LINKÖPINGS UNIVERSITET, INSTITUTIONEN FÖR DATAVETENSKAP, IDA

”Det händer ju inte mig”

En studie om flytvästanvändning bland äldre män i Sverige

Kandidatuppsats i Kognitionsvetenskap, 18hp, Linköpings Universitet, VT 2015
Mindy-Li Nixon
Handledare: Mathias Broth
ISRN: LIU-IDA/KOGVET-G--15/020--SE

Sammanfattning

Årligen drunknar i Sverige ett trettiotal människor genom fritidsbåtolyckor. I snitt är 80 % av drunkningsoffren män mellan 50 och 90 år, och hela 90 % saknar flytväst när de hittas. Syftet med studien var att undersöka *varför* män i denna åldersgrupp så ofta väljer att inte bära flytväst när de åker ut på sjön, och vad som eventuellt skulle kunna få dem att börja bära en. Två metoder användes: djupintervjuer med manliga besökare på båtmässorna i Göteborg och Stockholm, samt en elektronisk enkät som besvarades av män som är medlemmar i en webbpanel. Resultatet visar att de män som deltog i studien i hög grad känner sig erfarna och säkra på sjön och därmed inte anser att de behöver flytväst, men även faktorer såsom gammal vana och självsäkerhet gällande sin egen förmåga att klara sig om de skulle hamna i vattnet spelar in för deras (mot)vilja att använda flytväst. Ytterligare en viktig faktor var hur männen upplever de flytvästar de känner till, där det dessutom visade sig att deras kännedom om mer moderna och bekvämare flytvästar i flera fall var begränsad. Med resultaten som underlag föreslår jag flera åtgärder som skulle kunna få män att börja använda flytväst, såsom en mer tillgänglig e-handel för flytvästar, fler återförsäljare runtom i landet utanför storstadsregionerna, tydligare samhällsinformation om den egna förmågan att klara sig i vattnet vid hög ålder samt mer information om vad som händer rent juridiskt och ekonomiskt med delade tillgångar när man försvinner på sjön.

Förord

Jag vill börja med att tacka de människor och organisationer som tillsammans inte bara gjorde det möjligt för mig att utföra denna studie, utan som dessutom hade tilltro till mig under hela arbetets gång.

Först och främst, ett stort tack till mina skickliga och kompetenta handledare Lars-Göran Nyström och Jonas Ekblad på Transportstyrelsen i Norrköping, som har underlättat samarbetet med flera viktiga organisationer på alla möjliga sätt och som dessutom gjorde det möjligt för mig att genomföra mina intervjuer på bästa möjliga plats: båtmässorna i Göteborg och Stockholm.

Ett varmt tack till Mathias Broth, min gränslöst tillgängliga handledare vid Linköpings universitet, som har visat stort intresse och engagemang för studien sedan dag ett. Tack för alla de ovärderliga tips och råd som gång på gång har förbättrat inte bara min enskilda uppsats, utan hela mitt sätt att strukturera och prioritera i vardagen. Du är en förebild för mig och många andra.

Tack till Baltic, Europas största flytvästtillverkare, för utlån av såväl produktbilder som flytvästmodeller, för givande samtal och för ert avgörande stöd för att kunna utföra studien. Ett stort tack utgår speciellt till Per Frode med familj, för delgivandet av er höga kompetens, ert varma välkomnande och er imponerande skicklighet som föga förvånande har gjort er bäst i Europa.

Naturligtvis sänder jag också ett varmt tack till de 65 män som deltog i mina intervjuer, och de 203 män som besvarade min onlineenkät. Utan er hade denna studie inte varit möjlig att genomföra överhuvudtaget.

Jag vill också passa på att tacka Sjösäkerhetsrådet och alla de viktiga organisationer som ingår där, såsom Kustbevakningen, Försvarsmakten och Sjöfartsverket, för att jag fick möjlighet att delta i er gemensamma verksamhet vid flera tillfällen, och för att ni lyssnade på mig med precis lika stor respekt som om jag vore en av er. Ni öppnade mina ögon för hur stort och viktigt problemet med drunkningsolyckor verkligen är, och därigenom också exakt hur viktig min egen studie var och varför det var så viktigt att jag genomförde den så noggrant som jag bara kunde. Ni räddar liv, och jag hoppas att det är vad min studie också ska kunna göra i längden.

Ett ödmjukt och stolt tack också till Anders Wernesten på Svenska Livräddningssällskapet, som bad om att få resultatet av studien som underlag till en debattartikel inför Flytvästens Dag den 15 maj 2015. En mer smickrande förfrågan kan en prestationsångestladdad student inte få! Att min egen studie så direkt och tidigt skulle kunna nå ut till andra som inspiration till att börja använda flytväst gav mig den extra kraft som behövdes för att skriva min rapport så korrekt och uttömmande som möjligt. Tack!

Sist men inte minst, ett enormt stort tack till CMA Research som gjorde det möjligt för mig att utvidga min undersökning till en avsevärt mer imponerande datainsamling. Er enorma kompetens, brinnande engagemang och imponerande tillgänglighet inför både små och stora frågor gör er till ett svårslaget undersökningsföretag. Tack vare er kan fler liv ha räddats, genom att göra de män som besvarade undersökningen hemma vid datorn mer uppmärksamma på hur de beter sig ute på sjön.

Om jag genom alla dessa människors hjälp har lyckats rädda ett enda liv genom publiceringen av den här studien, så har det varit värt alla timmar av Red Bull, stress och tårar.

Mindy-Li Nixon,

16 juni 2015

Innehållsförteckning

1. Inledning 1

1.1 Syfte 1

1.2 Frågeställningar 1

1.3 Avgränsningar 1

2. Bakgrund 2

2.1 Om drunkning 2

2.2 Om Sjösäkerhetsrådet och dess verksamhet 4

2.3 Om problematiken kring målgruppen 5

2.4 Tidigare forskning om riskmedvetenhet och riskbenägenhet 6

3. Metod 8

3.1 Tillvägagångssätt och metodval 8

3.2 Motivering av metodval 10

3.2.1 Intervju 10

3.2.2 Enkät 11

3.3 Urval 11

3.3.1 Intervju 11

3.3.2 Enkät 11

3.4 Intervjuguide och enkätformulär 12

3.4.1 Intervjuguide 12

3.4.2 Enkätformulär 13

3.5 Genomförande av intervju och enkätundersökning 13

3.5.1 Genomförande av intervju 13

3.5.2 Genomförande av enkätundersökning 14

3.6 Bearbetning av data 14

3.6.1 Intervju 15
3.6.2 Enkät 15
3.7 Etiska aspekter 15
3.7.1 Intervju 15
3.7.2 Enkät 16
3.8 Reliabilitet och validitet 16
3.8.1 Intervju 17
3.8.2 Enkät 17
4. Resultat 17
4.1 Resultatet av pilotstudien på båtmässan i Göteborg 17
4.2 Resultatet av intervjuerna på båtmässan i Stockholm 20
4.3 Resultatet av enkätundersökningen 23
4.4 Sammanställning av de tre resultaten 27
5. Diskussion 40
Referenser 46
Bilagor 47
Bilaga 1 - Intervjuguide 47
Bilaga 2 - Enkätformulär 48
Bilaga 3 - Sammanställning av pilotstudie 66
Bilaga 4 - Sammanställning av intervjustudie 76
Bilaga 5 - Sammanställning av elektronisk enkät 91

1. Inledning

Årligen drunknar i Sverige ett trettiotal människor genom båtolyckor. I snitt är 80 % av drunkningsoffren män mellan 50 och 90 år, och hela 90 % saknar flytväst när de hittas. Dessutom visar obduktionsrapporter att 7 av 10 har alkohol i blodet (Transportstyrelsen, 2014). Tidigare undersökningar och observationsstudier som har genomförts av bland annat Transportstyrelsen och Sjöfartsrådet tyder också på att det är just denna grupp som mest konsekvent undviker att bära flytväst. Det är denna problematik som ligger till grund för studien, vars syfte är att undersöka nuvarande flytvästanvändning bland män över 50 år.

Två metoder valdes för att genomföra undersökningen: en huvudsakligen kvalitativ metod i form av intervjuer med män på båtmässorna i Göteborg respektive Stockholm, samt en huvudsakligen kvantitativ metod i form av en elektronisk enkät som besvarades av män som på sin fritid deltar i ett undersökningsföretags webbpanel.

