

SMC:S UNDERSÖKNING OM MC-FÖRARE OCH DERAS SYN PÅ FORTBILDNING



www.svmc.se

Undersökningen gjord av Elaine Hardy, fil.dr.

I samarbete med:
Jesper Christensen
Maria Nordqvist
Agneta Lindahl Nevell

Svensk översättning: Anders Warnqvist
Bearbetning: Maria Nordqvist

Sveriges MotorCyklister, SMC,
Forskargatan 3
781 70 BORLÄNGE
Tel: 0243-669 70
Hemsida: www.svmc.se
E-post: smc@svmc.se



SMC är en ideell organisation för svenska landsvägsmotorcyklister med närmare 70 000 medlemmar av totalt 250 000 motorcykelägare i Sverige. SMC arbetar med frågor som trafiksäkerhet, turism, konsumentfrågor, information och motorcyklevenemang för sina medlemmars vägnar. SMC är remissinstans i alla frågor som rör motorcyklar.

SAMMANDRAG

Under december 2009 och januari 2010 genomfördes en internetbaserad undersökning av motorcyklister i Sverige på följande webbplatser: www.svmc.se, www.bmwklubben.se samt www.sporthoj.com. Antal genomförda enkäter uppgick till 1 733.

Syftet med undersökningen var att ta reda på motorcyklisters åsikter om fortbildning och framförallt om den fortbildning som genomförs av SMC. Undersökningen var inriktad på tvåhjuliga motorcyklar och omfattade inte frågor om trehjuliga eller motorcyklar med sidovagn.

De svarande gav uppgifter om skyddsutrustning, körförmåga och fortbildning. Resultatet av undersökningen visade att 46 % av dem som svarat hade genomgått en fortbildningskurs i SMC:s regi eftersom de behövde fortbildning. 41 % svarade att anledningen till att de deltagit i fortbildning var att de ville lära sig mer medan 22 % svarade att de ville känna sig säkrare.

Nästan hälften, 48 % (824) svarade att anledningen till att de körde motorcykel var att det är roligt. Det andra skälet var att det gav dem en känsla av frihet, 29,7 % (510). Därmed svarade 77,7 % (1 334), eller mer än tre fjärdedelar av de svarande att anledningen till att köra motorcykel var att det fick dem att må bra.

72,5 % svarade att de var bättre förberedda att hantera svåra situationer efter att ha deltagit i fortbildning. 89 % kände att deras färdigheter hade förbättrats. 71 % ansåg att de hade mer resurser att fokusera bättre på trafiksituationen från att ha deltagit i fortbildning.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

A	Bakgrund	5
B	Syften och mål - Fortbildning	5
C	SMC:s kursinnehåll - Fortbildning	6
D	Undersökning och metodik	7
1	Personuppgifter	8
	Sammanfattning	9
2	Motorcykeln	10
2.1	Första motorcykeln	10
	Motorcykelkategorier	11
2.1.1	Försäkring	13
2.1.2	ABS-bromsar	14
2.2	Andra motorcykeln	14
	Sammanfattning	15
3	Skyddsutrustning	16
	Sammanfattning	19
4	Olyckor	19
	Sammanfattning	20
5	Attityd och riskmedvetenhet	21
5.1	Riskmedvetenhet	21
5.2	Önskemål och förbättrad körteknik	23
	Sammanfattning	23
6	Fortbildning	24
6.1	Attityd till risker efter fortbildning	27
	Sammanfattning	30
7	Slutsatser	31
	Bilaga 1: Märke på första motorcykeln	34
	Bilaga 2: Uppgifter om andra motorcykeln	35



A. BAKGRUND

Utbildning och informationskampanjer som genomförts under åren har bidragit till att reducera antalet motorcykelolyckor på vägarna. Sedan 1980-talet har SMC erbjudit fortbildning för motorcyklister i Sverige och trafiksäkerhetsarbetet inom SMC baseras på kunskaper och erfarenheter från fortbildning. Utbudet och presentationen av SMC:s kurser har utvecklats och förbättrats för att möta dagens behov.

Förutom de traditionella utbildningarna har SMC utvecklat specialkurser för olika förare och olika sorters motorcyklar som till exempel kvinnor, nya förare och sporthojsförare. SMC vill utöka utbudet av kurser som är inriktade för specifika riskgrupper utifrån projektet för sporthojsförare som startade 2002. Statistik från Trafikverket visar att supersportmotorcyklar i klass 7 till 11, över åren är överrepresenterade i allvarliga eller dödliga olyckor vilket gör dem till en betydande riskgrupp. Sporthojsprojektet är numera en del av SMC:s ordinarie verksamhet. Kursupplägget från sporthojsprojektet ligger till grund för SMC:s samtliga avancerade kurser på storbanor.

B. SYFTEN OCH MÅL - FORTBILDNING

Syftet med SMC:s fortbildningar är att starta en tankeprocess om attityder och riskmedvetenhet (genom att använda CIECA:s Advanced-projekt som referens), och öka deltagarnas tekniska kunskaper för att hantera sin motorcykel i olika situationer. Syftet med ett kursprogram i flera steg är att locka deltagare att återvända till SMC:s avancerade kurser och att ge deltagarna ett bredare utbud av kurser och kurstillfällen. Det syftar också till att skapa en gemensam profil för SMC:s avancerade kurser för såväl deltagare som Trafikverket och försäkringsbolag.

Det primära målet för kursverksamheten är att minska antalet allvarligt skadade och dödade motorcyklister på vägarna baserat på SMC:s riktlinjer och Trafikverkets Nollvision.

Kursplanen ger träningsledarna frihet att anpassa utbildningen till egna specialkunskaper och använda sig av experter för att öka kursernas kvalitet och främja kreativitet och utveckling.

Syftet med en fortbildning i flera steg är att det ger ökade möjligheter att påverka attityd, kunskap och riskmedvetenhet hos deltagare och ger struktur i fortbildningen. Dessutom skapar det en gemensam bas i SMC:s avancerade kursutbud, det lockar fler deltagare och visar en politiskt och strategiskt korrekt bild av fortbildning för deltagare, Trafikverket och försäkringsbolag. Det är viktigt för att säkerställa deltagande, finansiering samt hjälp och stöd för fortbildningsverksamheten i framtiden. Ett mål är att stärka multilateralt samarbete mellan träningsledare och instruktörerna inom SMC:s avancerade kurser.

Målet är att göra motorcyklister säkrare och därmed minska antalet allvarligt skadade och dödade motorcyklister i Sverige. Alla kurser är baserade på Gadgetmatrisen. Det hjälper föraren av fordonet att utveckla förståelse och färdigheter i att bedöma risker och skapa



medvetenhet om de val de gör själva och betydelsen av externa faktorer. För att visa alla faktorer och möjligheter måste MC-förarna ta hänsyn till hur GDE-matrisen skapades. GDE står för "Goals for Driver Education" och ger en schematisk och begriplig presentation av de många lager och nivåer av faktorer som faktiskt påverkar de val man står inför varje dag.

Att köra en motorcykel är komplicerat, och många motorcyklister är faktiskt inte medvetna om hur de kontrollerar och styr sin motorcykel. Motorcykelkörning är en kombination av samspel mellan människa och maskin samt miljön som motorcykelkörningen sker i. I fortbildningskurserna ligger fokus på miljön på vägar och på banor där fortbildningen huvudsakligen äger rum. Det ger en naturlig uppdelning av de tre stegen av fortbildningen. För att säkerställa fortsatta framsteg lägger SMC School till steg fyra - individuell coaching där utbildningen i stor utsträckning anpassas till deltagarnas egna önskemål och förväntningar. De grundläggande kurserna äger rum på stora asfalterade områden eller på gokartbanor. Gruskurser genomförs i områden med många grusvägar. De avancerade kurserna genomförs på storbanor.



C. SMC:S UTBUD AV FORTBILDNING

Avancerad kurs

Varje steg i fortbildningen består av en heldag. Det finns dels kurser för alla typer av motorcyklar, dels kurser endast för sporthojsförare.

Utbildningsstegen i fortbildningen är:

1. Motorcykeln (maskinen)
2. Vägval (väg/bana)
3. Människan (kontroll/styrning)
4. Individuell coaching (personlig)

Till dessa fortbildningssteg kopplas valda delar av teori som riskmedvetenhet, självkänedom och attityder som integreras med färdighetsträningen på ett naturligt sätt.



Teori i de fyra stegen

- 1 . Försäkringsinformation och grundläggande diskussion om riskmedvetenhet, självkänedom och attityder
- 2 . Interaktivt seminarium om potentiella risksituationer
- 3 . Människans överlevnadsreaktioner
- 4 . Interaktiva personliga diskussioner om riskmedvetenhet, självkänedom och attityd.

Träningsledaren är fri att komplettera kursen med andra teoretiska och praktiska övningar utöver de tre specifika övningarna för varje utbildningssteg.

Grundkurs

En grundkurs tar cirka fem timmar och är öppen för alla motorcyklar. Den äger rum på stora asfalterade ytor som till exempel parkeringsplatser eller flygfält. Den mesta tiden går åt till kontroll av motorcykeln i låg hastighet, manövrering och bromsning vid låg och hög hastighet, dock högst 90 km/h.

Grundkurs Knix

Vissa av grundkurserna hålls på gokartbanor. De är öppna för alla motorcyklar. En Knix-kurs tar ungefär fyra timmar och arrangeras vanligtvis en kväll eller en eftermiddag under helgen. Bortsett från bromsning ligger fokus huvudsakligen på kurvträning.



Gruskurs

En gruskurs är en grundkurs som arrangeras på grusvägar för alla typer av motorcyklar. Kursen är vanligtvis en hel dag. Fokus läggs på kurvträning, kontroll av fordonet och bromsning på ett löst underlag.

D. UNDERSÖKNING OCH METODIK

Under månaderna december 2009 och januari 2010, utfördes en kvantitativ internetbaserad undersökning av motorcyklister i Sverige. Antal genomförda enkäter uppgick till 1 733. Syftet med undersökningen var att ta reda på motorcyklisters åsikter om fortbildning och framförallt om den fortbildning som genomförs av SMC.

Frågeformuläret utvecklades med hjälp av en webbaserad enkätprogramvara som utformats speciellt för internet. Undersökningen delades in i olika delar. Den första delen handlade om föraren; ålder, kön, ort, typ av körkort och prov/utbildning. Den andra delen ställde frågor om motorcykeln; kategori, typ och fabrikat på motorcykeln, antal körda mil, antal år som motorcyklist och årstider. Ytterligare frågor ställdes angående ABS-bromsar.

Den tredje delen frågade deltagarna om de hade varit inblandad i en trafikolycka, om olyckan var en kollision med ett annat fordon eller singelolycka och om olyckan gav några skador. Frågorna om fortbildning gav ett urval av potentiella svar uppdelade i kategorier som omfattade deltagarnas syn på körtekniker, attityder och fortbildning.

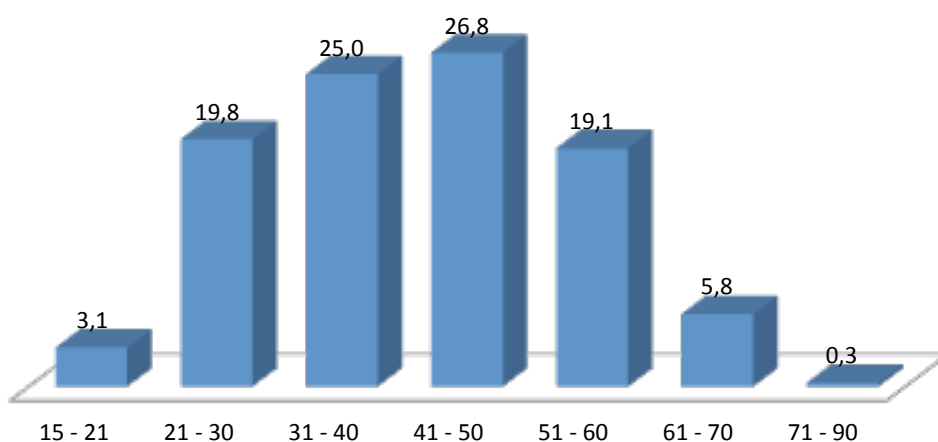
1. PERSONUPPGIFTER

Av de 1 733 som svarade i undersökningen svarade 76,6 % att de var medlemmar i SMC. 92,7 % av dem som svarade var män, 7,3 % var kvinnor (14 svarade inte på frågan). Anmärkning: under 2009 ägdes 10,7 % (30 759) av motorcyklarna i Sverige av kvinnor (Källa: Trafikverket)

Under 2009 fanns 302 670 motorcyklar registrerade i Sverige (Källa: Trafikverket). Det fanns 277 626 ägare (Källa: SIKa). SMC hade 65 483 medlemmar vilket motsvarar 23,5 % av samtliga MC-ägare.

Av de 1 669 deltagarna som svarade på frågan om ålder var 51,8 % (865) mellan 31 och 50 år. Den genomsnittliga åldern på enkättagarna var 41 år. Den genomsnittliga åldern för SMC-medlemmar (2009) var 48,7 år. Genomsnittsåldern för svenska motorcyklister under 2009 var 49,8 år. (Källa: Trafikverket) Enkättagarna var därmed nästan nio år yngre än den genomsnittliga svenske motorcyklisten.

Figur 1: Ålder på svarande - år



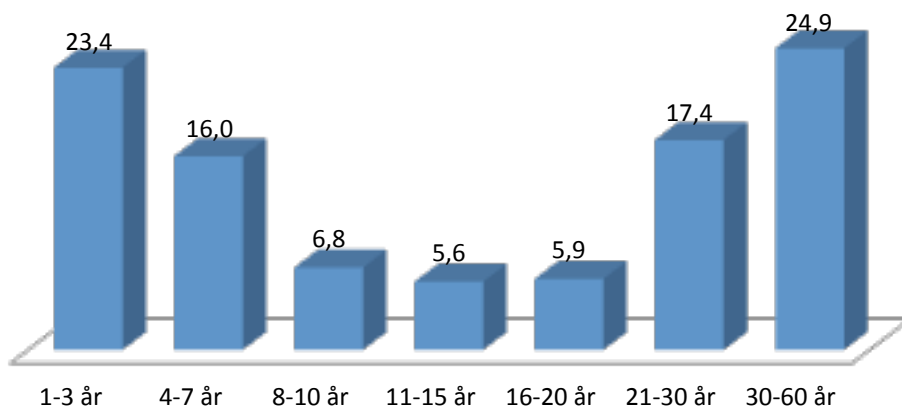
Undersökningen avsåg specifikt svenska motorcyklister, och 98,8 % (1 697) svarade att de var bosatta i Sverige (resterande 1,2 % kom från Norge, Danmark, Finland och Tyskland).

