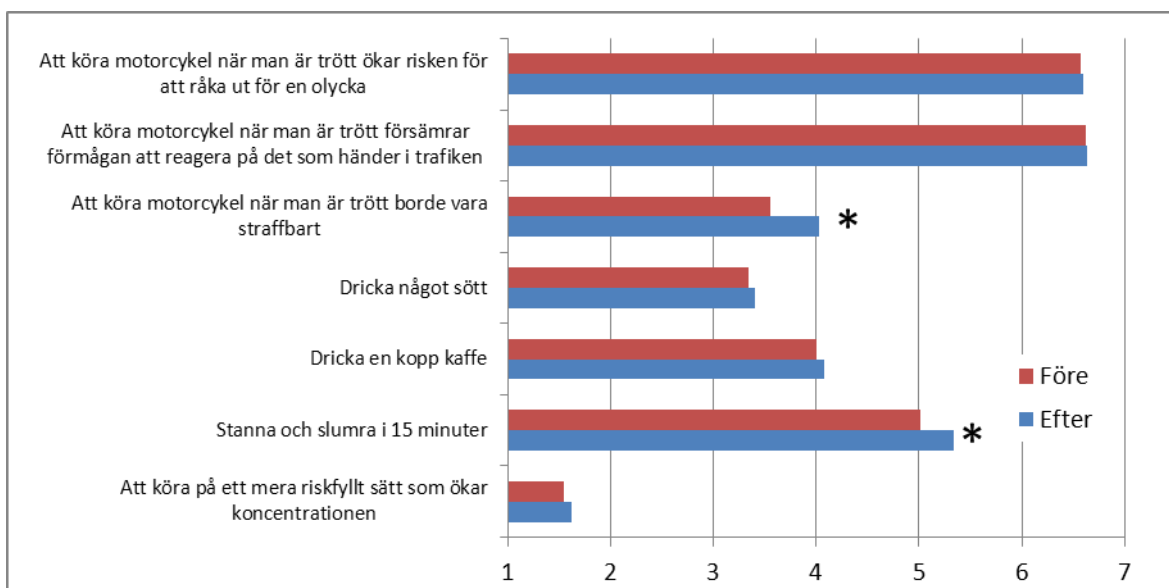
Inga signifikanta skillnader noterades mellan för- och efterstudien beträffande hur troligt det skulle vara att köra trött i det beskrivna scenariot, se följande figur, där resultatet för samtliga respondenter redovisas.



Figur 55 Attityder i för- och efterstudien, trötthetsscenario. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt.

Däremot fanns skillnader när de olika åldersgrupperna undersöktes. De yngsta, upp till 20 år, uppgav i efterstudien att de:

- Jämfört med förstudien skulle de i högre utsträckning köra hem i trött tillstånd eftersom de kört sträckan tidigare utan att något inträffat (2,7 => 3,8)
- Jämfört med förstudien hade de oftare för avsikt intentionen i efterstudien att köra trött den kommande mc-säsongen (3,2 => 3,8).



Figur 56 Attityder i för- och efterstudien, allmänt om trötthet. Använda skalor: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt (de tre första påståendena) samt 1–7 där 1=Inte alls effektivt och 7=Mycket effektivt (de fyra sista påståendena). *Anger att skillnaden är signifikant.

Figur 56 visar att det fanns två signifikanta skillnader mellan för och efterstudien:

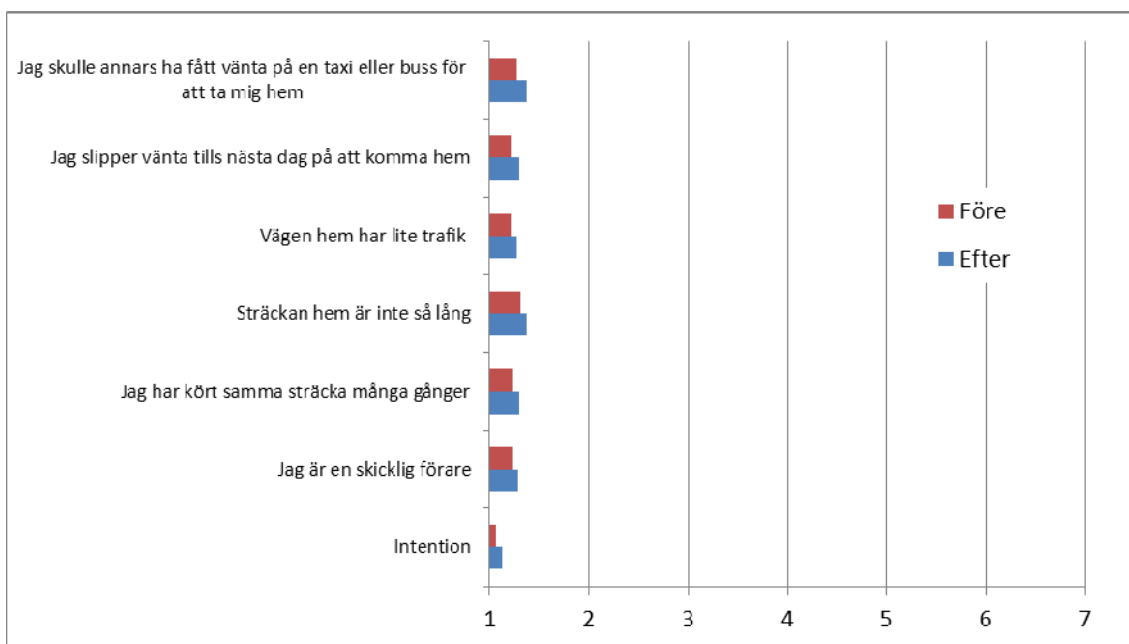
- Fler i efterstudien instämde med att det borde vara straffbart att köra trött (3,5 => 4,0)
- Fler i efterstudien menade att stanna till och slumra i 15 minuter är ett effektivt sätt att motverka trötthet (5,0 => 5,3).

Bryts resultatet i figur 56 ner på kön och ålder, visade det sig att:

- Fler män i efterstudien instämde med att det borde vara straffbart att köra trött (3,4 => 4,0); denna förändring i inställning sågs också hos 21–30-åringarna (3,5 => 4,2) och i 40+ gruppen (3,3 => 4,0)
- Fler män (5,0 => 5,3) och fler i den äldsta gruppen (5,3 => 5,8) i efterstudien jämfört med förstudien menade att stanna till och slumra i 15 minuter är ett effektivt sätt att motverka trötthet.

5.4 Alkohol

Inga signifikanta skillnader noterades när attityderna i hela gruppen av respondenter undersöktes, se figur 57. Det var mycket få som skulle köra med alkohol i kroppen.