1.1 Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka nuvarande flytvästanvändning bland män i denna åldersgrupp, och där den saknas eller är bristfällig undersöka vad som eventuellt skulle kunna få dem att börja bära en. Ett andra syfte är även att utvärdera lämpligheten hos den metodik som användes som ett effektivt arbetssätt att undersöka människors attityder och värderingar.

1.2 Frågeställningar

De huvudfrågeställningar som studien ämnar besvara lyder därmed:

- Varför väljer män i åldern 50-90 år att inte bära flytväst när de åker ut på sjön?
- Vad kan få samma målgrupp att *börja* använda flytväst?

Dessutom diskuteras ur ett kognitionsvetenskapligt perspektiv frågeställningen:

- Går det att koppla teorier om säkerhetsmedvetenhet och riskbenägenhet till deltagarnas attityder till flytvästanvändning?

1.3 Avgränsningar

Då undersökningens huvudfokus är män i åldern 50-90 år som åker båt, avgränsades studien till att enbart intervjua och försöka nå ut elektroniskt till deltagare som tillhör denna kategori.

Intervjuerna avgränsades också till att enbart genomföras på båtmässorna i Göteborg respektive Stockholm under februari och mars 2015, eftersom jag i samråd med

Transportstyrelsen ansåg att det där var störst chans att hitta deltagare som passade in på målgruppen.

Tiden för datainsamlingen var begränsad, vilket naturligtvis även begränsat antalet respondenter. Detta innefattar relativt självklara faktorer såsom båtmässans öppettider, men också den tidsrymd på ett par dagar som de övriga deltagarna hade på sig att besvara den elektroniska enkäten.

2. Bakgrund

Den senaste olycksstatistiken från Transportstyrelsen (2014) visar att 80 % av de som omkommer genom drunkning i samband med båtolyckor är män i åldern 50-90 år. Detta innebär att av det trettiotal som varje år drunknar i Sverige, är cirka 24 personer äldre män. Männen är alltså överrepresenterade i båtrelaterade olyckor med dödlig utgång. Vidare visar statistiken att 90 % av de som omkommer hittas utan flytväst. Ytterligare en faktor verkar spela en roll vid båtolyckor: alkohol. Så många som 70 % av de som omkommer i båtolyckor visar sig ha alkohol i blodet, att jämföra med de 20 % som omkommer i trafikolyckor på land (Transportstyrelsen, 2014).

Den vanligaste egenskapsprofilen på den som omkommer är enligt Transportstyrelsen (2014) en man över 50 år som ensam befinner sig i en liten båt för att fiska och som dessutom har druckit alkohol. Inte sällan befinner sig dessutom mannen på en mindre insjö eller ett vattendrag som inte trafikeras alltför hårt, och kan därför vara svår för omgivningen att upptäcka innan det är försent.

2.1 Om drunkning

Följande informationstext går att läsa på flera olika hemsidor relaterade till livräddning, men är i detta fall är hämtad från den oberoende bloggen *Sjöräddningsbloggen* [2015-03-27]. Den illustrerar på ett träffande sätt drunkning så som den faktiskt ofta ser ut:

> Instinktiv drunkningsreflex (fri översättning från *Instinctive drowning response*) - namngiven av Dr Francesco A. Pia, beskriver hur ett drunkningsoffer gör för att rädda sig undan faktiskt eller upplevd drunkning. Och det ser annorlunda ut än vad man kanske tänker sig. Det förekommer ganska lite plaskande, inget vinkande och inga skrik på hjälp över huvud taget […] Dr Pia beskriver i en artikel för amerikanske kustbevakningens tidning *On scene magazine* den instinktiva reaktionen på drunkning så här:
>
> *Utom i undantagsfall, så är drunkningsoffer fysiskt förhindrade från att ropa på hjälp*. Respirationsapparaten är konstruerad för att andas och rösten är en sekundär

effekt, eller möjligen en bieffekt. Andningen måste fungera för att rösten skall fungera. På ett drunkningsoffer är munnen och luftvägarna över och under vattenytan om vartannat. Munnen är oftast inte över ytan tillräckligt lång tid för att hinna andas ut, andas in och ropa på hjälp. Under den tid munnen är över ytan tenderar man att andas hastigt in och ut innan munnen hamnar under ytan igen.

Drunknande människor kan inte vinka på hjälp. Instinkten säger åt dem att sträcka ut armarna lateralt och pressa dem ner mot vattenytan. Att trycka armarna nedåt mot vattenytan ger offret en hävarm som ger dem möjlighet att lyfta munnen över vattenytan så de kan andas.

Genom hela perioden av aktiverad drunkningsreflex, *saknar man viljestyrd kontroll över armrörelserna*. Fysiologiskt kan ett drunkningsoffer som kämpar för att hålla sig över ytan inte sluta "drunkna" och utföra viljestyrda (rationella) rörelser som att vinka på hjälp, simma mot räddning eller ta tag i räddningsutrustning.

Under hela perioden av aktiverad drunkningsreflex är *offrets kropp upprätt i vattnet*, och inga bevis finns för att man använder sig av en effektiv benspark för att hålla upprätt läge. Detta är mycket ineffektivt och offret klarar oftast bara fortsätta kämpa på ytan under 20 till 60 sekunder innan luftvägarna hamnar under vatten.

Det betyder **inte** att en person som skriker på hjälp och fäktar med armarna inte är illa ute, de upplever vad som kallas akvatisk panik (egen översättning från *aquatic distress*). Den förekommer i vissa fall före drunkningsreflexen. Akvatisk panik är ofta kortvarig men till skillnad från faktiska drunkningsoffer så kan den som upplever akvatisk panik fortfarande assistera vid sin egen räddning genom att greppa livbojar, livlinor etc.

Var observant på följande tecken hos en person i vattnet:

- Huvudet lågt i vattnet, munnen nära vattnet
- Huvudet bakåtlutat med munnen öppen
- Glasartad och flackande blick
- Stängda ögon
- Hår framför ansiktet och ögonen
- Vertikalt flytläge
- Hyperventilerande eller flämtande
- Försöker simma men kommer inte framåt
- Försöker rulla över på rygg
- Trampar vatten
- Hundsim

Ovan citerade stycke från *Sjöräddningsbloggen* [2015-03-27] beskriver alltså drunkning som ett oerhört allvarligt tillstånd, som inte behöver vara dramatiskt, utdraget och högljutt eller ens synbart för att leda till döden. Döden kan istället inträffa hastigt, omärkbart och under tystnad,

utan plaskande och skrik på hjälp. Behovet av att sprida samhällsinformation om hur drunkning faktiskt sker och hur viktigt det är att bära flytväst samt vidta andra säkerhetsåtgärder när man är på sjön är därmed bara några av anledningarna till att Sjösäkerhetsrådet finns till och verkar för ökad medvetenhet om sjösäkerhet.

2.2 Om Sjösäkerhetsrådet och dess verksamhet

Sjösäkerhetsrådet består av delar av myndigheter och organisationer såsom Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Försvarsmakten, Svenska Livräddningssällskapet, Svenska Kryssarklubben, Sweboat, Sjöfartsverket, Rikspolisstyrelsen, Sjöpolisen Göteborg och Sjöpolisen Stockholm, försäkringsbolagen med flera. Följande information kommer från Transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se. Sjösäkerhetsrådets statliga uppdrag är bland annat att:

- Utreda och analysera olyckor och incidenter
- Sammanställa en mer detaljerad och omfattande statistik än den som finns idag
- Utifrån analysresultaten sätta in lämpliga säkerhetshöjande åtgärder
- Utifrån den förbättrade statistiken mäta effekterna av de åtgärder som satts in

Sjösäkerhetsrådet ska alltså verka för att myndigheter, organisationer och företag med anknytning till fritidsbåtslivet blir delaktiga i att göra fritidsbåtslivet säkrare. Verksamheten måste därför baseras på fakta och kunskaper. En förutsättning för detta är just att Transportstyrelsen utreder och analyserar olyckor som inträffar samt för statistik över dem. Baserat på de fakta och kunskaper som genereras av Transportstyrelsens olycksstatistikföring ska Sjösäkerhetsrådet aktivt verka för:

- Ett minskat antal olyckor och tillbud till sjöss
- Utveckling av metoder att samla in och analysera tillbud till sjöss
- Tillverkningen av säkrare båtar
- En utökad användning och utveckling av säkerhetsutrustning
- Bättre infrastruktur i form av sjökort, sjömärken, hamnanläggningar med mera
- Utveckling av möjligheten att nödsignalera med hjälp av modern teknik
- Förslag till förbättringar av räddningstjänsten på statligt och kommunalt vatten
- Väl avvägda och motiverade säkerhetsregler för fritidssjöfarten
- En ökad kompetens och säkerhetsmedvetenhet inom båtlivet