99 % av de som besvarade frågan (1 718/1 733) hade ett motorcykelkörkort. Av dessa hade 97 % (1 636) ett A-körkort, 2,4 % (40) hade ett begränsat A-körkort och 0,7 % (11) hade ett A1 körkort (1 687/1 733 svarade på den här frågan).

Deltagarna tillfrågades om de hade tagit körlektioner vid trafikskola innan de skaffat körkort och om de hade övningskörkort privat. Av de 1 671 som svarade hade 81,4 % (1 360) tagit lektioner på en trafikskola när de tagit körkort. På frågan om de hade haft privat handledare vid övningskörning (antingen som ett alternativ eller som ett komplement till lektionerna) svarade 39,2 % (643) ja.

På frågan om hur många år de hade haft sitt körkort, uppgav 42,3 % (721) av de 1 704 som svarade att de hade haft sitt körkort mer än 20 år medan 39,4 % (671) hade haft sitt körkort mellan 1 och 7 år.

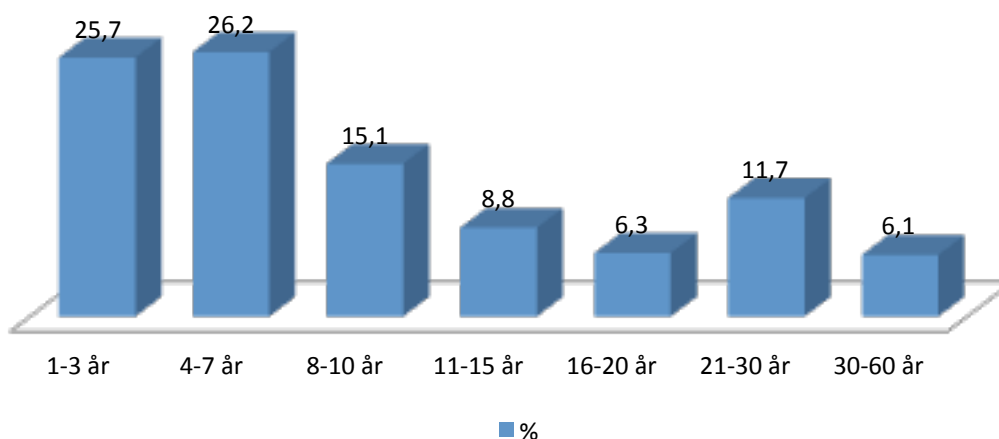
Figur 2: Antal år med körkort (%)



När deltagarna tillfrågades hur länge de faktiskt kört motorcykel utan avbrott hade 51,9 % (867/1 670) kört motorcykel mellan 1 och 7 år medan 17,8 % (298) hade kört mer än 20 år.

Totalt sett var den genomsnittliga tiden som deltagarna hade haft ett motorcykelkörkort 17,9 år medan den genomsnittliga tiden för att ha kört utan avbrott var 10,8 år.

Figur 3: Antal års körning utan uppehåll



Sammanfattning

76,6 % svarade att de var medlemmar i SMC. 92,7 % av dem som svarat var män och genomsnittsåldern var 41 år.

99 % av dem som svarade på frågan hade ett motorcykelkörkort och 81,4 % hade tagit lektioner vid trafikskola innan de fått körkort. 42,3 % hade haft sitt körkort i mer än 20 år medan 39,4 % hade haft sitt körkort mellan 1 och 7 år.

På frågan hur länge de hade kört utan avbrott hade 51,9 % kört sina motorcyklar mellan 1 och 7 år medan 17,8 % hade kört i mer än 20 år utan uppehåll.

2. MOTORCYKELN

Enkättagarna fick frågor om sitt motorcykelinnehav och gavs möjlighet att svara på frågor om sin första, andra eller flera motorcyklar. Uppgifterna nedan är en analys av svaren för den första och andra motorcykeln. (Anmärkning: 113 svarade att de hade fler än två motorcyklar, 28 svarade att de hade fler än tre motorcyklar, och 8 svarade att de hade fler än fyra motorcyklar).

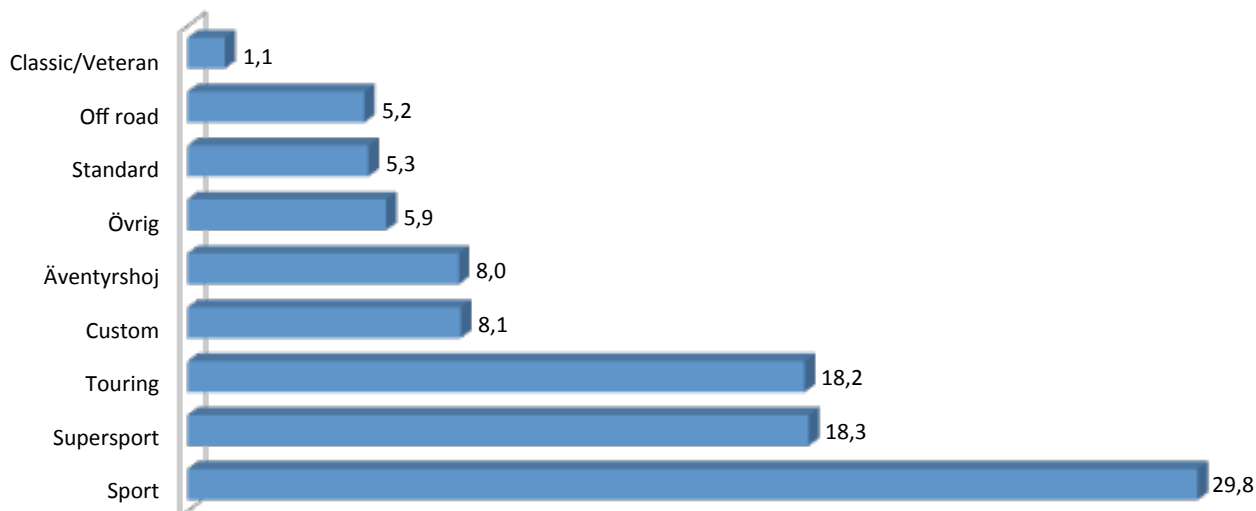
2.1 Första motorcykeln

Av de 1 728 som svarade på frågan, svarade 99,7 % (1 723) att de ägde en motorcykel, 0,06 % (1) att de ägde en moped och 0,23% (4) ägde en scooter.

Av de 1 723 som besvarade frågan om kategori ägde 48,2% (830) antingen en sport- eller supersportmotorcykel. 18,2 % (314) ägde en touringmotorcykel.

I Sverige uppskattas att sporthojar uppgår till ungefär 10 % av MC-parken (Anmärkning: MC-park = registrerade fordon i trafik), men enligt SMC:s databas över motorcyklister som deltar i fortbildning uppgår sporthojförarna till 51 % av deltagarna. Det stämmer överens med den höga andelen sporthojförare som svarade på frågorna i undersökningen).

Figur 4: Motorcykelkategori (%)



Motorcykelkategorier



STANDARD



CUSTOM



TOURING



SPORT TOURING



SUPERSPORT



SCOOTER



ON/OFF ROAD



ENDURO/CROSS

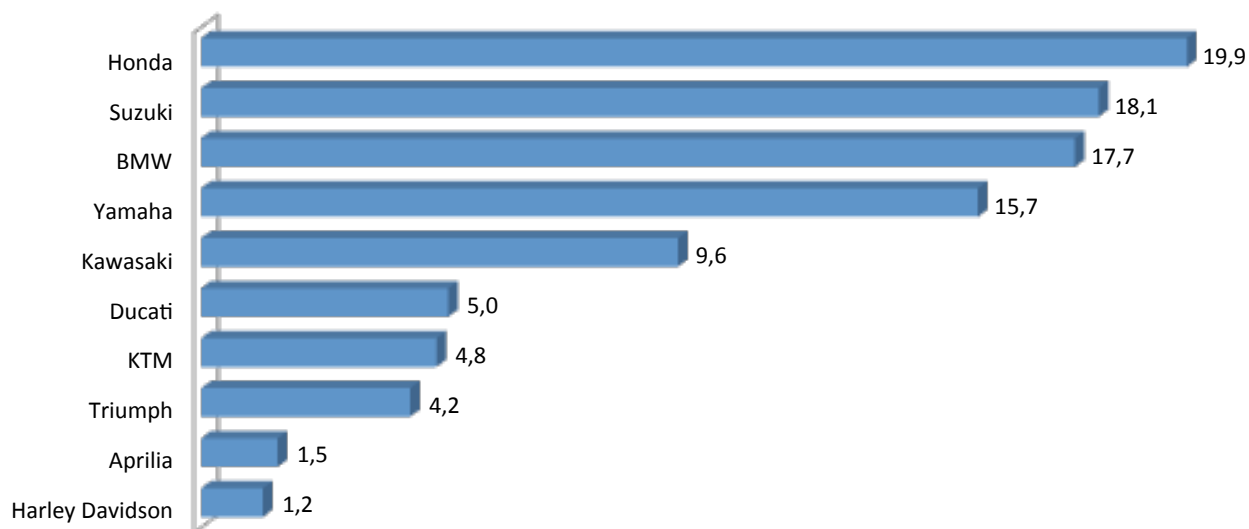


SUPERMOTARD

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

På frågan om vilket MC-märke man kör svarade 1681 personer. De fyra japanska tillverkarna Honda, Suzuki, Yamaha och Kawasaki var de mest populära och svarade för totalt 63,4 % (1066) följt av BMW 17,7 % (297), Ducati 5 % (84), KTM 4,8 % (80), Triumph 4,2 % (71), Aprilia 1,5 % (26) och Harley Davidson 1,2 % (21). De resterande märkena representerade mindre än 1 % av summan (se Bilaga 1 för närmare uppdelning).

Figur 5: Motorcykelmärke (första motorcykeln) (%)



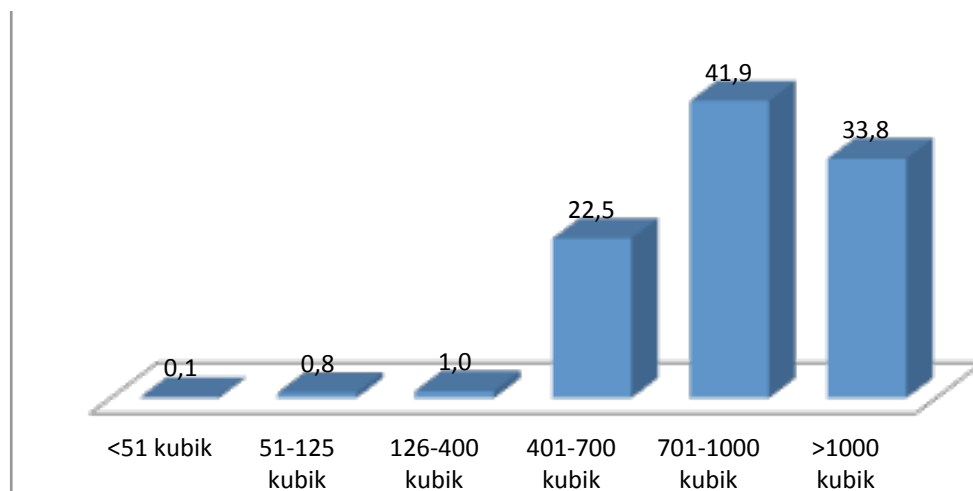
Den totala motorcykelparken i Sverige efter märke under 2009: Honda 18 %; Yamaha 18 %; Suzuki 13 %; Harley Davidson 9,7 %; Kawasaki 9,4 %; BMW 5,6 %; Triumph 3 %; KTM 1,6 %; Ducati 1,2 %. (Källa: Trafikverket)

De svarande tillfrågades om motorstorleken på sin motorcykel, och av 1 712 som svarade hade 98,1 % (1 680) motorcyklar med en motorstorlek på över 400cc varav 41,9 % (717) hade en motorstorlek mellan 701cc och 1000cc.

Motorstorleken på motorcykelparken i Sverige under 2009 var följande: < 125cc 7 %; 126–400cc 13 %; 401–600 14,5 %; 601–750cc 18 %; 750–1000cc 17,9 %; > 1001cc 29,5 %. (Källa: Trafikverket)

Detta visar en överrepresentation av större motorstorlekar i undersökningen jämfört med motorcykelparken i Sverige, särskilt i gruppen med en motorstorlek på 701–1000cc (41,9 % av de svarande).

Figur 6: Motorstorlek (%)



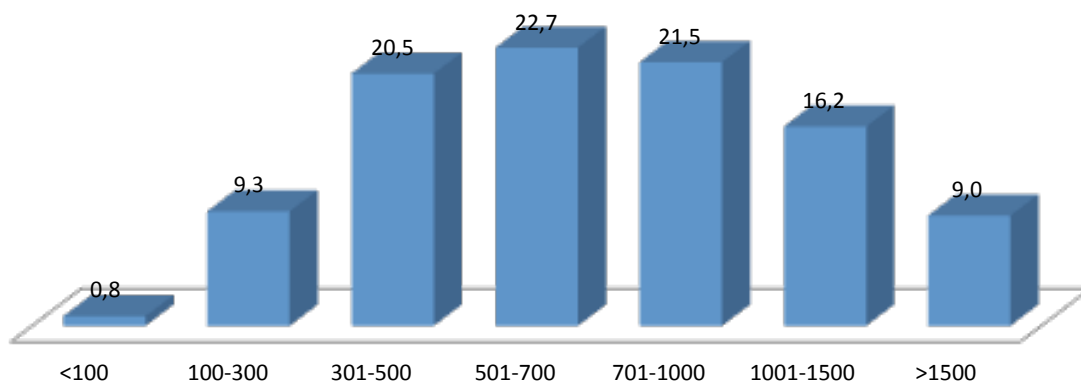
De svarande tillfrågades också om när de köpt sin motorcykel och 49,2 % (828) av de 1 683 som svarade hade köpt sin motorcykel mellan 2008 och början av 2010.

Vilket år köpte du din motorcykel?	Antal	Procent
2010	8	0,5
2009	484	28,8
2008	336	20,0
2007	251	14,9
2006	153	9,1
2005	99	5,9
2004	83	4,9
2003	64	3,8
2002	60	3,6
2001	56	3,3
2000	24	1,4
1999	17	1,0
1953-1998	48	2,9
Totalt	1 683	100

På frågan om hur många mil de körde per år svarade 1 694 och majoriteten på 64,7 % (1 096) svarade att de körde mellan 301 och 1 000 mil per år.

