

Från vänster: Maria Nordqvist, Catharina Elmsäter-Svärd och Jesper Christensen.



EXTREMT BETEENDE

– främst en fråga om olovlig körning

Session 61, VTI:s Transportforum 9 januari 2014

Bakgrund

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

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

Olovlig körning

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

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

Dödsolyckor med förare utan mc-körkort 2005-2010

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

Källa: djupstudier av dödsolyckor

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

Dödade på MC 2011-2012, med/utan körkort

Inför VTI:s Transportforum 2014 har SMC gått igenom dödade på motorcykel 2011-2012 och jämfört gruppen som saknat körkort med dem som hade körkort. Skillnaden mot tabell 1 är alltså att grupperna redovisas var för sig i tabell 2. Av 72 omkomna saknade 25 körkort vilket motsvarar 34,7 procent. Medelåldern är lägre bland dem som saknar körkort, 31,5 år, men visar att det inte handlar om ungdomar.

Ställer man gruppen körkortslösa mot dem som hade körkort visar bilden tydligt att gruppen gjorde sig skyldig till en rad trafikbrott vid körningen som ledde till dödsolyckan. Till att börja med är majoriteten påverkade av alkohol och/eller droger. 72 procent var påverkade i gruppen körkortslösa jämfört med åtta procent i gruppen med körkort. Att köra utan körkort och dessutom vara påverkad ökar givetvis risken för att olyckor sker.

Ingen motorcyklist med körkort saknade hjälm vid dödsolyckan medan 5 personer av 25 som saknade körkort inte hade detta. Att köra utan körkort och inte använda hjälm ökar risken för allvarliga skador och dödsfall i samband med att en olycka sker.

Inte ens hälften av dem som saknade körkort ägde motorcykeln de körde ihjäl sig på. Det kan jämföras med 85 procent bland dem som hade körkort. Att köra utan körkort på en motorcykel man inte är van att köra, ökar också risken att dödas eller skadas allvarligt.

Två tredjedelar av dem som saknade körkort körde en motorcykel som var avställd och/eller oregistrerad och/eller oförsäkrad, med andra ord en motorcykel som är olaglig att använda. Detta problem finns i stort sett inte i körkortsgruppen där endast en körde en MC med körförbud, på grund av att kontrollbesiktningen inte var genomförd inom föreskriven tid. Andelen supersportmotorcyklar bland körkortslösa motsvarar andelen bland dem som har körkort.

Dödade 2011-2012 – med och utan körkort

	Utan körkort antal (%)	Med körkort antal (%)
Antal	25 (35 %)	47 (65%)
Medelålder	31,5	42,6
Alkohol	14 (56%)	3 (6%)
Promille, snitt	1,33	1,66
Droger	8 (36 %)	1 (2%)
Både alkohol och droger	5 (16 %)	0
Totalt alkohol och/eller droger	18 (72 %)	4 (8 %)
Utan hjälm	5 (20 %)	0
Ägare	10 (40%)	40 (85%)
Oregad/avställd/oförsäkrad	17 (68%)	1 (2%)
Cross/enduro	5 (20%)	0
Supersport	12 (48%)	23 (49%)
Singel	12 (48 %)	13 (28%)
Kollision	13 (52%)	31 (66%)
Vilt	0	3 (6%)

Tabell 2. Dödade 2011-2012, med och utan MC-körkort. Källa: Trafikverkets djupstudier 2011-2012

Vad hände i kollisionen?

SMC har tittat närmare på dödsolyckorna där motorcyklisten omkom i krock med ett annat fordon. I en norsk temaanalys av dödsolyckor på MC tittade man på i hur hög grad motorcyklister som gör allting rätt, är vållande till dödsolyckorna jämfört med gruppen extremt beteende (3). Den norska studien visade att i olyckor där MC-föraren gjort allt rätt, var motparten vållande i 27 av 64 olyckor, i en olycka var ansvaret för dödsolyckan delat och 27 olyckor var föraren ansvarig. Nio av olyckorna var krock med vilt. I gruppen extremt beteende berodde 45 av 50 på eget beteende medan ansvaret var delat i fem olyckor. Frågan har aldrig studerats i Sverige men statistiken tyder på liknande andel (tabell 3, nästa sida).