Sjösäkerheten har visserligen ökat sedan 1960-talet, med ett minskat antal dödsolyckor som följd (Transportstyrelsen, 2014). De faktorer som hittills har lett till förbättring inom området är:

- Bättre båtar (genom bland annat CE-märkning)
- Ändrade alkoholvanor (annan spritkultur, skärpt lagstiftning)
- Effektivare sjöräddning
- Flytvästanvändning (propaganda, flytplagg, design)
- GPS respektive pejlutrustning för att hitta båtar i nöd
- Utbildning
- Bättre väderprognoser
- Allmänt höjt säkerhetstänkande
- Radiokommunikation (genom mobil och VHF, som står för *Very High Frequency* och är ett öppet system som används för att kontakta sjöräddningscentraler och kustradiostationer)

2.3 Om problematiken kring målgruppen

Utvecklingen går framåt genom samarbetet mellan de olika organisationerna och myndigheterna. Det största problemet idag är alltså inte att tekniken för en ökad sjösäkerhet saknas, utan att den målgrupp som är mest utsatt också är svårast att nå och kommunicera med.

Det är just denna problematik som ligger bakom studiens genomförande. De två metoder som användes - intervjuerna på båtmässorna och enkätundersökningen som männen besvarade i sina hem – valdes eftersom de utgör två nya alternativ till de som tidigare har använts vid Transportstyrelsens egna undersökningar gällande attityder till exempelvis båtanvändning. Ett exempel på en sådan är den mer generella och heltäckande *Båtlivsundersökningen* som sker vart fjärde år, där den vanliga metoden har varit telefonundersökningar som går ut på att man ringer hem till slumpmässigt utvalda individer för att intervjua dem angående deras båtliv.

Ett problem med telefonintervjuer skulle dock kunna utgöra en ökad risk för missförstånd eftersom man inte kan se människan på andra sidan luren, och där kroppsspråk och andra viktiga signaler som ögonkontakt försvinner. Dessutom skulle det kunna anses besvärligt att besvara personliga frågor över telefonen, utan att egentligen veta vem man talar med. Ytterligare en besvärande faktor värd att spekulera kring är just myndighetsperspektivet – risken finns att personen under telefonsamtalet känner sig ”kontrollerad” av staten och

därmed inte vill ge sig in i någon diskussion baserad på sina personliga åsikter, som eventuellt går emot juridiska eller andra statliga bestämmelser och rekommendationer.

Förhoppningen med denna studie är därmed att de data som genererades via de två alternativa metoderna ska kasta nytt ljus över problemet med flytvästanvändning, och hur denne skulle kunna förbättras som ett medvetet steg mot en ökad sjösäkerhet.

2.4 Tidigare forskning om riskmedvetenhet och riskbenägenhet

Då valet att inte använda flytväst kan antas vara medvetet, trots att det ofta föreligger en generell medvetenhet om olycksrelaterade risker (såsom att man kan drunkna om man trillar överbord), utgick jag från att detta fenomen kan kopplas till attityder kring säkerheter och risker i vardagen.

En studie av Enander och Johansson (2005) i samarbete med Räddningsverket, där en grupp fick besvara en postenkät gällande säkerhetsfrågor, visade att gruppen generellt var ”säkerhetsmedveten och har en positiv syn på säkerhet, säkerhetsåtgärder och även på samhällets utveckling” (s 8). Säkerhetsåtgärder såsom säkerhetsbälte och brandvarnare ansågs meningsfulla och minimalt besvärande. Däremot rådde vid tidpunkten för studien ”ett betydande motstånd mot att bära cykelhjälm” (s 8). Det framkom alltså att flera åtgärder som upplevdes som meningsfulla generellt också ansågs vara mindre besvärande. Resultaten visade också att det fanns vissa samband mellan olika säkerhetsåtgärder och vanor inom och mellan olika miljöer och aktiviteter. En jämförelse mellan män och kvinnor visade att män har större erfarenhet av olyckor än kvinnor, män upplever större möjlighet att kunna påverka olyckor utanför hemmet, är mindre positivt inställda till lagstiftning inom säkerhetsområdet, är mer självsäkra gällande egna kunskaper och förmåga att agera i en krissituation, och män anser sig rent allmänt vara mer säkerhetsmedvetna än allmänheten. Genustrenden inom säkerhetsområdet, där män framstår som mer självsäkra och riskbenägna än kvinnor, styrks även av Gustafson (1998), som skriver att *”Gender structures, with their logic of segregation and hierarchy, are expressed in gendered ideology and gendered practice.The interplay between ideology and practice gives rise to gender differences in risk exposure, risk perception, and risk handling”* (s 810). I en tidigare forskningsrapport introducerar Gustafsson (1997) en studie av Jakobsen och Karlsson (1996a, b) där det visar sig att kvinnor framstår som mer orienterade mot hem och familj: ”De framhåller särskilt risker förknippade med hot mot familjen och mot andra människor som de har nära relationer till. Männen är däremot inriktade mot arbetslivet och betonar i högre grad risker för arbetslöshet och ekonomiska problem” (s 58).

Enander och Johansson (2005) definierade i sin analys två grupper som båda ansåg sig vara starka och trygga, men som förhöll sig olika till säkerhet:

> *Den ena utgör en resursstark och trygg grupp som inte tillmäter säkerhetstänkande eller åtgärder någon större vikt. Inom denna grupp tenderar man att uppfatta för mycket säkerhetstänkande som något negativt, man vidtar inte heller så många åtgärder. Den andra starka gruppen karakteriseras av samhällsengagemang och kunskap, samt en känsla av att kunna påverka sin egen säkerhet. Inom denna grupp vidtar man flest åtgärder och etablerar säkerhetsinriktade vanor. I den förra gruppen är det fler män, högutbildade och stadsbor, medan i den senare är det framförallt en överrepresentation av människor med yrkesmässig erfarenhet av olyckor och olycksarbete. Att känna sig trygg tycks således kunna relateras dels till upplevelser av att vara resursstark och därför inte i behov av att vidta åtgärder, dels till kunskaper och erfarenheter som medför att man aktivt vidtar åtgärder och engagerar sig i säkerhetsfrågor*
>
> (Enander & Johansson, 2005, s 49)

Enander och Johansson menar alltså att känslan av trygghet kan kopplas till antingen högt självförtroende med ett medföljande lågt vidtagande av säkerhetsåtgärder, alternativt högt självförtroende med ett högt vidtagande av säkerhetsåtgärder som en följd av erfarenhet av olyckor. Tidigare forskning har mestadels handlat om stora, katastrofliknande risker med låg sannolikhet, såsom kärnkraftolyckor. När det gäller människors attityder till mer vardagliga olyckor och risker är forskningsområdet däremot mindre utforskat. Enander och Johansson (2005) skriver att ”enligt psykologisk teori kan man förvänta sig att människors sätt att tänka kring risker och säkerhet är en viktig utgångspunkt för deras handlande” (s 9). Enander och Johansson introducerar Jakobsen och Karlsson (1999) som i sin studie undersökte svenskars vardagsförståelse av begreppen *risk, hot* respektive *säkerhet*, där risk och hot definierades som ”ofrånkomlighet och oförutsägbarhet”, medan säkerhet definierades som ”frånvaro av hot, vilket var liktydigt med trygghet” (s 9). Dessa begreppsdefinitioner kan tillsammans med den egna erfarenhetsbasen relateras till hur människor tänker och beter sig kring risk- och säkerhetsrelaterade handlingar.