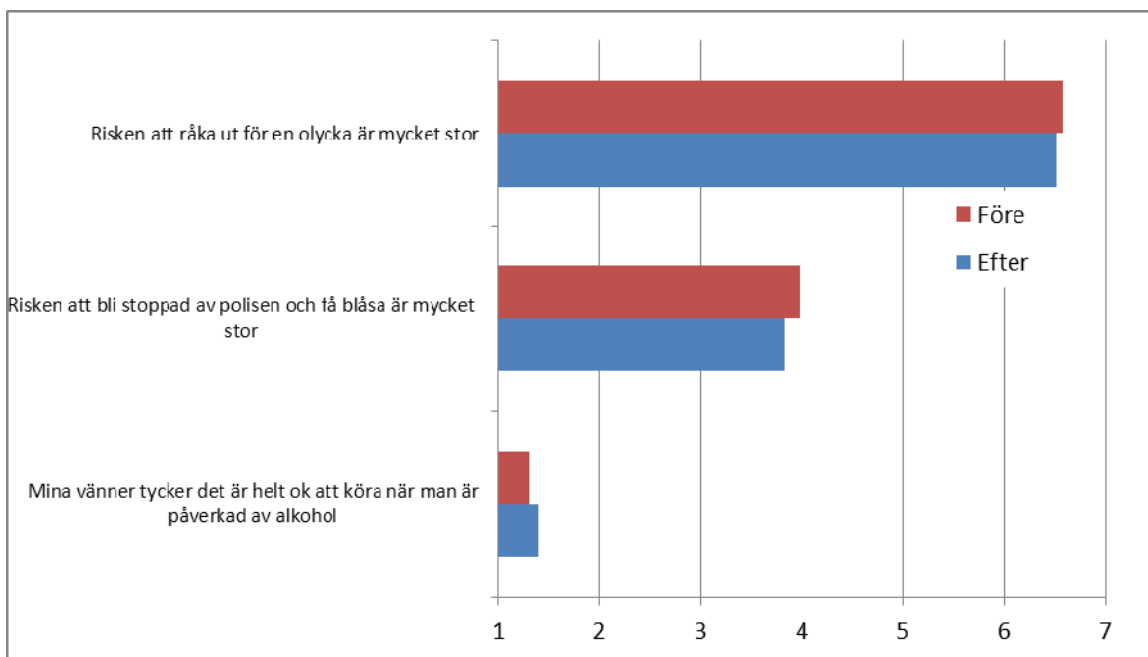


Figur 57 Attityder i för- och efterstudien, alkoholscenariot. Använda skalor: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt.

Inom den yngsta gruppen noterades dock olika inställningar i för- respektive efterstudien:

- Fler i åldersgruppen 16–20 år i efterstudien menade att det var troligt att de skulle köra påverkad för att slippa vänta tills nästa dag för att komma hem (1,3 => 1,8)
- Fler i åldersgruppen 16–20 år i efterstudien menade att det var troligt att de skulle köra påverkad om de kört sträckan många gånger tidigare (1,4 => 1,8).

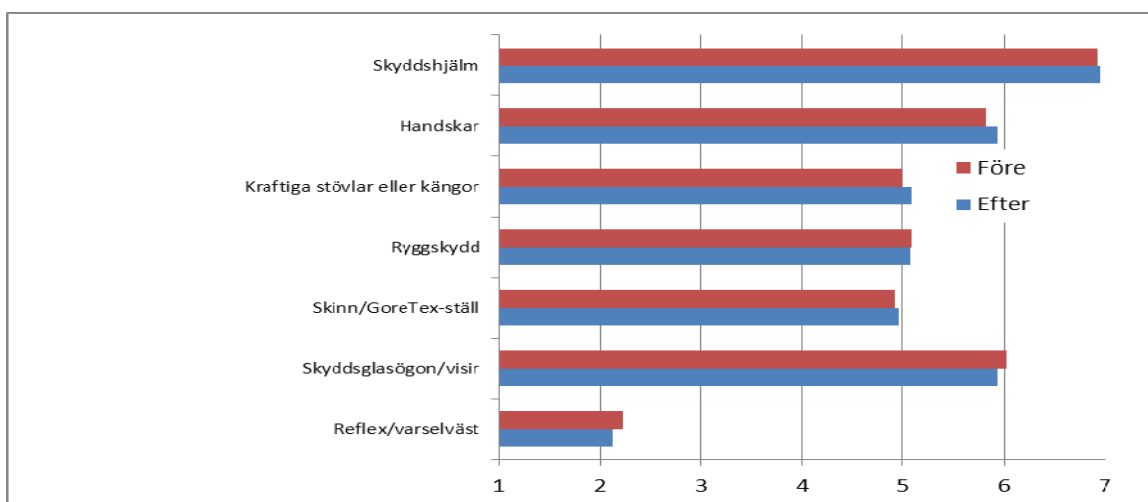
Följande figur visar synen på olycks- och upptäcktsrisk tillsammans med hur deltagarna uppfattade vänners syn på att köra alkoholpåverkad. Inga skillnader konstaterades mellan för- och efterstudien. Det fanns heller inga skillnader mellan män och kvinnor eller de olika åldersgrupperna.



Figur 58 Attityder i för- och efterstudien, alkoholscenariot. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt.

5.5 Skyddsutrustning

I vilken grad olika typer av skyddsutrustningar skulle användas i det beskrivna scenariot, en kortare resa i tätort med 50 km/h som hastighetsgräns, var i stort sett densamma i de två grupperna, se figur 59.

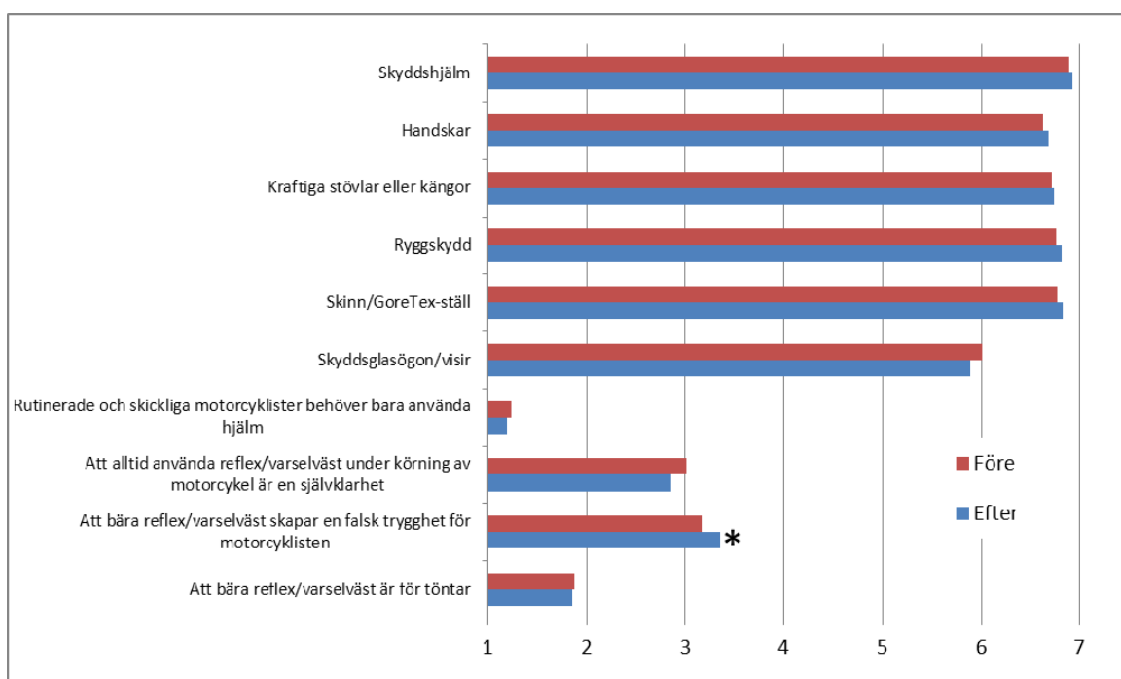


Figur 59 Attityder i för- och efterstudien, scenariot om skyddsutrustning. Använd skala: 1–7 där 1=Inte alls troligt och 7=Mycket troligt.