Enligt SIKA (Statens Institut för KommunikationsAnalys), körde den genomsnittlige motorcyklisten 248 mil under 2009. Därför visar resultatet av undersökningen att deltagarna körde betydligt mer än det svenska genomsnittet.

Figur 7: Antal mil körda per år (%)



2.1.1 Försäkring

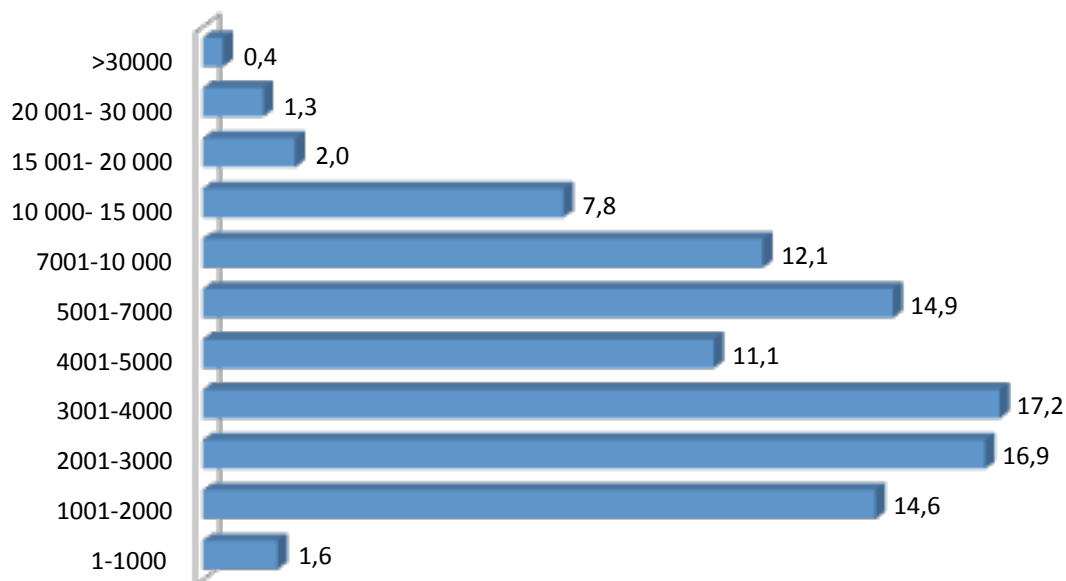
På frågan om vilken typ av försäkring de hade svarade 1 690 personer. Av dessa svarade 74,6 % (1 260) en helförsäkring medan 20,8 % (351) hade en halvförsäkring.

Vilken typ av försäkring har du?	Antal	Procent
Trafikförsäkring	45	2,7
Aktiverad vid påställning	34	2,0
Halvförsäkring	351	20,8
Helförsäkring	1 260	74,6
Totalt	1 690	100



På frågan om årskostnad för försäkring svarade 1 601 personer. Av dessa betalade 74,7 % (1 196) mellan 1 000 och 7 000 kronor per år. Den genomsnittliga årskostnaden för motorcykelförsäkring är 5 635 kronor.

Figur 8: Årlig försäkringskostnad (inklusive trafikförsäkringsskatt) i procent



2.1.2 ABS-bromsar

Enkättagarna tillfrågades om deras motorcykel hade ABS-bromsar och 25,4 % (435/1710) svarade ja på frågan.

Det finns en stor andel av BMW-ägare som besvarat enkäten (17,7 %), vilket kan förklara den höga andelen motorcyklar med ABS-bromsar. Enligt officiell statistik (SCB och Trafikverket) var BMW:s marknadsandel 2008 5,5 % av den totala parken av 296 744 motorcyklar. BMW har importerat motorcyklar med ABS-system under nästan tio år. Enligt ett pressmeddelande från försäkringsbolaget Folksam, har endast 7 % av svenska motorcyklar ABS-bromsar (Folksam 2010-04-14).

Deltagarna tillfrågades även om de någonsin använt sina ABS-bromsar. Av de 435 som hade ABS-bromsar svarade 413 (94,5 %) att de hade använt dem. På frågan om i vilken typ av situation de använt sina ABS-bromsar svarade 77 % (318) att de hade planerat att använda ABS-bromsarna, det vill säga de använde bromsarna avsiktligt medan 23 % (95) svarade att de använt sina ABS-bromsar i en panik- eller risksituation.

Av de svarande som hade deltagit i fortbildning i SMC:s regi, hade 45 % testat sina ABS-bromsar jämfört med 22 % av dem som inte hade deltagit i en av SMC:s utbildningskurser.

Däremot står det inte klart om motorcyklisterna kände att ABS-aktivering var det rätta sättet att bromsa eller om faktiskt bromsade för mycket och aktiverade ABS-systemet och därefter svarade att de hade avsett att aktivera ABS-bromsarna.

2.2 Andra motorcykeln

(För en uppdelning av uppgifterna om den andra motorcykeln, se Bilaga Två)

472 av deltagarna svarade på uppgifter om sin andra motorcykel. Av dessa ägde 94,9 % (448) en motorcykel, 4,2 % (20) ägde en scooter och 0,8 % (4) ägde en moped. När de däremot tillfrågades om kategori på motorcykeln svarade 558 personer. Av dessa svarade 24 % (134) att deras motorcykel var offroad, 15,6 % (87) svarade att deras andra motorcykel var en sporthoj och 12,2 % (68) svarade att deras andra motorcykel var en classic eller veteran.

Av de 562 som besvarade frågan om märke på andra motorcykeln ägde 62,8 % (353) en japansk motorcykel. Märkena är Yamaha 20,3 % (114), Honda 17,6 % (99), Suzuki 15,7 % (88) och Kawasaki 9,3 % (52). Av dessa hade 61,7 % (347) en motorstorlek på mellan 401cc och 1000cc.

De svarande tillfrågades vilket år de hade köpt sin andra motorcykel och av de 550 som svarade, uppgav 53,5 % (294) att de hade köpt den mellan 2007 och början av 2010 medan 12,9 % (71) hade köpt sin andra motorcykel före 1999.

Av 533 svarande på körsträckor på sin andra motorcykel körde 73,9 % (394) upp till 500 mil per år, 24,2 % (129) mindre än 100 mil per år, 24,5 % (136) mellan 100 till 300 mil per år och 24,2 % (129) mellan 301 och 500 mil per år.

Svaren på frågan om försäkring för den andra motorcykeln visade att av de 472 som svarade hade 61,4 % (290) helförsäkring, medan 22,5 % (106) hade halvförsäkring. På frågan om kostnaden för försäkring svarade 69,5 % (292/420) att de betalade upp till 3 000 kronor, 17,9 % (75) betalade under 1 000 kronor, 34,5 % betalade mellan 1 001 och 2 000 kronor medan 17,1% (72) betalade mellan 2 001 och 3 000 kronor.

På frågan om deras andra motorcykel hade ABS-bromsar svarade 36 jakande. 39 personer svarade att de hade använt sina ABS-bromsar. Av dessa hade 34 planerat att använda dem medan endast 5 hade använt sina ABS-bromsar i en panik- eller risksituation.



Sammanfattning

99,7 % av de svarande uppgav att de ägde en motorcykel och cirka 32 % uppgav att de ägde en andra motorcykel. (Anmärkning: 113 svarade att äger fler än två motorcyklar, 28 svarade att de hade fler än tre motorcyklar, och 8 svarade att de hade fler än fyra motorcyklar).

48,2 % ägde antingen en sport- eller supersportmotorcykel. 18,2 % ägde en touringmotorcykel. De fyra japanska märkena Honda, Suzuki, Yamaha och Kawasaki var de mest populära märkena.

98,1 % hade motorcyklar med en motorstorlek på över 400cc, varav 41,9 % hade en motorstorlek på mellan 701cc och 1000cc.

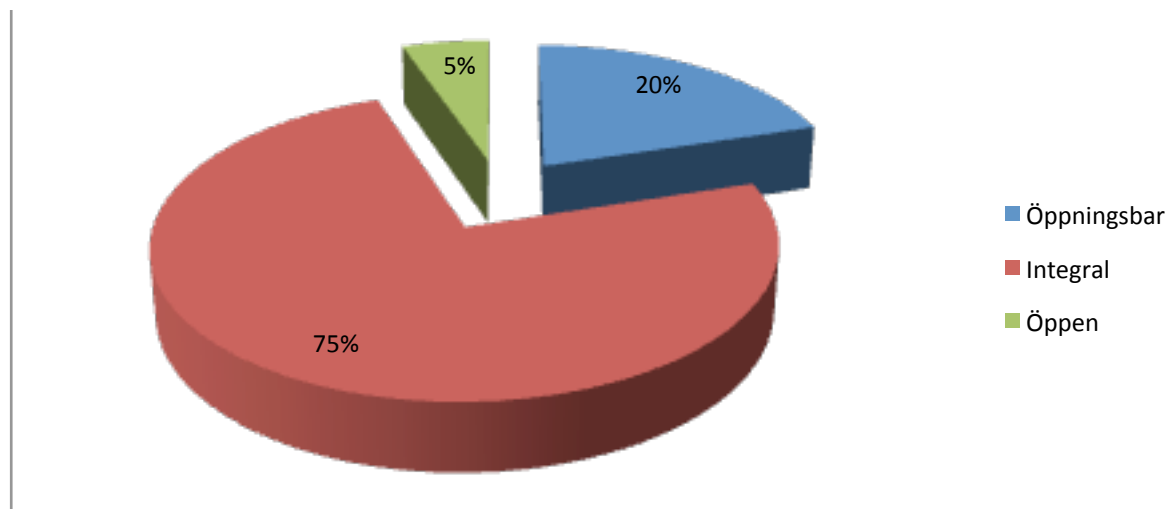
74,6 % svarade att de hade en helförsäkring medan 20,8 % hade en halvförsäkring. 74,7 % betalade mellan 1 000 och 7 000 kronor för sin motorcykelförsäkring. Den genomsnittliga kostnaden för motorcykelförsäkring var 5 635 kronor.

25,4 % svarade att deras motorcykel hade ABS-bromsar och 94,5 % (413) av MC-ägare med ABS-bromsar svarade att de hade använt dem. På frågan om i vilken typ av situation de använt sina ABS-bromsar, svarade 77 % att de hade planerat att använda dem (det vill säga de använde bromsarna avsiktligt) och 23 % svarade att de använt sina ABS-bromsar i en panik- eller risksituation.

3. SKYDDSTRUSTNING

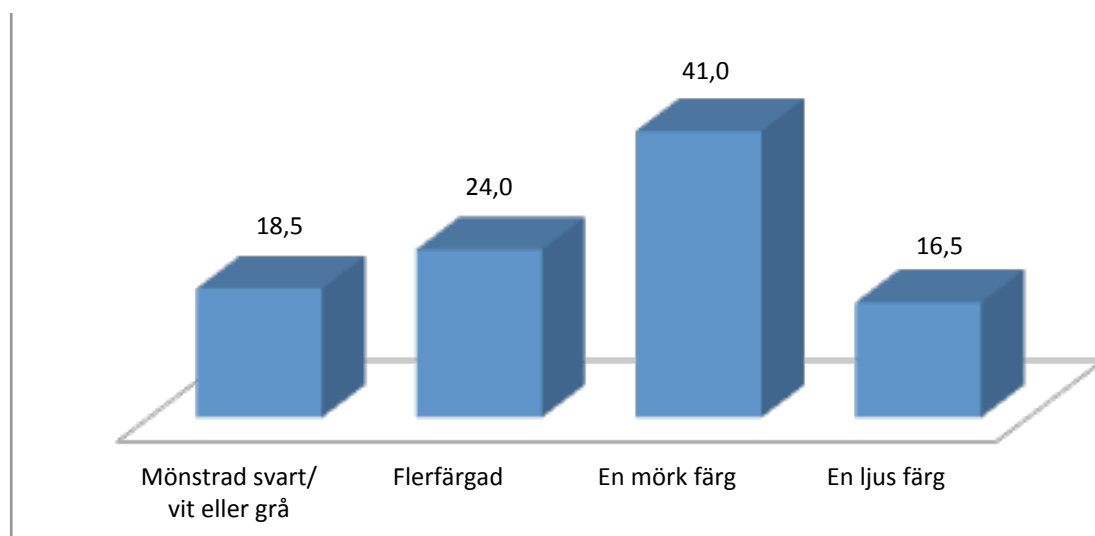
Deltagarna tillfrågades om vilken typ av hjälm de hade. Av de 1 724 som svarade på frågan uppgav 74,5 % (1 284) att de använde integralhjälm medan 20,2 % (348) använde öppningsbar integralhjälm. 5,3 % (92) använde öppen hjälm.

Figur 9: Hjälmtyp (%)



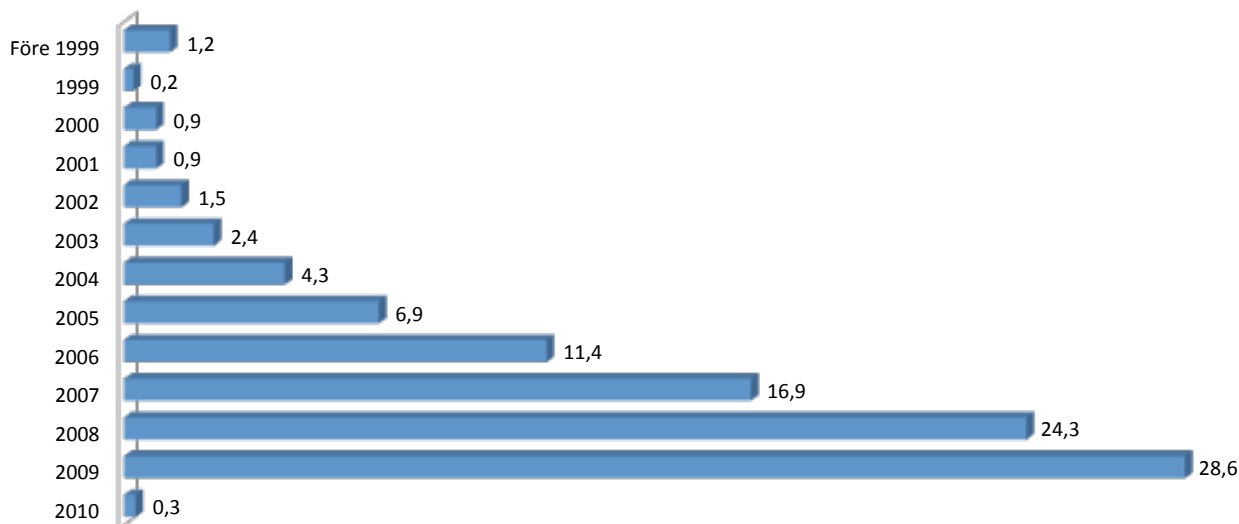
Av de 1 718 som svarade på frågan om färg på hjälmen svarade 41 % (708) att de bar en mörk hjälm, 24 % (413) hade en flerfärgad hjälm, 18,5 % (317) hade en svartvit eller grå design på hjälmen och 16,5 % (283) hade en ljusfärgad hjälm.

