

Unga förare med A-traktor och mopedbil

Utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet

Helena Selander
Susanne Wallhagen
Cecilia Friis

vti

VTI resultat 2023:6
Utgivningsår 2023
vti.se/publikationer

Unga förare med A-traktor och mopedbil

Utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet

Helena Selander

Susanne Wallhagen

Cecilia Friis

Översatt titel: Young drivers with A-tractor and moped car. Education, risk awareness and road safety.
Författare: Helena Selander, VTI (orcid.org/0000-0001-8026-5591),
Susanne Wallhagen, VTI (<https://orcid.org/0000-0002-5198-8851>), Cecilia Friis, NTF Väst.
Diarienummer: 2021/0220-8.2
Publikation: VTI resultat 2023:6
Utgiven av VTI 2023

Kort sammanfattning

Under de senaste åren har mopedbilar och A-traktorer, som får köras med ett AM-körkort, blivit mycket populära bland ungdomar, inte bara på landsbygden utan även i städer och tätorter. Med tanke på att även olyckorna med personskador ökat kraftigt var syftet med forskningsprojektet att undersöka kunskapsluckorna i AM-utbildningen och finna möjliga förändringar som kan förbättra och öka trafiksäkerheten för de som kör A-traktor eller mopedbil. Flera datainsamlingar har i projektet genomförts med olika målgrupper (trafiklärare, ungdomar och föräldrar) genom enkäter, en workshop och intervjuer.

Genom forskningsprojektet har unik kunskap erhållits om var, hur och varför ungdomarna använder A-traktorer och mopedbilar, om olika trafiksäkerhetsaspekter som bältesanvändning, hastighet och manipulation, samt alkohol och droger. Speciellt påtaglig var den låga bältesanvändningen i A-traktorer där ett bälteskrav, enligt ungdomarna, skulle bidra till en förbättring. Det är även viktigt att begränsa det antal passagerare som färdas i fordonen, eftersom det är tydligt att många ungdomar färdas i dem, vilket kan göra att fara uppstår. Vidare är det viktigt att åtgärder vidtas som kan förhindra den manipulation som gör att fordonet körs fortare än konstruktiv hastighet.

Skylten för långsamtgående fordon (LGF-skylden) är viktig för att i trafiken visa vilket fordon som framförs och att dess hastighet är lägre än omgivande trafik. Skyltarna är inte alltid korrekta och skärpta krav behövs när det gäller skyltens utformning och synbarhet.

Studien visar att dagens AM-utbildning behöver förändras och anpassas till de fyrhjuliga fordonen genom utbildning kring faror och beteende i trafiken samt att praktisk körning med fordonen kan göras under utbildningen. Brist på erfarenhet och låg ålder pekas oftast ut som orsaker till förhöjd olycksrisk i trafiken bland unga. Förarutbildningen har en viktig förebyggande roll, och behörighet för att köra A-traktor eller mopedbil bör vara ett kompetensbevis som man erhåller genom en bra utbildning för fordonsslaget.

Nyckelord

Körkortsutbildning, A-traktor, mopedbil, AM-körkort, riskutbildning, trafiksäkerhet, unga förare, körsimulator.

Abstract

Moped cars and A-tractors have become very popular among young people in Sweden. There are few fatal accidents with young people involving these vehicles, but the number of seriously injured has increased in recent years. The vehicles are often used in rural or in the city areas and can be driven with an AM license at the age of 15. However, the content of the course syllabus of the AM license only includes knowledge of driving a two-wheeler (moped). Thus, the aim of the research project was to explore the knowledge gaps and find possible changes that can improve the education and increase traffic safety for drivers with A-tractors and/or moped cars. Several data collections have been carried out with different target groups (driving instructors, young drivers and parents) through questionnaires, one workshop and interviews.

Through the research project, unique knowledge has been gained about where, how and why young people use A-tractors and moped cars. Furthermore, various road safety aspects were found, such as using seat belt, speeding, and using alcohol and drugs while driving. Especially noticeable was the low rate of belt use in A-tractors and the high number of passengers travelling in the vehicles. The sign for slow-moving vehicles (LGF sign) is important for showing in traffic which vehicle is being driven and that its speed is lower than surrounding traffic. The signs are not always correct and stricter requirements are needed when it comes to the design and visibility of the sign. Furthermore, as it is common to drive faster than 30 km/h with the A-tractors, it is important to prevent the manipulation that causes the vehicle to go faster than the speed limit for the vehicles.

The research project shows that the AM education needs to be changed and include knowledge of risk factors, and the need of on-road driving lessons with the vehicles. Lack of experience and young age are often pointed out as causes for increased risk of accidents in traffic among young people. Driver training has an important preventive role and to drive an A-tractor or moped car should be a certificate of competence obtained through driving practice.

Keywords

Driving education, A-tractor, moped car, AM driving license, traffic safety, young drivers, driving simulator.

Sammanfattning

Under de senaste åren har mopedbilar och A-traktorer, som får köras med ett AM-körkort, blivit mycket populära bland ungdomar, inte bara på landsbygden utan även i städer och tätorter. Med tanke på att även olyckorna med personskador ökat kraftigt var syftet med forskningsprojektet att undersöka kunskapsluckorna i AM-utbildningen och finna möjliga förändringar som kan förbättra och öka trafiksäkerheten för de som kör A-traktor eller mopedbil. I projektet har flera datainsamlingar genomförts med olika målgrupper (trafiklärare, ungdomar och föräldrar) genom enkäter, en workshop och intervjuer.

Enkätstudie trafiklärare

En enkätundersökning med svar från 253 trafiklärare visade att 80 procent av trafiklärarna ansåg att dagens AM-utbildning fungerade mycket eller ganska dåligt för de elever som avsåg att köra ett fyrhjuligt fordon. De förändringar som trafiklärarna ansåg skulle behövas är framför allt möjligheten till att kunna genomföra den praktiska utbildningen med fyrhjuligt fordon, men även att det skulle vara mer om fyrhjuligt fordon i läromedlet och under de teoretiska lektionerna. En tveksamhet fanns dock om att övningsköra i mopedbil, en tredjedel av trafiklärarna ville helst inte eller inte alls göra detta. Närmare 60 procent av trafiklärarna menade att en körsimulator kunde vara ett komplement till körning i verklig trafik och omkring hälften att den kunde komplettera de teoretiska inslagen respektive bidra till en ökad riskmedvetenhet.

Workshop trafiklärare

I en workshop med tolv AM-utbildare och en riskutbildare diskuterade deltagarna vilka begränsningar som finns i nuvarande AM-utbildning och hur den upplevs och fungerar idag, samt hur utbildningen ska ske för att ge ökad riskmedvetenhet och mer trafiksäkra unga förare. Trafiklärarna ansåg att det är väldigt mycket som eleverna behöver lära sig på kort tid. En negativ sak, men som trafikskolor av konkurrensskäl sällan vågar förändra, är att många elever går AM-utbildningen under helger och att mycket av undervisningen pressas in under enstaka dagar vilket blir problematiskt både pedagogiskt och för lärandeprocessen. Flera av workshopens deltagare önskade att kunskapsprovet borde vara klart och godkänt innan den praktiska utbildningen började. Man var vidare eniga om att det behövs praktisk körning med fyrhjuliga fordon och att manövrering och övningskörning borde ske i flera steg. Likaså var gruppen enig om att det behövs någon form av riskutbildning för att ge eleverna en förståelse för fordonets funktion, säkerhet, krafter och hastigheter. Utbildare med erfarenhet från körsimulator ansåg att denna kunde ersätta vissa delar, som halk- och mörkerkörning, eller komplettera och mängdträna andra moment. Gruppen ansåg att det behöver ingå mer om personliga förutsättningar, värderingar och personliga mål i AM-utbildningen så att eleven förstår sitt ansvar och sin roll i trafiken. Angående att övningsköra med fyrhjuligt fordon ansåg deltagarna att det skulle vara en stor skillnad i deras arbetsmiljö när det gäller att övningsköra med en mopedbil jämfört med en A-traktor, eftersom det är mer buller och klart större risk att skadas i en mopedbil. En vanlig personbil ansågs mer lämplig att använda, men att man reglerar eller spärrar hastigheten.

Enkätstudie ungdomar och föräldrar

Enkät svar från föräldrar vars ungdom har AM-körkort och kör A-traktor (1 238 föräldrar) eller mopedbil (433 föräldrar) samt ungdomar med AM-körkort som kör A-traktor (921 ungdomar) eller mopedbil (520 ungdomar) har analyserats.

När det gäller AM-utbildningen framkom av både föräldrar och ungdomar att den teoretiska utbildningen ansågs passa bättre för dem som skulle köra mopedbil än för dem som skulle köra A-traktor. En ganska låg andel av föräldrar och ungdomar (25-35 procent) tyckte att den praktiska körningen passade mycket bra eller ganska bra för de som skulle köra A-traktor eller mopedbil.

Föräldrar och ungdom som skulle köra mopedbil var överens i sina åsikter medan föräldrarna till A-traktorungdomen i högre grad än ungdomen tyckte att den praktiska utbildningen var dålig. Ungdomarna gav AM-utbildningen i sin helhet bättre omdöme än föräldrarna, det gäller båda fordonsslagen, och majoriteten ansåg att de inte behövde en längre utbildning för att bli en trygg och säker förare. Eftersom privat övningskörning inte är tillåten, hade en majoritet av föräldrarna åkt med ungdomarna när de fått AM-körkortet. Syftet var att kunna vägleda ungdomen, hjälpa och ge tips, samt att kontrollera om ungdomens beteende var trafiksäkert. När det gäller en eventuell förändring av AM-utbildningen ansåg föräldrarna att den praktiska körningen skulle ske uppdelat på tvåhjuligt eller fyrehjuligt fordon men att teorin skulle kunna vara samma.

Ungdomarna använder sina fordon för att förflytta sig till skola och fritidsaktiviteter samt för att köra runt och vara med kompisar. Det förekommer också i lägre utsträckning att man använder fordonet till busshållplats eller tågstation och bland A-traktorungdomen gäller en tiondel av svaren även att man har fordonet för att ha något att meka med. Anledningar till att fordonet behövdes var att kollektivtrafik inte fanns eller var dålig samt att föräldrarna slapp skjutsa, men även att ungdomen slapp gå eller cykla. Den vanligaste resan som ersattes av mopedbilen eller A-traktorn var hela buss- eller tågresan till skolan. Detta innebär att fordonen kördes flera gånger per dag eller 5–7 dagar per vecka.

Mopedbilens konstruktiva hastighet är 45 km/tim och 34 procent av ungdomarna angav att det var det fortaste de kunde köra på plan väg, 59 procent angav 50 km/tim. A-traktorns konstruktiva hastighet är 30 km/tim och 86 procent av ungdomarna angav att den maximalt gick så fort på plan väg. Trimning var mer vanligt bland A-traktorförarna, 21 procent visste att fordonet varit trimmat till högre hastigheter någon gång under de senaste två åren, jämfört med 4 procent bland mopedbilförarna. Både ungdomar och föräldrar ansåg att A-traktorns hastighetsgräns var för låg, speciellt vid körning på landsbygden. På landsbygden tyckte 95 procent av ungdomarna och 85 procent av föräldrarna att A-traktorns hastighetsgräns var för låg. Över hälften av mopedbilsungdomarna tyckte att deras hastighetsgräns var för låg på landsbygden, men knappt en fjärdedel av föräldrarna ansåg det. I framför allt A-traktorn förekom att förarna hade fler passagerare än det fanns platser till. Det är inget lagkrav att använda bilbälte i A-traktor men det var fyra av tio förare som alltid använde bilbältet. Förarna uppgav att en fjärdedel av deras passagerare alltid använde bältet. Över hälften av A-traktorförarna uppgav att de inte använde bältet eftersom det inte var något lagkrav. I mopedbilen ska bilbälte användas (eller hjälm), och det var åtta av tio förare som alltid använde bältet och drygt 70 procent av passagerarna.

Av enkätstudien framgick att det förekom alkohol och droger bland ungdomarna som körde A-traktor och mopedbil. Ungefär en femtedel av ungdomarna som besvarade enkäten hade kompisar som körde A-traktor respektive mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. När det gäller ungdomarna själva som besvarade enkäten, svarade 95 procent av A-traktorungdomen att det aldrig hände, och för 3,3 procent hade det hänt någon enstaka gång att de kört efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Av ungdomarna som körde mopedbil svarar 91 procent att det aldrig hände att de kört efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Det var 7,3 procent som svarade att de någon enstaka gång kört utan att vara nykter. För båda fordonsslagen var det 1,4 procent av ungdomarna som sa att de ofta eller ganska ofta hade kört A-traktor eller mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger.

Intervjustudie ungdomar

Intervjuer med 20 ungdomar som gått AM-utbildning och kör A-traktor (de flesta) eller mopedbil (två personer) visar på betydelsen av fordonen, vilket också framkommit i enkätstudien. Genom fordonen erhålls en gemenskap och grupptillhörighet. Särskilda mötesplatser uppstod på parkeringar där alla samlades med sina fordon. Att lyssna på musik i bilen var också viktigt. Ungdomarnas självständighet ökade när föräldrarna inte behövde skjutsa och bekvämligheten likaså när de inte behövde gå, cykla eller åka med kollektivtrafik.

Det förekom manipulation och borttagning av LGF-skylden, liksom manipulation av hastigheten, även om ungdomarna pratade om andra bekanta och inte sig själva. En vanlig åsikt bland de intervjuade ungdomarna var att det borde vara lagligt att köra fortare i A-traktor, helst i minst samma hastighet som mopedbilarna. Samtidigt fanns en tveksamhet till att en laglig högre hastighet skulle minska att fordons manipulerades. Det var vanligt att ungdomarna eller deras passagerare inte använde bälte, liksom att man många gånger var fler än två i fordonen. Ungdomarna upplevde att det var otydligt vilka regler som gäller om att sitta fler i fordonet och vissa hade erfarenheter av att polisen stoppat dem.

Många av ungdomarna hade negativa erfarenheter av andra motorfordonsförarens beteenden, att de blev arga eller irriterade för att ungdomarna körde sakta. Detta innebar att det ibland gjordes farliga omkörningar, och ungdomarna fick ibland rädda upp situationen genom kraftig inbromsning eller fick köra ut i vägren/dike. När ungdomarna diskuterade sina egna eller kompisarnas handlingar, kunskap och hur det kunde påverka säkerheten, handlade det främst om val av hastighet, bältesanvändning, mobilanvändning och körkunskaperna.

De flesta av deltagarna tyckte inledningsvis i intervjuerna inte att utbildningen behövde förändras. Det framkom dock att de tyckte det var märkligt att de bara hade fått träna på en tvåhjulig moped i utbildningen och var eniga om att praktisk träning med ett fyrhjuligt fordon hade varit bra. I början hade det varit svårt med bland annat manövrering, placering av fordonet och tillämpning av trafikregler och flera hade, efter att de fått sitt AM-körkort, övat lite med sina föräldrar, medan andra hade direkt enbart kört på egen hand.

Den praktiska riskutbildningen med konkreta övningar, som en del av ungdomarna deltagit i, beskrevs av flera deltagare som mycket positiv och lärorik. Exempelvis fick ungdomarna insikt i vikten av att ha bra däck och att använda bilbältet. De flesta, som under utbildningen fått träna i simulator, var positiva till simulatorövningarna.

Körsimulator och riskutbildning

Studien har också visat på möjliga kompletteringar och förbättringar av AM-utbildningen. Körträning i simulator kan göra eleven bättre förberedd inför körning i verklig trafik, samt att moment som sällan görs i verkligheten, exempelvis mörkerkörning, kan tränas och upplevas. Även övningar med trafiksituationer med oväntade händelser ingick i simulatorkörningen för att träna riskmedvetenhet. Riskmoment och faror med halka upplevdes på en trafikövningsplats och gav en förståelse och medvetenhet om de risker som finns i trafiken. En ökad insikt erhöles också om vikten av att använda bilbältet.

Slutsatser och rekommendationer

Fokus i studien har varit AM-utbildningen för ungdomar som ska köra ett fyrhjuligt fordon. Det framkommer tydligt ett behov av att utveckla innehållet i Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning av förare för behörighet AM och i kursplanen. Det finns också ett behov av ett tydligare regelverk omkring användning som kan bidra till ökad trafiksäkerhet för förarna och deras passagerare men även övriga medtrafikanter inklusive oskyddade trafikanter. Det som gäller användning och trafiksäkerhetsaspekter införs nu under året. Vi ser det dock som mycket viktigt att fortsätta följa A-traktorernas och mopedbilarnas olycksinblandning samt beteenden hos förare och passagerare i dessa fordon, även efter att nya regler och lagar trätt i kraft för att se om de är tillräckliga eller om ytterligare åtgärder behövs.

Brist på erfarenhet och låg ålder pekas oftast ut som orsaker till den förhöjda olycksrisken i trafiken bland unga. Förarutbildningen har en viktig förebyggande roll och unga förare bör förmås att skaffa sig en större erfarenhet av att köra, men utbildningen bör även innehålla ett ökat fokus på medvetenhet om risker. Behörighet för att köra A-traktor eller mopedbil bör vara ett kompetensbevis som man

erhåller genom utbildning för fordonsslaget. Utbildningen behöver därför förändras för att undvika att ungdomar skaffar sig attityder och beteenden som är svåra att ändra på och som kan leda till olyckor och skador.

De rekommendationer vi vill ge ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, utöver det som regeringen redan beslutat om, är följande:

- AM-utbildningen behöver förändras för att kunna vara angelägen både för de som ska köra tvåhjulig moped och fyrhjuligt fordon som mopedbil och A-traktor. Utbildningarna behöver innehålla praktisk övningskörning och ett tydligt fokus på olika faror i trafiken och på ett säkert beteende.
- Körkortsbehörigheten behöver villkoras för tvåhjuligt, respektive tre- och fyrhjuligt fordon.
- Vår studie har visat att A-traktorns främsta användning är i vanlig trafik, vilket inte berättigar att den ska definieras som ett jordbruksfordon. En ordentlig genomlysning bör göras om vad fordonet egentligen tillhör för kategori, och därmed kan ändringar behövas i regelverk. Fordonet kanske ska klassas som en ungdomsbil som kräver en annan behörighet med bättre utbildning och höjd åldersgräns.

Förord

I dagens utbildning för AM-körkort ingår ingen praktisk övning i att köra A-traktor eller mopedbil, utan enbart körning med tvåhjulig moped. Med tanke på att de fyrehjuliga fordonen har ökat markant och även olyckorna med personsador, finns det stor anledning att undersöka hur utbildningen fungerar och upplevs för de som kör A-traktor eller mopedbil, samt om det finns något behov av förändrad utbildning. Mot bakgrund av detta genomfördes projektet med stöd av Trafikverkets FoI-portfölj *Möjliggöra*.

Vi vill tacka alla ungdomar och föräldrar som besvarat enkäter och de ungdomar som vi intervjuat om AM-utbildningen och hur fordonen används. Tack också alla AM-utbildare som besvarat en enkät och deltagit i en workshop. Ni har alla gett oss mycket värdefull information så att vi kunnat genomföra projektet med så intressanta resultat.

Författarna vill också rikta ett stort tack till kontaktperson Rikard Granlund på Trafikverket samt projektets referensgrupp (namngivna nedan) som försett oss med värdefull input under projekttiden. Ytterligare tack går till Per Henriksson, VTI, för hjälp med enkäten till AM-utbildarna och Katarina Bokström, NTF, för hjälp med enkäterna till ungdomar och föräldrar.

Göteborg, juni 2023

Helena Selander
Projektledare

Projektets referensgrupp:

- Rikard Granlund, Trafikverket
- Henrik Fahlcrantz, Trafikverket
- Jörgen Persson, Trafikverket
- Olof Stenlund, Transportstyrelsen
- Joakim Bruhn, Stora Holm Trafikövningsplats
- Jimmy Ceihagen, Sveriges trafikutbildares riksförbund, STR
- Fredrik Sjöstedt, Trafikutbildarna
- Roberto Viero, Trafikutbildarna.

Granskare/Examiner

Gunilla Björklund, senior forskare, VTI

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning./The conclusions and recommendations in the report are those of the authors and do not necessarily reflect the views of VTI as a government agency.

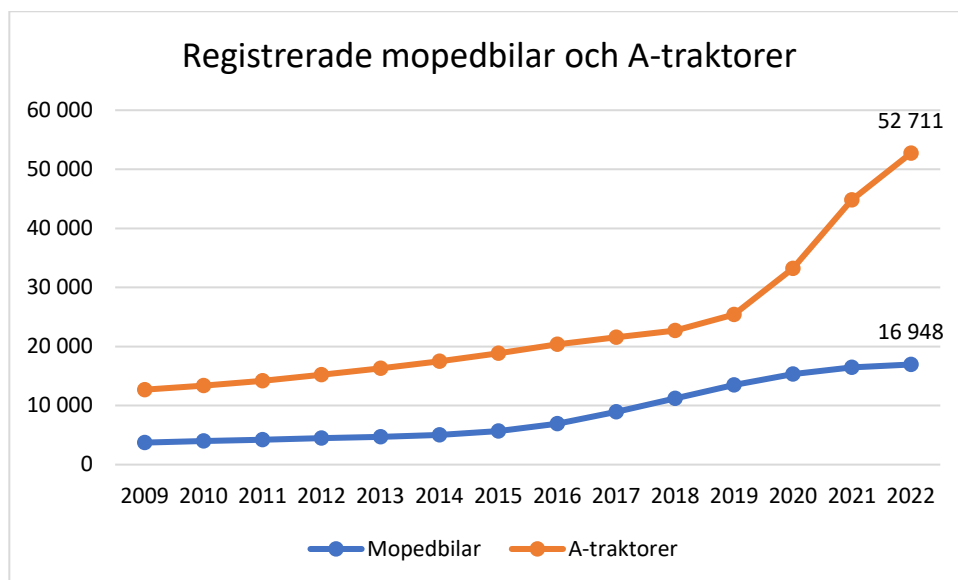
Innehållsförteckning

Kort sammanfattning	5
Abstract	6
Sammanfattning	7
Enkätstudie trafiklärare.....	7
Workshop trafiklärare.....	7
Enkätstudie ungdomar och föräldrar.....	7
Intervjustudie ungdomar.....	8
Körsimulator och riskutbildning.....	9
Slutsatser och rekommendationer.....	9
Förord	11
1. Bakgrund	14
1.1. Mopedbilar och A-traktorer i olyckor.....	14
1.2. Definition av A-traktor och EPA-traktor.....	15
1.3. Definition av mopedbil.....	16
1.4. AM-utbildning.....	17
2. Syfte och genomförande av delprojekten	20
3. Enkätundersökning till AM-utbildare	21
3.1. Syfte och metod.....	21
3.2. Trafikskolorna och deras AM-elever.....	21
3.3. Den nuvarande AM-utbildningen.....	22
3.4. Behov av en förändrad AM-utbildning.....	23
3.5. Praktiska övningar på fyrhjulist fordon.....	25
3.6. Särskild utbildning och behörighet för fyrhjulist fordon.....	27
3.7. Sammanfattning.....	27
4. Workshop med AM-utbildare och riskutbildare	28
4.1. ”Det är så mycket de ska lära sig på få timmar”.....	28
4.2. ”De kan inget om fordonet de ska köra!”.....	29
4.3. ”När kan vi påverka elevens riskmedvetenhet?”.....	29
4.4. ”Hur når man en 15-åring?”.....	29
4.5. ”Vad kan vi göra – vad får vi göra – vad vill vi göra?”.....	29
4.6. Sammanfattning.....	30
5. Enkätundersökning till ungdomar som kör A-traktor eller mopedbil samt deras föräldrar ..	31
5.1. Metod.....	31
5.2. Antal svarande och deras bakgrund.....	31
5.3. Passar AM-utbildningen fyrhjulist fordon?.....	32
5.4. Varför valdes fordonet och hur används det?.....	37
5.5. Hur ofta används fordonet och hur lång tid tar resan?.....	41
5.6. På vilka vägar används fordonet?.....	42
5.7. Trafiksäkerhet, risker och föräldrarnas ansvar.....	43
5.7.1. Hastighetsefterlevnad och trimning.....	44
5.7.2. Passagerare och bältesanvändning.....	48
5.7.3. Användning av mobiltelefon.....	52
5.7.4. Nykterhet i samband med körning.....	54

5.8. Bästa och sämsta med att köra A-traktor och mopedbil.....	56
5.8.1. Bästa med A-traktor och mopedbil	57
5.8.2. Sämsta med A-traktor och mopedbil	58
5.9. Sammanfattning	59
6. Komplement till nuvarande AM-utbildning.....	61
6.1. Körträning i simulator	61
6.1.1. Exempel på hur en trafikskola använder simulator i AM-utbildningen.....	61
6.2. Praktisk riskutbildning	62
6.3. Sammanfattning	63
7. Intervjuer med ungdomar som har AM-körkort.....	64
7.1. Metod	64
7.1.1. Intervjupersoner	64
7.1.2. Analysmetod	64
7.2. Resultat intervjuer	65
7.2.1. Betydelsen av fordonet	66
7.2.2. Synen på regler	67
7.2.3. Risker och ansvar	68
7.2.4. Utbildning och praktisk omsättning	68
7.3. Sammanfattning	70
8. Sammanfattande diskussion och slutsatser.....	71
8.1. Teoriutbildning.....	71
8.2. Praktisk körutbildning.....	72
8.3. Riskutbildning.....	72
8.4. Förarprov.....	73
8.5. Övriga trafiksäkerhetsaspekter.....	74
8.5.1. LGF-skyltens befintlighet och utformning	74
8.5.2. Alkohol och droger	75
8.5.3. Mobiltelefon.....	75
8.6. Transportbehov och miljöpåverkan.....	75
8.7. Pågående förslag på förändringar från Transportstyrelsen	75
8.8. Slutsatser och rekommendationer	77
Referenser	78
Bilaga 1 – Vykort som inbjudan till enkätstudie	80
Bilaga 2 – Inbjudan till riskutbildning	81

1. Bakgrund

Utöver tvåhjuliga mopeder så har fyrehjuliga fordon, det vill säga mopedbilar och A-traktorer, blivit mycket populära bland ungdomar i Sverige. Antalet registrerade mopedbilar har mer än fyrdubblats mellan 2009 och 2022 (se Figur 1). Den kraftiga ökningen startade 2016, och sedan dess har antalet ökat med drygt 2000 nyregistrerade mopedbilar varje år. År 2022 fanns 16 948 mopedbilar registrerade. Även A-traktorerna har blivit fler, särskilt sedan nya regler trädde i kraft i juli 2020. Från 2019 till 2020 ökade antalet med över 30 procent till 33 209 A-traktorer. I slutet av 2021 fanns 44 788 registrerade A-traktorer, en ökning med 35 procent jämfört med året innan, och i slutet av 2022 fanns det 52 711 registrerade A-traktorer.

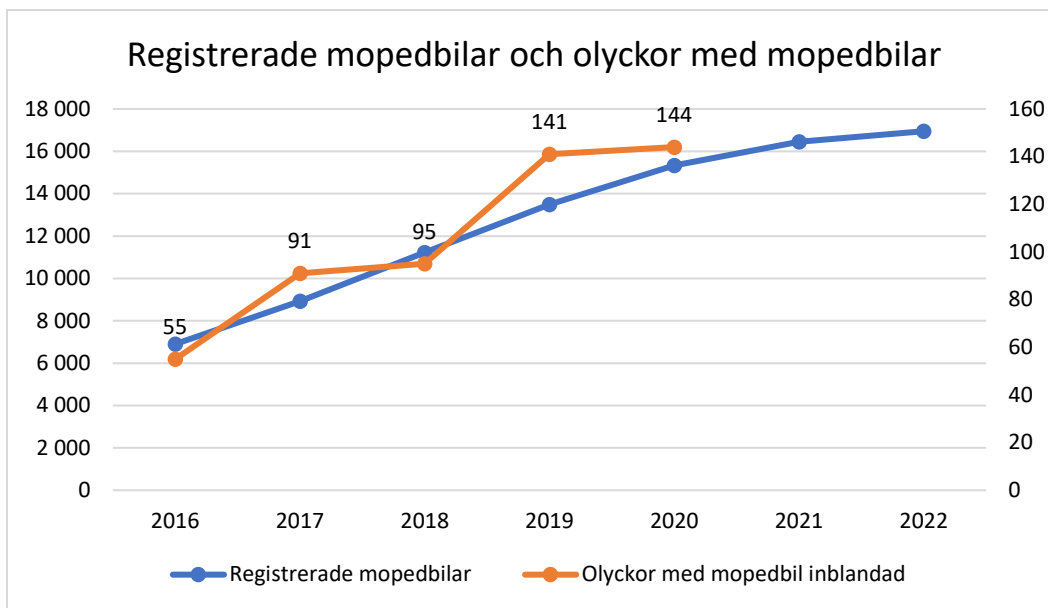


Figur 1. Antal registrerade mopedbilar och A-traktorer 2009–2022. Källa: Trafikanalys.

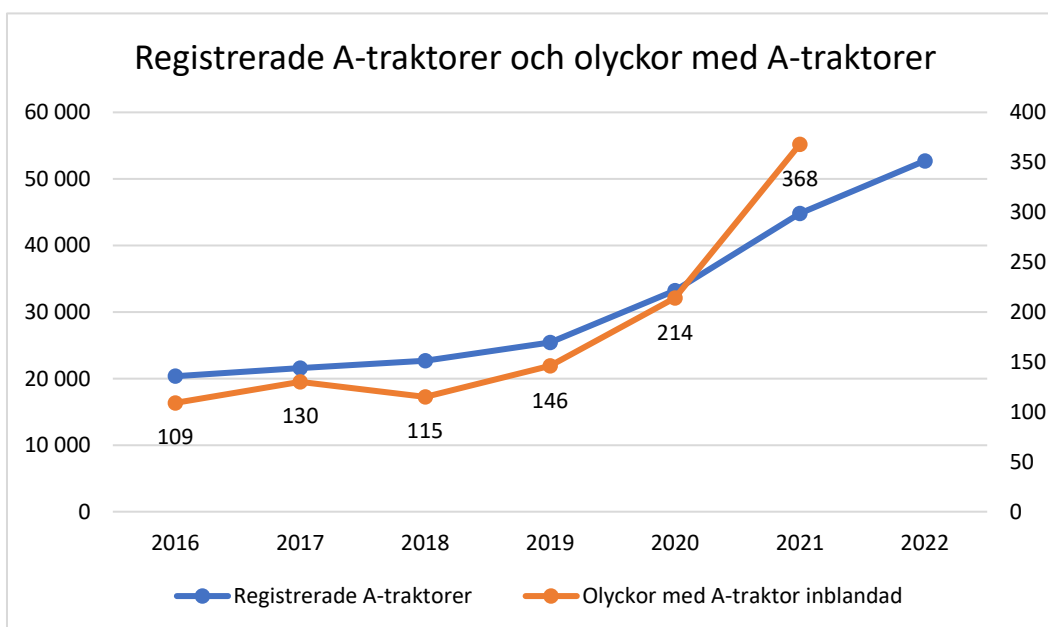
Enligt Trafikanalys [2023] finns det i hela landet 1,6 mopedbilar per 1 000 invånare, från som lägst 0,8 i Kalmar län till som högst 3,3 i Västernorrlands län. För A-traktorer finns det i Sverige 5,0 fordon per 1 000 invånare, från som lägst 1,4 i Stockholms län till 13,1 i Västernorrlands län, tätt följt av Dalarnas län med 12,6 A-traktorer per 1 000 invånare. De tre kommunerna som har allra flest A-traktorer per 1 000 invånare finns i Västerbottens län; Åsele (29,1), Vilhelmina (26,5) och Dorotea (25,2).

1.1. Mopedbilar och A-traktorer i olyckor

Mopedbilar har mycket låg krocksäkerhet och antalet olyckor och skadade har ökat kraftigt under senare år, även om ökningen i stort sett följer ökningen av antal fordon, se Figur 2 [Trafikverket, 2020; Transportstyrelsen, 2021, Vingren m.fl., 2021]. Långt ifrån alla olyckor rapporteras till Transportstyrelsens olycksdatabas Strada, vilket gör att mörkertalet är stort kring dessa fordon och förare. Utvecklingen av antalet olyckor med A-traktorer, jämfört med antalet registrerade fordon visas i Figur 3. Även här följer olycksutvecklingen utvecklingen av antalet registrerade fordon, utom under 2021 där olycksökningen var något kraftigare än fordonsökningen. Under 2020 var antalet olyckor per 1000 A-traktorer 6,4 och under 2021 var motsvarande siffra 8,2. Detta kan tolkas som att olycksrisken ökat.



Figur 2. Antal registrerade mopedbilar 2016–2022 och antal olyckor med mopedbil 2016–2020. Källa: Trafikanalys, Transportstyrelsen.



Figur 3. Antal registrerade A-traktorer 2016–2022 och antal olyckor med A-traktor 2016–2021. Källa: Trafikanalys, Transportstyrelsen.

Under de senaste sex åren har det i genomsnitt inträffat en dödsolycka per år där minst en A-traktor varit inblandad [Transportstyrelsen, 2022] och samma sak med mopedbil, under de senaste fem åren har det i genomsnitt inträffat en dödsolycka per år där minst en mopedbil varit inblandad [Transportstyrelsen, 2021]. I Trafikverkets publikation [2020] framkommer att i stort sett alla omkomna i A-traktor och mopedbil varit obältade.

1.2. Definition av A-traktor och EPA-traktor

EPA-traktor är en ombyggd bil som kunde registreras fram till 1 april 1975. Därefter registreras den här typen av fordon som A-traktor. Fordonet är alltså en traktor, närmare specifikt traktor a, vars konstruktiva hastighet är högst 40 km/tim. A-traktorns konstruktiva hastighet får dock vara högst

30 km/tim på plan väg. När A-traktorn är ombyggd ska det vara tydligt att den inte längre är avsedd för person- eller godsbefordran, det får dock vara ett eller två säten bredvid förarplatsen. Baksätet är inte tillåtet att använda och ska inte gå att komma åt. Vid registreringsbesiktningen anges antal passagerarplatser som A-traktorn är godkänd för men det tillåts dock flera passagerare så länge som det inte finns risk för att det uppstår någon fara [Transportstyrelsen, 2021; 2022].

En A-traktor som godkänts via registreringsbesiktning behåller det registreringsnummer och de registreringsskyltar som det ursprungliga fordonet hade, och registreringsskylten ska vara monterad framtill [Transportstyrelsen, 2021; 2022; Trafikverket, 2020]. Alla A-traktorer ska vara utrustade med en så kallad LGF-skyld baktill, som talar om att den är ett långsamtgående fordon. A-traktorn ska besiktas, första gången senast 48 månader efter den månad då den togs i bruk för första gången, därefter senast 24 månader efter den månad då den föregående godkända kontrollbesiktningen utfördes. A-traktorn ska vara trafikförsäkrad och fordonsskatt ska vara betald. Det finns inget krav på användning av vinterdäck eller bilbälte. Personbilar av årsmodell 1970 eller senare ska vara utrustade med bilbälten i framsätet [Transportstyrelsen, 2021; 2022; Trafikverket, 2020].

Den 15 juli 2020 ändrade Transportstyrelsen kraven för A-traktorer¹. Kravet på att ”A-traktorns hastighet på lägsta växeln skall vara högst 10 km/h vid 2/3 av ursprungsmotorns maximala varvtal” togs bort. A-traktorns konstruktiva högsta hastighet skulle dock vara densamma (högst 30 km/tim). Genom att kravet togs bort blev det lättare att registreringsbesikta automatväxlade A-traktorer och manuellt växlade A-traktorer behövde inte konstrueras med dubbla växellådor. Ändringen medförde att det blev enklare att reglera hastigheten elektroniskt vilket skulle göra det möjligt att bygga om modernare fordon till A-traktorer och därmed få en minskad miljöpåverkan. Med elektronisk hastighetsbegränsning kan motorvarvet hållas lågt även i högsta tillåtna hastigheten vilket ger lägre nivåer av buller och avgaser. Ändringen har gjort att det blivit enklare att bygga om olika fordon till A-traktorer och är en bidragande orsak till de senaste årens stora ökning av A-traktorer [Transportstyrelsen, 2021; 2022].

Den 31 augusti 2023 sker ändringar i Trafikförordningen² som innebär att passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare, att endast en passagerare får sitta per sådan plats, att den som färdas i en A-traktor ska använda bälte, samt att högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim³. Regeln om maxhastighet kompletterar regeln om konstruktiv hastighet och gör det lättare för polisen att övervaka hastighetsöverträdelser med A-traktor.

