




Motorcykelkultur och motorcyklisters syn på trafikrisker och åtgärder

En litteraturstudie

Jonna Nyberg
Jessica Berg

Utgivare:  581 95 Linköping	Publikation: VTI rapport 643		
Författare: Jonna Nyberg Jessica Berg	Utgivningsår: 2009	Projektnummer: 40746	Dnr: 2008/0215-23
Titel: Motorcykelkultur och motorcyklisters syn på trafikrisker och åtgärder – en litteraturstudie	Projektname: Motorcykelförarens syn på trafikrisker: värderingar, regelefterlevnad och policyrekommendationer		
Uppdragsgivare: Vägförmyndigheten			
Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord: Att köra motorcykel har under de senaste åren ökat i popularitet. I takt med att antalet motorcyklar har ökat på våra vägar har också antalet trafikdödade motorcyklister ökat. För att minska antalet olyckor och rikta insatser till rätt målgrupper behövs fördjupad kunskap om motorcyklisters syn på trafiksäkerhet och åtgärder gällande motorcykelåkning. Föreliggande litteraturstudie har som syfte att erhålla en fördjupad och samlad kunskap om motorcyklisters inställningar och beteenden relaterat till det egna motorcykelåkandet och den egna trafiksäkerheten. Följande forskningsområden belyses: motorcykelkultur – vanor, värderingar, identitet; syn på risker och det egna trafikbeteendet samt syn på policyåtgärder. Litteratur från 1990 till och med 2008 som beskriver motorcyklisters kultur och deras egna inställning till trafik har studerats. I litteraturen beskrivs olika grupper av motorcyklister utifrån motorcykelns betydelse, vikten av grupptillhörighet samt ålder. Gemenskapen och samhörigheten bland motorcyklister är mycket framträdande samtidigt som det finns olika subgrupper inom motorcykelkulturen beroende på identitet, livsstil och vilken motorcykel man kör. Vidare framkommer det i litteraturen att motorcykeln kan ha flera funktioner; det är ett praktiskt och billigt fordon, att åka motorcykel ger en känsla av frihet och spänning samt att åkandet är en rolig aktivitet i sig. Riskaspekten är också en viktig ingrediens till varför man väljer att köra motorcykel. För motorcyklister är riskerna en del av tjusningen med att åka. Gällande motorcyklisters syn på hantering av risker framkommer det att erfarenhet är den viktigaste källan till kunskap. Teori skyddar inte mot olyckor utan erfarenhet bidrar till att man lär sig köra efter egen förmåga och att uppnå kontroll. Önskemål från motorcyklister för att göra motorcykelåkandet mer säkert är bland annat en motorbana där man kan få ”köra av sig”, obligatorisk utbildning för ”återfallsförare” samt en ”avrostningskurs” inför varje säsong där man har möjlighet att uppdatera sina kunskaper. För att locka unga motorcyklister till utbildning, menar några forskare, bör man erbjuda en rolig och spännande aktivitet utan att betona säkerhetsaspekten samt att man bör ha i åtanke av vilka anledningar folk kör motorcykel, det vill säga att det inte är riskerna i första hand som avskräcker från att köra. Utifrån litteraturstudiens resultat har följande forskningsbehov identifierats: ökad kunskap om sociala och kulturella påverkansfaktorer på inställning till risk och säkerhet, olika motorcykelgruppers syn på åtgärder för att minska olyckor, klubbverksamhetens roll i förhindrande av attityder till risk och trafiksäkerhet samt hur utbildning kan utformas för att bidra till ett minskat risktagande i trafiken.			
Nyckelord: motorcyklister, kultur, identitet, risk, säkerhet, åtgärder			
ISSN: 0347-6030	Språk: Svenska	Antal sidor: 67	

Publisher:  SE-581 95 Linköping Sweden	Publication: VTI rapport 643		
	Published: 2009	Project code: 40746	Dnr: 2008/0215-23
	Project: Motorcykelförarens syn på trafikrisker: värderingar, regelefterlevnad och policyrekommendationer		
Author: Jonna Nyberg and Jessica Berg		Sponsor: Road Traffic Inspectorate	
Title: Motorcycling and the opinion of motorcyclists on traffic risks and traffic safety measures – A literature review			
Abstract (background, aim, method, result) max 200 words: <p>In recent years motorcycling has become more and more popular. As the number of motorcycles on the roads has increased, the number of motorcyclists killed in traffic has increased as well. To decrease the number of accidents and to direct the safety measures towards the right groups there is a need for better knowledge of the opinion of motorcyclists on traffic safety and traffic safety measures taken to avoid accidents. The aim of this literature review is to obtain better knowledge of the attitudes and the behaviour the motorcyclists have concerning motorcycling and their own traffic safety. Following research fields are being focused on: the culture of motorcycling – habits, valuations, identity; opinion concerning risks and behaviour; view on policy measures. A literature study has been accomplished concerning literature about motorcycling, the culture of motorcycling and the existing attitudes towards motorcycle traffic among the motorcyclists published between the years 1990 and 2008. In the literature different groups of motorcyclist are described according to what motorcycling means to them, the importance of group affiliation and age. Fellowship and solidarity are important for motorcyclists, but at the same time different subgroups exist depending on identity, lifestyle and what kind of motorcycle one has. Furthermore, it is obvious that the motorcycle has several functions: it is a practical vehicle and economically profitable; driving motorcycle gives a feeling of freedom and excitement; it is a nice activity in itself. The risk that is included in driving a motorcycle is also an important ingredient; the risks are a part of the enchantment. Concerning the opinion of the motorcyclists on handling risks it appears that experience is the most important source of knowledge. It is assumed that theory does not prevent accidents but experience is important for learning to know one's own capacity, one's own limits and for achieving control. Some researchers think that in order to attract young motorcyclist to further training there should be entertaining and exciting activities without emphasising safety aspects. At the same time it should be kept in mind why people drive motorcycles, i. e. it is not the risks that discourage them to drive. Following research needs have been identified in connection to the literature study: better knowledge of social and behavioural factors that influence the attitude to risks and safety; the opinion of the motorcyclists concerning the measures to decrease the number of accidents of different groups of motorcyclists; the importance of motorcycle clubs concerning the forming of attitudes towards risks and traffic safety and finally how to design the education and training of motorcyclists in order to contribute to decreased risk taking in traffic.</p>			
Keywords: Motorcyclists, behaviour, identity, risk, traffic safety, measures, life style			
ISSN: 0347-6030	Language: Swedish	No. of pages: 67	

Förord

Denna studie har finansierats av Vägtrafikinspektionen där Örjan Ellström har varit handläggare. Projektledare har varit Jonna Nyberg, som tillsammans med Jessica Berg, VTI, har ansvarat för litteratursökningar och rapportskrivning.

Ytterligare medarbetare på VTI har på olika sätt bidragit till rapporten. Hillevi Nilsson Ternström på VTI:s bibliotek har varit till stor hjälp i samband med litteratursökningarna, liksom även Catharina Arvidsson och Mats Berggren. Ali Kazemi, VTI, har varit opponent vid ett seminarium där rapporten har granskats vetenskapligt. Tarja Magnusson har översatt sammanfattningen till engelska och Gunilla Sjöberg har redigerat rapporten inför tryckning. Stort tack till er allihop! Slutligen även ett varmt tack till Örjan Ellström och Sixten Nolén, Vägtrafikinspektionen, för stimulerande och intressanta diskussioner under arbetets gång.

Linköping januari 2009

Jonna Nyberg

Kvalitetsgranskning

Granskningsseminarium genomfört 2009-01-20 där Ali Kazemi, VTI, var lektor. Jonna Nyberg och Jessica Berg har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus 2009-02-13. Projektledarens närmaste chef Jane Summerton har granskat och godkänt publikationen för publicering 2009-02-08.

Quality review

Review seminar was carried out on 20 January 2009 where Ali Kazemi, VTI, reviewed and commented on the report. Jonna Nyberg and Jessica Berg have made alterations to the final manuscript of the report 13 February 2009. The research director of the project manager Jane Summerton examined and approved the report for publication on 8 February 2009.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Summary	9
1 Introduktion	13
1.1 Olycksutvecklingen bland motorcyklister	13
1.2 Forskning om motorcyklister	14
1.3 Motorcyklisters beteende och inställning till trafikrisker – vilka faktorer inverkar?	15
1.4 Motorcyklisters syn på olycksrisker.....	17
2 Syfte	18
3 Metod.....	19
3.1 Disposition	20
4 Motorcykelkultur – vanor, värderingar, identitet	21
4.1 Olika grupper av motorcyklister	21
4.2 Åldersgrupper	24
4.3 Anledningar till att köra motorcykel	25
4.4 Genusaspekter	28
4.5 Valet av motorcykel – var och i vilka sammanhang?	30
4.6 Gemensamma nämnare	35
5 Syn på risker och det egna trafikbeteendet.....	39
5.1 Inställning till den egna riskbenägenheten.....	39
5.2 Vilka risker anses finnas?	41
6 Syn på policyåtgärder	51
6.1 Hur kan antalet olyckor och allvarighetsgraden av olyckor minska?.....	51
7 Diskussion	55
7.1 Metoddiskussion	55
7.2 Sammanfattande analys och diskussion.....	55
8 Fortsatt forskning	60
9 Slutsatser	63
Referenser.....	64

Motorcykelkultur och motorcyklisters syn på trafikrisker och åtgärder – en litteraturstudie

av Jonna Nyberg och Jessica Berg

VTI

581 95 Linköping

Sammanfattning

Att köra motorcykel har under de senaste åren ökat i popularitet och i mitten av år 2007 fanns det närmare 290 000 motorcyklar i trafik i Sverige (SIKA, 2007). I takt med att antalet motorcyklar har ökat på våra vägar har också antalet trafikdödade motorcyklisters ökat. Höga hastigheter utgör ett speciellt trafiksäkerhetsproblem bland motorcyklisters. Vidare är nästan alla som omkommer på motorcykel manliga förare. Av de omkomna motorcyklisterna mellan åren 2000 och 2003 hade mer än 25 procent kört mycket över gällande hastighetsgräns (Strandroth & Persson, 2005).

För att minska antalet olyckor och rikta insatser till rätt målgrupper behövs fördjupad kunskap om motorcyklisters syn på trafiksäkerhet och åtgärder för att nedbringa dödstalen. Det finns idag relativt liten samlad kunskap om skilda individers och gruppers syn på sitt motorcykelåkande, deras syn på trafikrisker och eget riskbeteende (inte minst vad gäller hastighet) samt deras syn på regelefterlevnad i trafiken. Föreliggande studie har därför som syfte att erhålla en fördjupad och samlad kunskap om motorcyklisters inställningar och beteenden relaterat till det egna motorcykelåkandet och den egna trafiksäkerheten. Följande forskningsområden kommer att belysas:

- Motorcykelkultur – vanor, värderingar, identitet
- Syn på risker och det egna trafikbeteendet
- Syn på policyåtgärder.

När man studerar motorcyklisters och deras kultur kommer man även in på de grupper som brukar kallas *outlaws*. Det som utmärker *outlaws* är den militäriska sammanhållningen och att kvinnor aldrig kan bli medlemmar. En annan grupp av motorcyklisters uppkom under 1970-talet och kallas för *customåkare* där både stil på motorcykel och klädsel bygger på det som kännetecknar outlawskulturen. Forskare menar att *customåkare* är en kultur för folk i övre medelåldern som har råd att köpa motorcykel när barnen har flyttat hemifrån. För *veteranentusiasterna* har nostalgin kring motorcykeln stor betydelse medan den för *chopperåkaren* har en framträdande symbolisk innebörd, där lösningar av tekniska ombyggnadsproblem har stor betydelse – själva byggandet och mekandet är viktigare än åkandet. *Touringfolk* kan beskrivas som ”helgåkare” som ofta är medlemmar i Sveriges MotorCyklisters eller Harley-Davidson Club of Sweden. Förutom de ovan beskrivna grupperna av motorcyklisters är *yngre* och *medelålders* motorcyklisters framträdande i litteraturen. Många i *medelåldern* har återupptagit sin motorcykelkörning efter ett längre uppehåll och vissa forskare menar att dessa grupper kan ha svårt att hantera de motorcyklar som finns på marknaden idag. Studier visar dock att de *yngra oerfarna motorcyklisterna* är mest frekvent inblandade i motorcykelolyckor.

Men varför väljer man att köra motorcykel och i vilka sammanhang kör man? Litteraturen beskriver att motorcykeln kan ha flera funktioner. Den berikar livet på olika sätt;

är ett praktiskt fordon och ett billigt alternativ. Många motorcyklister beskriver en känsla av frihet och att åkandet är en rolig aktivitet i sig. Det finns en spänning, en längtan och en frihet i att ”ge sig av” och motorcyklister har, till skillnad från bilister, entusiasmen gemensamt. Men även riskaspekten förefaller vara en viktig ingrediens till varför man väljer att köra motorcykel. Riskerna är en del av tjusningen med att åka motorcykel och åkningen ger möjlighet till nya spännande upplevelser.

Samhörigheten bland motorcyklister är mycket framträdande. Det finns en jämlikhet bland motorcyklister som innebär att man kan åka var som helst och träffa andra motorcyklister att åka med. Dock förekommer även negativa aspekter av att åka tillsammans med en grupp. Den starka grupptillhörigheten inom motorcykelkulturen innebär också att man kan tillhöra ”fel” eller ”rätt” grupp. Vidare har motorcykelorganisationer och motorcykelklubbar stor betydelse för forandet och bevarandet av identitet och livsstil.

Vilka faktorer har betydelse för riskbeteende och vilka risker anser motorcyklister att de möter? Studier visar att determinanter för beteenden som innebär att förare bryter mot lagar och regler är att man har som vana att bryta mot trafikregler samt att ålder och kön inverkar. En studie visar att motorcyklister inte är mer risktagande än vad som är normalt för respektive åldersgrupp. Enligt en annan studie är motorcyklisters erfarenhet den viktigaste källan till kunskap. Teori skyddar inte mot olyckor. Erfarenhet bidrar till att man lär sig att köra efter egen förmåga vilket är nyckeln till att ha kontroll. Att vara *medveten, fokuserad och hålla sig inom sina egna gränser* förklaras vara sådant som gör en motorcyklist säker. Faktorer som bidrar till osäkra motorcyklister är bland annat dålig attityd som leder till impulsiva, farliga handlingar och överskattande av den egna förmågan. Enligt litteraturen menar motorcyklister att riskerna med att köra motorcykel främst är utomstående faktorer såsom andra trafikanter och väghållningen.

Gällande motorcyklisters inställning till hastighet menar en forskare att motorcykelns konstruktion ger möjlighet till fartens tjusning och att det talas i positiva ordalag om upplevelser av att åka motorcykel. Kombinationen av fart, utsatthet och mekanik har genom åren fått stå för en speciell form av manlig identitet. En studie visar att beteendet att bryta mot hastighetsgränser visar sig vara mer regel än undantag bland motorcyklister.

Önskemål från motorcyklister för att göra motorcykelåkandet mer säkert är bland annat en motorbana där man kan få ”köra av sig”, obligatorisk motorcykelutbildning för ”återfallsförare” samt en ”avrostningskurs” inför varje säsong där man har möjlighet att uppdatera sina kunskaper. Med tanke på motorcykelns betydelse som fritidssysselsättning och att spänningsmomentet är en mycket påtaglig ingrediens menar forskare att unga motorcyklister bör lockas till utbildning genom att erbjuda en rolig och spännande aktivitet och hålla säkerhetsaspekten i bakgrunden till en början. Man bör också ha i åtanke av vilka anledningar som folk kör motorcykel och att det inte i första hand är riskerna som gör att man slutar köra. Ytterligare utbildningar efter att man har fått körkort är dock inte alltid olycksreducerande.

Slutligen pekar författarna till föreliggande rapport på olika frågeområden där forskningsbehov finns:

- Vilka sociala och kulturella faktorer bidrar till synen på risker och inställning till trafiksäkerhet?
- Hur ser olika grupper av motorcyklister på policyåtgärder som syftar till att reducera risktagande i trafiken bland motorcyklister? Varför har man detta synsätt och vad kan eventuella skillnader mellan grupper bero på?

- Klubbverksamheten har en viktig roll i upprätthållandet av identiteten och möjliggör reproduktionen av normer och värderingar. På vilket sätt spelar motorcykelklubbarna en avgörande roll i förandet av attityder till risk och trafiksäkerhet?
- Många motorcyklister är medlemmar i olika motorcykelorganisationer. Dessa branschorganisationer syftar till att sprida kunskap och information till medlemmar och andra intresserade. Vilken påverkan har branschorganisationerna avseende motorcyklisters syn på trafik och risker? Och hur ställer man sig till exempel till den enligt studier ofta överskridna hastigheten bland motorcyklister?
- Många studier betonar betydelsen av utbildning och information för att minska olyckor bland motorcyklister. Men har utbildning verkligen den effekt som önskas? Hur kan utbildning för motorcyklister utformas så att den bidrar till ett minskat risktagande i trafiken?

Motorcycling and the opinion of motorcyclists on traffic risks and traffic safety measures – A literature review

by Jonna Nyberg and Jessica Berg

VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute)

SE-581 95 Linköping Sweden

Summary

In recent years motorcycling has become more and more popular. In the middle of year 2007 there were nearly 290 000 motorcycles in traffic in Sweden (SIKA, 2007). But at the same time as the number of motorcycles on the roads has increased, the number of motorcyclists killed in traffic has increased, too. High speeds in particular are a traffic safety problem among motorcyclists. Further, nearly all who are killed in motorcycle accidents are men. Of the motorcyclists who were killed between the years 2000 and 2003 more than 25 per cent had driven considerably over the speed limit (Strandroth & Persson, 2005).

To decrease the number of accidents and to direct safety measures towards the right groups there is a need for better knowledge of the opinion of motorcyclists on traffic safety and traffic safety measures taken to decrease the number of fatalities. Today, there is relatively scarce knowledge of the thoughts concerning motorcycling of different individuals and different groups, their opinion of risks in traffic and their own risk behaviour (not least concerning high speeds) as well as their thoughts of violating the traffic rules. The aim of this literature review is to obtain better knowledge of the attitudes and the behaviour that motorcyclists have concerning motorcycling and their own traffic safety. Following research fields are being focused on:

- The culture of motorcycling – habits, valuations, identity
- Views concerning risks and behaviour
- Views on policy measures.

When studying motorcyclists and existing motorcycle cultures one cannot avoid the groups that are called *outlaws*. The characteristic of outlaws is the military manner of the organisation and that women can never be members. Another group of motorcyclists started in the 1970s. They are called *custom motorcyclists* and both the style of the motorcycle and their outfits originates from the outlaw culture. The researchers mean that the custom motorcycling is for people who have passed the middle age and can afford buying a motorcycle when the children have moved from home. For the *veteran motorcyclists* nostalgia around the motorcycle means a lot whereas the motorcycle for the *chopper motorcyclist* signifies a symbolic meaning where the solutions of technical reconstruction problems are important – the reconstruction and the repair work are more important than driving the motorcycle. The *touring people* can be described as weekend motorcyclists who often are members of the Swedish Motorcycle Club or the Harley-Davidson Club of Sweden. Apart from the mentioned groups, motorcyclists are often described as *younger* or *middle-aged* motorcyclists in the literature. There are many middle-aged persons who have taken up motorcycling again after a longer period of not driving, and many researchers think that this group can have difficulties in handling the modern motorcycles that are for sale today. Studies show, however, that it

is the younger, inexperienced drivers that are most frequently presented in motorcycle accident statistics.

Why then are people choosing to drive motorcycles? In the literature several functions of the motorcycle are described. A motorcycle enriches the life in different ways: it is practical and an economically profitable alternative vehicle. Many motorcyclists describe a feeling of freedom and that driving a motorcycle is a nice activity in itself. There is an excitement, a longing and a freedom to drive away, and motorcyclists share, differing from car drivers, a common enthusiasm. But even the risk factor seems to be an important factor for choosing to drive a motorcycle. The risk is a part of the enchantment of driving a motorcycle as well as driving a motorcycle gives opportunities to exciting experiences. Solidarity among motorcyclists is distinguished. This solidarity makes it possible to wherever one goes to find other motorcyclists and make company. However, there are even negative aspects in driving together as a group. The strong feeling of belonging to a group involves that one can belong to the 'wrong' or the 'right' group. Motorcycle organisations and motorcycle clubs play an important role in forming and preserving an identity and a life style.

Which factors are important when it comes to risk taking, and what risks do motorcyclists think they will meet? Studies show that factors that imply that a driver will violate laws and rules are, firstly, that there is a habit of breaking laws and rules, secondly age and gender. One study shows that the motorcyclists are not taking more risks than what is normal for each age group. According to another study experience is the most important source of knowledge. Theory does not prevent accidents. Through experience one learns to drive according to one's own capacity, which is the key to having control. To be conscious, focused and to act according to one's own capacity are factors that make a safe driver. Factors that make a driver unsafe are wrong attitudes which lead to impulsive, dangerous handlings and to an overestimation of one's capacity. According to literature motorcyclists think that the risks in motorcycling are foremost factors they cannot control like other road users and road maintenance.

Concerning the attitude of the motorcyclists towards speed one researcher means that it is the construction of the motorcycle which enables high speeds that makes it so enchanting and that people often speak in positive way of the experience of driving a motorcycle. The combination of speed, exposure and mechanics has during the years formed a special, male identity. One study shows that to violate the speed limits is very common among motorcyclists.

To improve motorcycle safety there are some suggestions from motorcyclists: access to a motor-racing track where it is possible to train and try speeds and tricks; mandatory training for returned drivers and a training course before each season to catch up with their driving skills. Because motorcycling is a common leisure activity and because the element of excitement is valued so highly, researchers think that in order to attract young motorcyclist to train there should be entertaining and exciting activities, the safety aspects should at the same time be kept in the background. It should be kept in mind why people drive motorcycles, i. e. it is not the risks that discourage them to drive. However, further training and education after having taken the driving license are not always decreasing the number of accidents.

Finally, the authors of the report point out different fields where research needs exist:

- Which social and behavioural factors influence the attitudes to risks and safety?

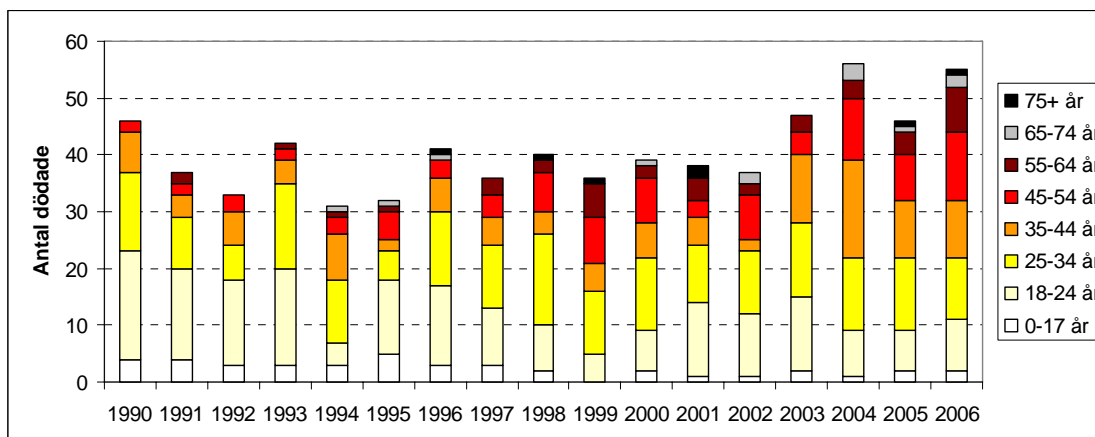
- How do different groups of motorcyclists consider the policy measures to decrease the risk taking in traffic among motorcyclists?
- Belonging to a club plays an important role in maintaining the identity and enables a preservation of norms and values. In what way do the clubs act in forming the attitudes to risks and traffic safety?

Many studies emphasize the importance of education and training in order to decrease the number of accidents among motorcyclists. But does education and training really have the desirable effect? How should education and training of motorcyclists be designed in order to contribute to decreased risk taking in traffic?

