

15-åringars erfarenhet av att köra A-traktor, mopedbil eller moped

En enkätundersökning

Helena Selander
Susanne Wallhagen

vti



VTI resultat 2025:1
Utgivningsår 2025
vti.se/publikationer

VTI resultat 2025:1

15-åringars erfarenhet av att köra A-traktor, mopedbil eller moped

En enkätundersökning

Helena Selander

Susanne Wallhagen

Översatt titel: Experience of driving an A-tractor, moped car or moped. A survey among 15-year-olds
Författare: Helena Selander, VTI (orcid.org/0000-0001-8026-5591),
Susanne Wallhagen, VTI (<https://orcid.org/0000-0002-5198-8851>).
Diarienummer: 2023/0117-8.2
Publikation: VTI resultat 2025:1
Utgiven av VTI 2025

Kort sammanfattning

Användningen av tvåhjuliga mopeder (klass I), mopedbilar och A-traktorer har ökat bland ungdomar i Sverige, både på landsbygden och i städer.

Syftet med studien har varit att undersöka hur 15-åringar använder A-traktorer, mopedbilar eller tvåhjuliga mopeder klass I. Deras erfarenheter från den första tiden som nyblivna förare med AM-körkort har varit av intresse, samt deras beteende när det gäller olika trafiksäkerhetsaspekter och om de varit inblandade i olyckor.

En enkätundersökning har genomförts i oktober 2024 och besvarats av 607 femtonåringar, där 50 procent körde A-traktor, 41 procent tvåhjulig moped och 9 procent mopedbil. Ungdomar i städer körde oftast tvåhjulig moped (51 %), medan A-traktor var vanligast på landsbygden (76 %) och i mindre orter (50 %). De flesta ungdomar körde sina fordon 6–7 dagar per vecka, särskilt mopedbilsförare (87 %). Fordonen användes främst för att ta sig till skolan och umgås med vänner. Social användning av fordonen var också vanligt, särskilt bland A-tractorförare.

Av ungdomarna hade en femtedel varit med om en olycka under sin korta tid som fordonsförare. De flesta olyckor resulterade enbart i fordonsskador, men mest sårbara verkar förare på tvåhjulig moped vara. Det var 13 procent av mopedförarna som erhållit en personskada i olyckan.

Studien visar att lagändringarna från 2023 gett resultat med en dubbelt så hög andel i A-traktor som alltid använder bilbälte. Även att skjutsa fler passagerare än vad som är tillåtet verkar ha minskat. Manipulation av hastigheten och att köra för fort förekommer fortfarande. Det är mycket viktigt att ungdomarna görs medvetna om den riskökning det medför att köra för fort.

Femtonåringar som har AM-körkort och tillgång till A-traktor, mopedbil eller moped har markant minskat sin användning av kollektivtrafik och cykel, vilket kan bidra till försämrad hälsa och miljö. Detta bör finnas med i diskussioner mellan föräldrar och ungdom.

Av studien framgår också att föräldrarna behöver involveras mer i AM-utbildningen och körträna efter erhållet körkort. Detta bör åtminstone ske när de väljer att köra A-traktor eller mopedbil, eftersom ingen övningskörning på fyrehjuligt fordon ingår i utbildningen.

Nyckelord

Ung förare, AM-körkort, förarutbildning, A-traktor, mopedbil, moped, trafiksäkerhet, olycksinblandning.

Abstract

The use of two-wheeled mopeds, moped cars, and A-tractors has increased among youths in Sweden, both in rural and urban areas.

The purpose of this study was to investigate how 15-year-olds use A-tractors, moped cars, or two-wheeled mopeds class I. Their experiences as new drivers with an AM driving license were of interest, as well as their behavior regarding various traffic safety aspects and whether they had been involved in accidents.

A survey was conducted in October 2024, answered by 607 fifteen-year-olds, where 50 percent drove A-tractors, 41 percent two-wheeled mopeds, and 9 percent moped cars. Youths in urban areas most frequently drove two-wheeled mopeds (51%), while A-tractors were most common in rural areas (76%) and smaller towns (50%). Most youths drove their vehicles 6–7 days per week, especially moped car drivers (87%). The vehicles were primarily used for commuting to school and socializing with friends. Social use of the vehicles was also common, particularly among A-tractor drivers.

One-fifth of the youths had been involved in an accident during their short time as vehicle drivers. Most accidents resulted only in vehicle damage, but the most vulnerable seemed to be the drivers of two-wheeled mopeds. Thirteen percent of moped drivers sustained personal injuries in the accidents.

The study shows that the legislative changes from 2023 have had an effect, with a doubled proportion of A-tractor drivers always using seat belts. Additionally, the practice of carrying more passengers than allowed seems to have decreased. However, speed manipulation and speeding still occur. It is crucial to make youths aware of the increased risk associated with speeding.

Fifteen-year-olds with an AM license and access to an A-tractor, moped car, or moped have drastically reduced their use of public transport and bicycles, which may contribute to deteriorating health and environmental conditions. This should be included in discussions between parents and youths.

The study also indicates that parents need to be more involved in AM education and driving practice with the young driver after obtaining the license. This should at least be done when the young person chooses to drive an A-tractor or moped car, as no practice driving on four-wheeled vehicles is included in the driving education.

Keywords

Young drivers, AM driving license, driving education, A-tractor, moped car, moped, traffic safety, accidents.

Innehållsförteckning

Kort sammanfattning	5
Abstract	6
Sammanfattning	8
Summary	10
Förord	12
1. Introduktion	13
1.1. Bakgrund.....	13
1.2. Studiens syfte	15
2. Metod	16
2.1. Enkät och datainsamling	16
3. Resultat	17
3.1. Fordon, kön och boende.....	17
3.2. Utbildning för AM-körkort och körträning.....	18
3.3. Körvanor	19
3.4. Trafiksäkerhet	22
3.4.1. Bälte och hjälm	22
3.4.2. Passagerare.....	24
3.4.3. Hastighet	25
3.4.4. Alkohol och droger	25
3.5. Känsla av att hindra andra trafikanter	26
3.6. Stoppad av polis	28
3.7. Olycksinblandning	29
4. Sammanfattande diskussion och slutsatser	31
4.1. Körträning och olycksinblandning.....	31
4.2. Trafiksäkerhetsbeteende.....	31
4.3. Körvanor	32
4.4. Slutsatser och rekommendationer	33
4.5. Fortsatta studier.....	34
Referenser	35
Bilaga 1. Enkätfrågor	36

Sammanfattning

Bakgrund

Användningen av tvåhjuliga mopeder (klass I), mopedbilar och A-traktorer har ökat bland ungdomar i Sverige, både på landsbygden och i städer. Dessa fordon erbjuder flera fördelar, som exempelvis frihet och självständighet, men minskar även behovet av förälders skjutsning och ökar bekvämligheten. Fordonen möjliggör att ungdomar själva kan ta sig till skola, träning och vänner när de önskar. Dessutom erbjuder mopedbilar och A-traktorer skydd mot väder och vind samt komfort under vintern, vilket är särskilt uppskattat i det svenska klimatet.

Tidigare forskning har visat att ungdomar upplever större oberoende och gemenskap genom användning av dessa fordon. De kan umgås med vänner och delta i sociala aktiviteter på ett sätt som inte vore möjligt utan fordonen. Men det finns också nackdelar och risker. Det är vanligt att ungdomar manipulerar fordonen för att köra snabbare än tillåtet, vilket kan leda till farliga situationer. Bristande användning av säkerhetsbälte är också ett problem, och det är inte ovanligt att det färdas fler passagerare än vad som är tillåtet.

Vid årsskiftet 2023–2024 fanns det cirka 56 000 A-traktorer, 17 000 mopedbilar och 242 000 tvåhjuliga mopeder klass I registrerade i Sverige. Den största ökningen har skett för A-traktorer, särskilt efter att tekniska krav för ombyggnation förenklades 2020. Regler från 2023 kräver numera bältesanvändning, vinterdäck och begränsar antalet passagerare samt att fordonen får framföras i högst 30 km i timmen, vilket är ett steg mot ökad trafiksäkerhet. Trots dessa åtgärder kvarstår utmaningar som manipulation av fordon och bristande trafikfärdigheter.

För att köra dessa fordon krävs ett AM-körkort, vilket inkluderar minst 12 timmars utbildning, men det finns brister i utbildningen, särskilt då den enbart innefattar körning med tvåhjulig moped. Erfarenheten från att köra A-traktor och mopedbil kan dock underlätta förarutbildningen för personbil och ge ungdomarna mer erfarenhet av att vistas i trafiken och som förare.

Syfte

Syftet med studien har varit att undersöka hur 15-åringar använder A-traktorer, mopedbilar eller tvåhjuliga mopeder klass I. Deras erfarenheter från den första tiden som nyblivna förare med AM-körkort har varit av intresse, samt deras beteende när det gäller olika trafiksäkerhetsaspekter och om de varit inblandade i olyckor.

Metod

En enkätundersökning genomfördes i oktober 2024, riktad till ungdomar med AM-körkort, via en TikTok-annons. Enkäten innehöll frågor om förarutbildningen, inklusive förarprov och körträning, samt frågor om trafiksäkerhet och trafikolyckor. Den undersökte också hur ofta och till vilket syfte fordonen användes, samt användningen av andra transportmedel före och efter att AM-körkortet tagits.

Resultat

Enkäten besvarades av 607 femtonåringar, där 50 procent körde A-traktor, 41 procent tvåhjulig moped och 9 procent mopedbil. Majoriteten av dem var födda år 2009 och 57 procent var killar. Bland mopedbilsförarna var 75 procent tjejer, medan andelen tjejer var 44 procent i A-traktor och 34 procent på tvåhjulig moped. Kunskapsprovet klarades på första försöket av 64 procent av 15-åringarna. Körträning efter erhållet AM-körkort var vanligare bland mopedbilsförare (76 %) än bland A-traktorförare (69 %). Efter att ha fått AM-körkort minskade användningen av cykel och kollektivtrafik markant. Bland A-traktorförare minskade cykling under minst 4 dagar per vecka från 40 procent till 3

procent, och kollektivtrafikanvändning under minst 4 dagar per vecka från 57 procent till 15 procent. Liknande mönster sågs bland mopedbils- och mopedförare.

Ungdomar i städer körde oftast tvåhjulig moped (51 %), medan A-traktor var vanligast på landsbygden (76 %) och i mindre orter (50 %). De flesta ungdomar körde sina fordon 6–7 dagar per vecka, särskilt mopedbilsförare (87 %). Fordonen användes främst för att ta sig till skolan och umgås med vänner. Social användning av fordonen var också vanligt, särskilt bland A-traktorförare.

Frågor omkring trafiksäkerhet visade att 83 procent av A-traktorförare och 94 procent av mopedbilsförare alltid använde bilbälte, medan 97 procent av mopedförare alltid använde hjälm. Det var vanligt att skjutsa fler passagerare än tillåtet, särskilt bland A-traktorförare (40 %).

Hastighetsöverträdelser var relativt vanliga, med 7 procent av A-traktorförare, 21 procent av mopedbilsförare och 24 procent av mopedförare som ofta eller ganska ofta körde över hastighetsgränsen. Alkohol- och drogpåverkad körning var sällsynt, men 42 procent av A-traktorförarna hade blivit stoppade av polis för alkoholkontroll, fordonskontroll eller annan kontroll.

Var femte 15-åring hade varit med i en olycka, men där olyckor med personskador var ovanliga, men mest förekommande bland mopedförare, där 13 procent hade varit med om en olycka som resulterat i personskador.

Diskussion och slutsats

En viktig slutsats av studien är att föräldrarna bör vara mer involverade i AM-utbildningen och i större utsträckning körträna med den unge efter erhållet körkort. Detta bör åtminstone ske när de väljer att köra A-traktor eller mopedbil, eftersom ingen övningskörning på fyrehjuligt fordon ingår i körkortsutbildningen för AM.

Det är oroväckande att femtonåringar som har AM-körkort och kör A-traktor, mopedbil eller moped så markant har minskat sin användning av kollektivtrafik och cykel. Detta kan bidra till försämrad enskild hälsa och försämrad folkhälsa, samt att det påverkar miljö och klimat negativt. Vi föreslår att hälso- och miljöaspekter i samband med att köra A-traktor, mopedbil och moped lyfts till diskussion.

Även diskussion om att alltid använda bälte och inte skjutsa fler passagerare än tillåtet behöver hållas levande, även om stora förbättringar skett efter att regelverk kommit till stånd. Det är dessutom viktigt att på olika sätt hindra manipulering och fortkörning med fordonen.

Summary

Background

The use of two-wheeled mopeds (class I), moped cars, and A-tractors has increased among youths in Sweden, both in rural and urban areas. These vehicles offer several advantages, such as freedom and independence, reducing the need for parental transportation, and increasing convenience. They enable youths to travel to school, training, and friends independently. Additionally, moped cars and A-tractors provide protection against weather and comfort during winter, which is particularly appreciated in the Swedish climate.

Previous research has shown that youths experience greater independence and community through the use of these vehicles. They can socialize with friends and participate in social activities in ways that would not be possible without these vehicles. However, there are also disadvantages and risks. It is common for youths to modify the vehicles to drive faster than allowed, which can lead to dangerous situations. The lack of seatbelt use is also a problem, and it is not uncommon for more passengers than allowed to be transported in the vehicles.

At the turn of the year 2023–2024, there were approximately 56,000 A-tractors, 17,000 moped cars, and 242,000 two-wheeled mopeds (class I) registered in Sweden. The largest increase has been for A-tractors, especially after the technical requirements for conversion were simplified in 2020. Regulations from 2023 now require seatbelt use, winter tires, and limit the number of passengers, as well as a maximum speed of 30 km/h, which is a step towards increased traffic safety. Despite these measures, challenges such as vehicle manipulation and lack of traffic knowledge remain.

To drive these vehicles, an AM driving license is required, which includes at least 12 hours of training, but there are deficiencies in the training, especially since it only includes driving a two-wheeled moped. The experience of driving an A-tractor and moped car can, however, facilitate driver training for passenger cars and give youths more experience in traffic and as drivers.

Aim

The aim of the study was to investigate how 15-year-olds use A-tractors, moped cars, or two-wheeled mopeds. Their experiences from the initial period as new drivers with an AM driving license were of interest, as well as their behavior regarding various traffic safety aspects and whether they had been involved in accidents.

Method

A survey was conducted in October 2024, targeting youths with an AM driving license, via a TikTok advertisement. The survey included questions about driver training, including the driving test and practical on-road training, as well as questions about traffic safety and traffic accidents. It also examined how often and for what purpose the vehicles were used, as well as the use of other means of transport before and after obtaining the AM driving license.