A-traktorer finns inte i andra länder än i Sverige [Transportstyrelsen, 2022]. Finland hade som plan att införa en liknande fordonstyp men EU ansåg att det inte följde unionens fordonsdirektiv och förslaget stoppades.

1.3. Definition av mopedbil

En mopedbil i Sverige är oftast registrerad som en moped klass I och har en kupé med sittplatser. Mopedbilen är konstruerad för en hastighet av högst 45 km/tim med en nettoeffekt som inte överstiger 6 kilowatt och drivs vanligen av diesel. Mopedbilen ska vara utrustad med en LGF-skyld baktill eftersom den är ett långsamtgående fordon. Mopedbilen får framföras på allmänna vägar, men inte på motorväg, motortrafikled och cykelvägar. Den får väga högst 425 kg i körklart skick och mopedbilens

¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Fordonsregler/a-traktor/>

² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/#K4

³ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/06/regeringen-skarper-reglerna-for-korning-med-a-traktor/>

maximala viktbegränsning begränsar möjligheten till karosser av stål och plåt och att inkludera viktiga säkerhetssystem.

Mopedbilen ska vara registrerad och ha registreringsskylt monterad baktill på fordonet. Den ska också vara trafikförsäkrad för att få köras men fordonsskatt finns inte för mopedbil. Det finns inget krav på kontrollbesiktning och inga krav på vinterdäck under vintertid. En (1) passagerare får tas med på avsedd och registrerad plats. Bilbälte ska användas och då behöver förare och passagerare inte använda skyddshjälm [Transportstyrelsen, 2021; Trafikverket, 2020].

1.4. AM-utbildning

För att få köra A-traktor eller mopedbil samt tvåhjulig moped klass I måste föraren ha fyllt 15 år och ha ett körkort med behörighet AM. En A-traktor kan även köras med ett traktorkort från 16 års ålder. Fordonen får också köras med högre behörigheter.

EU:s tredje körkortsdirektiv (2006/126/EG) som syftade till en harmonisering av regelverket kring körkort inom EU, föreslog en åldersgräns för EU-moped på 16 år, med möjlighet till nationella undantag. I regeringens proposition 2008/09:60⁴ valde dock Sverige att behålla åldersgränsen på 15 år för moped till skillnad från flera andra EU-länder [Stave, 2012].

Innan år 2009 behövdes enbart förarbevis för att köra en moped klass I, men den 1 oktober 2009 infördes AM-körkortet med syfte att öka trafiksäkerheten och minska antalet dödade och skadade i mopedolyckor. En ny nationell målstyrd kursplan (TSFS 2009:12)⁵ togs fram för att höja kunskapsnivån och riskmedvetenheten. Den nya obligatoriska utbildningen bestod av minst 12 timmar, varav minst åtta timmar teori och fyra timmar praktiska moment med övningskörning i trafik. Utbildningen ska genomföras hos behörig AM-utbildare och övningskörningen kan påbörjas från det att eleven är 14 år och 9 månader och att denne har ett giltigt körkortstillstånd. Privat övningskörning med exempelvis föräldrar är inte tillåten. När utbildaren bedömt att kursplanens mål är uppfyllda kan kunskapsprovet genomföras på Trafikverkets förarprov. Kursplanen, som finns i TSFS (2009:12), anger att utbildningen ska innehålla följande moment (4 kap, 1 §): Manövrering, fordon och miljö; Körning i olika trafikmiljöer; Körning med moped i speciella sammanhang; Personliga förutsättningar och målsättningar i livet. De fyra momenten ska delas upp på följande två kunskapsområden: Teori och färdighet, och Självvärdering (TSFS 2010:79).

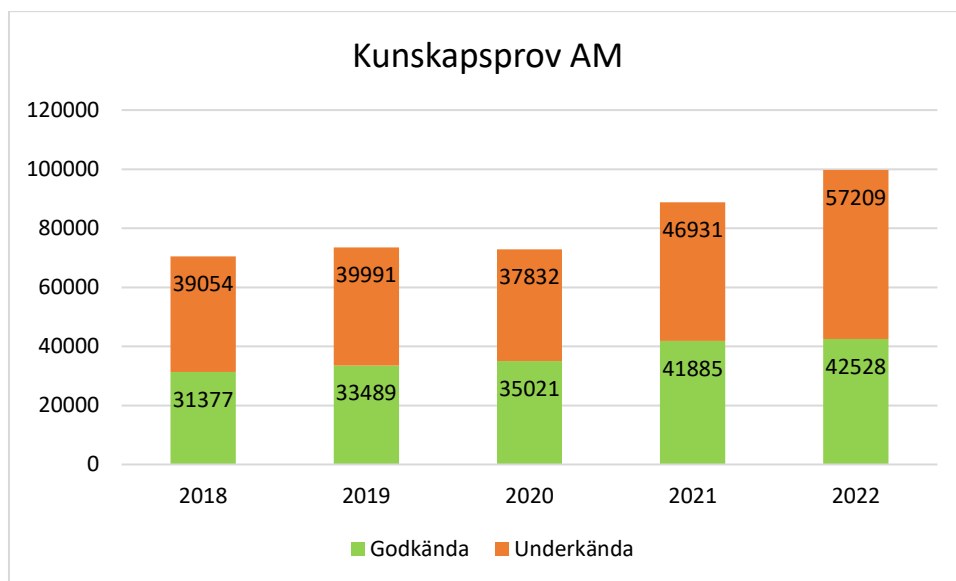
Kursplanen baseras på den så kallade GDE-matrisen (Goals for Driver Education) vilken är en hierarkisk modell som beskriver vilka kompetenser och kunskaper som krävs för att vara en säker förare [Hatakka m.fl., 2002]. Matrisen är indelad i fyra olika nivåer och de två lägsta betraktas som grundläggande; Fordonsmanövrering och Körning i olika trafiksituationer. De andra två nivåerna är Körning i speciella sammanhang, och Personliga livsförutsättningar och mål. GDE-modellens andra dimension består av tre kunskapsområden: kunskaper och färdigheter, riskhöjande faktorer samt självkänedom. Kursplanen för AM innehåller de fyra hierarkiska nivåerna men bara två av de tre dimensionerna, dvs. Kunskaper och färdigheter, och Självvärdering ingår, men inte Riskhöjande faktorer [Näsström m.fl., 2011].

År 2012 genomförde VTI en utvärdering av den nya utbildningen, där det framkom att det troligen hade skett en höjning av kunskapsnivån men samtidigt enbart en marginell effekt på riskbeteenden och attityder [Forward m.fl., 2012; Stave, 2012]. Dessutom framkom att teoriundervisningen oftast var provstyrd vilket innebar att huvudvikten i teoriundervisningen låg på regler och bestämmelser och mindre på att höja riskmedvetenheten [Forward m.fl., 2012; Stave, 2012].

⁴ <https://data.riksdagen.se/fil/C21636BB-7839-49DA-8F23-CBA85CF1CF22>

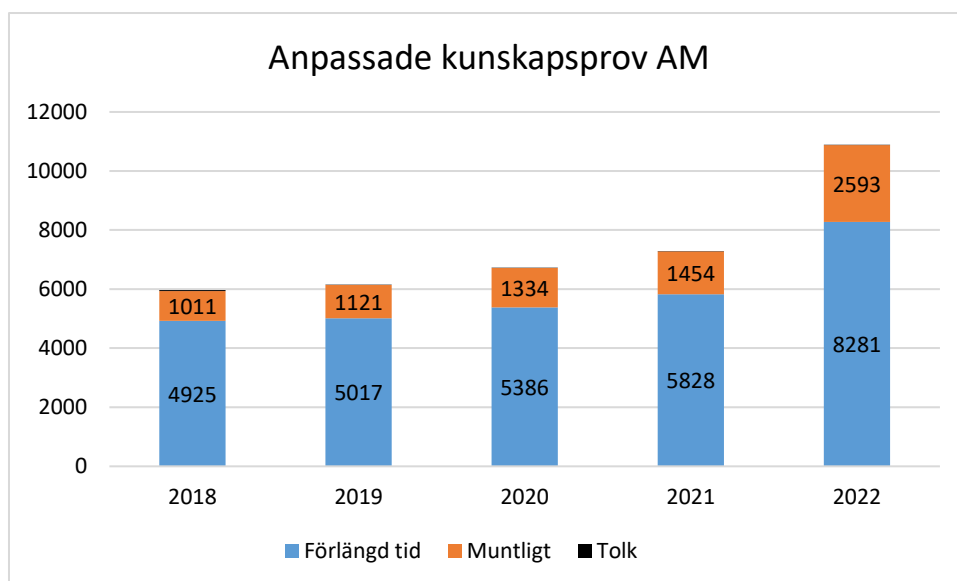
⁵ https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202009_12k.pdf

Efter införandet av AM-körkortet i oktober 2009 var andelen godkända kunskapsprov vid första försöket hos dåvarande Vägverket endast 26 procent, ett år senare var andelen 55 procent och under 2011 var godkännandegraden på första försöket 71 procent [Stave, 2012]. På Trafikverkets Förarprov [Trafikverket Förarprov, 2023] genomfördes under år 2018 totalt 70 431 kunskapsprov för AM-behörighet, se Figur 4. Efter år 2020 har antalet kunskapsprov ökat kraftigt till 88 816 år 2021 och 99 737 år 2022. Under år 2022 blev endast 42,6 procent godkända vid kunskapsprovet (Figur 4). Det finns ett antal personer som gör väldigt många försök att klara kunskapsprovet för AM-behörighet, runt 20 försök förekommer. Godkännandegraden vid första försöket har under femårsperioden 2018–2022 legat mellan 49,8 och 53,7 procent. År 2022 var det exakt hälften som klarade kunskapsprovet vid första försöket.



Figur 4. Totalt antal kunskapsprov (inte individer) 2018–2022, varav godkända respektive underkända.

Snittåldern för de som tog kunskapsprov AM åren 2019–2021 var 15,23 år. Om behov finns, pga. exempelvis neuropsykiatrisk diagnos eller språksvårigheter, kan kunskapsprovet anpassas för individen. Proven kan genomföras muntligt med stöd av en specialutbildad provförrättare, med tolk eller i form av längre provtid. Andelen anpassade prov av totala antalet prov var mellan 8,2 och 9,2 procent under åren 2018–2021, men ökade under 2022 till 10,9 procent. Under 2022 genomfördes närmare 11 000 anpassade prov, vilket är en stor ökning sedan tidigare, se Figur 5. Det är dock oklart varför antalet anpassade prov har ökat men merparten av fallen var med förlängd provtid (76 %). Mycket få prov har under åren genomförts med tolk.



Figur 5. Antal anpassade kunskapsprov AM åren 2018–2022.

I våra grannländer Norge och Finland ser AM-utbildningen lite annorlunda ut. De har dock inte A-traktorer som i Sverige utan utbildningen gäller mopedbil. I Finland ingår både ett kunskapsprov och ett körprov i förarprovet. En fyra timmar lång teoriundervisning är obligatorisk om AM är individens första körkort, däremot är körundervisning inte obligatorisk, men rekommenderas för att klara förarprovet. Kunskapsprovet kan göras en månad innan 15-årsdagen och måste klaras för att få göra körprovet, som kan göras tidigast från 15 år. Övningskörning kan dock inte inledas förrän vid 15 års ålder.

För att köra mopedbil i Norge krävs en utbildning i olika steg med kursutvärdering mellan stegen. Vissa kurser är obligatoriska, i övrigt gäller att tiden som läggs i varje steg anpassas efter elevens behov [Transportstyrelsen, 2022]. För att kunna ta körlektioner eller övningsköra måste man inledningsvis gå en grundläggande teoretisk trafik kurs. Den är obligatorisk och omfattar 17 timmar. För att gå kursen på en trafikskola krävs att man är minst 15 år. Det är också möjligt att gå kursen i skolans årskurs 10 (motsvarande Sveriges årskurs 9). Nästa steg är en grundläggande utbildning där olika mål ska uppnås. En teorikurs rekommenderas och det är obligatoriskt med en praktisk utbildning på 4 timmar med grundläggande fordonsmanövrering. I det tredje steget lär sig eleven att köra i varierad trafik. En obligatorisk trafiksäkerhetskurs på 6 timmar är en del i den praktiska utbildningen. I slutet av utbildningen, innan kunskapsprovet görs, ansöker eleven om körkortet. En obligatorisk trafiksäkerhetskurs på väg omfattande 4 timmar ingår. Kunskapsprovet görs på en av Statens Vegvesens trafikstationer. Man måste då ha gått all obligatorisk utbildning och fått den registrerad, ha ansökt om körkort och man måste ha fyllt 16 år.

Sammanfattningsvis består AM-utbildningen i Sverige av minst åtta timmar lärarledd teori och minst fyra timmar praktisk körning, men enbart med tvåhjulig moped. Någon övningskörning med mopedbil eller A-traktor är ytterst sällan möjlig på trafikskola och privat övningskörning är inte tillåten. Dessutom ingår ingen specifik riskutbildning. Transportstyrelsen avrapporterade i slutet av år 2022 ett regeringsuppdrag med syfte att utreda reglerna för A-traktorer [Transportstyrelsen, 2022]. När det gäller AM-utbildningen föreslog man att föreskriftförändringar bör ske för en utvecklad AM-utbildning med ökat fokus på risker och möjlighet till utbildning på fyrhjuliga fordon. Dessutom föreslogs en tvåårig prövotid för AM-behörighet genom ändringar i lag och förordningar.

Med tanke på att de fyrhjuliga fordonen har ökat markant och även personskadeolyckorna, finns det stor anledning att undersöka hur utbildningen fungerar och upplevs för de som kör A-traktor eller mopedbil, samt om det finns något behov av förändrad utbildning.

2. Syfte och genomförande av delprojekten

Syftet med forskningsprojektet var att undersöka kunskapsluckorna i AM-utbildningen och finna möjliga förändringar som kan förbättra och öka trafiksäkerheten för förare med AM-behörighet som kör fyrhjuliga fordon. Med anledning av detta har i projektet flera metoder använts och olika grupper av deltagare medverkat. Målgrupper för de olika undersökningarna har varit trafiklärare och riskutbildare, samt ungdomar som kör A-traktor eller mopedbil och deras föräldrar.

Inledningsvis genomfördes en enkätundersökning till trafiklärare och därefter en workshop med AM-utbildare och riskutbildare. Syftet var att få svar på om det behövs en förändrad AM-utbildning för de som kör A-traktor och mopedbil.

En enkätundersökning genomfördes bland ungdomar som kör A-traktor eller mopedbil samt deras föräldrar. I enkäten fanns frågor om hur den genomgånga AM-utbildningen passade ungdomen som skulle köra ett fyrhjuligt fordon. Andra frågor handlade om varför, hur och var fordonen används, samt om olika trafiksäkerhetsaspekter, risker och ansvar. Både föräldrar och ungdomar fick också svara på vad som är det bästa och det sämsta med A-traktor respektive mopedbil.

Slutligen har fokusgruppsintervjuer gjorts med totalt 20 ungdomar som genomgått en AM-utbildning för tvåhjulig moped, men med syfte att köra mopedbil eller A-traktor. Det var åtta av dessa ungdomar som hade gått en riskutbildning på Stora Holm Trafikövningsplats i Göteborg efter att de tagit sitt AM-körkort och några andra ungdomar, på två olika orter, hade i sin utbildning även kört simulator. Under avsnitt 6 beskrivs riskutbildningen och ett exempel ges från en utbildning som innehåller simulatorkörning. Fokus i intervjuerna var på ungdomarnas erfarenheter av AM-utbildningen och om det finns eventuella brister och andra behov i utbildningen. Ungdomarna berättade också om sin användning av fordonen.

3. Enkätundersökning till AM-utbildare

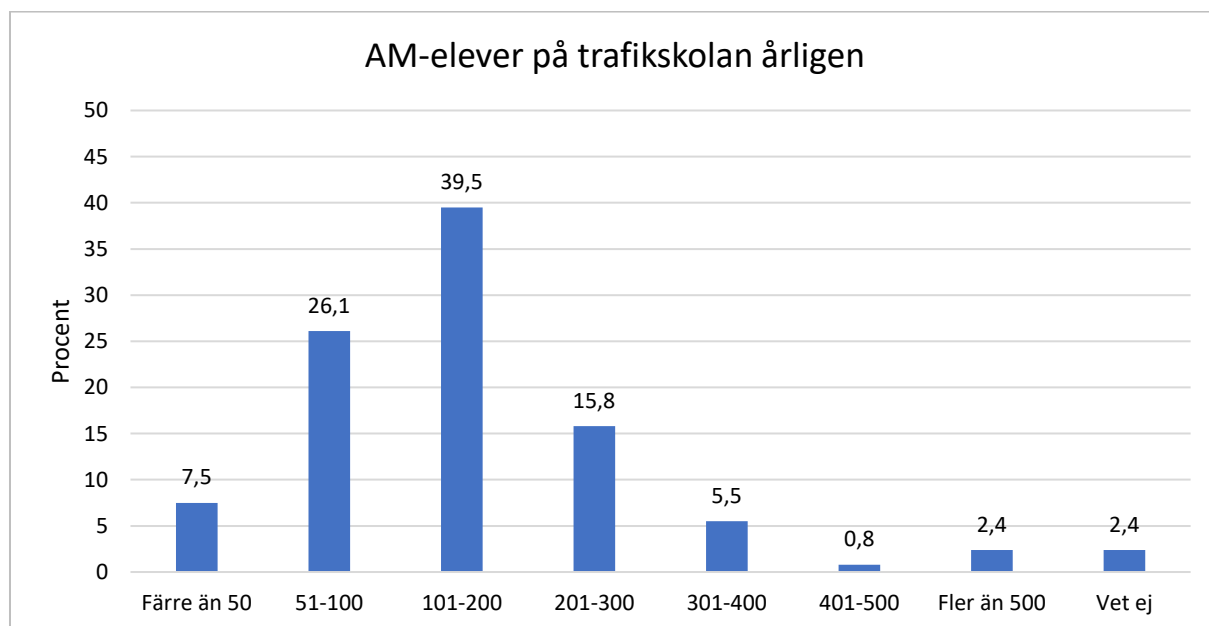
3.1. Syfte och metod

Syftet med enkätundersökningen var att undersöka hur trafiklärare upplever att AM-utbildningen fungerar och om det finns behov av förändringar i utbildningen för fyrhjuliga fordon. En webbenkät konstruerades i verktyget Netigate. Den inleddes med några frågor om trafikskolan. Därefter följde frågor om nuvarande AM-utbildning och hur den skulle kunna anpassas till elever som avser att köra ett fyrhjuligt fordon.

Datainsamlingen pågick i drygt tre veckor med start den 26 januari 2022. Med hjälp av Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR) distribuerades enkäten till trafiklärare. Via medlemsregistret hos STR skickades enkäten till trafiklärare som arbetar med AM-utbildning (n=675). För att öka chansen att nå dessa trafiklärare fanns även en länk till enkäten på en Facebookgrupp som STR har för AM-utbildare (n=283). Ett annat utskick gick till utbildare och medlemmar hos TR (n=50). Efter några veckor, när 228 svar hade inkommit, skickades en påminnelse. När sammanställningen gjordes hade totalt 257 svar inkommit. Efter en rensning av några fall där enkäten påbörjats men inte avslutats, ingår 253 svar i den fortsatta sammanställningen. Nedan följer en sammanställning och vissa kommentarer från trafiklärarna.

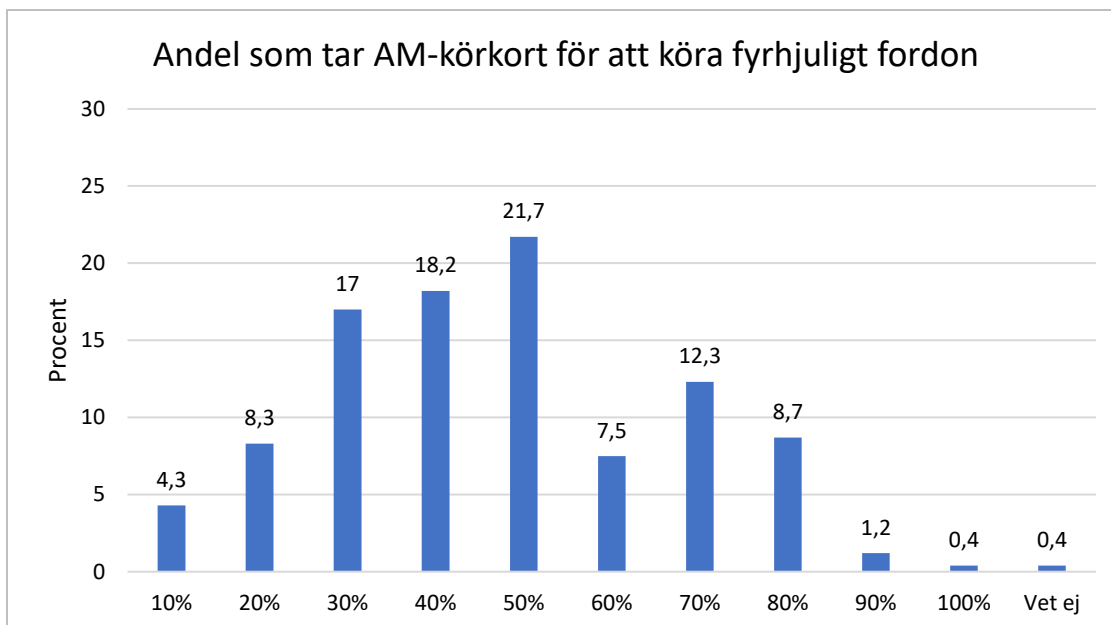
3.2. Trafikskolorna och deras AM-elever

På ungefär tre fjärdedelar av de svarande trafikskolorna utbildades högst 200 AM-elever per år, se Figur 6.



Figur 6. Hur många AM-elever som utbildades på trafikskolan per år, n=253.

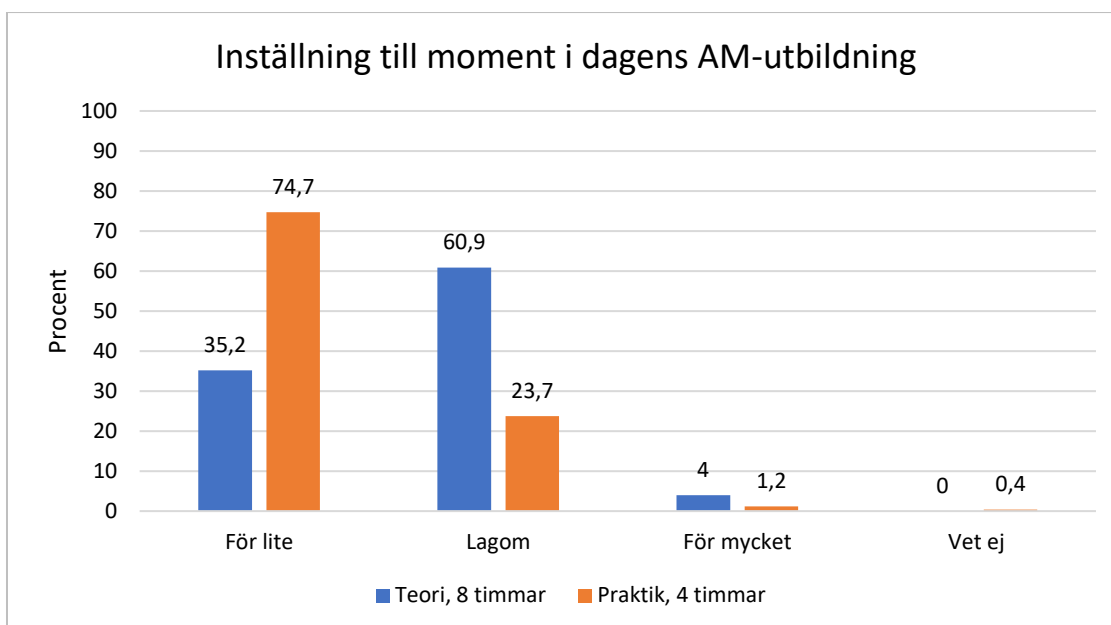
Trafiklärarna ombads att uppskatta hur stor andel av eleverna som tog AM-körkort för att köra ett fyrhjuligt fordon, se Figur 7. Drygt hälften av trafiklärarna, 52 procent, uppskattade att minst 50 procent av deras elever avsåg att köra ett fyrhjuligt fordon efter avslutad utbildning. I 13 län (av 20 svarande) hade minst hälften av trafiklärarna svarat att de uppskattade att 50–100 procent av eleverna skulle köra ett fyrhjuligt fordon. Från några av dessa län var dock det totala antalet svar lågt (3–7), men i åtta län fanns minst tio svarande trafiklärare: Norrbottens län, Västerbottens län, Västernorrlands län, Jönköpings län, Dalarnas län, Skåne län, Gävleborgs län och Östergötlands län.



Figur 7. Hur stor andel av eleverna som enligt trafikskollärarnas uppfattning tar ett AM-körkort för att köra ett fyrhjuligt fordon, n=253.

3.3. Den nuvarande AM-utbildningen

Idag ingår i AM-utbildningen vanligen 8 timmar lärarledd teoriundervisning och minst 4 timmar lärarledd praktisk undervisning. Huruvida den omfattningen ansågs vara för liten, lagom eller för mycket undersöktes i enkäten, se Figur 8. Svaren har getts oavsett vilken typ av fordon trafikläraren har uppfattat att eleven planerar att köra.



Figur 8. Inställning till omfattningen av de teoretiska och praktiska momenten i dagens AM-utbildning, n=253.

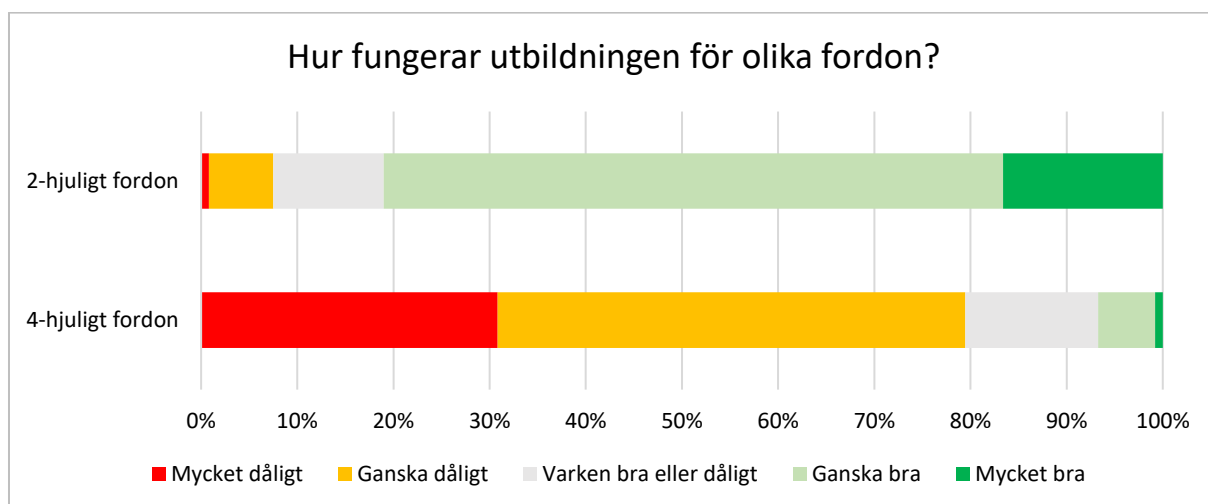
Omfattningen på den teoretiska delen ansågs vara lagom av cirka 60 procent av trafiklärarna, medan drygt var tredje såg ett behov av fler teoritimmars.

För oss är 8 timmars teori för lite för att täcka viktiga delar för alla tre kategorier fordonsförare (moped, mopedbil och A-traktor), vi hade önskat en separat praktisk

utbildning för varje kategori och en gemensam grundteori med separat teori för de olika förarkategorierna. (Kommentar från trafiklärare)

Synen på den praktiska delen var tydlig: tre av fyra trafiklärare menade att 4 timmars praktisk utbildning är för lite och knappt var fjärde menade att omfattningen var lagom. Dagens AM-utbildning ansågs fungera bra för dem som avser att köra ett tvåhjuligt fordon, se Figur 9. Fler än åtta av tio trafiklärare tyckte att utbildningen fungerade ganska eller mycket bra för denna grupp. Däremot ansågs utbildningen vara mindre bra för eleverna som senare avsåg att köra ett fyrehjuligt fordon. Åtta av tio trafiklärare menar att dagens AM-utbildning fungerar ganska eller mycket dåligt för dessa elever.

4 timmar på en moped är alldeles för lite för att klara av alla moment som krävs för att framföra en moped. Det skulle behövas läggas på fler timmar för att få ta AM-körkort och för att få köra fyrehjuliga fordon så behövs det ännu fler timmar. Det är första gången dessa barn är i trafiken och samtidigt framför de ett fordon de aldrig övat i, medan andra trafikanter ofta misstar dessa fordon för att vara vanliga bilar. Det behövs fler timmar att öva praktiskt. (Kommentar från trafiklärare)



Figur 9. Hur dagens AM-utbildning fungerar för dem som avser köra ett 2- respektive 4-hjuligt fordon, n=253.

3.4. Behov av en förändrad AM-utbildning

Många trafiklärare ansåg att det bör ställas högre krav på utbildningen och att det skulle bli ett sorts lättare B-körkort, med samma typ av riskutbildningar och vissa specifika krav (liknande A1 för lätt motorcykel som får köras från 16 år). Det var uppenbart att frågor kring AM-utbildningen var något som engagerade trafiklärarna och många av dem lämnade skriftliga tillägg till frågorna eller gav öppna förslag eller åsikter.

Det är lite som att jag tar körkort för helikopter men får också köra flygplan. Det måste bli en ändring! (Kommentar från trafiklärare).

Sjukt att det ställs lägre krav på en AM-utbildning där det är mer omogna elever med mindre riskmedvetenhet och livserfarenhet än de som tar B-kort. (Kommentar från trafiklärare).

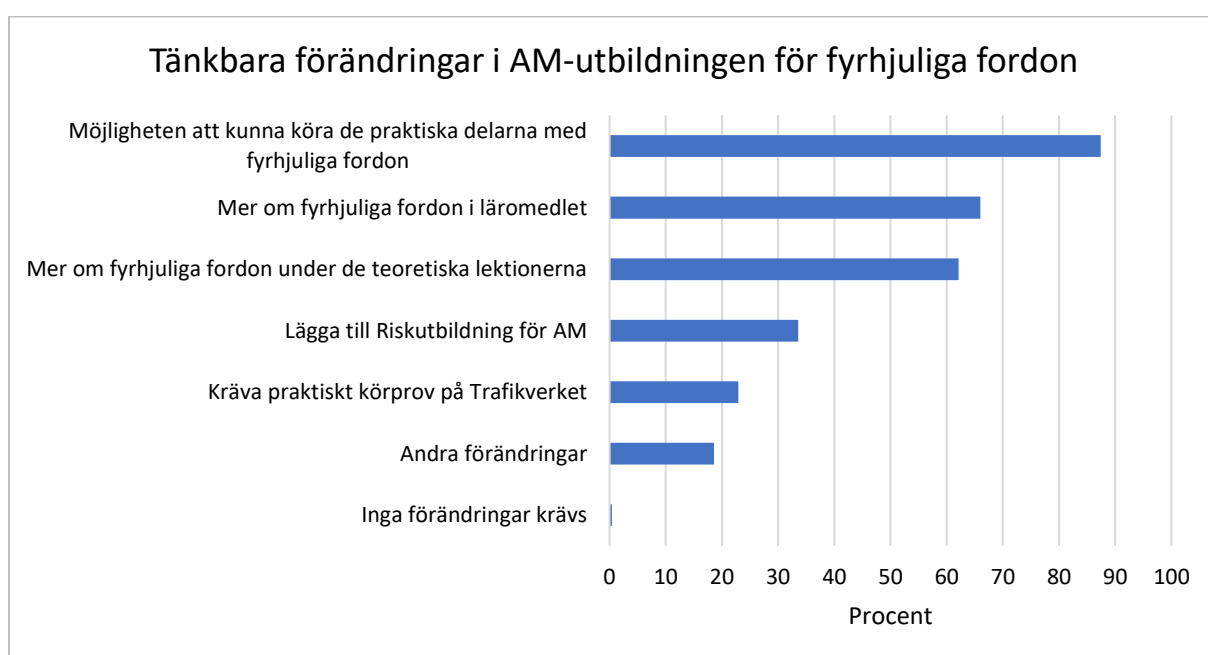
I de skriftliga kommentarerna nämndes också åldersgränsen av flera trafiklärare, med anledning av yngre förarens bristande förmåga till att fatta beslut och konsekvenstänk.

Vid 15 års ålder kan man ifrågasätta förmågan att söka av, bedöma och ta ett bra beslut i trafikens olika situationer. Ålder och mognad är sedan länge känt att vara en stor del i varför olycksstatistik ser ut som den gör så därför borde åldersgränsen höjas för fyrhjuliga fordon. (Kommentar från trafiklärare).

Tycker generellt att 15-åringar är för unga för att framföra fullstora personbilar och lastbilar. (Kommentar från trafiklärare).

Det fanns också kommentarer om föräldrarnas skyldigheter, där vissa ansåg att föräldrarna borde ta ett större ansvar omkring utbildningen och kanske engageras i form av en gemensam riskutbildning för föräldrar och elever. I andra kommentarer framkom att det läggs för mycket ansvar och god tro på att föräldrarna ska utbilda sina barn.

Ett antal förslag på förändringar av dagens AM-utbildning med syfte att anpassa den till blivande förare av fyrhjuliga fordon listades i en av enkätens frågor. I Figur 10 har det förslag som tilltalade flest placerats överst och de övriga följer i fallande ordning.



Figur 10. Tänkbara förändringar av AM-utbildningen så att den bättre passar fyrhjuliga fordon, n=253. Flera svar kunde ges.

Nära nio av tio trafiklärare ansåg att den praktiska delen av utbildningen skulle innehålla övningar med fyrhjuliga fordon. De var eniga om att det behövdes mer praktisk träning, allt ifrån parkeringsövningar till placering på vägbanan.

Absolut att det måste till en typ av fortsättningskurs om man vill köra ett fyrhjuligt fordon. Då du inte kan åka åt sidan på en vägren som du kan med en tvåhjulig moped. Man behöver gå in på så mycket annat. Som tex parkering, placering, risker... (Kommentar från trafiklärare).

Många ville också se ett större inslag av fyrhjuliga fordon i läromedlen och att det skulle tas upp mer om fordonen under de teoretiska lektionerna. Trafiklärarna var även positiva till riskutbildning och nämnde flera trafikfarliga beteenden så som höga hastigheter och trimning samt att använda mobiltelefon. Riskutbildning var dock några skeptiska till eftersom de ansåg att ungdomarna är för unga för att tillgodogöra sig sådan utbildning. Andra var mer positiva och tyckte det skulle vara obligatoriskt som till exempel att träna på halkbana.

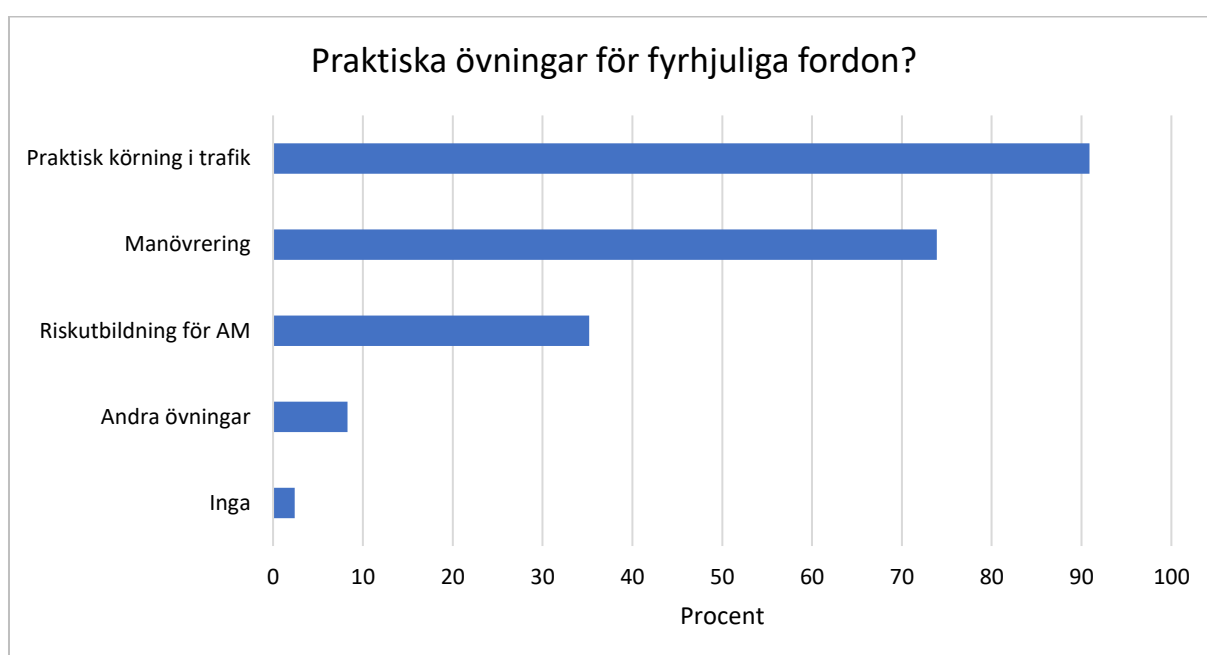
Några av trafiklärarna gav förslag på att trafikskolorna skulle få ansvaret med att både övningsköra praktiskt och examinera elevernas körningar.