En annan studie utförd av Enander och Johansson (1999) visar att det är flera faktorer som påverkar hur människor bedömer olika risker, utöver givna faktorer såsom sannolikhet och

konsekvensernas omfattning (s 17). Några av dessa är bland annat tidigare erfarenhet av den risk som föreligger, hur man upplever sin egen förmåga att kontrollera risken, samt huruvida man känner sympati eller antipati gentemot källan till risken. Enander och Johansson (1999) diskuterar fenomenet att bedöma risk för egen del som mindre än för andra, som enligt tidigare dokumentation har förklarats psykologiskt som en ”optimism vad gäller den egna ’osårbarheten’ och föreställningar om att man kan kontrollera risker för egen del” (s 18). Denna optimism framträder enligt Enander och Johansson (1999) oftare i den egna miljön som man känner att man kan kontrollera. Därför kan man vara väl medveten om risker i en situation, men tänka att man själv inte berörs av dem eftersom man är ”på hemmaplan”. Det finns i nuläget inget starkt empiriskt stöd för att den självupplevda osårbarheten skulle kunna sänka motivationen till att själv vidta säkerhetsåtgärder, men det är en teori. Enander och Johansson (1999) introducerar också Sjöberg (1994) som har visat att det finns ett starkt samband mellan vilka *konsekvenser* en risk kan ha, för att man ska kräva åtgärder för att reducera denna. Detta står i kontrast till sambandet mellan den bedömda *sannolikheten* för att händelsen ska inträffa som grund för krav på åtgärder, som är mycket svagare. Detta förklarar varför allmänheten oftare ställer krav på myndigheter att förebygga mer katastrofala olyckor än de som sker i vardagslivet, varför det också är svårare för myndigheter att ”vinna populärt gehör för åtgärder som inriktas mot vardagsolyckor, oavsett vad olycksstatistiken visar” (Enander & Johansson, 1999, s 20). Sammanfattningsvis verkar det föreligga dels en självupplevd osårbarhet hos människor som försvagar sättet att tänka kring risker i vardagen, dels pekar forskningen på betydande skillnader mellan kvinnor och män när det gäller säkerhetsmedvetenhet, där män är mer självsäkra och har större självförtroende gällande sin egen förmåga att hantera riskfyllda situationer i vardagslivet. Det är alltså denna teoretiska bakgrund som ligger bakom genomförandet av studien, där målet är att undersöka om det föreligger sådana tendenser även i detta material.

3. Metod

Nedan beskrivs först de två metoder som användes för att genomföra studien, inklusive motivering till varför just de metoderna valdes. Vidare beskrivs det urval som användes liksom genomförandet av studien, bearbetning av data samt etiska aspekter.

3.1 Tillvägagångssätt och metodval

Studien utgjordes av två metoder för insamling av data; en kvalitativ metod i form av djupintervjuer och en kvantitativ metod i form av en elektronisk enkät.

En kvalitativ datainsamlingsmetod utgår ifrån att man ”intresserar sig för meningar, eller innebörder, snarare än för statistiskt verifierbara samband” (Alvehus, 2013, s 20). Kvalitativ metod utesluter dock inte kvantitativa element, såsom när det gäller att ta reda på hur vanligt förekommande ett visst fenomen faktiskt är. Enligt Alvehus (2013) är därför ”ett stort antal intervjupersoner som använder samma slags uttryck eller återberättar anekdoter på samma tema” betydelsefullt inom kvalitativ metod, även om ”den exakta frekvensen med vilket ett fenomen uppträder [är] mindre viktig än vad det kan tänkas betyda i olika sociala sammanhang” (s 21). Kvalitativ metod handlar till stor del om tolkning. Som forskare inom kvalitativ metod är det alltså inte givet att man ska förstå allt som sker, utan snarare att man ska ”bidra till en mer generell förståelse av ett fenomen” och där ens tolkning ”säger något av vikt till andra som också är intresserade av fenomenet” (Alvehus, 2013, s 22).
Starrin (Starrin & Svensson, 1994, s 19) menar att en kvantitativ datainsamlingsmetod snarare handlar om att försöka hitta just statistiska samband och korrelationer, där ”kvantitativa data är data som är objektiva och oberoende av subjektiva upplevelser”. Strukturen inom kvantitativ metod skiljer sig därmed från den inom kvalitativ metod. Starrin (1994) beskriver målsättningen med en kvantitativ analys som ett sätt att ”a) undersöka hur på förhand definierade företeelser, egenskaper och innebörder fördelar sig mellan olika grupper i en population eller fördelar sig med avseende på olika händelser och situationer, och b) undersöka om det föreligger något samband mellan två eller flera företeelser, egenskaper eller innebörder och om dessa eventuellt kan leda till slutsatser om kausala relationer” (s 21-22). En fördel inom kvantitativ metod är således att införskaffa så mycket data som möjligt från så många deltagare som möjligt, för att tydliggöra eventuella kausala relationer med en så hög tillförlitlighet som möjligt.

Kvalitativ respektive kvantitativ metod är således olika i många avseenden och passar därför olika bra till olika syften, men de kan ändå anses komplettera varandra. Starrin (1994) skriver att ”kvalitet är den väsentliga karaktären eller egenskapen hos någonting; kvantitet är mängden av denna karaktär eller egenskap” (s 21). Svensson tydliggör ytterligare i Allwoods *Perspektiv på kvalitativ metod* (2004) distinktionen mellan de båda metodansatserna, genom att beskriva kvantitativa metoder som ”metoder för insamling av siffermässiga data eller kvantifiering av data till siffror [medan] kvalitativa metoder är på ett motsvarande sätt insamling av data som representerar en kvalitet i ett sammanhang, i stor utsträckning i form av språkliga enheter” (s 68). Starrin beskriver kombinationen av kvantitativ respektive

kvalitativ metod på följande sätt: ”Kvalitativa analyser […] kan illustrera resonemang eller […] förser det kvantitativa resonemanget med ett sammanhang” (s 20). Även Fejes och Thornberg (2009) belyser fördelarna med att kombinera kvalitativ och kvantitativ forskning genom att man använder de båda ansatserna tillsammans i samma studie. Detta tillvägagångssätt kallas *mixed methods*, och innefattar ”forskning där forskaren samlar in och analyserar data, integrerar sina resultat och drar slutsatser genom att använda både kvalitativa och kvantitativa ansatser i en och samma studie” (s 19).

Utifrån denna teoretiska metodikbakgrund fattades beslutet att tillämpa både en kvalitativ respektive en kvantitativ datainsamlingsmetod. Var för sig skulle de olika metoderna eventuellt ha gett en bristande helhetsbild av problemet med bristande flytvästanvändning bland äldre män, men tillsammans utgör de en tydligare sådan eftersom de gemensamt belyser de attityder som står bakom statistiken för flytvästanvändning.

Intervjuerna genomfördes på de två båtmässorna i Göteborg (7-8 februari 2015) respektive Stockholm (1-8 mars 2015). Intervjuerna i Göteborg genomfördes med ansatsen av att vara en pilotstudie där 21 besökare intervjuades om sina vanor på sjön gällande specifikt flytvästanvändning. Intervjuerna i Stockholm genomfördes som en huvudstudie där 44 besökare intervjuades på samma sätt som besökarna i Göteborg.

Utöver intervjuerna genomfördes också en elektronisk enkät som distribuerades via CMA Research, ett oberoende undersökningsföretag. I det här fallet användes CMA Researchs webbpanel, som består av tusentals landsspridda respondenter som frivilligt deltar i enkätundersökningar (mot betalning) på sin fritid.

3.2 Motivering av metodval

3.2.1 Intervju

Alvehus (2013) skriver att intervjun som metod är ett effektivt redskap för kvalitativ forskning eftersom forskaren ”genom att interagera med sina respondenter kan fråga om känslor och motiv, få reda på hur olika personer ser på ett händelseförlopp eller hur ett visst fenomen framställs i berättelser och anekdoter” (s 80).

Intervjumetoden inför pilotstudien i Göteborg valdes som metod eftersom den inledningsvis skulle ge en god insikt i huruvida det frågeformulär jag hade skapat som utgångspunkt skulle besvaras på ett korrekt och uttömmande sätt. Genom en intervju ansikte mot ansikte skulle jag också få möjlighet att förklara eventuella otydligheter, ställa följdfrågor som jag kanske inte hade kommit att tänka på själv samt kunna omformulera de frågor som faktiskt skulle kunna misstolkas. På så sätt ansåg jag att jag skulle kunna förebygga eventuella

missuppfattningar under själva studien i Stockholm, och därmed säkerställa att intervjufrågorna tolkades rätt av deltagarna och i sin tur genererade rätt uppfattade svar.

3.2.2 Enkät

Den elektroniska enkäten valdes som metod eftersom jag ville ha möjligheten att nå människor som av olika anledningar inte besökte själva båtmässan, men som ändå aktivt använder båt och därmed är en del av livet på sjön. I och med att CMA Researchs webbpanel består av män som bor såväl i Skåne som i Norrland, så ansåg jag att det ”Sverige i miniatyr” som webbpanelen faktiskt utgör skulle ge ett gott underlag för att kunna dra mer välgrundade och heltäckande slutsatser av de data som enkäten skulle generera. I och med att CMA Research även kan garantera deltagarens anonymitet i större utsträckning, då jag som är uppdragsgivare inte har en aning om vilka det är som faktiskt har besvarat den, anser jag denna metod vara mer fri från färgning av mina personliga uppfattningar om deltagarna – något som ju kan vara en nackdel vid intervjuer ansikte mot ansikte.