Results

The survey was answered by 607 fifteen-year-olds, with 50 percent driving an A-tractor, 41 percent a two-wheeled moped, and 9 percent a moped car. The majority were born in 2009, and 57 percent were boys. Among moped car drivers, 75 percent were girls, while the proportion of girls was 44 percent for A-tractors and 34 percent for two-wheeled mopeds. The driving license theory test was passed on the first attempt by 64 percent of the 15-year-olds. Practical on-road training after obtaining the AM license was more common among moped car drivers (76%) than among A-tractor drivers (69%). After obtaining the AM license, the use of bicycles and public transport decreased significantly. Among A-

tractor drivers, cycling at least 4 days per week decreased from 40 percent to 3 percent, and public transport use at least 4 days per week decreased from 57 percent to 15 percent. Similar patterns were seen among moped car- and moped drivers.

Youths in cities most often drove two-wheeled mopeds (51%), while A-tractors were most common in rural areas (76%) and smaller towns (50%). Most youths drove their vehicles 6–7 days per week, especially moped car drivers (87%). The vehicles were mainly used for commuting to school and socializing with friends. Social use of the vehicles was also common, especially among A-tractor drivers.

Questions about traffic safety showed that 83 percent of A-tractor drivers and 94 percent of moped car drivers always used seatbelts, while 97 percent of moped drivers always used helmets. It was common to carry more passengers than allowed, especially among A-tractor drivers (40%).

Speeding violations were relatively common, with 7 percent of A-tractor drivers, 21 percent of moped car drivers, and 24 percent of moped drivers often or quite often exceeding the speed limit. Driving under the influence of alcohol or drugs was rare, but 42 percent of A-tractor drivers had been stopped by the police for alcohol checks, vehicle inspections, or other controls.

Among the 15-year-olds, one in five had been involved in an accident. However, accidents with personal injuries were rare, though most common among moped drivers, where 13 percent had been involved in an accident resulting in personal injuries.

Discussion and conclusion

An important conclusion of the study is that parents should be more involved in AM driving training and more frequently practice driving with the youth after obtaining the driving license. This should at least be the case when the youth chooses to drive an A-tractor or moped car, as no practice driving with a four-wheeled vehicle is included in the AM license training.

It is concerning that fifteen-year-olds with an AM license who drive A-tractors, moped cars, or mopeds have drastically reduced their use of public transport and bicycles. This can contribute to deteriorated individual health and public health, as well as negatively impact on the environment and climate. We suggest that health and environmental aspects related to driving A-tractors, moped cars, and mopeds be brought up for discussion.

Additionally, discussions about always using seatbelts and not carrying more passengers than allowed need to be kept alive, even though considerable improvements have been made following the introduction of regulations. It is also important to prevent vehicle manipulation and speeding in various ways.

Förord

Det är mycket troligt att antalet fyrhjuliga fordon som får köras med AM-körkort, A-traktorer och mopedbilar, även fortsättningsvis kommer vara högt vilket ytterligare ökar behovet av kunskap kring denna grupp av unga trafikanter.

Målet med projektet, som pågår till 2028, är att undersöka hur unga individer utvecklas och mognar som trafikanter under de första fem åren som förare. Det första steget i projektet har innefattat en subjektiv studie där 15-åriga förare har besvarat en enkät om deras erfarenheter som förare av A-traktor, mopedbil eller tvåhjulig moped.

Denna delstudie har genomförts med stöd av Trafikverket FoI, Portfölj Möjliggöra. Författarna vill rikta ett stort tack till projektets kontaktpersoner Henrik Fahlcrantz och Charlotta Redtzer på Trafikverket samt referensgruppen (namngivna nedan) som försett oss med värdefull återkoppling och stöd med projektet.

Göteborg, januari 2025

Helena Selander
Projektledare

Projektets referensgrupp:

- Henrik Fahlcrantz, Trafikverket
- Jörgen Persson, Trafikverket
- Olof Stenlund, Transportstyrelsen
- Erling Andersson och Daniel Pettersson, Polismyndigheten
- Jimmy Ceihagen och Maria Stenman, STR
- Helena Hellstén och Jenny Norén, Länsförsäkringar
- Johan Bülow, Åklagarmyndigheten
- Joakim Dahlman, Björn Lidestam och Åsa Forsman, VTI

Granskare/Examiner

Per Henriksson, 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.

Publikationen godkänd för publicering

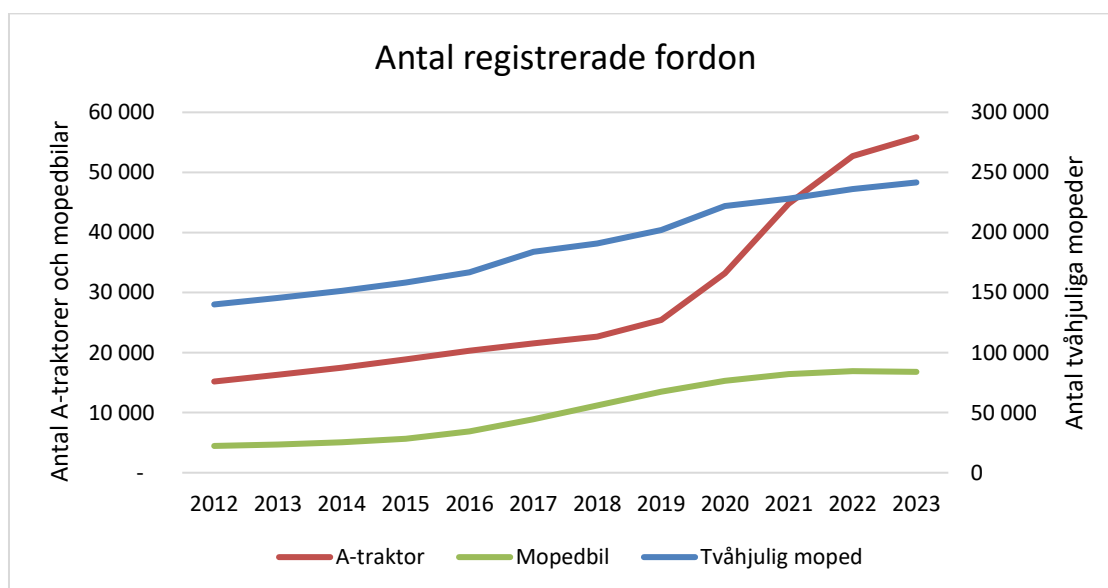
Joakim Dahlman, forskningschef, VTI.

1. Introduktion

1.1. Bakgrund

Tvåhjuliga mopeder (klass I), mopedbil och A-traktor har blivit allt vanligare bland ungdomar i Sverige. En av de främsta anledningarna till ökningen är att mopedbilar och A-traktorer har blivit mycket populära, inte bara på landsbygden utan även i städer och tätorter. En tidigare enkätstudie har visat att de fyrehjuliga fordonen skapar gemenskap och grupptillhörighet, men även frihet och oberoende bland unga [1]. Fordonen möjliggör att ungdomar själva kan ta sig till skola, träning och vänner när de önskar. Det framkom också i enkätstudien att deras självständighet ökade markant när föräldrarna inte längre behövde skjutsa dem, och bekvämligheten förbättrades då de slapp gå, cykla eller använda kollektivtrafik. Mopedbilar och A-traktorer förekommer inte bara på landsbygden utan även i städer och tätorter [2]. För många på landsbygden, där kollektivtrafiken många gånger är bristfällig eller obefintlig, kan fordonen vara särskilt viktiga. Ytterligare fördelar som ofta framhålls med de fyrehjuliga fordonen är skydd mot väder och vind samt komfort under vintern [1].

Således har antalet fordon ökat, både för tvåhjuliga mopeder och mopedbilar (Figur 1). Vid årsskiftet 2023–2024 fanns det cirka 56 000 A-traktorer, 17 000 mopedbilar, och 242 000 tvåhjuliga mopeder klass I registrerade i Sverige, både i trafik och avställda. Den största ökningen efter år 2019 har varit för A-traktorer. De tekniska kraven för ombyggnation av en bil till A-traktor förenklades under år 2020 och sedan dess har antalet registrerade A-traktorer ökat kraftigt. Ursprungligen var tanken att den ombyggda bilen, då benämnd EPA-traktor, skulle vara en traktor för användning inom skogs- och jordbruk, men numera är den i stort sett uteslutande en ungdomsbil.



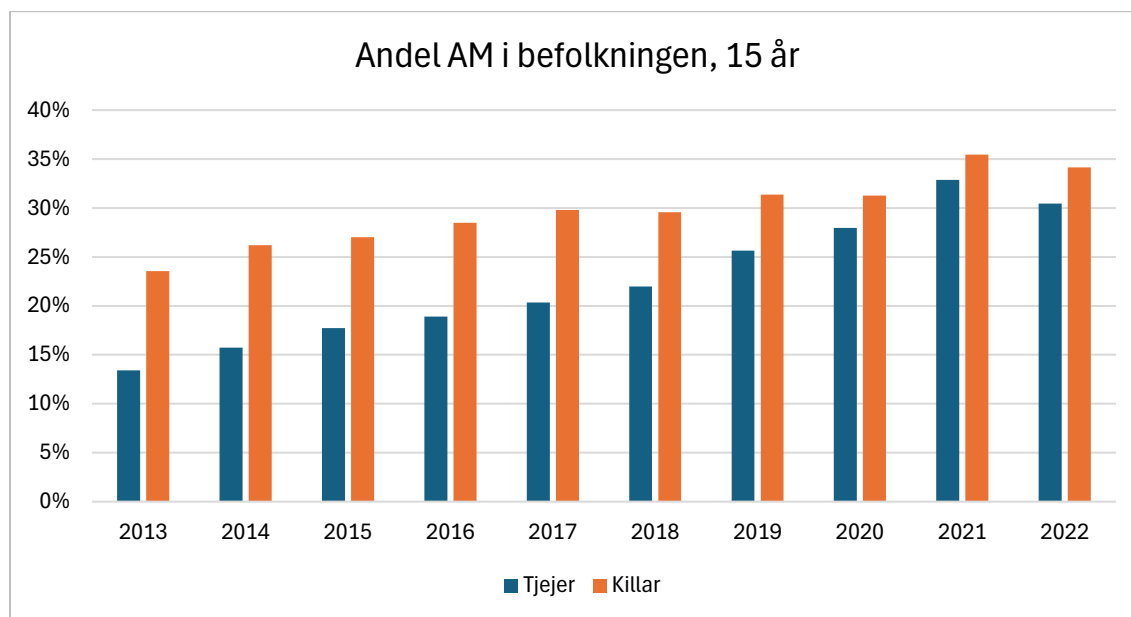
Figur 1. Antal registrerade A-traktorer, mopedbilar och tvåhjuliga mopeder (klass I) i Sverige 2012–2023. Källa: Trafikanalys.

Tvåhjuliga mopeder (klass I), mopedbil och A-traktor får köras från 15 års ålder med krav på AM-körkort¹. Den obligatoriska utbildningen består av minst 12 timmar, varav minst åtta timmar teori och fyra timmar övningskörning. Utbildningen ska genomföras hos behörig AM-utbildare och övningskörningen kan påbörjas från det att eleven är 14 år och 9 månader. Utbildningen för AM-körkort är framtagen för tvåhjulig moped och innefattar utöver teori enbart körning med tvåhjulig moped. Någon övningskörning med mopedbil eller A-traktor är inte möjlig på trafikskola och är olaglig tillsammans med föräldrar. Det har tidigare framkommit tydliga brister och risker när det gäller

¹ En A-traktor kan även köras med ett traktorkort från 16 års ålder.

ungdomarnas körbeteenden, samt att utbildningen behöver göras om för att ge bättre trafikfärdigheter, inslag av riskmedvetenhet och att möjliggöra körning med fyrhjuligt fordon [1]. Erfarenheten som förarna erhåller av att köra A-traktor och mopedbil skulle kunna underlätta förarutbildningen för personbil (körkortsbekvärlighet B) och att de eventuellt utvecklas mer som förare, i jämförelse med de förare som inte har haft ett AM-körkort.

När AM-utbildaren bedömt att kursplanens mål är uppfyllda kan kunskapsprovet genomföras på Trafikverkets förarprovskontor. Antalet kunskapsprov för AM-körkort vid Förarprov enligt statistik från Trafikverkets databas, var under 2018 drygt 70 000 prov och har sedan ökat till närmare 100 000 under år 2024 [3]. Andelen AM-körkort bland 15-åringar har stadigt ökat under många år, speciellt bland flickor (Figur 2).



Figur 2. Andel tjejer och killar med AM-körkort i den 15-åriga befolkningen 2013–2022. Källor: Trafikverket Förarprov och SCB.

I en tidigare intervjustudie framkom att ungdomarna blev självständiga i samband med sina förflyttningar med hjälp av fordonen, men även att fordonen ofta användes för att umgås med vänner [1]. Det framkom också att många ungdomar inte använde bilbälte och att det var vanligt att manipulera fordonen för att köra snabbare än tillåtet. Ungdomarna upplevde också att andra trafikanter ofta blev irriterade på dem för att de körde långsamt, vilket ledde till farliga omkörningar.

Det är sedan regeländringen år 2020 mycket enklare att bygga om nyare och mer moderna fordon till A-traktorer och att reglera hastigheten elektroniskt. Detta har inneburit att många manipulerar/trimmar fordonen för att de ska kunna gå fortare än den lagliga hastighetsbegränsningen på 30 km/tim. Det är också vanligt att det färdas många ungdomar i fordonen, att bälte inte används och att det ofta finns brister på fordonen som påverkar trafiksäkerheten [2, 4]. Den 31 augusti 2023 skärptes reglerna och det är inte tillåtet med fler passagerare än det finns passagerarplatser, och alla som färdas i en A-traktor ska använda bilbälte. Dessutom kompletterades reglerna med att högsta tillåtna hastighet är 30 km/tim i syfte att förenkla polisens övervakning av hastighetsöverträdelser². Sedan december 2023 gäller även krav på vinterdäck för A-traktorer. Trots utredningar, forskningsstudier och nya lagar har det ännu inte kommit några konkreta förslag på förändringar av hur förarutbildningen ska se ut och hur manipulation, miljöpåverkan med mera ska förhindras eller minskas.

² Tidigare gällde att A-traktorn inte fick vara konstruerad för att kunna köras i högre hastighet än 30 km/tim.

Kunskapsläget kring hur unga förare av A-traktorer, mopedbilar och tvåhjuliga mopeder beter sig i trafiken, utvecklas som trafikanter, förändrar sina beteenden över tid och begår trafikförseelser behöver undersökas närmare, vilket är upprinnelsen till detta forskningsprojekt. Det långsiktiga målet i projektet är att kunna svara på frågor om hur förare med AM-behörighet utvecklas som trafikanter och vilken effekt erfarenheten från fordonet har på B-körkortsutbildning och olycksinblandning under den första tiden med B-körkort. Är denna effekt enbart positiv eller negativ? Är ungdomarnas mognad och konsekvenstänk bättre? För att kunna besvara projektets frågeställningar genomförs enkätstudier med ungdomar som har AM-körkort, och jämförs med ungdomar som har B-körkort men saknar erfarenhet av att köra ett AM-fordon.