Eftersom mognaden är bristfällig så skulle någon form av teoretisk riskutbildning vara en del av kunskapsprovet. (Kommentar från trafiklärare).

Jag tycker att det precis som vid andra körkort ska vara en uppkörning. Det gör att inte trafikskolor kan godkänna, fast de egentligen inte tycker de är klara i trafiken men gör detta ändå. Då de är rädda för dåligt rykte. (Kommentar från trafiklärare).

3.5. Praktiska övningar på fyrhjuligt fordon

Den typ av praktiska övningar som efterfrågades i störst utsträckning, var körning i trafik, se Figur 11. Närmare 75 procent av trafiklärarna menade att manövreringsövningar också skulle vara lämpligt för blivande förare av fyrhjuliga fordon.



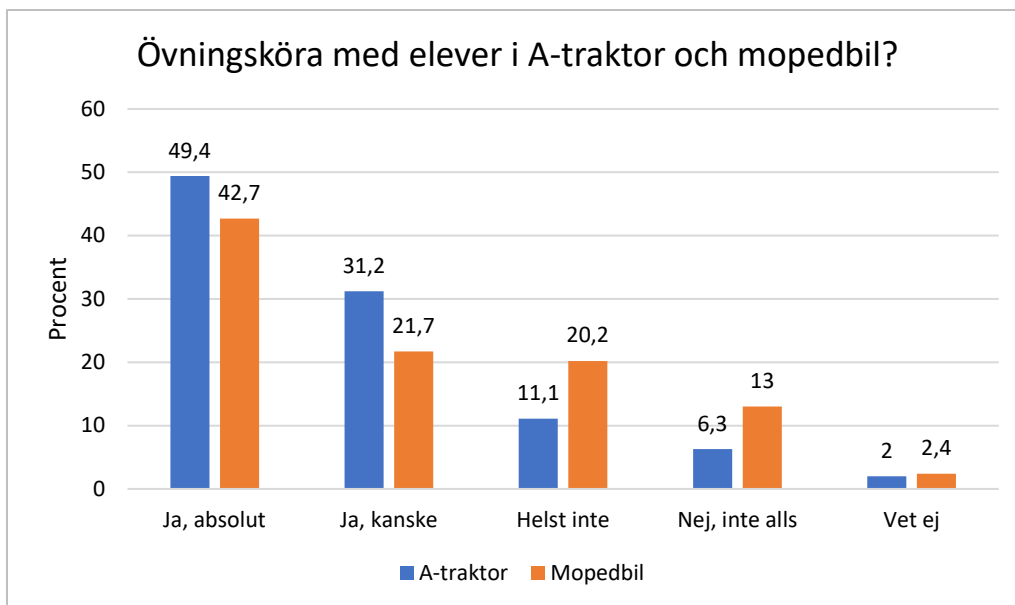
Figur 11. Vilka praktiska övningar som trafiklärarna ansåg skulle behövas för fyrhjuliga fordon, n=253. Flera svar kunde ges.

Trafiklärarna var eniga om att det behövs utbildning kring att praktiskt framföra ett fyrhjuligt fordon men det framkom dock vissa kommentarer om hur det rent praktiskt skulle ske och hur det skulle påverka arbetsmiljön för trafiklärarna. Trots att trafiklärarna var positiva till att praktiskt öva med dessa fordon såg de samtidigt risker. Exempelvis nämndes bristande säkerhet med mopedbil, fordon som syns sämre än en personbil, och hög ljudnivå i en mopedbil.

Praktisk undervisning kommer bli svårt att genomföra om skolan både ska ha A-traktor samt mopedbil i sin fordonspark.

Våra vanliga övningsbilar kan få vara klassade som AM-fordon, bara vi sätter triangeln där bak, när lektion är avslutad tar man bort triangeln. (Kommentarer från trafiklärare)

Hur man ställde sig till att övningsköra med eleven i sådana fordon visas i Figur 12. Det visade sig att åtta av tio trafiklärare kunde tänka sig övningsköra i en A-traktor, en något lägre andel i mopedbil, 65 procent.

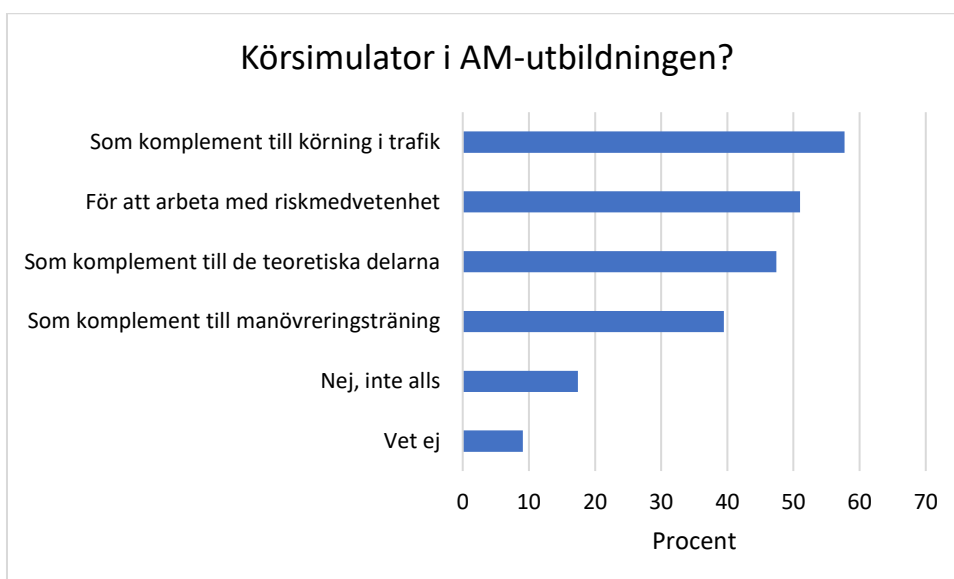


Figur 12. Om trafikläraren kunde tänka sig att övningsköra i en mopedbil eller A-traktor, n=253.

Om det skulle införas praktiska inslag för elever som avser att köra fyrhjuliga fordon, skulle eventuellt sådana fordon, mopedbil och/eller A-traktor, behöva införskaffas av trafikskolorna. Villigheten att köpa sådana fordon undersöktes genom att trafiklärarna fick markera på en skala som gick från 0 (=trafikskolan kommer inte att införskaffa fordonet) till 100 (=mycket troligt att fordonet kommer att införskaffas). Medelvärdena på den skalan blev nästan desamma för fordonen, 52 för mopedbil och 51 för A-traktor. Alltså var det i genomsnitt omkring 50 procent sannolikhet att trafikskolorna skulle skaffa en mopedbil eller A-traktor.

Se till att vi kan använda våra befintliga övningsbilar till praktiska övningar, kanske maximerat till en viss hastighet. (Kommentar från trafiklärare).

Huruvida en körsimulator kunde vara ett pedagogiskt inslag i AM-utbildningen undersöktes i en fråga, se Figur 13.



Figur 13. På vilket sätt en körsimulator skulle vara ett pedagogiskt verktyg i AM-utbildningen, n=253.

Närmare 60 procent menade att en körsimulator kunde vara ett komplement till körning i verklig trafik och omkring hälften att den kunde komplettera de teoretiska inslagen respektive bidra till en ökad riskmedvetenhet. Sjutton procent menade att en körsimulator inte alls var lämplig i AM-utbildningen.

Vi kommer att lägga till simulator till dessa elever. (Kommentar från trafiklärare).

Obligatorisk tid i simulator hade gett bra effekt men kan vara svår att införa då programvaror och hårdvara ständigt utvecklas och föråldras. (Kommentar från trafiklärare).

3.6. Särskild utbildning och behörighet för fyrhjuliga fordon

Den sista frågan i enkäten handlade om ifall trafiklärarna såg att det fanns ett behov av att införa en särskild AM-utbildning för fyrhjuliga fordon och därmed en särskild behörighet. En stor majoritet, 78 procent, menade att det är en riktig väg att gå medan 15 procent inte ansåg det och 7 procent inte visste. I de skriftliga kommentarerna var många trafiklärare tydliga med att utbildningen behövde delas upp och anpassas efter fordonet som eleven kommer att köra. En ytterligare vanlig synpunkt var att två olika behörigheter borde införas; ett körkort för de med tvåhjuliga fordon och ett körkort för fyrhjuliga fordon.

Flera trafiklärare nämnde att det bör ställas högre krav på utbildningen och kalla körkortet för ett "lättare B-körkort" med samma typ av riskutbildningar men med vissa specifika krav (liknande A1 för lätt motorcykel som får köras från 16 år). Det fanns även kommentarer med krav om 16-årsgräns, krav på automatlåda samt högre "miljökrav". Vissa ansåg även att kraven på utbildare borde var högre för att minska oseriösa aktörer.

Målen i föreskrifterna om utbildning för AM-körkort borde skrivas tydligare, idag finns för mycket utrymme för tolkning som leder till oseriösa utbildningar. (Kommentar från trafiklärare).

Jag blir personligen frustrerad och förbannad när man hör från konkurrenter att de endast har utbildningen för att det är så bra betalt, men de vill inte utbilda sina elever så en kurs hos dem blir max 4–5 timmar. (Kommentar från trafiklärare).

Rent generellt tycker jag att det behövs mer tillsyn då vi får väldigt många elever som har syskon som varit hos andra aktörer och man får höra skräckhistorier! (Kommentar från trafiklärare).

3.7. Sammanfattning

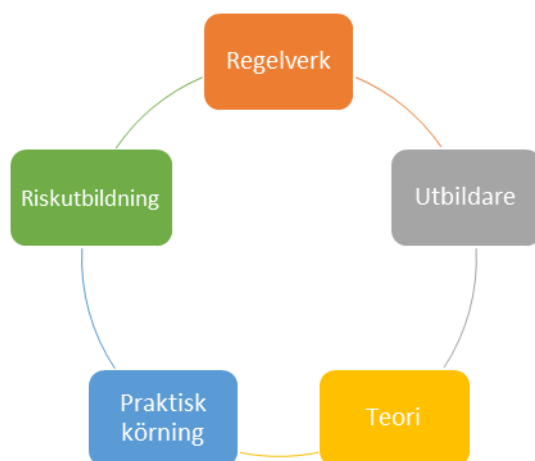
Enkätundersökningen med svar från 253 trafiklärare visade att 80 procent av trafiklärarna ansåg att dagens AM-utbildning fungerade mycket eller ganska dåligt för de elever som avsåg att köra ett fyrhjuligt fordon. De förändringar som trafiklärarna ansåg skulle behövas är framför allt möjligheten att kunna köra de praktiska delarna med fyrhjuligt fordon, men även att det skulle vara mer om fyrhjuligt fordon i läromedlet och under de teoretiska lektionerna. En tveksamhet fanns dock om att övningsköra i mopedbil, en tredjedel av trafiklärarna ville helst inte eller inte alls göra detta. Närmare 60 procent av trafiklärarna menade att en körsimulator kunde vara ett komplement till körning i verklig trafik och omkring hälften att den kunde komplettera de teoretiska inslagen respektive bidra till en ökad riskmedvetenhet.

4. Workshop med AM-utbildare och riskutbildare

I mars 2022 hölls en workshop med AM-utbildare i syfte att diskutera AM-utbildningens innehåll och möjliga förändringar som kan vara lämpliga för de som ska köra fyrhjuliga fordon. Totalt medverkade tolv AM-utbildare och en riskutbildare där deltagarna fick diskutera både i helgrupp och i mindre grupper (3–4 personer). Workshopen var uppdelad i två delar med följande frågeområden som diskuterades:

- Vilka begränsningar finns i nuvarande utbildning och hur upplevs och fungerar den idag?
- Hur kan vi utbilda för en ökad riskmedvetenhet och mer trafiksäkra unga förare?

Utgångspunkterna var dagens AM-utbildning och vad deltagarna ansåg saknades eller behövde förändras omkring exempelvis teori, praktisk körning och/eller riskutbildning (Figur 14). Trots att fokus inte skulle vara på körkortsålder, prov eller regler övergick ändå många diskussioner till detta och man jämförde med andra körkortsbehörigheter samt trafiklärares möjligheter och arbetsmiljö. Under workshopen fördes minnesanteckningar vilka sedan sammanställdes enligt rubrikerna 4.1–4.5 med citat från trafiklärarna.



Figur 14. Diskussionsområden under workshopen utifrån frågeområden och vad som diskuterades.

4.1. ”Det är så mycket de ska lära sig på få timmar”

Finns det både fördelar och nackdelar med att dela upp utbildningen mellan tvåhjuliga och fyrhjuliga fordon? Spontant ansåg gruppen först att utbildningen skulle kunna vara samma när det gäller den lärarledda teoriutbildningen. En hel del i undervisningen passar alla fordonen och en fördel skulle vara för de elever som exempelvis kör tvåhjuligt på sommaren och fyrhjuligt på vintern. Det framkom dock att en teoriundervisning där både tvåhjuliga mopeder och fyrhjuliga fordon ingår även kan vara en nackdel. Risken är att det påverkar elevernas koncentration, det vill säga att de inte kan bibehålla fokus på undervisningen om den innehåller kunskap om ett annat fordon än vad de själva ska köra. Det finns exempelvis skillnader i fordonens funktioner och kapacitet, underhåll och besiktning.

Överlag ansåg gruppen att den teoretiska utbildningen har ett bra innehåll men det hade varit önskvärt att kunskapsprovet borde vara klart och godkänt innan den praktiska utbildningen börjar. Gruppen ansåg att det är väldigt mycket eleverna behöver lära sig på kort tid. Vid provtillfället kan många svaren på frågorna, men förstår egentligen inte varför de har svarat som de har gjort, det vill säga om frågorna hade omformulerats skulle eleverna inte längre kunna besvara frågorna.

4.2. "De kan inget om fordonet de ska köra!"

Alla deltagare i workshopen var eniga om att det behövs praktisk körning med fyrhjuliga fordon. Idag får eleverna ingen träning i att manövrera ett fyrhjuligt fordon och deltagarna uttryckte: "allt vi gör på ett tvåhjuligt fordon skulle vi behöva göra med ett fyrhjuligt fordon". Gruppen uttryckte ett behov av att träna manövrering och att övningsköra med fyrhjuligt fordon i flera steg. Det handlar om allt från enklare övningar omkring fordonskännedom och hur fordonet hanteras, exempelvis att ställa in stol och speglar, växla, styra och bromsa, men även hur man arbetar med speglar och ser vad som finns bakom fordonet eller i döda vinkeln. Detta kan ses som enklare övningar men är inte självklar kunskap för en förare som aldrig kört en bil. Vidare behövs träning i att förstå hur stort fordonet man manövrerar är, hur stor plats det tar och var fordonet ska placeras med hänsyn till vägmiljö och medtrafikanter. De unga behöver träna på placering av fordonet i olika miljöer som exempelvis parkering, vänstersvängar och cirkulationsplatser. Ett ytterligare steg är samspel med andra medtrafikanter, hur man uppfattas och hur man kan påverka det. Vidare behövs träning i uppsikt som också innebär att planera sin körning. Om AM-föraren har ett fordon som närmar sig bakifrån bör denne fundera över hur vägen ser ut för att kunna släppa förbi det annalkande fordonet, eller om det finns en busshållplats att köra in på inför en vänstersväng. Att reflektera över liknande situationer och hur körningen kan planeras är idag inget som eleverna kan träna på.

4.3. "När kan vi påverka elevens riskmedvetenhet?"

Workshopens deltagare var eniga om att det behövs någon form av riskutbildning för att få en förståelse för fordonets funktion, säkerhet, krafter och hastigheter. Men frågan är om det ska vara en praktisk riskutbildning på bana och/eller en teoretisk riskutbildning. Skulle det bli aktuellt att hastigheten för A-traktorer höjs ansåg deltagarna att det är ännu mer aktuellt med riskutbildning. Hastighet var något som speciellt diskuterades vid workshopen. Vad händer med krafterna vid en krock i olika hastigheter? Eller om fordon som kör i hög hastighet kör på A-traktor/mopedbilen? Hur påverkar andra förare ett farligt körbeteende? Vilka konsekvenser kan det bli av att köra 50 km/tim istället för 30 km/tim och vilken skillnad blir det i stoppsträcka? Deltagarna diskuterade även säkerhetsaspekter av exempelvis slitna däck eller halt väglag.

Gruppen tog också upp skillnaden mellan att prata om risker med exempelvis hastighet kontra hur det är att uppleva riskerna i verkligheten. I samband med detta kom även möjligheterna med att öva i simulator upp. En av trafiklärarna hade erfarenhet av att inkludera vissa övningar i simulator. Simulatoren kunde ersätta vissa delar, som halka och mörker, eller komplettera och mängdträna andra moment.

4.4. "Hur når man en 15-åring?"

Trafiklärarna tog även upp svårigheterna för ungdomarna att stå emot gruppträck och impulser. Det är en sak vad som sägs i undervisningen och vad som faktiskt sedan sker. Trafiklärarna undrade om de på något sätt kan påverka ungdomarna kring vilka beslut de tar och hur de behöver bete sig. Det behövs information om säkerhet för föraren men även om säkerhet för medpassagerarna. Gruppen ansåg att det behöver ingå mer om personliga förutsättningar, värderingar och personliga mål i AM-utbildningen så att eleven förstår sitt ansvar och sin roll i trafiken. Detta är en utmaning när utbildningen är relativt kort och det inte finns tillräcklig tid för att undervisa om riskmedvetenhet och inkludera riktiga övningar som ger en bättre förståelse.

4.5. "Vad kan vi göra – vad får vi göra – vad vill vi göra?"

Utbildarna var eniga om att det behöver ske en förändring gällande Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2009:12 och att kursplanen behöver förändras för att inkludera fyrhjuliga fordon. Ett förslag var att minska på antalet mål i kursplanen, och att de upprepas både i teoriundervisningen och i den

praktiska körningen samt att det blir tydligt hur målen ska uppnås. Ett annat förslag var att målen skulle kunna rangordnas för att lättare veta vad som ska prioriteras. Idag är det många kunskapsmål som ska ingå i ett fåtal timmar. Kostnaden för att ta ett AM-körkort diskuterades en hel del men det är oklart vad elever och föräldrar faktiskt anser om kostnaden. Många av dagens A-traktorer eller mopedbilar är betydligt dyrare än en tvåhjulig moped, vilket, enligt trafiklärarna, borde innebära att föräldrarna är förberedda på en viss kostnad för ungdomens mobilitet och därmed kanske mer villiga till en något dyrare och längre utbildning. Trafiklärarna diskuterade om antalet timmar är för få i den lärarledda teoriutbildningen. Man sa att eleverna idag går AM-utbildningen under helger och att ett paketpris tyvärr är vanligt. Detta gör att mycket av undervisningen pressas in på enstaka dagar vilket blir problematiskt både pedagogiskt och för lärandeprocessen. En trafiklärare ansåg att eleverna sällan orkar sitta och lyssna på körkortsteorin när det är så långa lektioner. Men samtidigt är man rädd för att förändra på den egna trafikskolan, trots att det skulle vara positivt för lärandet med uppdelad undervisning. Anledningen tycks ibland bero på oron att eleverna då skulle gå till en konkurrent.

Under workshopen diskuterades även om trafiklärarna var villiga att övningsköra med eleverna i fyrhjuliga fordon. I enkäten som tidigare hade skickats ut framkom det att trafiklärare överlag var positiva till att övningsköra med eleverna. Deltagarna i workshopen ifrågasatte dock vilka som hade svarat på enkäten; om det var ägaren till trafikskolan eller AM-utbildaren. En deltagare undrade om de som varit positiva i enkäten själva suttit i en mopedbil. Deltagarna ansåg att det är en stor skillnad i deras arbetsmiljö när det gäller att övningsköra med en mopedbil jämfört med en A-traktor. Det är mer buller och klart större risk att skadas i en mopedbil. En av trafiklärarna hade själv varit nära att tippa eller välta med en mopedbil. En vanlig personbil ansågs mer lämplig att använda, men att man reglerar eller spärrar hastigheten.

4.6. Sammanfattning

I en workshop med tolv AM-utbildare och en riskutbildare diskuterades deltagarna vilka begränsningar som finns i nuvarande AM-utbildning och hur den upplevs och fungerar den idag, samt hur utbildningen ska ske för att ge ökad riskmedvetenhet och mer trafiksäkra unga förare. Trafiklärarna ansåg att det är väldigt mycket som eleverna behöver lära sig på kort tid. En negativ sak, men som trafikskolor av konkurrensskäl sällan vågar förändra, är att många elever går AM-utbildningen under helger och att mycket av undervisningen pressas in på enstaka dagar vilket blir problematiskt både pedagogiskt och för lärandeprocessen. Workshopens deltagare önskade att kunskapsprovet borde vara klart och godkänt innan den praktiska utbildningen började. Man var vidare eniga om att det behövs praktisk körning med fyrhjuliga fordon och att manövrering och övningskörning borde ske i flera steg. Likaså var gruppen enig om att det behövs någon form av riskutbildning för att ge eleverna en förståelse för fordonets funktion, säkerhet, krafter och hastigheter. Utbildare med erfarenhet från körsimulator ansåg att denna kunde ersätta vissa delar, som halka och mörker, eller komplettera och mängdträna andra moment. Gruppen ansåg att det behöver ingå mer om personliga förutsättningar, värderingar och personliga mål i AM-utbildningen så att eleven förstår sitt ansvar och sin roll i trafiken. Angående att övningsköra med fyrhjuligt fordon ansåg deltagarna att det skulle vara en stor skillnad i deras arbetsmiljö när det gäller att övningsköra med en mopedbil jämfört med en A-traktor, eftersom det är mer buller och klart större risk att skadas i en mopedbil. En vanlig personbil ansågs mer lämplig att använda, men att man reglerar eller spärrar hastigheten.

5. Enkätundersökning till ungdomar som kör A-traktor eller mopedbil samt deras föräldrar

5.1. Metod

Undersökningen genomfördes av NTF som två enkätstudier, en riktad till föräldrar vars ungdom kör mopedbil eller A-traktor och en till ungdomen som kör dessa fordon. Genom Vägtrafikregistret, som administreras av Transportstyrelsen, var det möjligt att nå den registrerade ägaren. Den 18 mars 2022 erhöll NTF ett utdrag innehållande namn och adress till 5 931 ägare av mopedbilar (samtliga inom fordonskategori EU L6e-B och L6e-BP) samt ett slumpmässigt urval av 5 931 ägare till A-traktorer (TRAKTOR med karosserikod 07) av totalt 28 341. Det innebär att ungefär var femte A-traktor-ägare fanns med i urvalet. Fordonen i utdraget var samtliga privatägda, i trafik och fanns över hela landet. En dubblettkontroll gjordes också av adresserna så att ingen skulle få mer än en inbjudan.

Den 6 april 2022 skickades ett vykort (se Bilaga 1) via PostNord till de 11 862 adresserna från Vägtrafikregistret. Vykortet i A5-format innehöll information om enkäterna samt QR-koder och länkar till de båda enkäterna. För att locka så många som möjligt att svara på enkäten utlovades ett presentkort på en glass från Pressbyrån till alla som svarade och ville ange sitt mobilnummer. Enkäterna gick att besvara under insamlingsperioden 6 – 25 april 2022. För extra spridning av enkäten till föräldrar gjordes under insamlingsperioden även en veckas annonsering via Facebook.

De analyser som gjorts och redovisas nedan är av deskriptiv karaktär (antal och andel) och inga statistiska tester har genomförts.

5.2. Antal svarande och deras bakgrund

Antal enkäter som besvarades av föräldrar var 2 010 och antalet enkäter som besvarades av ungdomar var 1 634. Det ger en svarsandel på 17 procent på föräldraenkäten och 14 procent på ungdomsenkäten, om vi antar att alla de som besvarat enkäterna fått vykortet. Det går inte att veta hur många av de svarande som inte fått vykortet utan bara lockats av annonseringen på Facebook att besvara enkäten. Ingen koppling finns mellan eventuella svar från en och samma familj. Av de totalt 3 644 svarande var det 2 328 som önskade och fick ett presentkort på en glass.

Antalet svar var i båda enkäterna högre bland dem som äger eller kör A-traktor, se Tabell 1. Bland föräldrarna som svarade och vars ungdom körde något av dessa båda fordon utgjorde A-traktor 75 procent och mopedbil 25 procent. Bland ungdomarna som uppgav att de körde något av dessa fyrhjuliga fordon utgjorde A-traktor 64 procent och mopedbil 36 procent. I introduktionen till båda enkäterna var vi tydliga med att den som äger eller kör EPA-traktor skulle svara på frågorna som gällde A-traktor.

Tabell 1. Antal svarande på enkäterna.

	A-traktor	Mopedbil	Annat fordon	Ej angett	Totalt antal svar
Förälder	1 331	442	65	172	2 010
Ungdom	938	527	39	130	1 634

Den fortsatta analysen görs enbart bland dem som angett att ungdomen kör A-traktor eller mopedbil. Bland ungdomen fanns då 1 465 svar och bland föräldrarna fanns 1 773 svar. Andelen fullständiga svar varierar dock och på enskilda frågor kan därför antalet svar vara lägre. Den fortsatta analysen särskiljer också A-traktor och mopedbil från varandra.

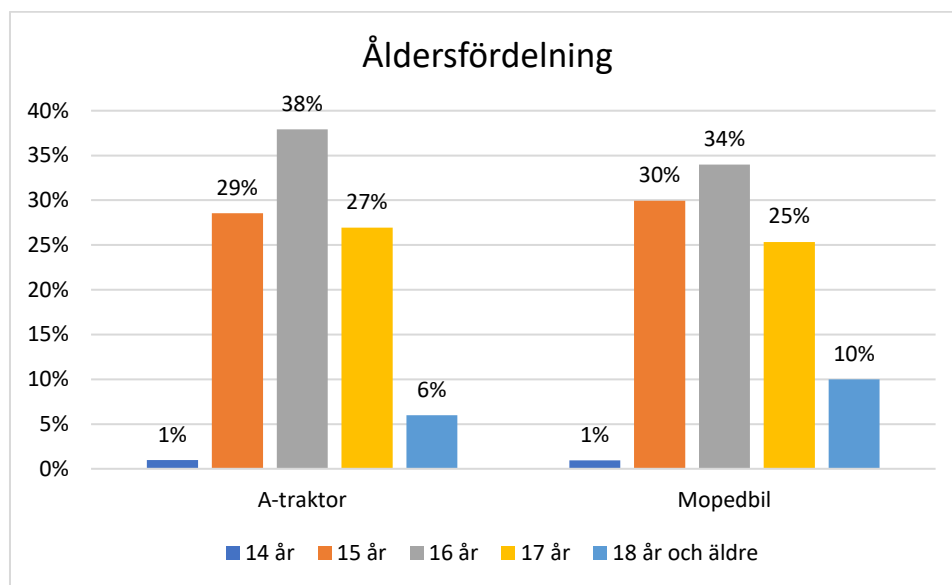
De svarandes kön framgår av Tabell 2. Könsfördelningen bland de svarande var ganska lika utom när det gällde ungdomar som körde mopedbil. Där hade 380 tjejer och 142 killar svarat, tjejerna utgjorde alltså 75 procent. Om detta beror på att mopedbilar i större utsträckning används av tjejer eller om tjejer i högre utsträckning var villiga att svara på en enkät, kan vi dock inte veta. Bland de som körde

A-traktor utgjorde tjejerna 47 procent. Bland föräldrarna kom svaren från ungefär lika många män som kvinnor.

Tabell 2. De svarandes kön.

	A-traktor			Mopedbil		
	Tjej/ Kvinna	Kille/ Man	Vill inte uppge	Tjej/ Kvinna	Kille/ Man	Vill inte uppge
Förälder	666	660	5	229	210	2
Ungdom	441	488	6	380	142	5

Vi frågade om ungdomarnas ålder, där de fick ange födelseår och månad. Bland både A-traktorförarna och mopedbilsförarna var majoriteten i åldersspannet 15–17 år. Bland mopedbilsförare var det en något högre andel som var 18 år och äldre än bland förare av A-traktor.



Figur 15. Fördelning av ålder på respektive fordonsslag. Aktuell ålder i april 2022.

De svarande föräldrarna och ungdomarna fanns över hela landet.

5.3. Passar AM-utbildningen fyrhjuliga fordon?

Vilken typ av körkort som ungdomen hade för sitt fordon visas i Tabell 3. Av egna angivna svar framgick att några också hade A1-behörighet för lätt motorcykel, och någon också B-behörighet. I de fortsatta analyserna i detta avsnitt ingår de som svarat att ungdomen har enbart AM-körkort.

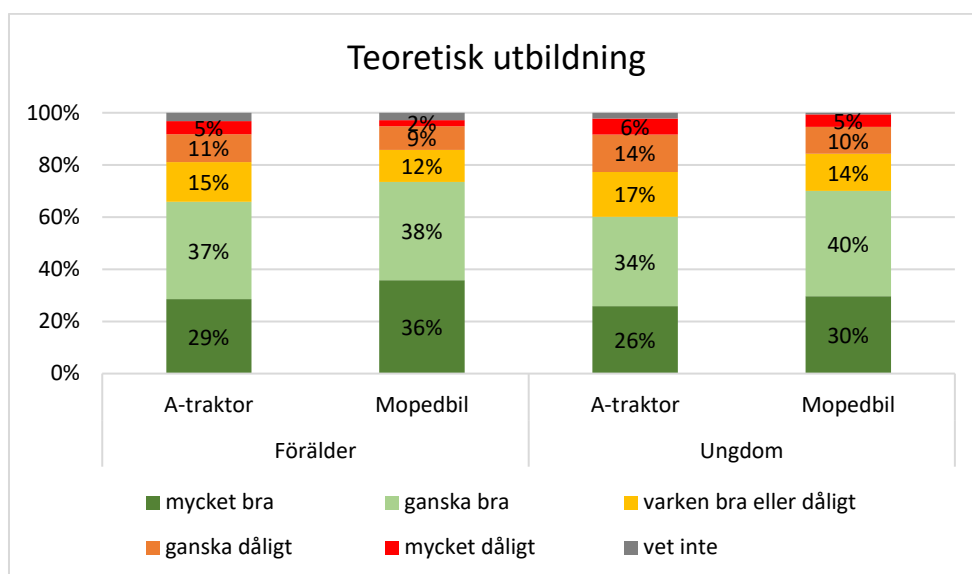
Tabell 3. Typ av körkort som ungdomen har enligt svarande föräldrar och ungdomar.

	Förälder		Ungdom	
	A-traktor	Mopedbil	A-traktor	Mopedbil
AM-körkort	1 238	433	921	520
Traktorkort	73	5	14	4
Annat körkort	8	1	3	3

AM-utbildningen består, som tidigare nämnts, av minst tolv timmars läroledd utbildning varav minst 4 timmar omfattar praktiska moment, men enbart med tvåhjulig moped. Att övningsköra privat är inte tillåtet.

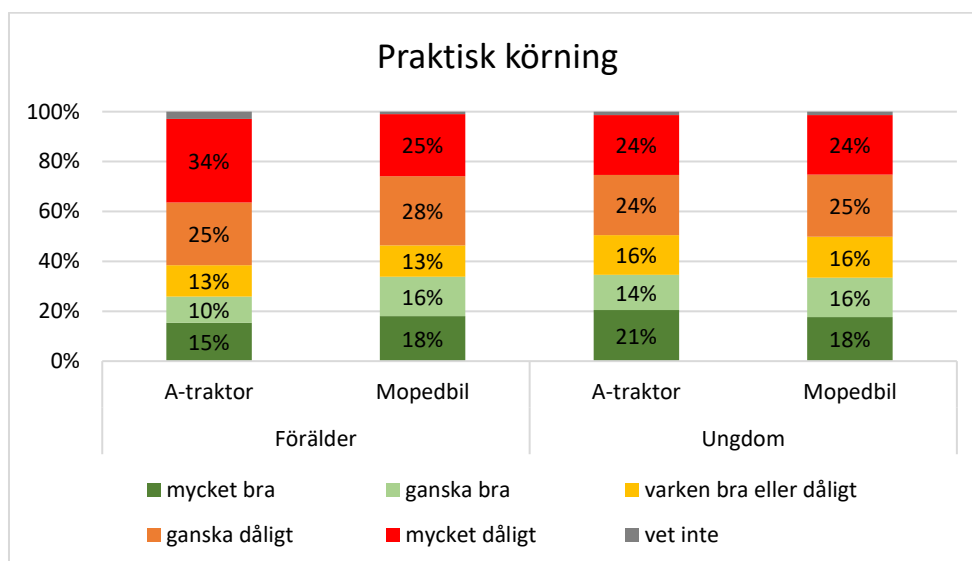
Både föräldrar och ungdomar fick på en skala ange hur den teoretiska delen i AM-utbildningen passade ungdomen som skulle köra ett fyrhjuligt fordon. Föräldrarna tyckte i något högre grad än ungdomarna att teorin passade mycket bra eller ganska bra, se Figur 16. För A-traktor var andelen 66 procent bland föräldrarna och 60 procent bland ungdomarna. För mopedbil var andelen mycket bra och ganska bra 73 procent bland föräldrarna och 70 procent bland ungdomarna. Därmed kan vi också

konstatera att både föräldrar och ungdom tyckte att den teoretiska utbildningen passade bättre för dem som skulle köra mopedbil än för dem som skulle köra A-traktor.



Figur 16. Hur den teoretiska delen i AM-utbildningen passade ungdomen som skulle köra ett fyrhjuligt fordon. Antal svar från föräldrar: 1209 (A-traktor), 422 (mopedbil). Antal svar från ungdomar: 916 (A-traktor), 520 (mopedbil).

Även när det gällde den praktiska körningen fick föräldrar och ungdomar på en skala ange hur den delen i AM-utbildningen passade ungdomen som skulle köra ett fyrhjuligt fordon. I jämförelse med hur den teoretiska delen passade ungdomen visar svaren att den praktiska körningen passade mycket sämre, se Figur 17. Bara 25 procent av föräldrarna och 35 procent av ungdomarna tyckte att den praktiska körningen passade mycket bra eller ganska bra för de som skulle köra A-traktor. För de ungdomar som skulle köra mopedbil ansåg 34 procent av både föräldrarna och ungdomarna att den praktiska körningen passade mycket bra eller ganska bra. Föräldrar och ungdom som skulle köra mopedbil var helt överens i sina åsikter medan föräldrarna till A-traktorungdomen i högre grad än ungdomen tyckte att den praktiska utbildningen var dålig.

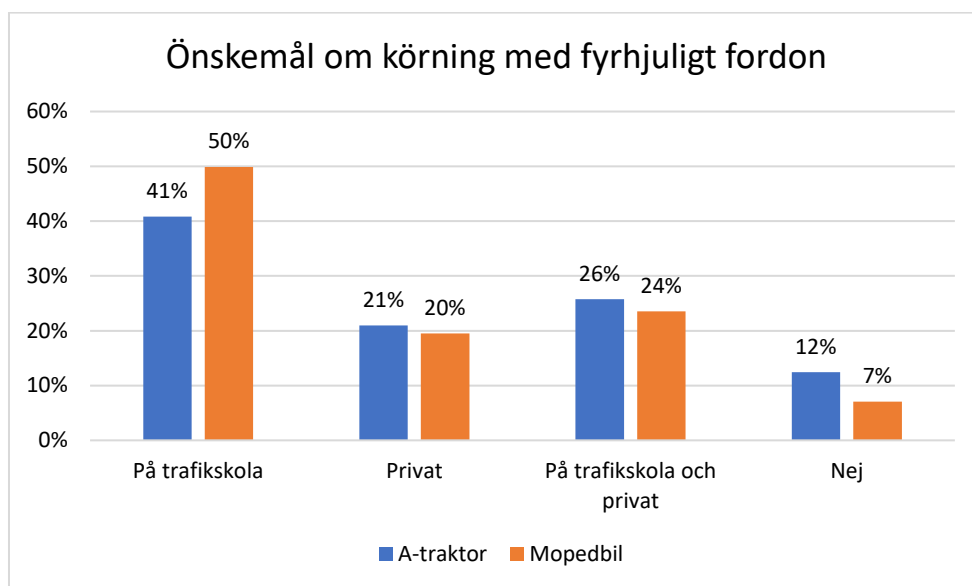


Figur 17. Hur den praktiska körningen i AM-utbildningen passade ungdomen som skulle köra ett fyrhjuligt fordon. Antal svar från föräldrar: 1211 (A-traktor), 422 (mopedbil). Antal svar från ungdomar: 917 (A-traktor), 520 (mopedbil).