1 Introduktion

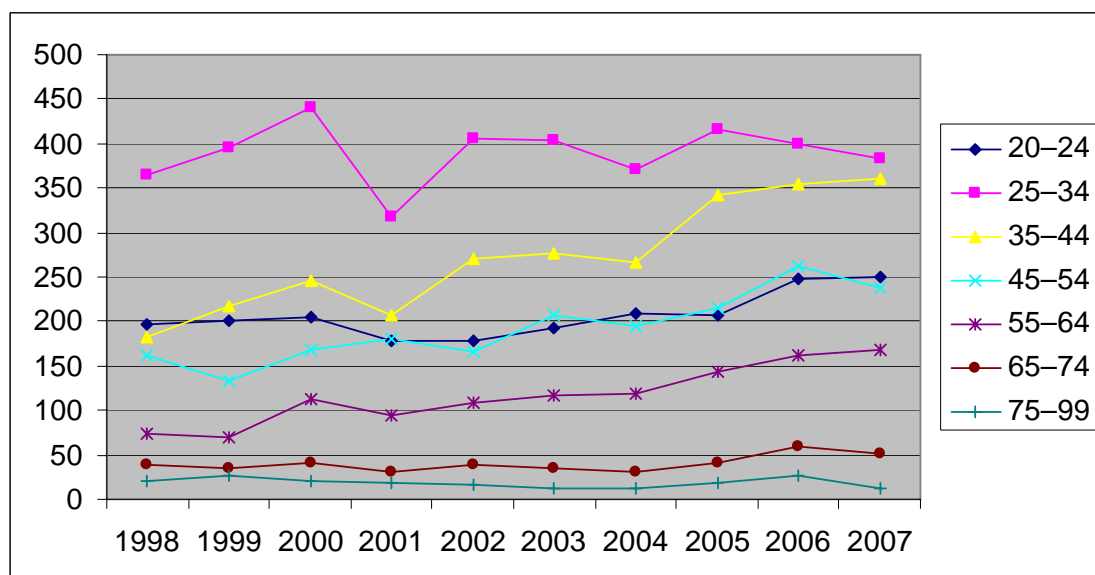
1.1 Olycksutvecklingen bland motorcyklister

Att köra motorcykel har under de senaste åren ökat i popularitet och i mitten av år 2007 fanns det närmare 290 000 motorcyklar i trafik i Sverige (SIKA, 2007). I takt med att antalet motorcyklar har ökat på våra vägar har också antalet trafikdödade motorcyklister ökat. Figur 1 visar att under större delen av 1990-talet och i början 2000-talet omkom mellan 30 och 40 motorcyklister årligen, men antalet dödade har därefter ökat från 40 till 55 per år (Vägverket, 2007).



Figur 1 Antalet dödade förare och passagerare på motorcykel åren 1990–2006 uppdelat på åldersgrupper. Källa: Vägverket (2007).

Risken att dödas i vägtrafikolycka är störst bland motorcyklister, som har 40 gånger så stor risk att dödas som de som åker personbil (SIKA, 2007). Även antalet svårt skadade har ökat de senaste fyra åren, där en särskilt stor ökning i åldersgrupperna 35–54 år kan noteras (se figur 2).



Figur 2 Antalet svårt skadade motorcyklister åren 1998–2007 uppdelat på åldersgrupper. Källa SIKA (2007).

Höga hastigheter utgör ett speciellt trafiksäkerhetsproblem bland motorcyklister. Enligt Vägverkets djupstudier av dödsolyckor med motorcykel för perioden 2000–2003 har mer än 25 procent av de omkomna motorcyklisterna kört mycket över gällande hastighetsgräns och dessa fall har, till 90 procent gällt förare av supersportmotorcyklar¹ (Strandroth & Persson, 2005). Vidare framkommer det i samma studie att nästan 3 av 10 motorcykelolyckor var korsningsrelaterade och i 60 procent av dessa har motorcyklisten bedömts köra mer än 30 km/h över skyltad hastighet. Hälften av motorcykelförarna omkom på vägar med skyltad hastighet 70km/h, knappt 3 av 10 på 50km/h och knappt 2 av 10 på 90 km/h. En procent av dödsfallen har skett på 30 km/h och tre procent på 110 km/h. Vanligaste misstaget motorcyklister gör i korsningsolyckor är att hålla en mycket högre hastighet än den tillåtna, vilket gjort att motparten inte haft möjlighet att upptäcka motorcyklisten i tid och därför inte lämnat företräde. Nästan var femte omkommen motorcyklist saknade eller tappade hjälmen och av dessa var 90 procent alkoholpåverkade. Var fjärde motorcykelolycka var alkohol- eller drogrelaterad och närmare var femte omkommen motorcyklist var påverkad av alkohol eller andra droger. Vidare är nästan alla som omkommer på motorcykel manliga förare (Strandroth & Persson, 2005).

SIKA sammanfattar statistiken över vägtrafikskador 2007 så här:

Om alla resor med MC och moped istället genomfördes med personbil, skulle omkring 70 liv kunna sparas varje år (SIKA, 2007).

1.2 Forskning om motorcyklister

Motorcyklisters säkerhet har studerats sedan 1970-talet och Chesham, Rutter och Quine (1993) har i en litteraturstudie sammanställt samhälls- och beteendevetenskaplig forskning kring motorcyklisters säkerhet. Enligt författarna kan forskningen inom detta område delas in i tre huvudperioder. Under den första perioden, 1970-talet, baserades forskningen på olycksanalys med huvudsyfte att *identifiera* och kontrollera faktorer som påverkar svårighetsgraden av motorcykelolyckor. De variabler som man tog hänsyn till var exempelvis huruvida de olycksinblandade använde hjälm eller var alkoholpåverkade och vilken ålder de olycksinblandade hade. Syftet var att utifrån forskningsresultaten kunna reducera huvud- och hjärnskador genom ökad hjälmanvändning, reducera kollisionsoolyckor med hjälp av införande av tända strålkastare under dagtid samt minska alkoholpåverkad körning. Denna typ av forskning kunde dock enligt Chesham, Rutter och Quine (1993) inte *förklara* hur t.ex. låg ålder inverkar på olycksinblandning. Den andra perioden, 1980-talet, kännetecknas istället av fokus på processen vad gäller motorcykelåkning. Studierna rörde exempelvis tester av förmågor, upplevd risk samt utvärderingar av utbildningar. Forskningsfrågorna kunde handla om *varför* man som motorcyklist inte använde hjälm och hade härmed ändrat riktning från att ställa frågan *vad* till att fråga sig *varför*. Motorcyklisten hamnade i fokus i diskussionen om säkerhet. En tredje period tog form under 1990-talet, menar författarna, där föraren ses som en aktiv aktör. Kunskap om förarens uppfattningar och attityder kring säker körning avses kunna förutse deras beteende i trafiken liksom även deras olycksinblandning.

¹ Enligt SMC:s indelning är supersportmotorcyklar utformade och konstruerade som kopior av road-racingcyklar. Lätthanterliga fordon, acceleration, höga toppfarter och högeffektiva bromssystem kännetecknar supersport. (Källa: Strandroth & Persson, 2005.)

1.3 Motorcyklisters beteende och inställning till trafikrisker – vilka faktorer inverkar?

Flera studier visar att ålder och erfarenhet har betydelse för inblandning i trafikolyckor. Unga, manliga förare mellan 18–24 år är överrepresenterade i olyckor med bil, motorcykel och moped. Unga män är överlag mer benägna att begå trafikbrott än äldre och kvinnliga bilförare (Forward, 2008). Unga förare har också en övertro på sin egen körförmåga och kör ofta över gällande hastighetsgränser (Engström m.fl., 2003). Motorcyklister över 25 år har en betydligt lägre risk för att skadas och omkomma i en motorcykelolycka jämfört med yngre förare (Mullin m.fl., 2000). Erfarenheten har också betydelse för risken att råka ut för olycka (Engström m.fl., 2003). Risken ökar ju fler mil man kör, vilket kan förklaras av att man utsätter sig oftare för risker jämfört med dem som kör mer sällan. Dock minskar risken för att bli inblandad i trafikolycka under det första året med nytaget körkort. Att känna motorcykeln man åker på har också visat sig ha en skyddande effekt mot olycksinblandning (Mullin m.fl., 2000).

Vissa åldersgrupper eller kategorier med avseende på erfarenhet och kön har identifierats som särskilt olycksbenägna (Forward & Lewin, 2006; Parker, Manstead, Stradling & Reason, 1992; Özkan & Lajunen, 2006). Ålder och erfarenhet kan dock inte ensamt förklara orsaken till människors inblandning i olyckor. Det finns idag relativt liten samlad kunskap om skilda individers och gruppers syn på sitt motorcykelåkande, deras syn på trafikrisker och egna riskbeteende (inte minst vad gäller hastighet) samt deras syn på regelefterlevnad i trafiken. Då syftet med föreliggande rapport är att studera bland annat grupper av motorcyklister, i vilka sammanhang man kör samt vilka kopplingar som finns mellan motorcykelanvändning och identitet är det relevant att ge en kort beskrivning av teorier som kan vara behjälpliga i att förklara olika fenomen kring motorcykelanvändning.

1.3.1 Sociokulturella faktorer

För att kunna identifiera riskgrupper och förebygga inblandning i trafikolyckor bland unga mopedister och motorcyklister beaktar Njå och Nesvåg (2007) betydelsen av kulturella och sociala påverkansfaktorer. Kulturella faktorer består av allmänna uppfattningar av vad som är kunskap, vilka värderingar, normer och regler som gäller samt vilka traditioner vi omfattas av i en viss kultur (Angelöw & Jonsson, 2004). Med sociala faktorer menas de relationer vi har till vår omgivning såsom till familj och vänner, våra hem- och boendeförhållanden samt våra arbetsförhållanden (se t.ex. Bremberg, 2003; Jessor, Donovan & Costa, 1991). Njå och Nesvåg (2007) menar att beteende hos de unga förarna påverkas av den sociala kontexten och bidrar också till skapandet av sociala interaktioner. Förarbeteendet påverkas i sin tur av hur man uppfattar fordonets betydelse, andras förväntningar samt gruppens normer och värderingar. Vidare kan fordonet ha olika betydelser i olika kontexter, ibland som transportmedel, ibland som ett redskap för att uttrycka känslor och ha roligt. Motorcykeln kan också fungera som symboliskt kapital, där den ungas stil, status eller makt kan upprätthållas genom körstilen eller fordonets utseende. Njå och Nesvåg (2007) menar också att betydelsen av att köra motorcykeln kan förstås som ritualer där man uttrycker olika tillstånd i livet. Att köra motorcykel vid 16 års ålder visar t.ex. att man har tagit ett kliv in i vuxenvärlden, men det kan också vara ett uttryck för vilken grupp man vill tillhöra.

Risk är ett socialt konstruerat begrepp och ett stöd för att ta olika beslut (Njå & Nesvåg, 2007). Bedömning av risk görs på olika grunder beroende på om man är beslutsfattaren som utvärderar effekterna av en åtgärd eller om man är användaren som väljer vilken hastighet man vill köra i. Av denna anledning bör risk förstås utifrån ett individperspektiv för att kunna förstå förarens beteende. Förarens attityder, normer och uppfattning av den egna kontrollen bör ligga till grund för att kunna förutsäga framtida beteenden och kommande beslut. Njå och Nesvåg (2007) menar sammanfattningsvis att bedömningen av risk bör förstås som en kombination av osäkerhet inför kommande händelser och graden av dess konsekvenser.

1.3.2 Identitet

En modell som förklarar hur människor förhåller sig till olika sociala grupper är ”*social identity theory*” eller ”*social identitetsteori*” (Stainton Rogers, 2003). Teorin förklarar hur det sociala jaget skapas genom medlemskap i olika grupper som exempelvis arbetsgrupper, intressegrupper, religiösa grupper såväl som sociala kategorier utifrån t.ex. kön och nationalitet. Tajfel och Turner grundade under slutet av 1970-talet denna teori som förklarar att individers psykologiska processer formas i olika gruppssammansättningar. De menade att vår identitet består av två poler: dels personlig identitet som består av våra personliga karaktäristika, dels en social identitet som härrör från vårt medlemskap i olika grupper (Worchel, 1998). Vår identitet som vi ständigt skapar är en funktion av kontexten där interaktionen sker. När grupper skapas är dess initiala fokus att forma en identitet, skapa sociala band samt definiera relationen dels inom gruppen, dels till andra grupper. Värderingar grundläggs och ett tema för gruppen skapas. Att identifiera gruppen kan ske med en viss klädkod, ett särskilt språk eller andra symboler som visar vilka som är medlemmar.

Worchel (1998) vill utveckla teorin om social identitet ytterligare och menar att vår vilja att framhäva den ena eller den andra identiteten påverkas av mycket mer än enbart den sociala kontexten. Vår historia, vår tolkning av den befintliga situationen och vårt engagemang i framtida händelser spelar stor roll för vilken identitet vi gestaltar. Worchel (1998) poängterar att gruppdynamiken påverkas av hur och varför vi väljer att bli medlemmar i olika grupper, där vår egen kontext motiverar oss till att söka särskilda sociala situationer. Det naturliga i våra relationer, menar Worchel (1998), är att skapa en balans mellan intima relationer och medlemskap i grupper. Om den ena relationen hotas genom t.ex. en skilsmässa eller att vi blir av med jobbet innebär detta att vi kommer att vilja reparera den identiteten på annat håll genom att ansluta oss till en annan grupp eller en annan intim relation.

Teorin om social identitet hävdar att konflikter mellan grupper uppstår i de situationer då gruppmedlemmar vill distansera sig från och ”baktala” andra grupper (Stainton Rogers, 2003; Worchel, 1998). Att skapa gränser mellan grupper handlar inte enbart om att förstå vilka som är medlemmar utan även vilka som inte är medlemmar i en viss grupp. Genom konflikter och tävlan tvingas inte enbart individen till att visa sitt medlemskap utan gruppen måste också visa vad den står för och vad den är emot. Konflikter bidrar också till att skapa sociala band mellan gruppmedlemmarna och en mening med gruppen.

1.3.3 Livsstil

Begreppet livsstil används inom olika vetenskaper för att beskriva hur människor lever sina liv. Miegel (1990) beskriver begreppet livsstil utifrån tre begreppsnivåer: värden, attityder och handlingar. Mänskliga *värden* uttrycker individens sociala och personliga identitet utifrån olika föreställningar om vad som är nyttigt och nödvändigt i förhållande till både tid och pengar, föreställningar om konst, musik, film och liknande, hur man bör tänka och handla i olika situationer samt föreställningar om verkligheten, det vill säga existentiella frågor. *Attityd* innebär att individens inställning till olika företeelser, specifika objekt och tillstånd tar sig uttryck i intressen, smak, principer och övertygelser. Två individer kan ha samma intressen, de kan båda vara musikintresserade men ha olika smak när det gäller musikstil. På liknande sätt kan två individer principiellt vara emot en viss företeelse, såsom abort, men de baserar sitt ställningstagande på olika övertygelser. Vidare ger individen uttryck för sina attityder genom *handlingar*. Liksom värdena uttrycks genom olika attityder tar sig också attityderna uttryck genom olika handlingar. Miegel (1990) kallar dessa för intressehandlingar, stil samt moraliska och ideologiska handlingar. Individen uttrycker sin smak genom sitt sätt att klä sig eller uttrycka sig medan principerna uttrycks genom moraliska handlingar såsom att inte äta kött eller att välja ekologiska produkter. Sammanfattningsvis innebär individens livsstil ett mönster av olika värden, attityder och handlingar.

1.4 Motorcyklisters syn på olycksrisker

Motorcyklister består av heterogena grupper av individer i olika åldrar med olika förutsättningar, värderingar och kulturella bakgrunder. Samtidigt som vissa åldersgrupper har identifierats som särskilt olycksbenägna finns det idag relativt liten samlad kunskap om skilda individers och grupper syn på sitt åkande, syn på trafikrisker och sitt riskbeteende (inte minst vad gäller hastighet) samt syn på sin regelefterlevnad i trafiken. Den senaste litteraturoversikten som gjordes på området visar att forskningen under 1990-talet verkar fokusera mer på motorcyklisten som aktiv aktör i trafiken än tidigare (Chesham, Rutter & Quine, 1993). Men vad har forskningen visat efter den studien, som gjordes för 16 år sedan? Genom att studera den forskning som är gjord under hela 1990-talet och fram till idag kan en uppfattning fås av hur mycket man egentligen vet om motorcyklister, som individer och som grupper. Vilken kunskap finns rörande olika grupper av motorcyklister och dess olycksrisk? Vet man vad som inverkar på olika motorcyklisters beteenden och vad som influerar dem? För att veta *vilka grupper* som det ska riktas insatser emot för att minska skador och dödsfall i trafiken måste det finnas kunskap om detta. Kunskap behövs också om *vilka insatser* som kan vara relevanta för olika grupper liksom även *vilken effekt* de olika åtgärderna har. Och den ständiga frågan: hur kan man *förändra beteenden*?

Föreliggande litteraturstudie har för avsikt att ta reda på vilken kunskap som finns om motorcyklister i trafiken idag. Eventuella kunskapsluckor som identifieras kan utgöra en grund till framtida forskning. Förhoppningsvis kan studien slutligen ligga till grund för utformandet av konkreta och relevanta åtgärder i syfte att minska motorcykelolyckor på det svenska vägnätet.

2 Syfte

Syfte med denna studie är att få en fördjupad och samlad kunskap om motorcykelkultur och motorcyklisters syn på risker, sitt eget riskbeteende samt åtgärder för att förhindra olyckor för motorcyklister. Bakgrunden är den utsatthet som det innebär att köra motorcykel och den ökning av motorcykelolyckor i Sverige som skett under de senare åren. Studien baserar sig på en internationell litteratur- och kunskapsöversikt för att kartlägga och sammanställa befintlig forskning samt identifiera behov av ny kunskap. Följande tre forskningsområden belyses:

Motorcykelkultur – vanor, värderingar, identitet

- Hur och var används motorcyklar av olika grupper av förare, vilka typer av motorcyklar används och i vilka sammanhang?
- Vad finns det för gemensamma nämnare respektive skillnader bland grupper av motorcyklister med olika förutsättningar och värderingar?
- Vilka eventuella kopplingar finns mellan motorcykelanvändning och identitet?

Syn på risker och det egna trafikbeteendet

- Hur ser olika grupper av motorcyklister på det egna trafikbeteendet och risktagandet?
- Uppvisar olika grupper av motorcyklister olika beteenden beroende på plats och ändamål med sitt åkande (t.ex. transport, hobbyåkande, tävling)?

Syn på policyåtgärder

- Hur ser olika grupper av motorcyklister på åtgärder som syftar till att reducera motorcykelolyckor?
- Finns det skillnader mellan olika förares syn på lämpliga åtgärder och i så fall vad beror dessa skillnader på?

3 Metod

En internationell litteratur- och kunskapsöversikt har genomförts i syfte att kartlägga och sammanställa hittillsvarande forskning. Litteratursökningarna är koncentrerade till år 1990 och framåt. Denna avgränsning har sin grund i att det främst är fr.o.m. 1990-talet som forskning rörande motorcyklisters säkerhet har fokuserat på just motorcyklisters *egna* tankar kring och attityder till trafiksäkerhet och risker i samband med motorcykelkörning (Chesham, Rutter & Quine, 1993).

Följande databaser har använts för att identifiera relevant forskning: Academic Search Premium, ERIC, Libris, SCOPUS, Safety Science and Risk, PsycINFO, Medline, Social Science Citation Index samt VTI:s biblioteksdata TRAX.

Olika kombinationer av söksträngar med ett stort antal olika trunkerade sökord/begrepp har använts. De huvudsakliga sökorden som har kombinerats med varandra är följande: motorcycle, motorcycling, motorcyclist, behaviour, driving behaviour, attitudes, risk taking, safety devices, risk perceptions, speed, speed restrictions, speed limits och social psychology (och dess svenska motsvarigheter). Därutöver har sökningar gjorts på hemsidor för branschorganisationerna Sveriges Motorcyklister (SMC) och Moped och motorcykelbranschens riksförbund (McRF) samt på Vägverket hemsida.

Av samtliga träffar sållades studier bort som fokuserade på olycksstatistik uppdelat på ålder, kön, antal körda mil och storlek på motorcykel. Även studier som tittade på sambandet mellan olycksinblandning, skador, dödsfall och faktorer som hastighet, typ av väg, väglag etc. sållades bort. Vidare valde vi att inte fördjupa oss i studier som fokuserade på sambandet mellan sociala bakgrundsfaktorer och olyckinblandning eller statistik över hjälmanvändning, skyddsutrustning, körning med eller utan strålkastare under olika tider på dygnet och alkoholrelaterad körning. Den litteratur som vi valde att inkludera i föreliggande rapport är böcker och antologier som beskriver olika grupper av motorcyklister samt studier som fokuserar på motorcyklisters *egna* uppfattningar och beskrivningar av olika faktorer och fenomen såsom risker, hastighet, varför man kör, det egna beteendet, åtgärder, andra trafikanter och användning av skyddsutrustning. Av de artiklar och böcker som samlades in lästes cirka 100 stycken. Av dessa var 42 relevanta för studiens frågeställningar. För att ge en bild av hur forskningen ser ut i olika länder redovisas antal artiklar eller böcker från respektive land i tabell 1.

Tabell 1 Antal artiklar eller böcker från respektive land som redovisas i föreliggande studie.

Land	Antal
Storbritannien	12
Sverige	7
USA	7
Australien	5
Nya Zeeland	3
Norge	3
Tyskland	2
Indien	1
Kina	1
Taiwan	1

3.1 Disposition

Studiens resultat är indelade i följande kapitel:

I kapitel 4 (*Motorcykelkultur – vanor, värderingar, identitet*) behandlas motorcyklisters vanor och värderingar, dvs. frågor som kan relateras till olika motorcykelkulturer. Här identifieras olika typer av motorcyklister, bl.a. utifrån användning och val av motorcykel. Även forskning som behandlat genusaspekter relaterat till motorcykelkörning tas upp. Vidare berörs i kapitlet de aspekter som förenar olika motorcyklister liksom vad som skiljer olika grupper åt. Stor vikt läggs vid den betydelse som motorcykeln och motorcykelkörningen har för den egna identiteten.

Kapitel 5 (*Syn på risker och det egna trafikbeteendet*) berör studier som undersökt motorcyklisters uppfattningar rörande det egna trafikbeteendet och det egna risktagandet. Dessutom redogörs för huruvida motorcyklister uppvisar olika beteenden beroende på plats och ändamål med sitt åkande.

I kapitel 6 (*Syn på policyåtgärder*) beskrivs motorcyklisters syn på policyåtgärder, både vilka åtgärder man är kritisk respektive positiv till samt motorcyklisters egna förslag till hur olyckor och risker i trafiken kan reduceras.

Resultaten av litteraturgenomgången sammanfattas och diskuteras i kapitel 7 (*Diskussion*). Här ges även reflektioner kring studiens metod.

I kapitel 8 (*Fortsatt forskning*) identifieras de kunskapsluckor som litteraturgenomgången påvisat och förslag till fortsatt forskning ges.

Slutligen ges i kapitel 9 (*Slutsatser*) en sammanfattning över de främsta lärdomarna från litteraturstudien.

4 Motorcykelkultur – vanor, värderingar, identitet

I följande kapitel redogörs för kulturen kring motorcykelåkandet och den tillhörighet man som motorcyklist tillskriver sig. Syftet med detta kapitel är att beskriva följande:

- Hur och var används motorcyklar av olika förare, vilka typer av motorcyklar används och i vilka sammanhang?
- Vad finns det för gemensamma nämnare respektive skillnader bland grupper av motorcyklister med olika förutsättningar och värderingar?
- Vilka eventuella kopplingar finns mellan motorcykelanvändning och identitet (t.ex. utifrån ålder, genus, kultur, normer)?

4.1 Olika grupper av motorcyklister

Även om de tidiga touringåkarna såg på skinnknuttarna med blida ögon, så fanns där ett delat ”vi – och – dom – förhållande” gentemot bilisterna. Samma förhållande gäller i stort sett idag, även om det gnisslar på sina håll (Lagergren, 1999, s.152).