1.2. Studiens syfte

Som ett första steg i projektet har 15-åringar som har AM-körkort och kör ett fordon ombetts att besvara en enkät. Syftet med den föreliggande studien har varit att undersöka hur 15-åringar använder A-traktorer, mopedbilar eller tvåhjuliga mopeder klass I. Deras erfarenheter från den första tiden som nyblivna förare med AM-körkort har varit av intresse och deras beteende när det gäller olika trafiksäkerhetsaspekter samt om de varit inblandade i olyckor.

2. Metod

I denna rapport sammanställs den första enkäten som är riktad till 15-åringar som har AM-körkort och kör A-traktor, mopedbil eller tvåhjulig moped klass I.

2.1. Enkät och datainsamling

Enkäten innehöll frågor om förarutbildningen, trafiksäkerhet och hur fordonet användes (se Bilaga 1). Frågorna om förarutbildningen (AM-körkort) innefattade antal kunskapsprov och om de hade körtränat med någon efter att AM-körkortet tagits. Enkäten innehöll även frågor om hur ofta och till vilket syfte de körde fordonen, nyttjande av andra transportmedel innan respektive efter att de erhållit AM-körkortet samt frågor kring trafiksäkerhet. Enkäten innehöll också frågor kring eventuella trafikolyckor och om de hade blivit stoppade av polis. De flesta frågor hade fasta svarsalternativ men det fanns även möjlighet till fritextsvar för vissa frågor.

Deltagare rekryterades via en TikTok-annons som riktade sig till ungdomar med AM-körkort. I annonsen fanns en länk till en sida på VTI:s webbplats med information om studien och en länk till den digitala enkäten (Webropol³). Datainsamlingen pågick under oktober månad 2024.

Inklusionskriterier för att delta i studien var att individen hade ett AM-körkort och var 15 år när enkäten besvarades. Någon ersättning utgick inte för medverkan, men det fanns en möjlighet (valfritt) att vara med i en utlottning av ett antal presentkort som kunde användas hos trafikutbildare som är anslutna till STR (Sveriges Trafikutbildares Riksförbund), till exempel för förarutbildning eller riskutbildning för personbil. I slutet av enkäten tillfrågades även respondenten om intresse fanns av att besvara liknande enkäter när de är 16 år.

Med anledning av att det var en så kallad publik enkätlänk är det okänt hur många individer som fick ta del av enkäten. Totalt påbörjade 2698 personer enkäten men avslutade den inte. Enkät svar fanns från 919 individer men 312 personer exkluderades framför allt på grund av ålder (16 år eller äldre), eller att de uppgav att de inte hade ett AM-körkort. Sammantaget fanns enkät svar från 607 15-åriga individer med AM-körkort.

Enkätstudien godkändes av Etikprövningsmyndigheten 2024-07-10 (diarienummer 2024-03702-02).

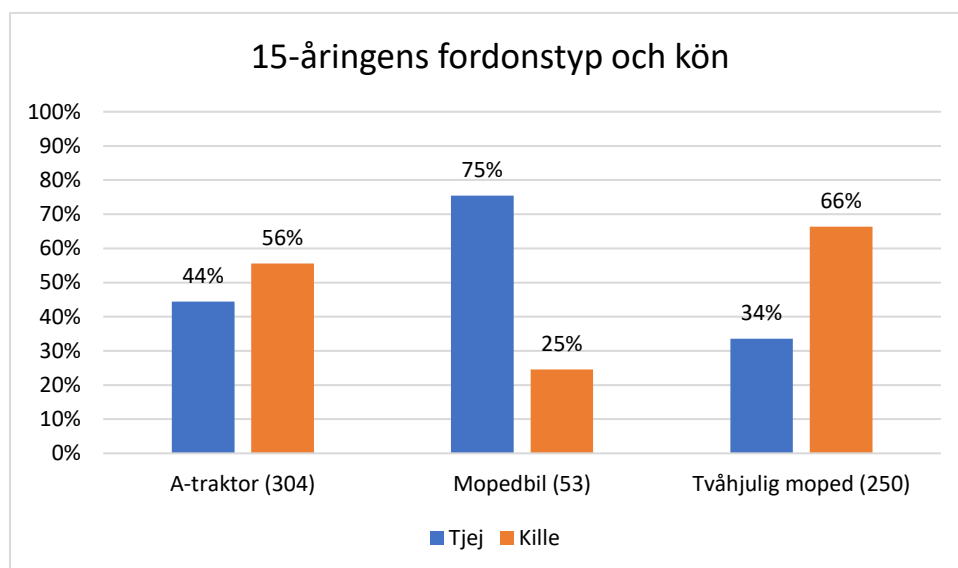
³ <https://webropol.se/>

3. Resultat

3.1. Fordon, kön och boende

Totalt besvarades enkäten av 607 individer som var 15 år. Att köra A-traktor var vanligast bland de ungdomar som besvarade enkäten (50 %). Tvåhjulig moped (klass I) kördes av något färre (41 %) och mopedbil av nio procent.

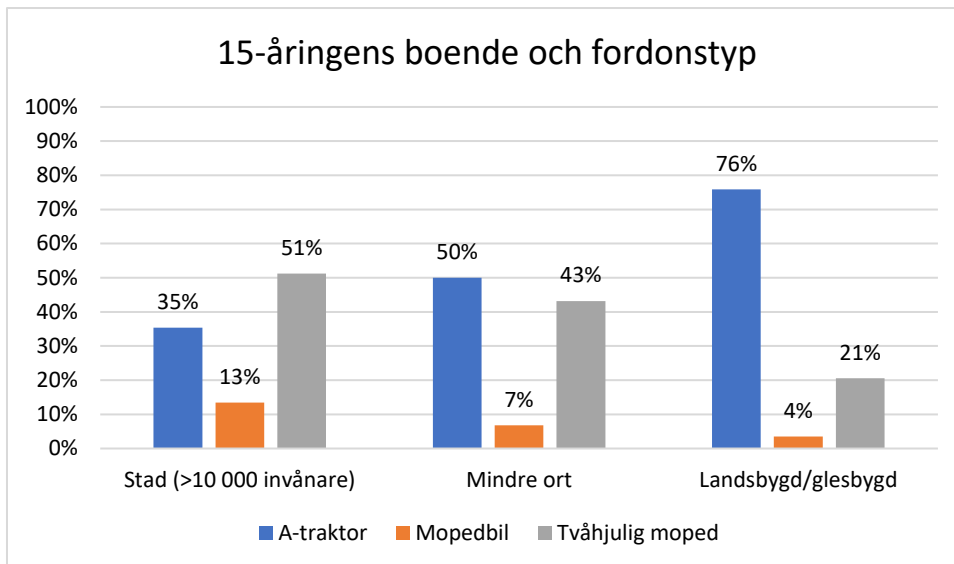
De flesta av de 15-åriga respondenterna var födda 2009 (62 %) och resterande 2008. Av det totala antalet svarande var 348 killar vilket motsvarar 57 procent. Av de svarande som körde mopedbil var 75 procent tjejer, se Figur 3. För A-traktor var andelen tjejer 44 procent och på tvåhjulig moped (klass I) ännu lite lägre, 34 procent.



Figur 3. De svarande 15-åringarnas kön för respektive fordon som kördes.

Det fanns en spridning över hela landet bland de svarande. Det var 216 av landets 290 kommuner, cirka 75 procent, som angavs i enkätsvaren, där antalet svar i de olika kommunerna varierade från 1 till 13.

Drygt fyrtio procent uppgav att de bodde i en stad (fler än 10 000 invånare), 36 procent bodde i en mindre ort och 23 procent på landsbygd eller i glesbygd. Det fanns dock variationer av vilket fordon som 15-åringen körde beroende på var de bodde. Bland 15-åringarna som bodde i en stad var det vanligast att köra tvåhjulig moped (51 %), se Figur 4. Att köra A-traktor var vanligast bland de som bodde på landsbygd eller i glesbygd (76 %) och i en mindre ort (50 %).

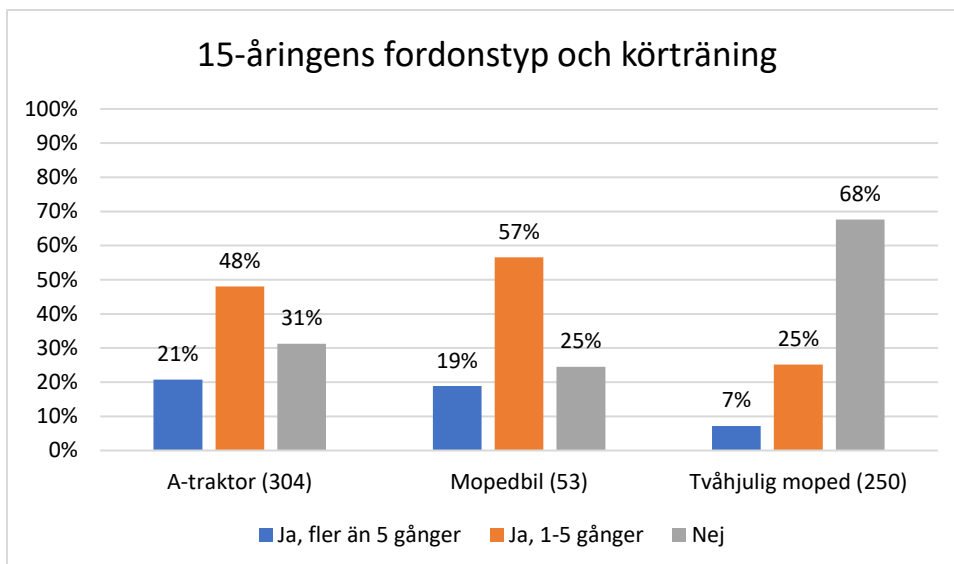


Figur 4. De svarande 15-åringarnas fordon beroende på typ av boende. Total antal: Stad (mer än 10 000 invånare) 246, Mindre ort 220, Landsbygd/glesbygd 141.

3.2. Utbildning för AM-körkort och körträning

Att ta ett AM-körkort innebär att man klarar ett kunskapsprov (teoriprov) hos Trafikverket Förrarprov. Ungdomarna som besvarade enkäten tog sitt AM-körkort under åren 2023–2024, varav 69 procent under 2024. Det var vanligast att ha tagit körkortet under vår- och sommarmånaderna. En större andel, 60 procent, tog körkortet under april – augusti men ytterligare 19 procent klarade kunskapsprovet under september – oktober. På frågan om hur många gånger de hade gjort kunskapsprovet angav 64 procent att de hade klarat provet på första försöket, 19 procent på andra och 9 procent på tredje försöket. Övriga behövde minst fyra försök.

Det är inte möjligt att övningsköra privat under förarutbildningen för AM-körkort och den praktiska övningskörningen är på en tvåhjulig moped, även om personen senare ska köra ett fyrhjuligt fordon som A-traktor eller mopedbil. Av denna anledning fanns en fråga i enkäten om de hade körtränat med sitt fordon efter att de erhållit AM-körkortet. Svaret skilde sig mellan fordonsslagen. Bland de som körde A-traktor hade 69 procent gjort det, varav 48 procent 1–5 gånger och 21 procent fler än fem gånger (Figur 5). Av de som körde mopedbil hade 76 procent körtränat, varav 57 procent 1–5 gånger och 19 procent fler än fem gånger. Körträning bland dem på tvåhjulig moped var inte lika förekommande (32 %), men 25 procent hade gjort det 1–5 gånger och 7 procent fler än fem gånger. De som körde tvåhjulig moped hade också övningskört i AM-utbildningen, med anledning av att det är obligatoriskt.

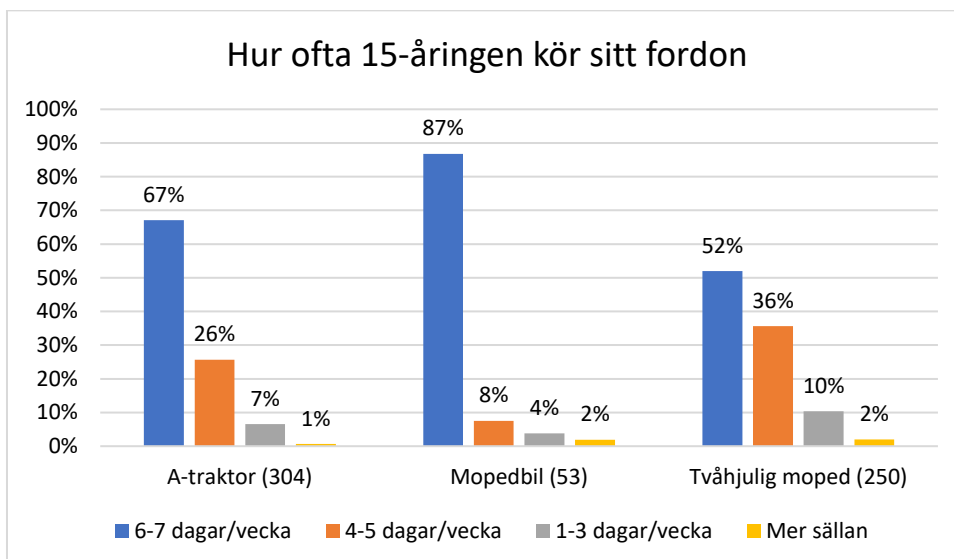


Figur 5. De svarande 15-åringarnas körträning efter att de klarat AM-körkortet.

Ungdomarna kunde i enkäten ange vem de körtränat med och det var möjligt att ange flera svar. Ungefär 95 procent av 15-åringarna som hade körtränat i A-traktor eller mopedbil hade körtränat med förälder eller annan vårdnadshavare. Trafikskola angavs av 12 procent i A-traktor och 18 procent i mopedbil. Något högre andelar angavs för 15-åringarna som körde A-traktor jämfört med mopedbil när det gäller syskon (14 resp. 10 %), pojkvän/flickvän (7 resp. 0 %) och kompis (22 resp. 13 %).