Figur 10: Färg på hjälmen (%)



På frågan om vilket år de hade köpt sin hjälm svarade 53,3 % (860/1 614) att de hade köpt den mellan 2008 och början av 2010. Deltagarna fick också frågan om när de hade tänkt köpa en ny hjälm. Av de 1 697 som svarade, uppgav 59,2 % (1 004) att de skulle köpa en vid behov, 27,6 % (468) svarade snart och 13,3 % (225) svarade att de inte visste.

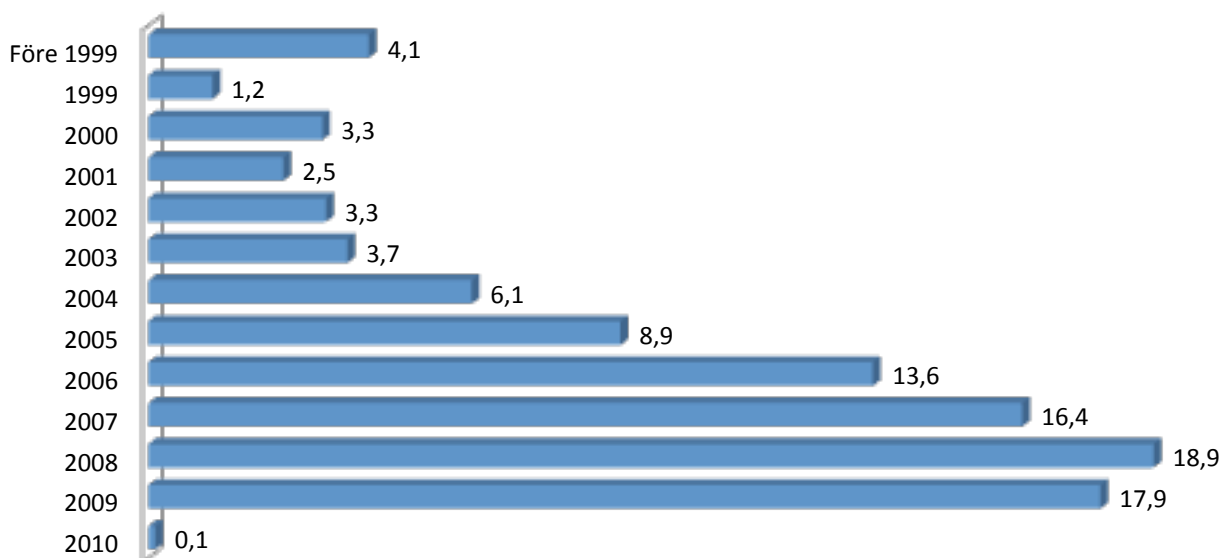
Figur 11: När hjälmen köptes (%)



På frågan om de bar ett ryggskydd svarade 84,3 % (1 449/1 718) att de alltid bar ett, 9,5 % (164) att de bar ett ibland och 6,1 % (105) svarade att de aldrig använder ryggskydd. Deltagarna fick frågan om när de hade köpt sitt ryggskydd och 1 500 besvarade den frågan. 17,9 % (268) hade köpt sitt under 2009, 18,9 % (283) under 2008 och 16,4 % (246) under 2007.

Deltagarna tillfrågades om när de hade tänkt köpa ett nytt ryggskydd och 64,8 % (1 067/1 646) uppgav att de skulle köpa ett vid behov, 21,1 % (348) visste inte och 14 % (231) svarade att de skulle köpa ett snart.

Figur 12: När ryggskyddet köptes (%)

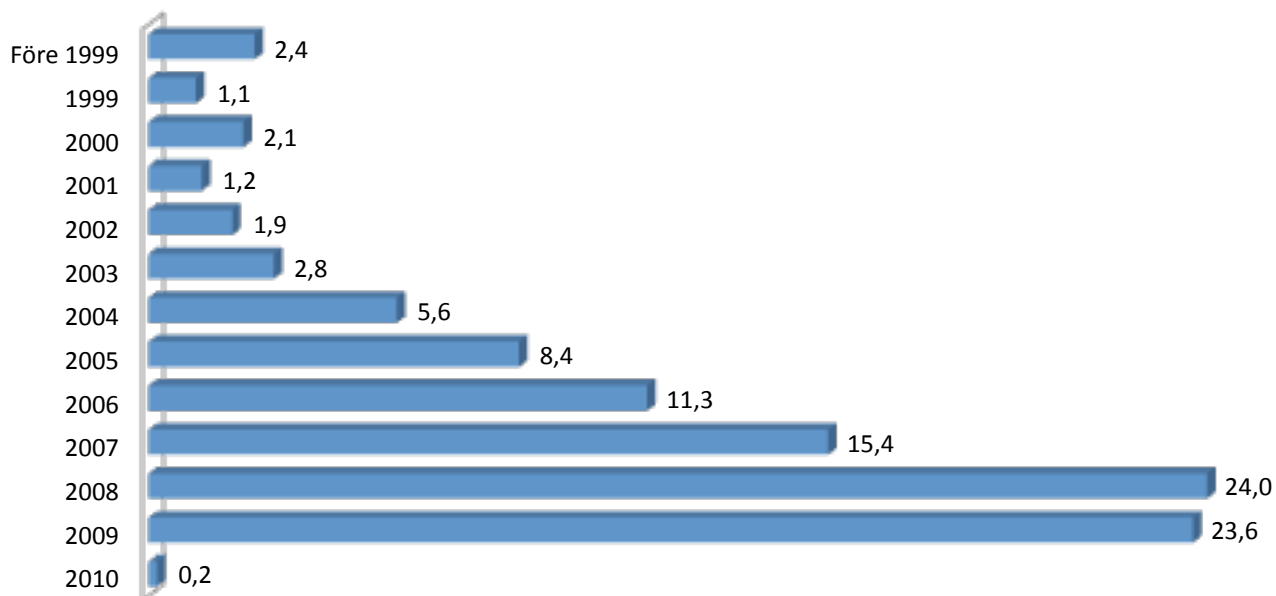


På frågan om de bar någon annan typ av skydd, till exempel knä-/armbågs-/bröstskydd, svarade 82,9 % (1 394/1 681) alltid, 7,6 % (127) svarade aldrig och 9,5 % (160) svarade att de bar andra typer av skydd ibland. Deltagarna tillfrågades om dessa skydd var separata eller inbyggda i kläderna, och 81,6 % (1 353/1 659) svarade att de var inbyggda, 6,5 % (108) svarade att de var separata och 11,9 % (198) svarade att de antingen var inbyggda eller separata.

Av de 1 705 som tillfrågades om de använde ett nackskydd, svarade 96,8 % (1 651) aldrig, medan 1,7 % (29) använde ett nackskydd ibland och 1,5 % (25) svarade alltid. Av 50 svarande som använder nackskydd hade 94 % (47) köpt det mellan 2007 och början av 2010.

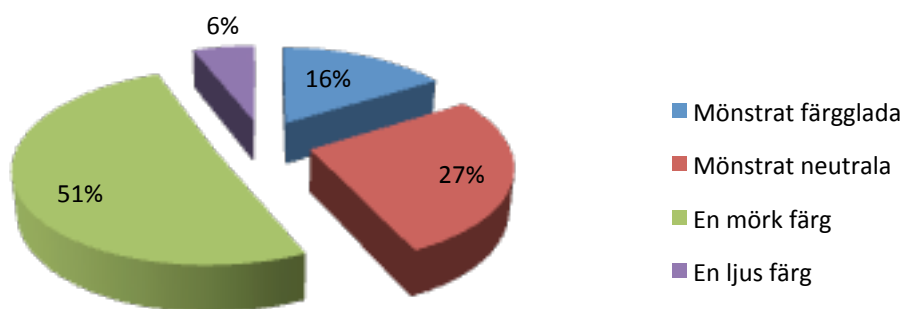
Typen av kläder som användes (jacka, byxor, ställ) var antingen skinn eller textil, varav 59,5 % (1 015/1 707) använde skinn och 40,5 % (692) använde textilkläder. Deltagarna svarade också att 47,8 % (758/1 586) hade köpt sina kläder mellan 2008 och början av 2010.

Figur 13: När skyddskläderna köptes (%)



På frågan om färgen på deras kläder, svarade 50,8% (868/1708) att de hade en mörk färg och 27 % (461) hade en neutral färg.

Figur 14: Färg på skyddskläder (%)



Slutligen tillfrågades deltagarna om de använde varselväst eller reflexband. 72,1 % (1 232/1708) svarade aldrig, medan 19,6 % (335) svarade att de använde varselväst eller reflexband ibland och 8,3 % (141) svarade alltid. (Anmärkning: En del av dem som svarat är MC-instruktörer som alltid bär varselväst i samband med fortbildning.)

Sammanfattning

74,5 % uppgav att de använde en integralhjälm, 20,2 % använde en öppningsbar integralhjälm och 5,3 % använde en öppen hjälm. Majoriteten, 41 %, svarade att de använde en hjälm med mörk färg. 84,3 % svarade att de alltid bar ett ryggskydd medan 9,5 % svarade att de bar ett ibland.

På frågan om de bar någon annan typ av skydd, till exempel knä-/armbågs-/bröstskydd, svarade 82,9 % alltid, 7,6 % svarade aldrig och 9,5 % svarade att de bar andra typer av skydd ibland. 96,8% svarade att de aldrig använde ett nackskydd.

Den typen av kläder som användes (jacka, byxor, ställ) uppgavs vara skinn eller textil, varav 59,5 % använde skinn och 40,5 % använde textilkläder. 50,8 % svarade att de använde kläder med en mörk färg och 27 % använde en neutral färg.

72,1 % svarade att de aldrig använde varselväst eller reflexband, medan 19,6 % svarade att de gjorde det ibland och 8,3 % svarade alltid.



4. OLYCKOR

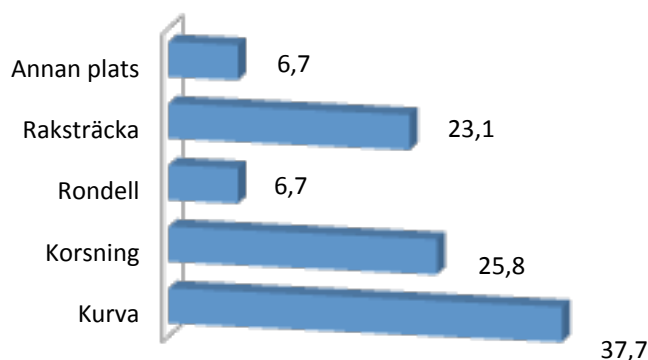
I den här rapporten definieras termen "olycka" som en singelolycka eller en kollision med ett annat fordon. 1 719 svarade på frågan om de hade varit inblandade i en olycka. 38,3 % (659) svarade att de hade varit inblandade i en olycka. På frågan om vilket år olyckan inträffade visade dock svaren att dessa inträffat från 1960 och fram till 2009. Olyckorna täcker alltså en tidsperiod på 50 år. I svaren uppgavs att 484 olyckor skett mellan 1990 och 2009, alltså under de senaste 20 åren. Det betyder i genomsnitt blir 24 olyckor per år vilket motsvarar 1,3 % av de svarande per år.

Av de 635 som svarade på frågan om vilken typ av olycka de hade varit med om svarade 63,9 % (406) att de varit med om en singelolycka medan resterande 36,1 % (229) hade varit inblandade i en kollision med ett annat fordon. På frågan om vilken typ av skada som hade uppkommit uppgav 81,2 % (324) av de 399 som svarade på den frågan att deras skador varit lindriga och 18,8 % (75) att skadorna var allvarliga.

De svarande tillfrågades om vilken typ av väg som olyckan inträffade på. 47,4 % (308/650) svarade att den hade inträffat på en landsväg medan 30 % (195) hade varit med om en olycka i stadstrafik. 2,5 % (16) angav att de hade varit med om en olycka på en motorväg, medan resterande 20,2 % (131) uppgav annan typ av väg.

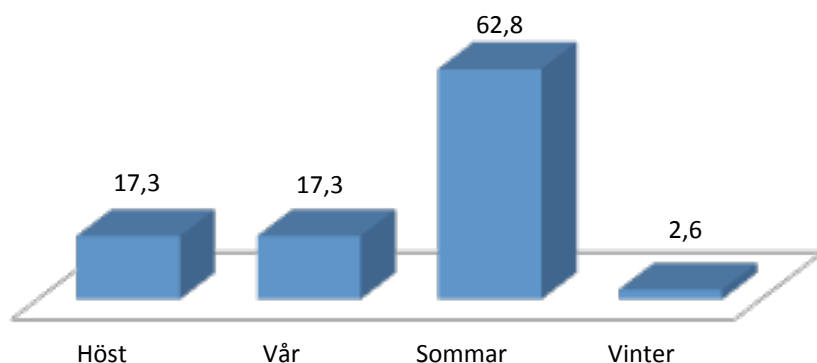
På frågan om platsen för olyckan, svarade 37,7 % (243/644) att olyckan ägt rum i en kurva medan 25,8 % (166) svarade att den ägt rum i en korsning och 23,1 % (149) svarade att den ägt rum på en raksträcka. Dessa siffror kan jämföras med uppgifter från en Trafikverkets djupstudier av MC-olyckor med dödlig utgång 2005-2008. Enligt den studien inträffade olyckor på följande platser: rondeller 0 %, korsningar 27 %, raksträckor 28 %, kurvor 44 % och övriga 1 %.

Figur 15: Var inträffade olyckan (%)



Av de 643 som svarade på frågan uppgav 62,8 % (404) att de varit med om olyckan på sommaren och 17,3 % (111) svarade att olyckan skett på hösten respektive våren.