De kulturer som kan tillskrivas motorcyklister har inte fått stor uppmärksamhet i svensk litteratur och forskning. Lagergren (1999) har dock skrivit en avhandling om just den svenska motorcykelkulturens utveckling, med start i sekelskiftet. Utvecklingen inom både teknik och sociala och kulturella områden behandlas, utifrån dels intervjuer med motorcyklister från alla läger och epoker, dels studier av dagspress, motorcykeltidningar och statliga och kommunala utredningar. En slutsats är att trots att motorkulturen har existerat i närmare ett sekel och genomgått ett flertal förändringar har denna kultur ändå behållit mycket av sin tidiga form och identitet. Charpentier (1996), svensk antropolog och journalist, menar att de formaliserade grupperna av motorcyklister består av två kategorier: touring-, sport- och veteranklubbarna respektive de s.k. ryggmärkesklubbarna, där de senare, enligt Charpentier, står för en helt annan attityd och hållning eftersom det för dessa motorcyklister handlar om livsstil och inte enbart hobby.

I litteraturen förekommer begrepp som outlaws, ryggmärkesklubbar, customåkare, choppers, helgåkare och touringfolk, vilka speglar olika grupper av motorcyklister med olika karaktäristika och som på något sätt bildar en särskild kultur (se t.ex. Lagergren, 1998a; 1998b; 1999; Lyng & Brayce, 1998). Förutom denna gruppering beskrivs även motorcyklister utifrån ålder, då olika åldersgrupper verkar ha olika behov av sitt motorcykelkörande, liksom även att beteenden delvis är ålderbetingade. Nedan beskrivs närmare de olika grupper av motorcyklister som har identifierats i litteraturen.

4.1.1 Outlaws, en-procentare och ryggmärkesklubbar

Två begrepp återkommer när man talar om gängbundna motorcyklister; *outlaws* och *en-procentare*. Med *outlaws* menas att stå utanför lagen, en s.k. sköta-sig-själv-mentalitet (Charpentier, 1996). Denna grupp av motorcyklister har sina rötter i ett upplopp med stökiga motorcykelgång i Kalifornien efter andra världskriget. De ville provocera och väcka uppmärksamhet – en företeelse som även lockade unga män i samhällets marginaler (Lagergren, 1998b). Utvecklingen i Kalifornien var också utgångspunkten för grundandet av Hell's Angels. Bilden av outlaws, som till stor del är mytomspunnen, har också lyfts fram och närts genom tidiga filmer, t.ex. ”*The wild one*” år 1953. Uttrycket

en-procentare kommer ifrån att ordförande i amerikanska motorcykelförbundet (AMA) uttalade sig om att ”nittionio procent av alla knuttar är anständigt folk” (Charpentier, 1996). Kvar blev en procent. Den kultur som förknippades med *en-procentare* tillskrevs många gånger som sexistisk och präglad av drogmissbruk, menar Lyng och Brayce (1998).

Fem stora klubbar av outlaws finns internationellt: Hells Angels, Outlaws, Pagans, Bandidos och Sons of Silence. Medlemmarna är som bröder som värnar om varandra och som man försvarar, ibland med hjälp av vapen (Charpentier, 1996). Enligt Sernhede (1998) är Hells Angels prototypen som alla andra outlaws måste förhålla sig till, vilket kan förklara stridigheter mellan olika grupper.

I grunden har klubbarna liknande procedurer oavsett vilket västerländskt land man tillhör och Lagergren (1999) menar att det som utmärker outlaws är den militäriska sammanhållningen som finns – svenska outlaws tillhör en internationell organisation med förutbestämda former och normer. Charpentier (1996) menar att medlemmarna oftast är de som alltid har kört motorcykel och att de i stor utsträckning tillhör arbetarklassen. Kvinnor kan aldrig bli medlemmar.

4.1.2 Customåkare

Under 1970-talet uppkom en ny grupp av motorcyklister: de som i sin ungdom av olika anledningar inte vågat, kunnat, haft tid eller råd att åka eller inte fått åka (Lagergren, 1999). Denna grupp kan beskrivas som customåkare och är den snabbast växande kulturformen inom den svenska motorcykelkulturen enligt Lagergren, som också menar att stil på både motorcykel och på klädsel bygger på den stil som kännetecknar outlawkulturen. Men trots att mystiken och farligheten som omgärdar outlawbikerfenomenet lever kvar så rimmar inte alls customåkarens beteende med den yttre stilen. Det är snarare så att customåkare är en kultur för folk i övre medelåldern som har råd att köpa motorcykel när barnen har flyttat hemifrån. Lagergren beskriver hur dagens customåkare kan tillgodogöra sig ”en kommersiellt färdigpaketerad, individuellt njutbar retrostil” (Lagergren, 1999, s.152), men som inte har något att göra med de grupper ur Outlaws som stilen efterhärmar:

Motorcykeln erbjuder ett äventyr och en identitet och det behövs inte längre några oljiga fingrar eller risktagande i höga farter. Motorcykelns väsen finns att avvinna på symbolisk väg. Ett ur trafiksäkerhetssynpunkt förträffligt tillstånd (Lagergren, 1999, s. 134).

Denna grupp av motorcyklister beskrivs även i en studie av Lyng och Brayce (1998), där Harley-Davidsons vice VD i en intervju menar att man genom köpet av en Harley-Davidson också köper en livsstil, ”den amerikanska imagen” (se vidare rörande motorcykelåkning som livsstil, kap 4.5.3). En liknande beskrivning ges i nedanstående citat:

Allt det andra som folk i allmänhet förknippar med MC-gäng får man på köpet. Det vill säga hela macho-köret. Tuffhet, respekt, spänning, myter, identitet... (Charpentier, 1996, s. 40).

4.1.3 Veteranentusiaster och chopperåkare

Motorcykeln i sig kan vara det centrala för varför man väljer att köra motorcykel. Lagergren (1999) menar t.ex. att både s.k. veteranentusiaster och s.k. chopperåkare² sätter det tekniska och estetiska hos motorcykeln i fokus. Det som skiljer veteranentusiasterna från chopperåkaren är att nostalgin kring motorcykeln har stor betydelse för veteranentusiasterna, vilket inte är fallet för chopperåkaren. Betydelsen av tekniken och estetiken för vissa motorcyklister beskrivs också av Charpentier:

Skruvare och byggare lägger ner hundratals timmar på sina maskiner, för att få dem precis som de vill. Många är oerhört skickliga och förvandlar sina hojar till rullande konstverk. Här finns en kunskap och ett intresse som går utöver det vanliga. Liksom en beredskap att låta det få kosta. Hojen är ju den käraste ägodelen... (Charpentier, 1996, s. 57).

För choppern har motorcykeln en framträdande symbolisk innebörd, där t.ex. lösningar av tekniska ombyggnadsproblem har stor betydelse – själva byggandet och mekandet är viktigare än åkandet (Lagergren, 1999). Detta i sin tur innebär att chopperåkare inte kan förknippas med fortkörning och våghalsighet. Lagergren (1998a) menar att det är viktigt att påpeka att även om chopperkulturen stilmässigt liknar outlawbikerkulturen, så skiljer sig dessa ändå åt på så vis att chopperkulturen har en tradition av mekande som innebär att hantverket är framträdande. Choppern är oftast en radikalt ombyggd motorcykel medan bikern oftast åker på en standardcykel.

4.1.4 Tourings och helgåkare

Enligt Charpentier (1996) kan touring beskrivas som ”helgåkare”, bestående av helt ”vanliga” människor och som ofta är medlemmar i en klubb. Charpentier beskriver denna grupp på följande vis:

Det är mycket ordentligt. Som en personifierad Vägverksdröm. Med rabatt hos en del försäkringsbolag /.../ Medlemmarna är vanligt folk. Som helt enkelt tycker att det är kul, prata med sådana som har ett motorhistoriskt intresse. Som njuter av att grensla en veteran och träffa likasinnade (Charpentier, 1996, s. 19).

Charpentier menar vidare att tourings ofta är medlemmar i SMC (Sveriges MotorCyklister), alternativt Harley-Davidson Club of Sweden. Vidare återfinns enligt Charpentier alla samhällsklasser och yrken bland helgåkare och tourings. Basen var ursprungligen arbetarklass, men här har en social glidning skett som varit särskilt markant under det gångna decenniet: ”många ytterst väletablerade samhällsmedborgare

² En **chopper** är en ombyggd motorcykel. Från början var chopper synonymt med det som idag går under benämningen bobber. Motorcyklarna kapades av all icke nödvändig funktionalitet för att på så sätt minska vikt och öka prestanda. Därav ordet från engelskans "chop" som i hugga av. Choppern har sedan utvecklats till en konstform som inte längre har funktionella utan estetiska förtecken. En chopper kännetecknas av en mängd särdrag: För det första förlängd framgaffel, i andra hand framflyttade fotpinnar och vidare (efter behag) högt styre (aphänge-styre), utvinklat styrhuvud (rake), förlängd ram (stretch), svulstigt bakdäck, minimalistiskt framdäck samt en genomarbetad expressiv lackering (Källa: Wikipedia).

skaffar en Harley eller en BMW vid mogen ålder” (Charpentier, 1996, s 24). Bland tourings finns också enligt Charpentier en stor grupp som kallas ’återfallsknuttar’, som är män som har kört i sin ungdom och återupptagit intresset längre fram i livet.

4.2 Åldersgrupper

4.2.1 Unga motorcyklister

Förutom de ovan beskrivna grupperna av motorcyklister är yngre motorcyklister framträdande i litteraturen. Kännetecknande för den forskning som finns kring yngre motorcyklister är betoningen av denna grupps risker och riskbeteende i trafiken. Detta kan bero på ungas bristande erfarenhet i trafiken och att beteendet i trafiken ofta speglar den livsfas man befinner sig i (se t.ex. Njå och Nesvåg, 1997; Lawton, Parker & Stradling, 1997).

I en studie från Taiwan studerades relationen mellan ålder, kön och riskbeteende bland motorcyklister samt deras inblandning i olyckor (Chang & Yeh, 2006). Syftet var att klassificera motorcyklisters beteende i olika nivåer avseende risk inom tre olika typer av riskbeteende. Utifrån självrapporterat beteende från motorcyklister i Taipei fann författarna att unga manliga motorcyklister hade högre sannolikhet för att råka ut för olycka med anledning av att de negligerade trafikregler, medan unga kvinnor också hade högre sannolikhet (jämfört med äldre) men med anledning av bristande erfarenhet och körförmåga. Författarna menar att resultaten indikerar att insatser bör göras gällande motorcykelutbildning: utbildningen bör i högre grad fokusera hur man undviker risker i trafikmiljön.

Rathinam m.fl. (2007) genomförde en enkätstudie bland unga motorcyklister (10–16 år) i Indien. Aggressivt beteende och tidigare sammanstötningar med polisen var två starka bidragande faktorer till olycksinblandning. Enligt resultaten tar unga efter de vuxnas beteenden och attityder till risktagande. Resultaten visar också att ju mer erfarenhet ungdomarna hade, desto oftare var de inblandade i olyckor. Författarna menar att detta är ett motstridigt resultat jämfört med tidigare studier som kommit fram till att erfarenhet ger ett automatiserat körsätt som minskar olycksrisken. Studiens resultat kan ha sin förklaring i att ju mer erfarenhet ungdomarna hade, desto mer exponerade var de också i trafiken. Vidare menar författarna att om man utvecklar ett aggressivt beteende i ungdomen så formar detta ett risktagande i vuxen ålder.

Yen och Li (1997) fann i en enkätstudie i Taiwan att faktorer såsom genus, klass, skola, utåtagerande beteende, attityder och rökning hade samband med riskfylld motorcykelkörning. Studien genomfördes bland elever i gymnasieålder där de mest förekommande riskbeteendena bland de som körde motorcykel var att köra utan körkort, körning i fel fil, bristande hjälmanvändning samt fortkörning.

4.2.2 Medelålders motorcyklister

Med ökande ålder minskar antalet dödade motorcyklister. Omkomna motorcyklister i åldern 50–59 år är klart underrepresenterade i olycksstatistiken enligt en svensk studie (Strandroth & Persson, 2005). Harrison och Christie (2005) menar däremot i en australiensisk studie att olycksrisken för motorcyklister mellan 40 och 50 år är högre än förväntat. En förklaring kan enligt författarna vara det faktum att många i denna ålder har återupptagit sin motorcykelkörning efter ett längre uppehåll, vilket skulle kunna innebära en tillbakagång av säkerhetsrelaterade körförmågor. I en brittisk enkätunder-

sökning av Clarke m.fl. (2004) framkom det att äldre förare som har återupptagit motorcykelkörningen på äldre dagar kan ha svårt att hantera de motorcyklar som finns på marknaden idag. Även Harrison och Christie (2005) lyfter i en australiensisk studie fram själva motorcykelns betydelse. De menar att dessa motorcyklister har bytt till en tyngre motorcykel än vad de haft tidigare, med anledning av att de har fått en högre inkomst och annorlunda köraktiviteter än då de var unga. Författarna menar att intresset för motorcykelkörningen har ökat i Australien, speciellt bland äldre personer. Dessa äldre har antingen kört då de var yngre och tagit upp motorcykelkörningen igen efter ett längre uppehåll eller så är det personer som börjar köra motorcykel för första gången. Detta fenomen är något som författarna menar är märkbart även i andra länder. Författarna menar också att omfattningen av motorcykelkörning för olika syften kan relateras till förarens ålder: äldre motorcyklister tenderar att köra för nöjets skull ("recreational reasons"), under helger och på landsbygd, medan de yngre förarna använder motorcykeln i större omfattning dels för pendling, dels för terrängkörning ("off-road context"). I studien påpekas det att man inte kan förklara om detta mönster är åldersrelaterat eller om motorcykelkörandet har förändrats över tid.

I Norge har norska Mc-rådet med hjälp av Statistisk sentralbyrå (SSB) genomfört en analysstudie av olycksstatistik gällande inblandning med motorcykel under åren 1993, 1995 och 1997 (Mc-rådet, 1999). I studien avfärdas myten om att den växande gruppen motorcyklister över 40 år med mindre än 2 års erfarenhet skulle vara mer olycksinblandad än andra grupper av motorcyklister. Istället visade resultaten att yngre oerfarna var mest frekvent inblandade i motorcykelolyckor.

4.3 Anledningar till att köra motorcykel

Att svepa förbi den långa bilkön på väg hem från jobbet ger en känsla av oöverbärlighet. Föreningen av nytta och nöje förstärker motorcykelns väsen, eftersom den därigenom skiljer sig från flertalet andra maskiner (Lagergren, 1999, s.147).

Ovanstående citat speglar hur motorcykeln kan ha flera funktioner. I det följande beskrivs vilka dessa olika funktioner är, dvs. varför man väljer att köra motorcykel och i vilka sammanhang. En helt kategorisk indelning är svår att göra då många studier tar upp flera aspekter av motiv till att köra motorcykel hos en och samma motorcyklist/motorcyklistgrupp.

4.3.1 Praktiskt och billigt alternativ

I en amerikansk intervjustudie visar resultaten att motorcyklister ansåg att motorcykeln berikar livet på olika sätt (Bellamy & Lawrenson, 2001). En aspekt var att motorcykeln är ett praktiskt fordon för att ta sig till och från arbetet och olika aktiviteter. För vissa innebar motorcykeln också ett billigt alternativ till bil liksom till kollektivtrafik för dem som bor på landsbygden.

Kostnadens betydelse framkom även i en enkätstudie från Nya Zeeland (Reeder, Chalmers & Langley, 1996) där 18-åriga motorcyklister uppgav att ekonomin var ett av de största skälen till att börja köra motorcykel. Coxon (2002) fann genom intervjuer med skoterförare (mestadels Vespa) i Sydney att de körde skoter bl.a. med anledning av att de kom fram snabbare och att det var billigare än att köra bil. Dessutom slapp man

att som motorcyklist betala parkeringsavgifter. Även miljömedvetenhet var en anledning till att köra skoter istället för bil.

4.3.2 Nöje, frihet och känsla

Att köra motorcykel ger en känsla av frihet och åkandet är en rolig aktivitet i sig. Detta framkommer i den ovan nämnda amerikanska studien av Bellamy och Lawrenson (2001), där motorcyklister även poängterade att man med motorcykeln har möjlighet att bara ge sig ut på t.ex. landsbygden och att få vara själv. I den ovan nämnda australiensiska intervjustudien förklarar Coxon (2002) att en första analys av intervjumaterialet gav intrycket av att skoterförare var lata som inte kunde promenera den sista sträckan till arbetsplatsen, mötet eller det som var målet. En djupare analys visade dock att det var friheten att *kunna* ta sig ända fram och möjligheten till att göra det som var tjustningen. Även Reeder, Chalmers och Langley (1996) kom fram till i den ovan nämnda studien från Nya Zeeland att just frihet är en av de anledningar som tas upp på frågan om varför man kör motorcykel.

McDonald-Walker (2000) har gjort omfattande fältstudier bland motorcyklister i Storbritannien. Utifrån intervjuerna beskriver hon ett romantiserande av att åka motorcykel som bygger på motorcyklisters inspiration av bl.a. gamla filmer och legender. Det finns en längtan till att utforska världen och motorcykeln är en del av den spänning, längtan och frihet som det innebär att ge sig av, vilket framkommer i följande citat av en respondent:

I must go to those hills and see what lies beyond. And I set off in the summer of 1970, June, when I'd finished my A-levels, swearing I'd never do anything academic again (i McDonald-Walker, 2000, s.16).

Respondenterna menade att den stora attraktionen med att vara motorcyklist är själva känslan av att åka. Beskrivningar av denna känsla handlar om att vara i ett med cykeln, att kunna åka var man vill, att känna att man är utomhus och t.ex. känna lukten från nyklippt gräs. Det innebär en interaktion som inte går att få med något annat fordon, enligt de intervjuade motorcyklisterna. Transporten i sig är av sekundär betydelse, liksom även tekniken och hanteringen av motorn; det är glädjen med att åka som är mest betydelsefull, vilket följande citat belyser:

I can't get to work without transport. I would prefer to do it by motorcycle because I'm the only one who arrives at work with a smile on my face (i McDonald-Walker, 2000, s.18).

I intervjuerna framkom det också att de som kör motorcykel har entusiasmen gemensamt, till skillnad från bilister som enligt respondenterna bara kör för att ta sig från A till B.

Även Bellamy och Lawrenson (2001) fann att motorcyklister anser att det är ett nöje i sig att köra motorcykel, att bara komma ut och känna vinden och solen och åka var man vill. En respondent menar att det är slöseri att inte åka:

I was only aware I missed it when I got back to it. Then I thought, wow, I've wasted all these years (i Bellamy & Lawrenson, 2001, s. 377).

I den brittiska enkätstudien av Clarke m.fl. (2004) framkom flera olika skäl till varför man kör motorcykel. Nästan alla respondenter menade att de främst körde motorcykel för nöjeskörning. Vidare undersöker Broughton (2006) i en brittisk studie varför man väljer att köra motorcykel trots att motorcyklister är den trafikantgrupp som är mest riskutsatt och mest inblandad i olyckor. Ett av de skäl som tas upp är just nöjet med att köra motorcykel. I detta sammanhang kunde två former av nöje identifieras: 1) nöje i form av adrenalinkick av att köra fort på en rak sträcka med god synlighet; 2) nöje i att få testa sin förmåga i samband med tuffa utmaningar, t.ex. kurvor.

I en tysk intervjustudie ville Rheinberg (1991) ta reda på hur motorcyklister beskriver känslan och upplevelsen av att köra motorcykel. Utifrån intervjusvaren kunde sex olika aspekter av s.k. "flow"-upplevelser³ identifieras:

- känslan av att vara ett med cykeln (merging)
- centrerad upplevelse (centralized perception)
- automatiserad körning (smooth actionfeedback cycle)
- tillfällig avsaknad av den egna identiteten (total or temporary identity loss)
- total kontroll (feeling of competence)
- kör för känslans skull (intrinsic motivation)

I beskrivningarna av "flow" nämnde flertalet av respondenterna i första hand känslan av att vara ett med cykeln (merging) till vilket de övriga aspekterna var nära länkade. Några respondenter upplevde inte "flow" i samma utsträckning som övriga. Dessa personer var antingen oerfarna motorcyklister eller körde motorcykel enbart av praktiska skäl. Rheinberg (1991) förklarar att ifall detta tillstånd skulle förekomma inom andra aktiviteter skulle det knappast innebära något problem, men att befinna sig i ett tillstånd av "flow" på motorcykel kan innebära förödande konsekvenser. Ju högre hastighet man kör i, desto större blir konsekvenserna.

Även Coxon (2002) fann i den tidigare nämnda studien att de intervjuade skoterförarna upplevde ett visst meditationsliknande tillstånd och som de kallade "a buzz". Detta tillstånd var ett resultat av möjligheten att kunna passera bilköer och inte behöva sitta på bussen och vänta på att de ska komma fram. Anledningen till att köra skoter var för många av helt emotionella skäl:

I come up to William Street and pull up beside a guy looking pretty flash in his Mercedes or BMW. He's just sitting there in his luxury car stuck in the traffic like everyone else and I feel a glow inside and smile to myself, because I know, I'm having the fun he thought he was going to have (Coxon, 2002, s. 8).

4.3.3 Lockande farlighet och spänning

Flera studier berör riskaspekten som en viktig ingrediens till varför man väljer att köra motorcykel. McDonald-Walker (2000) påpekar exempelvis att riskerna är en del av tjusningen med att åka motorcykel. Riskaspekten finns alltid i och med att motorcyklister är extremt sårbara för yttre faktorer som t.ex. dåligt väder, håligheter i vägen och bilförare som inte är observanta. Känslan med att köra motorcykel överväger de möjliga riskerna med att skadas: det som andra ser som anledningar till att *inte* åka

³ Kortfattat kan "flow" beskrivas som ett tillstånd då en människa är totalt uppslukad av en aktivitet. Man är ett med aktiviteten (Rheinberg, 1991).

motorcykel, ser motorcyklister som anledningar till att åka. Liknande resultat framkom i en studie av Rutter, Quine och Albery (1998) där man bland motorcyklister såg risk som en positiv faktor. Vidare menar McDonald-Walker (2000) att det finns ett romantiserande av farorna med att åka motorcykel vilket bygger på, som tidigare nämnts, inspiration av gamla filmer och legender.

Mannering och Grodsky (1995) hävdar utifrån en amerikansk enkätstudie att riskerna med motorcykelkörning kan locka s.k. risksökande individer till denna aktivitet, oavsett ålder och socioekonomisk status. Liknande resonemang förs av Broughton (2008) i en brittisk studie där det framkom att motivationen till motorcykelkörning bl.a. kan bero på sensationssökning.

Att köra fort och över tillåten hastighet kan starkt relateras till denna lockande farlighet och spänning som motorcykelkörning innebär för många. I ovan nämnda studie av Bellamy och Lawrenson (2001) framkom det exempelvis att motorcyklister menade att just denna möjlighet att kunna åka snabbt var en del av den glädje man kände med att köra motorcykel. Glädje i detta sammanhang har en stark koppling till den farlighet och spänning som kan känneteckna motorcykelkörning.

I en enkätstudie bland 18-åringar på Nya Zeeland uppgav respondenterna att det var spänningen och ekonomin som var de största skälen till att börja köra motorcykel (Reeder, Chalmers & Langley, 1996). Resultaten visade också att det främsta skälet till att sluta köra motorcykel var avsaknad av motorcykel och att det inte var riskerna med motorcykelkörning som avskräckte. Dessa resultat skiljer sig från resultat som framkom i en australiensisk studie, där motorcyklist över 30 år uppgav att den största anledningen till varför man slutat att köra motorcykel var, förutom tidsbrist, just farorna med att köra motorcykel (Haworth, Mulvihill & Symmons, 2002). Vidare har Reeder, Chalmers och Langley (1992) i en tidigare studie från Nya Zeeland kommit fram till att anledningen till att ungdomar överhuvudtaget inte ens börjar köra motorcykel är rädsla för att skadas.

I en tysk enkätstudie med ungdomar framkom spänningen som en del av syftet med att köra motorcykel (Brendicke, 1991). Yngre motorcyklister i åldern 18–20 år beskrev motorcykeln som en möjlighet till nya spännande upplevelser och som en flykt från vardagen. Av de unga motorcyklisterna höll 65 procent med om påståendet ”Without a certain amount of thrill motorcycle riding is boring”. Hela 73 procent höll med om påståendet ”I had a lot of good experience with my bike, it’s a kind of good friend to me”.

4.4 Genusaspekter

Motorcykelmekande och motorcykelåkning är passande för män att samlas kring, eftersom män ofta bygger upp gemenskap kring en verksamhet. De flesta former av manlighet bygger på prestationer av olika slag, eftersom manliga ideal alltid har sina rötter i prestationer (Lagergren, 1998b, s. 78).