3.3. Körvanor

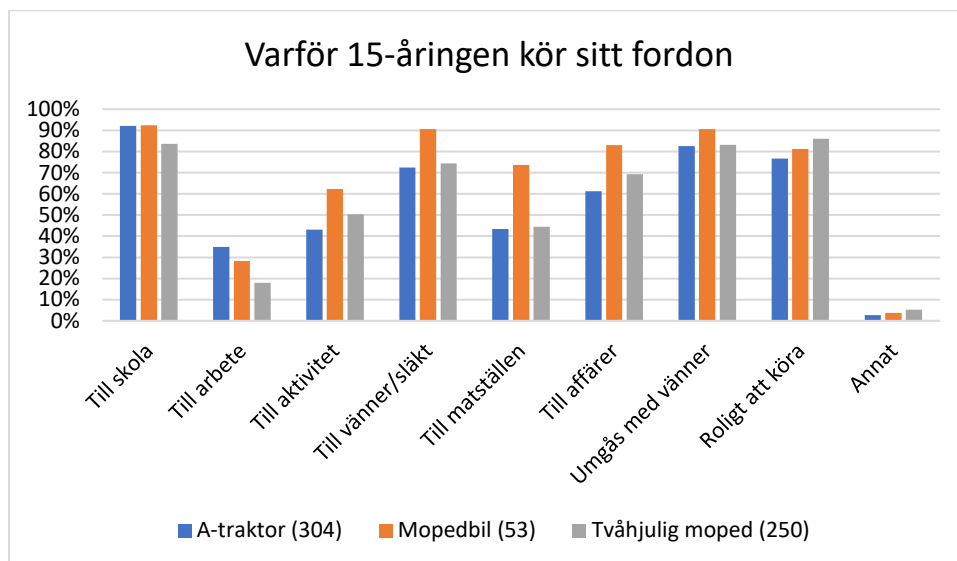
På frågan om hur ofta de vanligtvis kör sitt fordon angav 67 procent av de med A-traktor, 87 procent av de med mopedbil, och 52 procent av de med tvåhjulig moped att de körde 6–7 dagar per vecka (Figur 6). Motsvarande andelar bland dem som svarat 4–5 dagar per vecka var 26 procent för A-traktor, 8 procent för mopedbil och 36 procent för tvåhjulig moped.



Figur 6. Svar på frågan: "Hur ofta kör du vanligtvis?".

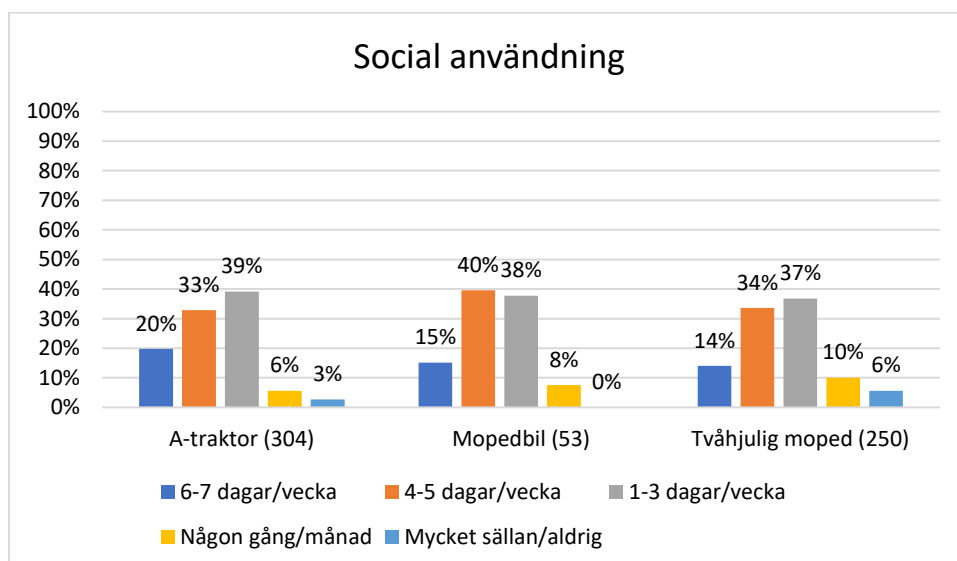
Femtonåringarna som har A-traktor och mopedbil körde sina fordon främst till skolan (92 %), se Figur 7. Det är något lägre andel (84 %) av mopedförarna som körde den tvåhjuliga mopeden till skolan. Ett annat vanligt svar var att ha fordonet för att umgås med vänner; 83 procent av både A-traktorförare och mopedförare jämfört med 91 procent av mopedbilsförarna. En stor andel av mopedbilsförarna

angav också att de körde till vänner/släkt (91 %), till affärer (83 %) och att de körde för att det är roligt att köra (81 %). Att de kör för att det är roligt att köra angavs av 77 procent av A-traktorförarna och 86 procent av mopedförarna.



Figur 7. Svar på frågan: ”Varför kör du?”. Flera svar kunde anges.

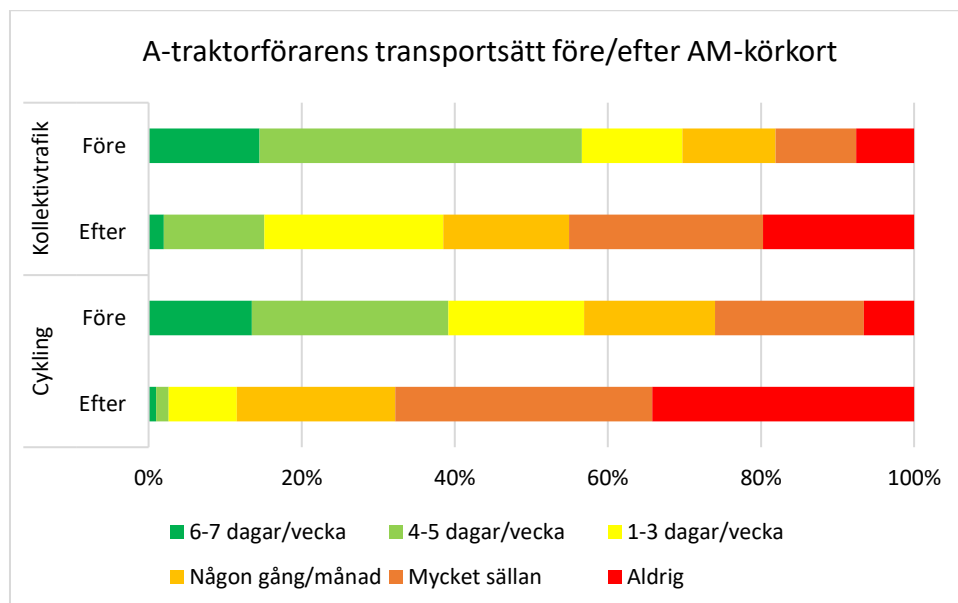
I enkäten fanns även frågan om hur ofta de använder fordonet socialt. Social användning innebar att vara med kompisar och åka runt och umgås tillsammans. Det vanligaste svaret var att detta skedde 4–5 dagar per vecka eller 1–3 dagar per vecka (Figur 8). Bland de som åkte A-traktor var det dock en femtedel som använde fordonet socialt nästan varje dag, det vill säga 6–7 dagar per vecka.



Figur 8. Svar på frågan: ”Hur ofta använder du fordonet socialt, dvs. för att vara med kompisar och åka runt och umgås tillsammans?”.

En frågeställning i projektet var om ungdomarna ändrar sina val i hur de transporterar sig med kollektivtrafik eller cykel efter att de fått AM-körkort. Bland A-traktorförarna så var det 57 procent som innan de fick AM-körkort åkte kollektivtrafik 4–5 eller 6–7 dagar per vecka, varav 42 procent 4–5 dagar per vecka (Figur 9). Efter att A-traktorförarna fått AM-körkortet var det 15 procent som använde kollektivtrafik lika frekvent. Det var 55 procent av A-traktorförarna som hade tillgång till gratis kollektivtrafik till/från skola och 22 procent som hade gratis kollektivtrafik efter skoltid/på fritid.

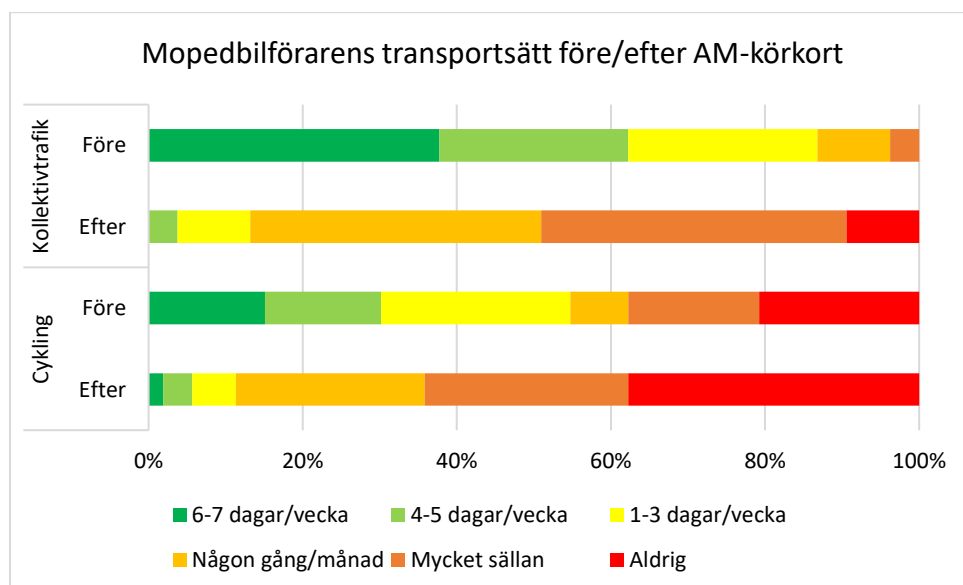
När det gäller A-traktorförarna rapporterade cirka 40 procent att de tidigare cyklade 4–5 eller 6–7 dagar per vecka, men efter att de fått körkortet minskade detta till tre procent. Nästan 70 procent svarade att de cyklar *mycket sällan* eller *aldrig* efter att de fått AM-körkort.



Figur 9. Hur ofta A-traktorföraren åkte kollektivtrafik respektive cyklade före och efter erhållet AM-körkort. Antal svarande: 304.

Bland mopedbilsförarna var det 62 procent som innan de fick AM-körkort åkte kollektivtrafik 4–5 eller 6–7 dagar per vecka, efter var det fyra procent, se Figur 10. Det var 47 procent som hade tillgång till gratis kollektivtrafik till/från skola och 21 procent efter skoltid/på fritid.

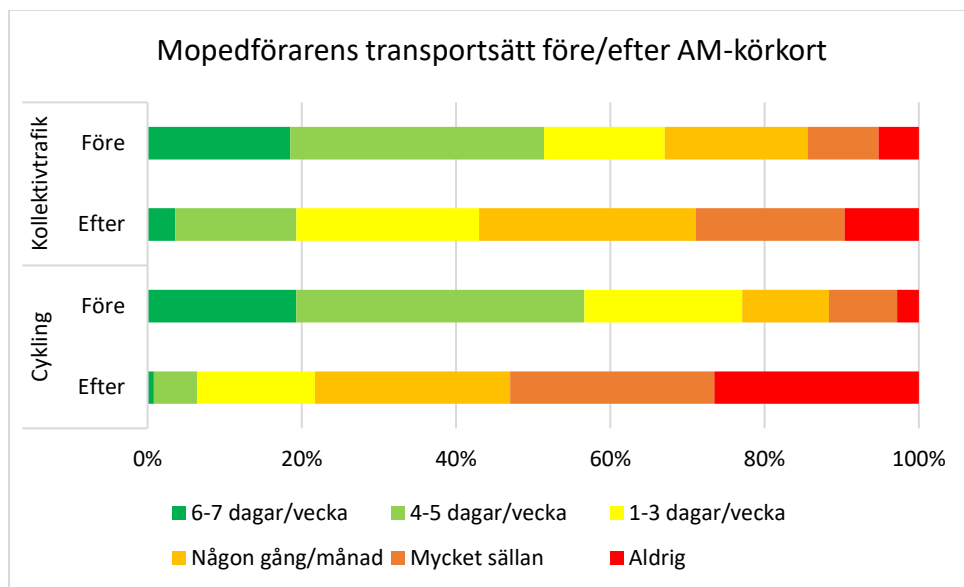
Det var 30 procent som cyklade 4–5 eller 6–7 dagar per vecka innan de fick AM-körkortet, och sex procent efter. Drygt 60 procent av mopedbilsförarna svarade att de cyklar *mycket sällan* eller *aldrig* efter att de tagit körkortet.



Figur 10. Hur ofta mopedbilsföraren cyklade respektive åkte kollektivtrafik före och efter erhållet AM-körkort. Antal svarande: 53.

När det gäller kollektivtrafik bland ungdomarna som körde tvåhjulig moped klass I åkte drygt hälften med sådan innan de fick AM-körkort och knappt 20 procent efter, se Figur 11. Det var 43 procent som hade tillgång till gratis kollektivtrafik till/från skola och 18 procent efter skoltid/på fritid.

Innan de tog AM-körkort var det 57 procent som cyklade 4-5 eller 6-7 dagar per vecka, varav 37 procent 4-5 dagar per vecka. Efter AM-körkortets erhållande var det sex procent som cyklade 4-5 eller 6-7 dagar per vecka. Det var 53 procent som *mycket sällan* eller *aldrig* cyklade efter att körkortet erhållits.



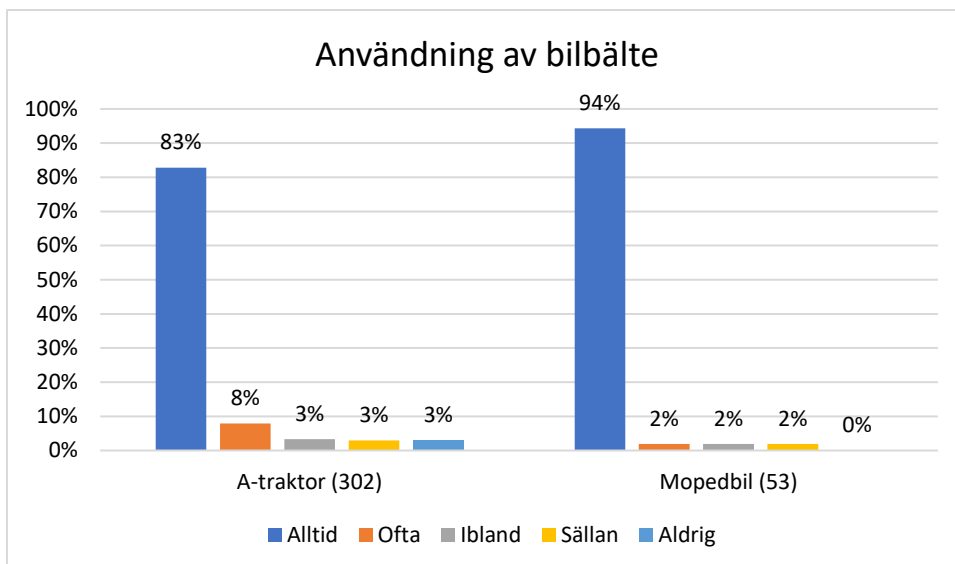
Figur 11. Hur ofta mopedföraren cyklade respektive åkte kollektivtrafik före och efter erhållit AM-körkort. Antal svarande: 249.