Det var 89 procent av föräldrarna till ungdomar med A-traktor och 89 procent till föräldrarna av ungdomar med mopedbil som skulle velat att deras ungdom fått praktisk körning med fyrhjuligt fordon på trafikskolan. Det var 7 respektive 6 procent som svarade 'nej', resten svarade 'vet inte'.

Bland föräldrarna till ungdom som körde A-traktor hade 88 procent velat att det var tillåtet att övningsköra privat med fordonet. Bland föräldrar till ungdom som körde mopedbil hade 84 procent önskat det. Det var 6 respektive 8 procent som svarade nej.

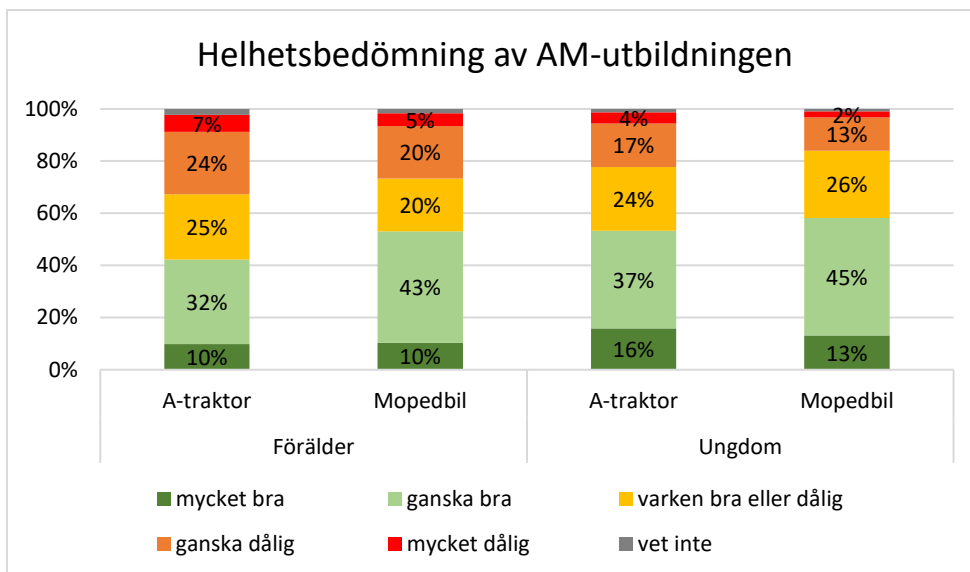
Ungefär 40 procent av A-traktorungdomarna och 50 procent av mopedbilsungdomarna hade velat ha praktisk körning med fyrhjuligt fordon på trafikskola (Figur 18). Ungefär 20 procent hade velat övningsköra privat med förälder eller annan vuxen och ungefär 25 procent hade velat övningsköra både privat och på trafikskola. En större andel av ungdomarna som körde A-traktor än ungdomarna som körde mopedbil hade inte velat övningsköra med fyrhjuligt fordon (12 % jämfört med 7 %).



Figur 18. Ungdomarnas svar på om de hade velat ha praktisk körning med fyrhjuligt fordon på trafikskola och/eller privat med förälder eller annan vuxen. De som svarat 'vet inte' är inte medräknade. Antal svar: 877 (A-traktor), 972 (mopedbil).

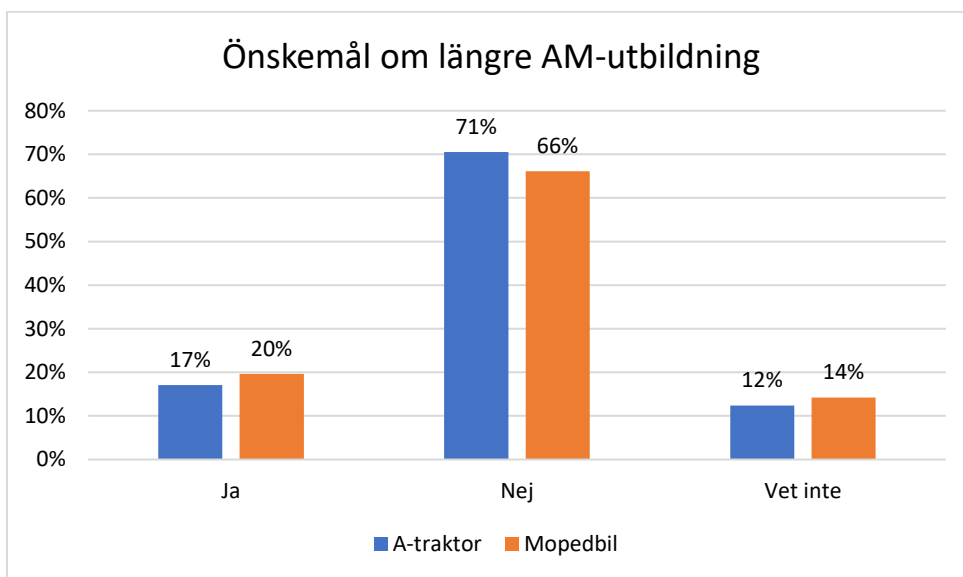
Både föräldrar och ungdomar fick lämna en helhetsbedömning av hur AM-utbildningen varit för ungdomen som skulle köra ett fyrhjuligt fordon. Minst bra ansåg föräldrarna till A-traktorungdomen att utbildningen varit (Figur 19). Bland dessa var det drygt 40 procent som ansåg att den var mycket bra eller ganska bra. Motsvarande andel bland mopedbilsföräldrarna var drygt 50 procent.

Ungdomarna gav AM-utbildningen i sin helhet bättre omdöme än föräldrarna, det gäller båda fordonsslagen.



Figur 19. Hur föräldrar och ungdomar tycker att AM-utbildningen var i sin helhet för ungdomen som skulle köra ett fyrhjuligt fordon. Antal svar från föräldrar: 1213 (A-traktor), 424 (mopedbil). Antal svar från ungdomar: 918 (A-traktor), 519 (mopedbil).

Ungdomarna fick svara på om de önskat en längre utbildning för att känna sig trygga och säkra som förare. Av A-traktorförarna svarade 17 procent att de hade önskat det jämfört med 20 procent av mopedbilsförarna, se Figur 20. Majoriteten ansåg således att de inte behövde en längre utbildning för att bli en trygg och säker förare.



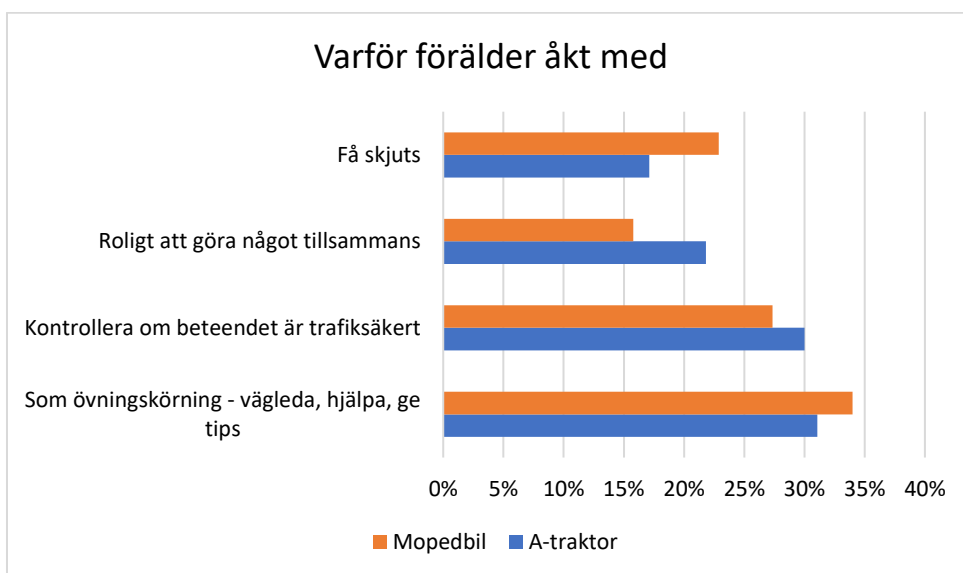
Figur 20. Ungdomarnas svar på om de önskat en längre AM-utbildning för att känna sig trygga och säkra som förare. Antal svar: 920 (A-traktor), 520 (mopedbil).

Bland föräldrarna till ungdomar som körde A-traktor hade 87 procent åkt med flera gånger efter att ungdomen fått AM-körkortet. Bland mopedbilsföräldrarna hade 92 procent åkt med flera gånger. Det var 7 respektive 5 procent som svarade att de åkt med en gång och 6 respektive 3 procent hade aldrig åkt med.

Föräldrarna hade åkt med i fordonet efter att ungdomen fått AM-körkortet främst som 'övningskörning' för att kunna vägleda ungdomen, hjälpa och ge tips, se Figur 21. En lika stor andel av föräldrarna vars ungdom körde A-traktor angav att de åkte med för att kontrollera om ungdomens beteende var trafiksäkert (cirka 30 %). Bland mopedbilsföräldrarna angav 27 procent att de åkte med

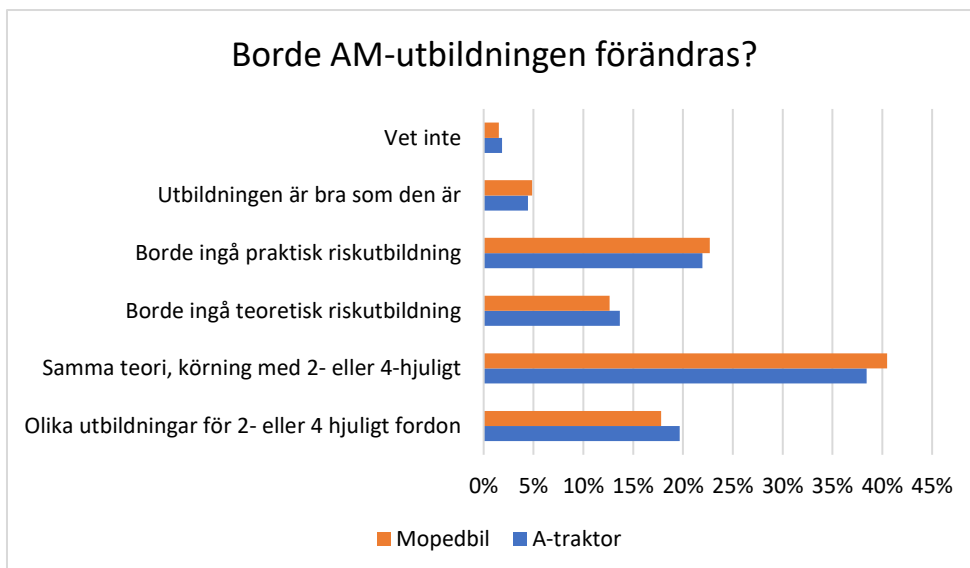
för att kontrollera beteendet jämfört med 34 procent som övningskörning. En högre andel av A-traktorföräldrarna (22 %) än mopedbilsföräldrarna (16 %) åkte med för att göra något roligt tillsammans med ungdomen. Det var 23 procent av mopedbilsföräldrarna som åkte med för att få skjuts jämfört med 17 procent av A-traktorföräldrarna.

Bland egenskrivna svar framkom att föräldern åkte med för att kolla att fordonet var funktionsdugligt och lagligt, att hastigheten hölls, att ungdomen kunde köra fordonet på ett säkert sätt, men också för att följa med och tanka, samt för att uppleva hur vanliga förare betedde sig omkring A-traktorn. En förälder berättade hur de körde lite varje dag under en vecka och gick igenom stadskörning, start i backe med mera.



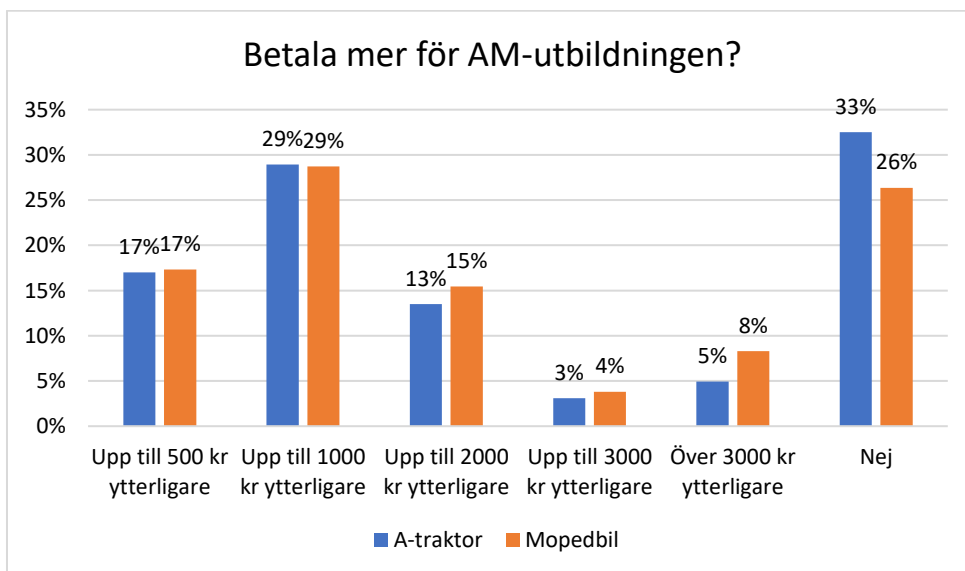
Figur 21. Föräldrarnas svar på varför de åkt med i fordonet efter att ungdomen fick AM-körkortet. Flera svar kunde anges. Antal svar: 2497 (A-traktor), 900 (mopedbil).

Vi frågade om AM-utbildningen skulle behöva förändras på något sätt och flera svar kunde anges. Svaren är ganska lika oavsett om ungdomen körde A-traktor eller mopedbil (Figur 22). Det var 18–20 procent som tyckte att det borde vara helt olika utbildningar beroende på om man skulle köra tvåhjuligt eller fyrehjuligt fordon. Cirka 40 procent angav att teoriutbildningen skulle kunna vara lika för tvåhjuliga och fyrehjuliga fordon men den praktiska körningen borde vara olika beroende på vilken typ av fordon som ungdomen skulle köra. Ungefär 22–23 procent ansåg att det borde ingå en praktisk riskutbildning, medan en teoretisk riskutbildning bara efterfrågades av 13–14 procent.



Figur 22. Föräldrarnas svar på om AM-utbildningen borde förändras. Flera svar kunde anges. Antal svar: 1910 (A-traktor), 657 (mopedbil).

En sista fråga till föräldrarna om AM-utbildningen gällde om de skulle kunna betala mer för AM-utbildningen om den var längre och/eller innehöll teoretisk och praktisk riskutbildning (Figur 23). En utbildning kostar vanligtvis mellan 5000 och 6000 kronor, men kan också kosta över 7000 kronor om utbildningen redan från början är mer omfattande. En tredjedel av föräldrarna till ungdom med A-traktor svarade nej på frågan, jämfört med en fjärdedel av föräldrarna till ungdom med mopedbil. Det var 17 procent av föräldrarna, oavsett fordon, som angav att de kunde betala upp till 500 kronor ytterligare. Strax under 30 procent av föräldrarna kunde betala upp till 1000 kronor ytterligare för utbildningen och ungefär 15 procent upp till 2000 kr ytterligare.



Figur 23. Föräldrarnas svar på om de skulle kunna betala mer för AM-utbildningen om den var längre och/eller innehöll teoretisk och praktisk riskutbildning. Antal svar: 1193 (A-traktor), 421 (mopedbil).

5.4. Varför valdes fordonet och hur används det?

Vi frågade varför föräldern valde A-traktor respektive mopedbil till sin ungdom, och det var möjligt att besvara frågan med flera fasta svarsalternativ samt även ge en egen anledning. Alla svar för respektive fordon har räknats samman och andelen beräknats bland antalet svar, se Tabell 4. I tabellen

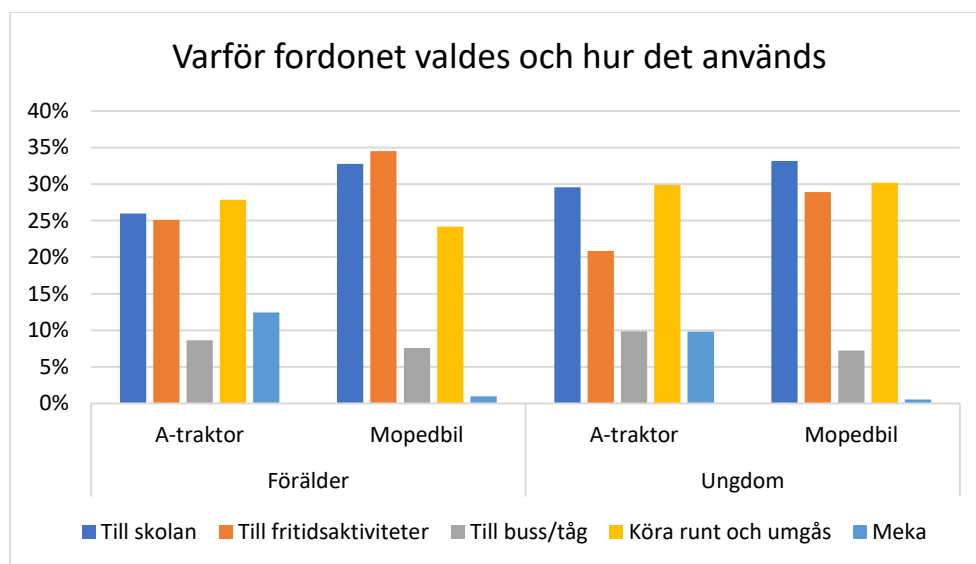
finns motsvarande antal och andelar som kommer från ungdomsenkäten, men där var frågan hur ungdomen mest använder sitt fordon. Tyvärr uteblev ett svarsalternativ i ungdomsenkäten, som handlade om att köra till kompisar/familj, därför blir inte andelarna jämförbara mellan föräldrar och vuxna. En alternativ bild utan detta svarsalternativ ges i Figur 24.

Enligt svaren från föräldrarna hade de valt A-traktorn i första hand för att ungdomen skulle kunna köra runt och vara med kompisar. Detta överensstämmer med hur ungdomarna svarade att de främst använder sin A-traktor. A-traktorn behövdes också, enligt både föräldrar och ungdomar för att ta sig till skolan och fritidsaktiviteter. En mycket lägre andel angav att A-traktorn användes för att ta sig till busshållplats eller tågstation. Enligt föräldrarna användes mopedbilen främst för att ungdomen skulle kunna ta sig till skola och fritidsaktiviteter, och i något lägre utsträckning för att köra runt och vara med kompisar. Ungdomarna angav att de i större utsträckning använde mopedbilen för att köra runt och vara med kompisar, i lika stor utsträckning som A-traktor-ungdomen. Det var även bland mopedbilsanvändarna en lägre andel som använde fordonet för att ta sig till buss eller tåg. En skillnad mellan de båda fordonen var att A-traktorn i mycket högre utsträckning än mopedbilen användes för att ha något att meka med.

Tabell 4. Varför A-traktor eller mopedbil valdes till ungdomen (föräldraenkät), samt hur ungdomen mest använder sitt fordon (ungdomsenkät). Flera svar kunde anges.

	Förälder		Ungdom	
	A-traktor	Mopedbil	A-traktor	Mopedbil
För att (kunna) ta sig till skolan	785 (20 %)	302 (25 %)	705 (30 %)	418 (33 %)
För att (kunna) ta sig till fritidsaktiviteter	758 (19 %)	318 (26 %)	497 (21 %)	364 (29 %)
För att (kunna) ta sig till busshållplats/ tågstation	261 (7 %)	70 (6 %)	235 (10 %)	91 (7 %)
För att kunna köra till kompisar/familj*	875 (22 %)	282 (23 %)	--	--
För att (kunna) köra runt och vara med kompisar	841 (22 %)	223 (19 %)	712 (30 %)	380 (30 %)
För att ha något att meka med	376 (10 %)	9 (1 %)	234 (10 %)	7 (1 %)

*detta svarsalternativ var tyvärr inte med i ungdomsenkäten.

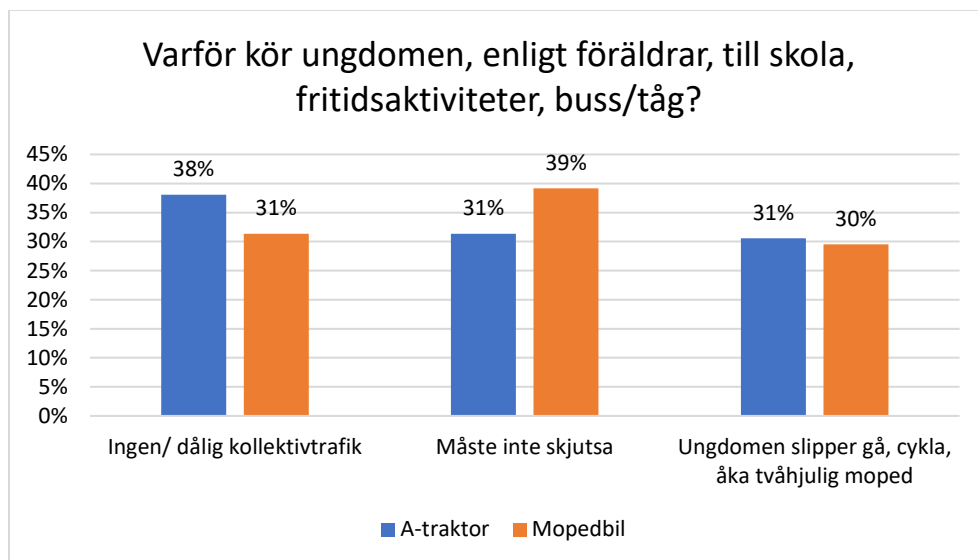


Figur 24. Varför A-traktor eller mopedbil valdes till ungdomen (föräldraenkät), samt hur ungdomen mest använder sitt fordon (ungdomsenkät). Flera svar kunde anges. Antal svar från föräldrar: 3021 (A-traktor), 922 (mopedbil). Antal svar från ungdomar: 2383 (A-traktor), 1260 (mopedbil).

Det var många föräldrar som också angav en egen anledning till att man valde A-traktor eller mopedbil till sitt barn. Många av dessa svar var sådana som även angavs i de följande frågornas svarsalternativ. Dessutom handlade det om att ta sig till och från jobb, att få övningskörning inför B-körkortet när man lär sig trafikregler och att framföra ett större fordon samt att det fanns ett

motorintresse. Även i ungdomsenkäten angavs att fordonen användes för att ta sig till arbete och att kunna handla.

I de fall ungdomen körde till skola, fritidsaktiviteter eller busshållplats/tågstation fick föräldrarna svara på vad som var anledningen till att ungdomen valde att köra själv, se Figur 25. Även här kunde flera svar anges. För de ungdomar som hade A-traktor var den främsta anledningen, enligt föräldrarna, inga eller dåliga kollektivförbindelser, medan den främsta anledningen för de som körde mopedbil var att föräldern inte måste skjutsa. Dessa svar kan jämföras med hur ungdomen svarat, se Figur 26.



Figur 25. Föräldrarnas anledning till att ungdomen kör till skola, fritidsaktiviteter eller busshållplats/tågstation. Flera svar kunde anges. Antal svar: 1883 (A-traktor), 664 (mopedbil).

Även på denna fråga gav föräldrarna egna anledningar, bland annat frihet och självständighet, att slippa åka kollektivt under Covid19-pandemin, att det kunde vara otryggt att åka buss eller gå från busshållplats. Även social fobi nämndes.

Varför föräldern valt det aktuella fordonet framgår i Tabell 5. Bland föräldrar som valt A-traktor var den främsta anledningen att den var säkrare än mopedbilen (29 %) samt att den fungerade i alla väder (26 %). Bland svaren från föräldrar med ungdom som åkte mopedbil var 'funkar i alla väder' den främsta anledningen (36 %) följt av att ungdomen önskade detta fordon (25 %). Att mopedbilen går fortare än A-traktorn var den anledning som fick lägst antal svar.

Tabell 5. Föräldrarnas svar på varför den aktuell typen av fordon valdes. Flera svar kunde anges. Antal svar: 3425 (A-traktor), 897 (mopedbil).

	A-traktor	Mopedbil
Funkar i alla väder	894 (26 %)	322 (36 %)
Fordonet är säkrare än tvåhjulig moped	759 (22 %)	189 (21 %)
Valt A-traktor för att den är säkrare än mopedbil	1 003 (29 %)	
Valt mopedbil för att den går fortare än A-traktor		160 (18 %)
Ungdomen önskade detta fordon	769 (22 %)	226 (25 %)

Egna skrivna anledningar som föräldrarna nämnde var att man valt A-traktor för att kunna meka och mopedbil för att man inte kunde meka samt att mopedbilen gick att köpa ny och godkänd från fabrik. Det framkom också att mopedbilen var dyrare i inköp men billigare när det gällde bränsleförbrukning.

Ungdomsenkäten innehöll lite andra frågor om ungdomens resvanor. En stor andel av ungdomarna hade ersatt hela buss- eller tågresan till skolan med A-traktor eller mopedbil, se Tabell 6. Det var 34 procent av de som körde A-traktor som angett detta svar och 40 procent av de som körde mopedbil.

Tabell 6. Ungdomarnas svar på vilken vanlig resa de ersatt med att köra A-traktor respektive mopedbil. Ett svar kunde anges. Antal svar: 922 (A traktor), 522 (mopedbil).

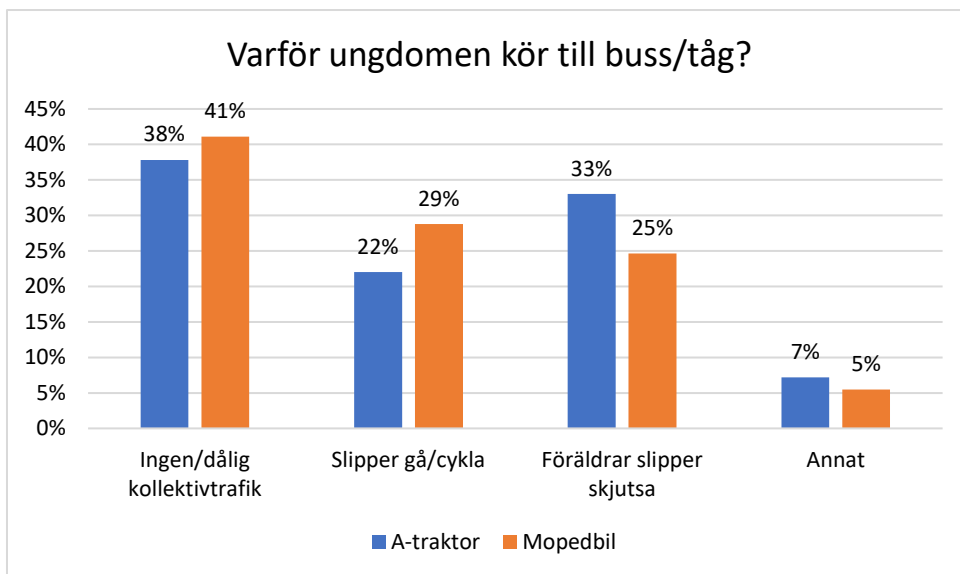
	A-traktor	Mopedbil
Del av buss-/tågresa till fritidsaktivitet/kompisar	70 (8 %)	31 (6 %)
Del av buss-/tågresa till skolan	144 (16 %)	43 (8 %)
Hela buss-/tågresa till fritidsaktivitet/kompisar	113 (12 %)	82 (16 %)
Hela buss-/tågresa till skolan	317 (34 %)	211 (40 %)
Hela gång-/cykelresa till fritidsaktivitet/kompisar	113 (12 %)	65 (12 %)
Hela gång-/cykelresa till skolan	101 (11 %)	51 (12 %)
Annat	64 (7 %)	29 (6 %)

Föräldrarna svarade att för de ungdomar som körde A-traktor var den främsta anledningen inga eller dåliga kollektivförbindelser, medan den främsta anledningen för ungdomar som körde mopedbil var att föräldern inte måste skjutsa. (se Figur 25). När ungdomarna fick ange anledningen till att de körde sitt fordon hela vägen till skola eller fritidsaktiviteter svarade de mycket liknande föräldrarna, se Figur 26. A-traktorn användes för att kollektivtrafiken var dålig eller obefintlig, för att ungdomen inte ville åka kollektivt eller för att föräldrarna skulle slippa skjutsa. Mopedbilen användes i störst utsträckning för att föräldrarna skulle slippa skjutsa eller för att ungdomen inte ville åka kollektivtrafik. Andelen som körde sitt fordon istället för att gå eller cykla var lika stor (17 %) oavsett fordonsslag. Bland de som svarade 'Annat' framkom att det var dåligt med kollektivtrafik som passade skolans tider, men också att det var mycket roligare att köra mopedbil eller A-traktor och att resan blev smidig.



Figur 26. Ungdomarnas anledningar till att de kör hela vägen till skola eller fritidsaktiviteter. Ett svar kunde anges. Antal svar: 642 (A-traktor), 417 (mopedbil).

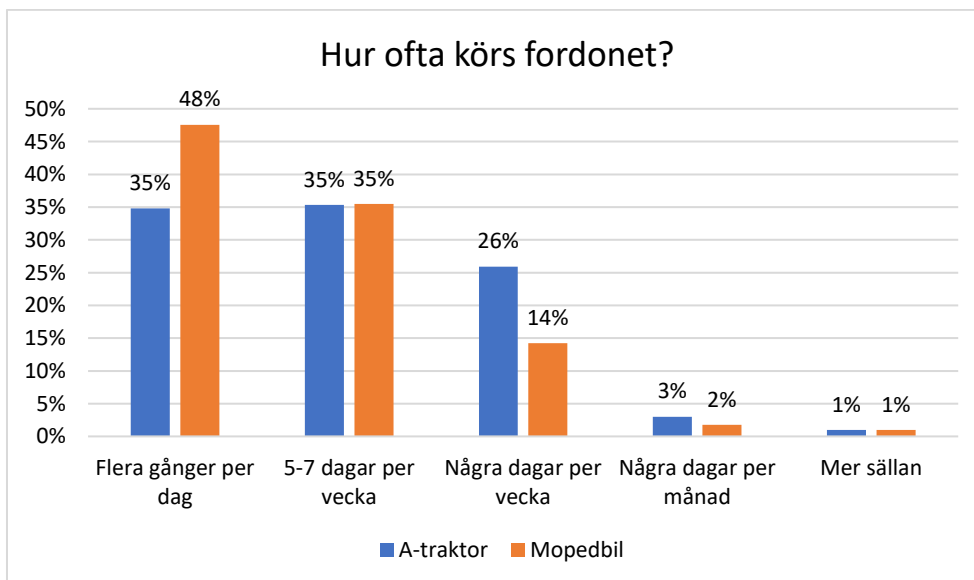
De ungdomar som enbart körde till busshållplats eller tågstation angav att det främst berodde på ingen eller dålig kollektivtrafik, se Figur 27. En något större andel av dem som körde A-traktor angav att föräldrarna slapp skjutsa medan en större andel av dem som körde mopedbil angav att de slapp gå eller cykla till busshållplatsen eller tågstationen.



Figur 27. Ungdomarnas anledning till att de enbart kör till busshållplats/tågstation. Ett svar kunde anges. Antal svar: 209 (A-traktor), 73 (mopedbil).

5.5. Hur ofta används fordonet och hur lång tid tar resan?

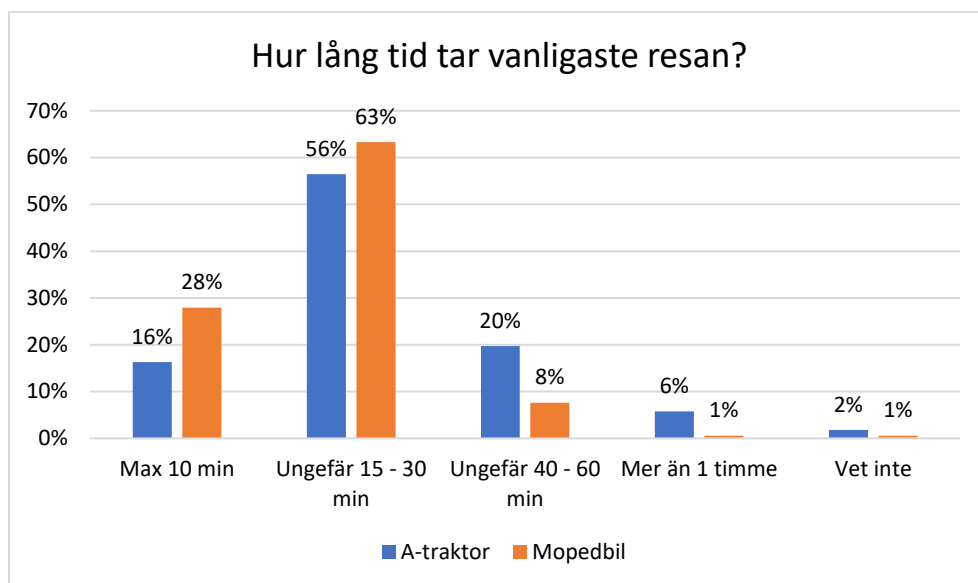
Nästan hälften av ungdomarna som körde mopedbil använde sitt fordon flera gånger varje dag, se Figur 28. Bland ungdomarna med A-traktor använde 35 procent fordonet flera gånger varje dag, och en lika stor andel använde fordonet 5–7 dagar i veckan. Även bland mopedbilsförarna var det 35 procent som använde fordonet 5–7 dagar i veckan och knappt 15 procent använde fordonet några dagar per vecka. Bland A-traktorförarna var det drygt 25 procent som använde fordonet några dagar per vecka.



Figur 28. Hur ofta ungdomen vanligtvis kör sitt fordon. Antal svar: 903 (A-traktor), 513 (mopedbil).

Ungdomarna angav hur lång tid deras vanligaste resa med A-traktorn eller mopedbilen tog, se Figur 29. Ungefär 60 procent av ungdomarna uppgav att den vanligaste resan pågick mellan 15 och 30 minuter. Bland mopedbilsförarnas vanligaste resor var 28 procent maximalt 10 minuter långa medan 16 procent av A-traktorförarnas vanligaste resor varade i maximalt 10 minuter. Det var 20 procent av A-traktorförarnas vanligaste resor som varade i 40–60 minuter medan 8 procent av mopedbilsförarnas vanligaste resor pågick 40–60 minuter. Här bör vi såklart ha i åtanke att mopedbilen får köra 45

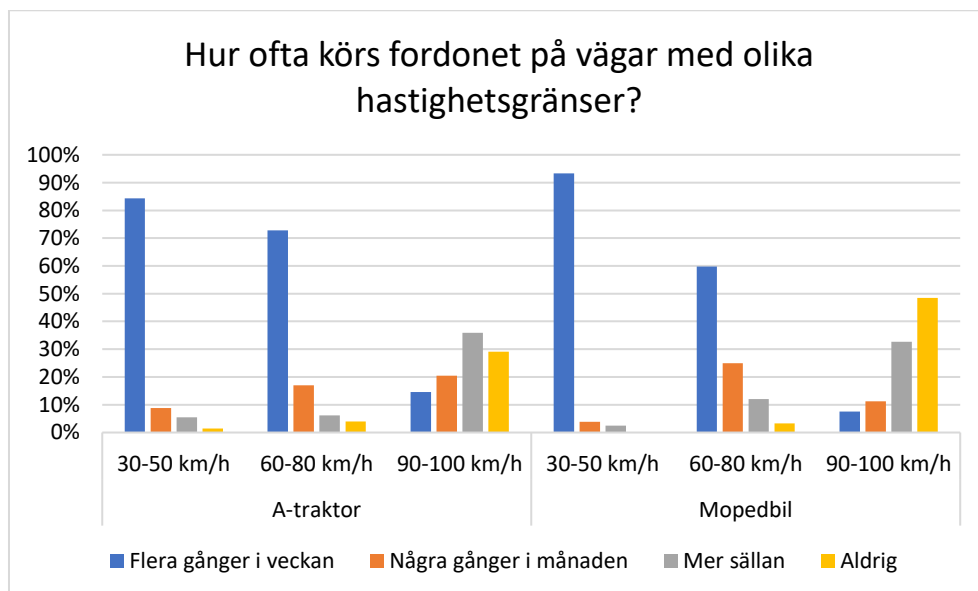
km/tim och A-traktorn 30 km/tim. En mopedbil hinner alltså ungefär 15 km längre än en A-traktor på en timme.