Dödsolyckor med fler fordon än motorcykel 2011-2012 antal

	Utan körkort	Med körkort
Totalt kollisioner	13	31
Annat fordon svänger vänster/U-sväng	5	14
Ouppmärksam bilist	0	1
Bil på fel sida av vägen	1	2
Korsning		3
MC på fel sida av vägen	5	10
MC kör in bakifrån	1	1

Tabell 3: Vad hände i kollisionen. Källa Trafikverkets djupstudier 2011-2012

Även om inte SMC har tillgång till alla fakta runt djupstudierna eller kunskap om domslut i olyckor där åklagare väckt åtal tyder statistiken på att förhållandet i Sverige är jämförbart med norska förhållanden. MC-förare som har körkort drabbas i högre grad av andra trafikanters misstag i trafiken.

Olovlig körning bland svårt skadade

Det finns ingen samlad bild över om olovlig körning även förekommer bland dem som är svårt skadade. SMC har därför begärt och fått ta del av Transportstyrelsens statistik över polisrapporterade MC-olyckor med svårt skadade MC-förare. I statistiken ingick även ålder, MC-modell och körkortsinnehav. Statistiken visar tydligt att olovlig körning är en viktig faktor inte bara bland dödsolyckor utan även bland MC-förare som skadas svårt.

Under perioden 2010-2012 finns 760 svårt skadade på tvåhjulig MC i polisrapporterade olyckor i STRADA. Av dessa är 56 kvinnor (7 %) och 704 män (93 %). Genomsnittsåldern är 42,48 år.

Av 760 svårt skadade saknades uppgift om 53 personer, vilket motsvarar 7 %. Det handlar om 50 män, en kvinna och två okänt kön. Det finns troligen personer i denna grupp som saknar körkort.

Av 760 svårt skadade saknade 117 A-behörighet, vilket motsvarar 15 % av alla svårt skadade på tvåhjulig motorcykel. Sannolikt finns några personer som övningskört och råkat ut för en olycka i gruppen. 100 var män och 17 kvinnor. 72 av 117 finns i körkortsregistret men saknar både körkort och körkortstillstånd. Resten har kört motorcykel med fel behörighet. 100 av 704 svårt skadade män saknade körkort (14 %). 17 av 56 svårt skadade kvinnor saknade körkort (30 %).

Skillnad mellan könen

Fler kvinnor dör som passagerare än som förare på motorcykel. Oftast är det män som dödas på motorcykel och saknar körkort. Av 28 dödade MC-förare 2011-2012 var två kvinnor och resten män. Det är ovanligt många i ett historiskt perspektiv, SMC känner bara till ett par olyckor tidigare där en kvinnlig MC-förare saknade körkort. Olovlig körning på motorcykel är i allra högsta grad ett manligt fenomen och problem.

Det fanns 17 kvinnor och 100 män som saknade körkort bland dem som skadades svårt. Det var betydligt högre andel kvinnor som hade fel körkortsbehörighet jämfört med män, 64 % respektive 34 %. Det betyder att två tredjedelar av de svårt skadade männen varken hade körkort eller körkortstillstånd jämfört med en tredjedel av kvinnorna.

Varje dag scannar SMC av artiklar i media som rör motorcykel i någon form. Alla artiklar som rör extremt beteende publiceras på hemsidan: <http://bit.ly/1gJp9Gz> Samtliga förövare är män i de cirka 150 artiklar 2012-2013 som beskriver någon form av extremt beteende, främst olovlig körning i påverkat tillstånd, hos MC-förare.

Stämmer denna bild av svenska motorcyklister?

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

Vad kan polisen göra?

Det är framför allt polisen som har möjlighet att ingripa mot förare som saknar körkort. Den norska temaanalysen visade att 80 % i denna grupp fanns i belastningsregistret för ekonomisk brottslighet, narkotika, våld, skadegörelse, trafikbrott och annat (3). Några åtgärder som föreslogs av arbetsgruppen var att polisen skulle få mandat att vidta åtgärder mot gruppen. Det handlar om kontroll och sanktioner riktade specifikt mot gruppen samt kontroll och övervakning av ungdomar i riskzonen.

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

Körkortskontroller i stor skala bör prioriteras eftersom den stora andelen utan körkort finns inte bara bland dem som dödas utan även bland de svårt skadade. Hur många trafikanter som kör utan körkort är det ingen som vet. SMC bad hemsidan www.sporthoj.com att ställa frågan hur många som blivit stoppade av polis i sommar för rutinkontroll av körkort. Hemsidan har hundratusentals besök av sporthojsåkare varje månad. 420 av 3962 har svarat ja på frågan vilket tyder på att risken för att bli stoppad av polis och visa körkortet är låg.