3.4. Trafiksäkerhet

Nedan redovisas svar från enkäten om olika trafiksäkerhetsbeteenden såsom användning av bälte respektive hjälm, om fler passagerare fanns i fordonen, om hastigheter och manipulation samt om användning av alkohol och droger när ungdomarna kör sina fordon.

3.4.1. Bälte och hjälm

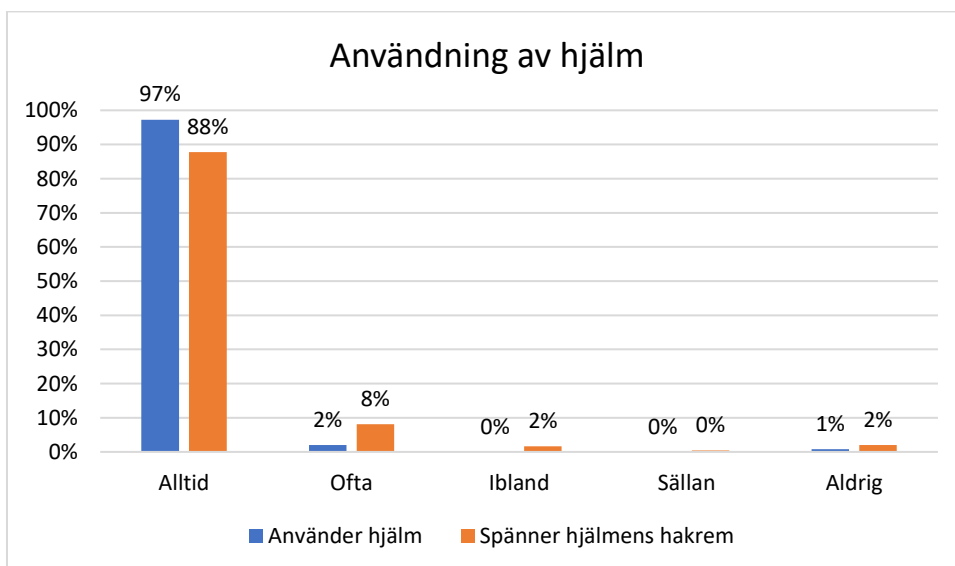
Av enkätsvaren framkommer att 83 procent av förarna i A-traktor alltid använde bilbälte, se Figur 12. Lagen om att använda bilbälte i A-traktor kom i augusti 2023 så dessa ungdomar har enbart kört A-traktor under den tid som lagen gäller. I mopedbil var andelen som använde bilbälte högre, 94 procent. Ingen i mopedbil svarade att de aldrig använder bilbälte jämfört med tre procent (nio personer) i A-traktor. Det var dock två personer som skrev i fritext att de hade A-traktorer där det inte fanns bälten.



Figur 12. 15-åringarnas användning av bilbälte när de kör A-traktor respektive mopedbil.

Ungdomarna fick ange varför de inte alltid använde bilbälte (flera svar kunde anges) och från förare med A-traktor fanns 52 möjliga svarande. Av dessa svarade 79 procent att det var en dålig ovana eller att de glömde, och 42 procent att de var friare utan bilbältet. Få svar finns på övriga alternativ: ”Jag är en säker förare och behöver inte bilbälte” (6 svar); ”Ingen annan använder bilbälte” (4 svar); ”Mina kompisar tycker det är töntigt” (4 svar).

Förarna på tvåhjulig moped ska enligt lag använda hjälm när de kör och det var 97 procent som alltid gjorde det, men inte alla förare spände åt hjälmens hakrem när de körde, se Figur 13. Det var 88 procent som alltid gjorde det och ytterligare 8 procent som ofta gjorde det. Två personer svarade att de aldrig använder hjälm och fem personer att de aldrig spänner åt hjälmens hakrem när de kör.

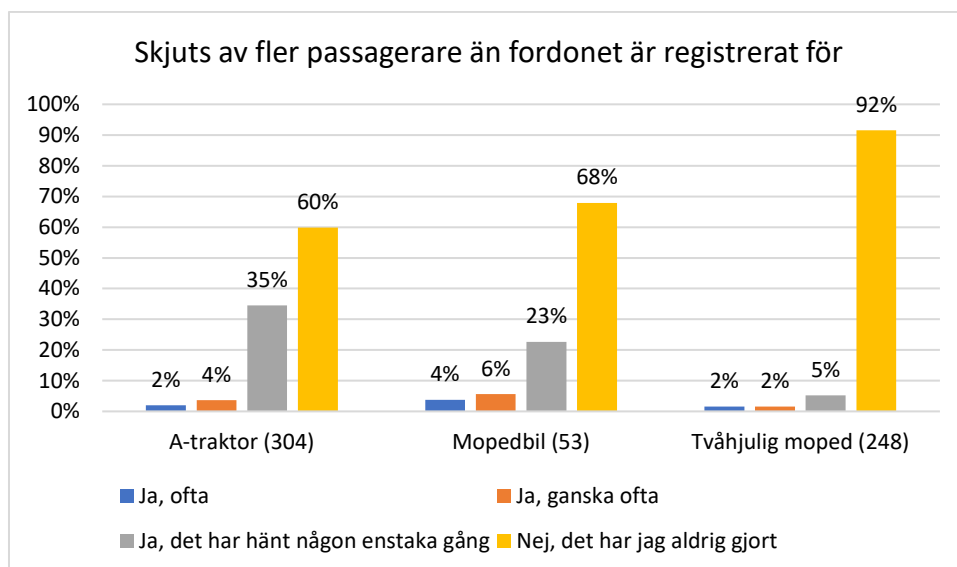


Figur 13. 15-åringarnas användning av hjälm när de kör tvåhjulig moped (klass I) samt om de spänner åt hjälmens hakrem när de kör. Totalt antal: 246.

Det var enbart sju mopedförare som inte alltid använde hjälm och den huvudsakliga orsaken var ”Jag är en säker förare och behöver inte hjälm” (5 svar).

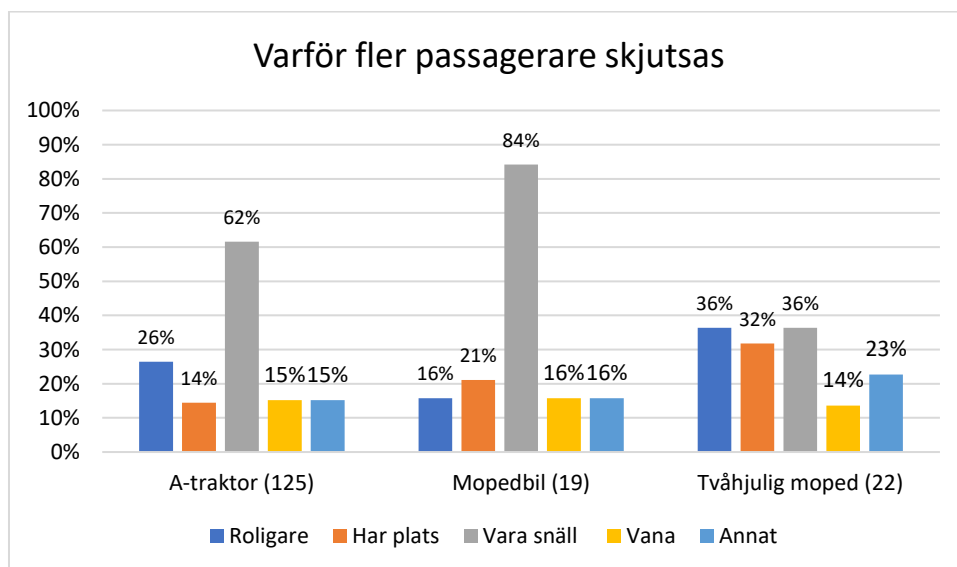
3.4.2. Passagerare

I augusti 2023 klargjordes att det i A-traktor inte är tillåtet med fler passagerare än det finns passagerarplatser. En enkätfråga riktade sig till alla tre fordonstyperna och gällde om de skjutsar fler passagerare än fordonet är registrerat för, se Figur 14. Detta var mest förekommande bland dem som körde A-traktor (40 %) och därefter mopedbil (32 %). Bland förarna av tvåhjulig moped var det enbart åtta procent som skjutsade fler passagerare än fordonet var registrerat för.



Figur 14. Svar på fråga: ”Skjutsar du fler passagerare än fordonet är registrerat för?”.

Den vanligaste anledningen till att fler passagerare skjutsas i A-traktor och mopedbil var att föraren ”vill vara snäll och schyst, inte säga nej när någon frågar”, se Figur 15. Det var 62 procent av ungdomarna i A-traktor som svarade detta och 84 procent av dem i mopedbil. Här är dock antalet svarande mycket få (19 personer).



Figur 15. Svar på fråga: ”Varför skjutsar du fler passagerare?”. Flera svar kunde anges. Antal svarande är bland de som svarat ja i Figur 14.

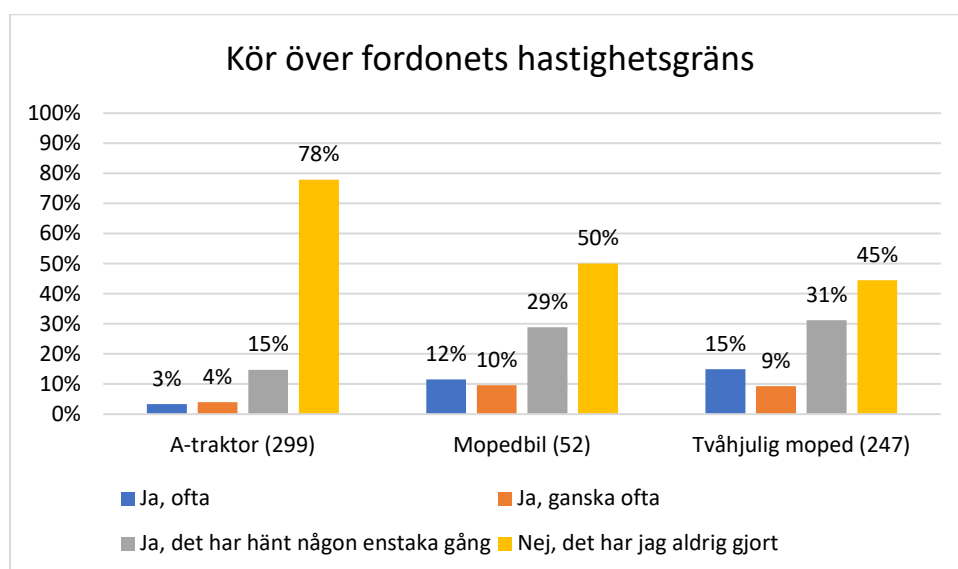
Ungdomarna som svarat ”Annat” gavs möjlighet att själva beskriva varför de skjutsade fler passagerare. Det fanns 19 svar från A-traktorförare, tre från mopedbilsförare och fem från mopedförare. Flera svar handlade just om att inte lämna kvar någon utan vara schyst och snäll och inte säga nej när någon frågar. För några var det ett enstaka tillfälle när kompisar missat bussen eller

annars skulle blivit kvarlämnade. Några kommenterade att man bara körde korta sträckor om det var fler passagerare än tillåtet.

3.4.3. Hastighet

A-traktors hastighetsgräns är 30 km/tim och för mopedbil och tvåhjulig mopedklass I gäller 45 km/tim som maxhastighet. En enkätfråga var därför om 15-åringarna körde sina fordon fortare än dessa hastighetsgränser. Av de som körde mopedbil svarade 50 procent att de aldrig gjort det och 45 procent av de som körde tvåhjulig moped (Figur 16). Av A-traktorförarna var det 78 procent som svarade att de aldrig kört fortare än 30 km/tim. Det var sju procent av A-traktorförarna (22 personer), 21 procent av mopedbilsförarna (11 personer) och 24 procent av mopedförarna (60 personer) ofta eller ganska ofta körde över fordonets hastighetsgräns.

Det var fem procent av A-traktorförarna som svarade ja på frågan om fordonet var manipulerat eller trimmat till högre hastigheter än tillåtet. Av mopedbilsförarna var det två procent som svarade ja och sju procent av de förare som körde tvåhjulig moped. Ungefär samma andelar av ungdomarna ville inte uppge något svar.



Figur 16. Om A-traktorföraren kör fortare än 30 km/tim respektive om mopedbilsföraren och mopedföraren kör över 45 km/tim.

3.4.4. Alkohol och droger

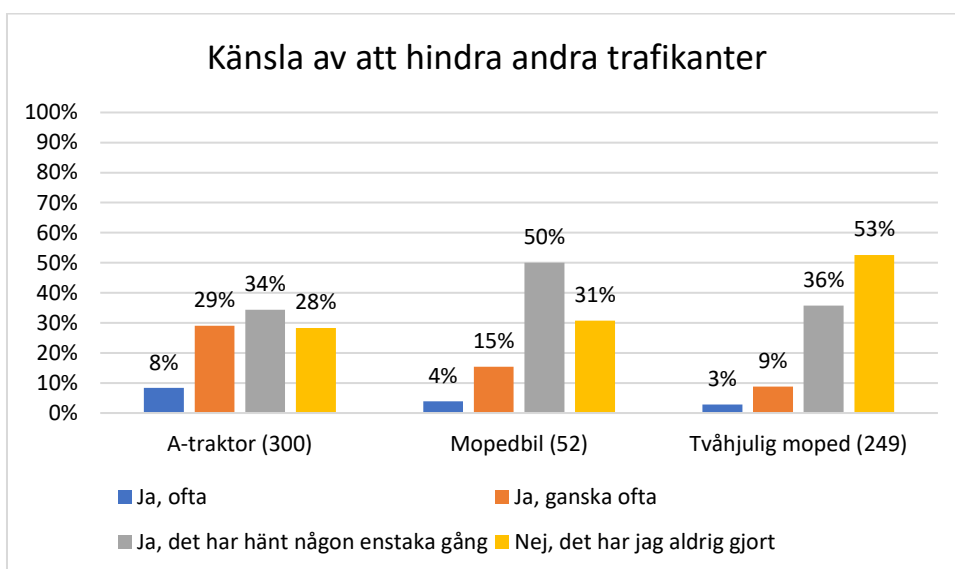
En fråga handlade om 15-åringen kört efter att ha druckit alkohol eller tagit droger, se Tabell 1. Det var 96 procent av A-traktorförarna som svarade att de aldrig gjort det, 94 procent av mopedbilsförarna och 97 procent av mopedförarna. Det var en av A-traktorförarna som kört påverkad ganska ofta och 11 personer som svarade att det hänt någon enstaka gång. Bland mopedbilsförarna hade en person svarat ofta och två att det hänt någon enstaka gång. Det vara fyra av mopedförarna som ofta kört efter att ha druckit alkohol eller tagit droger, och tre som gjort det någon enstaka gång.