Figur 16: Vilken tid på året inträffade olyckan (%)



Majoriteten av dem som varit inblandade i en olycka, 59,5 % (365/613) svarade också att de själva var ansvariga för olyckan medan 29,5 % (181) ansåg att föraren av ett annat fordon var ansvarig och 10,9 % (67) gav andra skäl. Likaså ansåg 65,5 % (408/623) att olyckan kunde ha undvikits om de hade varit mer försiktiga.

Sammanfattning

De svarande hade varit med om 484 olyckor under de senaste 20 åren, 1990 - 2009, vilket ger i genomsnitt 24 olyckor per år. Totalt sett uppgick andelen till 1,3 % av de svarande per år.

63,9 % svarade att de hade varit med om en singelolycka medan resterande 36,1 % hade varit inblandade i en kollision med ett annat fordon. 81,2 % uppgav att deras skador hade varit lindriga medan 18,8 % svarade att de hade varit allvarliga.

47,4 % svarade att olyckan hade inträffat på en landsväg medan 30 % hade varit med om en olycka i stadstrafik. 2,5 % angav att de hade varit med om en olycka på en motorväg.

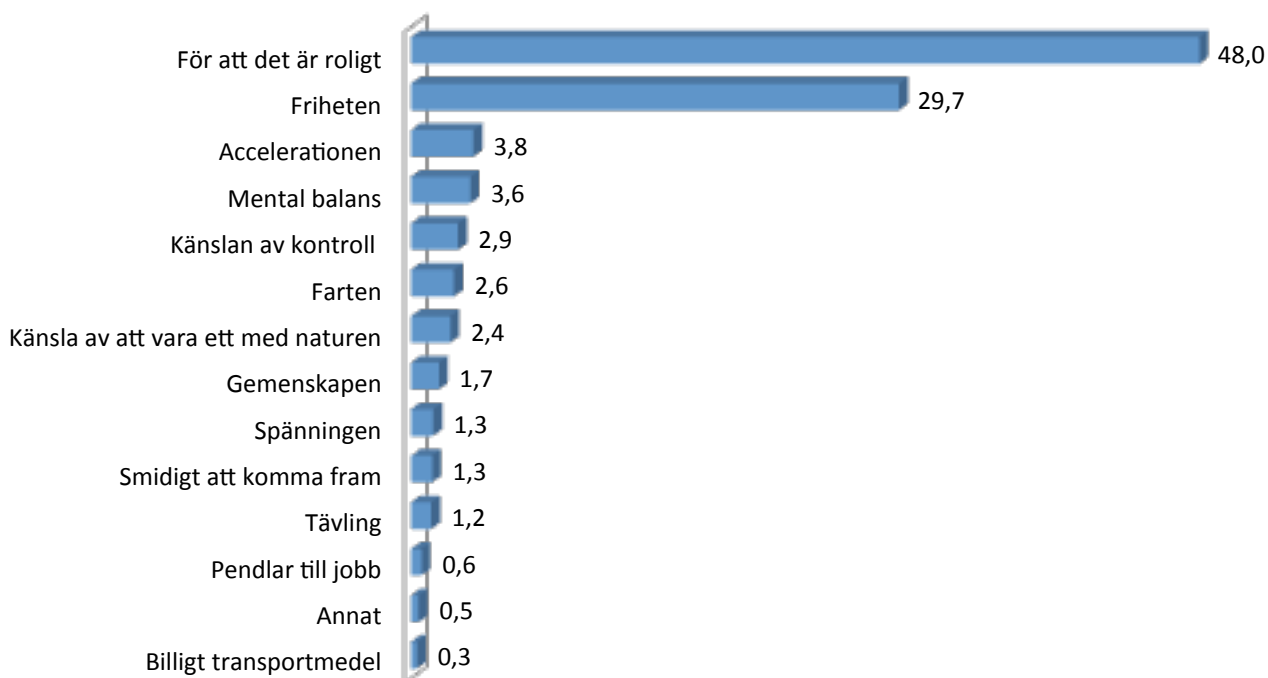
37,7 % svarade att olyckan ägt rum i en kurva medan 25,8 % svarade att den ägt rum i en korsning och 23,1 % svarade att den ägt rum på en raksträcka. 59,5 % svarade också att de kände sig ansvariga för olyckan medan 29,5 % ansåg att den andra föraren var ansvarig. 65,5 % kände att olyckan kunde ha undvikits om de hade varit mer försiktiga.



5. ATTITYD OCH RISKMEDVETENHET

Deltagarna ombads att rangordna varför man kör motorcykel. Endast en person valde att inte på denna fråga. Nästan hälften, 48 % (824) svarade att anledningen till att de körde motorcykel var för att det är roligt. Det andra skälet var att det gav dem en känsla av frihet, 29,7 % (510). Det betyder att 77 % av enkättagarna (1,334) säger att anledningen till att de körde motorcykel var att det fick dem att må bra.

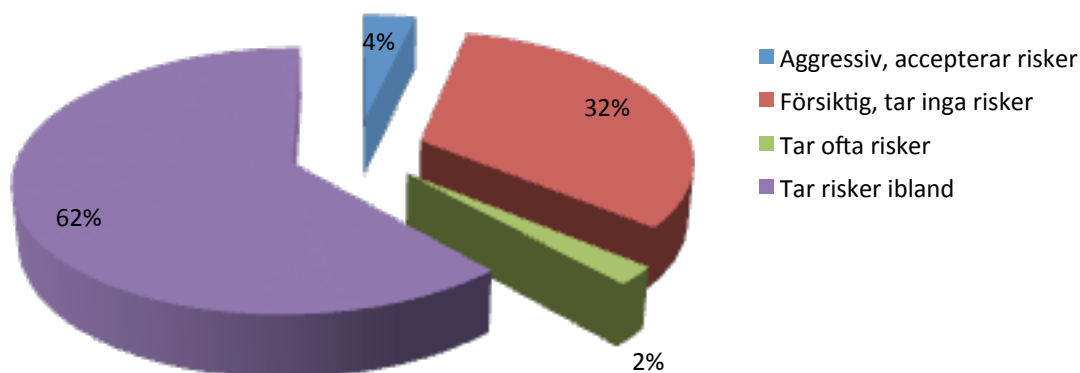
Figur 17: Varför kör man motorcykel (%)



5.1 Riskmedvetenhet

Enkättagarna ombads beskriva sin körstil i förhållande till riskmedvetenhet. Av 1 703 svarande uppgav 61,7 % (1 051) att de tar risker ibland, 32,4 % (551) uppgav att de körde försiktigt och aldrig tog risker medan 2,3 % (39) uppgav att de ofta tog risker. Slutligen beskrev 3,6 % (62) sin körstil som aggressiv och accepterande av risker.

Figur 18: Riskmedvetenhet (%)



På frågan om de ansåg att den skyltade hastigheten på vägar de körde på var relevant ansåg 60,3 % (834/1383) att hastigheten var för låg medan 38,7 % (535) ansåg att den skyltade hastigheten var anpassade till vägarna. (Anmärkning: De svarande uppgav inte att de kör olagligt, det vill säga över hastighetsbegränsningen. De gav endast sin åsikt om hastighetsbegränsningar).

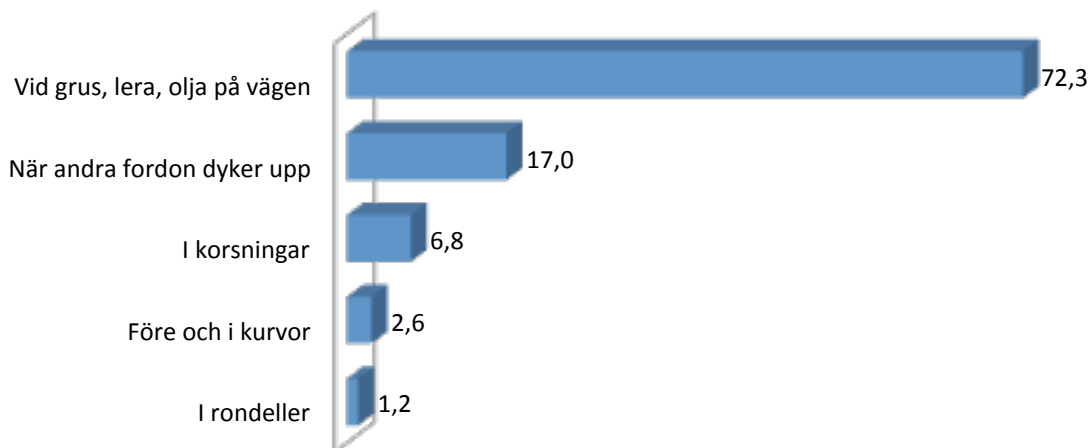
Anser du att den skyltade hastigheten på vägarna du kör på är relevant?	Antal	Procent
Nej, för hög	14	1,0
Nej, för låg	834	60,3
Ja	535	38,7
Totalt	1 383	100

På frågan om de någonsin var rädda för att köra omkull svarade 54,7 % (931/1702) att de var rädda ibland, medan 43,9 % (747) svarade att de var aldrig rädda och 1,4 % (24) svarade att de ofta var rädda för att köra omkull.

På frågan om de ansåg att man ibland känner rädsla (att vara rädd) är en del av MC-körning svarade 62,2 % (1 017/1 634) nej, medan 37,8 % (617) ansåg att det var det.

De svarande tillfrågades om i vilka situationer man upplever rädsla. 1 526 svarade på frågan och majoriteten, 72,3 % (1 104) svarade att de var rädda när det fanns lera, grus och/eller diesel på vägen. Den andra vanligaste situationen som innebär rädsla var när ett annat fordon dök upp..

Figur 19: I vilka situationer är du rädd att köra MC? (%)



På frågan om man körde en grupp uppgav 69,6 % (1 190) av de 1 710 som svarade att de gjorde det ibland. Endast 10,8 % uppgav att de aldrig kör i grupp.

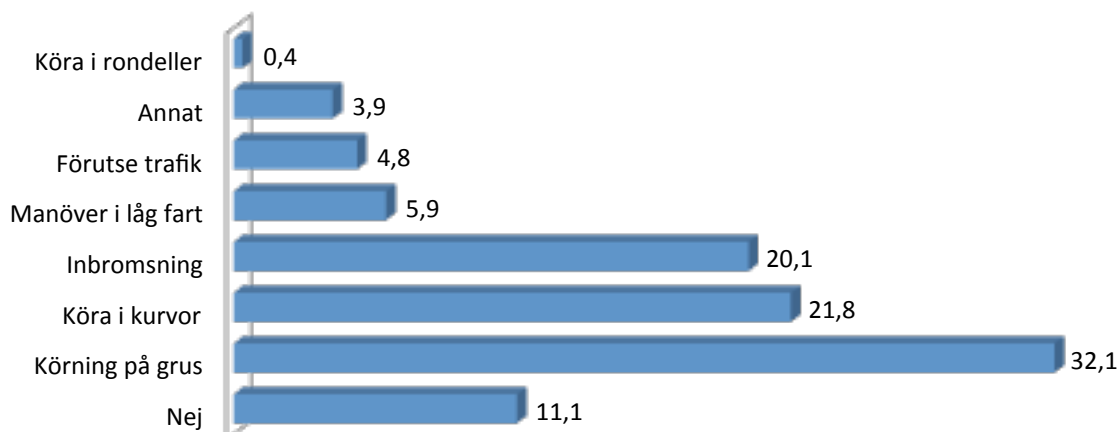
Kör du i grupp?	Antal	Procent
Alltid	18	1,2
Ofta	318	18,6
Aldrig	184	10,8
Ibland	1 190	69,6
Totalt	1 710	100

De svarande fick sedan frågan om de ansåg att deras motorcykelkompisar tog onödiga risker när de körde och 72 % (1 110/1 542) svarade ibland medan 20,9 % (323) svarade aldrig. 6,4 % (98) ansåg att deras motorcykelkompisar ofta tog risker och bara 0,7 % (11) ansåg att deras motorcykelkompisar alltid tog risker.

5.2 Önskemål om förbättrad körteknik

Enkättagarna fick frågan om vilka områden där deras körteknik behöver förbättras. Av 1 681 som svarade på den här frågan svarade 32,1 % (539) att gruskörning är den viktigaste tekniken som behövde förbättras. Kurvkörning ansågs vara det näst viktigaste, 21,8 % (366) och bromstekniker som tredje viktigast (20,1 %, 338).

Figur 20: Körtekniker som behöver förbättras (%)



På frågan om man upplevt kritiska situationer under körning svarade 83,7 % (1 420/1 697) att de hade upplevt det ibland medan 11,6 % (197) uppgav att de aldrig hade upplevt en kritisk situation. 4,4 % (75) svarade att de gjorde det ofta och 0,3 % svarade att de alltid upplever kritiska situationer.

Sammanfattning

Närmare hälften, 48 %, kör motorcykel för att det är roligt. Det andra vanligaste skälet var att det gav dem en känsla av frihet, 29,7 %.

61,7 % (1 051) uppgav att de tar risker ibland. 32,4 % uppgav att de körde försiktigt och aldrig tog risker medan 2,3 % uppgav att de ofta tog risker. 3,6 % uppgav att de kör aggressivt och accepterar risker.

På frågan om den skyltade hastigheten på vägar de körde på var relevant ansåg 60,3 % att hastigheten var för låg medan 38,7 % ansåg att den skyltade hastigheten var anpassad till vägarna.

54,7 % svarade att de var rädda för att köra omkull, 43,9 % svarade att de var aldrig rädda medan 1,4 % svarade att de ofta var rädda för det.

På frågan om att känna rädsla ibland var en del av att vara motorcyklist svarade 62,2 % nej medan 37,8 % ansåg att det var det. 72,3 % svarade att situationer när man var rädda var lera, grus och/eller diesel på vägen. Den andra vanligaste situationen var när ett annat fordon dök upp.

72 % ansåg att deras motorcykelkompisar ibland tog onödiga risker medan 20,9 % svarade att deras MC-kompisar aldrig tog risker. 6,4 % ansåg att deras motorcykelkompisar ofta tog risker och bara 0,7 % (11) ansåg att de alltid tog risker.

32,1 % svarade att gruskörning var den viktigaste tekniken att för-



bättra. Kurvkörning ansågs med 21,8 % som det näst viktigaste och bromsteknik som tredje viktigast (20,1 %).

Svaren var beroende av det antal år som den svarande hade kört utan avbrott. Av dem som hade kört oavbrutet mellan 1 till 3 år svarade 13 % att de behövde förbättra körning i kurvor vilket minskade till 2 % för dem som kört oavbrutet i mer än 30 år.