När SMC tagit del av djupstudierna för dödade motorcyklister visar polisrapporterna att utandningsprov inte tas på samtliga trafikanter som varit inblandade i en dödsolycka. Uppgifter finns för samtliga motorcyklister som dödas men saknas på vissa bilförare. För SMC är det självklart att alla parter i en olycka ska testas för alkohol och/eller andra droger. Det är också önskvärt att mobiltelefontrafik utreds i samtliga dödsolyckor.

SMC samarbetar gärna med polisen i frågan om körkortslösa förare.

Vad kan vi andra göra?

Att alla förare av motorfordon har körkort är inte en prioriterad åtgärd i etappmålsarbetet för att halvera antalet dödade och minska de allvarligt skadade med 25 % till 2020. SMC anser att detta är en självklarhet och uppmanar GNS att inkludera körkortsinnehav omgående. Om alla som körde motorcykel 2011-2012 haft körkort, skulle etappmålet för dödade och allvarligt skadade i stort sett vara uppnått.

SMC efterlyser också årlig statistik från Transportstyrelsen och Trafikverket där körkortsinnehav framgår hos förare som dödas och skadas svårt. Ingen vet hur stor andelen är i övriga fordonsslag. Det finns statistik som gör det möjligt att mäta och följa upp andelen förare med körkort årsvis.

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

Det är viktigt att förändra attityderna i samhället till trafiksäkerhet. Att så många dödas och skadas som inte har körkort tyder på att det i vissa grupper är accepterat att köra olovligt. SMC anser att trafikantutbildning bör

inledas redan i skolåldern, långt innan körkort är aktuellt. Grundutbildningen från skolan bör på ett naturligt sätt leda till ett aktivt val att ta körkort eller att inte köra motorfordon överhuvudtaget. Oavsett körkortsinnehav är trafikvett en fråga för hela samhället, även för fotgängare och cyklister.

En synbar åtgärd som vidtagits för sänkta olyckstal på motorcykel är skärpta krav på körkort genom EG-direktiv. Åldersgränserna har höjts, kraven på provfordon har skärpts och fler körprov har införts. Parallellt har Sverige infört krav på obligatorisk riskutbildning för motorcykel och höjt avgifterna för körprov på motorcykel. Sverige har Europas högsta provkostnader. Antalet körkortstagare på motorcykel har minskat i stort sett varje år sedan 2004. Sverige har den högsta kända andelen körkortslösa bland dem som dött på motorcykel.

Förändringarna av körkortsregler har inte lett till sänkta olyckstal. Tvärtom, ökar andelen dödade som saknar körkort. Medelåldern bland dessa är långt över den nya höjda åldersgränsen för A-körkort, 24 år. Antalet nya körkortstagare på motorcykel sjunker. Kvinnor underkänns i större utsträckning än män, trots att kvinnorna har en mindre olycksrisk.

För SMC är det uppenbart att det behövs en förändring av körkortssystemet. Världens ledande trafiksäkerhetsexperter har satt utbildning som den främsta åtgärden för ökad säkerhet bland motorcyklister.

Med detta som utgångspunkt måste vi arbeta för att så många som möjligt får tillgång till utbildning, att utbildningen är kostnadseffektiv och därmed tillgänglig för många och att erfarenhet, inte prov, ses som en viktig del av körkortsutbildningen.

SMC föreslår att Sverige ansöker om att få bli testland för ett nytt körkortssystem på motorcykel. Grunden för vår ansökan är uppenbar; nästan hälften av dem som dör på MC har inget körkort överhuvudtaget. Sverige kan behålla stegvist tillträde men med endast en grundutbildning, ett körprov och ett kunskapsprov. Det gör att en 16-åring kan ta körkort på en effektsvag motorcykel och arbeta sig upp till häftigare motorcyklar med mer effekt efter två år i varje körkortsklass.

Två års erfarenhet i respektive körkortsklass ger erfarenhet, något som rankas högt av MC-förare för säkerheten. Erfarenhet ger mer effekt på trafiksäkerheten än upprepade körprov.

Möjlighet att samordna delar av utbildning, riskutbildning och prov för B-behörigheten bör också undersökas.

1. Undersökning om motorcyklisters beteende och inställning till trafiksäkerhet, Maria Nordqvist SMC och Nils-Petter Gregersen NTF, 2010
2. Motorcyklisters inställning till hastighet och acceptans av hastighetsgränser, Maria Nordqvist SMC och Nils-Petter Gregersen VTI, 2013
3. Temaanalyse, Dødsulykker på motorsykkel 2005-2009, Statens Vegvesen 2011

Mer information:

Jesper Christensen, jesper.christensen@svmc.se 070-557 75 00

Maria Nordqvist, maria.nordqvist@svmc.se 070-538 39 38