Tabell 1. Andel som svarat på fråga: "Händer det att du kör efter att ha druckit alkohol eller tagit droger?". Antal svarande: A-traktor 300, mopedbil 52, tvåhjulig moped 248.

	A-traktor	Mopedbil	Tvåhjulig moped
Ja, ofta	-	1,9%	1,6%
Ja, ganska ofta	0,3%	-	-
Ja, det har hänt någon enstaka gång	3,7%	3,8%	1,2%
Nej, det har jag aldrig gjort	96,0%	94,2%	97,2%

3.5. Känsla av att hindra andra trafikanter

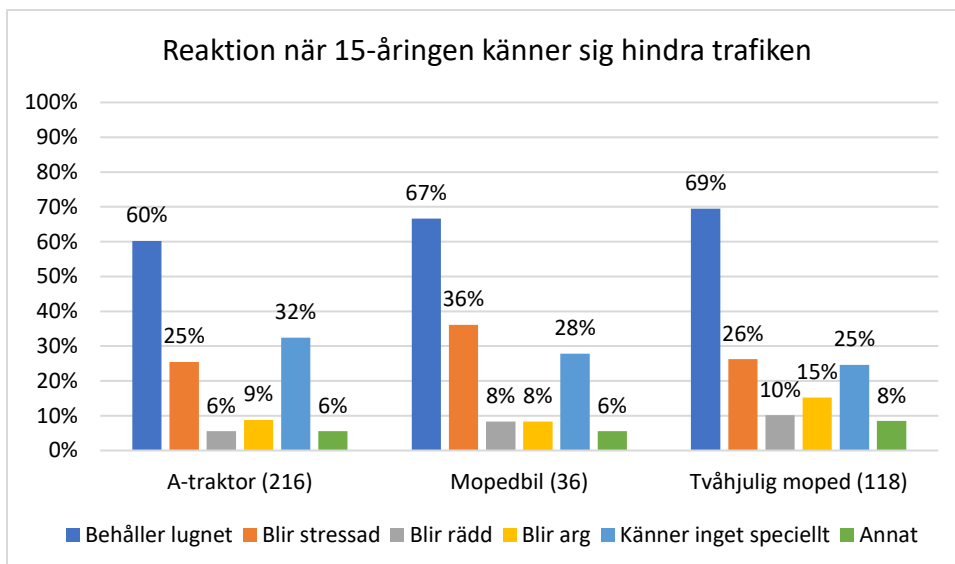
Frågor om att hindra andra trafikanter ställdes i enkäten. Av de som körde A-traktor och mopedbil var det runt 70 procent som ofta, ganska ofta eller någon enstaka gång känt att de hindrat andra trafikanter när de körde, se Figur 17. Det var en större andel av A-traktorförarna (37 %) som svarade ofta eller ganska ofta, jämfört med mopedbilsförarna (19 %). Bland förarna på tvåhjulig moped var det färre än hälften som haft känslan av att hindra andra trafikanter, och för de flesta hade det då bara hänt någon enstaka gång.



Figur 17. Svar på fråga: "Känner du att du hindrar andra trafikanter när du kör?".

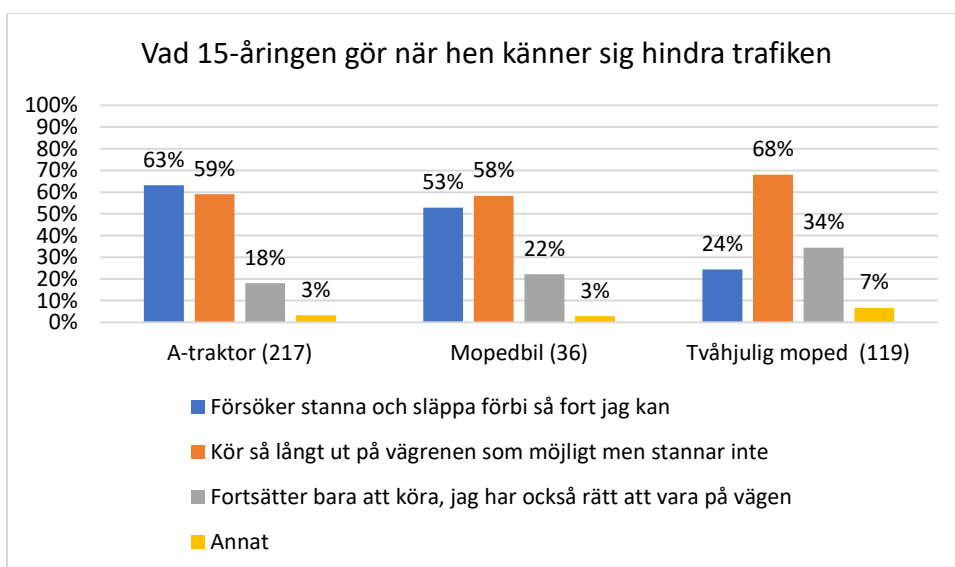
Tjejer i mopedbil uppgav i större utsträckning än killarna att de upplevt att de hindrat andra trafikanter, 78 procent respektive 42 procent. Antalet svarande är dock mycket lågt (40 tjejer och 12 killar). För de båda andra fordonsslagen var det inga större könsskillnader.

Hur reagerar då femtonåringarna om de känner att de hindrar trafiken? De flesta verkade behålla lugnet, mellan 60 och 69 procent angav detta svarsalternativ (Figur 18). En fjärdedel av de som körde A-traktor och tvåhjulig moped svarade dock att de blev stressade. För de som körde mopedbil var denna andel högre (36 %), men antalet svarande är få. En högre andel tjejer angav att de blev stressade, medan killarna i högre utsträckning blev arga.



Figur 18. Svar på frågan hur man reagerar om man känner att man hindrar andra trafikanter: Flera svar kunde anges.

Vad gör då 15-åringen när de upplever att de hindrar andra trafikanter? Ungdomarna i A-traktor och mopedbil försökte stanna och släppa förbi så fort de kunde (63 resp. 53 %) eller körde så långt ut på vägrenen som möjligt men stannade inte (59 resp. 58 %), se Figur 19. En femtedel ansåg dock att de också hade rätt att vara på vägen och fortsatte bara att köra. Bland förarna på tvåhjuliga mopeder svarade nästan 70 procent att de körde så långt ut på vägrenen som möjligt men stannade inte. En fjärdedel försökte dock stanna och en tredjedel fortsatte bara att köra.



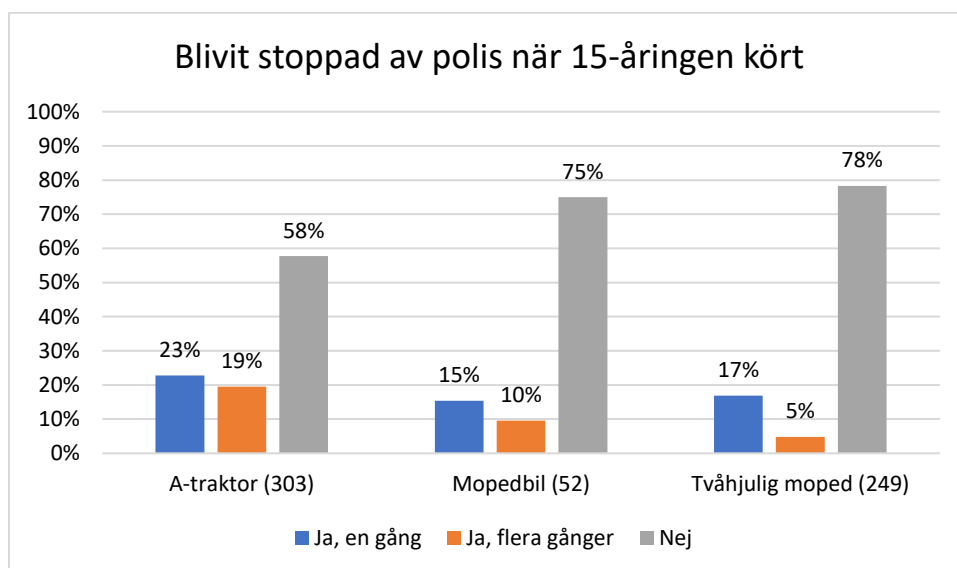
Figur 19. Svar på fråga: "Vad gör du oftast när detta händer? (dvs. känner att du hindrar andra trafikanter när du kör). Flera svar kunde anges.

För alla fordonen sammanslaget, var andelen tjejer något högre än andelen killar i svarsalternativen "Försöker stanna och släppa förbi så fort jag kan" (55 % resp. 46 %) och i "Kör så långt ut på vägrenen som möjligt men stannar inte" (65 % resp. 59 %). Det var en lite större andel killar som svarade på alternativet "Fortsätter bara att köra, jag har också rätt att vara på vägen" (26 % killar, 21 % tjejer).

De fritextsvar som gavs på "Annat" (Figur 19) bekräftade bara det som redan framkommit i de fasta svarsalternativen.

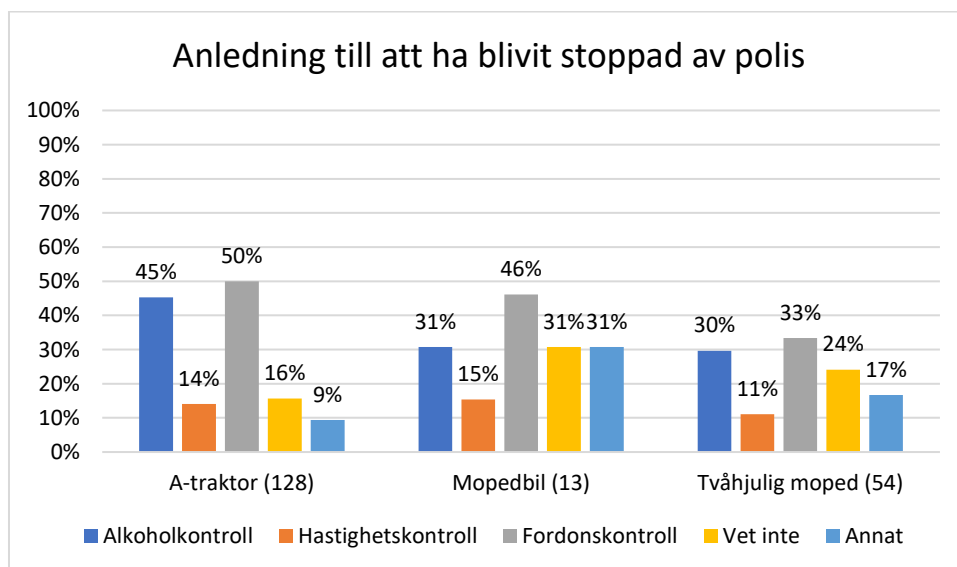
3.6. Stoppad av polis

Det var en större andel (42 %) av förarna i A-traktor som blivit stoppade av polis när de kört sitt fordon, jämfört med mopedbil (25 %) och tvåhjulig moped (22 %), se Figur 20.



Figur 20. Svar på fråga: "Har du blivit stoppad av polis när du kört?"

Femtonåringens upplevda anledning till att man blivit stoppad visas i Figur 21. Bland A-traktorförarna svarade 50 procent att anledningen var fordonskontroll och 45 procent alkoholkontroll. Det är vanligt att polisen kontrollerar olika saker vid samma stopp och man ska vid varje kontroll göra ett alkoholutandningsprov. Hastighetskontroll var det bara 14 procent som angav. Bland mopedförarna var det omkring 30 procent som svarade fordonskontroll respektive alkoholkontroll.



Figur 21. Svar på fråga: "Av vilken anledning blev du stoppad vid senaste tillfället?". Flera svar kunde anges.

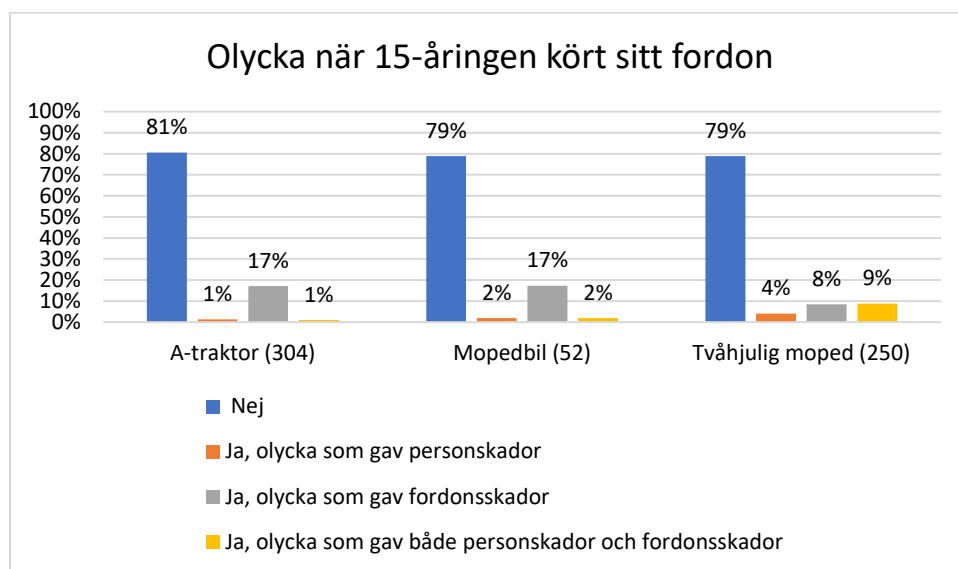
Bland de egna svar som skrivits av de som svarat "Annat" nämndes att en mopedbilsförare bytte fil för tidigt i en cirkulationsplats. De som körde A-traktor nämnde bland annat att polisen trott att det satt fler än vad som var tillåtet i fordonet, att fordonet hade is på rutan som polisen ansåg som farligt, och att A-traktorn hade röd belysning framåt. Att ha stoppats för trasig blinkers nämndes, liksom körkortskontroll och en förare kontrollerades för att ha hanterat mobiltelefon. Bland de som körde

tvåhjulig moped nämndes bland annat att mopeden hade saknat baklykta, att föraren kört mot enkelriktat, i körfält för buss, eller att passagerare saknat hjälm.

A-traktorn är ett besiktningsskyldigt fordon och polisen kan kräva ombesiktning om de hittar defekter på fordonet. En fråga ställdes därför om de hade behövt ombesiktas efter att ha blivit stoppad av polis, varav fem procent svarade ”ja, en gång”, en procent svarade ”ja, flera gånger” och 94 procent svarade nej på frågan.