Figur 29. Ungefär hur lång tid som ungdomens vanligaste resa med A-traktor respektive mopedbil tar. Antal svar: 903 (A-traktor), 512 (mopedbil).

5.6. På vilka vägar används fordonet?

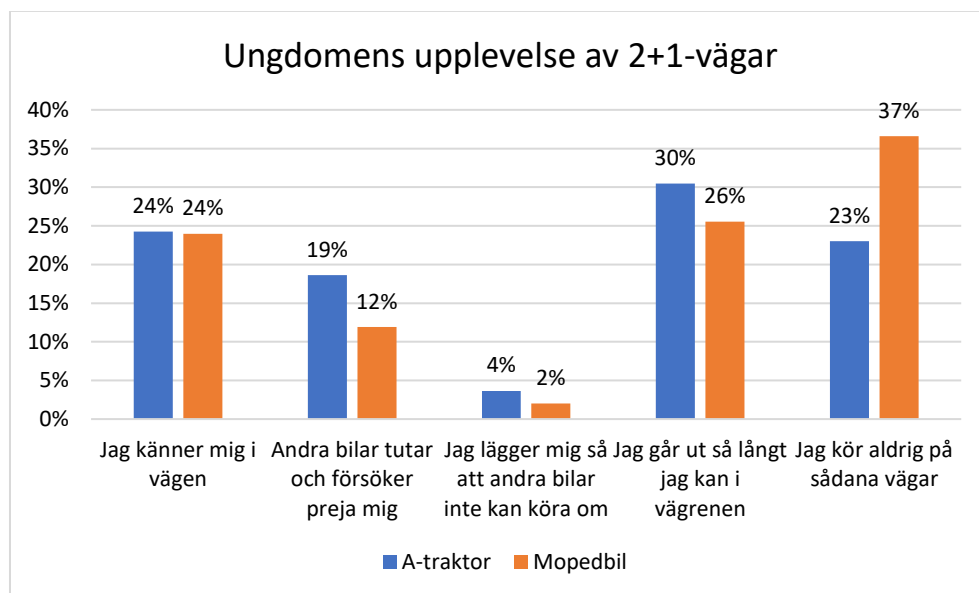
Vi frågade hur ofta ungdomarna åkte på vägar med olika hastighetsgränser. En tolkning av svaren är att ungdomarna i mopedbil oftare åkte på vägar med lägre hastigheter än ungdomar med A-traktor, se Figur 30. När det gäller höghastighetsvägar 90–100 km/tim, åkte nästan hälften av ungdomarna i mopedbil aldrig där, medan närmare 30 procent av ungdomarna i A-traktor svarade att de aldrig åkte där.



Figur 30. Hur ofta ungdomarna åker på vägar med olika hastighetsgränser. Antal svar: 904, 903, 905 (A-traktor), 513, 514, 514 (mopedbil).

Vi frågade de ungdomar som körde på vägar med hastighetsgräns 100 km/tim, med mitträcke och där det bara gick att köra om på vissa sträckor, så kallade 2+1-vägar, hur de upplevde detta. En större andel av ungdomarna som körde mopedbil än de som körde A-traktor svarade att de aldrig körde på

sådana vägar (37 % jämfört med 23 %). Flera svar kunde anges, så andelarna är beräknade bland alla svaren, och där de som aldrig kör på sådana vägar inte är medräknade. Andelen som går ut så långt de kan i vägrenen var ungefär 40 procent för både A-traktor och mopedbil, se Figur 31. En högre andel av mopedbilsungdomen (38 % jämfört med 31 %) kände sig i vägen medan en högre andel av A-traktorungdomen (24 % jämfört med 19 %) upplevde att andra bilar tutade och försökte preja dem. Det var 5 procent av A-traktorförarna och 3 procent av mopedbilsförarna som svarade att de la sig med sitt fordon så att andra bilar inte kunde köra om.



Figur 31. Ungdomarnas upplevelser av att köra på vägar med hastighetsgräns 100 km/tim, med mitträcke och där det bara går att köra om på vissa sträckor, så kallade 2+1-vägar. Flera svar kunde anges De som svarat att de aldrig kör på sådana vägar är inte medräknade. Totalt antal svar 1054 (A-traktor), 442 (mopedbil).

5.7. Trafiksäkerhet, risker och föräldrarnas ansvar

I både enkäten till föräldrarna och till ungdomarna fanns frågor om trafiksäkerhetsaspekter. Frågorna gällde hastigheter och manipulation av hastigheten, vi valde att kalla det trimning. Vidare fanns frågor om antal passagerare och bältesanvändning bland både förare och passagerare, samt frågor om användning av mobiltelefon och nykterhet. Ungdomarnas frågor handlade framför allt om deras eget och kompisars beteende. Frågorna till föräldrarna handlade om de risker de eventuellt såg med sina ungdomars trafiksäkerhetsbeteende samt det ansvar föräldrarna hade.

Inledningsvis fick föräldrarna berätta om hur ofta de pratade om trafiksäkerhet hemma. Av svaren (Tabell 7) framgår att föräldrarna till ungdomar som körde A-traktor i något högre grad pratade om trafiksäkerhet än föräldrarna till ungdomar som körde mopedbil. Det var ändå en överväldigande majoritet som ofta eller ganska ofta pratade om trafiksäkerhet hemma.

Tabell 7. Föräldrarnas svar på hur ofta de pratar om trafiksäkerhet hemma. Antal svar: 1271 (A-traktor), 428 (mopedbil).

	A-traktor	Mopedbil
Ja ofta	51 %	44 %
Ja ganska ofta	42 %	47 %
Sällan	6 %	9 %
Nej aldrig	1 %	0 %

5.7.1. Hastighetsefterlevnad och trimning

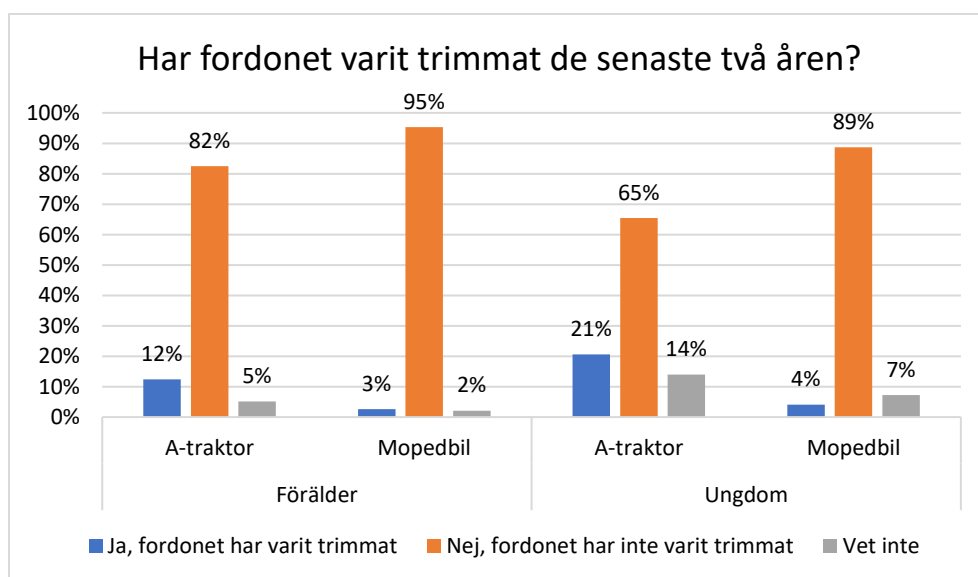
I en A-traktor kan hastigheten regleras på olika sätt. Det var 893 ungdomar som berättade hur det var i deras A-traktor. Nästan tre fjärdedelar, 74 procent hade en hastighetsregulator med elektronisk spärr, det var 13 procent som hade både elektronisk och mekanisk spärr och 12 procent hade en mekanisk spärr.

A-traktorns konstruktiva hastighet är högst 30 km/tim och mopedbilens konstruktiva hastighet är högst 45 km/tim. Detta betyder att fordonet inte får vara konstruerat för att köra fortare än så på horisontell väg. Ungdomarna fick svara på hur fort de kunde köra sitt fordon på plan väg. Av A-traktorförarna svarade 86 procent att de kunde köra max 30 km/tim (Tabell 8). Det var 6 procent som angav max 40 km/tim och 5 procent som svarade att de kunde köra över 80 km/tim. Bland mopedbilsförarna svarade 34 procent att de kunde köra max 45 km/tim, det vill säga den lagliga hastigheten. Det var 59 procent som svarade att de kunde köra i max 50 km/tim, 6 procent i max 60 km/tim och 1 procent kunde köra över 80 km/tim.

Tabell 8. Ungdomarnas svar på hur fort de kan köra sitt fordon på plan väg. Antal svar: 896 (A-traktor), 512 (mopedbil).

	A-traktor	Mopedbil
Max 30 km/tim	770 (86 %)	--
Max 40 km/tim	55 (6 %)	--
Max 45 km/tim	--	176 (34 %)
Max 50 km/tim	6 (1 %)	300 (59 %)
Max 60 km/tim	12 (1 %)	33 (6 %)
Max 70 km/tim	7 (1 %)	
Max 80 km/tim	2 (0 %)	
Över 80 km/tim	44 (5 %)	3 (1 %)

Det var en högre andel bland A-traktorförarna som visste att deras fordon varit trimmat till högre hastigheter än 30 km/tim någon gång under de senaste två åren (21 %), jämfört med om mopedbilsförarnas fordon varit trimmat till högre hastigheter än 45 km/tim (4 %), se Figur 32. Även bland föräldrarna var det en högre andel (12 %) som visste att A-traktorn varit trimmad jämfört med om mopedbilen varit det (3 %). Det var en högre andel av ungdomarna än föräldrarna som angav att A-traktorn varit trimmad.

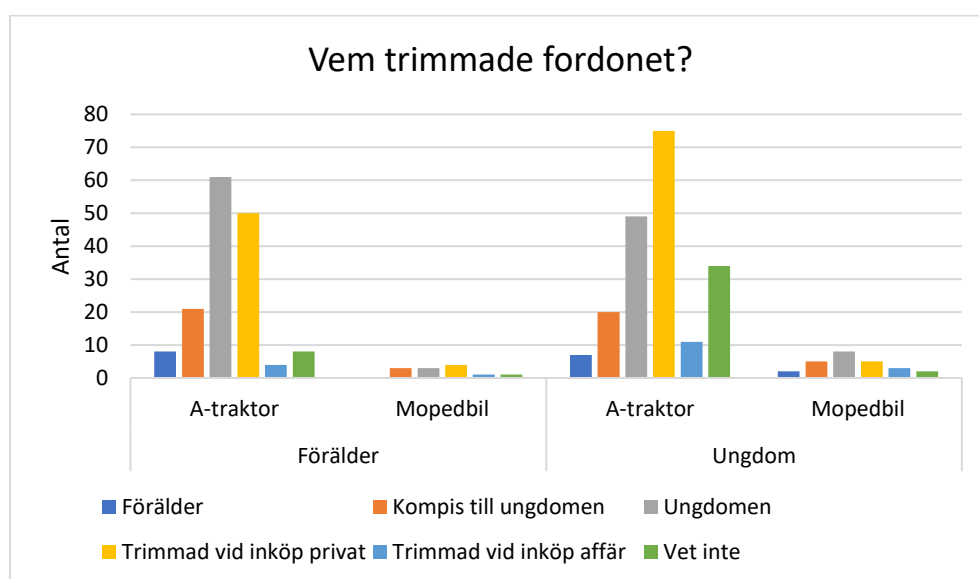


Figur 32. Föräldrarnas och ungdomarnas svar på om fordonet varit trimmat till högre hastigheter än fordonets konstruktiva hastighet någon gång under de senaste två åren. Antal svar från föräldrar: 1272 (A-traktor), 428 (mopedbil). Antal svar från ungdomar: 896 (A-traktor), 512 (mopedbil).

Av ungdomarna som körde A-traktor uppgav 58 procent (109 personer) att deras föräldrar visste om att fordonet varit trimmat, 28 procent svarade nej och 13 procent svarade 'vet inte'. Bland de som körde mopedbil svarade 81 procent (17 personer) att föräldern visste att mopedbilen varit trimmad, 14 procent svarade nej och 5 procent 'vet inte'.

Vem hade då trimmat fordonet? Frågan ställdes till både föräldern och ungdomen. Det var, som tidigare visats, främst A-traktorerna som varit trimmade, och föräldrarna svarade att det i första hand var ungdomen själv som trimmat eller att A-traktorn var trimmad vid köp från privatperson, se Figur 33. Ungdomens främsta svar var att A-traktorn varit trimmad vid köp från privatperson, därefter att ungdomen själv trimmat. En större andel av ungdomarna hade också svarat att de inte vet.

En ungdom skrev att mopedbilen blev trimmad efter ett antal service. Föräldrar som äger A-traktor svarade att det varit konstruktionsfel, att det fanns spår efter spärr på en växellåda samt att spärren till växellådan blivit sliten så att A-traktorn då blev olaglig. Ungdom som körde A-traktor beskrev att fordonet av sig självt började gå fort och att det var den förra ägaren som trimmat fordonet.



Figur 33. Föräldrarnas och ungdomens svar på vem som trimmat fordonet. Antal svar från föräldrar: 152 (A-traktor), 12 (mopedbil). Antal svar från ungdomar: 196 (A-traktor), 25 (mopedbil).

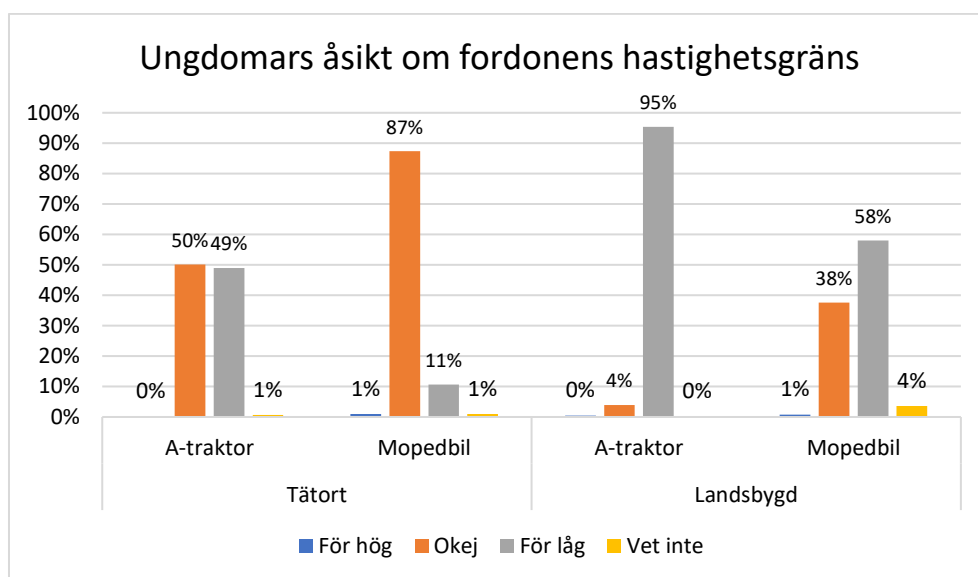
Vi frågade ungdomarna om de ville trimma sitt fordon till högre hastigheter. Bland de som svarat på frågan, 588 som körde A-traktor och 451 som körde mopedbil, svarade 31 procent av A-traktorförarna att de ville det och 15 procent av mopedbilsförarna. Andelen som inte visste var något högre bland förarna av A-traktor (15 %) jämfört med förarna av mopedbil (9 %).

Vad tyckte ungdomarna och deras föräldrar om fordonens hastighetsbegränsning? En indelning gjordes i tätort respektive landsbygd. Se ungdomarnas svar i Figur 34 och föräldrarnas svar i Figur 35. Som tidigare nämnts är A-traktorns konstruktiva hastighet högst 30 km/tim och mopedbilens högst 45 km/tim. I tätort svarade hälften av ungdomarna att hastighetsgränsen för A-traktorn var okej och hälften att den var för låg. När det gäller mopedbil svarade 87 procent att 45 km/tim var okej och 11 att det var för låg hastighetsgräns. På landsbygdsvägar såg det annorlunda ut. Där svarade hela 95 procent av de unga A-traktorförarna att hastighetsgränsen var för låg och av mopedbilsförarna ansåg 58 procent att hastighetsgränsen var för låg och 38 procent att den var okej.

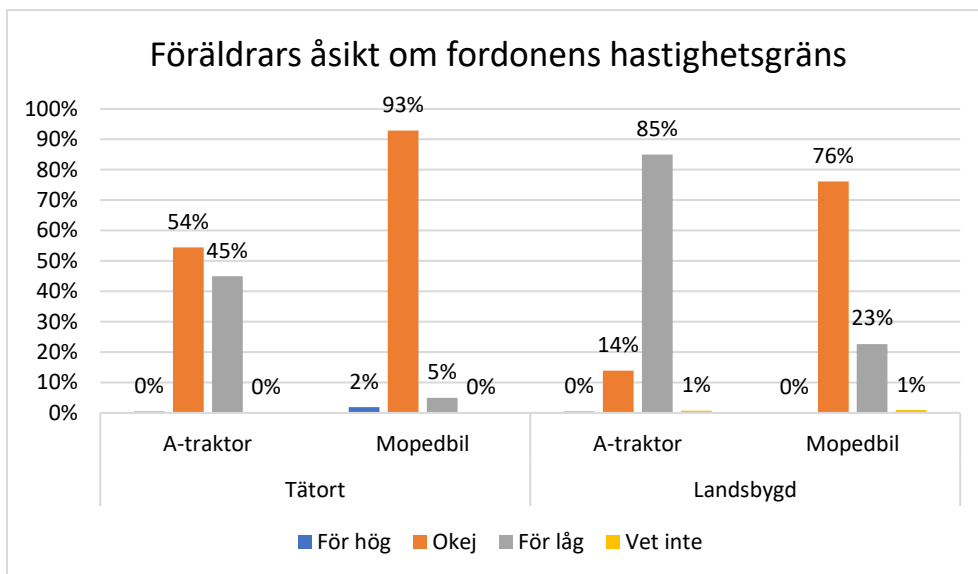
Svaren från föräldrarna var något mer restriktiva se Figur 35. En lite större andel av ägarna till A-traktor, jämfört med ungdomarna, tyckte att hastighetsgränsen 30 km/tim var okej i tätort, medan 45 procent ansåg att den var för låg. På landsbygd däremot ansåg 85 procent av föräldrarna att hastighetsgränsen för A-traktorer var för låg, och bara 14 procent att den var okej. När det gäller mopedbil ansåg 93 procent att 45 km/tim var okej i tätort, och 76 procent på landsbygd. Att

hastighetsgränsen på landsbygd var för låg angavs av 23 procent. Det var främst i mopedbil på landsbygd som åsikterna skiljer sig mer markant åt mellan ungdomen och föräldern, där ungdomen i större utsträckning ville ha högre hastighetsgräns.

I föräldraenkäten skrev många egen text som främst handlade om att A-traktorn borde ha en högre hastighetsgräns än 30 km/tim. Anledningen var främst att den ansågs vara säkrare än en mopedbil så hastigheten borde vara minst 45 km/tim. Men även hastighetsgränser på 50 eller 60 km/tim föreslogs. Förutom fordonets säkerhet så nämndes att A-traktorn i den lägre hastigheten bromsade upp trafiken, blev ett irritationsmoment och att det ledde till farliga omkörningar. Det var några som skrev att det borde vara bälteskrav samt bättre utbildning i samband med en hastighetshöjning. Även en åldersgräns på 16 år nämndes. Det fanns ett fåtal som nämnde att 30 km/tim var en bra hastighet med tanke på ungdomens mognad och inte fullt utvecklat konsekvenstänk, samt alla intryck som skulle hinna tolkas, speciellt i tätort. Bland föräldrar som ägde en mopedbil framkom också att A-traktorns hastighet borde höjas, många föreslog 50 km/tim, i alla fall på landsbygden. Mopedbilens hastighet på 45 km/tim var man mer nöjd med, även om en del föreslog att den skulle höjas till 50 km/tim.

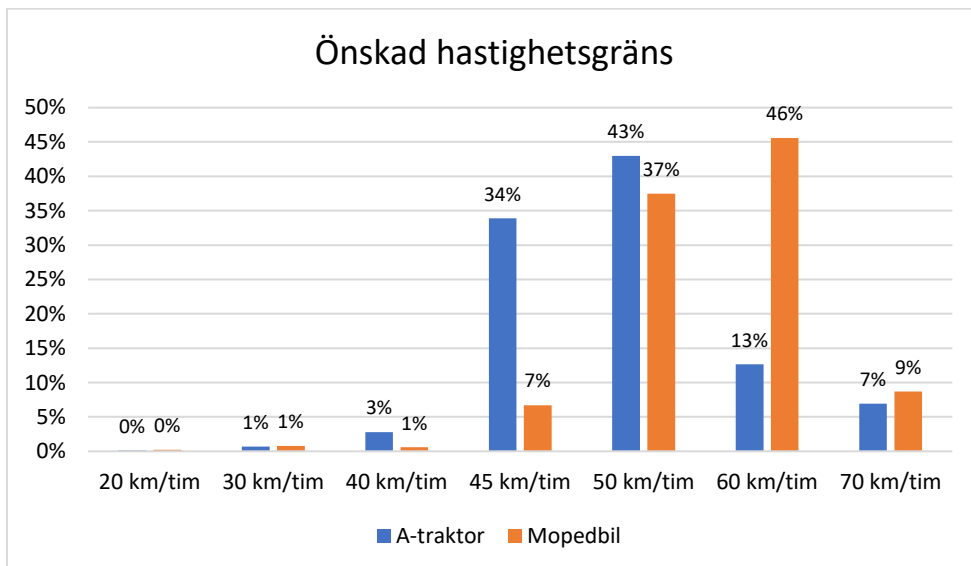


Figur 34. Ungdomarnas svar på vad de tycker om fordonets hastighetsbegränsning i tätort och på landsbygd. Antal svar gällande tätort: 893 (A-traktor), 506 (mopedbil). Antal svar gällande landsbygd: 893 (A-traktor), 503 (mopedbil).



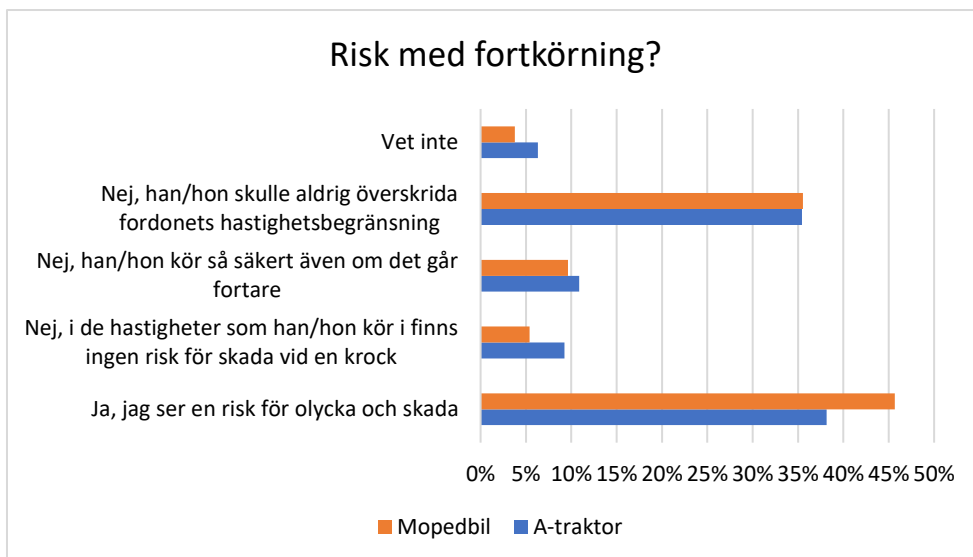
Figur 35. Föräldrarnas svar på vad de tycker om fordonets hastighetsbegränsning i tätort och på landsbygd. Antal svar gällande tätort: 1250 (A-traktor), 425 (mopedbil). Antal svar gällande landsbygd: 1250 (A-traktor), 423 (mopedbil).

Ungdomarna fick i sin enkät ange en önskad hastighetsgräns för A-traktor respektive mopedbil: ”Om du fick bestämma en hastighetsgräns – vad skulle den vara?”. Av svaren som visas i Figur 36 framgår att 43 procent av ungdomarna som körde A-traktor ville att hastighetsgränsen skulle höjas till 50 km/tim och 34 procent att den skulle höjas till 45 km/tim. Av ungdomarna som körde mopedbil var det 46 procent som ville att hastighetsgränsen skulle höjas till 60 km/tim och 37 procent att den skulle höjas till 50 km/tim.



Figur 36. Vilken hastighet ungdomarna vill att fordonen ska vara begränsade till. Antal svar: 894 (A-traktor), 507 (mopedbil).

Föräldrarna fick svara på om de såg någon risk med att deras ungdom eventuellt överskred fordonets hastighetsbegränsning. Det var 38 procent av föräldrarna vars ungdom körde A-traktor som såg en risk för olycka och skada och 46 procent av föräldrarna vars ungdom körde mopedbil, se Figur 37. Ungefär 35 procent i båda grupperna svarade att deras ungdom aldrig skulle överskrida fordonets hastighetsbegränsning. Ungefär 10 procent i båda grupperna svarade att ungdomen körde så säkert även om det gick fortare än fordonets hastighetsbegränsning.



Figur 37. Föräldrarnas svar på frågan om de ser någon risk med att deras ungdom eventuellt överskrider fordonets hastighetsbegränsning. Antal svar: 1253 (A-traktor), 425 (mopedbil).

Det var 93 procent av föräldrarna vars ungdomar körde A-traktor och 92 procent av föräldrarna vars ungdomar körde mopedbil som ansåg att de hade ett stort ansvar för att ungdomen skulle hålla fordonets hastighetsbegränsning. Litet ansvar angavs av 4 respektive 6 procent, inget ansvar av 2 respektive 1 procent och 1 procent svarade 'vet inte'.

Ungdomen fick även svara på en fråga om deras LGF-skylt, det vill säga den triangel som visar att deras fordon är ett långsamtgående fordon och som ska finnas placerat på bak på fordonet. Av A-traktorförarna uppgav 87 procent att LGF-skylden var i bra skick och 93 procent av mopedbilsförarna uppgav att den var i bra skick. Det var 11 procent av A-traktorförarna som svarade att de hade förändrat LGF-skylden lite, medan det var 4 procent av mopedbilsförarna som uppgav det. Att skylden ibland hade lossnat och ramlat av uppgavs av 2 procent vardera, och 1 procent vardera svarade att de ibland tog bort den.

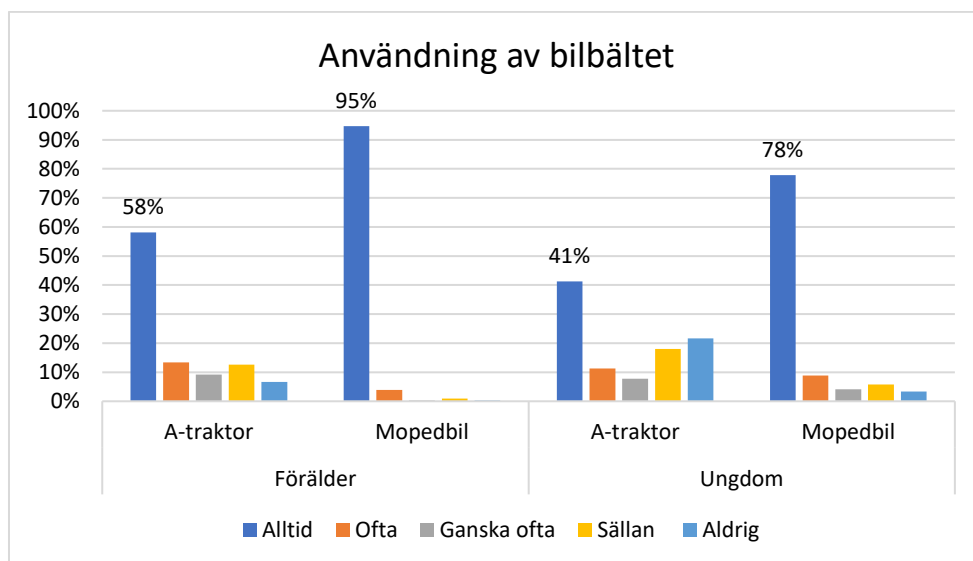
5.7.2. Passagerare och bältesanvändning

I en A-traktor kan maximalt två passagerare tas med och i mopedbilen en passagerare. Av ungdomarna som körde A-traktor svarade dock 78 procent att det någon gång hade hänt att de skjutsat tre passagerare eller fler i A-traktorn. Av ungdomarna som körde mopedbil svarade 44 procent att de någon gång skjutsat två passagerare eller fler i mopedbilen.

A-traktorn ska vara utrustad med bilbälte om den ursprungliga bilen som A-traktorn byggdes om ifrån hade bilbälten. Det är dock inget lagkrav att använda bilbälte. Det var 96 procent av de svarande ungdomarna som körde A-traktor som uppgav att det fanns bilbälte i den ursprungliga bilen och att deras A-traktor var utrustad med bilbälte. Även 96 procent av föräldrarna uppgav att det fanns bilbälten i ungdomens A-traktor. Bland de 47 föräldrar som svarat att det inte finns bilbälten i A-traktorn angav 32 (68 %) att de i och med avsaknaden av bälte såg en risk för olycka och skada. Av övriga svarade fem att det inte fanns någon risk för skada vid en krock i de hastigheter som ungdomen körde, fem svarade att ungdomen körde så säkert även om det gick fortare än fordonets hastighetsbegränsning och fem föräldrar visste inte om det fanns någon risk.

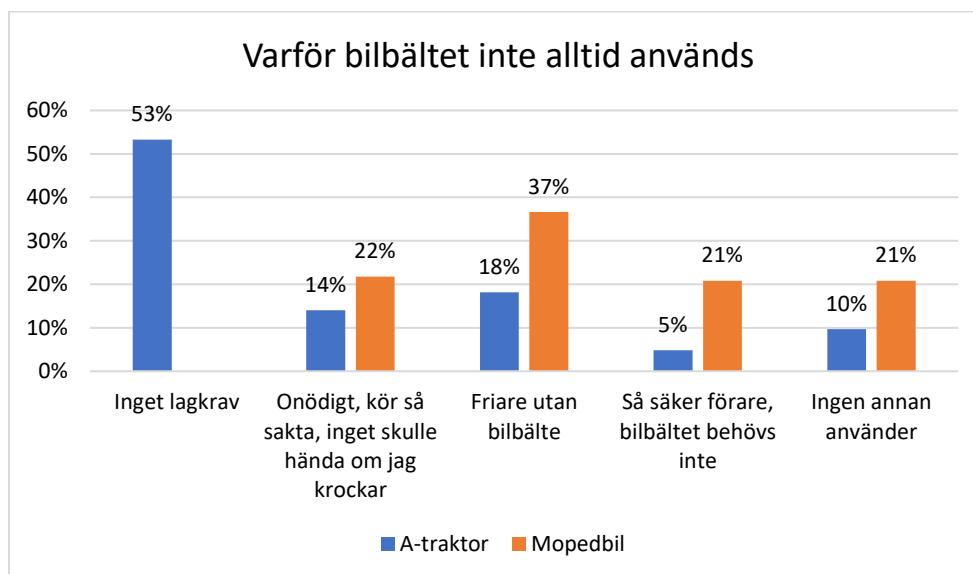
Används då bilbältet? Enligt svaren användes bilbältet i mycket större utsträckning i mopedbilen än i A-traktorn, se Figur 38. Det var 41 procent av ungdomarna som körde A-traktor som alltid använde bilbältet, av de som körde mopedbil var andelen bilbältesanvändare 78 procent. Av A-traktorförarna hade 18 procent angett att de sällan använde bilbältet och 22 procent använde det aldrig. Föräldrarnas svar visar att de i högre grad trodde att ungdomen oftare använde bältet. Det var 58 procent som trodde

att ungdomen som körde A-traktor alltid använde bilbältet och 95 procent trodde att mopedbilsungdomen alltid använde bilbältet.



Figur 38. Föräldrarnas och ungdomarnas svar på användning av bilbältet. Föräldrarna hade även svarsalternativet "Vet inte", vilket 76 respektive 7 personer svarade, men de är borträknade i denna analys. Antal svar från föräldrar: 1122 (A-traktor), 415 (mopedbil). Antal svar från ungdomar: 892 (A-traktor), 505 (mopedbil).

Ungdomarna fick svara på varför de inte alltid använde bilbältet. Flera svar kunde anges. Bland A-traktorförarna fanns svaret 'Det är inget lagkrav' och 53 procent hade angett det, se Figur 39. Bland både A-traktorförare och mopedbilsförare var däremot den största anledningen att man kände sig friare utan bilbältet. Om A-traktorförarnas svar om lagkrav inte räknades med som svarsalternativ var det 39 procent respektive 37 procent som svarade alternativet om frihet, se Tabell 9. Mopedbilsförarna angav de tre övriga alternativen som lika. A-traktorföraren värderade att bältet kändes onödigt eftersom de körde så sakta och inget skulle hända om de krockade, som högre än de andra två alternativen. Att ingen annan använde bilbältet och att de därför inte heller ville använda det, var en anledning för drygt en femtedel av ungdomarna (Tabell 9).



Figur 39. Ungdomarnas svar på varför de inte alltid använder bilbältet. Antal svar: 704 (A-traktor), 101 (mopedbil).

Tabell 9. Ungdomarnas svar på varför de inte alltid använder bilbältet. Alternativet ”Inget lagkrav” är inte medräknat. Antal svar: 329 (A-traktor), 101 (mopedbil).

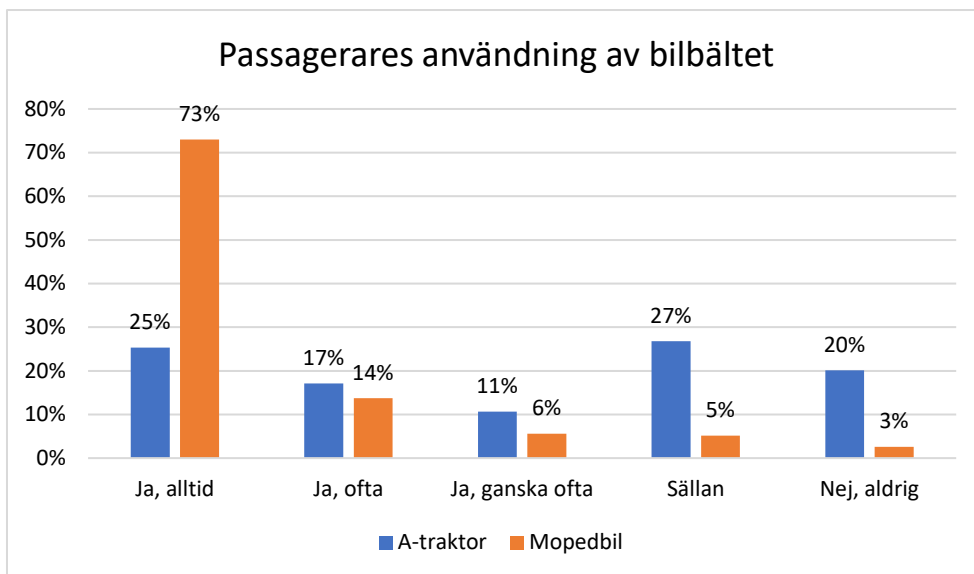
	A-traktor	Mopedbil
Det känns onödigt när jag kör så sakt, inget skulle hända om jag krockar	99 (30 %)	22 (22 %)
Jag känner mig friare utan bilbälte	128 (39 %)	37 (37 %)
Jag är en så säker förare att bilbältet inte behövs	34 (10 %)	21 (21 %)
Ingen annan gör det så jag vill inte heller använda bilbältet	68 (21 %)	21 (21 %)

Av ungdomarnas egenskrivna anledningar till att de inte alltid använde bilbältet framgick bland mopedbilsförarna att den främsta anledningen var att de glömde att ta på det, och att det inte användes vid korta sträckor. De trodde också att de skulle dö i vilket fall som helst om de krockade, och någon ansåg att hen hellre flög ut ur bilen än mosades mellan bilar.. Även bland A-traktorförarna var glömska en orsak, de skrev att det inte fanns någon bältespåminnare i bilen. Andra orsaker var korta sträckor, och att det kändes onödigt när hastigheten var så låg. Det framkom också att det inte var lätt att använda bältet när man satt flera i A-traktorn, och att det även annars var obekvämt. Däremot skrev några att de använde bilbältet på kvällen eller om de körde på vägar med höga hastigheter.