Sammantaget svarade de som hade kört oavbrutet under kortare tid att de var mer rädda i allmänhet: 30,3 % av dem som kört oavbrutet i mellan 1 och 3 år, 27,3 % för 4 till 7 år, 13,3 % för 8 till 10 år, 8,3 % för 11 till 15 år, 5,9 % för 16 till 20 år, 9,2 % för 21 till 30 år och 3,9 % för de som kört i mellan 31 och 60 år.

83,7 % uppgav de ibland upplevde kritiska situationer medan 11,6 % uppgav att de aldrig hade upplevt en kritisk situation, 4,4 % svarade att de ofta gjorde det och 0,3 % svarade att de alltid upplever kritiska situationer.

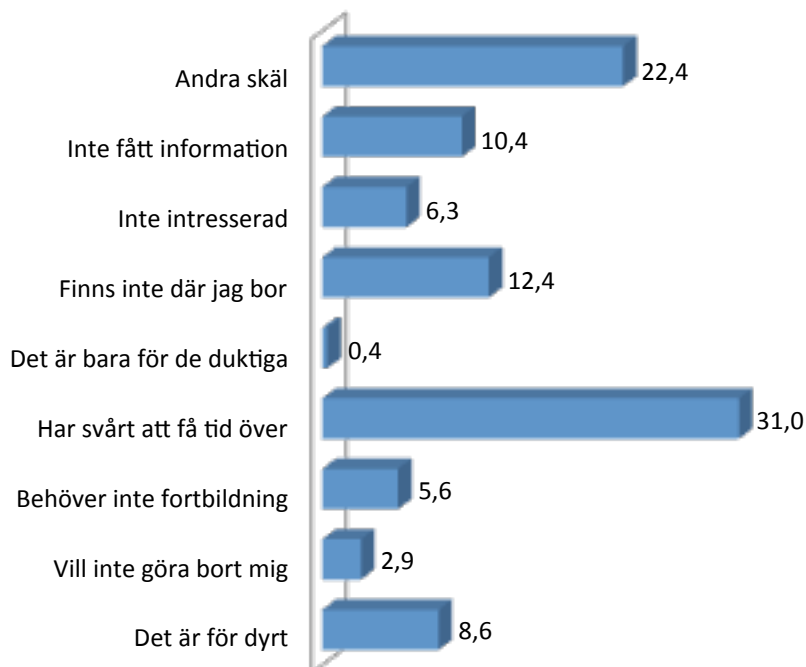
6. FORTBILDNING

Deltagarna tillfrågades om de hade deltagit i fortbildning efter att ha tagit körkort för motorcykel. Två frågor ställdes; den första om de deltagit i fortbildningskurs som inte var organiserad av SMC och av de 1 674 som svarade på denna fråga hade 22,8% (382) gått en sådan kurs. På frågan om de deltagit i fortbildningskurs organiserad av SMC, svarade 46,4 % (789) av de 1 699 som besvarade frågan att de gjort det.

I detta avsnitt som handlar om fortbildning inkluderar svaren både dem som genomfört fortbildning i SMC:s regi och de som deltagit i andra kurser.

Av de 799 som svarade på frågan om varför man inte gått fortbildning uppgav 31 % (248) tidsbrist som skäl. Det näst vanligaste skälet som angavs (12,4 %, 99) var att kurserna inte fanns tillgängliga i det område som den svarande bodde i. Det tredje skälet var att den svarande inte fått någon information (10,4 %, 83).

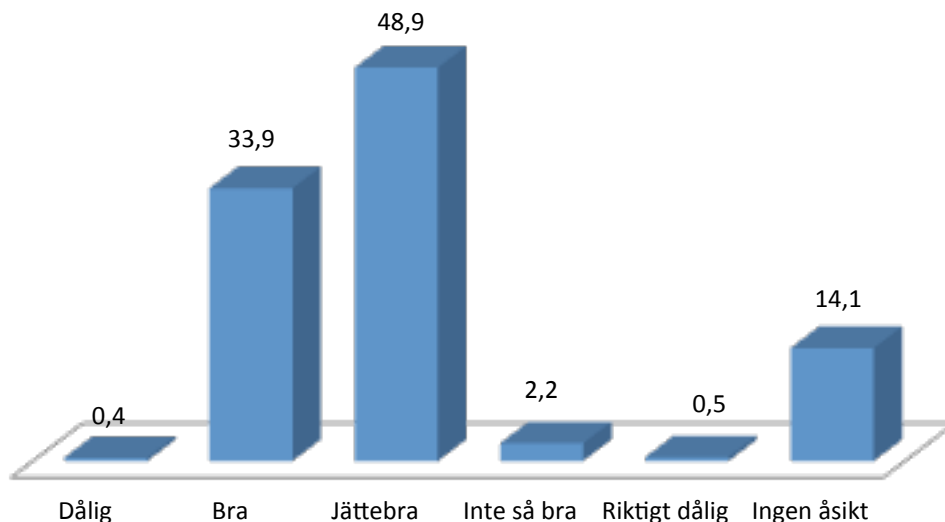
Figur 21: Anledning till att inte gå fortbildning (%)



Av dem som deltagit i fortbildning svarade 49,6 % (242/488) att de hade gått en kurs på gokartbana, 22,1 % (108) hade genomfört en kurs på storbana, 18 % (88) hade genomfört en grundkurs medan 10,2 % (50) hade deltagit i en gruskurs.

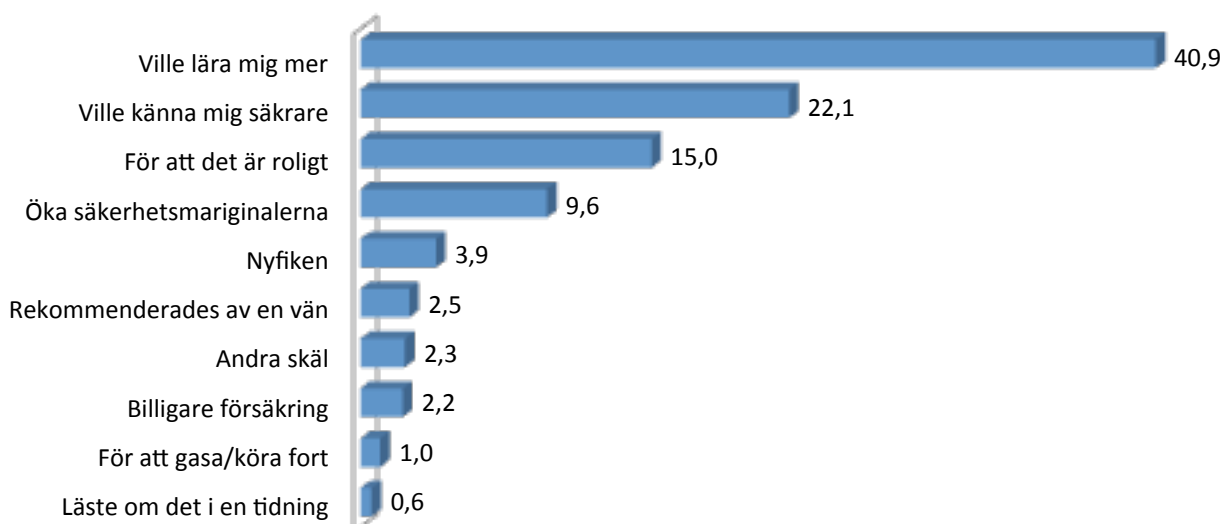
Svaren på nästa fråga kom från 1 046 svarande. Av dessa har 789 deltagit i en SMC-kurs. Därför är resultatet från den här frågan skev och återspeglar inte bara åsikterna från de 789 som deltog i någon SMC-kurs utan även synpunkter från dem som deltagit i fortbildning som organiserats av andra. Men som en indikering svarade 82,9 % (867) att de tyckte att genomförda SMC-kurser var antingen bra eller jättebra.

Figur 22: Intryck av SMC:s fortbildning (%)



På frågan om varför man deltagit i fortbildning uppgav 358 (40,9 %) av de 875 som svarade på frågan att de ville lära sig mer (om körtekniker), medan 193 (22,1 %) svarade att de hade deltagit i kursen för att de ville känna sig säkrare, 131 (15 %) svarade att de tyckte det var roligt medan 84 (9,6 %) svarade att de ville öka sin förmåga att hantera svåra situationer. Sammantaget deltog majoriteten (72,6 %) i någon form av fortbildningskurs för att förbättra sin körfärdighet och kunskap.

Figur 23: Anledning att genomföra fortbildning (%)

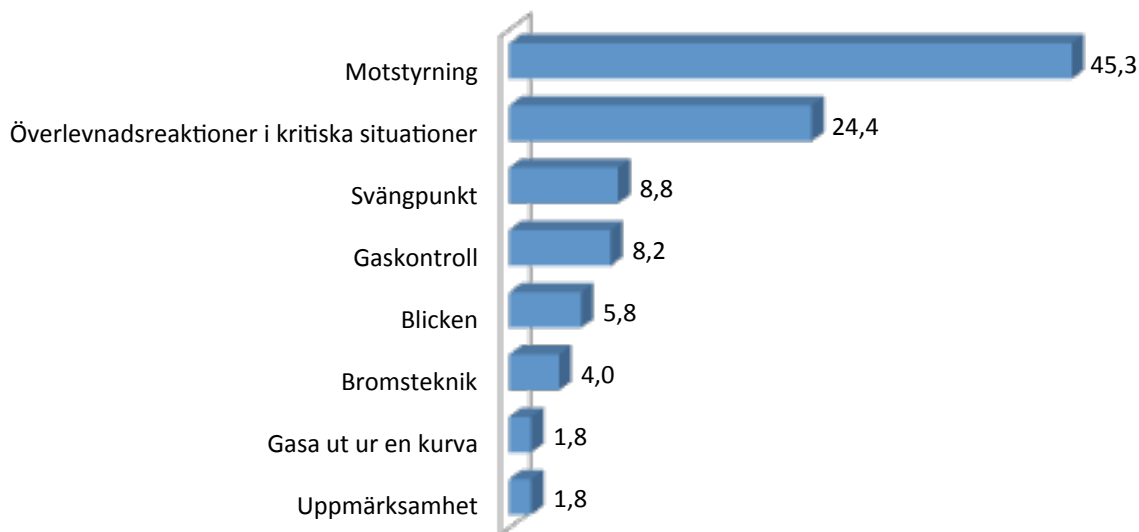


De svarande tillfrågades om de läst om körtekniker och 70 % (1 120/1 601) svarade att de hade läst om det i böcker medan 24,2 % svarade att de hade gjort det på internet. På frågan om de hade läst SMC:s skrift "Full Kontroll" om körtekniker för motorcyklister och motorcyklars egenskaper svarade 59,5 % (955/1 605) att de hade gjort det.

På frågan om helhetsintryck av "Full Kontroll", svarade 90,1 % (842/935) att de tyckte den var bra och 0,4 % (4) tyckte den var dåligt.

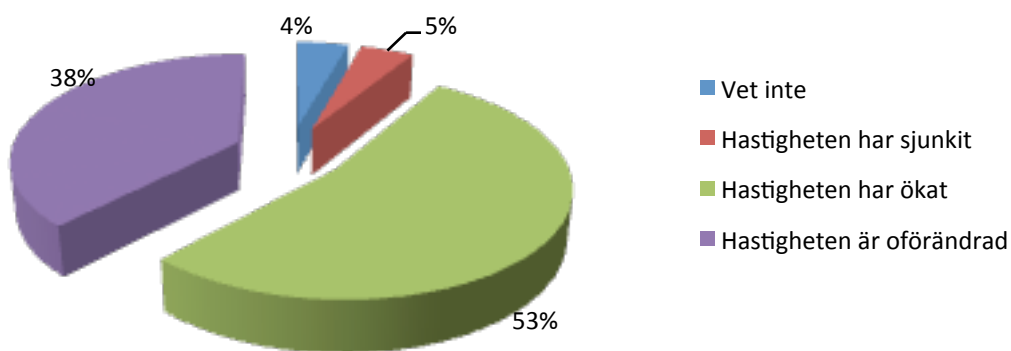
Figur 24 nedan visar vilken typ av kunskaper man fått av "Full Kontroll". 45,3 % (305/673) svarade att de förvärvat nya kunskaper om motstyrning medan 24,4 % hade förvärvat nya kunskaper om överlevnadsreaktioner i kritiska situationer.

Figur 24: Nya kunskaper genom Full Kontroll (%)



På frågan om val av hastighet hade förändrats efter genomförd kurs svarade 63,1 % (602/954) att den hade det. På frågan om hur deras hastighet hade ändrats svarade 53,2 % (463/870) att den hade ökat medan 37,9 % (330) svarade att det inte hade skett någon förändring. Svaren på denna fråga (se figur 25 nedan) är tvetydiga eftersom de kan tyda på att förarna ansåg att deras hastighet på banan hade ökat eller att de kunde köra snabbare på väg. I tabell 5 indikerade majoriteten av de svarande att deras hastighet var oförändrad eller hade minskat, beroende på avsnitt av vägen.

Figur 25: Ändring av hastighet efter fortbildning(%)



Indikationerna från följdfrågorna tyder på att de svarandes hastighet på vägarna antingen var oförändrad eller minskat. På frågan om deras val av hastighet förändrats på raka vägar, vid korsningar och i rondeller uppgav i en majoritet i varje enskilt fall att deras hastighet inte förändrats. 35,2 % (296/840) svarade att hastigheten minskat vid korsningar.

Tror du att ditt val av hastighet har förändrats	På raka vägar		Vid korsningar		Vid rondeller	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Vet inte	30	3,5	53	6,3	44	5,3
Hastigheten har minskat	115	13,5	296	35,2	124	14,9
Hastigheten har ökat	76	8,9	16	1,9	106	12,7
Hastigheten är oförändrad	629	74,0	475	56,5	560	67,1
Totalt	850	100	840	100	834	100

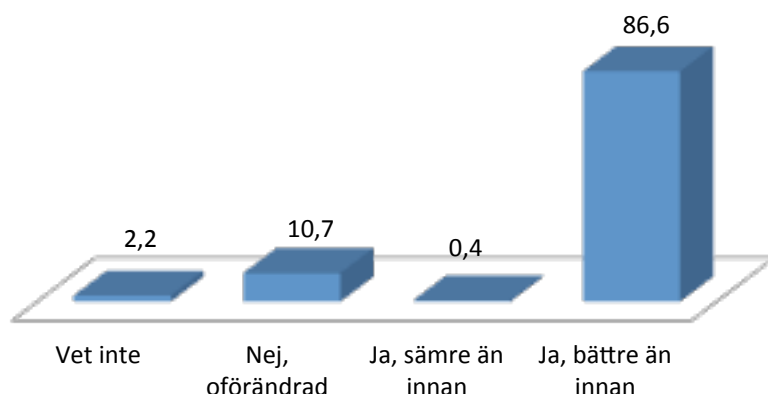
6.1 Attityd till risker efter fortbildning

På frågan om deras attityd till risker efter att ha genomfört fortbildning svarade 47,7 % (424/888) att de tog färre risker i stadstrafik medan 43,8 % (397/907) svarade att de tog färre risker på landsväg. 47 % (417) svarade att de hade en oförändrad attityd till risker i stadstrafik medan 51,4 % (466) hade en oförändrad attityd på landsväg. Sammantaget var effekten av fortbildning att nästan hälften tog färre risker i allmänhet medan den andra hälften inte hade förändrat sin attityd till risker.