Någon skillnad mellan könen existerade inte däremot fanns det skillnader mellan de olika åldersgrupperna:

- Färre i åldersgruppen 21–30 år i efterstudien skulle använt väst i scenariot (2,1 => 1,9)
- Fler i åldersgruppen 31–40 år i efterstudien skulle använt hjälm i scenariot (6,9 => 7,0)
- Färre i åldersgruppen 40+ år i efterstudien skulle använt skyddsglasögon/visir i scenariot (6,5 => 5,9).

Resultaten visade inte på några skillnader mellan för- och efterstudien när det gäller synen på skyddsutrustningens skadereducerande effekt vid en krock i 50 km/h. Se detaljer i följande figur där även inställningen till fyra allmänna påståenden om skyddsutrustning redovisas.



Figur 60 Attityder i för- och efterstudien, allmänt om skyddsutrustning. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt. *Anger att skillnaden är signifikant.

Figur 60 visar att det var vanligare i efterstudien att man höll med om att en reflex- eller varselväst kan inge en falsk trygghet för mc-föraren (3,2 => 3,4). Sker en uppdelning på kön och ålder finner man fler skillnader:

- Fler män i efterstudien jämfört med förstudien ansåg att hjälmen kunde reducera skador vid en krock i 50 km/h (6,87 => 6,93)
- Fler personer i åldersgruppen 21–30 år ansåg att hjälmen kunde reducera skador vid en krock i 50 km/h (6,8 => 6,9).

Ytterligare analyser visade att förändringen i synen på västen berodde på att kvinnorna ändrat sin uppfattning snarare än männen men också att det fanns vissa skillnader mellan åldersgrupperna:

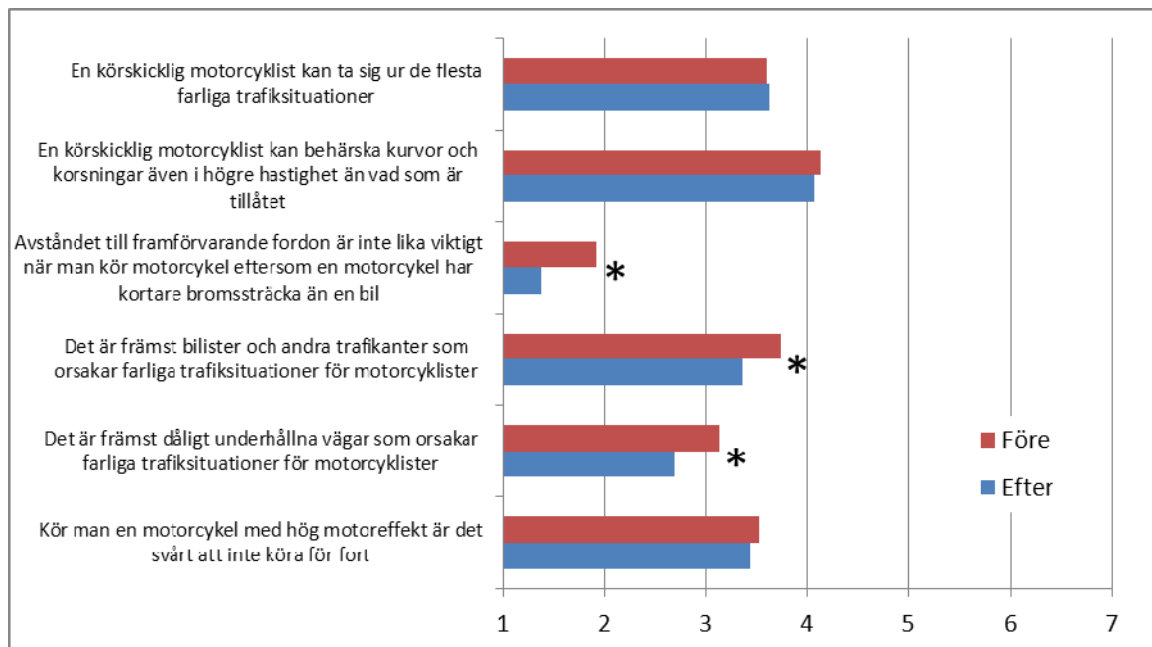
- Fler kvinnor i efterstudien instämde med att västen skapade en falsk trygghet för motorcyklister (2,7 => 3,3)
- Fler personer i efterstudien och i åldersgruppen 21–30-år ansåg att västen skapade en falsk trygghet för mc-föraren (3,1 => 3,5)
- Färre i den yngsta gruppen (16–20 år) som i efterstudien ansåg det som en självklarhet att använda väst under motorcykelkörning (3,0 => 2,4).

5.6 Körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer

För tre av de sex påståenden i enkäten som tog upp på vilket sätt körskicklighet och uppkomsten av farliga trafiksituationer, konstaterades olika åsikter i för- och efterstudien:

- Färre i efterstudien höll med om att hålla avståndet till framförvarande fordon var mindre viktigt för mc-förare (1,9 => 1,4)
- Färre i efterstudien menade att det främst var andra trafikanter som orsakade farliga trafiksituationer för motorcyklister (3,7 => 3,4)
- Färre i efterstudien skyllde på dåligt underhållna vägar som den främsta orsaken till att farliga trafiksituationer uppstår för motorcyklister (3,1 => 2,7).

Figur 61 visar jämförelsen för samtliga påståenden.



Figur 61 Attityder i för- och efterstudien, allmänt om körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer. Använd skala: 1–7 där 1=Instämmer inte alls och 7=instämmer helt. *Anger att skillnaden är signifikant.

Med ett undantag var förändringarna desamma för män och kvinnor: det var ingen signifikant skillnad mellan kvinnorna i för- och efterstudien beträffande synen på andra

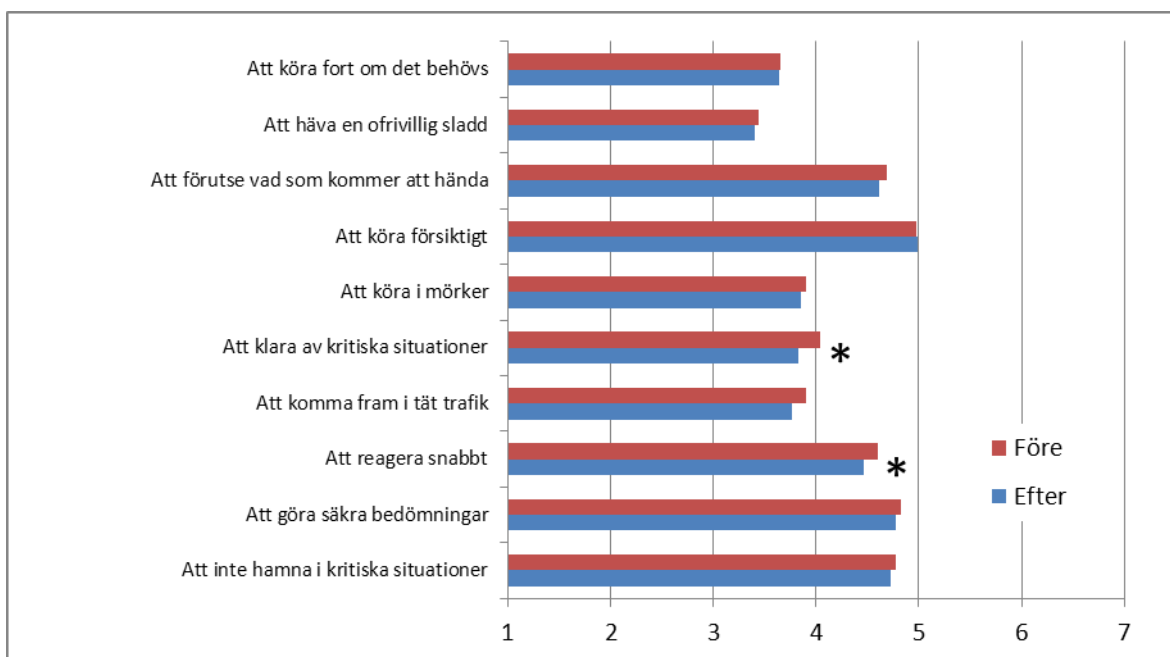
trafikanter roll för uppkomsten av farliga trafiksituationer för mc-förare. Däremot framträdde skillnader när åldersgrupperna analyserades: de som var 31 år eller äldre, instämde i lägre omfattning i efterstudien jämfört med förstudien med att det främst är andra trafikanter som skapar farliga trafiksituationer.