Som citatet ovan belyser finns det en stark koppling mellan motorcykelvärlden och vad som anses som typiskt manligt. Nedan beskrivs motorcykelkulturen utifrån olika studier som på ett eller annat sätt berör genusaspekter.

4.4.1 En manlig värld

I en kvalitativ amerikansk studie av Austin och Gagné (2008), där målgruppen var motorcyklister som hade motorcyklar av märket BMW, framkom det att kvinnliga motorcyklister upplevde att de måste bevisa för manliga motorcyklister att de faktiskt kan köra motorcykel. Genom att visa sin duglighet och helst visa sig överlägsen manliga motorcyklister vann man som kvinnlig motorcyklist respekt. Författarna konstaterar också utifrån sin studie att kvinnliga motorcyklister vann respekt genom att själva fokusera på att de var motorcyklister och inte på att de var *kvinnliga* motorcyklister.

I en australiensisk intervjustudie av Natalier (2001) beskriver både män och kvinnor motorcykelkörning som en interaktion mellan människa och maskin snarare än att det skulle vara ett uttryck för makt och aggression. Vissa jämför motorcykelkörning med andra lustfyllda sporter som ridning, bergsklättring, surfing och segling. Skillnaden mellan mäns och kvinnors sätt att köra motorcykel ligger i att män inte har någon känsla för faror medan kvinnor är försiktigare. De flesta kvinnor betonade att kvinnors försiktighet handlade om medvetenhet snarare än om rädsla. Enligt Clarke m.fl. (2004) finns det inte några större skillnader mellan män och kvinnor när det gäller skälet till *varför* man kör motorcykel.

I en amerikansk kvalitativ studie av Roster (2007) undersöktes kvinnors deltagande i den traditionellt mansdominerade motorcykelkulturen. Två fokusgrupper med sammantaget tolv kvinnliga motorcyklister genomfördes i syfte att förstå deras motiv till motorcykelkörning. Roster (2007) fann fem aspekter som kunde relateras till det självförverkligande som kvinnorna menade att motorcykelkörning innebar för dem. Den första aspekten, *empowerment through claiming leisure space*, handlar om att man får utföra en fritidssysselsättning som enbart innebär njutning. Respondenterna använder i detta sammanhang termer som "free", "independent" och "happy". Motorcykelkörning jämförs med terapi och fokus ligger mycket på att kvinnorna i och med sin körning får egen tid – man flyr vardagen och alla måsten för en stund. Den andra aspekten, *empowerment through reconstructing self identity*, är kännetecknande för kvinnor som genomgått någon form av kris, t.ex. en skilsmässa eller ett dödsfall inom familjen. Motorcykelkörning har för dessa kvinnor haft en läkande och stärkande effekt, ett sätt att åter få kontroll över det egna livet. I den tredje aspekten, *empowerment through claiming leisure community*, ligger focus på betydelsen av sociala nätverk som motorcykelkörning kan innebära. Bland kvinnliga motorcyklister finns ett "systerskap":

Girl Power! I think a lot of women feel like, "I wish I was there," kind of a sisterhood, like we're speaking for the ones who are not there (i Roster, 2007, s. 452).

Den fjärde aspekten, *empowerment through resisting social stereotypes*, var något som samtliga i fokusgrupperna uttryckte. Respondenterna talade om de stereotyper som präglar bilden av motorcykelkulturen, t.ex. att kvinnor som åker motorcykel antingen är lesbiska eller, om man åker som passagerare, är slampor. Dessa stereotyper håller dock på att luckras upp, menade man inom fokusgrupperna, och påtalar i detta sammanhang att dagens kvinnliga motorcyklister har mycket skilda bakgrunder och finns inom alla åldersgrupper. Enligt Roster (2007) var kvinnorna i studien medvetna om de sociala stereotyperna och hur de i egenskap av att vara kvinnliga motorcyklister kunde uppfattas som "social outlaws", "gender traitors" eller "sexual deviants". Den femte och sista aspekten, *empowerment through developing knowledge and skill*, påtalades av

kvinnorna som något mycket viktigt för säkerheten. Kvinnorna var också ense om att de behövde mer tekniska kunskaper om sin motorcykel. Kvinnors bristande kunskaper inom detta område kunde enligt respondenterna kopplas till den könssocialisering som finns i samhället. Ökade kunskaper och färdighetsförmågor skapar även makt, menar man i fokusgrupperna. Roster (2007) sammanfattar att motorcykelkulturen förstärker bilden av dominant manlighet och undergiven kvinnlighet. Därför måste kvinnor som kör motorcykel strida mot genusnormer som genomsyrar motorcykelkulturen samt även mot de föreställningar som finns om kvinnor generellt:

The subculture of motorcycling is an ostensibly male domain that fosters the dominant role of males and the subservient role of females. /.../ Therefore, women who take to the road on their own bikes must contend not only with prevailing gender norms that permeate the biker subculture but also with the broader societal image of women's roles in general (Roster, 2007, s. 444).

4.5 Valet av motorcykel – var och i vilka sammanhang?

The motorcycle that individuals choose represents the type and style of riding they participate in and a form of personal identity that can translate into participation in one particular motorcycling community or another (Austin & Gagné, 2008, s. 413).

Motorcykeln kan ha många olika funktioner och betydelser för olika motorcyklister, vilket har beskrivits ovan. Även själva motorcykeln, dvs. valet av motorcykelmärke, är dock en viktig aspekt både vad gäller förståelsen för olika motorcykelkulturer överlag och syn på risker och det egna riskbeteendet. Om detta handlar följande avsnitt, där olika sammanhang för motorcykelkörning kopplas till olika motorcykelmärken och förare i den mån detta har beskrivits i litteraturen.

4.5.1 Förarnas ålder

I en australiensisk enkätstudie studerade Harrison och Christie (2005) var och i vilka sammanhang man körde motorcykel samt motorcykelns karakteristika. Den vanligaste motorcykeltypen bland respondenterna var sportmotorcyklar (40 procent). Studien visade också att ägarna av dessa sportmotorcyklar var yngre och hade mindre erfarenhet än förare av andra motorcykelmärken. Motorcyklar av touringkaraktär ägdes framförallt av äldre och mer erfarna förare (Harrison & Christie, 2005). Enkätstudien ger också en bild av motorcykelkörning på olika typer av vägar, under olika tider i veckan och för olika syften. Resultaten visade att yngre motorcyklister främst körde i städer och förorter jämfört med äldre motorcyklister. De yngsta förarna körde också mer på motorvägar.

4.5.2 Olika vägtyper

På tvåfiliga landsvägar och på motorvägar var cruisers mest förekommande bland motorcyklar medan trail bikers och skottrar var minst förekommande (Harrison & Christie, 2005). Trail bikers och skottrar var också mindre förekommande på vägar i stadsmiljö och på motorvägar jämfört med andra motorcyklar, undantaget traditionella

motorcyklar. Tourings var signifikant mer förekommande på vägar på landsbygden och på motorvägar än alla motorcyklar, förutom cruisers. När det gäller syfte med körning relaterat till typ av motorcykel framkom det att sportmotorcyklar var vanligt för pendlingskörning jämfört med motorcyklar av cruiserkaraktär. Vidare visade det sig att cruiser, sportmotorcyklar och touringmotorcyklar var mer vanligt i samband med fritidsrelaterad körning jämfört med motorcyklar av traditionell typ, liksom trail bikes och skotrar. Vidare identifierade Harrison och Christie (2005) olika riskgrupper bland motorcykelförarna. Den största riskgruppen representerades av motorcyklister som körde terrängmotorcykel på helgerna. Enligt Clarke m.fl. (2004) har tyngre motorcyklar använts mest i samband med nöjeskörning och för längre körning

4.5.3 Stadsmiljö och motorväg för nöjes skull

En annan riskgrupp omfattades av dem som körde relativt ofta i stadsmiljö samt på motorvägar för nöjes skull och som körde sportmotorcyklar (Harrison och Christie, 2005). För dessa motorcyklister är motorcykelkörningen en hobby. Vidare identifierades en riskgrupp som kännetecknas av att inte köra så mycket och som främst körde i stadsmiljö på helger och på traditionella motorcyklar i syfte att nöjesåka. Motorcykelkörning kan i denna grupp främst ses som ett alternativ för transport i samband med ledighet och fritid, snarare än något som präglar deras vardag. Sammanfattningsvis har de tre riskgrupperna det gemensamt att det handlar om motorcykelkörning under fritid, dvs. om nöjesåkning. Harrison & Christie (2005) menar att analysen av relationen mellan körmönster och typ av motorcykel kan vara användbar i utformandet av utbildningsprogram för specifika målgrupper. Studiens resultat har t.ex. ringat in en riskgrupp, unga förare på landsbygd som kör sportmotorcykel eller trail bikes. Här skulle utbildningen kunna fokusera på säkerhetsfrågor.

4.5.4 Supersport

I en olycksanalys av Vägverket (Strandroth & Persson, 2005) visades att fler än hälften av de omkomna motorcyklisterna körde supersport samt att antalet omkomna på supersport ökar jämfört med andra motorcykelklasser. Frågan som uppstår är varför dessa är så olycksinblandade. I detta sammanhang är det också av vikt att identifiera om det finns vissa specifika grupper som kör supersport. Hälften av de omkomna i supersportklassen var 20–29 år. Det handlar alltså om unga människor. Nästan 9 av 10 motorcyklister som bedömts kört mycket över skyltad hastighet körde Supersport. I korsningsolyckor var t.ex. supersport inblandade i 7 av 10 fall. Av de klasser som presenteras i studien är supersport den som förekommer allra mest frekvent (56 procent). Därefter kommer standard (17 procent) och off-road (12 procent). Antalet dödade i supersportklassen ökar över perioden medan övriga sammantaget ligger i stort sett oförändrade i antal.

4.5.5 Street riding

Norska Mc-rådet (1999) har undersökt huruvida det finns skillnad i olycksinblandning beroende på vilken typ av motorcykel som körs. Man utgår från hypotesen att en motorcykel med en utpräglad ”hissing image” (som används för streetrace) möjligen kan påverka en förnuftig förare till att köra mer aggressivt och därmed vara mer utsatt för risk. Motorcykel med ”hissig image” är nästan tre gånger oftare inblandad i olyckor

jämfört med olyckor där andra motorcyklar med en ”snällare” image är inblandade, även om de senare egentligen har mycket mer effekt. Författarna ger exempel från producenten Kawasaki där både modellen ZX-7R och modellen ZZ-R 1100 kan betecknas som supersportcyklar. Den mindre modellen, ZX-7R har en olycksinvolvering på 46,7 olyckor per 1 000 enheter medan den större, ZZ-R 1100 har 4,5 olyckor per 1 000 enheter. Man menar att detta visar att ZX-7R uppfattas och köps som en ”hissig” streetracecykel medan ZZ-R 1100 uppfattas och köps som en snäll cykel.

4.5.6 Resans längd

Austin och Gagné (2008) påpekar att vissa motorcyklar är gjorda för “street riding”, medan andra motorcyklar är mer lämpade för att köra på andra ställen än på väg. Ytterligare en variant som författarna nämner är s.k. sportcyklar, som är tillverkade för att kunna köras med hög hastighet men som sällan används i samband med långa motorcykelresor. Inte heller s.k. ”cruisers” används för längre färder, utan är mer lämpliga för kortare färder i t.ex. stadsmiljöer. ”Touring bikes”, å andra sidan, är utförda just för långa resor. Författarna menar dock att det också finns motorcyklister som kör cruisers i samband med längre färder och vice versa. Resultaten i Harrison och Christies studie (2005) visar att omfattningen av körning i mil kunde relateras till typ av motorcykel. Den årliga körningen för sport- och touringmotorcyklar var t.ex. högre än för trailmotorcyklar och skoter.

Enligt studien av Clarke m.fl. (2004) tycktes lätta motorcyklar främst användas i samband med t.ex. pendling till och från skola eller arbete. Tyngre motorcyklar användes mest i samband med nöjeskörning och för längre körning. Bland respondenterna i studien av Harrison och Christie (2005) framkom det att arbetsrelaterad motorcykelkörning var ovanligt.

4.5.7 Känslor förknippade med olika typer av motorcyklar

Schulz, Gresch och Kerwien (1991) har i en tysk enkätstudie undersökt betydelsen av motivationsfaktorer och känslor bland förare med olika typer av motorcyklar. Forskarna fann att aspekter som att identifiera sig med cykeln, spänning och äventyr var viktigast för förare som körde enduro⁴. Motorcykeln som flyktredskap och nöje var viktigast för chopperåkarna medan dynamiska aspekter såsom fart, rörlighet, acceleration hade störst betydelse för förare av sportmotorcyklar. För sportåkarna var även sociala aspekter och framställningen av cykeln viktig. Ytterligare en faktor som testades var faktorn ”flow”, vilket är en beskrivning av hur man blir ett med den aktivitet man sysslar med, oavsett aktivitet (jfr ovan). I studien framkom det att känslan av ”flow” hade relativt stor betydelse för sport-, enduro- och chopperåkarna.

4.5.8 BMW

I studien av Austin och Gagné (2008) delade respondenterna hängivenheten till ett specifikt motorcykelmärke, BMW. Motorcykelns historiska utveckling har betydelse för motorcyklisternas eget identitetsskapande. Författarna påpekar också, med stöd i tidigare forskning inom sociologin, att detta delade intresse för i detta fall BMW inte

⁴ Enduro är en motorsport där motorcyklar körs på banor i svår terräng (Källa: Wikipedia).

bara handlade om själva motorcykeln, utan även om känslor, symbolik och aktiviteter kopplade till märket BMW.

Den rörliga subkultur som undersöktes speglar, menar författarna, en växande trend av icke-geografiska gemenskaper där olika identiteter samlas under en kollektiv identitet med delade värderingar och symboler. Här märks också tydliga gränsdragningar mellan ”dem” och ”vi”, dvs. de som kör motorcykel (i detta fall BMW) och de som inte kör. Resultaten visade att personerna inom denna subkultur delade ett stort gemensamt intresse för långa resor med sin BMW. Och liksom bland många andra motorcyklister uppvisar de en stor lojalitet till det motorcykelmärket de kör. Dessa ”långfärdsåkare” skiljer sig vidare från andra grupper av motorcyklister i det att de inte kör sin motorcykel för att visa upp sig eller för att resa kortare färder. Deltagarna i studien kunde t.ex. köra 500 miles eller mer på en enda dag, antingen ensamma eller i grupp, som en gemensam aktivitet bland likasinnade.

Förutom den indelning som motorcyklister själva gör av ”de som inte kör” och ”de som kör” så kan det således finnas ytterligare en indelning av ”dem” och ”vi”, utifrån vilket märke som man kör. Flera respondenter i Austin och Gagnés studie uttryckte t.ex. den positiva känsla av gemenskap som man kände då man mötte andra motorcyklister på BMW. Det framkom också uppfattningen om att det finns en rivalitet bland förare av olika motorcykelmärken och i detta sammanhang citerar författarna Pierson (1997):

... may help one to understand how a single religion such as Christianity could have given rise to so many strange sects (Pierson, 1997, s. 30, i Austin & Gagné, 2008, s. 422).

Flera av respondenterna i Austin och Gagnés (2008) studie drog också en skiljelinje mellan deras egen fokus på långdistansåkning och andra förare som beskrevs som ”posers” eller ”wannabes”. ”Posers” förknippades här som motorcyklister som snarare vill visa upp sig med sina motorcyklar och i sina skinnkläder än att köra längre sträckor. BMW-förarna uttryckte också en bild av sig själva som mer seriösa motorcyklister, eftersom de körde regelbundet och långa sträckor. Stor vikt lades vid just själva äventyret med att resa längre sträckor, gärna i andra länder:

Long-distance riding was seen as a status symbol and a boundary marker between serious touring riders and those many community members considered to be wannabes (Austin & Gagné, 2008, s. 429).

En annan skiljelinje mellan motorcyklister och s.k. posörer var den bland posörer vanliga företeelsen att transportera sina motorcyklar på en lastbil eller trailer istället för att köra dem. Dock fanns bland respondenterna även uppfattningen att det först och främst handlar om att köra eller inte köra och att typ av märke inte är avgörande:

You ride or you don't, what you ride is immaterial (Austin & Gagné, 2008, s. 421).

4.5.9 Harley Davidson

Under senare delen av 1980-talet uppstod ett nytt fenomen i Sverige, då den amerikanska motorcykelkulturen fick ett genombrott på de svenska vägarna (Lagergren, 1999).

Harley-Davidson försåg sina kunder, inte bara med ett fordon, utan med en komplett kulturell identitet (Lagergren, 1999, s. 133).

Denna kultur präglades av farlighet för som nämnts tidigare är i stort sett alla motorcykelkulturer präglade av outlawkulturen. Men motorcykeln talade också om att ägaren kunde unna sig lite extra. När det gäller ryggmärkesklubbar är kravet att man ska ha en Harley (Charpentier, 1996). Eftersom en fabriksny Harley är dyr väljer många därför en begagnad, sedan kanske man byter upp sig eller så fortsätter man att skruva och fixa med den begagnade:

Grundkravet är en Harley. Men i de flesta fall fungerar det också med en Indian. Eller bland somliga 'en annan hoj som klubben kan godkänna'. Kanske en Triumph eller en gammal BSA. Ibland en *trike* – en trehjulig MC. Men *aldrig* en japan. Heller inte en BMW. Som av en del kallas för böghoj (Charpentier, 1996, s. 31).

Charpentier (1996) menar att valet av cykel präglas av olika filosofier och intressen och beskriver i detta sammanhang orsaken till varför somliga väljer att köra just en Harley Davidson:

En Harley är inte 'plastig'. Den är ett järn, gjord för att glida; och därmed knappast en höghastighetsmaskin. Japanska hojar är funktionssäkra och går bra; och fort. Men samtidigt stöts Harleyentusiasterna av form, plast, kåpor, lackens färg och mönster. Och det söndertjatade, ylande motorljudet. Eller för att ta det rakt på sak. Japanska hojar anses fula (Charpentier, 1996, s. 61).

4.5.10 Hierarkier

Det finns ytterligare en indelning av motorcyklister som handlar om hierarkier bland förare av samma motorcykelmärke. Austin och Gagné (2008) fann att de sociala aspekter som överlag brukar dela in individer i ett samhälle inte fanns bland den studerade gruppen: social klass, kön, etnisk bakgrund, inkomst osv. hade inte någon betydelse. Istället handlar det om en annan typ av status och prestige, relaterat till körförmåga och hur mycket och hur länge man kört motorcykel. Författarna menar att denna specifika subkultur på detta sätt slår hål på fördomar och stereotyper byggda på aspekter som t.ex. just social klass, kön och etnisk bakgrund. Sammantaget kan sägas att man i studien fann att touring-åkarna som körde BMW tillhörde en subkultur som i sin tur ingår i en större subkultur – motorcykelkulturen överlag. Vidare tenderar motorcyklister att själva dela in sig i ytterligare subkulturer som baserar sig på val av motorcykelmärke, samtidigt som man dock även identifierar sig med den övergripande motorcykelkulturen. Indelningen av subkulturer utifrån motorcykelmärke tycks irritera en del, medan det tvärtom stärker andra motorcyklisters identitet och gemenskap med andra. Det finns bland motorcyklister en slags ambivalens, i det att man dels betonar det individualistiska, dels lyfter fram vikten av den kollektiva gemenskapen. Författarna anser att deltagandet av denna aktivitet, att köra motorcykel, förenar mål och behov både vad gäller individualism och gemenskap. En respondent uttrycker detta på följande sätt:

...the fact that it is av 'group' thing and an 'individual' thing at the same time (Austin & Gagné, 2008, s. 432).

4.6 Gemensamma nämnare

It's a brotherhood. You tip your head, give a nod. Help each other if you break down. Motorcycle police are always friendly, even when they're booking you (Watson m.fl., 2007, s.63f).

Ovanstående citat skildrar samhörigheten mellan motorcyklister. Broderskapet, grupp-tillhörigheten och identiteten beskrivs i många studier som något unikt för just motorcykelkulturen. Följande kapitel beskriver denna gemenskap, men också de skillnader som kan finnas mellan motorcyklister.

4.6.1 Solidaritet och gemenskap

Samhörigheten bland motorcyklister är mycket framträdande i en australiensisk intervjustudie av Watson m.fl. (2007). Det finns en jämlikhet bland motorcyklister som innebär att man kan åka var som helst och träffa andra motorcyklister att åka med. Det som betyder något är det gemensamma intresset för att åka motorcykel, det erfarenhetsutbyte som detta innebär samt nöjet att ha roligt tillsammans. Ålder, erfarenhet, kön och yrke är oviktigt. Dock förekommer även negativa aspekter av att åka tillsammans med en grupp. Dels kan det förekomma en tävlan inom gruppen, dels kan det leda till att man följer föraren som ligger först och därmed inte tänker på den egna körningen. Den starka grupp-tillhörigheten inom motorcykelkulturen innebär också att man kan tillhöra "fel" eller "rätt" grupp:

Harley riders don't wave to sports bike riders. I wouldn't stop and help a Harley rider or a BMW if they were broken down, but I would if it was a Jap bike (i Watson 2007, s.64f).

Utifrån etnografiskt material insamlat under nio år har Austin och Gagné (2008) undersökt den speciella gemenskap ("community") som präglar s.k. touringåkare av märket BMW. Syftet var att förstå hur motorcyklister skapar och vidmakthåller en form av kollektiv identitet och gemenskap. Flera metoder användes, som t.ex. deltagande observation, enkäter och djupintervjuer. Samtliga forskningsmetoder visade resultat som speglar att det bland motorcyklister finns en generell solidaritet och kollektiv identitet, oavsett märke på motorcykel eller hur och i vilka sammanhang som man kör sin motorcykel. Austin och Gagné citerar en av sina respondenter:

I think all riders regardless of the style of riding or the make of the bike, feel a connection to each other. It is an unspoken understanding that we all share a passion. People who don't ride have no concept of that connection (i Austin & Gagné, 2008, s. 419).

Citatet uttrycker skillnaden mellan dem som kör motorcykel och dem som inte kör. Bland motorcyklister finns flera aspekter som förenar, vilket också framkommer av ytterligare ett citat av en respondent:

We are a relatively small group compared to the general public as a whole. We share a love of machinery, a passion for riding, and share in the risks of the sport as well as a somewhat negative public perception (i Austin & Gagné, 2008, s. 419).

Denna typ av solidaritet och kollektiv identitet framträdde på flera olika sätt i materialet, enligt författarna. Som exempel ges vanan att man bland motorcyklister alltid hälsar på varandra då man möts, även om man inte känner varandra. Till skillnad från resultaten från Watsons studie ovan visar Austin och Gagnés studie att motorcyklister alltid hjälper varandra om någon t.ex. får problem med sin motorcykel. Flera respondenter berättade även om hur man i sådana sammanhang får igång givande diskussioner med personer som man annars aldrig skulle ha mött, från olika samhällsklasser och med olika bakgrunder. Många av respondenterna menade också att deras motorcykelkörning medfört en utvidgad social gemenskap.

Charpentier (1996) konstaterar att motorcykelkulturen kan präglas av löst och tillfälligt sammansatta eller formaliserade grupper, men att det ändå finns en gemenskap, i det att man kör motorcykel. Om man får problem med cykeln så kan man räkna med att en annan motorcyklist kommer att hjälpa till och motorcyklister hälsar alltid på varandra ute på vägarna. Detta skiljer enligt Charpentier motorcyklister från bilister.

Lagergren (1999) beskriver två olika former av gemenskaper mellan motorcyklister, nämligen livsgemenskap och intressegemenskap. Karaktären hos dessa gemenskaper beskrivs i figur 3.

Livsgemenskap

hela människan

mc är deras liv

gänget och sekten

stark gemenskap

veteraner och chopperåkare där sällskapslivet är tätt och välorganiserat, gemensamma lokaler

outlaws- kriminalitet, halvmilitär organisation, produkt av radikalt utanförskap

Intressegemenskap

individer med olika sociala omständigheter

mc är en passionerad fritidssysselsättning

klubben och frändskapen

svag gemenskap

motorcykelorganisationer, t.ex. SMC – selektivt engagemang

veteranentusiaster, customåkare, touringfolk

Figur 3 Karaktäristika hos livsgemenskap och intressegemenskap enligt Lagergren (1999).