3.7. Olycksinblandning

Respondenterna fick ange om de som förare varit med om någon olycka när de kört och om olyckan resulterat i personskador och/eller fordonsskador. Det var ungefär 80 procent som svarade att de inte varit med om någon olycka när de varit förare, se Figur 22. Av A-traktorförarna var det 7 personer (2 %) som varit med i en olycka som orsakade personskador. De flesta av olyckorna hade enbart medfört fordonsskador. I mopedbilsolyckorna hade 2 personer (4 %) varit med i en olycka som resulterat i personskador. Mest sårbar verkar förare på tvåhjulig moped vara, det var 32 mopedförare (13 %) som blivit skadade i olyckan.



Figur 22. Svar på fråga: ”Har du som förare varit med om någon olycka när du kört?”.

Förarna hade möjlighet att beskriva olyckan om de ville. Det fanns 46 svar från förare med A-traktor, 10 från förare av mopedbil, 48 från förare med moped. Det var inte ovanligt att olyckan inträffat en kort tid efter att AM-körkortet tagits. En A-traktorförare skrev så här:

Andra dagen med körkort råkade jag backa in i min kompis bil på grund av att jag inte hade tillräckligt med uppsikt... (15-årig A-traktorförare)

Backningsolyckor med de fyrhjuliga fordonen förekom i flera olycksbeskrivningar, liksom andra påkörningar som berodde på bristande uppmärksamhet:

Råkade köra in i en stolpe när jag kollade på något annat än vägen framför mig. (15-årig A-traktorförare)

Femtonåringarna uttrycker det som att de ”råkade...” göra ett misstag, men en A-traktorförare beskrev också att hen haft bristande uppmärksamhet vid en parkeringsolycka:

...dålig sikt i sidospelar, missbedömde avståndet mellan mitt fordon och annat fordon. (15-årig A-traktorförare)

Det inträffade också fel på fordonen under färd som att styrservo gått sönder, ratten blivit jättetrög, punktering uppstått eller däck trillat av. När det gäller sladdningar, är det troligt att de var både oavsiktliga och avsiktliga, men kunde oavsett detta sluta i exempelvis ett dike. Ungdomarna hade också blivit påkörda, och flera nämnde att det skett bakifrån:

Jag stod stilla och väntade på att en bil framför skulle köra när det kom en bil bakifrån och körde in i mig. (15-årig mopedbilsförare)

Även ungdomar på tvåhjuliga mopeder blev påkörda, eller körde på andra. Det handlade både om bilister och kompisar som körde moped eller mopedbil tillsammans. Med den tvåhjuliga mopeden blev vägomständigheterna mer tydliga, det handlade om ishalka, lövhalka, snö, vattenplaning och rullgrus. Även vägutformning nämndes, där olyckor hade inträffat i cirkulationsplats eller att föraren kört på en trottoarkant.

En förare på tvåhjulig moped berättade så här:

Jag vurpade i en rondell och överskattade väglagets grepp, fick knäskador efteråt. (15-årig mopedförare)

Olyckorna visade sig också bero på handhavandefel. Femtonåringen hade lutat sig för mycket i en sväng, bromsat så hårt att framdäcket låst sig, eller släppt kopplingen för snabbt och gasat för mycket så att mopeden stegrat sig. I flera olyckor beskrevs att resultatet av olyckan varit att föraren ramlat eller vält. Ingen berättade dock om någon mycket allvarlig olycka, men skador på knä och smalben hade erhållits, liksom blåmärken och skrapsår. En ungdom berättade dock om något allvarligare konsekvenser på både person och moped:

Körde på rullgrus som kommunen hade glömt att städa bort och moppen bara föll ner på marken, jag hade ingen chans att göra något. Fick skada på ben och armar som har gett ganska fula ärr, och moppen behövde lämnas in på reparation och hjälmen sprack så behövde skaffa ny. Som tur är hade jag helförsäkring så fick allt fixat. (15-årig mopedförare)

4. Sammanfattande diskussion och slutsatser

I detta avsnitt diskuteras resultaten som har erhållits i studien och några slutsatser som kan dras.

4.1. Körträning och olycksinblandning

Det mest effektiva sättet att skaffa sig erfarenhet som trafikant och förare är att regelbundet vistas i trafiken och använda sitt fordon, men under säkra förhållanden. För att få erfarenhet på ett säkert sätt behövs träning via trafikskola men oftast även privat övningskörning. Detta är särskilt viktigt för bilkörning, men även för moped där ungdomar ofta skaffar erfarenhet på egen hand, menar Gregersen [5].

Under AM-utbildningen är det inte tillåtet att övningsköra privat, utan den enda övningskörning som görs är med tvåhjulig moped under förarutbildningen. Av denna anledning fanns en fråga i enkäten om ungdomarna hade körtränat med sitt fordon efter att de erhållit AM-körkortet. Bland de som körde A-traktor hade 69 procent körtränat, varav 48 procent 1–5 gånger och 21 procent fler än fem gånger. Av de som körde mopedbil hade 76 procent körtränat, varav 57 procent 1–5 gånger och 19 procent fler än fem gånger. Det är intressant att 15-åringar i mopedbil uppger att de i något högre utsträckning körtränat. Möjligtvis kan det bero på att det är fler tjejer som kör mopedbil, eller att de i högre utsträckning bor och kör i stan, vilket kan upplevas som en mer komplicerad trafikmiljö.

I en studie från Folksam framkom att 54 procent av olyckorna skedde under de första tre månaderna, och i 90 procent av alla analyserade olyckor var A-traktorn vållande [6]. Folksam menar att föräldrar bör körträna med sin ungdom, vilket är en viktig del i att förebygga trafikolyckor. I föreliggande studie uppgav ungefär 95 procent av 15-åringarna i A-traktor eller mopedbil som hade körtränat att de hade körtränat med förälder eller annan vårdnadshavare, men de flesta enbart 1–5 gånger. Vi vill också lyfta fram möjligheten att efter erhållet körkort ta några körlektioner. I föreliggande studie hade 20 procent av 15-åringarna varit med om en olycka som fordonsförare, även om övervägande delen av olyckorna bara gav fordonskador. För förare av tvåhjulig moped var dock förekomsten av personskador vanligare jämfört med de båda andra fordonslagen. Detta kan troligen förklaras av att man på en tvåhjulig moped är en oskyddad trafikant utan något karosseri omkring sig som i mopedbil eller A-traktor. I flera olycksbeskrivningar hade olyckorna inträffat kort tid efter att personen erhållit sitt körkort, vilket skulle kunna bero på bristande erfarenhet och träning, vilket även Folksam [6] uppmärksammade i sin studie.

Unga nyblivna förare är ofta inblandade i olyckor på grund av bristande kunskap, insikt, riskmedvetenhet och körerfarenhet, samt personliga faktorer som personlighet, livsstil och kamratgrupper [5]. För att bli en säker förare, menar Gregersen, krävs det mer än att bara kunna manövrera fordonet enligt trafikreglerna; man måste också kunna planera sitt resande, bedöma när man bör avstå från att köra och ha en realistisk uppfattning om sin egen förmåga. Det är viktigt att känna till var riskerna i trafiken är som störst och att kunna undvika dessa genom att köra med stora säkerhetsmarginaler och upptäcka farliga situationer i tid.

4.2. Trafiksäkerhetsbeteende

Att hålla hastighetsbegränsningen är viktigt för att undvika olyckor och mildra eventuella skador som kan uppstå i en olycka. För A-traktor gäller 30 km/tim och för mopeder klass I och mopedbilar är hastighetsgränsen 45 km/tim. Av A-traktorförarna i enkäten svarade 78 procent att de aldrig kört fortare än 30 km/tim, medan bara 50 procent av de som kör mopedbil svarade att de aldrig kört för fort och 45 procent av de som kör tvåhjulig moped. Dessa svar var något förvånande, men kan möjligtvis bero på att mopedbilar kan komma upp i något högre hastigheter än 45 km/tim utan att trimning eller manipulation föreligger [2]. Det var två procent av mopedbilsförarna som svarat att de trimmat fordonet till högre hastigheter än tillåtet och fem procent av A-traktorförarna. Vi har i tidigare studier [2] sett att trimning, enligt polisen, är mer förekommande och lättare att genomföra på A-traktorer än

mopedbilar. Av ungdomarna som kör tvåhjulig moped svarade sju procent att de trimmat mopeden till högre hastigheter än tillåtet. Det var också åtta till elva procent av ungdomarna som inte ville uppge något svar på denna fråga, eller svarade att de inte visste, kanske beroende på att de faktiskt manipulerar sitt fordon. I den tidigare enkätstudien som genomfördes 2022 [1] var det 21 procent av A-traktorungdomarna som sa att fordonet varit trimmat till högre hastigheter än fordonets konstruktiva hastighet någon gång under de senaste två åren, och 4 procent av mopedbilsungdomarna.

Nykterhet är viktigt för att undvika olyckor och en mer objektiv studie pågår om det vid VTI [7]. Vi har dock i enkäten frågat om 15-åringen kört efter att ha druckit alkohol eller tagit droger, och det var 96 procent av A-traktorförarna som svarade att de aldrig gjort det, 94 procent av mopedbilsförarna och 97 procent av mopedförarna. I den tidigare studien [1], där majoriteten var 15–17 år, svarade 95 procent av mopedbilsförarna att de aldrig kört med alkohol eller droger och 91 procent av mopedbilsförarna. Så de båda resultaten visar på liknande andelar, lite lägre andelar i föreliggande studie som har kört påverkade, vilket är rimligt med att det bara är svar från 15-åringar, och som i lägre utsträckning borde ha börjat dricka alkohol eller använda droger.

Från föreliggande studie finns flera resultat som visar på användning av skyddsutrustning. Detta är sådant som kan avgöra hur stora konsekvenser en eventuell olycka får. Lagen om att använda bilbälte i A-traktor kom i augusti 2023 och verkar ha gett bra resultat. Av enkätsvaren framkom att 83 procent av förarna i A-traktor alltid använde bilbältet. I en enkätstudie som gjordes 2022 [1] svarade 41 procent av ungdomarna i A-traktor att de alltid använde bilbältet. Det var 53 procent av ungdomarna i A-traktor som inte alltid använde bilbältet eftersom det då inte var ett lagkrav. Nu ser vi en fördubbling av ungdomar som alltid använder bilbältet i A-traktor, så lagändringen har fått en positiv påverkan, åtminstone på 15-åringar som inte borde ha någon tidigare vana av att köra utan bälte. Det finns även en liten ökning av bilbältesanvändningen i mopedbilen mellan de båda undersökningarna, från 78 procent till 94 procent som säger att de alltid använder bilbältet.

I augusti 2023 klargjordes också att det i A-traktor inte är tillåtet med fler passagerare än det finns passagerarplatser. Detta är av säkerhetsskäl så att alla kan vara bältade och föraren ha en god sikt i backspeglar och genom fönster. Av enkätsvaren framgår att det ändå är ganska vanligt att flera skjutsas, i A-traktor hade 40 procent gjort det. Andelen var lite lägre i mopedbil (32 %). Den vanligaste anledningen till att fler passagerare skjutsades i A-traktor och mopedbil var att föraren ville vara snäll och inte säga nej när någon frågade. Man gav också exempel på när det förekommit. Inte riktigt samma fråga ställdes i den tidigare enkäten från 2022 [1]. Där svarade 78 procent av ungdomarna i A-traktor att det någon gång hade hänt att de skjutsat tre passagerare eller fler i A-traktorn och av förarna i mopedbil hade 44 procent någon gång skjutsat två passagerare eller fler i mopedbilen. Det verkar som att det skett en minskning av antalet passagerare i de fyrehjuliga AM-fordonen vilket är bra ur trafiksäkerhetssynpunkt.

4.3. Körvanor

I den föreliggande studien var det 75 procent tjejer bland mopedbilsförarna. Även i tidigare enkätstudie [1] har det varit mer vanligt att tjejer kör mopedbil. Bland de som körde A-traktor, var i föreliggande studie 44 procent tjejer och i den tidigare studien [1] var andelen tjejer 47 procent. Kön fördelningen tycks därför vara mer jämn i A-traktor än i mopedbil, där cirka tre fjärdedelar skulle kunna vara tjejer. Av de som svarade som körde tvåhjulig moped klass I var 34 procent tjejer.

Beroende på var ungdomarna bodde så var olika fordon mer vanliga. Bland 15-åringarna som bodde i en stad var det vanligast att köra tvåhjulig moped (51 %). Att köra A-traktor var vanligast bland de som bodde på landsbygd eller i glesbygd (76 %) och i en mindre ort (50 %). Femtonåringarna som har A-traktor och mopedbil körde sina fordon främst till skolan (92 %). Det är något lägre andel (84 %) av mopedförarna som körde den tvåhjuliga mopeden till skolan. Ett annat vanligt svar var att ha fordonet för att umgås med vänner; 83 procent av både A-traktorförare och mopedförare svarade detta, jämfört med 91 procent av mopedbilsförarna. Social användning innebär att med fordonen umgås med

kompisar och åka runt tillsammans. Bland de som åkte A-traktor var det en femtedel som använde fordonet socialt nästan varje dag. Detta är något som poliser uppmärksammat och berättat om i intervjuer i en tidigare studie [2]. Poliserna brukade kalla fenomenet en ”rullande fritidsgård”.

Användningen var ganska lika mellan de olika fordonsslagen när det gäller att ta sig till skola, vänner/släkt och att det var roligt att köra. Men mopedbilsungdomarna angav i högre utsträckning att de också kör fordonet till affärer, matställen och fritidsaktiviteter, vilket kan bero på att de oftare bor i städerna och har större närhet och utbud till sådana platser.

Ungdomarna kan uppleva att de utgör ett hinder i trafiken [1] och det visade sig att sju av tio ungdomar i A-traktor och mopedbil känt att de hindrar andra, det var mer vanligt bland ungdomarna i A-traktor. Tjejer och killar verkade reagera olika inför detta, där tjejer i högre utsträckning än killar blev stressade av situationen.

Poliser har i en tidigare studie [2] berättat att de stoppar fler A-traktorer än mopedbilar på grund av uppenbara fordonseffekter eller förarens beteende. Mopedbilar upplevdes inte som problematiska på samma sätt. I föreliggande studie bekräftas detta och det var en större andel (42 %) av förarna i A-traktor som blivit stoppade av polis när de kört sitt fordon, jämfört med mopedbil (25 %) och tvåhjulig moped (22 %). Vanliga anledningar till att de hade stoppats uppgavs vara alkoholkontroll och fordonskontroll.