Synen på att dåligt underhållna vägar var det som mer än något annat resulterade i en ökad fara för motorcykelförare hade som tidigare nämnts, förändrats i efterstudien jämfört med förstudien och det gällde gruppen som helhet samt män och kvinnor. Beträffande olika åldersgrupper gällde detta även för dem mellan 21 och 40 år; de yngsta och äldsta hade däremot inte signifikant förändrat sin åsikt i denna fråga.

5.7 Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister

Tio körförmågor skulle respondenten värdera i förhållande till mc-förare förmågor i allmänhet. För två av dem noterades signifikanta skillnader mellan för- och efterstudien:

- Färre i efterstudien instämde med att de var bättre än förare i allmänhet då det handlade om att klara av kritiska situationer (4,0 => 3,8)
- Färre i efterstudien instämde med att de var bättre än förare i allmänhet på att reagera snabbt (4,6 => 4,5).



Figur 62 Bedömda körförmågor i förhållande till mc-förare i allmänhet. Använd skala: 1–7 där 1=Mycket sämre och 7=Mycket bättre. *Anger att skillnaden är signifikant.

När män och kvinnor analyserades separat visade resultaten att förändringen i självbedömning berodde på att det var männen snarare än kvinnorna som gav sig själva ett lägre betyg i efterstudien (4,1 => 3,9 för att klara av kritiska situationer; 4,7 => 4,5 reagera snabbt). Kvinnornas självbedömning hade inte förändrats.

När effekten av ålder studerades visade resultaten att självförtroendet ökat bland de yngsta deltagarna. I efterstudien var den högre jämfört med förstudien då det handlade om att köra fort om det behövs (3,7 => 4,4), att häva en ofrivillig sladd (3,6 => 4,1), att klara kritiska situationer (3,9 => 4,2) och att göra säkra bedömningar (4,4 => 4,9).

Det var också vissa skillnader inom gruppen 21–30 år, men då handlade det om ett sämre självförtroende snarare än ett bättre. Förmågorna det gällde var att klara av kritiska situationer (4,2 => 3,9), att reagera snabbt (4,7 => 4,5) och att göra säkra bedömningar (4,9 => 4,7). Detsamma gällde deltagarna i åldersgruppen 31–40 år. Jämfört med deltagarna i förstudien ansåg de sig inte vara lika bra på att komma fram i tät trafik (3,9 => 3,6). Slutligen uppmättes inga skillnader i hur de äldsta svarat i för- respektive efterstudien.

5.8 Sammanfattning – effekter av riskutbildningen

Deltagarnas bakgrund

Deltagarna i efterstudien skilde sig inte nämnvärt från deltagarna i förstudien när det gäller deras bakgrund. Andelen med A, C, D, och DE-behörighet i efterstudien var dock lägre än i förstudien.

De positiva och negativa förändringar som kan ses i resultaten då för- och efterstudie jämförs kan sammanställas i följande punkter:

Hastighetsöverträdelser

Inom ämnesområdet hastighetsöverträdelser visar resultaten ett antal positiva förändringar, men även en negativ förändring inom den yngre åldersgruppen.

Positiva förändringar – faktorer kopplade till kontroll över beteendet

- Kvinnliga deltagare som hade genomgått den nya riskutbildningen var mindre benägna än kvinnor i det tidigare urvalet att köra fortare än hastighetsgränsen (70 km/h i gällande scenario) om man hade bråttom. Samma positiva förändringar kunde påvisas i den äldsta gruppen (40+).

Positiva förändringar – faktorer kopplade till attityder och intentioner i hastighets-scenariot

- En större andel av de manliga deltagarna menade i efterstudien, jämfört med dem i förstudien, att risken för att råka ut för en olycka i det beskrivna scenariot var mycket stor. För kvinnorna var det en lägre andel i efterstudien som instämde med att en hastighetsöverträdelse skulle få dem att bli på bättre humör respektive ge dem en känsla av frihet
- I efterstudien var det färre personer i den äldre gruppen (40+) som hade för avsikt att under den kommande säsongen köra i 90 km/h i det aktuella scenariot. I samma grupp var det också färre som skulle överträda hastigheten om de körde en mc med hög prestanda; om de hade bråttom; för att bli på gott humör eller för att uppnå en känsla av frihet
- I efterstudien var det färre personer som instämde i påståendet att man skärper sig och blir extra uppmärksam när man överskrider hastighetsgränsen. Detta gällde både män och kvinnor samt dem i 21–30-årsåldern.

Negativa förändringar – faktorer kopplade till attityder och intentioner i hastighets-scenariot

- I efterstudien var den yngsta åldersgruppen (16–20 år) mera benägen att under den kommande säsongen köra 20 km/h över hastighetsgränsen, jämfört med samma åldersgrupp i förstudien.

Trötthet

När det gäller ämnesområdet trötthet märks ett antal förändringar avseende attityder till trötthet och motorcykelkörning.

Positiva förändringar - faktorer kopplade till attityder och beteende

- Fler i efterstudien instämde med att det borde vara straffbart att köra trött
- Fler i efterstudien menade att ett effektivt sätt att motverka trötthet är stanna till och slumra i 15 minuter. Detta gällde framförallt de manliga deltagarna.

Negativa förändringar - faktorer kopplade till attityder och intentioner

- Inom den yngsta gruppen (16–20 år) var det fler i efterstudien som skulle kört hem i trött tillstånd om det var en sträcka som man kört tidigare utan att något inträffat. Samma åldersgrupp hade i efterstudien också i högre grad än i förstudien för avsikt att köra trött den kommande motorcykelsäsong.

Alkohol

Rent allmänt uppmättes inga förändringar i attityden till alkohol i samband med motorcykelkörning vilket kan bero på att det redan i förstudien var väldigt få som skulle köra med alkohol i kroppen. En negativ förändring kunde dock noteras i den yngsta gruppen, vilket redogörs nedan.

Negativa förändringar – faktorer kopplade till attityder

- Inom åldersgruppen 16–20 år var det fler i efterstudien som menade att det var troligt att de skulle köra påverkad för att slippa vänta tills nästa dag för att komma hem. Det var också fler i åldersgruppen 16–20 år som i efterstudien menade att det var troligt att de skulle köra påverkad om man kört sträckan många gånger tidigare.