3.3 Urval

3.3.1 Intervju

Intervjun genomfördes med totalt 65 deltagare under Båtmässan *Allt för sjön* 2015: av dessa var 21 deltagare i Göteborg under helgen 7-8 februari och 44 deltagare i Stockholm under 1-8 mars. De som intervjuades var därför uteslutande slumpmässigt utvalda besökare på mässan. I och med att målgruppen för studien krävde att besökarna skulle vara män över 50 år som i någon regelbunden utsträckning använder båt, behövde jag ställa dessa kontrollfrågor innan intervjun kunde påbörjas.

3.3.2 Enkät

Enkäten skickades ut till CMA Researchs webbpanel, där den besvarades fullständigt av 203 medlemmar under perioden 24-31 mars 2015. Följande information kommer från företagets hemsida, www.cmaresearch.se. Webbpanelen består i skrivande stund av cirka 20 000 aktiva medlemmar varav 19 % (3 800 medlemmar) är män i åldern 36-55 år, och 15 % (3 000 medlemmar) är män i åldern 56 till 80 år. För varje medlem i panelen finns ett antal bakgrundsvariabler såsom kön, ålder, utbildning, sysselsättning, bostadstyp, hushållsinkomst och postnummer. Variablerna används för att identifiera specifika målgrupper och på så sätt öka incidensnivån (ett mått på träffsäkerhet gentemot målgrupp) i varje undersökning. Detta innebär att enkäten skickades ut slumpmässigt fördelad, men enbart till den målgrupp av

medlemmar som uppfyllde de bakgrundsvariabler jag hade angivit som preferens, det vill säga män över 50 år. Enkäten skickades ut till webbpanelen den 23 mars 2015 och låg ute i nio dagar som möjlig att besvara. Därefter sammanställde CMA Research de data som angivits och skickade sammanställningen till mig för vidare analys.

3.4 Intervjuguide och enkätformulär

3.4.1 Intervjuguide

Inför intervjuerna formulerade jag en intervjuguide (se Bilaga 1) att ha som stöd, för att hjälpa mig komma ihåg att få svar på de viktigaste frågeställningarna men också för att se till att jag var konsekvent och ställde samma frågor till alla deltagare. Det kunde handla om vilken båtmodell de hade, vilka vattendrag de oftast åkte i, den huvudsakliga sysselsättningen när de var ute med båten och så vidare.

Utifrån den första intervjuguiden intervjuade jag 21 besökare på båtmässan i Göteborg, och sammanställde därefter svaren för att se om det var något mer jag ville veta eller som deltagarna automatiskt lade till eller tog upp. Resultatet av pilotstudien (se Bilaga 3) använde jag därför för att revidera min intervjuguide, där jag lade till ett par specificerade frågor kring exempelvis maxfarten om det visade sig att besökaren ägde en motorbåt, eller om man oftast åkte ensam eller med sällskap. Den reviderade intervjuguiden använde jag sedan som en ny utgångspunkt inför studien i Stockholm.

Under själva intervjuerna behövde jag inte alltid ställa alla frågor, eftersom besökarna ofta självmant förklarade exempelvis vilken båtmodell de ägde eller vart de brukade åka. Jag började alltså med att ställa allmänna frågor såsom ålder, antal år av sjövana, båtmodell, om besökaren hade något slags förarintyg och så vidare. Efter ungefär fem minuter av mer vardagliga redogörelser kom jag in på personlig flytvästanvändning (där vi diskuterade olika modeller), alkoholkonsumtion på sjön, teorier bakom drunkningsolyckor och lite mer känsliga frågor, som kunde berätta exempelvis hur hög priskänsligheten är gällande köpet av flytväst. Alla deltagare tillfrågades också i varierande grad om de olika flytvästmodeller som finns på marknaden, för att försöka utreda om någon modell är mer aktuell än någon annan och varför den i så fall uppfattas som över- eller underlägsen andra. För att kunna diskutera besökarens egenskattade simkunnighet på ett konkretiserat plan hittade jag på ett scenario där besökaren hade hamnat i vattnet utan flytväst fullt påklädd och med skor, där besökarens uppgift blev att försöka uppskatta hur långt han skulle kunna simma. Med andra ord var nästan alla mina

frågor i intervjuguiden öppna och semistrukturerade, även om jag i detta fall tidigt insåg att jag behövde tydliggöra vad jag menade med ”simkunnighet”.

3.4.2 Enkätformulär

Enkäten byggde helt och hållet på min reviderade intervjuguide (se Bilaga 1) för att studien skulle vara så konsekvent som möjligt. Vidare var enkäten strukturerad enligt en av de vanligare formerna av standard, med både flervalsfrågor och fritext som svar på frågorna.

Eftersom jag inte kunde vara på plats för att utreda eventuella missförstånd eller förtydliga frågeställningarna var jag mycket noggrann vid utformandet av enkätfrågorna vad det var jag ville veta. Under de frågor som kunde misstolkas eller där det kunde verka som att jag bara ville ha *ett* svar hade jag därför skrivit klargörande exempel eller understrukit att flera alternativ gick att kryssa i om man hade flera båtar, ansåg att bristen på den personliga flytvästanvändningen berodde på flera orsaker, och så vidare. Jag hoppades att detta skulle ge mig så bra svar som möjligt, och minska den brist på svar som kan uppstå om medlemmen anser att enkäten är svår att förstå, vilket i sig hade resulterat i en ökad risk för bortfall vid sammanställningen av data.

Utöver de frågor som jag tog upp under själva intervjuerna fick medlemmen i webbpanelen även se bilder på de sju flytvästmodeller av märket Baltic som jag visade upp och diskuterade under mina intervjuer, så att även de fick möjligheten att välja/välja bort samt diskutera dessa. Sammanfattningsvis följde enkätundersökningen samma struktur som intervjuguiden, med undantaget att den förtydligades och exemplifierades i högre grad än under intervjuerna.

3.5 Genomförande av intervju och enkätundersökning

3.5.1 Genomförande av intervju

Samtliga intervjuer genomfördes på Båtmässan i Göteborg samt i Stockholm. Jag hade under båda mässor tillgång till ett bord och fyra stolar som stod i anslutning till Transportstyrelsens monter *Den säkra hamnen*, dock något avskilt från den så att samtalen skulle kunna ske i lugn och ro och utan påverkan från andra besökare eller monterpersonal. Intervjudeltagarna rekryterades genom att jag ”hejdade” manliga besökare ungefär en timme efter att mässan hade öppnat och frågade om de hade båt/åkte båt/var båtmänniskor och liknande. De som stannade och visade intresse för mig och min studie ville gärna svara på mina frågor. Under pilotstudien i Göteborg hade jag ingenting att bjuda på som tack för hjälpen, men i Stockholm hade jag kaffe, te och bullar att bjuda på varje dag. Denna fika fungerade bra som tack, då många var trötta efter att ha gått omkring på mässan och uppskattade både sittplats och

kostnadsfri påfyllning av energi. Samtliga intervjuer spelades in på min mobiltelefon med varje intervjudeltagares tillåtelse. Efter att ha presenterat mig själv, min utbildning och syftet med min vistelse på mässan, det vill säga att utreda mäns inställning till livet på sjön med allt vad det innebär, inledde jag intervjun. Själva intervjuguiden ledde hela tiden samtalet, men styrde det inte. Denna intervjumetod var en medveten strategi som bygger på bland annat forskning kring metodik. Genom att hålla en så kallad *semistrukturerad* intervju ”följer intervjuaren ett formulär som består av ett fåtal öppna frågor eller bredare teman som samtalet centreras kring. Respondenten har här betydligt större möjligheter att påverka intervjuns innehåll, och intervjuaren måste vara mer aktiv i sitt lyssnande och i att arbeta med följdfrågor” (Alvehus, 2013, s 83).