Lagergren (1999) menar att gemensamt för de olika gemenskapsformerna är broderskapet, där det finns en utpräglad manlig och ungdomlig karaktär, oavsett om det är kvinnor eller äldre män som åker motorcykel. Broderskapet utmärks också av en stark betoning på gemensamma värderingar, som ändå rymmer en utpräglad individualism. En annan gemensam nämnare, som ses som viktigare än individerna själva och deras välfärd, är själva motorcykeln och vad denna symboliserar och innebär.

4.6.2 Betydelsen av motorcykelorganisationer

Den ovan beskrivna solidariteten och gemenskapen kan också härledas till den betydelse som olika motorcykelorganisationer kan ha för motorcyklister. Flera studier berör också just detta. I studien av Austin och Gagné (2008), som undersökte touring-åkare av BMW, framkom det t.ex. att motorcykelorganisationer hade en framträdande betydelse för denna grupp av motorcyklister. Genom motorcykelorganisationer förmedlades en kollektiv identitet och kollektiva värderingar med hjälp av olika aktiviteter, hemsidor och tidskrifter (bl.a. rörande motorcyklisters säkerhet). Medlemskapet i en motorcykelorganisation som t.ex. BMW Motorcycle Owners of America (BMW MOA) skapar en gemenskap och ett nätverk över geografiska gränser i samband med t.ex. årliga sammankomster:

... the fact that rallies appear to be at the heart of this identity-based mobile community is related to the strong value riders place on riding long distance and being serious about riding and safety. Getting to a rally that might be on the other side of the continent is away of expressing key values and then sharing the adventure with others upon arrival (Austin & Gagné, 2008, s. 427).

Enligt en intervjustudie av Natalier (2001) framkom inställningen att man framförallt måste besitta praktiska kunskaper för att kunna bli en motorcyklist samt att man även bör lära sig motorcyklisters språk. Vid kurser och informella träffar har motorcyklisterna möjlighet att bli bättre på att hantera fordonet och utbyta erfarenheter. Träffarna fungerar även som ett forum där de rätta attityderna börjar utvecklas. Däremot verkar dessa träffar inte vara helt välkommande för alla. Att köra motorcykel innebär att man rör sig i en mansdominerad värld och för kvinnliga motorcyklister kan det vara svårt att hitta vänner bland motorcyklister som de kan prata med och åka tillsammans med. Männerna kör på ett annat sätt, de är mer tävlingsinriktade, kör alldeles för snabbt och tillbringar sin tid på pubar där de pratar mekanik, menar kvinnorna i intervjuerna. Kvinnorna kan känna sig obekväma i att prata med män om motorcykelkörning då de upplever att de inte kan tillräckligt mycket för att föra en konversation om detta.

Trots att många motorcyklister inte är klubbanslutna är klubbverksamheten ytterst viktig för motorcykelkulturen i Sverige menar Lagergren (1999). Klubbverksamheten möjliggör reproduktionen av normer och värderingar. Den svenska motorcykelkulturen innehåller visserligen flera olika kulturformer, med egna stilar och beteendemönster, men som organisation är de olika kulturerna lika varandra: ”Det är inte bara motorn som ska gå jämt och svara bra, utan hela fenomenet” (Lagergren, 1999, s. 146).

4.6.3 Identitet och livsstil

McDonald-Walker (2000) beskriver ur ett historiskt perspektiv hur motorcyklar hade en relativt hög status innan andra världskriget. Det var de mest välbärgade och privilegierade som körde motorcykel. Detta förändrades efter 1945 i samband med att fler och fler hade råd med bil. Motorcykeln blev istället det fordon som de mindre välbärgade hade råd med för att kunna transportera sig:

The bike used to be the working-man's form of transport. I mean, with a sidecar on it, it was the working-man's answer to a car he couldn't afford (i McDonald-Walker, 2000 s.28f).

Bilden av motorcyklister förändrades under 1960-talet i och med den växande mods- och rockkulturen (McDonald-Walker, 2000). Även medias stereotypa bild av motorcyklister som tonåringar i läderjackor samt Hollywoods bild av motorcyklister som långhåriga, farliga typer bidrog till myten om motorcyklister som farliga, stökiga och tuffa. Motorcyklisterna själva upplever ofta att människor i allmänhet har en negativ inställning till motorcyklister. Under 1970-talet förstärktes den negativa bilden till följd av framväxten av Hell's Angels, men i verkligheten är dessa grupper i minoritet bland motorcyklister. Denna bild börjar återigen förändras menar McDonald-Walker (2000). Det börjar bli trendigt att köra motorcykel och motorcyklister är en modern del av konsumentssamhället. Sernhede (1998) hävdar att idag är inte motorcykeln ett primärt transportmedel utan ett redskap som symboliserar upplevelser och skapandet av en identitet.

Identitet och livsstil kan också nås direkt via ett specifikt motorcykelmärke. Ett tydligt exempel på detta är utvecklingen inom den amerikanska tillverkaren Harley-Davidson. Efter stora förluster inom företaget vände utvecklingen och under början av 1990-talet gjorde Harley-Davidson rekordvinster. Lyng och Bracye (1998) belyser hur man inom Harley-Davidson använde sig av den subkultur som motorcykelvärlden innefattar och hur denna subkultur anpassades till marknaden:

... när bikers hade börjat använda stela motorcykelramar ('hardtail' - eller stelbensramar) för att uttrycka sitt förakt för säkerheten /.../ introducerade bolaget softtail-modellen som såg likadan ut men var försedd med en dold bakre stötdämpare. /.../ Bolaget har fulländat sin strategi att tillverka custommodeller som ser ut som outlaw-Harleys men samtidigt erbjuder den säkerhet och underhållsfrihet som efterfrågas av kunder vilka inte är bikers och som i de flesta fall tillhör medelklassen (Lyng & Bracye, 1998, s. 126).

5 Syn på risker och det egna trafikbeteendet

I detta kapitel beaktas olika motorcyklisters syn på det egna trafikbeteendet och risktagandet, liksom även huruvida motorcyklister uppvisar olika beteenden beroende på plats och ändamål med sitt åkande (t.ex. transport, hobbyåkande, tävling).

5.1 Inställning till den egna riskbenägenheten

You can always avoid accidents. People who are in accidents haven't taken their riding responsibility seriously. You always have to be at your best to ride. If you do, you can cope with whatever happens. No worries (i Natalier, 2001, s.72f).

I en amerikansk studie av Mannering och Grodsky (1995) analyseras motorcyklisters uppfattningar om olycksrisk. Att köra motorcykel ses generellt som en relativt riskfylld aktivitet, men egendomligt nog vet man lite om förarnas egen riskuppfattning, menar författarna. Olika anledningar bidrar till motorcyklists höga olycksinblandning:

- Bilförare tenderar att vara ouppmärksamma på att det finns motorcyklister i trafiken
- Att köra motorcykel kräver många och komplicerade förmågor, bl.a. fysisk koordination. Om man inte har dessa förmågor ökar risker för olycksinblandning. Dessutom får alkoholintag i samband med motorcykelkörning större konsekvenser jämfört med bilkörning
- Många motorcyklister är inte korrekt tränade i allt vad som krävs för att köra motorcykel
- Risker i sig med motorcykelkörning kan locka s.k. risksökande individer, i alla åldrar och ur alla socioekonomiska kategorier. Om detta är fallet, resonerar författarna, borde gruppen av motorcyklister vara mer inblandade i olyckor än den övriga befolkningen
- De flesta motorcyklar erbjuder bättre prestanda än bilar, t.ex. snabbare acceleration, vilket kan vara svårt för föraren att motstå. Som bevis till detta hänvisar författarna till resultat av deras enkätstudie, där några motorcyklister som första anledning till att sälja sin sportmotorcykel nämner just det faktum att de inte kan motstå frestelsen att köra i farliga hastigheter.

I studien presenteras en enkätundersökning över motorcyklisters egna uppfattningar gällande risker att råka ut för en olycka och hur de bedömer sannolikheten för att bli inblandad i en olycka. Studiens resultat visar att respondenterna hade en relativt god förståelse för faktorer som ökar respektive minskar olycksrisk såsom exponering i trafiken (körda mil), regelbundet överskridande av hastighetsgränser samt omkörning på väggrenen. Trots vetskapen om riskfaktorer är förarna likväl exponerade för dessa och författarna menar att orsaken kan vara att förarna underskattar sina egna risker för att bli inblandade i olyckor. Resultaten visar vidare att unga förare (under 25 år) ser sig själv som en riskgrupp, medan äldre förare och kvinnor anser sig tillhöra lågriskgruppen. Författarna menar att detta indikerar att de yngre förarna har en viss förståelse för vilka risker de utsätter sig för. Antal körda mil påverkade också uppfattningen av risk. Ju fler mil man kör desto större sannolikhet trodde man sig ha för att bli inblandad i olycka. Mannering och Grodsky vill genom sin studie bevisa eller motargumentera allmänt

hållna uppfattningar om motorcyklister och deras uppfattningar om olycksrisker. I detta sammanhang refererar de till tidigare studier inom flera olika forskningsfält där det framkommit att individens uppfattning av risk ofta är påverkad av obefogad optimism. I flera av dessa studier har man också funnit att denna optimism kan kopplas till individuella karakteristika såsom ålder, kön och livserfarenhet. Enligt författarna finns det mycket studerat kring dessa frågor gällande bilförare, medan det finns lite forskning kring just motorcyklister. Vidare påpekar Mannerling och Grodsky (1995) att resultaten av studier om bilförare även är generaliserbara för motorcyklister, eftersom bilförare och motorcyklister exponeras i samma miljöer.

Austin och Gagné (2008) fann att förare av BMW värderar säkerhet mycket högt, vilket bl.a. visar sig i valet av skyddskläder även i mycket hett väder. Författarna förklarar dock inte *varför* just denna grupp av motorcyklister har ett högt säkerhetstänkande. Flera respondenter uttryckte dock att säkerhet är viktigt och synen på just säkerhet är något som förenar förare av BMW:

This concern for safety was expressed by one BMW rider who said that he shared a sense of camaraderie or bond 'especially with those riders who emphasize safety in their riding' (Austin & Gagné, 2008, s. 431).

Chesman, Rutter och Quine (1990) har undersökt de sociopsykologiska faktorer som kan ligga bakom beteende bland unga manliga motorcyklister. Denna brittiska studie grundar sig på en nationell enkätstudie bland motorcyklister. Författarna hävdar inledningsvis att denna grupp av motorcyklister är en speciellt stor riskgrupp, då 37 procent av motorcyklister som dödas eller skadas svårt i motorcykelrelaterade olyckor är under 20 år och av dessa är 80 procent män. Frågorna i enkäten berörde bl.a. uppfattningar kring säkerhet, övertygelser ("beliefs") och beteenden. En andra enkät skickades ut ett år senare, bl.a. med frågor om olycksinblandning. I analysen fann man att den största determinanten för beteenden som innebar att föraren bröt mot lagar och regler var vanan, dvs. att man hade som vana att bryta mot trafiklagar och trafikregler. En annan faktor hänger samman med ålder och kön, där unga män kör riskfyllt i syfte att ha roligt och där olycksrisk t.ex. inte ses som någon barriär för att man *inte* ska ha ett riskfyllt körbeteende. Dessa faktorer bidrar också till att föraren utifrån den första enkäten tenderade att dels välja en tung motorcykel, dels bryter mot lagar och regler i samband med körning samt även kör fler turer med motorcykel i veckan jämfört med andra grupper. Resultaten indikerar att unga motorcyklister är mer benägna att bryta mot trafikregler och därmed riskera att bli inblandad i olyckor jämfört med äldre eller kvinnliga förare. Beteendet bland förare med kort erfarenhet, enligt författarna, grundar sig i kortsiktiga övertygelser snarare än utifrån noggranna, strukturerade och långsiktiga värderingar och attityder. Författarna menar att utbildningsprogram bör införas tidigt i en motorcyklists karriär för att nå lyckade resultat, innan körbeteenden har blivit utvecklade som vanor. Utbildningar av detta slag bör därför utformas för specifika målgruppers antaganden och uppfattningar kring vad som är säkert respektive icke säkert körbeteende.

5.2 Vilka risker anses finnas?

I still wake up sometimes in the middle of the night and think, what am I doing? I've got two little kids! All it takes is one drunk driver and I'm gone, out of their lives. /.../I'm going to keep riding in spite of the fact that there's a real chance I could die (i Roster, 2007, s. 450).

I en studie av unga motorcyklister framkom deras upplevelse av att köra motorcykel (Brendicke, 1991). Bland 18–20-åringar höll mer än hälften av respondenterna med om att det känns bra att köra om och att man känner sig frestad att testa hur snabbt man kan få upp motorcykeln i hög fart. Samtidigt höll hela 72 procent med om att det är svårt att förutse vilka risker som kan uppstå när man kör motorcykel.

I McDonald-Walkers (2000) intervjustudie beskriver motorcyklisterna sig själva som de mest försiktiga trafikanterna. Eftersom de är medvetna om farorna och är speciellt sårbara kommer de även att inta mer försiktighet än andra trafikanter. Det kan vara anledningen till att de tar mer risker i livet i övrigt, som att de festar mer än andra. "It's almost like a risk compensation" (McDonald-Walker, 2000, s. 21) som en respondent beskriver det.

Broughton och Stradling (2005) fann att motorcykelkörning främst var ett uttryck för nöje, som därmed var det som motiverade till körningen. Detta nöje kan i sin tur, enligt en tidigare studie av Broughton (2006), delas in i "rush based enjoyment" och "challenge based enjoyment". "Rush based enjoyment" kan beskrivas som något som ger en adrenalinkick, t.ex. där föraren kör i hög fart på en rak sträcka med god synlighet. "Challenge based enjoyment" är däremot mer relaterat till kurviga sträckor och där föraren kan testa sin förmåga och där utmaningarna är tuffa. Vidare menar Broughton och Stradling (2005) att effektiva åtgärder måste bygga på en förståelse för varför man kör motorcykel och hur förarnas syften och mål med körningen kan relateras till de risker som finns. Författarna undersöker attityder till risk och sambanden mellan risk, nöje och koncentration vid motorcykelkörning. Den första delen av studien genomfördes vid en racerbana i Skottland där 69 förare kom att ingå. Förarna fick på en karta över banan markera de ställen som de upplevde som nöjsamma respektive riskfyllda samt även var på banan som de upplevde att de var mest koncentrerade i sin körning. Resultaten visade olikheter mellan förare och att risk relaterad till nöje inte kan kopplas till något typiskt för motorcyklister. I den andra delen av studien ombads motorcyklister att rangordna bilder av olika vägförhållanden utifrån risk och nöje. I analys av resultaten kunde tre kategorier av förares riskprofiler urskiljas:

- *Riskmotvilja ("risk averse")*: föraren känner nöje då risk uppfattas som låg. Om uppfattning av risk ökar så sjunker samtidigt känslan av nöje. Dessa förare njuter av den frihet som en körning utan upplevd risk ger
- *Riskaccepterande ("risk accepters")*: föraren upplever nöje då den uppfattade risken är på mellannivå. I takt med att risken ökar så ökar även känslan av nöje, fram till det att denna känsla är mättad – uppstår en känsla av ytterligare ökad risk så avtar känslan av nöje snabbt
- *Risksökare ("risk seekers")*: föraren känner nöje då risk uppfattas som hög. Ju mer riskfylld körning desto större nöje.

Av de tre kategorierna var risksökare minst förekommande (8 procent) jämfört med riskaccepterande (48 procent) och förare med riskmotvilja (42 procent). I en jämförelse mellan riskaccepterande och risksökare menar författarna att risksökaren kör med små marginaler för att uppleva risk. Riskaccepteraren kan köra på samma sätt, men av andra skäl, nämligen för att testa sina kunskaper samtidigt som han/hon har kontroll och därmed inte upplever samma risk som risksökaren. Vidare diskuterar författarna huruvida de tre identifierade riskprofilerna (dvs. riskmotvilja, riskaccepteraren och risksökaren) kan relateras till teorin om "flow":

When a person is in a flow state their attention is fully concentrated, and therefore they do not think about anything irrelevant or worry about life's problems. /.../ for flow to exist there must be a match of skill levels to the challenge faced – how is this met for each of the rider groupings? (Broughton & Stradling, 2005, s. 72 och 75).

Sammantaget visar resultaten att skälen till att köra motorcykel ofta visserligen handlar om nöje ("pleasure and enjoyment"), men att man i detta nöje väger in olika aspekter. Man når också denna grad av nöje på olika sätt beroende av vilken typ av förare man är. Detta faktum måste beaktas i samband med utformande av utbildningsscheman, menar författarna. Det kan t.ex. tänkas att förare som ingår i kategorin "risk averse" inte får ut något av en viss utbildnings förväntade färdighetsträning ("skill training") jämfört med förare från de två andra förarkategorierna. När det gäller kategorin "risk seekers" kan utbildning rörande extra kontroll av motorcykeln medföra att dessa förare fortsättningsvis kör ännu tuffare än tidigare. För denna kategori av förare torde utbildning med fokus på gruppträck istället vara mer användbart.

I studien av Reeder, Chalmers och Langley (1996) framkom att de som hade slutat köra motorcykel menade att det mest berodde på att de inte hade tillgång till en motorcykel snarare än att riskerna avskräckte dem. Innan en implementering av trafiksäkerhetsåtgärder för motorcyklister genomförs bör man enligt författarna ha i åtanke varför folk kör motorcykel och att det inte i första hand är riskerna som gör att man slutar.

5.2.1 Faktorer som har betydelse för riskbeteende

I en studie av Leaman och Fitch (1987) bekräftas inte hypotesen att motorcyklister är mer risktagande än vad som är normalt för förare i samma ålder. I studien fick 72 unga motorcyklister (17–28 år) fylla i ett formulär som mäter spännings- och äventyrssökande samt risktagande ("Venturesomeness scale"). Vidare fick de svara på frågor angående ålder, typ av motorcykel, hur länge de har kört samt innehav av körkort. De fick även svara på frågor angående olycksinblandning samt uppskatta deras egen risk att bli inblandad i en olycka och risken att dödas i en motorcykelolycka inom de kommande två åren. Deras svar jämfördes sedan med normen för impulsivitet, äventyrssökande och empati bland vuxna enligt tidigare forskning. Resultaten visade att motorcyklister inte hade någon högre grad av äventyrssökande jämfört med vad som är normalt för respektive åldersgrupp. Man fann heller inget samband mellan olycksinblandning och äventyrssökande bland motorcyklister. Leaman och Fitch (1987) menar dock att fler studier kring äventyrssökande bör göras innan man kan slå hål på myten att motorcyklister skulle vara mer risktagande och vårdslösa än andra i samma åldersgrupp, som inte kör motorcykel.

Elliott, Baughan och Sexton (2007) utvecklade ett mätinstrument för att kunna mäta motorcyklisters beteende (A Motorcycle Behaviour Questionnaire, MRBQ) samt för att kunna testa vilka beteenden som hade störst samband med olycksrisk. Hela 8 666 motorcyklister fick sedan fylla i formuläret som bestod av 43 frågor. Dessa frågor kodades

om med hjälp av faktoranalys till 5 faktorer: misstag, kontroll, fortkörning, stunts samt användande av säkerhetsutrustning. Respondenterna fick även svara på frågor om kön, ålder, körerfarenhet, antal körda mil per år samt olycksinblandning. Ålder, körerfarenhet och antal körda mil hade samband med motorcyklisters olycksrisk. Risken ökade ju fler mil man körde men minskade med ålder och erfarenhet. Förare som angav att de ofta bryter mot trafikregler hade större olycksrisk. Olyckor där föraren själv var vållande hade starka samband med kontroll (t.ex. att köra så fort in i en kurva att man tappar kontrollen) samt hastighetsöverträdelser. Forskarna menar att interventioner som syftar till att förbättra motorcyklisters kontroll över motorcykeln (t.ex. att kunna hantera fordonet i kurvor och vid höga farter) riskerar att öka risken för olycksinblandning snarare än att minska densamma. Istället bör fokus ligga på att öka motorcyklisters medvetenhet om risker och deras egna gränser så att svåra situationer aldrig behöver uppstå.

Även Reeder m.fl. (1997) har i en studie från Nya Zeeland studerat unga motorcyklister. Syftet var att identifiera vilka eventuella faktorer vid 13- och 15 årsålder som bidrar till sannolikheten att man kör motorcykel vid 18-årsålder. Syftet var också att ta reda på ifall det finns vissa psykologiska eller sociala egenskaper bland motorcyklister som har samband med ökad olycksrisk och hur dessa egenskaper påverkar valet av att engagera sig i en riskfylld aktivitet som att köra motorcykel. Respondenterna, som var födda mellan 1972–1973, fick fylla i enkäter då de var 13, 15 och 18 år gamla. Enkäterna bestod av frågor angående erfarenhet av att åka motorcykel, ohälsosvanor, familjesituation och socioekonomisk bakgrund, social kompetens, mental hälsa, upplevd kontroll över egen hälsa samt läsförståelse och ordförråd. Den faktor som hade störst samband med att man kör motorcykel vid 18-årsålder var att man kört motorcykel redan som 13- eller 15-åring. Av alla manliga 18-åriga förare hade 38 procent kört moped vid 13 års ålder (vilket är illegalt i Nya Zeeland). Endast 10 procent hade aldrig kört moped vid 13 års ålder. Ytterligare faktorer som hade ett samband med motorcykelåkande vid 18-års ålder var att man hade varit inblandad i slagsmål samt hade vissa läs- och skrivsvårigheter. De 15-åringar som menade att slumpen avgör ens hälsa var mer benägna att köra motorcykel vid 18-årsålder. Denna inställning kan jämföras med andra hälsofarliga beteenden då man nonchalerar den påverkan man själv har på hälsan genom det egna beteendet, menar författarna. Istället tror man att andras beteende i trafiken och den fysiska miljön avgör om jag som motorcyklist kommer att råka ut för en olycka eller inte. Lämpliga åtgärder för att minska olyckor bland unga motorcyklister bör riktas till unga, blivande motorcyklister för att påverka deras attityder och kunskaper i rätt riktning. Man bör också se över lagarna gällande körkortstagande och införa strängare straff för att komma åt vårdslösa förare och de som kör utan körkort. Författarna poängterar att enbart tryckt material som information är inte lämpligt med tanke på läs- och skrivsvårigheter bland motorcyklister. Man understryker att trots att det är riskfyllt att åka motorcykel skiljer sig motorcykelkörandet från andra hälsofarliga beteenden. Dels är det lagligt att köra motorcykel från 15 års ålder i Nya Zeeland medan de flesta former av droger är förbjudna, dels anses inte motorcykelåkandet vara förknippat med ett problembeteende. Med tanke på att man får ta körkort för motorcykel vid 15 års ålder och övningsköra utan handledare är motorcykelkörning snarare någonting som, jämfört med bilkörning, uppmuntras bland unga, oerfarna förare.

5.2.2 Vilka risker upplever motorcyklister?

Miljö och situation

Enligt studien av Bellamy och Lawrenson (2001) menar motorcyklisterna att risken inte ligger i att åka motorcykel i sig utan snarare handlar om utomstående faktorer såsom andra trafikanter och väghållningen. Informanterna i studien beskriver bilförare som ouppmärksamma, speciellt yrkesförare som har bråttom på vägarna. Även skoterförare nämner i intervjustudien av Coxon (2002) att bilförare har attitydproblem. En informant menar: "They are dangerous, they don't look, and they don't seem to care" (Coxon, 2002, s.12).

I en kvalitativ enkätstudie i syfte att undersöka motorcyklisters attityder till sin körning ställdes frågor om körerfarenhet, utbildning, säkerhetsaspekter (t.ex. frågor om hastighet och onykter körning) samt personfakta (Clarke m.fl., 2004). Vad gäller uppfattningar om orsaker till motorcykelolyckor nämndes bristfällig uppmärksamhet som den främsta orsaken och då främst avseende andra trafikantgrupper än motorcyklisten. Som nummer två i rankningen av orsaker till olyckor nämndes yttre faktorer i trafikmiljön. Därefter nämndes låg erfarenhet, följt av risktagande samt slutligen bristfällig utbildning. Vidare svarade 80 procent av respondenterna att det främst är bilister som är ansvariga för olyckor med motorcyklar, medan 14 procent menade att det oftast var motorcyklisten som orsakade olyckor. Av respondenterna menade också 25 procent att motorcykelolyckor beror på motorcyklistens för höga hastighet och 58 procent uppgav också att de själva alltid eller ofta körde för fort. Resultaten visade också att det även bland erfarna motorcyklister förekom att de missbedömde hastighet i samband med körning i kurvor. Clarke m.fl. (2004) menar att uppmärksamheten inte endast ska rikta sig till motorcyklisterna själva när det gäller denna trafikantgrupps säkerhet. Även andra trafikanter måste ändra sina beteenden, i syfte att uppnå större säkerhet för motorcyklisterna. I detta sammanhang påpekar författarna att ungefär hälften av motorcykelolyckorna beror på motorcyklisterna själva, vilket innebär att hälften av olyckorna beror på andra faktorer som kan kopplas till andra trafikanters beteenden:

The fact that many motorcyclists in our sample appear to be trying to make themselves more conspicuous but are not seen, nevertheless lends credence to the idea that there is something amiss in the cognitive processes of the other involved driver (Clarke m.fl., 2004, s. 47).