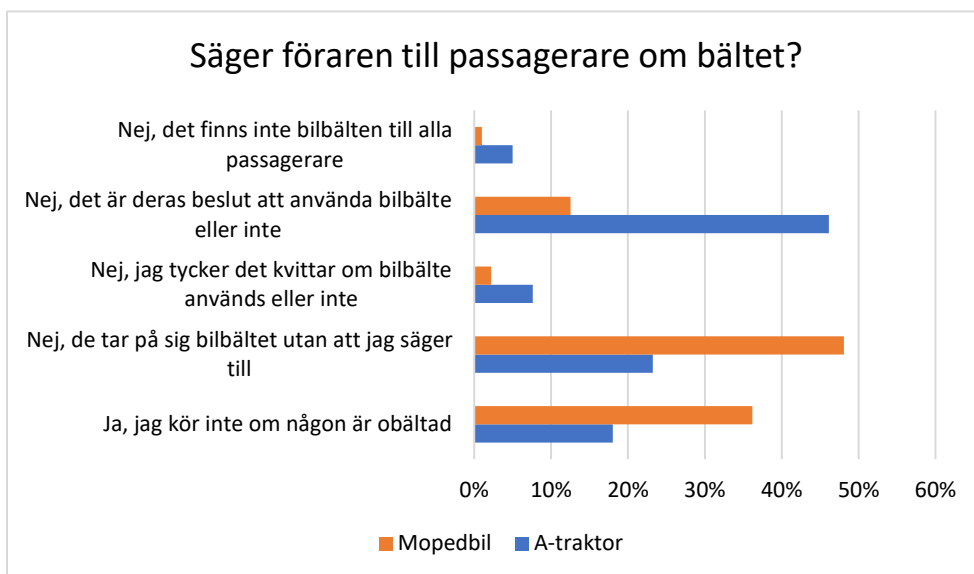
Såg föräldrarna någon risk med att ungdomen inte alltid använde bilbältet? Bland föräldrar vars ungdom körde A-traktor svarade 93 procent (av 469 föräldrar) att de såg en risk för olycka och skada. Det var 5 procent (23 personer) som svarade att det inte fanns någon risk för skada vid en krock i de hastigheter som ungdomen körde i. En förälder svarade alternativet: ’Nej, han/hon kör så säkert även om det skulle gå fortare än fordonets hastighetsbegränsning’ och tio föräldrar visste inte om det var någon risk med att ungdomen inte alltid använde bilens bälte.

Det var 84 procent av föräldrarna vars ungdomar körde A-traktor och 92 procent av föräldrarna vars ungdomar körde mopedbil som ansåg att de hade ett stort ansvar för att ungdomen skulle använda fordonets bilbälte. Litet ansvar angavs av 10 respektive 5 procent, inget ansvar av 3 respektive 1 procent och 3 respektive 1 procent svarade att ’vet inte’. Jämfört med ansvaret för att ungdomarna skulle hålla hastighetsbegränsningen (se avsnitt 5.7.1) var det en lägre andel av föräldrarna vars ungdom körde A-traktor som angett att de hade stort ansvar för att ungdomen skulle använda bilbältet.

Vi frågade om ungdomarnas passagerare använde bilbältet. Det var 25 procent av passagerarna i A-traktor som alltid använde och 73 procent av passagerarna i mopedbil, se Figur 40. Det var alltså en lägre andel av passagerarna som använde jämfört med förarna, speciellt i A-traktor. En följdfråga var om ungdomen sa till sina passagerare att använda bilbältet. Det var 18 procent av A-traktorförarna som inte körde om någon var obältad och 36 procent av mopedbilsförarna, se Figur 41. Det var också en hel del av passagerarna som tog på sig bilbältet utan att föraren sa till, 23 procent i A-traktor och 48 procent i mopedbil. Av A-traktorförarna svarade 46 procent att det var passagerarnas beslut att använda bälte eller inte.



Figur 40. Ungdomarnas svar på hur ofta deras passagerare använder bilbältet. Antal svar: 881 (A-traktor), 503 (mopedbil).



Figur 41. Ungdomarnas svar på om de säger till sina passagerare att använda bilbältet. Antal svar: 882 (A-traktor), 495 (mopedbil).

En ytterligare fråga till ungdomarna som körde A-traktor handlade om hur de ställde sig till ett lagkrav på att använda bilbälte i A-traktor. Det var 40 procent som då skulle använda bilbältet och 46 procent skulle fortsätta använda det, se Tabell 10. Resterande skulle inte använda bältet i alla fall eller sluta köra A-traktor.

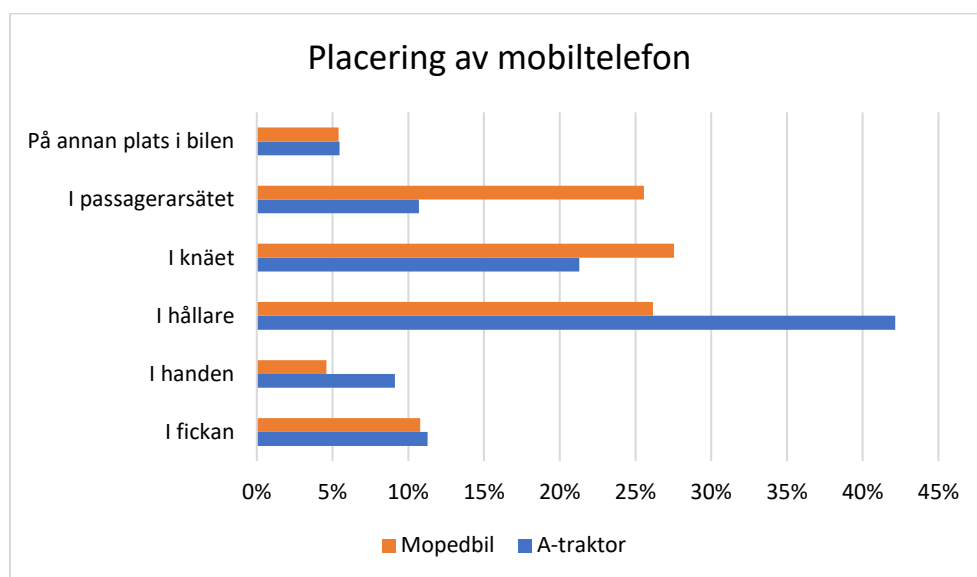
Tabell 10. Hur ungdomen som kör A-traktor ställer sig till ett lagkrav på att använda bilbälte i A-traktor. Antal svar: 881.

Jag skulle fortsätta använda bilbältet	409 (46 %)
Då skulle jag använda bilbälte	353 (40 %)
Jag skulle inte använda bilbälte i alla fall	103 (12 %)
Jag skulle sluta köra A-traktor	16 (2 %)

5.7.3. Användning av mobiltelefon

Enligt Trafikförordning (1998:1276) 4 kap 10 e §⁶ så är användning av handhållen mobiltelefon vid färd på väg förbjuden i alla motorfordon. Däremot är det tillåtet att använda handsfree och liknande. Av denna anledning tillfrågades ungdomarna om mobilanvändning och var de oftast hade sin mobiltelefon när de körde sitt fordon. Drygt 40 procent av A-traktorförarna angav 'I hållare', och därefter var 'I knäet' det vanligaste svaret (drygt 20 %), se Figur 42. 'I fickan' och 'I passagerarsätet' var lika vanliga platser för A-traktorungdomarna (11 %). Det var även 9 procent som höll mobiltelefonen i handen. Bland ungdomarna som körde mopedbil var det ungefär lika vanligt att ha mobiltelefonen i knäet (28 %) som i hållare (26 %) eller passagerarsätet (26 %). Även bland mopedbilsungdomarna hade 11 procent mobilen i fickan, och 5 procent hade den i handen.

Av de som angav 'Annan plats' (5 % vardera) var mittkonsolen, mugghållare, eller fack mellan sätena, vid växelspaken och instrumentbrädan vanliga svar.

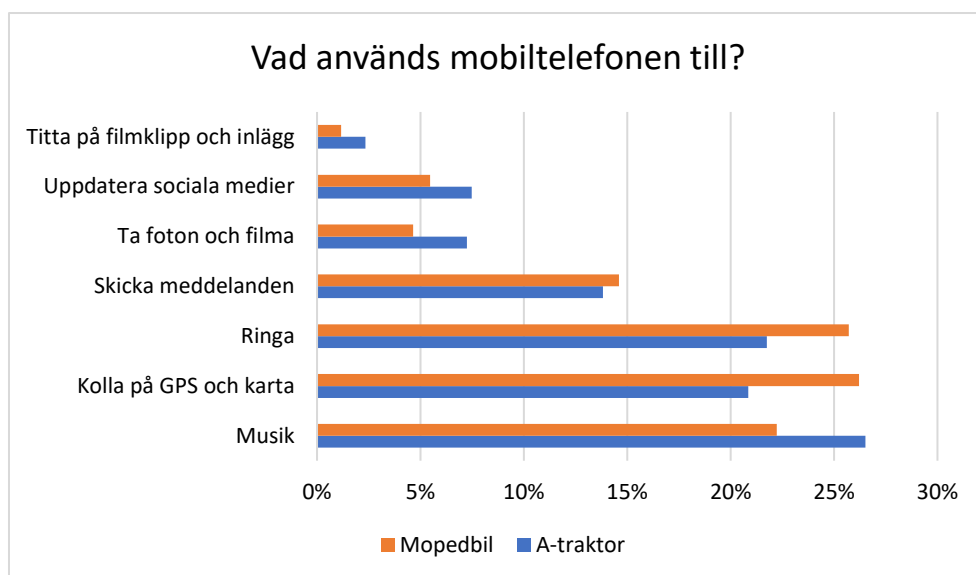


Figur 42. Var ungdomarna oftast har sin mobiltelefon när de kör sitt fordon. Ett svar kunde anges. Antal svar: 878 (A-traktor), 501 (mopedbil).

Det var 175 svar från ungdomar i A-traktor och 156 svar från ungdomar i mopedbil som innebar att de inte använde mobiltelefonen alls när de körde. Bland dem som använde mobiltelefonen var musik det främsta användningsområdet bland dem som körde A-traktor, 27 procent av de angivna svaren gällde musik, se Figur 43. Det handlade om att sätta på musiken, lyssna, styra musiken och byta låtar. Övriga användningsområden var att ringa och kolla på GPS eller karta, drygt 20 procent vardera av svaren gällde detta. Bland dem som körde mopedbil gällde en dryg fjärdedel vardera av svaren att ringa och kolla på GPS/karta. Musik stod för 22 procent av mopedbilsanvändarnas svar. Ungefär 15 procent av svaren för båda fordonen gällde att skicka meddelanden. Att ta foton och filma, uppdatera sociala medier eller titta på filmklipp och inlägg, nämndes som något större andel i svaren från A-traktorförare.

Bland annan användning nämndes att mobiltelefonen fungerade som hastighetsmätare i A-traktor. Flera av de som körde mopedbil skrev att de hade en skärm i bilen där de kunde sköta allt och därför inte behövde hålla i mobiltelefonen.

⁶ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/#K4



Figur 43. Ungdomarnas användning av mobiltelefon när de kör sitt fordon. Flera svar kunde anges. Antal svar 1324 (A-traktor), 603 (mopedbil).

Föräldrarna fick svara på vad de trodde att deras ungdom använde mobilen till när de körde, flera svar kunde anges. Ungdomarnas huvudanvändningsområde 'musik' fanns tyvärr inte med, varken i ungdomarnas eller föräldrarnas enkäter. I ungdomsenkäten kunde dock ett eget alternativ anges och där dominerade musiken stort, i föräldraenkäten fanns tyvärr inte möjligheten att ange ett eget alternativ. Det var 482 föräldrar vars ungdom körde A-traktor och 192 föräldrar vars ungdom körde mopedbil som trodde att ungdomen inte använde mobiltelefonen vid körning.

Bland övriga föräldrar fanns 1525 svar gällande A-traktor och 450 svar gällande mopedbil. Föräldrarna trodde att ungdomarna som körde A-traktor främst använde mobiltelefonen till samtal och meddelanden. Föräldrarna vars ungdom körde mopedbil trodde att ungdomarna använde mobiltelefonen till att ringa, kolla GPS/karta samt skicka meddelanden. Andelarna var högre för A-traktorungdomen jämfört med mopedbilsungdomen som gällde att skicka meddelanden, ta foton och filma, uppdatera sociala medier och titta på filmklipp och inlägg. Speciellt stor var skillnaden mellan fordonsslagen när det gällde att kolla GPS och karta, där en mycket större andel av mopedbilsungdomarna gjorde det, enligt vad föräldrarna trodde.

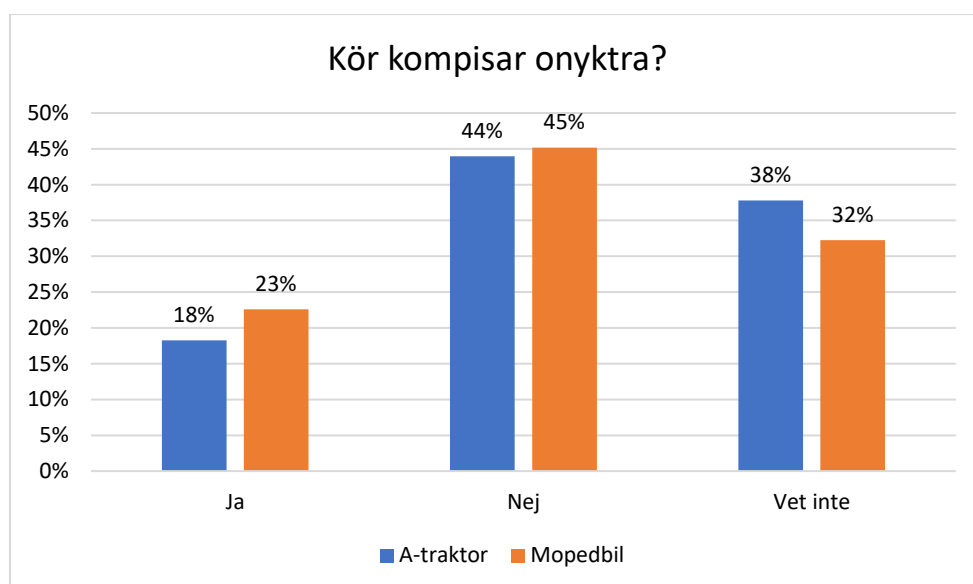
Det var 58 procent av föräldrarna som såg en risk med hur deras ungdom använde sin mobiltelefon när han/hon körde, det gällde både de som körde A-traktor och de som körde mopedbil. Andelen föräldrar som inte såg någon risk var 25 procent vars ungdomar körde A-traktor och 30 procent vars ungdomar körde mopedbil. Resterande svarade att de inte visste hur ungdomen använde mobiltelefonen när de körde.

Av föräldrarna till A-traktorungdomen ansåg 84 procent att de hade ett stort ansvar för att ungdomen använde mobiltelefonen på lagligt och ofarligt sätt när han/hon körde. Motsvarande andel bland mopedbilsföräldrarna var 89 procent. Dessa andelar motsvarade det som angetts när det gällde föräldrarnas ansvar för bältesanvändning, men var något lägre bland mopedbilsföräldrarna (89 % jämfört med 92 %). Litet ansvar för mobiltelefonanvändning angavs av 9 respektive 8 procent, inget ansvar angavs av 3 respektive 1 procent och 3 respektive 2 procent svarade 'vet inte'.

5.7.4. Nykterhet i samband med körning

Liksom för andra motordrivna fordon får A-traktor och mopedbil inte föras av en förare som har en alkoholhalt i blodet som är 0,2 promille eller högre⁷. För narkotika gäller nolltolerans, om det inte är narkotikaklassat läkemedel som är ordinerat av läkare. I enkäten ställdes olika frågor om alkohol och droger. Av ungdomarna som körde A-traktor hade 90,5 procent aldrig blivit skjutsade i A-traktor av någon förare som druckit alkohol eller tagit droger. Det var 2,5 procent som svarade att de blivit skjutsade av onykter A-traktorförare flera gånger och 7,0 procent någon enstaka gång. Motsvarande andelar bland mopedbilsförarna var att 90,7 procent aldrig blivit skjutsade i mopedbil av någon förare som druckit alkohol eller tagit droger. Det var 1,6 procent som blivit skjutsade flera gånger och 7,7 procent någon enstaka gång av en onykter mopedbilsförare.

Både de ungdomar som körde A-traktor och de som körde mopedbil svarade att de hade kompisar som körde A-traktor respektive mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger, se Figur 44. Det var 18 procent som svarade 'ja' av A-traktorungdomen och 23 procent av mopedbilsungdomen. Andelen som inte visste var högre bland A-traktorungdomen. Skulle de som svarat 'vet inte' räknas bort skulle andelen som svarade att de hade kompisar som körde onyktra i A-traktor vara 30 procent och 33 procent bland kompisar i mopedbil.

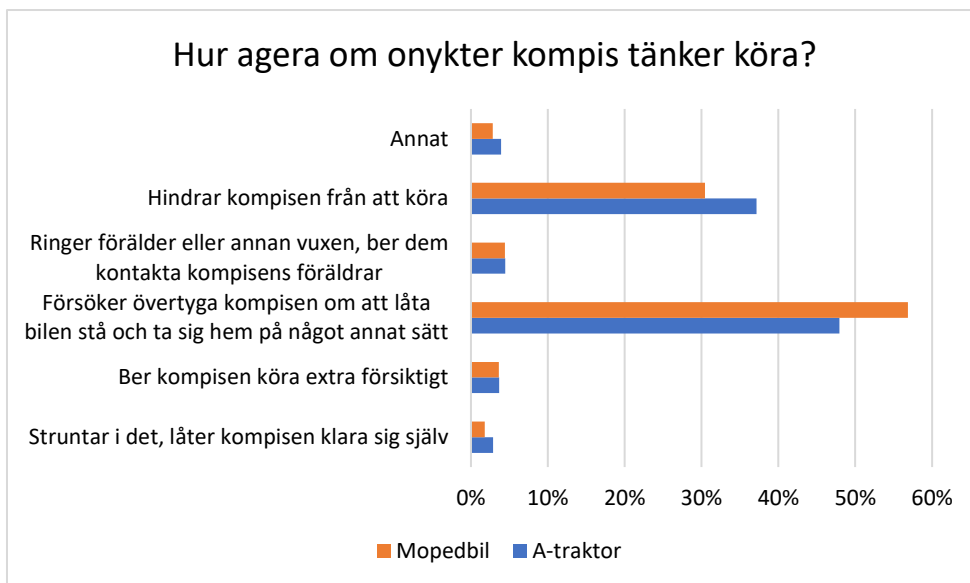


Figur 44. Ungdomarnas svar på om de har kompisar som kör A-traktor respektive mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Svaren är indelade efter om den svarande kör A-traktor eller mopedbil och svaret gäller kompisar i samma slags fordon. Antal svar: 871 (A-traktor), 496 (mopedbil).

Vi frågade hur ungdomarna skulle agera för att deras kompisar som körde samma slags fordon som de själva inte skulle köra iväg efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Av A-traktorungdomen skulle 48 procent försöka övertyga kompisen om att låta traktorn/bilen stå och att han/hon borde ta sig hem på något annat sätt, och 37 procent skulle hindra kompisen från att köra (Figur 45). Motsvarande andelar bland ungdomen som körde mopedbil var 57 procent respektive 30 procent.

Bland de egna svar som angetts under Annat framkom att situationen aldrig inträffat, eller att den svarande skulle skjutsa hem kompisen om han/hon själv var nykter.

⁷ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1951649-om-straff-for-vissa-trafikbrott_sfs-1951-649/



Figur 45. Ungdomarnas svar på vad de skulle göra om de ser att en kompis tänker köra A-traktor respektive mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Svaren är indelade efter om den svarande kör A-traktor eller mopedbil och svaret gäller kompisar i samma slags fordon. Antal svar: 872 (A-traktor), 496 (mopedbil).

Vi frågade ungdomarna som fick enkäten om det hände att de själva körde A-traktor eller mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Av A-traktorungdomen svarade 95 procent att det aldrig hände, och för 3,3 procent hade det hänt någon enstaka gång, se Tabell 11. Av ungdomarna som körde mopedbil svarar 91 procent att det aldrig hände att de kört efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Det var 7,3 procent som svarade att de någon enstaka gång kört utan att vara nykter. För båda fordonsslagen var det 1,4 procent av ungdomarna som sa att de ofta eller ganska ofta hade kört A-traktor eller mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger.

Tabell 11. Ungdomens svar på om det händer att de kör A-traktor eller mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Antal svar: 873 (A-traktor), 496 (mopedbil).

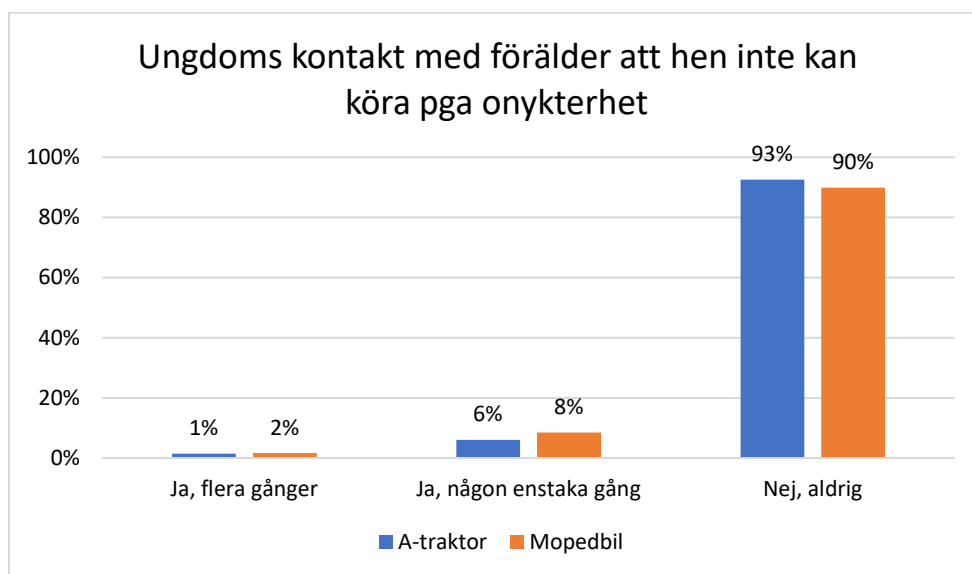
	A-traktor	Mopedbil
Ja, ofta	6	5
Ja, ganska ofta	6	2
Ja, det har hänt någon enstaka gång	29	36
Nej, aldrig	832 (95,3 %)	453 (91,3 %)

Det fanns föräldrar som var medvetna om att det hände att deras ungdom körde A-traktor eller mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger, se Tabell 12. Den största andelen, 96,2 procent vars ungdom körde A-traktor respektive 97,4 procent vars ungdom körde mopedbil, svarade dock att det aldrig hände att deras ungdom körde onykter. Det var en högre andel av föräldrarna jämfört med ungdomarna (Tabell 11) som svarade att det aldrig hände att ungdomen körde onykter. Räknas de föräldrar som svarat 'vet inte' bort så var det 98,6 procent av föräldrarna, både bland A-traktor och mopedbil, som svarade att ungdomarna aldrig körde onyktra.

Tabell 12. Föräldrarnas svar på om det händer att deras ungdom kör A-traktor eller mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Antal svar: 1240 (A-traktor), 424 (mopedbil).

	A-traktor	Mopedbil
Ja, ofta	7	2
Ja, ganska ofta	3	2
Sällan	7	2
Nej, aldrig	1 193 (96,2 %)	413 (97,4 %)
Vet inte	30	5

Det var 93 procent av föräldrarna till A-traktorungdomen och 90 procent av föräldrarna till mopedbilsungdomen som svarade att ungdomen aldrig kontaktat föräldern för att han/hon inte kunde köra fordonet eftersom han/hon druckit alkohol eller tagit droger (Figur 46). Resterande föräldrar angav att det hänt någon enstaka gång (6 % respektive 8 %) eller flera gånger (1 % respektive 2 %).



Figur 46. Föräldrarnas svar på om ungdomen kontaktat föräldern för att han/hon inte kan köra fordonet eftersom han/hon druckit alkohol eller tagit droger. Antal svar: 1243 (A-traktor), 424 (mopedbil).

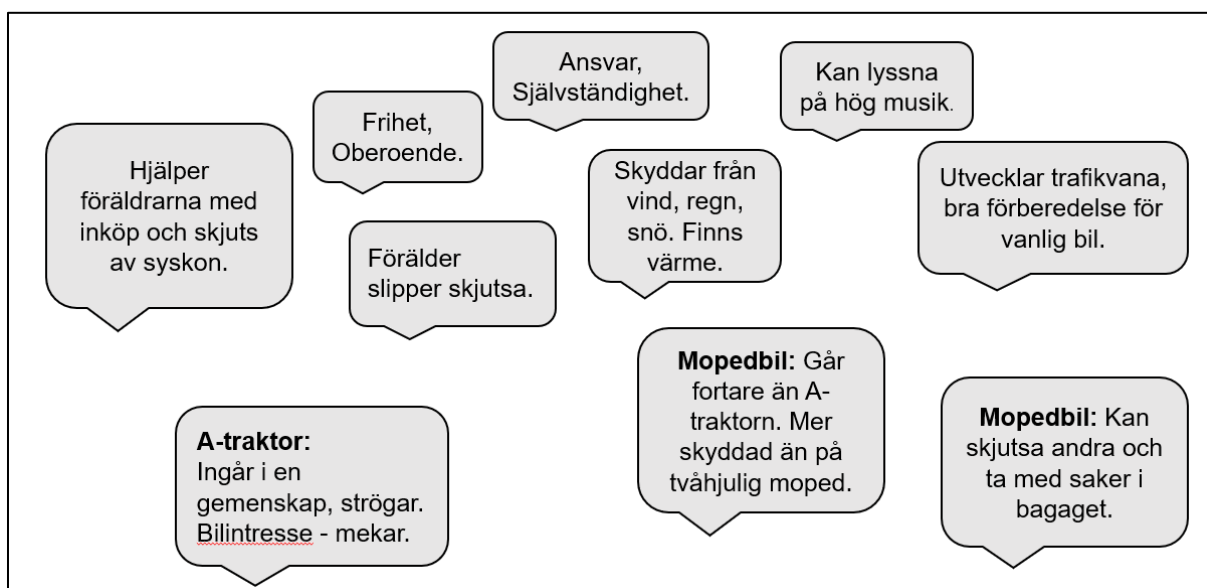
Det var 86 procent av föräldrarna som inte såg någon risk med att deras ungdom som körde A-traktor skulle dricka alkohol eller ta droger för att sedan köra. Bland föräldrarna till ungdom som körde mopedbil svarar 85 procent att de inte såg någon risk för att ungdomen skulle dricka alkohol eller ta droger och sedan köra. Andelen som såg en stor risk för att ungdomen skulle köra onykter var 3 respektive 2 procent. Det var 7 respektive 10 procent som såg en liten risk för att ungdomen skulle köra onykter och 3 procent svarade 'vet inte' (gäller båda fordonsslagen).

Föräldrarnas ansvar för att ungdomen inte skulle köra efter att ha druckit alkohol eller tagit droger upplevdes som stort. Det var 93 procent (A-traktor) och 94 procent (mopedbil) som ansåg att ansvaret var stort. Det var ungefär lika stort eller något högre än ansvaret för att ungdomen skulle hålla fordonets hastighetsbegränsning. Gällande ansvaret för nykter körning angav 3 procent av föräldrarna litet ansvar och 2 procent inget ansvar. Resterande 2 respektive 1 procent svarade att de inte visste.

5.8. Bästa och sämsta med att köra A-traktor och mopedbil

Ungdomarna fick besvara vad som var det bästa med att köra A-traktor eller mopedbil och vad som var det sämsta. Även föräldrarna fick svara på vad som var det bästa och sämsta med att deras ungdom körde A-traktor eller mopedbil. Väldigt många svarade på frågorna och här följer en sammanfattning av svaren.

5.8.1. Bästa med A-traktor och mopedbil



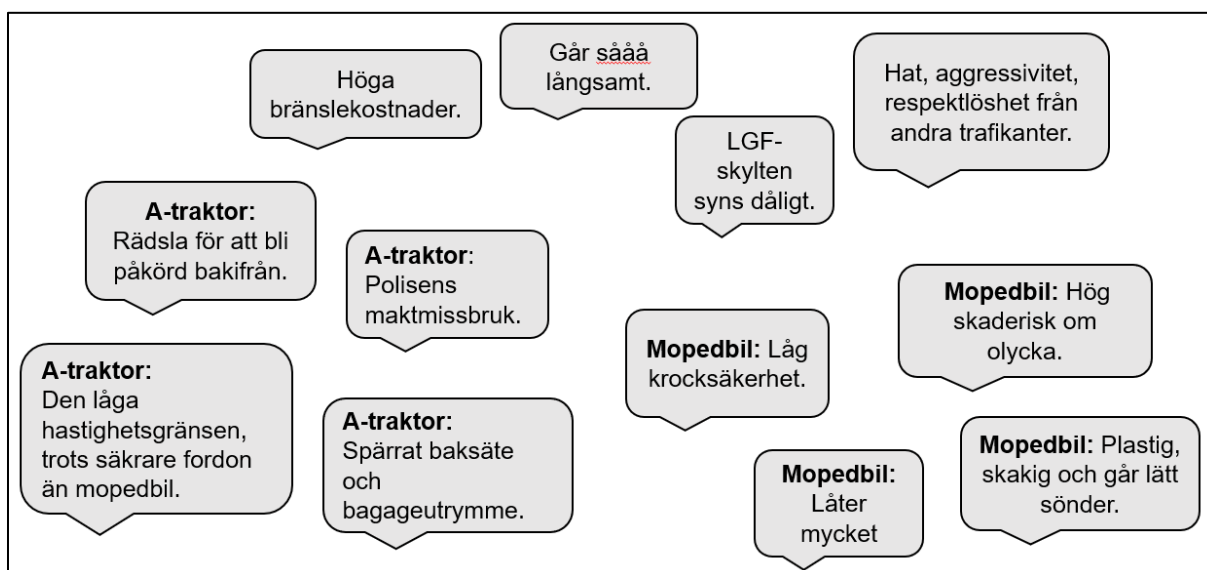
Frihet och oberoende var det som oftast nämndes av både ungdomar och föräldrar som det bästa med fordonen. Det handlade om att ungdomen kunde ta sig dit man ville och när man ville, exempelvis till skola, träning och kompisar. Föräldrarna slapp skjutsa och ungdomen kunde samtidigt hjälpa föräldrarna med inköp och skjuts av syskon. Dessutom behövde de inte heller åka kollektivtrafik och för många ungdomar var kollektivtrafiken dålig eller obefintlig där de bodde på landsbygden. Andra fördelar var att fordonet skyddade från vind, regn och snö, och var varmt och skönt på vintern.

Föräldrarna berättade också att ungdomen blivit mer självständig och lärt sig ta ansvar, att de mognat mycket sedan de fick fordonet. Föräldrar trodde också att fordonsintresset kunde hålla ungdomen borta från alkohol och droger, samt att det var positivt att ungdomarna behövde arbeta och tjäna pengar för att kunna tanka och upprätthålla fritidssysselsättningen. Både ungdomar och föräldrar ansåg att ungdomarna utvecklade en trafikvana som var till nytta inför att man skulle ta B-körkort.

Speciellt bland ungdomarna som körde A-traktor handlade det också om att ingå i en gemenskap där man fick många kompisar. "Kulturen" nämndes, och i den ingick att ströga (nöjesåka med fordonet) och friheten att lyssna på hög musik. Flera nämnde också sitt bilintresse, och att man genom A-traktorn kunde meka och lära sig om motorer.

Skillnader mellan A-traktorn och mopedbilen som nämndes var att A-traktorn upplevdes som ett tryggare och säkrare fordon än mopedbilen, men att mopedbilen gick fortare och upplevdes som mer skyddad än en tvåhjulig moped. En fördel med mopedbilen, jämfört med A-traktorn, var också att man kunde ta med sig saker i bagaget.

5.8.2. Sämsta med A-traktor och mopedbil



Det både ungdomar och föräldrar lyfte som det sämsta med A-traktorn hade att göra med fordonets hastighetsgräns på 30 km/tim. Man jämförde A-traktorn med den, som man ansåg, mycket osäkrare mopedbilen som får köra i 45 km/tim, eller den tvåhjuliga mopeden som också får gå i 45 km/tim. I och med den låga hastigheten så tog det också väldigt lång tid att transportera sig för de A-traktorungdomar som hade långa sträckor att köra, vilket ansågs kunde öka risken för trimning av hastigheten. Ungdomar som körde mopedbil tyckte att den borde vara säkrare. Medvetenheten var mycket hög om att mopedbilen är väldigt oskyddad och att ungdomen inte är säker i den. Även mopedbilsungdomen hade svårt att förstå hur mopedbilen som är gjord av plast får gå 45 km/tim jämfört med A-traktorn som i grunden är en vanlig bil bara får gå i 30 km/tim.

Genom A-traktorns låga hastighet upplevde ungdomarna ett hat och en respektlöshet från andra i trafiken. Det framkom berättelser om farliga omkörningar och att ungdomarna utsattes för faror. Flera uttryckte rädsla för att bli påkörda bakifrån. Även föräldrarna skrev om andra trafikanter som skapade farliga situationer, som var aggressiva och inte visade hänsyn. En del föräldrar hade själva upplevt detta när de kört fordonet eller åkt med. Den dåliga hänsynen till det långsamtgående fordonet lyftes också av mopedbilsungdomar och mopedbilsföräldrar. Föräldrar bar på en oro för att ungdomarna skulle råka ut för en olycka, och de framhöll att de unga inte hade ett fullt utvecklat konsekvenstänkande. Mopedbilsföräldrarna upplevde att andra trafikanters aggressiva beteenden stressade ungdomarna, och föräldrar berättade att deras barn varit med om olyckor på grund av farliga omkörningar.

A-traktorförarna tyckte det var konstigt att baksäte och bagageutrymme måste vara spärrat, medan man ansåg att man kunde sitta hur många som helst i framsätet utan bälte. Föräldrar ansåg att det borde bli tydligare att urskilja A-traktorn från andra bilar, att LGF-skylden baktill inte är tillräcklig. Även framifrån borde det vara tydligt vad det är för fordon.

Det som upplevdes som negativt med mopedbilen var att den är plastig och skakig vilket blev värre vid sämre vägar och farthinder. Den verkade också gå sönder väldigt lätt, många ungdomar uttryckte det. Bland det sämsta var också att själva mopedbilen lät så mycket. Mopedbilsungdomen nämnde också risken med att LGF-skyltarna syntes dåligt i mörkret och bara på nära håll, vilket gav en risk för att bli påkörd bakifrån, speciellt på vägar med högre hastighetsbegränsning.

Det fanns bland A-traktorförarna negativa erfarenheter av polisen, att polisen stannade ungdomarna utan anledning och försökte sätta dit dem även för mindre felaktigheter. Detta skrev också föräldrar om.

Både ungdomar och föräldrar nämnde de höga bränslepriserna, och att speciellt A-traktorn drog mycket bensin eller diesel. Även skatt och försäkring kostade. Många föräldrar lyfte att det var dyrt med ungdomens fordon, både drift, inköp och AM-utbildningen (som de för övrigt ansåg måste anpassas bättre till fyrhjuliga fordon). Ungdomarna nämnde svårigheter med att hitta parkeringsplatser när man skulle till skolan samt att det kostade mycket att parkera. Föräldrarna nämnde också fordonens miljöpåverkan och att ungdomarna körde mycket och delvis i onödan. Detta skulle även kunna påverka deras hälsa då de gärna tog bilen istället för att cykla eller gå, samt åt mer skräpmat när de transporterade sig själva och kunde lämna skolan exempelvis vid lunchtid

5.9. Sammanfattning

Enkät svar från föräldrar vars ungdom har AM-körkort och kör A-traktor (1238 föräldrar) eller mopedbil (433 föräldrar) samt ungdomar med AM-körkort som kör A-traktor (921 ungdomar) eller mopedbil (520 ungdomar) har analyserats.