Om en deltagare genom sitt svar svarade på tre frågor samtidigt, hoppade jag helt enkelt över de två kommande frågor som nyss hade besvarats vilket gjorde att vissa intervjuer blev något kortare än andra, men inte mindre uttömmande. Deltagaren var när som helst välkommen att göra inlägg, yttra sig fritt om möjliga kontroversiella åsikter, berätta barndomsminnen och historier, samt ställa frågor till mig under intervjun. Valet att inte avbryta eller styra samtalet för hårt gjorde jag för att jag ansåg att det var viktigt att ta frågorna i den takt deltagarna själva var bekväma med, för att frågorna om exempelvis alkoholkonsumtion och flytvästanvändning inte skulle kännas kontrollerande eller fördömande. Jag upplevde enbart positiva reaktioner från alla de som gick med på att berätta om sina erfarenheter av livet på sjön, och intervjuerna lockade till många skratt och nostalgi hos deltagarna. Längden på intervjuerna varierade mellan cirka sju och trettio minuter beroende på hur fritt deltagarna valde att uttrycka sig och dela med sig av sina erfarenheter.

3.5.2 Genomförande av enkätundersökning

Enkätundersökningen distribuerades till CMA Researchs webbpanel, vars medlemmar fick enkäten skickad till sin emailadress. Därefter hade de nio dagar på sig att besvara enkäten, vilket innebar att även om de hade en *viss* tidspress på sig, så var de inte pressade att svara på samma sätt som vid en pågående intervju ansikte mot ansikte. Enkäten tog cirka fem minuter att besvara.

3.6 Bearbetning av data

Nedan presenteras de tillvägagångssätt som tillämpades vid bearbetningen av data.

3.6.1 Intervju

Resultatet av intervjuerna sammanställdes genom att jag lyssnade igenom den mobiltelefon jag hade använt för att spela in samtalen, intervju för intervju, och skrev in svaren i enlighet med min intervjuguide i ett elektroniskt dokument. Fria svar eller svar som föll utanför intervjuguiden sammanställde jag längst ned i dokumentet, för att ha bättre koll på intressanta tillägg och tankeställare. Som mall använde jag min enkät, eftersom de data som kom från enkätundersökningen skulle kunna jämföras med de data som kom från intervjuerna. Detta resulterade i flera olika svarskategorier, såsom kategorin *Gammal vana*, som uttrycktes ordagrant av många deltagare som en anledning till att inte bära flytvästen. Kategorin *Färdas i bekanta vatten* blev istället en samlingskategori där inte alla uttryckte orsaken ordagrant, utan oftare i termer av "*Vi åker ju där vi alltid åkt", "Jag fiskar bara i den sjön", "Vi åker ju bara fram och tillbaka till samma ö som vi gjort de senaste trettio åren"* och så vidare. Efteråt räknade jag ut snittålder, antal som aldrig bar flytväst, antal som ansåg att orsaken till det var att flytvästen var för varm, antal som skulle välja den uppblåsbara flytvästen om de fick välja en och så vidare. På så sätt fick jag en överskådlig och detaljerad sammanställning av de data som intervjuerna genererade (se Bilaga 3 och 4).

3.6.2 Enkät

Data från den elektroniska undersökningen (se Bilaga 5) sammanställdes av CMA Research och mailades därefter till mig i form av en Excelfil tillsammans med kodningen (en beskrivning av hur mina frågor hade kodats, för att underlätta tolkningen). Jag hade också tillgång till en resultatlänk under enkätundersökningens gång, där jag kunde gå in och se i realtid hur respondenterna hade svarat. Denna länk använde jag mig också av när jag sammanställde resultaten, bland annat för att kontrollera att jag hade tolkat statistiken rätt. Datan fördes därefter in i ett Exceldokument där den blev mer överskådlig. Som ”mall” när resultaten sammanställdes användes samma frågeföljdstruktur som vid intervjuerna (se Bilaga 3, 4 och 5 för jämförelse): detta för att ge en så konsekvent och tydlig helhetsbild som möjligt.

3.7 Etiska aspekter

3.7.1 Intervju

Jag har följt Vetenskapsrådets forskningsetiska riktlinjer vid utförandet av min studie. Dessa riktlinjer utgörs av *informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet* och *nyttjandekravet* (Vetenskapsrådet, 2002).

- *Informationskravet*: Deltagarna upplystes om syftet med studien och varför de intervjuades. Vidare informerades de om att deltagandet i studien var frivilligt. De upplystes även om att intervjuerna skulle spelas in på min mobiltelefon och att materialet endast skulle användas av mig själv till studien och inte spelas upp för någon annan eller i något annat sammanhang. Kontaktuppgifter lämnades ut efter intervjun till de deltagare som ville ha möjligheten att höra av sig med ytterligare frågor.
- *Samtyckeskravet:* Deltagarna fick efter kontrollfrågorna om sin ålder och sitt båtintresse först en spontan förfrågan om att delta i studien, inklusive information om den tid det skulle ta att delta i intervjun, och därefter samtycka till sin medverkan.
- *Konfidentialitetskravet:* De allra flesta deltagare uppgav inte sitt namn, och det efterfrågades heller inte under intervjun. Alla deltagare informerades specifikt om att materialet i studien inte skulle kunna spåras tillbaka till dem som individer utan enbart benämnas i form av statistik och enstaka anonyma påståenden.
- *Nyttjandekravet:* Deltagarna informerades om att materialet endast skulle användas inom ramen för syftet med studien: att informera om äldre mäns inställning till flytvästanvändning och övriga aspekter av livet på sjön, såsom alkoholkonsumtion. De blev även erbjudna att ta del av studiens resultat.

3.7.2 Enkät

Följande information är hämtad från CMA Researchs hemsida, www.cmaresearch.se.

CMA Research är medlem i WIN/GALLUP, ESOMAR och SMIF (Svenska Marknadsinformationsföretag, www.smif.org) och följer de etiska regler som råder för marknadsundersökningar. Respondenterna i webbpanelen, som är mellan 15 och 80 år gamla och motsvarar ett "Sverige i miniatyr", kan själva välja när och hur ofta de vill svara på enkäter, men minst sju dagar ska förflyta innan en person återigen kan bli inbjuden att delta i en ny undersökning.

3.8 Reliabilitet och validitet

Med *reliabilitet* menas att den metod som används vid en studie eller ett experiment verkligen är tillförlitlig (Alvehus, 2013): i det här fallet att intervjuerna och enkäten går att lita på som verktyg för att få fram den kunskap som studien syftar till att ta fram, och att samma resultat skulle kunna genereras vid ett senare tillfälle utifrån samma procedur. Med *validitet* menas att man verkligen mäter det man avser att mäta (Alvehus, 2013): i det här fallet är avsikten att

”mäta” äldre mäns ursprungliga inställning till flytvästanvändning samt deras preferenser inför möjligheten att börja använda flytväst.

3.8.1 Intervju

Intervjuns *validitet* kan anses vara hög: frågorna som ställdes handlar om just inställningen till flytvästanvändning: huruvida personen använder den, vilka orsaker som ligger bakom både användning och avsaknad av användning och så vidare. Gällande preferenser inför framtida flytvästanvändning ställdes frågor kring vad som anses viktigt i relation till flytvästens utformning, priskänsligheten vid köp av flytväst samt det mest konkreta inslaget där intervjudeltagaren fick välja ut en eller flera flytvästmodeller som tilltalade denne och även resonera kring vad det var som gjorde att just den modellen föredrogs.

Intervjuns *reliabilitet* kan anses vara måttlig till hög: analysen av en djupintervju förutsätter ju att det deltagaren berättar och uttrycker är sant. Om det kravet uppfylls kan metoden anses vara tillförlitlig, eftersom den då får fram den kunskap som överensstämmer med studiens syfte. Om datainsamlingen istället baseras på påståenden som av olika anledningar inte stämmer, är reliabiliteten inte längre hög eftersom djupintervjun som metod inte längre kan anses vara tillförlitlig. I det här fallet förutsätts det dock att djupintervjun utgör en tillförlitlig metod för att generera den kunskap som studien syftar till att generera. Det är dock svårt att säkert uttala sig om verkligheten eftersom jag inte hade möjlighet att se männen bära eller inte bära flytväst utan enbart kunde förlita mig på deras ord.

3.8.2 Enkät

Enkätens *validitet* kan bedömas som relativt hög, eftersom den följer samma struktur som intervjuguiden och därmed mäter det den ska mäta: respondenternas åsikter kring flytvästanvändning och deras preferenser inför framtida flytvästanvändning.