Förutom andra trafikanter upplevs vägmiljön vara en stor risk för motorcyklister (Bellamy & Lawrenson, 2001). Motorcyklisterna själva menar att vägarna inte är konstruerade för motorcyklister. Dåligt underhållna vägar som inte nödvändigtvis innebär en fara för bilar kan orsaka olyckor bland motorcyklister. Studier visar också att två tredjedelar av dödsolyckorna med motorcykel sker på vägbanor där framförallt spårbildning, gropar och rullgrus finns (Strandroth & Persson, 2005). I 7 procent av dödsolyckorna har själva vägbanan bedömts haft brister av avgörande betydelse.

I en studie av Reeder, Chalmers och Langley (1992) fick 12–13-åringar svara på hur man som motorcyklist kunde undvika att bli inblandad i olyckor. Det mest förekommande svaret var att man bör vara uppmärksam (31 procent). Vidare menade 17 procent att motorcyklister ska bära skyddande kläder för att undvika olyckor. 17 procent svarade också att man ska undvika att köra för fort och 14 procent menade att man ska anta en allmän försiktighet. Endast 4 procent svarade att en nykter körning är den bästa strategin för att undvika olyckor.

Clarke m.fl. (2004) poängterar i en brittisk studie rörande motorcyklisters olycksinblandning att motorcyklister har en annorlunda olyckskaraktistik jämfört med andra trafikantgrupper. Motorcyklisters körning är också mer komplex än bilförarens körning eftersom motorcyklisten t.ex. måste ha fysisk koordination och simultanförmåga. Utifrån analys av 1 790 olycksfall med motorcykel framkom resultat som identifierar olika typer av olyckor. Olyckor visade sig t.ex. kunna bero på att andra trafikantgrupper inte uppmärksammat motorcyklisten. Motorcyklisterna själva har istället problem med kurvor och i samband med omkörningar. Resultaten visar vidare att det finns två huvudgrupper av motorcyklister som behöver uppmärksammas i forskningen eftersom olyckorna med dessa grupper har ökat under senare år. Den första gruppen är unga motorcyklister och oerfarna förare med motorcyklar som har mindre kapacitet, t.ex. skoter. Den andra gruppen berör äldre och mer erfarna motorcyklister och som kör motorcyklar med högre motorkapacitet. För båda dessa grupper bör fokus ligga på både förmågor och attityder, menar författarna. I studiens urval visade det sig att över 40 procent av förare av s.k. supersportmotorcyklar inte klarar av körning i kurvor, vilket innebär att de är överrepresenterade som grupp vad gäller denna typ av olyckor. Denna grupp kör också överlag fortare än andra grupper av motorcyklister, liksom även att de nöjeskör och ofta kör i grupp tillsammans med andra motorcyklister. Författarna hänvisar här till Moss (2000) som studerat motorcykelolyckor på landsbygd och motorcyklisters beteenden. I studien framkom det bl.a. att förare inom denna grupp inte behärskar sin motorcykel, varför det också sker olyckor.

För att ta reda på om motorcyklister är en unik grupp med avseende på trafikbeteende studerade Hornswill & Helman (2001) hur förare på motorcykel, motorcyklister i bil samt bilister i bil hanterade olika trafiksituationer i körsimulator. Forskarna fann inga signifikanta skillnader mellan de tre grupperna gällande attityder till hastigheter och motiv till att köra. Dock körde motorcyklister fortare när de körde motorcykel och motorcyklister genomförde också omkörningar med mindre marginal och fler omkörningar jämfört med då de körde bil. Forskarna menar att beteendet verkar vara förknippat med vilket fordon man kör snarare än personliga karaktäristika hos motorcyklister generellt.

Flertalet av respondenterna i studien av Natalier (2001) framhöll att motorcykelkörning innebär en högre risk än att köra bil eftersom man är mer skyddad i en bil. Dock förekom uppfattningen att eftersom bilister känner sig skyddade i bilen tar de också flera risker, medan motorcyklister är mer alerta i sitt agerande för att undvika risker i trafiken. Dessutom har man på motorcykel möjlighet att gasa på och förflytta sig snabbare än bilar för att undvika kollisioner. Författaren framhåller att när man diskuterar motorcyklisters höga dödstal måste man ta hänsyn till alternativa definitioner av risker. För motorcyklister kan det vara svårt att ta till sig definitioner som inte går att tillämpa på deras egen verklighet.

Det egna trafikbeteendet

Riding a bit faster makes you sharper and more focussed so you are safer. When we go on really fast rides /.../ we are safer than some of those Saturday rides when people are going a lot slower. Never had a single accident on those rides (i Watson m.fl., 2007, 50f).

I en australiensisk studie (Symmons, Mulvihill & Haworth, 2007) grundad på enkätsvar från 15 000 motorcyklister, fann man skillnader mellan de motorcyklister som tidigare

hade råkat ut för en olycka och dem som inte varit inblandade i olycka. Respondenterna uppmanades i enkäten att på en skala beskriva sig själva i frågor rörande bl.a. attityder och beteenden. Resultaten visade att de som varit inblandade i olycka också hade en övertro på sin förmåga som motorcyklist och var sämre som förare jämfört med dem som inte varit med om olycka. Förare som krockat beskrev t.ex. sig själva som i hög grad ansvarslösa och intoleranta samt att de hade en körstil som innebar hög fart och risktagande. I detta sammanhang hänvisar författarna till tidigare forskning som visat att ett högre självförtroende inte alltid behöver innebära högre säkerhet, utan tvärtom kan en sådan självuppfattning leda till att föraren tar fler risker. Denna grupp av förare, som tidigare varit med om olycka, var också mer benägna att tro att de inte skulle råka ut för en olycka i framtiden, jämfört med dem som inte råkat ut för en olycka tidigare. Möjligen kan denna uppfattning enligt författarna bero på att dessa förare anser sig ha fått erfarenheter av sin tidigare olycka, dvs. att man inte kommer att göra om samma misstag en gång till.

I en australiensisk fokusgruppstudie framkom olika faktorer som gör motorcyklister till säkra respektive osäkra förare (Watson m.fl., 2007). Att vara *medveten, fokuserad och hålla sig inom sina egna gränser* förklarades vara sådant som gör en förare säker. Dock hade dessa faktorer olika innebörd för olika individer. Att vara *medveten* innebar bl.a. att vara medveten om den övriga trafiken, att köra defensivt (visa tydligt vad man tänker göra) och hålla avstånd, att kunna läsa av trafiken samt även att ta hänsyn till oskyddade trafikanter. Få informanter nämnde vikten av att vara medveten om det egna humörets inverkan på körningen. Några förklarade att bra *fokus* uppnås när man kör fort och testat sina egna gränser eftersom det då inte finns utrymme för att göra fel och man tvingas vara 100 procent koncentrerad vilket enligt dem själva gör dem till säkra förare. För att bli en säker förare måste man enligt några informanter *testa sina egna gränser*. Säkra och osäkra sätt att testa sina gränser på framkom ur fokusgrupperna. Att testa på ett säkert sätt gör man genom att vara medveten om riskerna, medan ett osäkert sätt är då man känner en press att göra något man inte är förberedd för. Olycka eller inte verkar inte vara viktigt. Att testa gränser på ett säkert sätt även om man råkar ut för en olycka bidrar till att man blir en säkrare förare:

You get to know your limits by having crashes or near misses, when you lose control. It is trial and error, practice. You can't extend the limits of your riding without riding at your limits (i Watson m.fl., 2007, 44f).

Ytterligare faktorer som gör en säker förare var enligt fokusgrupperna goda trafikfärdigheter genom en vilja att lära och utvecklas samt att planera sin resa och hålla cykeln i bra skick. Faktorer som bidrar till osäkra förare var bl.a. dålig attityd, som leder till impulsiva, farliga handlingar och överskattande av den egna förmågan. Även trötthet, bristande erfarenhet, att falla för kompistryck, slarv, att inte bära skyddande kläder samt att köra en för tung cykel ansågs bidra till att man är en osäker förare.

Att köra riskfyllt beskrevs som positivt genom att man känner adrenalinet strömma ("the adrenaline rush"):

Physical injury is not guaranteed, there's only a 10% chance of permanent injury compared with a 90% chance of not permanent injury, so it is worth taking the risks. The adrenaline rush is exciting (i Watson m.fl., 2007, 49f).

De fördelar som framkom med att köra säkert var att man undviker att skadas samt att det är positivt för deras image (yrkesförare eller att inte se dum ut om man skulle åka omkull). Flertalet menade att det kan vara svårt att köra på ett säkert sätt hela tiden och att köra enligt gällande lagar kan innebära att man tar mer risker än om man bryter mot reglerna. Delade meningar om huruvida det är roligt att köra enligt gällande lagar framkom. Några menade att man kan ha lika roligt medan andra beskrev att den osäkra körningen leder till spänning:

Why would you? [Attempt to ride safely all the time] That would take all the fun out of it (i Watson m.fl., 2007, 57f).

5.2.3 Hantering av risker

Erfarenhet och kontroll

Enligt motorcyklister i en australiensisk studie är erfarenhet den viktigaste källan till kunskap (Natalier, 2001). Teoretiska kunskaper skyddar inte mot olyckor. Erfarenhet bidrar till att man lär sig att köra efter egen förmåga vilket är nyckeln till att ha kontroll. Motorcyklisterna förstår att det innebär en risk och kan räkna ut vilken risk det innebär för att råka ut för en olycka och skadas. Men när de kör, kan de möta och hantera faror utan att se dem som risker för att något ska hända.

Motorcyklister uppskattar sin egen risk utifrån en idealisk situation som Natalier (2001) kallar för "the good ride". "The good ride" är beroende av hur föraren tillsammans med fordonet kan hantera olika krav i den fysiska omgivningen. Genom förbättrad teknik, som innefattar "hur man kör" snarare än teoretiska kunskaper, kan man uppnå "the good ride". En bra teknik innebär att man blir ett med cykeln, kroppen tar över kontrollen och man behöver inte tänka. Detta kan liknas vid det tillstånd som kallas "flow" (se t.ex. Rheinberg, 1991; Broughton, 2006).

Att uppnå kontroll förefaller vara viktigt för att undvika olyckor enligt informanterna i Nataliers studie (2001). Vid full kontroll har man förmågan att förutse och undvika eventuella faror och på så sätt kunna undvika risker. Full kontroll kan uppnås när den perfekta interaktionen uppstår mellan föraren, fordonet och omgivningarna. Kontroll handlar även om att bära skyddsutrustning såsom hjälm och skyddande kläder. Genom att bära skyddsutrustning kan man koncentrera sig på tekniken.

Genom att köra efter den egna förmågan minskar riskerna för olycka (Bellamy & Lawrenson, 2001). Att köra efter den egna förmågan innebär att man anpassar körningen efter fordonet, vägen och den egna kunskapen. Erfarenhet handlar också om att känna sin cykel vilket innebär att man vet vilka gränser den har och vad man kan göra med den. Huruvida risker förekommer beror på om man tar risker eller inte. Om man känner sin motorcykel veta man vad man kan göra med cykeln. Uppfattningen att motorcyklister är bättre förare förekommer. Man menar att motorcyklister har en känsla för vägen och är försiktiga.

Skyddsutrustning

Skyddsutrustning såsom skyddande kläder, handskar och hjälm diskuteras i flertalet studier med olika resultat. Exempelvis finns skilda meningar kring effekten av att bära skyddskläder i Watson m.fl. (2007) där några informanter menar att en säker förare alltid ska bära skyddskläder. Andra menar att risktagandet ökar då man bär skydds-

kläder eftersom man då inte skadas så allvarligt om man råkar ut för en olycka. Liknande antaganden gör Ulleberg (2003) i en litteraturstudie som beskriver att skyddskläder kan reducera skador vid olycka med 33–50 procent. Däremot vet man inte i vilken grad skyddskläder används av motorcyklister och passagerare. Ulleberg (2003) menar att skyddskläder kan leda till att föraren känner sig tryggare och kan därmed kompensera för den ökade säkerheten genom högre hastighet och mer risktagande. Därmed kan det tänkas att ökat bruk av skyddskläder kan medföra en ökning av antal olyckor, även om skadegraden i en del av dessa reduceras.

I enkätstudien av Clarke m.fl. (2004) föreföll skyddsutrustning och synligheten vara den näst minst viktiga säkerhetsfaktorn. Den minst viktiga faktorn ur säkerhetssynpunkt enligt respondenterna var att observera hastighetsgränserna.

5.2.4 Inställning till hastighet

Lagergren skriver att "Något som skiljer dagens människor från människorna i förindustriella epoker är relationen till fart" (Lagergren, 1998a, s. 24). Han beskriver vidare att motorcykelns konstruktion ger möjlighet till fartens tjusning och det talas i positiva ordalag om upplevelser av att åka motorcykel. Att köra motorcykel är manligt. Kombinationen av fart, utsatthet och mekanik har genom åren fått stå för en speciell form av manlig identitet.

Enligt Vägtrafikinspektionen (2005) instämmer 60 procent av manliga motorcyklister i åldern 20–24 år helt eller delvis med påståendet "de nuvarande hastighetsgränserna är så låga att man måste ha förståelse för att de överskrids". Liknande resultat angående motorcyklisters inställning till hastigheter framkommer i Clarke m.fl. (2004) där 79 procent av respondenterna menade att hastighetsfrågan var minst viktig för motorcyklister att ta hänsyn till. Det finns bland motorcyklister, menar författarna, en klar skillnad i synsätt vad gäller att bryta mot hastighetsreglerna och att köra fortare än vad omständigheterna tillåter. Citatet nedan belyser denna uppfattning:

I find that the speed limits set are often completely inappropriate depending on the circumstances /.../ what possible danger could result from travelling along an open stretch of motorway at 11 pm at night without another vehicle in sight...? (i Clarke m.fl., 2004, s. 51).

Clarke m.fl. hänvisar också till en studie av Ormston m.fl. (2003), där det framkom att enligt motorcyklisters självrapporterade hastigheter efter genomförd utbildning sänkte de sina hastigheter i stadsmiljö (urbana områden), medan de dock ökade hastigheten på landsbygd. En förklaring till detta kan, enligt författarna, bero på att motorcyklisten erhållit en övertro på den egna förmågan efter att ha gått en vidareutbildning.

Även Mannering och Grodsky (1995) visar att det finns bristande respekt om hastighetsgränser bland motorcyklister. Bland respondenterna i denna enkätstudie påstod 70 procent att de körde över 100 mph (miles per hour) på allmänna vägar och av dessa menade närmare 40 procent att de skulle göra detta igen. Över 80 procent av respondenterna körde över hastighetsgränsen då de inte upplevde någon upptäcktsrisk och mer än 40 procent menade att förmågan att kunna köra snabbt hade samband med att man var en bra förare än om man håller sig till hastighetsgränser och trafikregler. Författarna menar att med tanke på deltagarnas förhållandevis höga ålder och erfarenhet (m=40) är dessa procenttal relativt höga.

Enligt resultaten i ovan nämnda studie av Natalier (2001) är beteendet att bryta mot hastighetsgränser mer regel än undantag bland de deltagande motorcyklisterna. Genom att köra efter sin egen förmåga och genom att veta egenskaper hos väg som man kör på kan man köra fortare än vad hastighetsgränsen tillåter. Det finns en tendens till att motorcyklisterna utmålar sig själva som eliter då de menar att bilkörning handlar om att ta sig från A till B medan att köra motorcykel kräver större kunskaper. Huruvida hastigheterna innebär en fara eller inte beror på omständigheterna. Någon respondent menar att hastighetsgränsen inte är desamma som "min egen gräns". En annan anser att köra i 140 km/h är lika säkert som att köra i 90 km/h. Säkerheten ligger i hur pass väl man känner till sina egna gränser i den givna situationen.

I en brittisk fokusgruppstudie diskuterades fartens och hastighetens betydelse (Hannigan m.fl., 2007). Motorcyklisterna beskrev att säkerhetsmarginaler och en önskad svårighetsgrad kunde uppnås med hjälp av farten. Genom att öka eller minska farten beroende på vägförhållanden kan man ständigt hålla den önskade svårighetsgraden. Vilken hastighet de körde i berodde på vägmiljön och förhållanden i trafiken, inte nödvändigtvis vilken hastighet som var skyltad. Hur väl man känner vägen och vilken typ av motorcykel man kör påverkade också hastigheten. Vidare beskrev de den positiva känslan med att köra fort:

That is the biggest thing that I have noticed. Cause it is, you've got that exhilaration feeling, you've got wind rushing past you. It's great, isn't it? You don't experience that in a car (i Hannigan m.fl. 2007, s.433f).

Ytterligare känslor som förknippades med höga farter var känslan av att vara ett med världen och en känsla av makt. En ökad fart kan enligt informanterna även vara resultat av att man som motorcyklist vill testa hur fort motorcykeln kan gå. I fokusgruppen framkom även andra faktorer som ansågs inverka på motorcyklisters tendens att öka farten, t.ex. irritation över trafiken, press från andra förare samt en önskan att imponera på andra. Gemensamt i detta sammanhang är att orsakerna till att man ökar farten har med humöret att göra.

Angående hastighetsgränser ansåg informanterna att dessa måste fylla någon funktion. Om man upplever att hastighetsgränsen är för låg för en viss väg tenderar man att inte bry sig om dem. Samtidigt ansåg de att hastighetsgränser är till för att följas och om man bryter mot dem riskerar man att tappa kontrollen. Den upplevda risken för att bli bötfälld inverkade på benägenheten att hålla hastighetsgränsen.

5.2.5 Alkohol och droger

Becker m.fl. (2003) undersökte i en amerikansk fokusgruppstudie attityder till onykter körning med motorcykel och till tänkbara åtgärder för att minska onykter körning bland motorcyklisterna. Studien bestod av 20 fokusgrupper som genomfördes i olika städer och regioner i USA. Sammantaget deltog 129 motorcyklisterna och 35 personer som på olika sätt arbetade med trafiksäkerhetsfrågor relaterade till motorcyklar. Bland motorcyklisterna framkom en stark uppfattning om att onyktra motorcyklisterna endast skadar sig själva varför det inte är nödvändigt med en lägre tillåten promillehalt för motorcyklisterna än för bilister. Denna uppfattning kan enligt författarna kopplas till den frihet och det oberoende som många motorcyklisterna förknippar med att köra motorcykel.

Enligt resultaten av fokusgrupperna försöker man som motorcyklisterna att hindra andra motorcyklisterna från att köra onyktra (Becker m.fl., 2003). Det framkom dock också att

den ovan beskrivna tilltron till motorcyklistens oberoende kan vara ett skäl till att man inte lägger sig i andra motorcyklisters beteenden. Här märks alltså en kulturellt betingad respekt för den enskilde motorcyklistens individualitet och frihet.

Författarna menar vidare att grupper av motorcyklister kan ha en betydande roll i arbetet med att minska onykter körning bland motorcyklister (Becker m.fl., 2003). Inom olika sammankomster kan man t.ex. erbjuda alkoholfria aktiviteter och alkoholås. En annan aspekt är att varje enskild motorcyklist känner ansvar för att stoppa andra motorcyklister från att köra onyktra, liksom de även kan göra påtryckningar att man inom motorcykelklubbar och motorcykelorganisationer erbjuder alkoholås samt alkoholfria aktiviteter.

Clarke m.fl. (2004) hänvisar till Sunderstrom m.fl. (1999) där det framkommer att trafikolyckor till följd av att föraren använt illegala droger/mediciner var vanligast bland motorcyklister. Denna typ av olycka har minskat bland bilister, dock inte bland motorcyklister. Enligt Clarke m.fl. (2004) indikerar detta att motorcykelkörning kan locka s.k. risksökare. Risksökare bland motorcyklister har även studerats av Mannering och Grodsky (1995) som menar att risksökande individer bland motorcyklister finns bland alla åldrar och i alla socioekonomiska grupper.

Charpentier (1996) menar följande angående motorcyklister och alkohol:

Fylla och körning är inte grönt bland svenska *bikers*, Man kan tubba lite på lagen och dra en mellanöl men där går gränsen.
/.../ *Bikers* är de i särklass mest nyktra förarna på Sveriges vägar (Charpentier, 1996, s. 84f).

6 Syn på policyåtgärder

Detta kapitel syftar till att beskriva hur motorcyklister ser på åtgärder i syfte att reducera motorcykelolyckor. Syftet är även att beskriva vilka skillnader som kan finnas mellan olika förarens syn på lämpliga åtgärder och vad de eventuella skillnaderna beror på.

6.1 Hur kan antalet olyckor och allvarighetsgraden av olyckor minska?

6.1.1 Andra trafikanter och trafikmiljön

Enligt en intervjustudie som Vägverket (2006) har genomfört lägger många motorcyklister problemet utanför sig själva och menar att det är omgivningen som bidrar till den farliga motorcykelmiljön. Det är framförallt bilisterna men också vägarna som beskrivs bidra till detta. Bilisterna snarare än motorcyklisterna förväntas ändra sitt beteende för att få ett bättre samspel.

Bilisterna måste ta mer hänsyn, de måste köra med insidan, titta och ha koll på sina medtrafikanter. Jag har själv blivit en bättre bilförare sedan jag tog mc- kort, jag lämnar mer plats nu. Alla bilister borde köra mc ett tag (Vägverket, 2006, s.10).

Dåligt underhållna vägar med t.ex. gropar, grus, dåliga lagningar och föremål på vägarna är en annan bidragande orsak till olycksrisker. Önskemål från motorcyklister för att göra motorcykelkörningen mer säkert är bland annat fler rondeller, annorlunda utformning av vajerräcke, fler bussfiler där motorcyklister tillåts köra och fler viltstängsel.

Enligt studien av Watson m.fl. (2007) beskrev informanterna hur polisen inverkar på motorcyklisters körbeteende. Det framkom både för- och nackdelar med att polisen är synlig ute på vägarna. Fördelarna som framkom var att det faktiskt hade en effekt på trafikanters beteende när poliser är ute i trafiken. Eftersom man inte vill få en bot tar man det lugnare när man vet att polisen är ute. Dessutom ger poliser en påminnelse om verkligheten:

/.../ Police give you a reality check and that's healthy, how else are you going to get one without getting hurt? (i Watson m.fl., 2007, s. 50f).

Nackdelarna med polisen var att bilförare kan hastigt sakta ned vilket kan vara en fara för motorcyklisterna Några menade också att polisen inte föregår med gott exempel i trafiken.

6.1.2 Hjälmskydd och skyddskläder

I en amerikansk studie analyserades hjälmanvändning och skademönster bland motorcyklister i USA, vilka varit inblandade i dödsolyckor mellan åren 1995 och 2003 (Mayrose, 2000). Resultaten jämfördes mellan stater med hjälmlag och stater utan hjälmlag samt stater som införde hjälmlag under den tid som studien pågick (1997–2003). Resultaten visar att i stater utan hjälmlag var användningen 17,6 %. Vissa stater har en sekundär hjälmlag vilket innebär att förare under 18 ska bära hjälm. Hjälmanvändningen i dessa stater var 36,2 %. I de stater som hade hjälmlag var

användningen 84 %. I staterna Arkansas och Texas ändrades lagen från primär till sekundär hjälmlag under år 1997. Hjälm användningen sjönk i dessa stater från 78,2 % till 31,7 % mellan år 1996 och 2000. Författaren menar att om hjälmlag skulle gälla för alla stater i USA skulle hjälmanvändningen öka dramatiskt samtidigt som huvudskador på motorcyklister i samband med olyckor skulle sjunka.