När det gäller AM-utbildningen framkom av både föräldrar och ungdomar att den teoretiska utbildningen ansågs passa bättre för dem som skulle köra mopedbil än för dem som skulle köra A-traktor. En ganska låg andel av föräldrar och ungdomar (25-35 procent) tyckte att den praktiska körningen passade mycket bra eller ganska bra för de som skulle köra A-traktor eller mopedbil. Föräldrar och ungdom som skulle köra mopedbil var överens i sina åsikter medan föräldrarna till A-traktorungdomen i högre grad än ungdomen tyckte att den praktiska utbildningen var dålig. Ungdomarna gav AM-utbildningen i sin helhet bättre omdöme än föräldrarna, det gäller båda fordonsslagen, och majoriteten ansåg att de inte behövde en längre utbildning för att bli en trygg och säker förare. Eftersom privat övningskörning inte är tillåten, hade en majoritet av föräldrarna åkt med ungdomarna när de fått AM-körkortet. Syftet var att kunna vägleda ungdomen, hjälpa och ge tips, samt att kontrollera om ungdomens beteende var trafiksäkert. När det gäller en eventuell förändring av AM-utbildningen ansåg föräldrarna att den praktiska körningen skulle ske uppdelat på tvåhjuligt eller fyrhjuligt fordon men att teorin skulle kunna vara samma.

Ungdomarna använder sina fordon för att ta sig till skola och fritidsaktiviteter samt för att köra runt och vara med kompisar. Det förekommer också i lägre utsträckning att man använder fordonet till busshållplats eller tågstation och bland A-traktorungdomen gäller en tiondel av svaren även att man har fordonet för att ha något att meka med. Anledningar till att fordonet behövdes vara att kollektivtrafik inte fanns eller var dålig samt att föräldrarna slapp skjutsa, men även att ungdomen slapp gå eller cykla. Den vanligaste resan som ersattes av mopedbilen eller A-traktorn var hela buss- eller tågresa till skolan. Detta innebär att fordonen kördes flera gånger per dag eller 5–7 dagar per vecka.

Mopedbilens konstruktiva hastighet är 45 km/tim och 34 procent av ungdomarna angav att det var det fortaste de kunde köra på plan väg, 59 procent angav 50 km/tim. A-traktorns konstruktiva hastighet är 30 km/tim och 86 procent av ungdomarna angav att den maximalt gick så fort på plan väg. Trimning var mer vanligt bland A-traktorförarna, 21 procent visste att fordonet varit trimmat till högre hastigheter någon gång under de senaste två åren, jämfört med 4 procent bland mopedbilförarna. Både ungdomar och föräldrar ansåg att A-traktorns hastighetsgräns var för låg, speciellt vid körning på landsbygden. På landsbygden tyckte 95 procent av ungdomarna och 85 procent av föräldrarna att A-traktorns hastighetsgräns var för låg. Över hälften av mopedbilsungdomarna tyckte att deras hastighetsgräns var för låg på landsbygden, men knappt en fjärdedel av föräldrarna ansåg det. I framför allt A-traktorn förekom att förarna hade fler passagerare än det fanns platser till. Det är inget lagkrav att använda bilbälte i A-traktor och det var fyra av tio förare som alltid använde bilbältet. Förarna uppgav att en fjärdedel av deras passagerare alltid använde bältet. Över hälften av A-traktorförarna uppgav att de inte använde bältet eftersom det inte var något lagkrav. I mopedbilen ska bilbälte användas (eller hjälm), och det var åtta av tio förare som alltid använde bältet och drygt 70 procent av passagerarna.

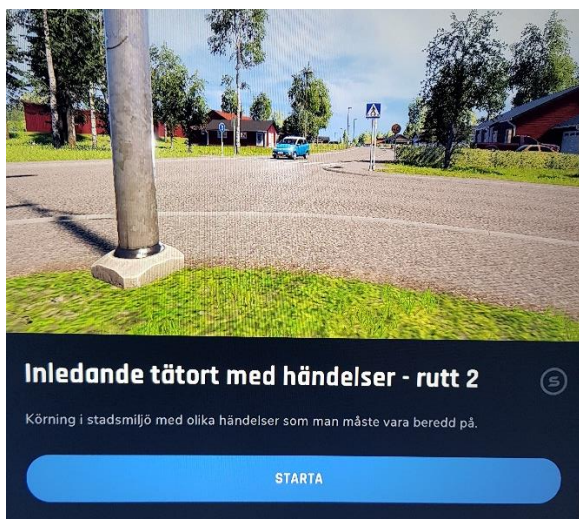
Av enkätstudien framgick att det förekom alkohol och droger bland ungdomarna som körde A-traktor och mopedbil. Ungefär en femtedel av ungdomarna som besvarade enkäten hade kompisar som körde A-traktor respektive mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. När det gäller ungdomarna själva som besvarade enkäten, svarade 95 procent av A-traktorungdomen att det aldrig hände, och för 3,3 procent hade det hänt någon enstaka gång att de kört efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Av ungdomarna som körde mopedbil svarar 91 procent att det aldrig hände att de kört efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Det var 7,3 procent som svarade att de någon enstaka gång kört utan att vara nykter. För båda fordonsslagen var det 1,4 procent av ungdomarna som sa att de ofta eller ganska ofta hade kört A-traktor eller mopedbil efter att ha druckit alkohol eller tagit droger.

6. Komplement till nuvarande AM-utbildning

6.1. Körträning i simulator

Körsimulatorer har tidigare visat sig vara användbara vid körkortsutbildning för personbilsförare [Selander & Thorslund, 2021]. Körsimulatorer i förarutbildningen Trafiklärares upplevelse av simulatorns nytta och betydelse. VTI PM 2021:5.), för att bland annat träna manövrering, olika väderförhållanden eller olika kritiska situationer [Abele & Møller, 2018]. Däremot har det varit mer ovanligt vid utbildning för AM-körkort.

Nyligen tog företaget Skillster⁸ fram en mopedsimulator (för tvåhjulig moped och mopedbil) med en programvara som är utvecklad för att träna olika moment utifrån utbildningsmålen och kunskapskraven för AM-körkort. Programmet består av totalt 26 olika övningar som bland annat fokuserar på manövrering, körning i stadstrafik, landsvägskörning och mörkerkörning men även olika övningar med trafiksituationer med oväntade händelser för att träna riskmedvetenhet, för exempel se Figur 47. Om alla övningar och lektioner genomförs tar körningen ca 2,5 timmar för eleven att köra. Denna programvara fick ungdomarna i kapitel 7.1.1 använda.



Figur 47. Ett exempel från en av övningarna i simulatorprogrammet.

6.1.1. Exempel på hur en trafikskola använder simulator i AM-utbildningen

Stenstans trafikskola i Sundsvall har sedan flera år använt en mopedsimulator i sin AM-utbildning (mjukvara från Skillster). Utbildningen på trafikskolan är minst 15 timmar lång jämfört med de 12 timmar som står i kursplanen. Redan när AM-utbildningen bokas ombeds eleven att påbörja sina självstudier med körkortsteorin utifrån det digitala material som tillhandahålls via Elevcentralen. Till teorikursen ska boken ha lästs igenom och eleven ska ha gjort frågorna som hör till. Trafikskolan vill att eleven ska förstå att teori och körning går hand i hand.

Teorikursen omfattar 9 timmar lärarledd teori, en timme mer än vad kursplanen kräver. Här ingår föreläsningar, diskussioner, värderingsövningar och grupparbeten. Teorin är uppdelad i 3-timmarspass under tre olika dagar med mellanrum emellan för att det ska finnas möjlighet till hemuppgifter/läxa samt tid för att ta in, smälta och bearbeta det man pratat om.

Efter teorikursen kommer den första timmen i en mopedsimulator (tvåhjulig moped med styre) där eleven ska omvandla sina teoretiska kunskaper praktiskt och få en djupare kunskap och förståelse kring regler, skyltar och att praktiskt köra ”mopeden”. Inledningsvis är det fokus på manövrering och

⁸ <https://www.skillster.se>

att lära känna reglagen som gas, broms, blinkers och att kunna styra. Därefter fortsätter eleven simulatorkörningen i ett lugnare bostadsområde. Första gången de utsätts för något nytt, till exempel vid övergångsställe eller väjningsplikt, ger programmet förberedande instruktioner över situationen eller momentet och vad de ska tänka på. Under banans gång repeteras övningarna och eleven ska visa att den klarar situationen självständigt. Det är elva övningsbanor med fokus på grunddelar: att lära sig känna igen olika trafiksituationer och hur man ska hantera dem. Syftet är att trafikskolan ska få en uppfattning över elevens teoretiska kunskaper när det gäller regler, att hantera fordonet och placera sig rätt på vägen. Simulatorkörningen blir också en trygghet för eleven inför att den ska ut i verkligheten och köra, den första körlektionen på en riktig moped är avdramatiserad genom timmen i simulatort.

Eleven kör därefter fyra timmar ute på moped, både på bana (manövrering cirka 1 timme) och i trafik. Dessa lektioner kan vara uppdelade på olika sätt beroende på elevens förutsättningar, men är vanligast uppdelade i två tillfällen. Avslutningsvis är det en timmes simulatorkörning med övningar i tätare stadstrafik och på landsväg. Här kan eleverna utsättas för mörker, regn, högt trafikflöde och så vidare, moment som inte alltid kan tränas i verkligheten. Denna simulatorkörning är mycket viktig för att fånga upp elever som är stressade, forcerade eller inte har koll på reglerna och som kan behöva ytterligare en praktisk körlektion.

Trafikskolan har, när denna publikation publicerats, börjat använda mjukvaran för fyrhjuliga AM-fordon och ser en stor fördel av att introducera simulatort redan vid moped-utbildningen.

Eftersom trafikskolans AM-utbildning är tre timmar längre än vad kursplanen kräver är den också dyrare än vad den hade varit om en kortare utbildning getts. Utbildningen hade dock varit ännu dyrare om de båda timmarna i simulator i stället varit ute i trafik. Efter att simulatorlektionerna infördes har antalet elever som behöver extra lektioner minskat och det är få elever som nu behöver förlänga sin utbildning. Trafikskolan tror att den största nyttan med simulator just är för eleverna i AM-utbildningen, när de inte har några tidigare erfarenheter av att ha kört något fordon. Även i B-utbildningen finns moment, t.ex. mörkerkörning och omkörning, som skulle kunna vara obligatoriska att göra i simulator eftersom inte alla kan träna på det under sina vanliga körlektioner. Trafikskolan ser även nyttan av att kunna få ett ”ingångsvärde” på B-elevens kunskapsnivå om en simulatorkörning görs innan körning i trafik börjar, som en möjlighet att effektivisera utbildningen.

Förändringar som, enligt Stenstans trafikskola, skulle förbättra AM-utbildningen är att elever som tänker köra på fyra hjul (A-traktor eller mopedbil) också ska få göra det praktiskt i utbildningen. Utbildningen behöver också bli längre, det är ont om tid och tolv timmar är för lite. En B-elev som bara skulle få 12 timmar varav 4 timmar i bilen skulle aldrig klara ett B-körkort. AM-eleven utsätts för samma saker i trafiken, förutom höghastighetsvägar.

6.2. Praktisk riskutbildning

En dag på höstlovet i november 2022 hade ungdomar som kör A-traktor och mopedbil inbjudits till Stora Holm Trafikövningsplats i Göteborg för att delta i en riskutbildning under tre timmar (Bilaga 2). Syftet med utbildningen, som har utvecklats och tidigare prövats vid Stora Holm, var att göra deltagarna mer riskmedvetna genom att få dem att reflektera kring vilka riskmoment som finns i trafiken och under kontrollerade former även få öva bromsning på olika underlag.

Det var åtta ungdomar med AM-körkort i åldern 15–16 år som deltog i utbildningen. De kom i sina egna A-traktorer och mopedbil vilka kunde användas i riskutbildningen. Deltagarnas trafikerfarenhet efter AM-utbildningen var mellan tre månader och ett år och fyra månader.

Under utbildningen varvades teori, diskussion och reflektion samt praktiska övningar på olika underlag och genomgång av några moment i säkerhetshallen *Insikten*. Stor vikt lades vid att ta reda på vilka förkunskaper och erfarenheter deltagarna hade för att i diskussionerna fånga det som ungdomarna hade mest behov av att få insikt i. Eftersom deltagarna redan hade en viss körvana i trafiken hade de också faktiska händelser att dela med sig av som under utbildningen kunde fungera

som exempel på risksituationer att reflektera och diskutera kring. I de praktiska momenten fick deltagarna även möjlighet köra vanliga personbilar för att få uppleva vad som händer i högre hastigheter än de 45 km/tim som en mopedbill får gå i och de 30 km/tim som är A-traktorns högsta tillåtna hastighet. Övningarna gjordes på inhägnat område under uppsikt av ansvarig riskutbildare.

Riskutbildningens innehåll kan sammanfattas enligt följande:

- Inledning och presentation av utbildare och deltagare, introduktion av kursens upplägg och innehåll.
- Diskussion i helgrupp om bältesanvändning, hastighetsanpassning och hastighetsefterlevnad, gruppsyck och passagerare, last, körning i olika trafikmiljöer med mera. Hur sker de vanligaste olyckorna med mopedbilar och A-traktorer och hur kan man undvika dem?
- Bromsövningar på torrt underlag samt individuell återkoppling om körställning, förmågan att kunna bromsa med mera. Hur snabbt kan man stanna när det är torrt?
- Broms- och undanmanöver på halt underlag. Hur snabbt kan man stanna på halt underlag och hur beter sig bilen? Är det någon skillnad beroende typ av däck och om bilen är utrustad med ABS eller inte?
- Demonstration av sambandet mellan hastighet och kraschfart.
- Genomgång i säkerhetshallen, prova på krocksläde och voltbil för att uppleva vilken nytta bältet gör, diskussion kring däckens betydelse samt hur det mänskliga beteendet påverkar olika trafiksituationer.
- Avslutning och återkoppling på genomförda övningar, sammanfattning av utbildningen.

Sammanställningen av en utvärderingsenkät visade att deltagarna genomgående var mycket nöjda med både teoridelarna, de praktiska körövningarna samt genomgången i säkerhetshallen. Det deltagarna lyfte fram som särskilt bra och lärorikt var att, under kontrollerade former, få uppleva olika risksituationer.

Några citat från deltagarna gällande vad som var det viktigaste de lärt sig under dagen, som de inte visste eller kunde tidigare:

Att få en verklig förståelse av riskerna genom demonstration.

Att få lära sig hur det var att krocka med bilbälte /.../ och att få testa att känna hur det var att vara i en bil upp och ner.

Varför man ska ha bälte och hur man kör bättre, och säkerhet över lag.

6.3. Sammanfattning

Vi har i detta avsnitt visat på förslag till möjliga kompletteringar och förbättringar av AM-utbildningen som den ser ut idag. Körträning i simulator kan göra eleven bättre förberedd inför körning i verklig trafik, samt att moment som sällan görs i verkligheten, exempelvis mörkerkörning, kan tränas och upplevas. Även övningar med trafiksituationer med oväntade händelser ingick i simulatorkörningen för att träna riskmedvetenhet. Riskmoment och faror med halka upplevdes på en trafikövningsplats och gav en förståelse och medvetenhet om de risker som finns i trafiken. En ökad insikt erhöles också om vikten av att använda bilbältet.

7. Intervjuer med ungdomar som har AM-körkort

7.1. Metod

Ett annat syfte i projektet var att undersöka hur ett antal ungdomar hade upplevt sin AM-utbildning och deras erfarenheter av att köra A-traktor eller mopedbil. För att få kunskap och förståelse för det aktuella ämnet, har sex fokusgruppsintervjuer genomförts, utifrån berördas egna erfarenheter och uppfattningar. Metoden möjliggör att deltagares resonemang kring ett givet ämne kan undersökas, och där både likheter och olikheter av erfarenheter och uppfattningar kan identifieras [Wibeck, 2010].

7.1.1. Intervjupersoner

Med hjälp av trafikskolor rekryterades deltagare som tidigare hade varit elever på trafikskolorna (se avsnitt 6.1). Det var fem ungdomar som gått en AM-utbildning enligt kursplan och sju ungdomar hade genomgått en AM-utbildning där en körsimulator ingått i utbildningen, vilket medfört att utbildningen varit något längre. Några av ungdomarna hade använt simulator med styre för en tvåhjulig moped och några hade använt simulator med ratt för en mopedbil. Sammantaget körde nästan samtliga ungdomar A-traktor eller mopedbil men hade olika lång körerfarenhet av att köra dessa fordon. Slutligen var det åtta ungdomar som en tid efter genomgången AM-utbildning och erhållen körerfarenhet även deltagit i en riskutbildning på Stora Holm Trafikövningsplats i Göteborg (se avsnitt 6.2).

Samttaget intervjuades 20 ungdomar i åldern 15–18 år, där majoriteten (14 st.) var 15 år. Två personer hade nyligen tagit sitt B-körkort men hade dessförinnan kört A-traktor eller mopedbil. Kön fördelningen var ganska jämn: nio tjejer och elva killar. De allra flesta hade erfarenhet av att köra A-traktor, men några körde även tvåhjulig moped, speciellt sommartid. Det var enbart två ungdomar som körde mopedbil.

Som underlag till intervjuerna har en intervjuguide använts med frågor om:

- fordonet (bakgrund till fordonsval, positivt/negativt med fordonet, kostnader),
- resor där fordonet används (skola/fritid, komplement/ersättning till kollektivtrafik och aktiva transporter),
- trafiksäkerhet (säkerhetssystem, hastigheter/manipulation och andra trafikanter),
- genomförd AM-utbildning (erfarenheter och åsikter om kunskaperna, behov av förändringar i utbildningen, hur de lärde sig att köra det fyrhjuliga fordonet).

Samtalen spelades in med deltagarnas samtycke och transkriberades. Både deltagarna och deras föräldrar gav samtycke till deltagandet. Citaten i resultatavsnittet är ordagranna, men har i vissa fall justerats något för att öka läsbarheten. I de fall ord eller meningar har uteslutits i citatet har detta markerats med /.../. Förtydligande av författarna markeras med [text]. Deltagarnas namn är påhittade.

7.1.2. Analysmetod

Intervjuerna har analyserats enligt en metod för Innehållsanalys [Graneheim & Lundman, 2004]. Inledningsvis har de transkriberade intervjuerna lästs igenom ett flertal gånger. Analyserna gjordes i samarbete mellan första och andra författaren. Meningar eller fraser, så kallade meningsbärande enheter, som innehåller information som är relevant för frågeställningarna har plockats ut och förts in i en analysstabell. Dessa meningsbärande enheter har kondenserats i syfte att korta ned texten men ändå behålla hela innehållet med aspekter relaterade till syftet. Därefter har den kondenserade meningsenheten kodats och grupperats i kategorier som återspeglar det centrala budskapet i intervjuerna. Utifrån likheter respektive olikheter sorterades de kodade meningsenheterna in i övergripande kategorier, som i sin tur skapats utifrån identifierade underkategorier, för exempel på analyschema se Tabell 13. Kategorierna utgör det manifesta, centrala, innehållet och ska vara

fullständiga och ömsesidigt uteslutande. Detta innebär att alla meningsbärande enheter ska kunna höras till en relevant kategori och att inga meningsbärande enheter ska kunna hamna i mer än en kategori. Under analysprocessen diskuterade och reflekterade författarna resultaten tillsammans, för att erhålla konsensus. Slutligen har vi formulerat ett tema, där det latent innehåll i intervjuerna framgår.

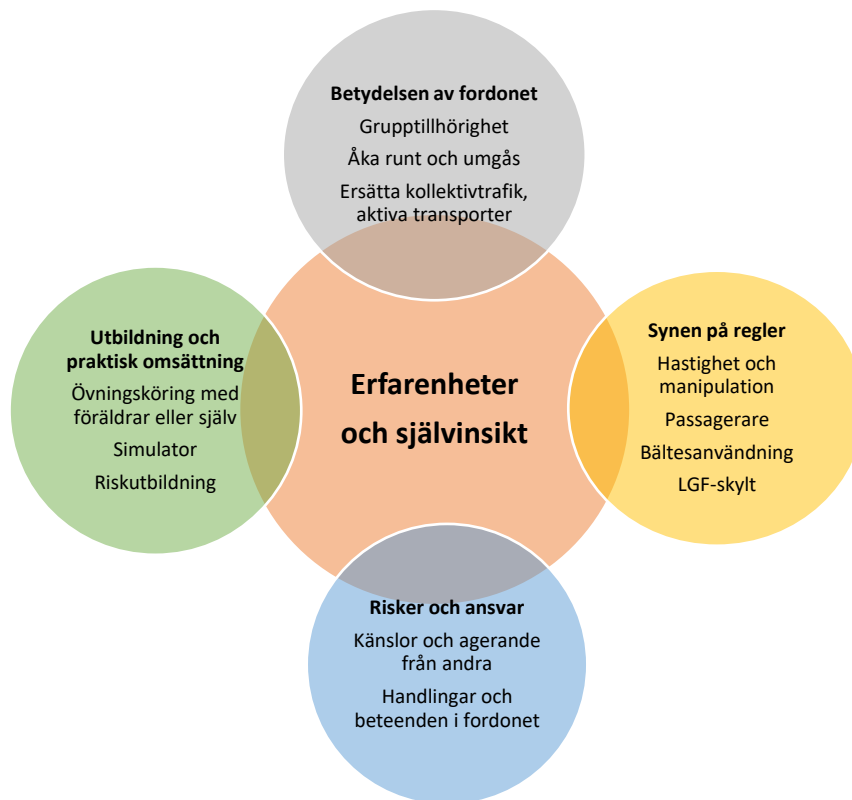
Tabell 13. Exempel på kodningsprocessen i metoden för innehållsanalys.

Meningsbärande enheter	Underkategorier	Kategorier
<i>Man umgås med kompisar...idag åker man runt och lyssnar på musik. Man har ju ett större umgänge nu (Erik).</i>	Umgås med vänner	Betydelsen av fordonet
<i>Grejen är ju att 30 är för långsamt och man blir extremt hatad i trafiken (Sara).</i>	Känslor och agerande från andra	Risker och ansvar

7.2. Resultat intervjuer

Innehållsanalysen resulterade i ett övergripande tema som beskriver deltagarnas självinsikt och erfarenheter som förare. Fyra kategorier och två eller tre underkategorier under varje, omfattar beskrivningar om deras åsikter och upplevelser omkring utbildning och att köra A-traktor eller mopedbil. Kategorierna, med underkategorier inom parentes, se Figur 48, är följande:

- 1) Betydelsen av fordonet (Grupptillhörighet; Åka runt och umgås; Ersätta kollektivtrafik och aktiva transporter).
- 2) Synen på regler (Hastighet och manipulation; Passagerare; Bältesanvändning; LGF-skytt).
- 3) Risker och ansvar (Känslor och agerande från andra; Handlingar och beteenden i fordonet).
- 4) Utbildning och praktisk omsättning (Övningskörning med föräldrar eller själv; Simulator; Riskutbildning).



Figur 48. Tema, kategorier och underkategorier som innehållsanalysen resulterade i.

I det följande avsnittet presenteras resultaten utifrån de identifierade kategorierna. Kategorier och underkategorier är illustrerade genom citat, där deltagarnas namn är fingerade.

7.2.1. Betydelsen av fordonet

Merparten av deltagarna som körde A-traktorer beskrev att de ofta umgicks med andra ungdomar som körde A-traktorer och att de hade lärt känna nya kompisar genom fordonen. Många kände en positiv gemenskap och grupptillhörighet tack vare att de körde liknande fordon. Man höll ihop som grupp och umgicks eller träffades på en specifik plats, till exempel en parkering, där alla samlades med sina fordon. Flera beskrev också att man umgicks genom att åka runt i fordonen, inte för att i huvudsak åka från en plats till en annan. Att lyssna på musik i bilen var också viktigt.

Vi brukar göra så här att vi möts upp på den parkeringen och då kör man ofta dit själv men sen håller vi ihop i grupp hela kvällen och kör till olika ställen. (Erik, 15 år)

Man träffar jättemånga och man träffas vid ett parkeringshus eller en parkering på kvällarna eller så och åker runt. (Nelly, 15 år)

Vissa deltagare var extra bilintresserade och hade tidigare erfarenheter av att köra jordbrukstraktorer, motocross eller fyrhjuling. Här framträdde en skillnad mellan de som körde A-traktorer och de som körde mopedbil.

Jag skulle inte säga att det är klasskillnad men jag skulle säga kulturskillnad typ, för att det är, alltså EPA är vanligtvis mer att man är sjukt bilintresserad liksom, till skillnad från en moppebil då, använder man för att köra liksom. (Oliver, 18 år)

De som körde A-traktorer beskrev en slags orättvisa med att mopedbilarna fick köra snabbare trots att de var mindre säkra.

Många vill ju trimma bara för att man kör i ett gäng och mopparna kör längst fram och då vill alla hänga med /.../ inte vill man köra jättemycket ensam, utan att man vill vara med andra. (Jonatan, 15 år)

Flera hade föräldrar som hade varit tydliga med att ungdomarna skulle välja A-traktor istället för mopedbil eller tvåhjulig moped. Fordonet innebar även att föräldrarna inte längre behövde skjutsa till aktiviteter och ungdomen kunde vara mer självständig. Många beskrev också att det var mer bekvämt att köra bil och att inte behöva gå, cykla eller att åka med kollektivtrafiken. Ingen av deltagarna använde sitt fordon för att åka till någon hållplats, station eller som ett komplement till kollektivtrafiken. Fordonet var också uppskattat under vintertid och vid kallare eller blötare väder.

Föräldrarna tycker att det är positivt för säkerheten [jämfört med moped]. Själv tycker jag ju att säkerheten är viktigt, men det är också bekvämligheten nu när det regnar och är lite kallt. Och jag blir ju intresserad av bilar när jag håller på. (Jonatan, 15 år)

Det är ju mycket skönare till exempel till skolan /.../ har ju inga problem att gå eller så, men det är mycket skönare nu när det är vinter att ha en bil. (Nelly, 15 år)

Ungdomarna berättade att så länge de gick i högstadiet fanns oftast möjlighet till gratis parkering. Om de sedan började gymnasiet i stan började det kosta mycket pengar att parkera, och ungdomarna valde då i större utsträckning att ta bussen, som de troligen hade gratis busskort till.

Jag brukar ta mopedbilen till skolan men det är ju gratis att parkera, är bara högstadiet. (Alma, 15 år)

7.2.2. Synen på regler

Skylden om att fordonen är långsamtgående, den så kallade LGF-skylden, ska enligt reglerna sitta baktill på fordonet och någon beskrev i detalj exakt var den ska vara placerad. I samtalen berättade några deltagare om bekanta som ibland tog bort LGF-skylden, ersatte den med registreringsskylten, och som därefter körde på större vägar eller motorvägar och därmed i högre hastigheter.

LGF-skylden sitter liksom centrerat bak, där reg.skylden ska sitta, då kan man knipsa bort den och sätta dit reg.skylden och så kör man... (Sara, 15 år)

Att manipulera fordonen var mycket vanligt bland ungdomar som kör A-traktor enligt deltagarna, men de uppgav inte själva att de gjorde det. En vanlig åsikt bland de intervjuade var att det borde vara lagligt att köra något fortare i A-traktor, helst i minst samma hastighet som mopedbilarna. Då skulle det vara mer rättvist. Samtidigt var några tveksamma till att en laglig högre hastighet skulle minska antalet manipulerade fordon. Några berättade om kompisar som hade blivit tagna av polisen på grund av hastighetsöverträdelser.

...sedan går det ju snabbare också men en EPA...80 procent av alla epor kör väl olagligt... jag tror de skiter väl i det, om de nu vill köra i 90 så gör de väl det liksom. (Viktor, 15 år)

Det var en hel del diskussioner omkring användning och nyttan med bälte, både som förare och som passagerare. Det var vanligt att ungdomarna eller deras passagerare inte använde bälte och deltagarna reflekterade under samtalen omkring nyttan med bälte men även ansvaret med passagerare i fordonet.

Jag tycker att bilbälte som det är just nu i 30 är eget ansvar, att du använder om du vill. (Sara, 15 år)

Men jag har alltid bälte i moppebilar för att det känns mer säkert... men i min killes bil då så gör jag inte det... jag vet inte varför. Men jag känner inte att det behövs men det är

klart man alltid måste ha bälte.... När jag åker med mamma så kommer jag på att "gud, jag har inget bälte på mig", för då har det blivit en vana att jag inte har bälte på mig, och det ska det ju absolut inte vara. (Nelly, 15 år)

Det var vanligt att man många gånger var fler än två i fordonen. Någon berättade att de brukade sitta i varandras knä eller på mittkonsolen. I vissa fall kunde anledningen vara att man ville vara snäll och ge någon extra kompis skjuts, trots att det inte fanns ett säte att sitta på. Ungdomarna upplevde också att det var otydligt vilka regler som gäller om att sitta fler i fordonet. Vissa hade erfarenheter av att polisen stoppat dem.

Vi satt sju i en EPA en gång också och då åkte polisen förbi oss men de sa ingenting. (Olle, 15 år)

Det är ingen mer som har EPA-traktor där jag bor. Det är många som vill åka med. Det är svårt, man vill inte säga nej, men man kan inte få in hur många som helst. Men jag tar med så många jag kan. (Axel, 16 år)

Jag har kört med många och det känns som mopedbilen ska välta när man svänger. Om man svänger åt vänster får alla luta sig åt andra hållet. (Alma, 15 år)

7.2.3. Risker och ansvar

Många av deltagarna hade negativa erfarenheter av andra motorfordonsförarens beteenden. De upplevde att andra bilister blev arga eller irriterade för att de körde sakta. De beskrev en hets i trafiken som ibland innebar att det gjordes farliga omkörningar. Någon deltagare beskrev flera händelser där hen fått rädda situationen genom kraftig inbromsning eller att köra ned i väggen/dike för att undvika en kollision i samband med att den omkörande fått möte.

...de ska få gå i 50. För att du vet när man ligger där på vägen, så är folk så sjukt förbannade...Det är så mycket farliga omkörningar och fingrar hela tiden. (Viktor, 15 år)

...men man kan inte lägga sig ner i väggen för det finns ingen väggen. (Nora, 15 år)

...en mötande bil kommer så att man själv måste tvärbromsa för att bilen som kör om ska kunna komma förbi. (Vincent, 15 år)

Men att man kör så långsamt leder ju till att folk blir arga och stressade, och då får de sämre konsekvenser. (Erik, 15 år)

Deltagarna diskuterade och reflekterade över sina egna eller kompisarnas handlingar, kunskap och hur det kunde påverka säkerheten. Det som framför allt diskuterades var val av hastighet, bältesanvändning, mobilanvändning och körkunskaperna.

Jag sitter och kör i EPA:n så här, och sitter och pillar på mobilen. En polis stannar mig och jag lägger ner mobilen, då har de ju inget bevis på att jag pillat på mobilen liksom. (Sara, 15 år)

...alltså jag är chockad att han inte krockat ännu men han har varit så nära flera gånger när jag åkt med honom. (Viktor, 15 år)

7.2.4. Utbildning och praktisk omsättning

De flesta av deltagarna tyckte inledningsvis i intervjuerna inte att utbildningen behövde förändras. Några personer hade tidigare erfarenheter av andra fordon och tyckte det var lätt att lära sig att köra

AM-fordonet. De tyckte dock att det var märkligt att de bara hade fått träna på en tvåhjulig moped i utbildningen och var eniga om att praktisk träning med ett fyrhjuligt fordon hade varit bra.

Utbildningen var väldigt bra men den har ju som jag säger ingenting att göra med en A-traktor egentligen. ... jag tycker det är lite konstigt att med den erfarenheten så kan jag hoppa in i en bil som väger liksom 3 ton... (Ted, 15 år)

Du får ju göra väldigt mycket med ett moppekort egentligen, i förhållande till vad du har för utbildning. Det är ganska stor skillnad på att köra mopedbil eller EPA i jämförelse med en automatisk eller elmoppe liksom. (Oliver, 18 år)

Deltagarna beskrev att, när de fått börja köra det fyrhjuliga fordonet, hade det varit svårt med bland annat manövrering, placering av fordonet och tillämpning av trafikregler. Flera av ungdomarna beskrev att de i början, efter att de fått sitt AM-körkort, hade övat lite med sina föräldrar eller en pojkvän. Men flera ungdomar hade också direkt kört enbart på egen hand.

Mamma sa att min kille kan ju köra bilen bättre och han har ju haft sitt AM-körkort nu i två år... Jag har ju lärt mig väldigt mycket av honom. Jag hade inte behövt någon extra utbildning i alla fall, men kanske för andra... Vissa föräldrar är ju sådana att de bara skickar ut barnen, för det gjorde ju min killes föräldrar. Han fick ju lära sig helt själv. (Nelly, 15 år)

Vi körde 30 minuter ungefär och så kollade pappa och tyckte att jag körde bra. /.../ Det är en stor bil så det är lite svårt att känna var andra sidan av bilen var. Jag tyckte jag låg i mitten av vägen när man sen efter de 30 minuterna blev det bättre och sen så vande man sig med det. Jag har ju kört bilen på gården, det är manuell växellåda. (Ted, 15 år)

För jag kunde ju köra bil och jag kunde ju reglerna men det är svårt att få ihop dom. För det hade man ju inte tränat innan. (Erik, 15 år)

Bara körde själv direkt. Fick lära mig själv. Var lite svårt men lärde mig efter några försök. Manuell växellåda, men har lärt mig av min pappa hur han växlar i vanliga bilen. (Axel, 16 år)

Den praktiska riskutbildningen med konkreta övningar, som en del av ungdomarna deltog i efter att de kört med sitt fordon en period, beskrevs av flera deltagare som mycket positiv och lärorik. Ungdomarna förstod helt plötsligt vikten av att ha bra däck när de fick köra på det hala underlaget på halkbanan.

Sommardäcken var ju dåliga och innan har man ju tänkt "ja men det gör väl inte så mycket att man har dåliga däck," men när vi körde här då så känner man ju "aha, det blir så här dåligt". (Erik, 15 år)

Just bältesanvändningen var något som lyftes mycket i riskutbildningen och ungdomarna fick testa en så kallad krocksläde och en voltbil. Flera uttryckte att de i fortsättningen alltid skulle ha bälte på sig.

Den där stolen vi fick testa, det var ju typ 7 km/tim men ändå så var det ju att man kände det så mycket. Och ändå hade jag ju bältet på mig. (Jonatan, 15 år)

De flesta, som under utbildningen fått träna i simulator, var positiva till simulatorövningarna.

Jag tror att de två [simulator och praktisk körning] tillsammans gjorde att det blev lättare. (Signe, 15 år)

Det var ju bra att man blev påmind och det kanske är en bra grund. För de sakerna som jag glömde där [i simulatorn] tänkte jag extra mycket på sen ute i trafiken, att blinka, till exempel. (Elina, 15 år)

... med simulatorn så kände jag mig i början osäker men sedan sa jag "det är ju bara ett spel, det är ju inte på riktigt, jag kan ju känna mig bekväm". Så jag testade lite och jag behövde inte oroa mig så mycket. /.../ Jag kände ju att den här simulatorn funkade för mig, det blev mycket enklare att köra och man visste det här med trafiken. Och nu sitter bara allt i bakhuvudet liksom. (Nelly, 15 år)

Bra grund tycker jag. Det är det här med att backa med bilen, ja det var bra, och med risksituationer, exempelvis då någon slänger upp dörren. Det hände mig häromdagen. Så då var jag lite beredd på det. (Ted, 15 år)

7.3. Sammanfattning

Intervjuer med 20 ungdomar som gått AM-utbildning och kör A-traktor (de flesta) eller mopedbil (två personer) visar på betydelsen av fordonen, vilket också framkommit i enkätstudien. Genom fordonen erhålls en gemenskap och grupptillhörighet. Särskilda mötesplatser uppstod på parkeringar där alla samlades med sina fordon. Att lyssna på musik i bilen var också viktigt. Ungdomarnas självständighet ökade när föräldrarna inte behövde skjutsa och bekvämligheten likaså när de inte behövde gå, cykla eller åka med kollektivtrafik.