Enkätens *reliabilitet* kan bedömas som något högre än intervjuns reliabilitet. Eftersom respondenterna är helt anonyma i och med att de besvarade enkäten online via CMA Research (det vill säga anonyma även för mig som är ansvarig för undersökningen) torde enkätens reliabilitet vara något högre än intervjuns reliabilitet.

4. Resultat

Nedan följer tre korta sammanställningar av de resultat som studien genererade: resultatet av pilotstudien i Göteborg, resultatet av studien i Stockholm samt resultatet av den elektroniska enkätundersökningen (se Bilaga 3, 4 och 5 för mer utförliga sammanställningar). Resultatsektionen avslutas sedan med en jämförelse av de tre resultaten.

4.1 Resultatet av pilotstudien på båtmässan i Göteborg

Totalt intervjuades 21 män mellan 50 och 75 år, med en snittålder på 60 år. Samtliga ansåg sig ha sjövana mellan fem och 68 år, i snitt 33 år. 76 % av deltagarna var ute med egen båt medan resterande lånade båt av nära vän eller familjemedlem.

De fyra vanligaste båttyperna som användes var segelbåt (43 %), motorbåt (29 %), styrpulpetbåt (14 %) och roddbåt (14 %). Övriga båttyper som nämndes var jolle, snipa, fiskebåt, kajak och kanot. Frekvensen angående hur ofta deltagarna var ute på sjön under en säsong (maj-september) varierade, men störst andel deltagare svarade 10-20 gånger per säsong (14 %) följt av tre veckor i sträck sommartid (14 %). Övriga alternativ framkom, såsom en gång i veckan, två-tre gånger i veckan och varje helg (samtliga 10 %). Se Bilaga 3 för fullständig svarsfrekvens.

Gällande vilken typ av vattendrag som oftast trafikerades angav 24 % av deltagarna ett generellt vattendrag såsom havet, följt av insjö (20 %), flod, kanaler och skärgård (samtliga 5 %). Angående specifika platser var de fem mest populära Bohuskusten (24 %), Stockholms skärgård (19 %), Mälaren, Danmark och Vänern (samtliga 14 %). Se övriga platser som omnämndes i Bilaga 3.

Båtturens längd varierade men majoriteten (67 %) angav dagstur som den vanligaste formen, följd av helgtur, veckotur och treveckorstur (samtliga 14 %). Flera orsaker angavs som anledning till att åka ut på sjön; de fyra vanligaste var fiske (57 %), avkoppling (52 %), bad (48 %) och som transportmedel till och från öar, restauranger med mera (19 %). Se övriga svar i Bilaga 3.

Gällande flytvästanvändning svarade 24 % att de alltid använder flytväst, mestadels av princip men också för att de har en som funkar bra och är bekväm.

Sextiotvå procent (62 %) svarade att de använder flytväst ibland, men oftast inte. Den största anledningen till detta var fint väder (19 %), följt av att deltagaren ansåg den vara för varm, att denne bara ska åka en kort sträcka, att man anser att flytväst inte behövs på insjön, att man färdas i bekanta vatten, att man inte tror att något kommer att hända, att man sitter i en större båt och att man inte orkar ta på och av den (samtliga 10 %). För övriga anledningar, se Bilaga 3.

Fjorton procent (14 %) svarade att de aldrig använder flytväst. De tre största anledningarna var på grund av fint väder, att man känner sig säker i båten och att det känns onödigt. Andra

anledningar som nämndes var att det beror på gammal vana, jobbiga barndomsminnen och att det blir för varmt med flytvästen på. Se bilaga 3 för fullständig svarsfrekvens.

Ingen deltagare ansåg att flytvästens direkta utseende (såsom färg) spelade någon roll för deras benägenhet att använda den. Det som spelade in för deras benägenhet att köpa en flytväst var smidigheten, säkerheten, bekvämligheten, passformen samt ett minimalt underhåll av flytvästen (utan inbördes ordning). Inte heller priset spelade någon avgörande roll för deltagarnas benägenhet att köpa en flytväst, även om de flesta ansåg 1000 kronor vara en maxgräns.

Åtta deltagare ombads att utifrån sju bilder på olika flytvästmodeller av märket Baltic välja ut en eller flera flytvästar samt motivera varför de skulle kunna tänka sig att använda den/dem. Sju av de åtta deltagarna (88 %) valde den uppblåsbara flytvästen. Deltagarna var mest intresserade av den uppblåsbara flytvästen på grund av dess ringa storlek och höga smidighet, men upplevde underhållet av kolsyrepatronen i flytvästen som något av en nackdel. Övriga flytvästar som var intressanta för deltagarna var jollevästen (25 %) på grund av dess rörlighet och smidighet, den tunna svarta modevästen
(25 %) på grund av dess snygga utseende och god rörlighet, samt seglarvästen (13 %) på grund av dess mjukhet och enkla funktion.

På frågan om den personliga simkunnigheten svarade 24 % att de skulle kunna simma 1000-2000 meter, 19 % att de skulle kunna simma 100-200 meter, och 10 % att de skulle kunna simma 500 meter. Övriga simlängder som nämndes var 50 meter (10 %), 300-400 meter (5 %) samt det kvalitativa svaret ”ett par timmar” (se Bilaga 3).

På frågan om egenskattad alkoholkonsumtion i samband med att vara ute på sjön svarade 14 deltagare (67 %) att de inte drack alkohol under färd men att de kunde göra det efter att ha lagt till. Fyra deltagare (19 %) drack ingen alkohol alls i samband med att vara på sjön, och tre deltagare (14 %) medgav att de kunde dricka någon starköl eller ett glas whisky under färd.

När det gällde deltagarnas egna tankar kring varför drunkningsolyckor sker på sjön svarade 17 deltagare (81 %) att det bör bero på att drunkningsoffren har intagit alkohol. Elva deltagare (52 %) gissade även att offren ofta är äldre män som är ute och fiskar, och åtta personer (38 %) kopplade ihop den dödliga utgången med avsaknad av flytväst. Övriga anledningar som ofta togs upp var övertro på sig själv och obetänksamhet/oförsiktighet (24 % vardera). Se bilaga 3 för samtliga opinioner.

Deltagarna fick när som helst under intervjun uttrycka åsikter, berätta minnen och diskutera ämnen relaterade till livet på sjön. Detta resulterade i en intressant åsiktsbank där flera viktiga

punkter togs upp. Några av de synpunkter och kommentarer som mest frekvent kom upp under intervjun var bland annat att deltagarna som hade på sig flytväst ibland undantagslöst tog på sig den när det var dåligt väder, men inte annars. Några deltagare nämnde också att de kunde ta på sig flytvästen om det var lite småkyligt ute, för att värma sig. En annan motivering till att bära flytväst var när barnbarnen var med, för att vara en bra förebild för dessa. Flera män vände sig dock emot en lag om flytvästanvändning eftersom de ansåg att staten inte bör kontrollera människor på sjön, eftersom de tyckte att det inskränker på friheten för mycket. Många tyckte också att den nya skärpta alkohollagen på sjön (från att inte ha varit någon lag alls, till att under 2000-talet börja gälla en gräns på 1.0 promille, till att numera gälla en gräns på 0.2 promille), har tagit bort möjligheten och därmed nöjet att exempelvis kunna ta en starköl till maten på en restaurang eftersom de sedan inte får köra hem med båten. Flera deltagare som hade flera decenniers sjövana ansåg dock att ”supandet” på sjön hade avtagit i och med de nya reglerna och kontrollerna, och att detta i sig var positivt.

Nästan alla deltagare, då de ombads skatta sin egen simkunnighet under rådande omständigheter - falla överbord i 20-gradigt vatten med skor och kläder på sig, utan flytväst - svarade att de först och främst skulle klä av sig kläder och skor innan de började simma. Detta är anmärkningsvärt då detta tillvägagångssätt av en slump togs upp under livräddnings-demonstrationer på båtmässorna som ett förlegat sätt att överleva, där man numera bör tejpa ärmar och benslut för att bevara vatten som värms upp av kroppen och cirkulerar, vilket därigenom bidrar till egen flytkraft under en tid.

4.2 Resultatet av intervjuerna på båtmässan i Stockholm

Totalt intervjuades 44 män mellan 46 och 85 år, med en snittålder på 65 år. Samtliga ansåg sig ha sjövana mellan fem och 70 år, i snitt 43 år. 86 % av deltagarna var ute med egen båt medan resterande lånade båt av nära vän eller familjemedlem.