Skyddsutrustning

Resultaten gällande användningen av skyddsutrustning i det aktuella scenariot visar inga skillnader mellan de två studierna. Det kan inte heller noteras några skillnader mellan för- och efterstudiens respondenter när det gäller synen på skyddsutrustningens skadereducerande effekt vid en krock i 50 km/h. Signifikanta skillnader framträder däremot då man tar hänsyn till ålder och kön.

Positiva förändringar – faktorer kopplade till attityder

- I åldersgruppen 31–40 år var det fler personer i efterstudien som skulle ha använt hjälm i det aktuella scenariot
- I efterstudien var det fler män som menade att en hjälm skyddade vid en kollision i 50 km/h. Även i åldersgruppen 21–30 år uppmättes en liknande skillnad mellan för- och efterstudien.

Negativa förändringar – faktorer kopplade till attityder

- I efterstudien var det färre personer i åldersgruppen 21–30 år som skulle ha använt väst i det gällande scenariot och det var färre i åldersgruppen 40+ år som skulle ha använt skyddsglasögon/visir
- Färre personer i den yngsta gruppen, 16–20 år, ansåg i efterstudien att det var en självklarhet att använda väst under motorcykelkörning.

Ytterligare förändring – faktorer kopplade till attityder

- I efterstudien var det fler deltagare som ansåg att en reflex- eller varselväst ingav en falsk trygghet för motorcykelförare. Detta gällde framförallt kvinnor och deltagare i åldern 21–30 år. Resultatet skulle kunna tolkas som en negativ förändring, dvs. att motorcyklisten inte ser denna typ av skyddsutrustning som nödvändig och därför inte använder sig av den. Men resultatet kan lika väl vara en indikation på en ökad riskmedvetenhet: som motorcyklist förlitar man sig på sin synbarhet med anledning av reflex- eller varselväst, vilket kan medföra en större risktagning på andra områden, t.ex. ökad hastighet eller riskfyllda omkörningar. I detta sammanhang går det dock inte att utläsa om de svarande avser sig själva eller om man tror att det är *andra* motorcyklister som invaggas i en falsk trygghet.

Körteknik och uppkomsten av farliga trafiksituationer

I jämförelsen mellan för- och efterstudie märks ett antal positiva förändringar i synen på beteende i trafiken och orsaken till att olyckor inträffar.

Positiva förändringar– faktorer kopplade till attityder

- Färre i efterstudien höll med om att det var mindre viktigt för mc-förare att hålla avståndet till framförvarande fordon
- Färre i efterstudien menade att den främsta orsaken till att farliga trafiksituationer uppstår i trafiken är andra trafikanter. Denna förändring var mest märkbar i åldersgruppen 31 och äldre
- Färre i efterstudien menade att dåligt underhållna vägar var den främsta orsaken till att farliga trafiksituationer uppstår för motorcyklister. Denna förändring var dock inte signifikant för den yngsta respektive den äldsta åldersgruppen.

Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister

I resultaten angående den egna förmågan i jämförelse med andra mc-förare märks dels en positiv förändring, dels en negativ förändring.

Positiva förändringar – faktorer kopplade till självuppfattning

- I efterstudien var det färre personer som instämde med att den egna förmågan var bättre än mc-förare i allmänhet då det handlade om att klara av kritiska situationer och att reagera snabbt. Ytterligare analyser visade att denna skillnad berodde på att det var männen som förändrat sin självuppfattning snarare än kvinnorna.

Negativa förändringar – faktorer kopplade till självuppfattning

- I efterstudien ansåg den yngsta gruppen att de var bättre än mc-förare i allmänhet på att köra fort, häva en ofrivillig sladd, att klara av kritiska situationer och att göra säkra bedömningar.

6 Diskussion

Syftet med denna studie har varit att undersöka om den nya obligatoriska riskutbildningen för behörighet A/A1 påverkat synen på risktagande i trafiken. Undersökningen har genomförts som en för- och efterstudie.

I följande kapitel diskuteras resultaten av utvärderingen, med ett inledande avsnitt om den valda metoden.

Metoddiskussion

För att se eventuella effekter av den nya obligatoriska riskutbildningen har två olika populationer ingått i studien: enkätsvar från personer som *inte* har gått riskutbildningen har jämförts med enkätsvar från personer som har gått riskutbildningen. Ett annat upplägg för att se effekter av utbildningar är att utgå från en och samma population, dvs. att i en förstudie undersöka en grupp individer som sedan återigen undersöks i en efterstudie, efter genomgången utbildning. Med ett sådant angreppssätt erhålls en möjlighet att studera förändringar och effekter på individnivå. Detta har dock inte varit aktuellt i den föreliggande studien eftersom syftet var att jämföra den nya utbildningen med den gamla mc-utbildningen. I jämförelsen av urval och bakgrundsvariabler mellan de två grupper som har undersökts i denna studie märks dock en relativ samstämmighet, vilket innebär att grupperna är jämförbara.

Resultaten kan inte sägas vara generella, men de ger en indikation på riskutbildningens eventuella effekter. Sammantaget kan resultaten vara till hjälp inför det fortsatta utvecklingsarbetet av den aktuella utbildningen. Nedan diskuteras resultaten med utgångspunkt i de olika ämnesområden som har ingått i enkäten, dvs. hastighet, trötthet, alkohol, skyddsutrustning, körteknik, orsaken till att farliga trafiksituationer uppstår samt synen på de egna förmågorna jämfört med andra motorcyklister. Även resultaten av svaren på de frågor som i efterstudien ställdes rörande riskutbildningen redovisas.

Hastighetsöverträdelser

Hastighetsöverträdelser är vanligt bland motorcyklister (se t.ex. Vägtrafikinspektionen, 2005; Clarke et al., 2004). I en studie av Clarke m.fl. (2004) framkom t.ex. att 79 % av de respondenter som ingick i studien menade att hastighetsfrågan var den minst viktigaste aspekten som en motorcyklist bör ta hänsyn till. Detta överensstämmer också väl med en svensk studie som visade att motorcyklister inte anser att sänkta hastigheter är en viktig åtgärd för att öka trafiksäkerheten (Gregersen & Nordqvist, 2010). Utifrån denna bakgrundsbild är det av stort intresse huruvida den nya riskutbildningen kunnat påverka inställningen till hastigheter.

Sammantaget visar resultaten avseende hastighetsöverträdelser på ett antal positiva förändringar, vilket kan tolkas som en ökad riskmedvetenhet bland deltagare som genomgått den nya riskutbildningen. Exempelvis är det fler av männen, totalt sett, som i efterstudien menar att det är stor risk att råka ut för olycka i det beskrivna scenariot där hastighetsgränsen överträds med 20 km/h. Det är också färre i efterstudien som menar att man blir extra skärpt och uppmärksam om man överskrider hastighetsgränsen.