Vad har hänt me din attityd till risker	Stadstrafik		Landsväg	
	Antal	Procent	Antal	Procent
Vet inte	45	5,1	34	3,7
Ingen förändring	417	47,0	466	51,4
Tar färre risker	424	47,7	397	43,8
Tar fler risker	2	0,2	10	1,1
Totalt	888	100	907	100

Figur 26 visar att en överväldigande majoritet av de svarande (86,6 %, 782/903) anser att deras känsla av kontroll och säkerhet hade förändrats efter fortbildning. 66,1 % (594/898) ansåg att de hade en mindre risk än tidigare att bli inblandad i en olycka medan 23,1 % (207) kände att det inte fanns någon förändring, det vill säga att fortbildning gjorde ingen skillnad).

Figur 26: Förändring av känsla av kontroll och säkerhet efter fortbildning (%)

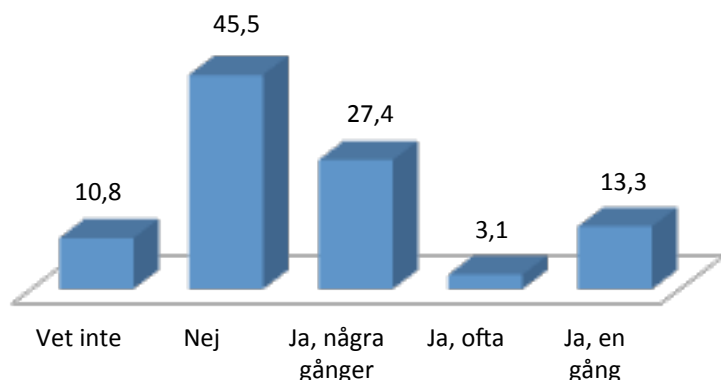


De svarande tillfrågades om de hade en bättre förmåga att hantera kritiska situationer efter att ha genomgått fortbildning. 72,5 % (663/914) ansåg att förmågan förbättrats medan 21,3 % (95) inte kände någon skillnad. På frågan om hur deras körförmåga hade påverkats uppgav däremot 88,9 % (821/924) att deras färdigheter hade förbättrats medan 8,3 % (77) svarade att deras färdigheter inte förändrats. Majoriteten (70,6 %, 633/897)

svarade också att de hade fler resurser och verktyg för att fokusera bättre på olika trafiksituationer som ett resultat av fortbildningen. 16,9 % (152) svarade att de inte visste om fortbildningen gjort någon skillnad.

På frågan om de hade upplevt någon kritisk situation där deras fortbildning hade hjälpt dem att undvika en olycka eller en kollision svarade 45,5 % (400/880) att de inte hade upplevt det. 27,4 % (241) svarade att det hade gjort skillnad några gånger och 13,3 % (117) svarade att det hade gjort en skillnad en gång.

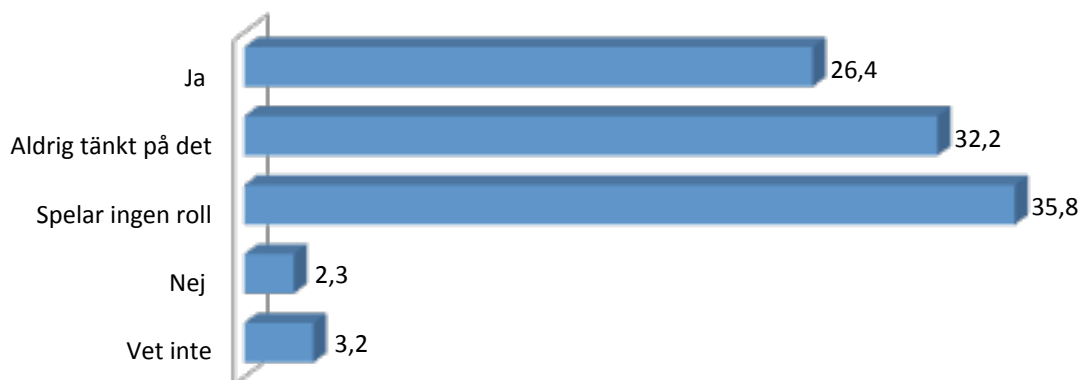
Figur 27: Undvika kritisk situation efter fortbildning (%)



På den omvända frågan om de hade upplevt en kritisk situation där fortbildning inte hade hjälpt dem att undvika en olycka eller kollision svarade 93 % (827/889) nej (att de inte hade upplevt en kritisk situation) och 5,1 % (45) svarade att de inte visste. 0,9 % (8) svarade att deras fortbildning inte hade hjälpt i några situationer och 0,9 % (8) svarade att deras fortbildning inte hade hjälpt i en kritisk situation.

På frågan om de svarande föredrog att köra med vänner som deltagit i fortbildning svarade 68 % (739) av de 1 086 som svarade att de antingen inte tänkt på det eller att det inte spelade någon roll. 26,4 % (287) svarade att de föredrog att köra med vänner som deltagit i fortbildning.

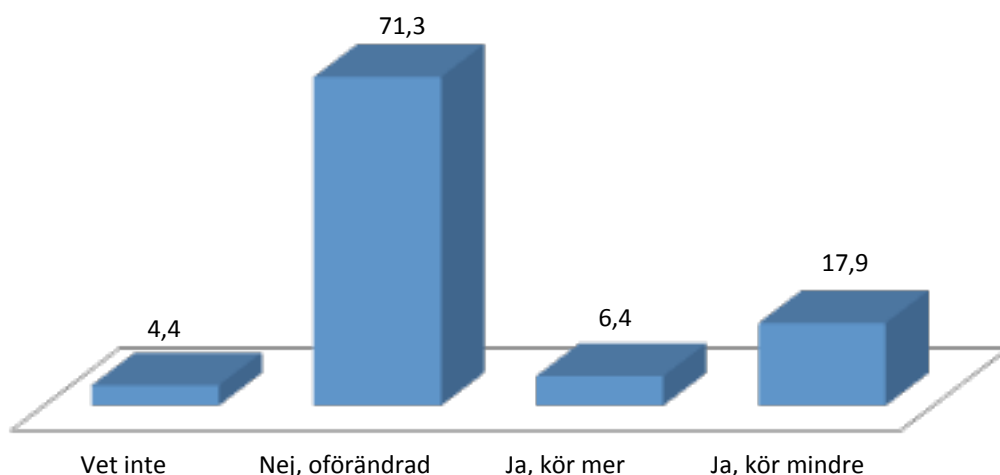
Figur 28: Föredrar att köra med vänner som deltagit i fortbildning (%)



En fråga handlade om känslan av att köra motorcykel efter fortbildning. Enligt de svarande tyckte 69,4 % (627/904) att de hade mer roligt som ett resultat av fortbildningen medan 24,6 % (222) inte tyckte att kurserna hade gjort någon skillnad till hur de kände för att köra motorcykel. 4,5 % (41) visste inte och 1,5 % (14) svarade att de hade mindre roligt efter kursen.

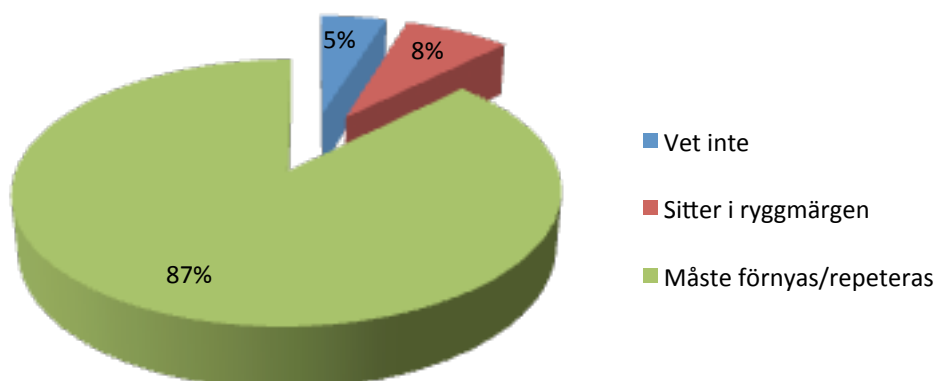
Deltagarna fick kommentera om fortbildningen påverkat den tid de körde motorcykel. 71,3 % (645/905) svarade att det inte var någon skillnad medan 17,9 % (162) svarade att de körde mindre och 6,4 % (58) svarade att de körde mer.

Figur 29: Körmängd som resultat av fortbildning (%)



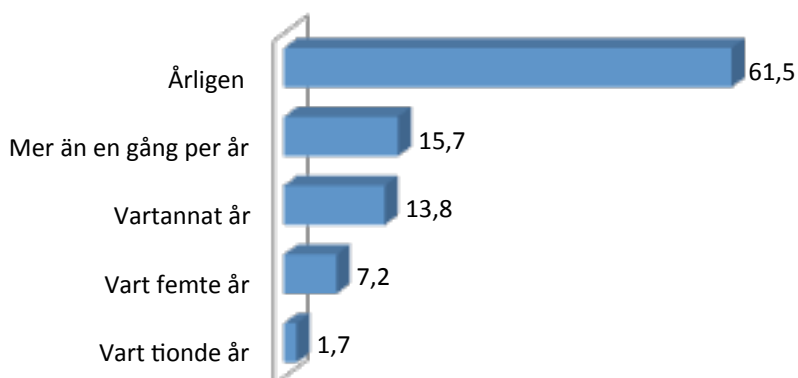
Enkättagarna fick besvara en fråga om behållning av körkunskaper. Som illustrationen nedan visar, anser 87 % (899/1 027) att behållning av körkunskaper bör repeteras eller förnyas medan 8 % (79) inte ansåg att det inte behövdes.

Figur 30: Bör körkunskaper repeteras eller förnyas (%)



De som ansåg att körkunskaper bör förnyas eller repeteras tillfrågades också om hur ofta detta borde ske. 61,5 % (605/983) svarade att de skulle vilja repetera körkunskaper årligen medan 15,7 % (154) ansåg att de borde repetera eller förnya sina körkunskaper mer än en gång per år.

Figur 31: Hur ofta bör utbildning repeteras eller förnyas (%)



Sammanfattning

22,8 % av de svarande hade deltagit i fortbildning som inte organiserats av SMC medan 46,4 % hade deltagit i fortbildning i SMC:s regi.

Av dem som inte deltagit i någon fortbildning uppgav 31 % tidsbrist som skäl att inte genomföra någon fortbildning, för 12,4 % fanns inga kurser tillgängliga i det område man bodde i medan 10,4 % inte fått information.

Av dem som deltagit i fortbildning svarade 49,6 % att de gått kurs på gokartbana, 22,1 % hade genomfört en kurs på storbana, 18 % hade genomfört en grundkurs medan 10,2 % deltagit i en gruskurs.

82,9 % uppgav att de tyckte att SMC-kursen var antingen bra eller jättebra. På frågan om de hade läst om körtekniker svarade 70 % svarade att de hade läst om det i böcker medan 24,2 % svarade att de läst på internet. 59,5 % hade läst SMC:s skrift "Full Kontroll".

På frågan om vad de hade lärt av "Full Kontroll" svarade 45,3 % att de förvärvat nya kunskaper om motstyrning medan 24,4 % hade förvärvat nya kunskaper om överlevnadsreaktioner i kritiska situationer.

På frågan om hastigheten förändrats efter genomförd kurs svarade 53,2 % att den hade ökat medan 37,9 % svarade att det inte hade skett någon förändring. Däremot angav 47,7 % att de tog färre risker i stadstrafik medan 43,8 % svarade att de tog färre risker på landsväg. Sammantaget var effekten av fortbildning att nästan hälften tog färre risker i allmänhet medan den andra hälften inte hade förändrat sin attityd till risker.

86,6 % ansåg att deras känsla av kontroll och säkerhet hade förändrats efter fortbildning. 66,1 % ansåg att risken att bli inblandad i en olycka minskat medan 23,1 % inte kände någon förändring.

72,5 % ansåg att fortbildning gett dem en bättre förmåga att undvika kritiska situationer medan 21,3 % inte kände någon skillnad. På frågan om hur deras körförmåga hade påverkats uppgav däremot 88,9 % (821/924) att deras färdigheter hade förbättrats medan 8,3 % (77) svarade att deras färdigheter inte förändrats. 70,6 % svarade att de hade fler resurser och verktyg för att fokusera bättre i trafiken som ett resultat av fortbildningen.

På frågan om de föredrog att köra med vänner som har deltagit i fortbildning, svarade 68 % att de antingen inte hade tänkt på det eller att det inte spelade någon roll. 26,4 % svarade att de föredrog att köra med vänner som gått fortbildning.

69,4 % ansåg att de hade mer roligt när de kör motorcykel som ett resultat av fortbildningen medan 24,6 % (222) inte tyckte att kurserna hade gjort någon skillnad till hur de kände för att köra motorcykel. 4,5 % (41) visste inte och 1,5 % (14) svarade att de hade mindre roligt.

87 % ansåg att körkunskaper borde repeteras eller förnyas medan 8 % inte ansåg att det behövdes.



7. SLUTSATSER

Målet för studien var att få fram en profil av de motorcyklister som är medlemmar i SMC samt deras synpunkter på risker och fortbildning.

- » 76,6 % svarade att de var medlemmar i SMC. 92,7 % av de som svarat var män och genomsnittsåldern var 41 år.
- » 99 % av de som svarade på frågan hade ett motorcykelkörkort. 81,4 % hade tagit körlektioner innan de fått körkort. 42,3 % hade haft sitt körkort i mer än 20 år medan 39,4 % hade haft sitt körkort mellan 1 och 7 år.
- » På frågan hur länge de hade kört utan avbrott hade 51,9 % kört sina motorcyklar mellan 1 och 7 år medan 17,8 % hade kört i mer än 20 år.