I ytterligare en amerikansk observationsstudie undersöktes hjälmanvändningen före och efter införandet av hjälmlag i Kalifornien (Kraus, Peek & Williams, 1995). Sammantaget observerades 25 342 motorcyklister och 2 803 passagerare. Efter lagens införande hade hjälmanvändningen ökat från 50 procent till mer än 99 procent. Detta tyder på, menar författarna, att lag om hjälm har en mycket stark möjlighet att öka hjälmanvändningen. I studien framkom det också att antalet motorcyklister på vägarna hade sjunkit efter laginförandet. Denna minskning skulle kunna bero på just hjälmlagen, menar författarna, men påpekar också att vädret vid den aktuella perioden kan ha varit en orsak.

Enligt Ulleberg (2003) finns inga studier som visar att förare som använder hjälm tar större risker än förare som inte använder hjälm.

I Sverige kan motorcyklister ges dispens till att slippa bära hjälm (Charpentier, 1996). Vägverket och Socialstyrelsen har gemensamt beskrivit ett antal dispensfall, där de vanligaste grunderna är spänningshuvudvärk, nedsatt hörsel, hörapparat, svåra dermatologiska störningar och klaustrofobi. Ett mycket litet antal personer har dessutom dispens från hjälmtvånget på grund av kraniedeformation då ingen hjälm passar. Charpentier påtalar också att Danmark har ett likartat regelsystem, men att det i exempelvis Tyskland och Frankrike inte förekommer några dispenser överhuvudtaget. Om hjälm och motorcykelkörning skriver Charpentier följande utifrån sina egna erfarenheter och upplevelser:

Att köra utan hjälm är härligt. Ty MC-åkande är någonting aktivt och befriad från hatt förstärks intrycken. Vind och ljud. Dessutom hör jag uttrykningsfordon (Charpentier, 1996, s. 80).

Charpentier (1996) menar vidare att:

För många bikers är det en integritetsfråga om man vill köra med eller utan hjälm. För det är jag som bestämmer vad jag har på mig när jag sitter på min hoj. Inte byråkrater eller politiker. Och det är jag som väljer mellan att dö direkt eller när det smäller – eller ett liv i rullstol. Beslutet är mitt (Charpentier, 1996, s. 79).

6.1.3 Förbättrad och utökad utbildning

Sedan år 2004 genomför organisationen Sveriges Motorcyklister, SMC, utbildningar för förare av sportmotorcyklar (Loukopoulos & Henriksson, 2008). Kurserna är upplagda i fyra steg där varje steg är en dags utbildning och innehåller totalt följande moment:

- Motorcykeln (maskinen)
- Spårval (vägen/banan)
- Människan (människan kontrollerar/styr maskinen)
- Individuell coaching (anpassad utbildning).

Syftet med utbildningarna är bland annat att öka deltagarnas förmåga att hantera cykeln i trafikmiljö samt att öka medvetenheten om riskerna med att köra motorcykel. De deltagare som genomför kurserna får också en lägre försäkringspremie.

VTI utvärderade behållningen av kurserna bland de förare som deltog under 2007 (Loukopoulos & Henriksson, 2008). Resultaten visar att deltagarna hade en positiv uppfattning av kursen men att de hade haft användning av lärdomarna i olika grad. Vissa lärdomar användes inte av särskilt många deltagare när de körde på allmän väg efter kursen. Flera deltagare poängterade att körning på allmän väg skiljer sig från bankörning varför många moment inte blir aktuella vid de omständigheter som förekommer i trafiken. Det fanns även några moment som deltagarna uppgav att de använde sig av, dock utan att kunna förklara på vilket sätt de användes. Flera angav en allmän känsla av att allt hade blivit bättre och denna känsla kan ha sin grund i att momentet hade blivit en del av körrutinen. En sidoeffekt av kurserna är att flera deltagare körde mer på bana och mindre på allmän väg efter kursen då de insåg att det är både roligt och säkrare att köra på bana än på allmän väg. Författarna ställer sig frågan om en kursdag räcker för att ändra instinktiva beteenden och skapa reflexmässiga beteenden. Loukopoulos och Henriksson (2008) menar att detta inte är tillräckligt men att det skapar förutsättningar för vidareutbildning och förbättring. I studien lyfter man även frågan hur man ska kunna marknadsföra kursen till de riskgrupper som mest behöver vidareutbildning. Ett förslag är att lyfta fram nöjet med att köra på bana snarare än säkerhetsaspekten.

Liknande förslag ger Brendicke (1991) till hur man ska locka de grupper som behöver utbildning. Med tanke på motorcykelns betydelse som fritidssysselsättning och att spänningsmomentet är en mycket påtaglig ingrediens menar Brendicke (1991) att organisationer som vill locka unga motorcyklister till utbildning bör gå ut med att de erbjuder en rolig och spännande aktivitet och hålla säkerhetsaspekten i bakgrunden till en början. Reeder, Chalmers och Langley (1996) argumenterar för att innan en implementering av trafiksäkerhetsåtgärder för motorcyklister genomförs bör man ha i åtanke varför folk kör motorcykel och att det inte är riskerna i första hand som gör att man slutar köra.

Från intervjuerna i Vägverkets (2006) intervjustudie framkom en önskan om en motorbana där man kan få "köra av sig". Många menade att det skulle minska behovet av att köra i höga hastigheter ute på vägarna. Ytterligare förslag till åtgärder är obligatorisk motorcykelutbildning även för äldre som fick sitt motorcykelkörkort "på köpet" i samband med att de tog körkort till bil samt en "avrostningskurs" inför varje säsong där man har möjlighet att uppdatera sina kunskaper.

Broughton (2006) fann i sin studie rörande motorcyklisters syften med motorcykelkörning att det fanns olika former av nöje och som också kan relateras till och beskrivas som ett tillstånd av "flow" (jfr ovan). Eftersom man inte kan hindra en förare att komma i "flow", så behövs enligt författaren träningsmetoder för att öva in en säker körteknik. Att öva in en säker körförmåga tar normalt längre tid än för att erhålla tillräckliga förmågor för att ta motorcykelkörkort och klara dess test. Därför borde någon form av vidareutbildning ges med regelbundna intervaller föreslår Broughton (2006).

Enligt Sexton, m.fl. (2004) verkar inte erfarenheten av att köra motorcykel minska olycksbenägenheten vilket enligt författarna kan bero på att med ökad erfarenhet och kunskap ställer motorcyklisterna högre krav på den egna körningen; de köper snabbare motorcyklar och kör fortare medan motorcykeln fortsätter att vara ett element för glädje och spänning. Motorcykelorganisationer borde därför arbeta för att främja en försiktig,

säker och ansvarsfull körning. Även motorcyklister som tagit upp sin motorcykelkörning efter en längre tids uppehåll bör få en speciellt anpassad utbildning. Detta skulle kunna ske i samarbete med t.ex. försäkringsbolag, tillverkare och motorcykelorganisationer. Överlag, menar författarna, fokuserar många utbildningar på att förare ska lära sig att hantera olika trafiksituationer och förbättra körförmågan. Istället borde utbildningarna fokusera mer på att motorcyklisterna ska lära sig att undvika svåra trafiksituationer och öka förarnas självinsikter samt medvetandegöra konsekvenser av handlingar och beteenden.

När det gäller utbildningar av olika slag visar Ulleberg (2003) i en litteraturstudie att resultaten pekar på att frivilligt vald formell upplärning inte reducerar antal olyckor bland mopedister och motorcyklister. Tvärtom har de som genomgått sådan utbildning fler olyckor än de som inte har genomgått sådan utbildning, speciellt om man tar hänsyn till olyckor per körd kilometer. Den upplärning föraren genomgår *före* körkortet verkar olycksreducerande, medan upplärning *efter* att föraren har fått körkort (det vill säga frivillig upplärning) har motsatt effekt. Det kan finnas flera förklaringar till detta. Utbildning innan föraren släpps ut på egen hand ger vissa grundläggande färdigheter som behövs dels för att kunna köra motorcykel, dels för att förhindra olyckinblandning. Ytterligare upplärning en tid efter att man har fått sitt körkort ger förarna en överdriven tro på att de kan behärska motorcykeln i svåra situationer. I litteraturstudien framkommer kritik till utbildningar som fokuserar på teknik och fordonshantering och inte på hur man kan öka insikten kring hur farliga situationer inträffar.

7 Diskussion

7.1 Metoddiskussion

Syftet med föreliggande studie har varit att erhålla en fördjupad och samlad kunskap rörande motorcykelkultur och motorcyklisters syn på risker, sitt eget riskbeteende samt åtgärder för motorcyklisters trafiksäkerhet. I en inledande fas av projektet, där syftet var att börja med en bred sökning i olika vetenskapliga databaser, påträffades ett flertal studier baserade på olycksstatistik uppdelat på bl.a. ålder, kön, antal körda mil (erfarenhet) och storlek på motorcykel. Flera studier var av prospektiv och retrospektiv karaktär, där man analyserade sambandet mellan olycksinblandning och sjukhusrapporterade skador och dödsfall samt huruvida det fanns gemensamma faktorer bakom olyckorna såsom hastighet, typ av väg, väglag etc. Andra studier mätte samband mellan olycksrisk och olika typer av bakgrundsfaktorer såsom familjeförhållanden, skolprestation och droganvändning. Ytterligare studier redovisade statistik över hjälmanvändning, användning av skyddsutrustning, körning med eller utan strålkastare under olika tider på dygnet samt erfarenhet av alkoholrelaterad körning. Sammantaget ger dessa studier visserligen en god bild av motorcyklisters trafiksäkerhet, men studierna berör inte motorcyklisters *egna* uppfattningar kring trafiksäkerhet, risker och policyåtgärder. Av den anledningen riktades sökningarna till vetenskapliga metoder som brukar användas för att studera uppfattningar och attityder hos olika grupper av människor, där olika sökkombinationer relaterade till intervjustudier, enkätstudier och fokusgrupper genomfördes.

Av ca 100 studier som i en första fas framstod som relevanta sållades många bort i samband med inläsningen. De studier som ansågs vara relevanta, dvs. de som handlade om motorcyklisters *egna* uppfattningar, blev slutligen 42 stycken. Detta relativt begränsade utfall indikerar de kunskapsluckor som finns och som ligger till grund för de förslag på framtida forskningsområden vilket görs under kapitel 8, *Fortsatt forskning*.

7.2 Sammanfattande analys och diskussion

Identitet, gemenskap och samhörighet

I Sverige har Lagergren (1998a; 1998b; 1999) och Charpentier (1996) beskrivit olika grupper bland motorcyklister och som till stor del berör motorcyklisters livsstil, värderingar och kultur. Här framkommer, liksom även i den internationella litteraturen, att outlawskulturen, trots att den representerar en ytterst liten del av alla motorcyklister, har varit grunden till det som är kännetecknande för många motorcykelkulturer såsom manlighet, tuffhet och respekt. Outlawskulturen har också influerat uppkomsten av olika typer av motorcyklar (t.ex. custom och choppers) liksom även vilken stil som förare av dessa motorcyklar förväntas ha vad gäller kläder och körsätt. Här spelar identiteten en viktig roll i valet av motorcykel och valet av vilken grupp man vill tillhöra. Austin och Gagné (2008) tar upp just gruppens betydelse och menar att genom motorcykelorganisationer förmedlas en kollektiv identitet med gemensamma värderingar. Vidare visar Natalier (2001) att identiteten och tillhörigheten utgörs av att man lär sig tala motorcyklisters språk och att man på motorcykelträffarna utvecklar ”de rätta” attityderna. Lagergren (1999) menar att klubbverksamheten möjliggör reproduktionen av normer och värderingar. Med stöd från teorin om social identitet framstår klubbarna och organisationerna som viktiga för formandet av identiteten. Medlemmar- nas tillhörighet uttrycks genom stilen på motorcykeln och vilka kläder man har. Även

hur man åker, huruvida man kör långväga eller huruvida mekandet är viktigast definierar också relationen inom gruppen samt vilket förhållningssätt och vilken relation man har gentemot andra grupper av motorcyklister.

Watson m.fl. (2007) beskriver en jämlikhet bland motorcyklister vilket t.ex. innebär att man kan åka var som helst och träffa andra motorcyklister att åka med. Det gemensamma intresset av att utbyta erfarenheter och ha roligt tillsammans är överordnat ålder, kön och klasstillhörighet. Däremot visar en del studier att det finns vissa motsättningar mellan olika grupper av motorcyklister, vilka inte har med outlawskulturen och dess rivaliteter att göra. I Austin och Gagnés (2008) studie framkom en positiv känsla av gemenskap som respondenterna, förare av BMW, kände då de mötte andra motorcyklister på BMW. Andra som inte körde just BMW kallades för "posers" eller "wannabes" vilka ansågs vara motorcyklister som vill visa upp sig med sina motorcyklar och sina skinnkläder snarare än att köra längre sträckor. Några av respondenterna menade att om någon förare skulle åka omkull hjälper man till oavsett vilket motorcykelmärke de kör, medan andra menade att man inte stannar för en Harley eller något annat motorcykelmärke än det man själv kör. Sammantaget verkar det finnas en känsla av att tillhöra en viss grupp, nämligen motorcyklister, i jämförelse med andra trafikantgrupper, men att det bland motorcyklister ändå finns en del motsättningar mellan olika grupper, beroende på vilken typ av motorcykel man kör och hur man kör. Austin och Gagné (2008) talar här om subkulturer som slår hål på fördomar och stereotyper byggda på social klass, kön och etnicitet. Istället delar motorcyklister själva in sig i subkulturer baserade på t.ex. motorcykelmärke, vilket stärker vissa motorcyklisters identitet men irriterar andra motorcyklister. Utifrån teorin om social identitet (se t.ex. Worchel, 1998) kan man förstå att dessa motsättningar beror på att gruppen skapar sociala band mellan sina medlemmar och att medlemmarna visar sin tillhörighet till gruppen och uttrycker sin identitet genom t.ex. val av motorcykelmärke, kläder, körstil och attityder.

I litteraturen framkommer det att olika motorcyklister har olika behov av och syften med att köra motorcykel. Detta uttrycks ofta genom vilken typ av motorcykel man kör, var och hur man åker, huruvida man åker ensam eller i grupp och huruvida motorcyklandet är en livsstil eller "bara" ett intresse. Lagergren (1999) beskriver bl.a. att det inte enbart är för outlaws som motorcykeln innebär en livsstil. Även för veteraner och chopperåkare kan motorcykeln innebära mer än enbart ett intresse. Det förekommer en stark gemenskap och ett välorganiserat sällskapsliv bland många motorcykelklubbar som inte identifierar sig som outlaws, men där motorcykeln är deras liv och gemenskapen i klubben är en form av broderskap.

Motorcykeln innebär dock inte en livsstil för samtliga motorcyklister. Många har motorcykelkörning som ett stort intresse, de kan vara medlemmar i en organisation som exempelvis SMC, åker på en del träffar då och då, men de lever inte för motorcykeln. Sociala omständigheter, t.ex. relaterade till arbete, familj och bakgrund, kan skilja sig helt åt mellan olika motorcyklister. Men att själva gemenskapen och samhörigheten har stor betydelse bland just motorcyklister framkommer i flera studier.

Känsla och risk – anledningar till att köra motorcykel

I litteraturen framträder en mängd olika anledningar till varför man kör motorcykel. En anledning som nämns framförallt i den internationella litteraturen är smidigheten att ta sig till och från arbetet och att motorcykeln är ett billigare alternativ till bil. I Sverige brukar inte vintrarna möjliggöra motorcykelkörning året runt, varför dessa skäl till att köra motorcykel inte borde vara lika starka som i exempelvis Australien. Trots att

motorcykelkörning i Sverige till stor del är säsongsb beroende ökar motorcykelförsäljningen i landet. Möjligen skulle det kunna vara en effekt av de senaste årens högkonjunktur då många, både yngre och äldre, har haft råd att köpa en motorcykel och anledningarna till att köra motorcykel tycks i dessa sammanhang vara andra än ekonomiska och praktiska. Av litteraturen framgår det också att ekonomiska och praktiska anledningar till att åka motorcykel många gånger tycks vara av sekundär betydelse. Framträdande i litteraturen är istället *känslan* med att köra: det är roligt, det är ett sätt att umgås, det ger frihet och riskerna med att köra motorcykel är lockande och spännande. Själva känslan med att köra verkar vara primärt oavsett vilken typ av motorcykel man har. Det finns en passion för många motorcyklister, något som delas bland motorcyklister oavsett ålder, yrke och socioekonomisk status. Flera studier beskriver motorcykelkörning som ett tillstånd som många motorcyklister kallar "flow"-upplevelse, eller "a buzz". Det handlar om en upplevelse som många strävar efter, att "bli ett" med cykeln. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det inget tillstånd man vill se hos någon förare, oavsett fordon. Men många motorcyklister beskriver att utan riskerna skulle det inte vara lika roligt att åka. Med för många lagar och regler för motorcyklister skulle känslan av frihet försvinna och då finns det ingen anledning att åka, menar många motorcyklister i de olika studierna.

Reeder, Chalmers och Langley (1992) menar att de som väljer att köra motorcykel gör det av särskilda anledningar och att det finns fördelar med att köra på ett farligt, riskfyllt sätt. Fördelarna kan vara att få ut aggressioner, visa sin tävlingsinstinkt, uttrycka oberoende eller imponera på andra. Kopplingen mellan aggressivitet och motorcykelåkande visas även i en studie av norska Mc-rådet (1999), där det framkom att utseendet på motorcykeln kan motivera motorcyklister till ett aggressivt körbeteende. I studien av Rathinam m.fl. (2007) fann man att aggressivt beteende och tidigare sammanstötningar med polisen utgör två starka bidragande faktorer till olycksinblandning bland unga motorcyklister.

Att riskerna med att köra motorcykel är lockande för många är naturligtvis ett problem ur trafiksäkerhetssynpunkt och ställer bl.a. frågan hur man kan förhindra att motorcykelolyckor ökar i och med ett ökat användande av motorcyklar. Men hur kan man få till stånd ett ändrat körbeteende bland motorcyklister? Ökad riskmedvetenhet verkar inte vara den enda lösningen, då risken med att köra motorcykel samtidigt är anledningen till att många brinner för att köra motorcykel. Ökad riskmedvetenhet kan också enligt några studier innebära att föraren litar än mer på sin egen förmåga och därmed får ett ökat riskfyllt beteende. I VTI:s utvärdering av kurser för förare av sportmotorcyklar framkom att motorcyklister efter kursen hade börjat köra mer på bana och mindre på allmänna vägar (Loukopoulos & Henriksson, 2008). Deltagarna hade upptäckt att det både är roligt och säkrare att köra på bana än på allmän väg. I Vägverkets intervjustudie (2006) bland motorcyklister framkom också önskemål om en motorbana att köra av sig på, vilket förare av sportmotorcyklar anser skulle vara en tänkbar åtgärd för att minska höga hastigheter på vägarna. Skulle ökade möjligheter för motorcyklister att få "köra av sig" på bana istället för ute i trafiken kunna bidra till ett ändrat körbeteende?

Motorcykelns betydelse för identiteten (se ovan) torde kunna länkas till de övergripande syftena med att köra motorcykel som litteraturen påvisar, dvs. känslan med att köra och riskerna med att köra. Hur dessa två aspekter är relaterade till varandra och hur de möjligen närs och stärks av varandra avseende trafiksäkerhet är inte särskilt framträdande i den genomgångna litteraturen. Ett fåtal studier berör kopplingen mellan å ena sidan motorcykelns estetik och användningsområde, å andra sidan vilka grupper som kör (se t.ex. Lagergren, 1999; Mc-rådet, 1999). Men kunskaper saknas fortfarande om hur

valet av motorcykel och grupptillhörigheten inverkar på motorcyklisternas inställning till trafiksäkerhet, risktagande och åtgärder för att minska motorcykelolyckor.

Åldern har betydelse

Att äldre förare som har återupptagit sin motorcykelkörning efter en längre tids uppehåll har en ökad risk för att bli inblandade i olyckor diskuteras av flera forskare (se t.ex. Harrison och Christie, 2005; Clarke m.fl. 2004). Man menar att dessa förare kan ha svårt att hantera de motorcyklar som finns på marknaden idag och att de har en försämrad körförmåga med anledning av sitt längre uppehåll i körning. Anledningen till att de skulle kunna ha en ökad risk är också att många äldre förare har råd att köpa en tyngre motorcykel än vad de är vana vid. Motorcyklister mellan 50–59 år är dock underrepresenterade i olycksstatistiken, där det framgår att det främst är yngre förare som är inblandade i olyckor (Mc-rådet, 1999; Strandroth & Persson, 2005). Bland yngre förare är det också mer förekommande med snabba motorcyklar och s.k. supersportcyklar. Reeder m.fl. (1997) menar att motorcykelkörning uppmuntras bland ungdomar genom att körkortsåldern för motorcykel är lägre än för bil på Nya Zeeland, där studien genomfördes. Idag får man i Sverige ta körkort för lätt motorcykel vid 16 års ålder och därefter finns vissa regler gällande storlek på motorcykel innan man fyller 18 år. Man vet idag att åldern har betydelse för körbeteendet och att unga förare oftare är inblandade i olyckor jämfört med äldre. Den frihet, som för många motorcyklister innebär att ta risker i trafiken och köra i höga hastigheter, står i konflikt till ambitionerna i den nollvision som präglar trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Hur får man acceptans bland motorcyklister för olika åtgärder som syftar till att minska dödsfall och skador utan att inskränka på motorcyklisternas upplevelse av frihet?

Vilka risker finns och hur kan dessa hanteras?

I flera studier framkommer det att motorcyklisterna menar att det inte är de själva och deras beteende som är den främsta orsaken till att olyckor sker (se t.ex. Bellamy & Lawrenson, 2001; Clarke m.fl., 2004; Natalier, 2001). Istället hävdar många motorcyklister att andra trafikanters beteenden (dvs. bilförare som inte uppmärksammar motorcyklar) samt trafikmiljön (dvs. vägar som är dåligt underhållna) är de främsta orsakerna. Olycksstatistiken för motorcyklister visar dock att hastigheter långt över vad som är tillåtet är en orsak till många dödsfall i trafiken (se Strandroth & Persson, 2005). Även alkohol och bristande hjälmanvändning orsakar många dödsolyckor. Dessa fakta överensstämmer inte med många motorcyklisters egna uppfattningar om orsaker till olyckor.

Hur risker kan hanteras enligt motorcyklisterna själva framkommer i några av studierna. Erfarenhet, kontroll och bra teknik är några faktorer som enligt motorcyklister bidrar till hur väl man kan hantera risker. Skyddsutrustning såsom hjälm och kläder råder det delade meningar om. Några motorcyklister menar att sådan utrustning ökar säkerheten medan den för andra innebär att man känner sig säkrare och därmed kör på ett mer riskfyllt sätt än om man inte skulle ha skyddsutrustning. Vidare framkom det i en studie av Clarke m.fl. (2004) att observation av hastighetsgränserna var minst viktigt för att öka säkerheten. Att respekten och förståelsen för hastighetsgränser är bristfällig framkommer i flera studier – att bryta mot hastighetsgränser tycks snarare vara regel än undantag. Att kunna köra snabbt innebär enligt många motorcyklister att man är en bra förare. Hastighetsgränser överskrids eftersom de anses som ”så låga”. Detta visar en

koppling mellan attityder och beteende, vilket Njå och Nesvåg (2007) menar är en funktion av den sociala kontexten. Man måste förstå *varför* människor har ett visst körbeteende innan man kan identifiera lämpliga åtgärder till förändring.

Syn på åtgärder

Litteraturstudien visar en brist på forskning som fokuserar på motorcyklisters egna attityder till policyåtgärder som syftar till att minska olyckor på väg. I de studier som utgår från motorcyklisterna själva framkommer dock uppfattningen att det är andra trafikantgrupperns beteenden som behöver förändras liksom att vägmiljön bör förbättras och anpassas till motorcyklister. Några internationella studier fokuserar på införandet av hjälmlagar medan andra studier diskuterar innehåll i riskutbildningar och betydelsen av ökad utbildning. Exempelvis tar några studier upp hur man kan nå ut med utbildning och information till olika grupper av motorcyklister. Slutsatser av dessa studier är att man bör ha kunskaper om *varför* man kör motorcykel för att därefter kunna rikta insatser till rätt målgrupp. Genom att t.ex. i första hand erbjuda spännande aktiviteter och låta säkerhetsaspekten komma senare, kan man locka de som har en positiv syn på risker och gillar höga farter till utbildning. Liknande resonemang för Njå och Nesvåg (2007) angående riskuppfattning bland motorcyklister. De menar att åtgärder för att minska olyckor bland motorcyklister måste utgå ifrån hur förarna själva ser på risk samt hur den sociala kontexten inverkar på beteendet. För några förare kan motorcykeln vara ett redskap för att uttrycka känslor eller upprätthålla sin sociala position, medan motorcykeln för andra enbart innebär ett medel för transport.