Bland yngre män återstår dock, utifrån studiens resultat, problemet med för höga hastigheter då det var fler inom denna grupp som i efterstudien hade för avsikt att under den kommande säsongen överskrida hastigheten i det beskrivna scenariot. Denna målgrupp är också den största riskgruppen bland motorcyklister (jfr Björketun &

Nilsson, 2007) och därmed troligtvis svårast att nå ut till. Möjligen kan resultaten även hänga samman med att denna grupp, dvs. unga män, är mer benägna än andra grupper att köra sportmotorcyklar – en typ av motorcykel med höga toppfarter och där förarna ofta kör över rådande hastighetsgräns (jfr Strandroth & Persson, 2005). Här kan även noteras att det överlag i både för- och efterstudie var just sportmotorcykel som var den dominerande typen av motorcykel som man i enkäten uppgav att man körde.

Att inställning och attityd till hastighet tycks vara svårt att förändra hos yngre personer förstärks då en jämförelse görs med resultaten för en tidigare utvärdering rörande den utökade riskutbildningen för B-körkort (Forward, Wallén Warner & Berg, 2010). I denna enkätstudie görs ingen jämförelse mellan kön, men målgruppen är i åldern 18–24 år och resultaten visar att inställningen till hastighet inte hade ändrats nämnvärt för dem som genomgått den nya riskutbildningen jämfört med dem som inte genomgått den. Det som ändrats var i negativ riktning, då det i efterstudien var fler som hade för avsikt att bryta mot hastighetsregler på 50- och 70-vägar och att köra 5–10 km över gällande hastighet om de hade bråttom.

Trötthet

Det är positivt att deltagarna som genomgått den nya riskutbildningen har insikter om riskerna med att köra trött och hur man bör motverka trötthet. Det är dock något anmärkningsvärt att efterstudiens yngsta deltagare i högre grad än tidigare hade för avsikt att köra hem trött, speciellt om de kört samma sträcka förut.

Alkohol

Attityden till alkohol i samband med motorcykelkörning skilde inte mellan de två studietillfällena. En möjlig förklaring till detta är att man redan innan den nya utbildningen var negativ till att köra med alkohol i kroppen vilket i sin tur innebär att man uppnått en s.k. takeffekt då ytterligare förbättringar är mycket svåra att uppnå. En negativ tendens kan dock noteras i efterstudien, då det var fler inom åldersgruppen 16–20 år som i efterstudien dels menade att det var troligt att man skulle köra påverkad för att slippa vänta tills nästa dag för att komma hem, dels menade att det var troligt att man skulle köra påverkad beroende på att man kört sträckan många gånger tidigare.

I de kommentarer som deltagarna i efterstudien har gett angående den genomgångna riskutbildningen påpekas det att vissa aspekter, t.ex. alkohol och droger, är så självklara att de inte skulle ha behövt ingå. Bland de yngre skulle detta kunna förknippas med de kampanjinsatser, t.ex. *Don't drink and drive*, som ges i ett flertal gymnasieskolor i Sverige och som berör alkohol och droger i samband med bilkörning. Bland de lite äldre ungdomarna skulle denna upplevda upprepning av ”självklarheter” även kunna ha sin grund i en nyligen genomgången riskutbildning för körkort B, där dessa frågor behandlas (jfr ovan angående resultaten för ämnesområdet trötthet). Likväl ses, som ovan nämnts, en negativ trend bland de yngre deltagarna rörande alkohol och mc-körning. Självklarheter i teorin är således inte alltid självklarheter i praktiken. Tidigare forskning har pekat på ett behov av nya metoder för att nå specifika grupper i samband med motorcykelutbildning. Möjligen skulle även metoder som visat sig framgångsrika inom utbildning av körkort B kunna användas, t.ex. *Module Close*. Denna utbildning syftar till att öka riskmedvetenheten hos ungdomar genom att de får träffa en person i deras egen ålder som varit vållande till en olycka (se www.close-to.net).

Skyddsutrustning

Sammantaget visade resultaten att användandet av hjälm var hög men även användandet av ryggskydd. Ryggskydd var också något som Gregersen och Nyqvist (2010) fann att många använde. I föreliggande studie var andelen 53 % jämfört med 60 % i Gregersens och Nordqvists studie. Den skyddsutrustning som man använde minst var reflex/varselväst. En förklaring till varför man inte använde väst var vilken image västen hade. De som inte hade för avsikt att använda väst ansåg nämligen i högre grad än de andra att västen var ”töntig”. Detta innebär att ”töntighetsstämpeln” måste motverkas och att västen blir lika självklar som att använda annan skyddsutrustning.

Inga större skillnader mellan för- och efterstudien kunde påvisas förutom att det var en större andel i efterstudien som instämde med att västen skapade en falsk känsla av trygghet. Detta behöver inte innebära att man i högre grad än tidigare ringaktar västens värde, utan att man istället är medveten om att man kan kompensera den ökade tryggheten med ett mera riskfyllt beteende. Detta resonemang finner också stöd i forskningen som visat att den ökade känslan av trygghet kan innebära att föraren kompenserar detta med t.ex. en ökad hastighet och ökat risktagande (Ulleberg, 2003). Då man tog hänsyn till ålder visade resultaten att vissa åldersgrupper ökat användandet medan andra minskat detsamma. I åldersgruppen 21–30 år var det färre som skulle använda västen och i åldersgruppen 40+ var det färre som skulle använda skyddsglasögon. Däremot var det fler i åldersgruppen 31–40 som skulle använda hjälm.

Körteknik och orsaken till att farliga trafiksituationer uppstår

Då det handlar om körteknik var det fler i efterstudien som inte hade lika stor tilltro till att en kort stoppsträcka kunde göra att en mc-förare kunde ha ett kortare avstånd till framförvarande bil. Resultaten rörande deras syn på hur farliga trafiksituationer kan uppstå visar också på några positiva förändringar. Av resultaten kan man dock inte utläsa huruvida deltagarna har fått bättre självinsikter, men de kan ändå vara en *indikation* på att så är fallet: istället för att hänvisa orsaker till olyckor till yttre faktorer såsom andra trafikanter eller dåligt väglag kan möjligen det egna beteendet i trafiken ha ökat i betydelse. Studier visar att det är vanligt att motorcyklister hänvisar orsaker till olyckor där motorcykel är inblandat till just faktorer så som andra trafikanter (t.ex. bilister som inte är uppmärksamma) och dåligt underhållna vägar (Nyberg & Berg, 2009). Synen på bl.a. dessa faktorer har i efterstudien förändrats, i det att man inte ger dem samma tyngd som i förstudien. En fråga som uppstår är dock varför denna förändring inte är märkbar i den yngre och den äldre åldersgruppen.

Egen förmåga i jämförelse med andra motorcyklister

Kombinationen ”ung man” innebär i motorcykelsammanhang större risk jämfört med dels andra åldersgrupper, dels kvinnor. Resultaten rörande den egna förmågan i jämförelse med andra motorcyklister visar positiva resultat avseende kön, i det att fler män än tidigare tycks ha fått en större självinsikt i efterstudien. Men när det gäller *unga* män har det istället skett en förändring till det sämre eftersom de bedömde sig själva vara bättre på att klara av kritiska situationer, att reagera snabbt och att göra säkra bedömningar. Målet med den nya kursplanen är att förbättra elevens självvärdering vilket bl.a. handlar om att bedöma sin egen förmåga att undvika risksituationer och värdera sin

egen roll i uppkomsten av riskfyllda situationer. Rimligtvis borde i varje fall förmågan att klara av kritiska situationer och göra säkra bedömningar vara sämre bland unga nyutbildade förare så frågan som kvarstår är varför ungdomarna i högre grad än tidigare överskattar sin egen förmåga.