Av studien framgår att ungdomarna ändrat sina val av transportmedel och markant minskat sin cykling och användning av kollektivtrafik. Detta kan ge upphov till negativa hälsoaspekter med anledning av minskad fysisk aktivitet men även miljöaspekter när fordonen används ofta och även för kortare resor [1, 2]. Färre resor med cykel och kollektivtrafik kan delvis ha att göra med var ungdomarna bor. Exempelvis hade mopedbilsförarna minskat mest sin användning av kollektivtrafik, från 87 till 13 procent användning varje vecka. Trots detta var det ändå 47 procent som uppgav att de hade tillgång till gratis kollektivtrafik till/från skola och 21 procent efter skoltid/på fritiden. Det är troligt att mopedbilsförarna som oftare finns i städer inte har samma avstånd till skola och fritidsaktiviteter varför de i större utsträckning har möjlighet att välja mopedbilen framför kollektivtrafik. En mopedbil har dessutom inte samma bränsleåtgång som en A-traktor [1]. Förare på tvåhjulig moped väljer troligen i lägre utsträckning sitt fordon under vintertid och nyttjar då istället kollektivtrafiken. Förarna som kör A-traktorer finns i större utsträckning på landsbygd/glesbygd där det oftare finns gratis kollektivtrafik, 55 procent har tillgång till gratis kollektivtrafik till skolan. Dock kan det vara långt till busshållplatser och färre möjligheter att resa efter skoltid och på fritid, vilket kan förklara att många ändå väljer ett dyrare färdmedel som A-traktor eller mopedbil.

4.4. Slutsatser och rekommendationer

Det bästa skulle vara en AM-behörighet för dem som ska köra fordon på två hjul och en AM-behörighet för dem som ska köra fordon på fyra hjul, och därmed delvis olika förarutbildningar. Detta har funnit som förslag från Transportstyrelsen, och mottagits positivt av remissinstanser, men verkar i nuläget tyvärr inte vara genomförbart hos Transportstyrelsen inom överskådlig tid. Dock bör detta inte hindra att AM-utbildningen förbättras med större fokus på riskmedvetenhet och insiktsskapande övningar. Trafikutbildare skulle också kunna involvera föräldrarna i utbildningen och påtala vikten av att föräldrarna körtränar med den unge efter erhållet körkort och gärna låter den unge ta några körlektioner efter erhållet AM-körkort.

Femtonåringar som har AM-körkort och tillgång till A-traktor, mopedbil eller moped har markant minskat sin användning av kollektivtrafik och cykel. Detta kan bidra till försämrad enskild hälsa och försämrad folkhälsa, samt att det påverkar miljö och klimat negativt. Dessutom kommer dessa ungdomar tidigt in i en ”bilåkarkultur” som kanske gör dem mindre benägna att sedan transportera sig på ett hållbart sätt, vilket går emot de långsiktiga målen på att minska biltrafiken till förmån för gång,

cykel och kollektivtrafik. Vi uppmanar föräldrar att ha diskussion med sina ungdomar om dessa frågor, och att diskussionen också ingår i förarutbildningen.

Ett positivt resultat, troligtvis från lagändringarna i augusti 2023, framkom: en dubbelt så hög andel i A-traktor använder nu alltid bilbälte jämfört med tidigare studie [1]. Även att skjutsa fler passagerare än vad som är tillåtet verkar ha minskat. Detta är mycket positivt och för de nya AM-förare i denna studie har dessa lagändringar funnits under hela deras körperiod, vilket borde göra att dåliga vanor inte grundläggs på samma sätt som tidigare. Diskussionen bör dock ändå hållas levande om att alltid använda bilbältet, respektive hjälmen, samt att inte ha fler passagerare än vad som är tillåtet.

Manipulation av hastigheten och att köra för fort förekommer fortfarande, och kan eventuellt vara en underrapportering, utifrån vad som tidigare har rapporterats [4]. Det är mycket viktigt att ungdomarna görs medvetna om den riskökning detta medför. I tidigare studier [2] kunde vi se att en trolig orsak till allvarliga olyckor med A-traktor var för hög hastighet, annars skulle dessa olyckor inte inträffat eller fått de konsekvenser de fick. Här kan den undervisningsfilm VTI tagit fram (<https://www.vti.se/atraktorfilm>) visas för ungdomar av trafikutbildare, föräldrar och andra intressenter på skolor och fritidsgårdar, för att bland annat visa på vikten av att hålla fordonets hastighetsgräns och alltid använda bilbältet.

4.5. Fortsatta studier

Den enkät som här besvarats av 15-åringar kommer att följas upp av samma ungdomar (om de tackat ja till att erhålla ytterligare enkät) samt nyrekryterade 16-åringar, om ungefär ett år. Förhoppningen är att kunna studera utveckling av trafiksäkerhetsbeteende och trafikmognad. I ett senare skede ska dessutom en jämförelsegrupp rekryteras, bestående av 18-åringa ungdomar som har B-körkort men inte har erfarenhet av att köra ett AM-fordon. Detta för att om möjligt kunna förstå om erfarenheten av att köra ett AM-fordon har en positiv eller negativ påverkan när B-körkortet tas och personbil körs.

Referenser

1. Selander, H., Wallhagen, S. & Friis, C. (2023). Unga förare med A-traktor och mopedbil: Utbildning, riskmedvetenhet och trafiksäkerhet. VTI resultat 2023:6. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
2. Wallhagen, S., & Selander, H. (2023). Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten: Litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata. VTI resultat 2023:8. Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.
3. Fahlcrantz, H. (2024). Trafikverkets Förarprov. Muntlig kommunikation 2024-12-13.
4. Transportstyrelsen (2022). Uppdrag att utreda regler för A-traktorer. TSV 2021-10478.
5. Gregersen, N. P. (2010). Nollvision för tonåringar i trafiken: Utopi eller möjlighet? NTF. https://ntf.se/media/30725/nollvision_tonaringar_npg.pdf.
6. Klingegård, M. (2024). A-traktorer och Trafiksäkerhet: En enkätstudie bland föräldrar till ungdomar som kör A-traktor. Forskningsavdelningen, Folksam.
7. Wallhagen, S. & Forsman, Å. (2025). Nykterhet bland unga förare av A-traktor, mopedbil och tvåhjulig moped – Data från olyckor och färd i trafik. VTI-publikation som blir klar i mars 2025.

Bilaga 1. Enkätfrågor

Bakgrundsfrågor

1. Hur gammal är du?
 - Jag är 15 år
 - Jag är 16 år eller äldre (*enkäten avslutas*)

2. Har du ett AM-körkort
 - Ja
 - Nej (*enkäten avslutas*)

3. När klarade du teoriprovet?
 - *Rullista med år och månad*Klarade ej teoriprovet (*enkäten avslutas*)

4. På vilket försök klarade du teoriprovet?
 - Rullista: Första, andra, tredje...

5. Är du:
 - Kvinna
 - Man
 - Annat
 - Vill inte svara

6. När är du född?
 - (rullista med födelseår och månad)

7. Vilken kommun bor du i?
 - Rullista

8. Var bor du?
 - Stad (mer än 10 000 invånare)
 - Mindre ort
 - Landsbygd/glesbygd

Frågor om ditt fordon och resande

9. Vilket fordon kör du oftast med ditt AM-körkort?
 - A-traktor/EPA
 - Mopedbil
 - Tvåhjulig moped (*lotsas vidare i resten av enkätfrågorna beroende på fordonsalternativ, finns tre spår, och i varje fråga finns då bara ett fordonsalternativ*)
 - Jag kör ännu inget motorfordon (*enkäten avslutas*)

10. Efter att du klarat ditt AM-körkort, fick du då hjälp av förälder eller annan person att körträna med din A-traktor/mopedbil/moped?
 - Ja, fler än 5 gånger
 - Ja, 1-5 gånger

Nej

11. Om ja, vem körtränade du med, efter du hade fått ditt körkort?

Trafikskola

Förälder

Annan vårdnadshavare

Syskon

Pojkvän/flickvän

Kompis

12. Hur ofta kör du vanligtvis?

6-7 dagar per vecka

4-5 dagar per vecka

1-3 dagar per vecka

Någon gång i månaden

Mycket sällan

Aldrig/kör inte

13. Varför kör du A-traktor/mopedbil/moped? (flera svar kan fyllas i)

Åka till skola

Åka till arbete

Åka till idrottsaktivitet/fritidsaktivitet

Åka till vänner och släkt

Åka till matställen (restauranger, snabbmatskedjor)

Åka till affärer

Umgås med vänner

Det är roligt att köra

Annat (fritext möjlig)

14. Hur ofta använder du A-traktor/mopedbil/moped socialt, dvs. för att vara med kompisar och åka runt och umgås tillsammans?

6-7 dagar per vecka

4-5 dagar per vecka

1-3 dagar per vecka

Någon gång i månaden

Mycket sällan

Aldrig/kör inte

15. Hur ofta cyklade du, innan du tog AM-körkort?

6-7 dagar per vecka

4-5 dagar per vecka

1-3 dagar per vecka

Någon gång i månaden

Mycket sällan

Aldrig

16. Hur ofta cyklar du efter att du har AM-körkort?

6-7 dagar per vecka

4-5 dagar per vecka

- 1-3 dagar per vecka
- Någon gång i månaden
- Mycket sällan
- Aldrig

17. Har du tillgång till gratis kollektivtrafik (buss, tåg, spårvagn, tunnelbana etc.), till/från skola?

- Ja
- Nej
- Vet inte

18. Har du tillgång till gratis kollektivtrafik (buss, tåg, spårvagn, tunnelbana etc.), efter skoltid/under fritid?

- Ja
- Nej
- Vet inte

19. Hur ofta åkte du med kollektivtrafik (buss, tåg, spårvagn, tunnelbana etc.) innan du tog AM-körkort?

- 6-7 dagar per veka
- 4-5 dagar per vecka
- 1-3 dagar per vecka
- Någon gång i månaden
- Mycket sällan
- Aldrig

20. Hur ofta åker du med kollektivtrafik (buss, tåg, spårvagn, tunnelbana etc.) efter att du har AM-körkort?

- 6-7 dagar per veka
- 4-5 dagar per vecka
- 1-3 dagar per vecka
- Någon gång i månaden
- Mycket sällan
- Aldrig

Frågor om din körning

21. Använder du bilbälte när du kör A-traktor/mopedbil? /Använder du hjälm när du kör moped?

- Alltid
- Ofta
- Ibland
- Sällan
- Aldrig

22. (Ej svarat "alltid"): Varför använder du inte alltid bilbälte/ hjälm? (Flera svar kan fyllas i)

- Onödigt, jag kör så sakta så inget skulle hända om jag krockade
- Jag är en säker förare och behöver inte bilbälte/hjälm

- Dålig ovana eller jag glömmer
- Friare utan bilbälte/hjälm
- Ingen annan använder bilbälte/hjälm
- Mina kompisar tycker det är töntigt
- Annat (*fritext möjlig*)

23. Skjutsar du fler passagerare än A-traktorn/mopedbilen/mopeden är registrerad för?

- Ja, ofta
- Ja, ganska ofta
- Ja, det har hänt någon enstaka gång
- Nej, det har jag aldrig gjort
- Vet inte hur fordonet är registrerat

24. (*Svarat ja*): Varför skjutsar du fler passagerare? (*flera svar kan fyllas i*)

- Roligare att åka med flera kompisar
- Jag har plats för många personer i mitt fordon
- Jag vill vara snäll och schyst, inte säga nej när någon frågar
- En vana, jag och mina kompisar gör bara så
- Annat (*fritext möjlig*)

25. Händer det att du kör fortare än 30 km/tim / 45 km/tim?

- Ja, ofta
- Ja, ganska ofta
- Ja, det har hänt någon enstaka gång
- Nej, det har jag aldrig gjort

26. Är A-traktorn/mopedbilen/mopeden manipulerad eller trimmad till högre hastigheter än tillåtet?

- Ja
- Nej
- Vet inte
- Vill inte uppge/berätta

27. Händer det att du kör A-traktor/mopedbil/moped efter att ha druckit alkohol eller tagit droger?

- Ja, ofta
- Ja, ganska ofta
- Ja, det har hänt någon enstaka gång
- Nej, det har jag aldrig gjort

28. Känner du att du hindrar andra trafikanter när du kör A-traktor/mopedbil/moped?

- Ja, ofta
- Ja, ganska ofta
- Ja, det har jag känt någon enstaka gång
- Nej, det har jag aldrig känt

29. (*Om ja*) Hur reagerar du då? (*Flera svar kan fyllas i*)

- Behåller lugnet

- Blir stressad
- Blir rädd
- Blir arg
- Känner inget speciellt

30. (Om ja) Vad gör du oftast när detta händer? (Flera svar kan fyllas i)

- Försöker stanna och släppa förbi så fort jag kan
- Kör så långt ut i vägrenen som möjligt men stannar inte
- Fortsätter bara att köra, jag har också rätt att vara på vägen
- Annat (fritext möjlig)

31. Har du blivit stoppad av polis när du kört A-traktor/mopedbil/moped?

- Ja, en gång
- Ja, flera gånger
- Nej
- Vill inte svara

32. (Om ja) Av vilken anledning blev du stoppad vid det senaste tillfället?

- Alkoholkontroll
- Hastighetskontroll
- Fordonskontroll
- Vet inte
- Annat (fritext möjlig)

33. (Om ja för A-traktor) Har du behövt ombesökta A-traktorn efter du blev stoppad av polisen?

- Ja, en gång
- Ja, flera gånger
- Nej
- Vill inte svara

Trafikolyckor

34. Har du som förare varit med om någon olycka i A-traktor/mopedbil/moped? (Har du varit med om mer än en olycka, tänk på den som inträffade mest nyligen eller var den mest allvarliga)

- Nej
- Ja, en olycka som innebar personskador
- Ja, en olycka som innebar fordonsskador
- Ja, en olycka som innebar både personskador och fordonsskador
- Beskriv gärna olyckan (fritext):

35. (Om ja): Skulle du kunna tänka dig att bli kontaktad för en intervju om din erfarenhet från olyckan och eventuella skador?

- Nej
- Ja, eventuellt.
Ange din e-postadress och/eller mobilnummer: _____

36. Tack för att du besvarade denna enkät!

För att delta i utlottning av presentkort hos trafikskolor behöver vi ditt mobilnummer och mailadress (totalt 50 presentkort lottas ut).

- Jag vill delta i utlottningen och anger mitt mobilnummer och mailadress nedan.

37. Vår önskan är att du vill delta i studien tills du tagit B-körkort och ytterligare något år (längst till år 2028). Du kommer att få möjlighet att delta i fler utlottningar av presentkort varje gång som tack för att du deltar.

- Jag är eventuellt intresserad av att svara på ytterligare enkäter, och anger mitt mobilnummer och mailadress nedan.
- Nej, tack jag vill inte svara på fler enkäter

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.

Transportbiblioteket vid VTI är en nationell resurs som samlar in och sprider information om svensk transportforskning. Biblioteket ger stöd och vägledning till alla som söker information inom området vilket inkluderar lån- och kopierservice. Exempel på uppdrag är informationssökningar, handledning i referenshantering och skräddarsydd service till myndigheter och organisationer.

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