99,7 % av de svarande uppgav att de ägde en motorcykel och ca 32 % uppgav att de ägde en andra motorcykel. (Anmärkning: 113 svarade att de hade fler än två motorcyklar, 28 svarade att de hade fler än tre motorcyklar, och 8 svarade att de hade fler än fyra motorcyklar).

- » 48,2 % ägde antingen en sport- eller supersportmotorcykel. 18,2 % ägde en touringmotorcykel. De fyra japanska märkena Honda, Suzuki, Yamaha och Kawasaki var de mest populära märkena.
- » 98,1 % hade motorcyklar med en motorstorlek på över 400cc varav 41,9 % hade en motorstorlek på mellan 701cc och 1000cc.
- » 74,6 % svarade att de hade en helförsäkring medan 20,8 % hade en helförsäkring. 74,7 % betalade mellan 1 000 och 7 000 kronor för sin motorcykelförsäkring. Den genomsnittliga årliga kostnaden för motorcykelförsäkring var 5 635 kronor.
- » 25,4 % svarade att deras motorcykel hade ABS-bromsar varav 94,5 % (413) svarade att de hade använt dem. På frågan om i vilken typ av situation de använt sina ABS-bromsar, svarade 77 % att de planerat att använda dem (det vill säga bromsarna användes avsiktligt) och 23 % svarade att de använt sina ABS-bromsar i en panik- eller risksituation.

De svarande tillfrågades om typen på deras skyddskläder, som till exempel hjälmar och skydd. Svaren visar att motorcyklister i allmänhet är medvetna om sin sårbarhet och vidtar åtgärder för att skydda sig själva.

- » 74,5 % uppgav att de använde en integralhjälm, 20,2 % använde en öppningsbar integralhjälm och 5,3 % använde öppen hjälm. Majoriteten (41 %) svarade att de använde hjälm med mörk färg. 84,3 % svarade att de alltid bar ett ryggskydd medan 9,5 % svarade att de bar ett ibland.
- » På frågan om de bar någon annan typ av skydd, till exempel knä-/armbågs-/bröstskydd, svarade 82,9 % alltid, 7,6 % svarade aldrig och 9,5 % svarade att de bar andra typer av skydd ibland. 96,8% svarade att de aldrig använde ett nackskydd.
- » Den typen av kläder som användes (jacka, byxor, ställ) uppgavs vara skinn eller textil, varav 59,5 % använde skinn och 40,5 % använde textilkläder. 50,8 % svarade att de använde kläder med en mörk färg och 27 % använde en neutral färg.
- » 72,1 % svarade att de aldrig använde varselväst eller reflexband medan 19,6 % svarade att de gjorde det ibland och 8,3 % svarade "alltid". En förklaring till siffran är att det inte finns några bevis för att varselvästar eller reflexband har någon effekt på olyckor.



På frågan om de hade varit inblandade i en olycka, svarade 659 att de hade varit inblandade i en olycka över en period på 50 år. Uppgifterna visade att i genomsnitt 24 personer per år hade varit med om en olycka under de senaste 20 åren.

- » 63,9 % svarade att de hade varit med om en singelolycka medan resterande 36,1 % hade varit inblandade i en kollision med ett annat fordon. 81,2 % uppgav att deras skador hade varit lindriga och 18,8 % svarade att skadorna varit allvarliga.
- » 47,4 % angav att olyckan inträffat på en landsväg medan 30 % hade varit med om en olycka i stadstrafik. 2,5 % angav att de hade varit med om en olycka på en motorväg.
- » 37,7 % svarade att olyckan ägt rum i en kurva, medan 25,8 % svarade att den ägt rum i en korsning och 23,1 % svarade att den ägt rum på en raksträcka. 59,5 % svarade också att var ansvariga för olyckan medan 29,5 % ansåg att den andra föraren var ansvarig. 65,5 % kände att de kunde ha undvikit olyckan om de hade varit mer försiktiga.



Ett av de mest signifikanta resultaten av studien var att nästan hälften, 48 %, svarade att anledningen till att de körde motorcykel var för att det är roligt. Det andra skälet var att det gav dem en känsla av frihet (29,7 %). Därmed svarade 77,7 %, eller mer än tre fjärdedelar av de svarande, att anledningen till att köra motorcykel var att det får dem att må bra.

- » 61,7 % uppgav att de ibland tar risker, 32,4 % uppgav att de körde försiktigt och aldrig tog risker medan 2,3 % uppgav att de ofta tog risker och 3,6 % uppgav att de var aggressiva förare som accepterade risker.
- » 60,3 % ansåg att hastigheten var för låg medan 38,7 % ansåg att den skyltade hastigheten var anpassad till dessa vägar.
- » 54,7 % svarade att de var rädda att köra omkull ibland, 43,9 % svarade att de aldrig var rädda att köra omkull och 1,4 % svarade att de ofta var rädda för det.
- » På frågan om de ansåg att känna rädsla ibland var en del av MC-körning svarade 62,2 % nej medan 37,8 % ansåg att det var det. 72,3 % svarade att situationer när de var rädda var när det fanns lera, grus och/eller olja på vägen. Den näst vanligaste situationen var när ett annat fordon dök upp.
- » Vid körning i grupp ansåg 72 % att deras motorcykelkompisar ibland tog onödiga risker medan 20,9 % svarade att de aldrig tog risker. 6,4 % ansåg att deras motorcykelkompisar ofta tog risker och bara 0,7 % (11) ansåg att de alltid tog risker.

- » 32,1 % svarade att gruskörning var den viktigaste tekniken att förbättra. Kurvkörning ansågs med 21,8 % som det näst viktigaste med bromstekniker som tredje viktigast (20,1 %).
- » 83,7 % uppgav de ibland upplevde kritiska situationer, medan 11,6 % uppgav att de aldrig hade upplevt en kritisk situation, 4,4 % svarade att de ofta gjorde det och 0,3 % svarade att de alltid upplever kritiska situationer.

22,2 % av de svarande hade deltagit i fortbildning som inte organiserats av SMC, medan 46,4 % hade deltagit i fortbildning i SMC:s regi.

- » Av dem som inte deltagit i någon fortbildning, uppgav 31 % tidsbrist som skäl att inte genomföra någon fortbildning, 12,4 % på grund av att kurserna inte fanns tillgängliga i det område som den svarande bodde i. För 10,4 % var skälet att de inte fått någon information.
- » Av dem som hade deltagit i fortbildning svarade 49,6 % att de hade gått en kurs på gokartbana, 22,1 % hade genomfört en kurs på storbana, 18 % hade genomfört en grundkurs medan 10,2 % hade deltagit i en gruskurs.
- » 82,9 % uppgav att de tyckte att SMC-kursen var antingen bra eller jättebra. På frågan om de hade läst om körtekniker svarade 70 % svarade att de hade läst om det i böcker medan 24,2 % svarade att de hade gjort det på internet. På frågan om de hade läst SMC:s skrift "Full Kontroll", svarade 59,5 % att de hade gjort det.
- » På frågan om vad de hade lärt av "Full Kontroll", svarade 45,3 % att de förvärvat nya kunskaper om motstyrning medan 24,4 % hade förvärvat nya kunskaper om överlevnadsreaktioner i kritiska situationer.
- » På frågan om deras val av hastighet hade förändrats efter genomförd kurs svarade 53,2 % att den hade ökat medan 37,9 % svarade att det inte hade skett någon förändring. Resultatet kan betyda att de gjort framsteg och därmed kör fortare, vilket kan vara på bana. 47,7 % uppgav att de tog färre risker i stadstrafik medan 43,8 % svarade att de tog färre risker på landsväg. Sammantaget var effekten av fortbildning att nästan hälften tog färre risker i allmänhet medan den andra hälften inte hade förändrat sin attityd till risker.
- » 86,6 % ansåg att deras känsla av kontroll och säkerhet hade förändrats efter fortbildning. 66,1 % ansåg att de löpte en mindre risk än före fortbildning att bli inblandad i en olycka. 23,1 % kände ingen förändring efter fortbildning.
- » 72,5 % ansåg att de hade en bättre förmåga att undvika kritiska situationer som ett resultat av fortbildning medan 21,3 % inte kände någon skillnad. På frågan om hur deras körförmåga hade påverkats uppgav däremot 88,9 % att deras färdigheter hade förbättrats medan 8,3 % svarade att deras färdigheter inte hade förändrats. 70,6 % svarade att de hade fler resurser och verktyg för att fokusera bättre på olika trafiksituationer som ett resultat av fortbildningen.
- » På frågan om de föredrog att köra med motorcyklister som har deltagit i fortbildning svarade 68 % att de antingen inte hade tänkt på det eller att det inte spelade någon roll medan 26,4 % svarade att de föredrog det.
- » 69,4 % ansåg att det blivit roligare att köra motorcykel som ett resultat av fortbildningen medan 24,6 % (222) inte tyckte att kurserna hade gjort någon skillnad till hur de kände för att köra motorcykel. 4,5 % (41) visste inte och 1,5 % (14) svarade att de hade mindre roligt.
- » 87 % ansåg att körkunskaper borde repeteras eller förnyas medan 8 % inte ansåg att det behövdes.



Resultatet visar att en överväldigande majoritet av dem som hade deltagit i fortbildning har insett värdet av att repetera kurserna. Rekommendationen är därför att fortbildning ska stödjas av trafiksäkerhetsmyndigheter som en strategi för att minska antalet mc-olyckor med allvarligt skadade eller dödlig utgång.

Det sammantagna resultatet av studien är att motorcyklister som svarade på frågorna är erfarna trafikanter med en sund inställning och medvetenhet om sin egen dödlighet. De använder skyddsutrustning i hög grad och är medvetna om kritiska situationer samt sina egna styrkor och svagheter. Ett annat faktum som styrker detta är att majoriteten av dem som svarat på undersökningen deltagit i fortbildning och tagit dessa kurser på allvar.

BILAGA 1. UPPGIFTER OM DEN FÖRSTA MOTORCYKELN

Märke på motorcykel	Antal	Procent
Honda	335	19,9
Suzuki	305	18,1
BMW	297	17,7
Yamaha	264	15,7
Kawasaki	162	9,6
Ducati	84	5,0
KTM	80	4,8
Triumph	71	4,2
Aprilia	26	1,5
Harley Davidson	21	1,2
Husaberg	7	0,4
Moto Guzzi	5	0,3
Buell	3	0,2
Highland	3	0,2
Bimota	2	0,1
Cagiva	2	0,1
MV Augusta	2	0,1
CCM	1	0,1
Custom	1	0,1
Derbi	1	0,1
Harris	1	0,1
Hyosung	1	0,1
Kymco	1	0,1
Lifan	1	0,1
Minarelli	1	0,1
Moto Martin	1	0,1
Norton	1	0,1
Polaris	1	0,1
Takegawa	1	0,1
Totalt	1 681	100

BILAGA 2. UPPGIFTER OM DEN ANDRA MOTORCYKELN

Typ av motorcykel	Antal	Procent
Moped (50cc)	4	0,8
Motorcykel	448	94,9
Scooter	20	4,2
Totalt	472	100

Kategori av motorcykel	Antal	Procent
Offroad	134	24,0
Sport	87	15,6
Klassiker/veteran	68	12,2
Övriga	56	10,2
Touring	56	10,0
Standard	49	8,8
Supersport	47	8,4
Custom	32	5,7
Äventyr	28	5,0
Totalt	558	100



Märke på motorcykel	Antal	Procent
Yamaha	114	20,3
Honda	99	17,6
Suzuki	88	15,7
Kawasaki	52	9,3
BMW	51	9,1
KTM	45	8,0
Ducati	14	2,5
Aprilia	11	2,0
Harley Davidson	11	2,0
Triumph	10	1,8
Gas gas	8	1,4
Husqvarna	7	1,2
Boatian	5	0,9
Moto Guzzi	5	0,9
Norton	5	0,9
Husaberg	4	0,7
Kymco	4	0,7
Hva	2	0,4
Hyosung	2	0,4
Monark	2	0,4
Nymans	2	0,4
Piaggio	2	0,4
BSA	1	0,2
Cagiva	1	0,2
Can-am	1	0,2
Cross	1	0,2
Custom	1	0,2
DKW	1	0,2
Dnepr	1	0,2
Hembygge	1	0,2
Linhai	1	0,2
Motovelocinsk	1	0,2
Olika	1	0,2
Quingqi	1	0,2
Rickman	1	0,2
Royal Enfield	1	0,2
Sym	1	0,2
TWN	1	0,2
Takegawa	1	0,2
Vespa	1	0,2
Yeswa	1	0,2
Totalt	562	100

Motorstorek andra motorcykeln	Antal	Procent
< 51 cc	3	0,5
51 - 125 cc	34	6,0
126 - 400 cc	99	17,6
401 - 700 cc	199	35,4
701 - 1 000 cc	148	26,3
> 1 000 cc	79	14,1
Totalt	562	100

Vilket år köpte du din andra motorcykel?	Antal	Procent
2010	3	0,5
2009	128	23,3
2008	84	15,3
2007	79	14,4
2006	47	8,5
2005	40	7,3
2004	30	5,5
2003	22	4,0
2002	13	2,4
2001	18	3,3
2000	11	2,0
1999	4	0,7
1966-1998	71	12,9
Totalt	550	100



Hur många mil kör du per år?	Antal	Procent
< 100	129	24,2
100 - 300	136	25,5
301 - 500	129	24,2
501 - 700	54	6,6
701 - 1 000	35	6,6
1 001 - 1 500	24	4,5
> 1 500	26	4,9
Totalt	533	100

Vilken typ av försäkring har du?	Antal	Procent
3:e hand	42	8,9
Aktiverad vid påställning	34	7,2
Halvförsäkring	106	22,5
Helförsäkring	290	61,4
Totalt	472	100

Hur mycket betalar du för försäkringen inkl. skatt (kronor)	Antal	Procent
1 - 1 000	75	17,9
1 001 - 2 000	145	34,5
2 001 - 3 000	72	17,1
3 001 - 4 000	38	9,0
4 001 - 5 000	40	9,5
5 001 - 7 000	27	6,4
7 001 - 10 000	13	3,1
10 001 - 15 000	10	2,4
Totalt	420	100

I vilken situation användes ABS-bromsarna	Antal
Panik eller risk	5
Planerad	34
Totalt	39