Riskutbildningen

I sin helhet ger deltagarna riskutbildningen ett ”medelmåttigt” betyg. Man var dock mer positivt inställd till den praktiska riskutbildningen än till den teoretiska. I flera av de s.k. fria kommentarerna tar respondenterna upp att de inte hade lärt sig något nytt, t.ex. att det var för många självklarheter som togs upp i den teoretiska delen (t.ex. alkohol och droger). Detta kan vara en förklaring till varför man i jämförelsen med den praktiska delen också är mer positiv till denna. Det som man i den praktiska riskutbildningen efterfrågade var fler övningsmoment för att bl.a. känna sina egna begränsningar. Vidare föreslår ett flertal av deltagarna att riskutbildningarnas två delar bör slås ihop till ett kurstillfälle.

Målgruppsanpassad utbildning och nya pedagogiska metoder

Den sammantagna bilden av den nya riskutbildningen är att den resulterat i en förändring i positiv riktning, dvs. förändringar som stämmer överens med utbildningens intentioner. Att det även finns negativa förändringar innebär att vissa delar av utbildningen behöver ses över och förbättras. Motorcyklister är ingen homogen grupp och för att få bästa möjliga effekt samt undvika att utbildningen t.o.m. ger motsatta effekter, borde utbildningen rikta sig till olika grupper av motorcyklister (jfr Njå & Nesvåg, 2007). Ett sådant angreppssätt har testats i samband med körkortsutbildning där olika typer av förare får en specialutformad utbildning (se Linderholm, 1997). Nya pedagogiska metoder kan vara nödvändigt för att på bästa sätt uppfylla målet med t.ex. självvärdering. En ökad självvärdering, som resulterar i ökad självinsikt och riksmedvetenhet hos deltagarna i utbildningen, torde kunna skapa större förutsättningar för förändringar i attityder, intentioner och beteenden. Speciellt viktigt är detta då det gäller kategorin unga män. Förslag på fortsatt forskning:

Fortsatt utvärdering – ett längre perspektiv

För att kunna se effekterna av riskutbildningen avseende förändrade attityder riskupplevelser och normer i ett längre perspektiv bör ytterligare en utvärdering genomföras. Förslagsvis görs detta med samma deltagare som deltagit i den föreliggande undersökningens efterstudie, ett eller två år efter genomförd riskutbildning.

Olycksanalys

För att kunna se effekterna av den nya riskutbildningen avseende olycksreducering är det av vikt att genomföra en olycksanalys där man kontrollerar för om den inblandade personen har genomgått riskutbildningen eller inte.

Kunskapsöversikt – gruppanpassad utbildning

Studiens resultat visar att de negativa förändringar som uppmättes främst gällde den yngsta gruppen. Detta visar på ett behov av en mer målgruppsanpassad riskutbildning. För att närma sig ett sådant mål kan ett första steg vara att genom en kunskapsöversikt identifiera lämpliga metoder och lyckade exempel i detta sammanhang.

Självvärdering

Eftersom den grupp som enligt statistiken är mest olycksinblandad, dvs. den yngsta gruppen, försämrat sin självvärdering bör nya pedagogiska verktyg tas fram och testas.

Referenser

- Ajzen, I. (1989). Attitude structure and behaviour. In A. R. Pratkanis, S. J. Breckler and A. G. Greenwald (Eds.), *Attitude structure and function* (pp. 241–274). Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, 50, 179–211.
- Beck, L. & Ajzen, I. (1991). Predicting dishonest actions using the theory of planned behaviour. *Journal of Research in Personality*, 25, 285–301.
- Björketun, U. & Nilsson, G. (2007) *Skaderisker för motorcyklister*. VTI rapport 566. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Doll, J. & Orth, B. (1993). The Fishbein & Ajzen theory of reasoned action applied to contraceptive behaviour: Model variants and meaningfulness. *Journal of Applied Social Psychology*, 23, 395–415.
- Elliot, M.A., Armitage, C.J. & Baughan, C.J. (2003). Drivers' compliance with speed limits: An application of the Theory of Planned Behaviour. *Journal of Applied Psychology*, 88, 964–972.
- Forward, S. (2009). The theory of planned behaviour: The role of descriptive norms and past behaviour in the prediction of drivers' intention to violate. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9, 12, 198–207.
- Forward, S., Wallén Warner, H. & Berg, J. (2010). *En utvärdering av den utökade riskutbildningen för B-körkort. Delstudie 4*. VTI rapport 695. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
- Gregersen, N.P. & Nyqvist, M. (2010). Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet. Nationalföreningen för Trafiksäkerhet (NTF). http://www.ntf.se/Tidning/pdf/ntf_rapport_high.pdf [2011-04-04].
- Horberry, T., Hutchins, R. & Tong, R. (2008) *Motorcycle Rider Fatigue: A Review*. Road Safety Research Report No. 78. London; Department for Transport.
- Körkortsportalen
<http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/motorcykel/Riskutbildning/> [090812]
- Letirand, F. & Delhomme, P. (2005). Speed behaviour as a choice between observing and exceeding the speed limit. *Transportation Research Part F*, 481–492.
- Linderholm I. (1997). Målgruppen och budskapet. En modell för målgruppsanalys och utformning av budskap om trafiksäkerhet till unga manliga trafikanter. Lund University Press, Lund.
- Njå, O. & Nesvåg, S.M. (2007). Traffic behaviour among adolescents using mopeds and light motorcycles. *Journal of Safety Research*, 38, 481–492.
- Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G. & Reason, J.T. (1992). Determinants of
- Nordqvist, M. & Gregersen, N.P. (2010) Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, SMC och NTF, Stockholm.
- Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Reason, J.T. & Baxter, J.S. (1992). Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behaviour. *Journal of Applied Psychology*, 77, 94–101.

Regeringens proposition 2007/08:128 Riskutbildning för körkortsaspiranter

Sandin, Jesper (2009). Personlig kommunikation.

Schifter, D.E. & Ajzen, I. (1985). Intention, perceived control, and weight loss: An application of the theory of planned behaviour. *Journal of Personality and Social Psychology*, 49, 843–851.

SIKA (2009) *Fordon 2009*.

Strandroth, J. & Persson, J. (2005) *Motorcykelolyckor med dödlig utgång. Analys av Vägverkets djupstudiematerial 2000–2003*. Utgåva 2. Publikation 2005:82. Vägverket, Borlänge.

Trafikanalys (2009). Vägtrafikskador 2009.

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

http://publikationswebbutik.vv.se/shopping/ShowItem____4730.aspx [2010-08-01].

Transportstyrelsen (2009). *Transportstyrelsens föreskrifter om riskutbildning för behörighet A och A1*. TSFS 2009:26.

http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS/TSFS_2009_26.pdf?epslanguage=sv [090812]

Transportstyrelsen (2010). Stenlund O. *Personlig kommunikation*, november 2010.

Ämne: SV: Statistiken över förarprov Vägverket (2007) *Historik färdsett 1970–2007*. http://www.vv.se/templates/page3wide____2098.aspx. [2008-12-11 16.00]

E-post riktad till mc-ägare för input till enkätkonstruktion

Adresskälla: SMC:s medlemsregister

Hej,

På Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI) i Linköping arbetar vi bl.a. med frågor som berör motorcyklisters situation. Vi behöver få mer kunskap om trafiksäkerhet för motorcyklister utifrån motorcyklisters *egna* perspektiv och erfarenheter, inför en större enkätstudie till motorcyklister.