Det förekom manipulation och borttagning av LGF-skylden, liksom manipulation av hastigheten, även om ungdomarna pratade om andra bekanta och inte sig själva. En vanlig åsikt bland de intervjuade ungdomarna var att det borde vara lagligt att köra fortare i A-traktor, helst i minst samma hastighet som mopedbilarna. Samtidigt fanns en tveksamhet till att en laglig högre hastighet skulle minska att fordons manipulerades. Det var vanligt att ungdomarna eller deras passagerare inte använde bälte, liksom att man många gånger var fler än två i fordonen. Ungdomarna upplevde att det var otydligt vilka regler som gäller om att sitta fler i fordonet och vissa hade erfarenheter av att polisen stoppat dem.

Många av ungdomarna hade negativa erfarenheter av andra motorfordonsförarens beteenden, att de blev arga eller irriterade för att ungdomarna körde sakta. Detta innebar att det ibland gjordes farliga omkörningar, och ungdomarna fick ibland rädda upp situationen genom kraftig inbromsning eller fick köra ut i vägren/dike. När ungdomarna diskuterade sina egna eller kompisarnas handlingar, kunskap och hur det kunde påverka säkerheten, handlade det främst om val av hastighet, bältesanvändning, mobilanvändning och körkunskaperna.

De flesta av deltagarna tyckte inledningsvis i intervjuerna inte att utbildningen behövde förändras. Det framkom dock att de tyckte det var märkligt att de bara hade fått träna på en tvåhjulig moped i utbildningen och var eniga om att praktisk träning med ett fyrehjuligt fordon hade varit bra. I början hade det varit svårt med bland annat manövrering, placering av fordonet och tillämpning av trafikregler och flera hade, efter att de fått sitt AM-körkort, övat lite med sina föräldrar, medan andra hade direkt enbart kört på egen hand.

Den praktiska riskutbildningen med konkreta övningar, som en del av ungdomarna deltagit i, beskrevs av flera deltagare som mycket positiv och lärorik. Exempelvis fick ungdomarna insikt i vikten av att ha bra däck och att använda bilbältet. De flesta, som under utbildningen fått träna i simulator, var positiva till simulatorövningarna.

8. Sammanfattande diskussion och slutsatser

A-traktorer och mopedbilar har under de senaste åren blivit mycket populära att använda som transportmedel av ungdomar i hela Sverige. För att få köra dessa fordon tar därför många ungdomar AM-körkort. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:12) om utbildning av förare för behörighet AM tillkom 2009 med syfte att öka trafiksäkerheten och minska antalet dödade och skadade i mopedolyckor. Föreskrifterna innehåller bestämmelser om utbildning av förare av mopeder klass I, inklusive fyrhjuliga mopeder, men A-traktorer och ”EPA-traktor” nämns inte. Transportstyrelsen har dock påbörjat en översyn av föreskrifterna kring AM-utbildningen.

Syftet med forskningsprojektet var att undersöka kunskapsluckorna i AM-utbildningen och finna möjliga förändringar som kan förbättra och öka trafiksäkerheten för förare med AM-behörighet som kör fyrhjuliga fordon, dvs. A-traktorer och mopedbilar. Flera olika metoder och målgrupper användes i projektet. De som utbildar i AM-behörighet besvarade en enkät och deltog i en workshop. Ungdomar som kör A-traktor och mopedbil, samt föräldrar till sådana ungdomar besvarade varsin enkät som handlade om AM-utbildningen, hur och varför dessa fordon används, samt hur man ser på olika trafiksäkerhetsaspekter. Ungdomar som genomgått AM-utbildningen intervjuades om utbildningen som för vissa även hade innehållit moment med simulatorkörning eller riskutbildning.

I kapitlet diskuteras i huvudsak resultaten utifrån nuvarande AM-utbildningens struktur, dvs. teori, praktik och prov, samt behov på förändringar som kan öka trafiksäkerheten.

8.1. Teoriutbildning

Merparten av trafiklärarna i enkätundersökningen uppgav att dagens AM-utbildning fungerade bra för dem som avser att köra ett tvåhjuligt fordon. Däremot ansågs utbildningen vara mindre bra för eleverna som skulle köra ett fyrhjuligt fordon. Enligt Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) ska mopedutbildarna ha fokus på kursplanens måluppfyllelse och GDE-matrisens högre nivåer, dvs. individuella förutsättningar som kan påverka attityder, körbeteende och inblandning i olyckor (STR, 2020). Målen är mer omfattande än förmågan att hantera en moped, samtidigt som det är oklart hur de ska uppnås för de elever som ska köra A-traktor eller mopedbil. I forskningsprojektet framkom att många trafiklärare upplevde att teoriutbildningen var för kort. Många ansåg att det var för få timmar för att inkludera alla moment och kursmål för alla tre möjliga fordonsförare, och efterfrågade mer innehåll om fyrhjuliga fordon i läromedlen. Ett förslag från vissa trafiklärare var också att minska på antalet mål i kursplanen, eller att de skulle rangordnas för att lättare veta vad som bör prioriteras.

Under projektets workshop diskuterades elevernas svårigheter med att lära in ny kunskap och bibehålla fokus under långa teorilektioner. Ett minimum är 8 timmars teori men det kan skilja stort om alla teoritimmarna genomförs under en dag eller fördelas på flera dagar. Sedan tidigare vet vi också att inläring ökar genom repetition och genom att skaffa sig erfarenhet [Forward m.fl., 2015]. För att förbättra inläringen och ge möjlighet till reflektion kan det finnas behov av att lektionerna delas upp eller att teoripassen kortas ned. Delar av den teoretiska utbildningen skulle även eventuellt kunna genomföras på distans. En körsimulator skulle dessutom kunna vara ett bra komplement för att få en djupare förståelse kring regler och förankra teori med praktisk körning. Metoden används redan på ett par trafikskolor i Sverige, se exempelvis upplägget som beskrivs i avsnitt 6.1.1.

Vidare framkom i projektet att teoriutbildningen kan se väldigt olika ut beroende på trafikskola och utbildare. I vissa fall kan elever genomföra sina praktiska körlektioner innan de har påbörjat sina självstudier, medan andra trafikskolor har ett krav på att de ska ha studerat vissa delar innan den praktiska körningen. Vissa trafiklärare önskade även att kunskapsprovet borde vara godkänt innan den praktiska utbildningen påbörjades. Detta behöver utredas men om kunskaperna är långt ifrån uppfyllda kan nyttan med den praktiska körningen bli begränsad, men kan även bli mer riskfylld i vissa trafiksituationer. Resultaten visar på att det finns ett behov av en tydligare struktur i

undervisningsplanen eller krav i föreskrifterna för verksamheter som bedriver AM-utbildningen så att inlärningsprocessen ska bli så bra som möjlig.

8.2. Praktisk körutbildning

Resultaten från enkäten till trafiklärarna, visade att omkring hälften av alla elever som utbildades för AM-behörighet troligtvis kommer att köra en A-traktor eller mopedbil. De flesta trafiklärare ansåg att den största bristen i dagens utbildning var avsaknaden av praktisk träning med ett fyrhjuligt fordon.

Majoriteten av ungdomarna som besvarat enkäten ansåg inte att de behövde en längre utbildning för att bli en trygg och säker förare. Däremot önskade merparten av föräldrarna som besvarade enkäten att ungdomarna fått praktisk körträning med ett fyrhjuligt fordon under AM-utbildningen. Av ungdomarna själva var det endast 40 procent av A-traktorungdomarna och 50 procent av mopedbilsungdomarna som hade önskat praktisk körning med ett fyrhjuligt fordon på trafikskolan. Ungefär 20 procent hade önskat att de kunnat övningsköra privat med förälder eller annan vuxen och 25 procent hade velat övningsköra både privat och på en trafikskola.

I intervjuerna med ungdomar framkom att de inte hade reflekterat så mycket över den AM-utbildning de hade erhållit. Kanske insåg de inte vad som eventuellt saknades i inhämtad kunskap. I bästa fall hade de övningskört med sina föräldrar efter att de fått sitt AM-körkort men det var dock flera ungdomar som enbart på egen hand lärt sig att köra sitt fordon. De ungdomar som hade fått öva i simulator såg den som ett tryggt redskap och en bra grund för att öva manövrering innan de körde i verkligheten med trafikläraren.

Vissa trafiklärare lyfte att praktisk körning med mopedbil kunde bli ett arbetsmiljöproblem, med anledning av att fordonet är litet, bullrigt och har låg krocksäkerhet. Flera lyfte också att praktisk körning kan vara svår att genomföra om de även behöver ha A-traktor och mopedbil i sin fordonspark. Ett förslag från trafiklärarna var att körningen skulle genomföras i en vanlig trafikskolebil men med någon form av hastighetsspärr samt tydlig varning för att de övningskör med ett långsamtgående fordon.

Det framkom även vissa synpunkter om ökade kontroller av trafikskolor. Från vissa trafiklärare efterfrågades att kraven på utbildare borde vara högre för att minska oseriösa aktörer.

Som komplement till den övningskörning som ges av AM-utbildare, skulle det kunna utredas om privat övningskörning med handledare vore möjlig. Krav skulle då behöva ställas på handledaren, samt att trafikskolan måste säkerställa elevens körkunskaper om detta inte ska göras vid ett körprov på Trafikverket. Idag får, i bästa fall, föräldrarna övningsköra med ungdomen precis när denne har tagit sitt AM-körkort, i annat fall lär sig ungdomen på egen hand. Övningskörning när det gäller B-körkort har visat sig vara positivt [Gregersen & Nyberg, 2002].

8.3. Riskutbildning

Tidigare utvärdering av AM-utbildningen visade att teoriundervisningen oftast var provstyrd vilket innebar att huvudvikten i teoriundervisningen finns på regler och bestämmelser och mindre på att höja riskmedvetenheten [Forward m.fl., 2012; Stave, 2012]. De prefontala delarna av hjärnan är, som välkänt, inte färdigutvecklade förrän i 25-års åldern men är av stor betydelse för att vara en trafiksäker förare för bland annat impuls kontroll, konsekvenstänkande och att fatta beslut [Gregersen m.fl., 2015, Eriksson, 2001]. Vidare är de främre delarna av hjärnan viktiga för arbetsminne och inläring, varför en riskutbildning är högst relevant för ungdomar som ska köra motorfordon.

Trafiklärarna var eniga om att det bör ställas högre krav på utbildningen men var inte helt ense om en riskutbildning för ett AM-körkort. Vissa var skeptiska och bedömde att ungdomarna är för unga för att tillgodogöra sig en sådan utbildning. Andra trafiklärare var mer positiva och ansåg att riskutbildning borde vara obligatorisk för att öka förståelsen och insikten om faktorer som kan påverka

trafiksäkerheten, som exempelvis höga hastigheter, manipulation och bältesanvändning. Både i enkätsvaren och intervjuerna med ungdomar framkom att bältesanvändningen var låg både bland förare och passagerare, speciellt i A-traktor där inget lagkrav finns om bältesanvändning. Att ha fler än 1–2 passagerare i mopedbil och A-traktor var också vanligt, vilket förhindrar att passagerarna kan använda bältet korrekt. Vid registreringsbesiktningen anges antal passagerarplatser som en A-traktor är godkänd för. I A-traktorn tillåts dock flera passagerare så länge som det inte finns risk för att det uppstår någon fara [Transportstyrelsen, 2021; 2022]. I intervjuerna framkom att många passagerare sitter i varandras knä eller på mittkonsolen, vilket utgör en fara och hindrar förarens sikt.

Tidigare forskning har visat att det finns stor acceptans för fortkörning bland yngre förare [Englund m.fl., 1998], vilket även har framkommit på olika sätt i denna studie. Det var en högre andel av A-traktorförarna som i enkätsvaren angav att deras fordon varit trimmat (manipulerat) till högre hastigheter än 30 km/tim någon gång under de senaste två åren (21 %), jämfört med om mopedbilförarnas fordon varit trimmat till högre hastigheter än 45 km/tim (4 %). Det framkom också att en knapp tredjedel av A-traktorförarna ville trimma sitt fordon till högre hastigheter jämfört med 15 procent av mopedbilförarna. I intervjuerna beskrevs manipulation som vanligt och att införa en laglig högre hastighet skulle troligtvis inte minska antalet manipulerade fordon. Både i enkätsvar och intervjuer framkom ”orättvisan” med att mopedbilarna fick köra snabbare än A-traktorerna trots att de upplevdes vara mindre säkra. En överväldigande majoritet av både föräldrar och ungdomar svarade i enkäterna att A-traktorns hastighetsgräns är för låg på landsbygden.

Utbildningen fokuserar på manövrering, regelkunskap och att köra moped i olika trafiksituationer vilket är viktigt för att få goda körfärdigheter. Men det är också andra faktorer som har betydelse för trafiksäkerheter såsom ålder, kön, personlighet och grupptillhörighet [Gregersen m.fl., 2015]. Det är således av stor vikt att även försöka påverka individernas attityder, beteenden och strategiska val för att bli mer säkra som förare [Gregersen, 2010]. Den begränsande körefarenheten ungdomarna vanligtvis har när de ska börja köra moped utan sin trafiklärare, blir naturligtvis ännu mer begränsad för ungdomarna med A-traktor och mopedbil. Dessutom har de inte tränat på att utsätta sig för de risker som det kan innebära för en oerfaren förare [Englund m.fl., 1998]. Simulatorkörningen var dock ett sätt för att försöka påverka ungdomarnas beteende och få dem att reflektera över sina handlingar och möjliga konsekvenser. De ungdomar vars AM-utbildning kompletterats med att träna med simulator var positiva och några lyfte betydelsen med att specifikt träna på olika risksituationer. Förbättring av olika pedagogiska metoder och att utvärdera simulatorns mjukvara för att träna på risker behöver dock undersökas närmare.

En del av de intervjuade ungdomarna deltog i en riskutbildning som anordnades vid Stora Holm Trafikövningsplats i Göteborg. Detta var en tid efter att de fått sitt AM-körkort och ungdomarna hade redan hunnit skaffa sig erfarenhet av att köra A-traktor eller mopedbil. Ungdomarna upplevde det som värdefullt att testa på halkkörning, men också att få insikt i konsekvenserna av att köra utan bilbälte. Flera avsåg att börja använda bältet efter riskutbildningen. Vid riskutbildningen framkom vikten av att ha bra däck, och att ha vinterdäck vid halt väglag. Under utbildningen hade ungdomarna sommartäck på sina fordon, men de kunde se skillnader i väggrepp beroende på hur slitna däcken var. Flera av ungdomarna berättade att de hade vinterdäck som de skulle börja använda efter utbildningen. Ett lagkrav om vinterdäck på A-traktorer är föreslaget, men behövs även för mopedbilar, vilket skulle höja trafiksäkerheten.

Med anledning av vad som framkom i enkäter och intervjuer med ungdomar om deras körbeteende bedöms det som högst relevant att införa någon form av riskutbildning för att köra en A-traktor eller mopedbil.

8.4. Förarprov

För att erhålla AM-körkortet görs ett kunskapsprov på Trafikverkets förarprovskontor för att undersöka om körkortstagarna uppfyller de mål i kursplanen som fokuserar på teoretiska kunskaper.

Antalet kunskapsprov för AM-behörighet har ökat under de senaste åren enligt Trafikverkets förarprov. År 2021 ökade antalet kunskapsprov med 22 procent jämfört med år 2020. Under 2022 ökade antalet med 12 procent jämfört med 2021. Det är troligt att en stor del av ökningen beror på att fler ungdomar vill köra A-traktor eller mopedbil och därför behöver ett AM-körkort. Antalet registrerade A-traktorer och mopedbilar har nämligen också ökat kraftigt. För mopedbilar startade den kraftiga ökningen 2016 och i slutet av 2022 fanns nästan 17 000 registrerade mopedbilar. A-traktorerna har ökat kraftigt sedan nya regler trädde i kraft i juli 2020, och i slutet av 2022 fanns det närmare 53 000 registrerade A-traktorer.

År 2011 var godkännandegraden på första försöket för AM-behörighet 71 procent [Stave, 2012] och samtidigt utvärderades kunskapsprovet i en annan studie [Näsström m.fl., 2011]. Därefter har dock godkännandegraden sjunkit och under år 2022 blev endast hälften godkända vid första försöket på kunskapsprovet. I kunskapsprovet finns fem olika moment: Fordonskännedom och manövrering, Miljö, Personliga förutsättningar, Trafikregler och Trafiksäkerhet.

Till skillnad från andra körkortsbehörigheter krävs inget körprov för körkortsbehörighet AM, utan utbildaren bedömer när eleven anses vara färdigutbildad praktiskt och kan göra kunskapsprovet. Den obligatoriska utbildningen anses vara godtagbar för att säkerställa att de blivande förarna har de praktiska färdigheter som krävs för att säkert kunna framföra mopeden i trafik. Vissa trafiklärare diskuterade dock behovet av ett praktiskt körprov med fyrhjuligt fordon. Ett kunskapsprov är enligt tredje körkortsdirektivet ett minimikrav för AM-körkort men medlemsstaterna får själva föreskriva om körprov ska avläggas. En av anledningarna till att Sverige inte har valt körprov är, enligt regeringens proposition ”Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, 2008/09:60⁹, att det för den enskilde skulle innebära ytterligare kostnader. Det har således ansetts att systemet ska präglas av hög tillgänglighet och att den obligatoriska körträningen på trafikskola är tillräcklig.

Kostnaden för AM-körkortet skulle kunna vara högre, enligt föräldrars svar i enkäten, om utbildningen är längre och/eller innehåller teoretisk och praktisk riskutbildning. Det var 67 procent av föräldrarna till A-traktorungdom och 74 procent av föräldrarna till mopedbilsungdom som svarade så. Vi tror också att det är värt att sätta kostnaden för utbildningen i relation till kostnaden för själva fordonet och dess drift, vilket kan vara mycket pengar. Detta framkom i enkätsvaren och intervjuerna. En förändrad utbildning kan ge bättre relevant kunskap och ökad riskmedvetenhet vilket skulle kunna vända den ökade olyckstrenden.

8.5. Övriga trafiksäkerhetsaspekter

Utöver trafiksäkerhetsaspekter och riskmedvetenhet som vi diskuterat ovan och som gäller hastighet, bältesanvändning och antal passagerare (se avsnitt 8.3) framkom i studien även andra trafiksäkerhetsaspekter som bör nämnas, såsom LGF-skylden, alkohol och droger samt mobiltelefon.

8.5.1. LGF-skyltens befintlighet och utformning

Enligt reglerna ska registreringsskylden för en A-traktor vara monterad framtill och en LGF-skyld baktill på fordonet. På mopedbilen finns registreringsskyld och LGF-skyld baktill. När det gäller LGF-skylden svarade 87 procent av A-traktorförarna i enkätsvaren att skylden var i bra skick och 93 procent av mopedbilsförarna uppgav att den var i bra skick. Ungdomarna lyfte att det är en risk i trafiken att LGF-skyltarna syns dåligt i mörkret och bara syns på nära håll, vilket ger en risk för att bli påkörd bakifrån, speciellt på vägar med högre hastigheter. Ett förslag som framkom var att det skulle vara positivt om LGF-skyltarna fick belysas eller att det blir mer tydlig att det är ett långsamgående fordon. I intervjuerna berättade deltagarna också om andra ungdomar som ibland tog bort LGF-skylden på A-traktorn och ersatte den med registreringsskylden för att kunna köra i högre hastigheter på större

⁹ <https://data.riksdagen.se/fil/C21636BB-7839-49DA-8F23-CBA85CF1CF22>

vägar eller motorvägar. LGF-skylden är en viktig livförsäkring för att upptäckas i god tid av andra fordon, eftersom A-traktorn på avstånd kan se ut som en vanlig bil. Önskvärt vore att det skulle kunna upptäckas även framifrån och från sidan att den är ett långsamtgående fordon. Skulle en slags belyst skylt på taket vara möjlig?

8.5.2. Alkohol och droger

I enkätstudien till ungdomarna kunde vi se att alkohol och droger förekom bland den motorburna ungdomen. Av de ungdomar som körde A-traktor svarade 18 procent att de hade kompisar som körde A-traktor efter att ha druckit alkohol eller tagit droger. Motsvarande andel för mopedbilsungdomar var högre, 23 procent. Det fanns ungdomar som även själva tillstod att det hänt att de kört onyktra. Det är också troligt att den mer riskfyllda körningen sker nattetid, en ungdom beskrev ”nattströget” i sitt enkätsvar. Med ungdomarnas begränsade körerfarenhet och den högre komplexiteten med att köra i mörker och på natten, kanske det finns anledning, ur trafiksäkerhetssynpunkt, att begränsa körningen nattetid.

8.5.3. Mobiltelefon

Mobiltelefonen var viktig för ungdomarna som körde A-traktor, men även för mopedbilsungdomen. Det främsta användningsområdet gällde musik och handlade om att sätta på musiken, lyssna, styra musiken och byta låtar. Övriga användningsområden var att ringa och kolla på GPS eller karta, samt att skicka meddelanden. Att ta foton och filma, uppdatera sociala medier eller titta på filmklipp och inlägg, nämndes som något större andel i svaren från A-traktorförare. Distractionen som en mobiltelefon innebär, samt den höga musik som spelas, skulle kunna vara en bidragande orsak till de olyckor som sker.

8.6. Transportbehov och miljöpåverkan

En stor andel ungdomar åker vanligtvis med kollektivtrafik i sin vardag men ökningen av mopedbilar och A-traktorer skulle eventuellt innebära att de unga avstår eller minskar åkandet med kollektivtrafik. I projektets enkätsvar och intervjuer med ungdomar framkom att en stor andel av ungdomarna hade ersatt hela buss- eller tågresan till skolan med A-traktor eller mopedbil. Även de som hade hållplatser nära angav att det var mer bekvämt och smidigt att köra sitt fordon, aspekter av frihet och oberoende vägde tungt. Något som framkom i intervjuerna var att (höga) parkeringsavgifter i närheten av skolor kan medföra att ungdomar väljer kollektivtrafik framför eget fordon. Detta var inte lika påtagligt när ungdomen gick på högstadiet, som under gymnasiet där skolan ligger i närmaste stad eller större ort.

Fordonens miljöpåverkan lyftes egentligen enbart av vuxna; av trafiklärare och i några föräldraenkäter. Föräldrarna tyckte att ungdomarna körde mycket och delvis i onödan, samt att dagens regelverk uteslöt möjligheten till exempelvis elbilar. Samtidigt påpekade föräldrarna att drivmedelspriserna var höga, och att A-traktorerna hade en hög bränsleförbrukning, vilket var en nackdel både för bränslekostnad och ur ett miljöperspektiv. Några ungdomar tyckte att antalet resor blev färre när föräldrarna inte behövde skjutsa, vilket de ansåg vara bra för miljön. Att A-traktorerna inte kräver någon avgasrening var det ingen förälder eller ungdom som lyfte. Det är tydligt att det saknas medvetenhet om A-traktorns miljöpåverkan och därför behövs krav på utrustning för avgasrening.

I sammanhanget kan också nämnas vissa föräldrars oro för barnens hälsa, i och med att de i mycket mindre utsträckning går och cyklar, samt att ungdomen äter mer skräpmat när denne i eget fordon kan lämna skolan, exempelvis under lunchrasten.

8.7. Pågående förslag på förändringar från Transportstyrelsen

I november 2022 presenterade Transportstyrelsen ett antal förslag om förändringar efter att myndigheten genomfört ett regeringsuppdrag om regler för A-traktorer [Transportstyrelsen, 2022].

Transportstyrelsen föreslog att AM-utbildningen bör utvecklas med ökat fokus på risker och möjlighet till utbildning på fyrhjuliga fordon. Detta är ett förslag som innebär en föreskriftsändring och som kan göras av Transportstyrelsen. Ett annat av förslagen var att införa en tvåårig provotid för nya körkortsinnehavare med behörighet AM, vilket är en lag- eller förordningsändring. Den tvååriga provotiden som föreslogs för AM-körkortet skulle kunna medföra att den unges risktagande kan minska. Om körkortet återkallas under den tvååriga provotiden behöver en ny utbildning genomgå och ett nytt kunskapsprov avläggas, vilket kan minska risken för att det trafikfarliga körbeteendet fortsätter. Samtidigt skulle den unge föraren troligen vara mer försiktig för att inte riskera att under lång tid stå utan körkort och möjlighet till självständig transport med eget fordon.

Transportstyrelsens regeringsuppdrag syftade till att ta ett helhetsgrepp om A-traktorfrågan och att analysera behovet av att förändrat regelverk för A-traktorer. Målet var att utveckla ett regelverk som tar hänsyn till såväl trafiksäkerhet och miljöpåverkan som ungdomars behov av mobilitet.

Transportstyrelsen gav därför också förslag, förutom inom utbildningsområdet, som gällde följande **lag- och förordningsändringar**:

- krav på bältesanvändning vid färd i traktor på väg.
- krav på att passagerare i en traktor vid färd på väg måste sitta på en plats avsedd för passagerare och endast en passagerare per plats.
- bestämmelse att en traktor a (exempelvis en A-traktor) vid färd på väg inte får framföras i högre hastighet än den är konstruerad för.
- krav på användning av vinterdäck för A-traktorer på motsvarande sätt som för bilar.

Förslag som gällde **föreskriftsändringar**, vilka Transportstyrelsen själva kan göra, var förutom inom utbildningsområdet:

- tekniska krav om hastighetsbegränsande åtgärder för att förhindra manipulering av elektronisk hastighetsbegränsning eller åtminstone försvåra att sådan kan ske utan synligt ingrepp.
- skärpta krav på utrustning för avgasrening.
- förtydligande krav på LGF-skyltens befintlighet och utformning.

Regeringen har i juni 2023 presenterat nya krav i Trafikförordningen som kommer träda i kraft 31 augusti 2023. Ändringen innebär att passagerare ska färdas på en plats som är avsedd för passagerare, att endast en passagerare får sitta per sådan plats, att den som färdas i en A-traktor ska använda bälte, samt att högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim. Regeln om maxhastighet kompletterar regeln om konstruktiv hastighet och gör det lättare för polisen att övervaka hastighetsöverträdelser med A-traktor. Regeringen vill också införa krav på vinterdäck, vilket har anmälts till EU med förhoppningen att det ska träda i kraft inför vintern 2023¹⁰.

Dessutom pågår två föreskriftsarbeten vid Transportstyrelsen. Det ena handlar om utveckling av AM-utbildningen och gäller Transportstyrelsens förslag om praktisk utbildning på 4 hjul och mer riskbaserad utbildning. Det andra arbetet gäller tekniska krav i Vägverkets föreskrifter om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II (VVFS 2003:19), där det i nuläget är fokus på manipulering. När det gäller dessa föreskriftsarbeten är förhoppningen att denna forskningsstudie och rapport ska bidra till Transportstyrelsens arbete, men även att arbete om LGF-skylten och utrustningskrav på avgasrening snart ska starta upp.

¹⁰ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2023/05/regeringen-vill-att-a-traktorer-ska-ha-vinterdack/>

8.8. Slutsatser och rekommendationer

Fokus i studien har varit AM-utbildningen för ungdomar som ska köra ett fyrhjuligt fordon. Det framkommer tydligt ett behov av att utveckla innehållet i Transportstyrelsens föreskrifter om utbildning av förare för behörighet AM och i kursplanen. Det finns också ett behov av ett tydligare regelverk omkring användning som kan bidra till ökad trafiksäkerhet för förarna och deras passagerare men även övriga medtrafikanter inklusive oskyddade trafikanter. Det som gäller användning och trafiksäkerhetsaspekter införs nu under året. Vi ser det dock som mycket viktigt att fortsätta följa A-traktorernas och mopedbilarnas olycksinblandning samt beteenden hos förare och passagerare i dessa fordon, även efter att nya regler och lagar trätt i kraft för att se om de är tillräckliga eller om ytterligare åtgärder behövs.

Erfarenhetsbrist och låg ålder pekats oftast ut som orsaker till den förhöjda olycksrisken i trafiken bland unga. Förarutbildningen har en viktig preventiv roll och unga förare bör förmås att skaffa sig en större körerfarenhet, men utbildningen bör även innehålla ett ökat fokus på riskmedvetenhet. Behörighet för att köra A-traktor eller mopedbil bör vara ett kompetensbevis som man erhåller genom utbildning för fordonsslaget. Utbildningen behöver därför förändras för att undvika att ungdomar skaffar sig attityder och beteenden som är svåra att ändra på och som kan leda till olyckor och skador.

De rekommendationer vi vill ge ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, utöver det som regeringen redan beslutats om, är följande:

- AM-utbildningen behöver förändras för att kunna vara angelägen både för de som ska köra tvåhjulig moped och fyrhjuligt fordon som mopedbil och A-traktor. Utbildningarna behöver innehålla praktisk övningskörning och ett tydligt fokus på olika faror i trafiken och på ett säkert beteende.
- Körkortsbekräftelsen behöver villkoras för tvåhjuligt, respektive tre- och fyrhjuligt fordon.
- Vår studie har visat att A-traktorns främsta användning är i vanlig trafik, vilket inte berättigar att den ska definieras som ett jordbruksfordon. En ordentlig genomlysning bör göras om vad fordonet egentligen tillhör för kategori, och därmed kan ändringar behövas i regelverk. Fordonet kanske ska klassas som en ungdomsbil som kräver en annan behörighet med bättre utbildning och höjd åldersgräns.

Referenser

- Abele, L. & Møller, M. (2018). Driver training in a simulator. Improved hazard perception. DTU Management.
- Englund, A., Gregersen, N. P., Hydén, C., Lövsund, P., & Åberg, L. (1998). Trafiksäkerhet. En kunskapsöversikt. Studentlitteratur.
- Eriksson, H. (2001). Neuropsykologi: Normalfunktion, demenser och avgränsade hjärnskador. Liber.
- Forward, S., Gregersen, N. P., Nyberg, J., Stave, C., & Henriksson, P. (2015). Mopedungdomars trafiksäkerhet: föräldrars ansvar och engagemang. VTI rapport 857. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Forward, S., Henriksson, P., Nyberg J. & Forsberg I. (2012). Effekten av de nya reglerna för AM-behörighet (moped klass I): en för- och efterstudie. VTI rapport 762. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Graneheim, U. H. & Lundman, B. (2004). Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse Education Today*, 24(2), 105-112.
- Gregersen, NP. (2010). Nollvision för tonåringar i trafiken. Utopi eller möjlighet? NTF rapport.
- Gregersen, N P., Gustafsson, S., Nyberg, J., Stave, C. & Sörensen, G. (2015). Unga mopedisters olycksinblandning. Orsaker och konsekvenser. VTI rapport 856. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Gregersen, N P. & Nyberg, A. (2002). Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten. VTI rapport 481. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 201- 215.
- Näsström, G., Alger, S., & Sundström, A. (2011). Utvärdering av kunskapsprovet för körkortsbehörighet AM. Umeå Universitet.
- Selander, H., & Thorslund, B. (2021). Körsimulatorer i förarutbildningen Trafiklärarens upplevelse av simulatorns nytta och betydelse. VTI PM 2021:5. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Stave, C. (2012). Processutvärdering av körkortsutbildningen för EU-moped. VTI-rapport 756. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Sveriges Trafikutbildares Riksförbund. (2020). AM-boken moped klass 1. Landskrona. STR.
- Trafikanalys (2023). Hur många mopedbilar och A-traktorer finns det? <https://www.trafa.se/vagtrafik/hur-manga-mopedbilar-och-a-traktorer-finns-det-11202/>
- Trafikverket (2020). Säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap. Gemensam inriktning 2020. Publikation 2020:055.

Trafikverket Förarprov (2023). Data över antal kunskapsprov AM samt andel godkända/underkända prov. Mejl från Henrik Fahlcrantz, Förvaltare kunskapsprov.

Transportstyrelsen. (2022). Uppdrag att utreda regler för A-traktorer. Utredningsuppdrag 2022-11-01. Dnr/Beteckning TSV 2021-10478.

Transportstyrelsen. (2021). Olycksstatistik om fem fordonstyper. PM 2021-11-15. Dnr/Beteckning TSV 2021-8777.

Vingren, M., Spielhauer, A. & Thåqvist, J. (2021). Mopedbilar och A-traktorer, dess användare och trafiksäkerhet. Koucky & Partners AB. En studie finansierad av Skyltfonden. TRV 2020/105424.

Wibeck, V. (2010). Fokusgrupper: om fokuserade gruppintervjuer som undersökningsmetod. Studentlitteratur.



Hej!

För att säkerheten för de som kör A-traktor och mopedbil ska öka behöver bland annat utbildningen för AM-körkort bli bättre. För att få veta vad ungdomar och föräldrar tycker genomförs nu två undersökningar.

Enkäterna når du via QR-koder/länkar nedan.

Enkät 1 riktar sig till dig som är **ung och kör mopedbil eller A-traktor.**

Länk: https://sv.surveymonkey.com/r/mopedbil_och_A-traktor_ungdom

Enkät 2 riktar sig till någon av **ungdomens förälder.**

Länk: https://sv.surveymonkey.com/r/Mopedbil_och_A-traktor_Foraldrar

Varje enkät tar max fem minuter att besvara och ni svarar anonymt. Vi behöver era svar senast den 30/4 2022. **Som tack för att ni svarar får ni en valfri glass på Pressbyrån.**

Det är frivilligt att svara på enkätterna, men genom att ni gör det bidrar ni till viktig kunskap om fordonens trafiksäkerhet och hur utbildningen bör utformas. Resultatet från alla besvarade enkäter sammanställs i en rapport och inga individuella svar går att utläsa. **Enkätsvaren kommer inte kunna kopplas samman och vi sparar inte på några personuppgifter.**

Undersökningen görs av NTF* och VTI** på uppdrag av Trafikverket.

Tillsammans gör vi trafiken säkrare!

Susanne Wallhagen, projektledare NTF, susanne.wallhagen@ntf.se.



Enkät 1, ung



Enkät 2, förälder



Adressuppgiften har vi fått från Läppretriegisteret. *NTF = Nationella utvärderingen för trafiksäkerhetens förnyelse. **VTI = Sveriges väg- och transportövervakningsinstitut.

B PP Sverige, Port Payé

Riskutbildning **A-TRAKTOR OCH MOPEDBIL**



Kostnadsfri utbildning för A-traktor och mopedbilsförare

- Hur snabbt kan man stanna när det är torrt? När det är halt? Vi testar på olika underlag och du får uppleva halka på riktigt.
- Hur påverkar hastigheten och det mänskliga beteendet olika trafiksituationer?
- Vilka är de vanligaste olyckorna och hur kan man undvika dem?

Del i forskningsprojekt

Utbildningen genomförs av NTF Väst och Stora Holm Trafikövningsplats i samarbete med VTI och är en del i ett pågående projekt inför översyn av AM-utbildningen.

Under dagen kommer deltagarna i grupp berätta om sin erfarenhet av att lära sig köra mopedbil eller A-traktor.

Som tack får man, förutom en gratis riskutbildning, också en biobiljett!

Tid 1 november (på höstlovet)
kl 10.00 – 14.30

Plats Stora Holm
Trafikövningsplats,
Holmvägen 55 i Göteborg

Lunch ingår. Deltagande elever använder eget fordon vid utbildningstillfället.

Sista anmälningdag är 24 oktober.

FÖR BOKNING OCH MER
INFORMATION, KONTAKTA:

Cecilia Friis,
cecilia.friis@ntf.se, 0768-11 08 06



VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vi bedriver forskning och utveckling för att förbättra kunskapen om infrastruktur, trafik och transporter. Genom vårt arbete bidrar vi till att nå Sveriges transportpolitiska mål för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Vi utför forskning på uppdrag inom alla transportslag och arbetar i en tvärvetenskaplig organisation. Den kunskap vi genererar ger viktig information till aktörer inom transportsektorn och används ofta direkt i nationell och internationell transportpolitik.

Utöver forskning erbjuder vi utredningar, rådgivning samt olika mät- och provningstjänster. På VTI har vi avancerad forskningsutrustning av olika slag och världsledande körsimulatorer. Vi har även ackrediterade laboratorier för vägmaterial och krocksäkerhetstestning.

Biblioteket vid VTI är en nationell resurs för alla trafikslag inom transportforskningsområdet. Informationssökning, omvärldsbevakning, resultatspridning och rådgivning i hur information om publikationer och projekt bör struktureras på en webbplats är exempel på tjänster.

I Sverige samarbetar VTI med universitet och högskolor som bedriver relaterad forskning och utbildning. Vi deltar regelbundet i internationella forskningsprojekt, främst i Europa, och är aktiva inom internationella nätverk och allianser. Vi är cirka 240 medarbetare och finns i Linköping, Stockholm, Göteborg och Lund.

vti

Statens väg- och transportforskningsinstitut • www.vti.se • vti@vti.se • +46 (0)13-20 40 00