Ett syfte med litteraturstudien var att ta reda på huruvida det finns skillnader mellan olika motorcyklisters syn på åtgärder för att minska olyckor samt vad de eventuella skillnaderna beror på. Här kan konstateras att forskningen närmast är obefintlig gällande denna problematik.

8 Fortsatt forskning

I Chesham, Rutter och Quines (1993) litteraturstudie gällande motorcyklisters trafiksäkerhet framhåller författarna att forskningen under tidigt 1990-tal började fokusera på motorcyklisters egna uppfattningar och attityder kring säkerhet och risker. Författarna menar att kunskap av detta slag är viktigt för att kunna förutse motorcyklisters beteenden och olycksinblandning. Utifrån resultaten av föreliggande litteraturstudie tycks dock denna forskningsinriktning inte fått något större fotfäste, varken under 1990-talet eller under 2000-talet. Däremot påträffades i samband med litteratursökningarna, som begränsades till år 1990 och framåt, ett flertal studier rörande t.ex. statistik av olycksinblandning. Studier av detta slag kan jämföras med den forskningsinriktning som Chesham, Rutter och Quine (1993) främst tillskriver forskningen under 1970-talet och som till stor del handlar om att identifiera orsaksfaktorer. Även forskning med fokus på själva motorcykelkörningen som process har påträffats i litteratursökningarna. Dessa studier har t.ex. handlat om utbildningsfrågor – en forskningsinriktning som enligt Chesham, Rutter och Quine (1993) är kännetecknande för 1980-talet. Litteraturstudien påvisar härmed att det fortfarande finns kunskapsluckor gällande just motorcyklisters egna attityder och uppfattningar relaterade till den egna trafiksäkerheten. Det finns en avsaknad av studier som fokuserar på olika grupper av motorcyklister, hur betydelsen av att åka motorcykel inverkar på körbeteendet och vad eller vilka som influerar körbeteendet bland olika grupper av motorcyklister. I följande avsnitt ges därför förslag på fortsatt forskning.

Sociokulturella faktorerers betydelse för riskbeteende

En mängd studier om motorcyklister fokuserar på olycksrisk bland olika förare, främst utifrån kriterier som ålder och körerfarenhet. Däremot finns få studier som förklarar de bakomliggande sociala och kulturella faktorerna till motorcyklisters inblandning i olyckor. Här finns ett klart forskningsbehov. Vilka sociala och kulturella faktorer bidrar till motorcyklisters syn på risker och inställning till trafiksäkerhet? Skiljer sig t.ex. riskuppfattningen åt mellan motorcyklister i olika åldrar och mellan nya och gamla förare? Hur påverkar identitetstillhörigheten beteendet i trafiken?

Tänkbara forskningsmetoder:

- Intervjuer med olika grupper av motorcyklister
- Fokusgrupper med olika grupper av motorcyklister.

Olika grupper av motorcyklister kan vara yngre/äldre förare, ”återfallsförare”, förare som är aktivt engagerade i någon motorcykelorganisation, förare av snabba motorcyklar eller av motorcyklar som inte är avsedda att köras i höga hastigheter och där fordonet är viktigare än själva åkandet. Exempel på frågeställningar är: Varför åker man motorcykel? Vad har motorcykeln för betydelse och hur använder man den? Hur ser man som motorcyklist på trafiken? Vilka risker upplever man när man åker motorcykel? Vad kan man som motorcyklist själv göra för att undvika att olyckor sker?

Synen på policyåtgärder bland olika grupper av motorcyklister

Litteraturstudien visar att det finns brist på forskning som berör motorcyklisternas egna uppfattningar kring policyåtgärder för en förbättrad trafiksäkerhet för motorcyklister. Hur ser olika grupper av motorcyklister på olika policyåtgärder? Varför har man detta

synsätt och vad beror eventuella skillnader mellan grupper på? Kunskaper kring detta torde bl.a. underlätta utformning och implementering av olika åtgärder.

Tänkbara forskningsmetoder:

- Intervjuer med olika grupper av motorcyklister
- Fokusgrupper med olika grupper av motorcyklister.

Frågor som skulle kunna besvaras genom intervjuer med olika grupper av motorcyklister är: Hur man upplever trafiken och vägmiljön som motorcyklist jämfört som bilist? Vilka åtgärder känner man till och hur man ser på dessa? Hur anser man att säkerheten för motorcyklister skulle kunna förbättras?

Motorcykelklubbarnas påverkan på attityder till trafiksäkerhet

Utifrån litteraturstudien kan det konstateras att det inom motorcykelkulturen finns starka gemenskaper och tydliga identitetstillhörigheter. Klubbverksamheten har en viktig roll i upprätthållandet av identiteten och möjliggör reproduktionen av normer och värderingar. På vilket sätt spelar klubbarna en avgörande roll i formandet av attityder till risk och trafiksäkerhet? Hur kan man utifrån kunskap om detta och med hjälp av motorcykelklubbar och informella ledare få till stånd en förändrad attityd till hastigheter och risktagande?

Tänkbara forskningsmetoder:

- Observationsstudier bland klubbar och dess medlemmar
- Intervjuer med medlemmar i olika typer av motorcykelklubbar
- Textanalys av olika chatforum för motorcyklister på Internet i syfte att ta del av informella åsikter och diskussioner mellan motorcyklister.

Genom observationsstudier kan man ta del av händelser och processer inom klubben och mellan dess medlemmar, t.ex. rörande hur kunskap och information sprids och vem/vilka medlemmar som har inflytande. Observationsstudier är ett sätt att "lära känna" klubben och dess betydelse för medlemmarna och för att skapa kontakter för eventuella enskilda intervjuer. Genom intervjuer med klubbmedlemmar kan frågor ställas som bl.a. berör bakgrunden till medlemskapet i klubben, valet av klubb, hur man ser på sitt medlemskap, hur man upplever gemenskapen i klubben, hur man ser på risker och trafiksäkerhet och hur medlemmarnas trafikbeteende kan påverkas. Genom att följa diskussioner bland motorcyklister via chatforum på Internet kan man ta del av de åsikter som uttrycks utan forskarens påverkan. Vilka ämnen diskuteras? Vad förefaller vara viktigt för motorcyklister? Vilka inställningar finns till trafiksäkerhet och åtgärder?

Branschorganisationernas arbete för att öka säkerheten för motorcyklister

Såväl motorcyklister som leverantörer av motorcyklar är medlemmar i olika organisationer som syftar till att bevaka medlemmarnas intressen. Organisationerna syftar till att sprida kunskap och information till medlemmar och andra intresserade. De ska även vara medlemmarnas representanter i kontakten med myndigheter, organisationer och media. Vilken påverkan har dessa organisationer på motorcyklisters syn på trafik och risker? Vilken makt har organisationerna när det gäller utformning av lagar och policyåtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten för såväl motorcyklister som

andra trafikanter? Hur ser man på att ett färre antal motorcyklister på våra vägar kan bidra till färre olyckor, men vilket även kan innebära ett färre antal medlemmar i organisationerna? Och hur ställer man sig till den enligt studier ofta överskridna hastigheten bland motorcyklister?

Tänkbara forskningsmetoder:

- Intervjuer med ledande aktörer inom motorcykelbranschen
- Textanalys av en eller flera branschorganisationers tidskrifter, hemsidor och liknande.

Genom intervjuer med personer inom organisationer som syftar till att bevara motorcyklisters och leverantörers intressen kan frågor ställas kring vilken kunskap och information man vill sprida, hur man ser på lagar och åtgärder, hur man hanterar olycksstatistiken samt vad organisationerna kan göra för att minska antalet olyckor bland motorcyklister. Även textanalys av motororganisationernas tidskrifter, hemsidor och liknande är här av intresse.

Utbildning och information

Behovet av utbildning och information nämns ofta i studier som på olika sätt berör trafiksäkerhet. Men har utbildning verkligen den effekt som önskas? Hur når man de grupper som bäst behöver utbildning? Hur ska utbildning för motorcyklister se ut så att de inte resulterar i ett ökande risktagande i trafiken? Ulleberg (2003) menar att upplärning *efter* att föraren har fått körkort (det vill säga frivillig upplärning) inte alltid har den olycksreducerande effekten man önskar. Vidareutbildning kan ge förarna en överdriven tro på att de kan behärska motorcykeln i svåra situationer. För att ta reda på vilka som väljer att utbilda sig och om utbildningarna leder till önskad effekt behöver utbildningarna utvärderas.

Tänkbara forskningsmetoder:

- För- och efterstudier bland deltagare i vidareutbildningar för motorcyklister.

Genom intervjuer och/eller enkäter kan exempelvis följande frågor ställas: Varför har man valt att vidareutbilda sig? Vad hade man för förväntningar? Vilka lärdomar har kursen gett? Hur kan lärdomarna komma till praktisk användning? Har man varit inblandad i någon olycka som förare av motorcykel? I vilken grad upplever man risken för att bli inblandad i en olycka som motorcyklist?

9 Slutsatser

De främsta lärdomarna från föreliggande studie kan sammanfattas enligt följande:

- Trafikantgruppen ”motorcyklister” kan delas in i flera olika grupper utifrån olika dimensioner. Val av motorcykelmärke/typ av motorcykel är en viktig dimension som många gånger även kan kopplas till en specifik motorcykelkultur. Syftet med att köra motorcykel och i vilka sammanhang man kör kan kopplas till olika kulturer (t.ex. BMW och långa färder, sportmotorcykel och höga hastigheter, Harley Davidson och livsstil). Även ålder och kön är ett sätt att gruppera motorcyklister. Det som förenar samtliga grupper är den stora gemenskap man känner med varandra, att tillhöra en specifik trafikantgrupp som till stora delar har gemensamma värderingar och intressen
- I jämförelse med andra trafikantgrupper finns bland motorcyklister en större känsla av att tillhöra en viss grupp. Samtidigt finns en del motsättningar mellan olika grupper, bl.a. beroende på vilken typ av motorcykel man kör och hur man kör. Här kan man tala om olika subkulturer inom motorcykelkulturen och där identitet är en viktig faktor
- Att köra motorcykel kan ses som identitetsskapande, bl.a. genom val av motorcykel, klädstil och sätt att köra. Detta identitetsskapande formas, utvecklas och bevaras till stor del av motorcykelklubbar och motorcykelorganisationer som därmed får en stor betydelse i detta sammanhang
- Det finns flera skäl till varför man kör motorcykel. Det mest framträdande skälet, som framkommer i flera olika studier och oberoende av vilken grupp av motorcyklister man anser sig tillhöra, kan relateras till själva *känslan* med att köra (t.ex. frihetskänsla, möjligheten att känna lukter och vind, att vara ”i ett” med motorcykeln) samt den grad av *risktagande* som det alltid innebär att köra motorcykel
- I och med att själva risktagandet är en anledning till att man kör motorcykel finns hos motorcyklisterna en viss riskmedvetenhet. Men synen på risk kopplas av motorcyklisterna själva ofta till andra trafikantgruppers riskfyllda beteenden eller till att vägmiljön är dåligt utformad/underhållen. Deras egen riskmedvetenhet inriktas i liten utsträckning till hur man som motorcyklist kan hantera dessa upplevda riskfaktorer
- Motorcyklister ser inte i första hand körning i höga hastigheter som en risk för motorcyklisters trafiksäkerhet. Tvärtom finns en uppfattning om att hög hastighet kan vara ett sätt att öka trafiksäkerheten för motorcyklister
- Motorcyklisternas syn på risk speglar en viss ambivalens: risk är en viktig ingrediens i själva motorcykelkörningen och en sporre för många motorcyklister, men samtidigt vill man öka den egna trafiksäkerheten t.ex. genom en förbättrad vägmiljö
- Utifrån litteraturstudien har ett antal kunskapsluckor identifierats. Det finns idag få studier kring hur sociala och kulturella faktorer bidrar till motorcyklisters syn på risker, inställning till trafiksäkerhet och syn på policyåtgärder. Vidare saknas forskning kring motorcykelklubbars och intresseorganisationers påverkan på inställning till risk och trafiksäkerhet. Fortsatt forskning behövs även när det gäller effekten av utbildning för att minska olyckor bland motorcyklister.

Referenser

- Angelöw, B. & Jonsson, T. (2004). *Introduktion till socialpsykologi*. 2:a uppl. Lund: Studentlitteratur.
- Austin, D.M. & Gagné, P. (2008). Community in a mobile subculture: The world of the touring motorcyclist. *Studies in Symbolic Interaction*, vol. 30, s. 411–437.
- Becker, L.R., McKnight, A.S., Nelkin, V.S. & Piper, D.L. (2003). Drinking, riding, and prevention: A focus group study. *Accident Reconstruction Newsletter*. March 2003, vol. 5 (3).
- Bellamy, P. & Lawenson, D. (2001). Approaches to the risk of riding motorcycles: Reflections on the problem of reconciling statistical risk assessment and motorcyclists' own reasons for riding. *The Sociological Review*. UK: Blackwell Publishers.
- Bremberg, S. (2003) Jämlikhet i hälsa: Perspektiv, begrepp och mått. Ingår i Hogstedt, C. (red). *Välfärd, jämlikhet och folkhälsa*. Stockholm: Statens folkhälsoinstitut.
- Brendicke, R. (1991). Attitudes of motorcycle riders towards risk exposure: A study of various age groups. *Safety-Environment-Future. Proceedings of the 1991 International Motorcycle Conference (Forschungsheft nr 7)*, s. 447–64.
- Broughton, P.S. (2006). The implication of the flow state for powered two-wheeler training. *Behavioural Research in Road Safety 2006, sixteenth Seminar*. London: DfT.
- Broughton, P.S. & Stradling, S. (2005). Why ride powered two wheelers? *Behavioural Research in Road Safety 2005, fifteenth Seminar*. London: DfT.
- Chang, H-L. & Yeh, T-H. (2006). Motorcyclist accident involvement by age, gender, and risky behaviours in Taipei, Taiwan. *Peer Reviewed Journal*, 2006-23074-004.
- Charpentier, C-J. (1996). *Live to ride: Knuttar och ryggmärken*. Eslöv: Gondolin.
- Chesham, D.J., Rutter, D.R. & Quine, L. (1990). Identifying the social-psychological determinants of safe and unsafe behaviour: The beliefs of male teenage motorcyclist. *Proceedings of the Forth Annual Conference of the European Health Psychology Society, Oxford, 1990*.
- Chesham, D.J., Rutter, D.R. & Quine, L. (1993). Motorcycling safety research: A review of the social and behavioural literature. *Social Science Medicine*, vol. 37 (3), s. 419–429.
- Clarke, D.D., Ward, P., Bartle & Truman, W. (2004). *In depth study of motorcycle accident*. Road Safety Research report No. 54. London: Department for Transport.
- Coxon, I. (2002). Motorbiking: Motives and emotions. A phenomenological, ethnographic study of motor scooter riders in Sydney. *Australasian Transport Research Forum (atrf), 25th, Canberra, act, Australia*.
- Elliott, M.A., Baughan, C.J. & Sexton, B.F. (2007). Errors and violations in relation to motorcyclists' crash risk. *Accident and Analysis & Prevention*, vol. 39, s. 491–499.
- Engström, I., Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. & Nyberg, A. (2003). *Young novice drivers, driver education and training: Literature review*. VTI rapport 491A. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

- Forward, S. (2008) *Driving violations: Investigation forms of irrational rationality*. Diss. Uppsala University: Departement of Psychology.
- Forward, S. & Lewin, C. (2006). *Medvetna felhandlingar i trafiken. En litteraturundersökning*. VTI rapport 534. Linköping: VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut).
- Hannigan, B., Fuller, R., Bates, H., Gormley, M., Stradling, S., Broughton, P.S., Kinnear, N. & O'Dolan, C. (2007). Understanding inappropriate high speed by motorcyclists: A qualitative analysis. Ingår i Dorn, L. (ed.). *Driver Behaviour and Training Volume III*. Aldershot: Ashgate Publishing.
- Harrison, W.A. & Christie, R. (2005). Exposure survey of motorcyclists in New South Wales. *Accident Analysis & Prevention*, vol. 37(3), s. 441–51.
- Horswill, M.S. & Helman, S. (2003). A behavioral comparison between motorcyclists and a matched group of non-motorcycling car drivers: Factors influencing accident risk. *Accident Analysis & Prevention*, vol. 35 (4), s. 589–597.
- Jessor, R., Donovan, J.E. & Costa, F.M. (1991). *Beyond adolescence: Problem behaviour and young adult development*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kraus, J., Peek, C. & Williams, A. (1995). Compliance with the 1992 California motorcycle helmet use law. *American Journal of Public Health* 85 (1), s. 96–99.
- Lagergren, L. (1999). *Svensk motorcykelkultur*. Stockholm: Symposium.
- Lagergren, L. (1998a). Några nedslag i den svenska motorcykelkulturens utveckling under efterkrigstiden. Ingår i Sernhede, O. (red). *Olja, krom och manlig gemenskap: En antologi om bikerkulturen*. Göteborg: Daidalos.
- Lagergren, L. (1998b). Motorcyklar, manliga ideal och maskulinitetens mytologier. Ingår i Sernhede, O. (red). *Olja, krom och manlig gemenskap: En antologi om bikerkulturen*. Göteborg: Daidalos.
- Lawton, R., Parker, D. & Stradling, S.G. (1997). Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violations. *British Journal of Psychology*, 88, s. 249–262.
- Leaman, A. & Fitch, M. (1987). Impulsiveness and venturesomeness in young motorcyclists. *Person, individ. Diff.*, vol. 8 (6), s. 945–946.
- Loukopoulos, P. & Henriksson, P. (2008). *Utvärdering av kurser för förare av sportmotorcyklar. Kursdeltagarnas behållning*. VTI notat 7-2008. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).
- Lyng, S. & Brayce, M.L. Jr (1998). Den enda procenten berövas gadden: Bikerstil och handeln med kulturellt motstånd. Ingår i Sernhede, O., (ed). *Olja, krom och manlig gemenskap: En antologi om bikerkulturen*. Göteborg: Daidalos.
- Mannering, F.L. & Grodsky, L.L. (1995). Statistical analysis of motorcyclists' perceived accident risk. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 27 (1), s. 21–31.
- Mayrose, J. (2000). The effects of a mandatory motorcycle helmet use and injury patterns among motorcyclist fatalities. *Journal of Safety Research*, vol. 39 (4) 2008, s. 429–432.
- McDonald-Walker, S. (2000). *Bikers: Culture, politics and power*. Oxford: Berg.
- Mc-rådet (1999). *En analyse av motorsykelulykkene I 1999*. http://www.arkiv.nmcu.org/publ/ssb_1999/index.html [2008-11-14].

- Miegel, F. (1990). Om värden och livsstilar: En teoretisk, metodologisk och empirisk översikt. Forskningsrapporter i Kommunikationssociologi. Rapport 25. Sociologiska Institutionen. Lund: Lunds Universitet.
- Mullin, B., Jackson, R., Langley, J. & Norton, R. (2000). Increasing age and experience: Are both protective against motorcycle injury? A case-control study. *Injury Prevention*, 6, s. 32–35.
- Natalier, K. (2001). Motorcyclists' interpretations of risk and hazard. *Journal of Sociology*, vol. 37 (1), s. 65–79.
- Njå, O. & Nesvåg, S.M. (2007). Traffic behaviour among adolescents using mopeds and light motorcycles. *Journal of Safety Research* 38 (2007), s. 481–492.
- Parker, D., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G. & Reason, J.T. (1992). Determinants of Intentions to Commit Driving Violations. *Accident Analysis & Prevention*, 24, (2), 117–134.
- Rathinam, C., Nair, N., Gupta, A., Joshi, S. & Bansal, S. (2007). Self-reported motorcycle riding behaviour among school children in India. *Accident Analysis & Prevention*, vol. 39, s. 334–339.
- Rheinberg, F. (1991). Flow-experience when motorcycling: A study of a special human condition. *Safety-Environment-Future. Proceedings of the 1991 International Motorcycle Conference (forschungsheft nr 7)*, 1991, s. 349–362.
- Reeder, A.I., Chalmers, D.J., & Langley, J.D. (1996). Rider training, reasons for riding, and the social context of riding among young on-road motorcyclists in New Zealand. *Australian and New Zealand journal of public health*, 20 (4), s. 369–374.
- Reeder, A.I., Chalmer, D.J., Marshall, S.W. & Langley, J.D. (1997). Psychological and social predictors of motorcycle use by young adult males in New Zealand. *Social Science Medicine*, vol. 45 (9), s. 1357–1376.
- Reeder, A. I., Chalmer, D.J. & Langley, J.D. (1992). Motorcycling attitudes and behaviours. I. 12 and 13 year old adolescents. *Journal of Paediatrics and Child Health*, vol. 28 (3) June 1992, s. 225–230.
- Roster, C. A. (2007). "Girl power" and participation in macho recreation: The case of female Harley riders. *Leisure sciences*, vol. 29 (5), s. 443–461.
- Rutter, D.R., Quine, L. & Albery, I.P. (1998). Perceptions of risk in motorcyclists: Unrealistic optimism, relative realism and predictions of behaviour. *British Journal of Psychology* (1998), 89, s. 681–696.
- Schulz, U. Gresch, H. & Kerwien, H. (1991). Motorbiking: Motives and emotions. I *Safety Environment Future: Proceedings of the 1991 International Motorcycle Conference, Bochum, 1991, IfZ Forschungshefte Zweiradsicherheit*, No. 7, s. 465–483.
- Sernhede, O. (1998). Bland änglar och banditer på två hjul. Ingår i Sernhede, O., (ed). *Olja, krom och manlig gemenskap: En antologi om bikerkulturen*. Göteborg: Daidalos.
- Sexton, B., Hamilton, K., Baughan, C., Elliott, M. & Maycock, G. (2004). *The accident risk of motorcyclists*. TRL Report TRL607.
- SIKA (2007). Fordon enligt bilregistret 1995–2007. http://www.sika-institute.se/Doclib/2008/Tidsserier/Fordon_bilregistret_95-07.xls#Motorcyklar!A1 [2008-12-29 14:15].

- Stainton Rogers, W. (2003). *Social Psychology: Experimental and critical approaches*. Philadelphia: Open University Press.
- Strandroth, J. & Persson, J. (2005). *Motorcykelolyckor med dödlig utgång. Analys av Vägverkets djupstudiematerial 2000-2003*. Utgåva 2. Publikation 2005:82. Borlänge: Vägverket.
- Symmons, M. Mulvihill, C. & Haworth, N. (2007). Motorcycle crash involvement as a function of self assessed riding style and rider attitudes. *Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, 2007, Melbourne, Victoria, Australia. 2007/10*.
- Ulleberg, P. (2003). *Motorcykelsäkerhet: En litteraturstudie och meta-analys*. TØI rapport 681/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vägtrafikinspektionen (2005). *Svåra olyckor med moped och MC*. Borlänge: PM TR 70-A 2005:3.
- Vägverket (2006). Underlag för riktade insatser inom trafiksäkerhet för motorcyklister. Stockholm: Vägverket.
- Vägverket (2007). *Historik färdsätt 1970-2007*. http://www.vv.se/templates/page3wide____2098.aspx. [2008-12-11 16.00].
- Watson, B., Tunnicliff, D., White, K., Schonfeld, C. & Wishart, D. (2007). *Psychological and social factors influencing motorcycle rider intentions and behaviour*. Research Grant Report 2007-04. Canberra: Australian Transport Safety Bureau.
- Worchel, S. (1998). Establishing group identity. Ingår i Worchel, S., Morales, F., Páez, D. & Deschamps, J.C. *Social Identity*. London: Sage.
- Yen, L.L. & Li, Y.M. (1997). Prevalence and correlates of hazardous motorcycling behavior among students in Hualien senior high school. *Chinese Journal of Public Health* 16 (5), s. 396–403.
- Özkan, T. & Lajunen, T. (2006). What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self – assesment of skills. *Transportation Research part F*, 9, 269–277.

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, däckprovsningsanläggning, 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 760

SE-781 27 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 8077

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00