Vi vore därför tacksamma om du kan svara på nedanstående frågor, vilket inte tar många minuter i anspråk.

Frågorna utgår från fyra så kallade scenarier (d.v.s. tänkbara situationer). Det är meningen att du ska försöka sätta dig in i respektive situation och fundera på hur du tror att du själv respektive andra motorcyklister skulle agera/tänka. Svara gärna kortfattat. Här följer ett exempel:

Tänk dig att det är en varm sommardag och du ligger på en strand och solar. Vad innebär detta för dig?

Exempel på tänkbara svar:

- *Blir brun och ser fräsch ut*
- *Ökar risken för cancer*
- *Svettas och våndas*
- *Semester*

Svara direkt i mejlet och återsänd till oss.

Det går också bra att skriva ut mejlet med dina svar och posta till VTI:

Väg- och transportforskningsinstitutet
581 95 Linköping

Om du hellre vill skicka som portofritt brev är adressen:

Väg- och transportforskningsinstitutet
Kontonummer 580010300
588 18 Linköping

(Skriv "Frisvar" på kuvertet)

Svaren kommer att behandlas konfidentiellt. Vi är inte intresserade av vem som har svarat vad, utan istället är det kunskap om olika perspektiv, erfarenheter och synpunkter bland motorcyklister som vi vill samla in. Materialet kommer att vara till stor hjälp i utformandet av framtida enkätfrågor till motorcyklister.

Här börjar frågorna:

Vi vill att du lever dig in i följande situationer, även om du i verkligheten aldrig skulle handla på detta sätt. Skriv svaren i rutan under frågan, direkt i detta mejl. I slutet av frågorna finns även möjlighet att lämna ytterligare kommentarer.

Scenario 1: Tänk dig att du kör på landsväg en eftermiddag där hastighetsgränsen är 70 km/h. Väglaget är torrt, det förekommer en del trafik på vägen och du kör i 90 km/h eller mer.

Beskriv med några ord vad som kan hända om du kör i 90 km/h eller mer i den givna situationen (både det som är positivt och negativt):

Vilka andra motorcyklister tror du skulle köra i 90 km/h denna situation (t.ex. dina vänner, de som är yngre/äldre än du)?:

Vilka omständigheter gör att du skulle kunna tänka dig att köra i 90 km/h eller mer?:

Scenario 2: Föreställ dig att du är på väg hem efter en långväga helgutflykt. Det är sen eftermiddag och har börjat mörkna. Den största delen av resan på ca 10 mil går via en ny och fin motorväg. Du börjar känna dig trött och uttråkad men fortsätter att köra för att komma hem.

Beskriv med några ord vad denna situation kan innebära (både det som är positivt och negativt):

Gör du något för att förhindra tröttheten, i så fall vad?:

Vilka andra motorcyklister tror du skulle köra i denna situation (t.ex. dina vänner, de som är yngre/äldre än du)?:

Vilka omständigheter skulle få dig att köra även om du är trött?:

Scenario 3: Tänk dig att du och dina vänner har tagit motorcyklarna till en fest i en sommarstuga på landet. Under kvällen dricker alla alkohol. Du själv har druckit två starköl men känner dig inte påverkad. Ni beslutar er för att köra hem.

Beskriv med några ord vad som skulle kunna hända om du kör motorcykel trots att du druckit alkohol (både det som är positivt och negativt):

Vilka andra motorcyklister tror du skulle köra hem trots att de druckit alkohol (t.ex. vänner, yngre/äldre än dig)?:

Vilka eventuella omständigheter skulle få dig att köra även om du druckit alkohol?:

Scenario 4: Föreställ dig att du ska ta motorcykeln för att göra ett ärende i tätort där hastigheten är skyltad 50 km/h.

Hur ställer du dig till att använda skyddsutrustning i denna situation?:

Finns det situationer när skyddsutrustning/viss skyddsutrustning inte behövs? Om ja, vilka situationer och varför?:

Vilka andra motorcyklister tror du inte skulle använda skyddskläder och ryggskydd i den ovan beskrivna situationen (t.ex. vänner, yngre/äldre än dig)?:

Slutligen följer några allmänna frågor om motorcykelåkning samt bakgrundsfrågor.

Finns det några situationer som är särskilt riskfyllda när man kör motorcykel och i så fall, vilka?:

Hur kan du som motorcyklist hantera dessa situationer?:

Vilket år är du född?:

Vilken typ av motorcykel har du?:

Vilken motoreffekt har cykeln?:

Tack för din medverkan!

Har ni några frågor så skriv dessa direkt i mejlet, så försöker vi svara så fort vi kan.

Vi som arbetar med studien heter:

Jessica Berg

Sonja Forward

Per Henriksson

Jonna Nyberg

Björn Peters (projektledare)

Brev till förarprovskontoren 2009

Hej,

VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) har fått i uppdrag av Transportstyrelsen att utvärdera den obligatoriska riskutbildningen för motorcykel som kommer att införas hösten 2009. Utvärderingen kommer att bestå av en för- och efterstudie.

Syftet är att undersöka effekter relaterade till attityder, riskupplevelse, normer osv. i samband med att den nya riskutbildningen införs. Vi kommer i detta sammanhang att använda oss av webbaserade enkäter till mc-förare.

För att kunna genomföra en webbaserad enkätstudie behöver vi tillgång till blivande mc-förares mejladresser.

Vi undrar nu om ni har möjlighet att hjälpa oss med insamling av mejladresser för att kunna komma i kontakt med elever som inte har gått riskutbildningen? Detta skulle t.ex. kunna ske i samband med att en elev just genomfört sitt kunskapsprov. Vi skulle då vilja att inspektören lämnar över ett brev till eleven som innehåller en kort information om projektet och där eleven kan fylla i namn samt mejladress. Därefter samlar inspektören in breven. (Det är viktigt att breven återsamlas av just förarprovskontoret, då tidigare erfarenheter visat att svarsfrekvensen blir mycket låg om eleven själv ska posta sitt svar.)

När ni har fått in svar (där eleven gått med på att svara på en webbaserad enkät och fyllt i mejladress) vore vi tacksamma om ni skickade dessa till VTI. Vi avser att genomföra enkätundersökningen i september.

Vi vill gärna komma i kontakt med så många mc-förare som möjligt och vi ser gärna att ni skickar ifyllda svar till oss regelbundet under sommaren så att vi kan lägga in uppgifterna och kontakta personerna så fort vi har våra frågor klara.

I efterstudien, om ca ett år, kommer det att bli aktuellt igen med insamling av mejladresser, med mc-förare som då har genomgått den nya riskutbildningen.

Tack på förhand för er hjälp! Har ni några frågor eller funderingar så hör gärna av er.

Med vänlig hälsning,

Jonna Nyberg

VTI

581 95 Linköping

Tel: 013-204169

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

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



HUVUDKONTOR/HEAD OFFICE

LINKÖPING

POST/MAIL SE-581 95 LINKÖPING

TEL +46 (0)13 20 40 00

www.vti.se

BORLÄNGE

POST/MAIL BOX 920

SE-781 29 BORLÄNGE

TEL +46 (0)243 446 860

STOCKHOLM

POST/MAIL BOX 55685

SE-102 15 STOCKHOLM

TEL +46 (0)8 555 770 20

GÖTEBORG

POST/MAIL BOX 8072

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00