De fyra vanligaste båttyperna som användes var motorbåt (64 %), segelbåt (30 %), snipa (16 %) och styrpulpetbåt (16 %). Övriga båttyper som nämndes var fiskebåt, jolle, ångbåt, stålbåt, livräddningsbåt och bogserbåt.

Ett tillägg som gjordes i intervjuguiden efter pilotstudien i Göteborg gällde huruvida deltagarna ägde någon form av förarintyg för båt (ej krav idag), för att se hur vanligt förekommande detta var bland de som frekvent befinner sig på sjön. Under intervjuerna i Stockholm framgick det att 18 deltagare (41 %) hade en kustskepparexamen, medan 12

deltagare (27 %) hade ett enklare förarintyg. 14 deltagare (32 %) uppgav att de helt saknade förarintyg.

Frekvensen angående hur ofta deltagarna var ute på sjön under en säsong (maj-september) varierade, men störst andel deltagare svarade 5-10 gånger per säsong (48 %) följt av 10-20 gånger per säsong (27 %). Övriga alternativ framkom, såsom tre veckor i sträck under sommaren (9 %) och två-tre gånger i veckan (7 %). Se Bilaga 4 för fullständig svarsfrekvens.

Ytterligare ett tillägg gjordes till den ursprungliga intervjuguiden efter pilotstudien i Göteborg. Detta gällde huruvida deltagarna brukar åka ut på sjön ensamma i båten eller tillsammans med sällskap, för att se om det fanns variationer inom detta område då många som omkommer via drunkning är just ensamma i båten. På denna fråga svarade 40 personer (91 %) att de oftast åker med sällskap i båten, medan 17 personer (39 %) uppgav att det även händer att de åker ut ensamma på sjön; för egentid, för att fiska, för att hämta upp vänner, handla mat, tanka eller titta till sommarstugan om den ligger på en ö.

Gällande specifika vattendrag var de sex mest populära områdena Stockholms skärgård (55 %), Östersjön (18 %), Sandhamn (14 %), Mälaren (11 %) samt Gotland och Vättern (båda 9 %). Se övriga platser som omnämndes i Bilaga 4.

Båtturens längd varierade men majoriteten (61 %) angav dagstur som den vanligaste formen, följd av helgtur (27 %) och veckotur (11 %). Flera orsaker angavs som anledning till att åka ut på sjön; de fyra vanligaste var avkoppling (45 %), naturupplevelse (36 %), fiske (32 %) och som transportmedel till och från öar, restauranger med mera (18 %). Se övriga svar i Bilaga 4.

Gällande flytvästanvändning svarade 15 deltagare (34 %) att de alltid använder flytväst, mestadels av princip men också för att de har en som funkar bra och är bekväm. Ett tillägg som gjordes i intervjuguiden efter pilotstudien i Göteborg gällde vilken eller vilka flytvästmodeller som deltagaren därmed använder i nuläget. På denna fråga svarade nio deltagare (60 %) att de använder en uppblåsbar flytväst, följt av seglarväst (53 %), räddningsväst samt flytplagg (båda 13 %).

Totalt angav 17 deltagare (39 %) att de använder flytväst ibland, men att de också väljer att inte använda den. Den största anledningen till detta var fint väder (41 %), att den anses för varm (29 %), gammal vana (24 %), samt att man sitter inne i båten och känner att man har tid att ta på sig den om något skulle hända (24 %). För övriga anledningar, se Bilaga 4. På frågan om vilken flytväst som för närvarande användes svarade elva deltagare (65 %) att de använder en seglarväst, följt av flytplagg (18 %), jolleväst (12 %), uppblåsbar flytväst (12 %), samt räddningsväst (6 %).

Elva deltagare (25 %) svarade att de aldrig använder flytväst. De två största anledningarna var att man känner sig säker i båten (73 %) samt gammal vana (27 %), följt av jobbiga barndomsminnen, att den känns obekväm samt att den upplevs som onödig (samtliga 18 %). Se bilaga 4 för fullständig svarsfrekvens.

Ingen deltagare ansåg att flytvästens direkta utseende (såsom färg) spelade någon roll för deras benägenhet att använda den. Det som däremot spelade in för deras benägenhet att köpa en flytväst var smidigheten, säkerheten, bekvämligheten, tillgängligheten, rörligheten, anpassningsförmågan till den egna vikten, förekomsten av grenband/livsele, passformen samt ett minimalt underhåll av flytvästen (utan inbördes ordning). Inte heller priset spelade någon avgörande roll för deltagarnas benägenhet att köpa en flytväst, även om de flesta ansåg cirka 1000 kronor vara en maxgräns.

Elva deltagare ombads välja ut en eller flera flytvästar av märket Baltic samt motivera varför de skulle kunna tänka sig att använda den/dem. Åtta av de elva deltagarna (73 %) valde den uppblåsbara flytvästen. Deltagarna var mest intresserade av den uppblåsbara flytvästen på grund av dess bekvämlighet, smidighet, lätthet och ringa storlek, men upplevde underhållet av kolsyrepatronen i flytvästen som något av en nackdel. Övriga flytvästar som var intressanta för deltagarna var seglarvästen (18 %) på grund av dess säkerhet och värme, den tunnare svarta modevästen (18 %) på grund av dess bekvämlighet, snygga design, goda funktionalitet, vindtäthet samt modegrad. Dessutom valdes jollevästen (9 %) eftersom den ”stämde bättre överens stilmässigt” med båten till skillnad från de andra flytvästarna. Slutligen valdes flytjackan (9 %) på grund av dess bekvämlighet samt vana från att ha den i arbetet.

På frågan om den personliga simkunnigheten svarade 20 % att de skulle kunna simma 1000-2000 meter, 14 % att de skulle kunna simma 100-200 meter och 9 % att de skulle kunna simma 500-600 meter. För övriga simlängder som nämndes, se Bilaga 4.

På frågan om egenskattad alkoholkonsumtion i samband med att vara ute på sjön svarade 18 deltagare (41 %) att de inte drack alkohol under färd men att de kunde göra det efter att ha lagt till. 14 deltagare (32 %) drack ingen alkohol alls i samband med att vara på sjön, medan fem deltagare (11 %) medgav att de kunde dricka någon starköl eller ett glas whisky under färd.

När det gällde deltagarnas egna tankar kring varför drunkningsolyckor sker på sjön svarade 31 deltagare (70 %) att det bör bero på att drunkningsoffren har intagit alkohol. Tolv deltagare (27 %) gissade att det beror på att båten som används är liten och saknar skyddsutrustning vilket medför en ökad risk att falla i. Elva personer gissade också att drunkningsoffren ofta är

äldre män som är ensamma ute och fiskar (25 %), men att det även kan bero på generell oförsiktighet (25 %). Se bilaga 4 för samtliga opinioner.

Deltagarna fick när som helst under intervjun uttrycka åsikter, berätta minnen och diskutera ämnen relaterade till livet på sjön. Även här skapades en åsiktsbank där flera viktiga punkter togs upp. Några av de synpunkter och kommentarer som mest frekvent kom upp även under intervjustudien i Stockholm var bland annat att deltagarna som hade på sig flytväst ibland undantagslöst tog på sig den när det var dåligt väder, men inte annars. Några deltagare nämnde också att de kunde ta på sig flytvästen om det var lite småkyligt ute, för att värma sig. Även under denna studie omnämndes motiveringen till att bära flytväst var när barnbarnen var med, för att vara en bra förebild för dessa. Också här vände sig flera män emot en lag om flytvästanvändning eftersom de ansåg att staten inte bör kontrollera människor på sjön, då de tyckte att det inskränker på friheten för mycket. Många tyckte, liksom i Göteborg, att den nya skärpta alkohollagen på sjön har tagit bort nöjet med att exempelvis kunna ta en starköl till maten på en restaurang eftersom de sedan inte får köra hem med båten. Här drog en deltagare en parallell till företeelsen att många fler vuxna låter barnen köra hem så att de själva kan dricka, vilket enligt honom innebär betydligt högre risk för olyckor. Flera deltagare berättade om obehagliga barndomsminnen med gamla flytvästar som hade lett till att de numera hoppar över den. Flera av männen nämnde trenden med bekväma och snygga flytplagg (exempelvis tunnare modeväst eller flytjacka) som en positivt upplevd sådan: de ansåg sig mer benägna att använda flytvästen om den inte ser ut som en sådan. Flera deltagare som hade flera decenniers sjövana ansåg dock att ”supandet” på sjön hade avtagit i och med de nya reglerna och kontrollerna, och att detta i sig var positivt. De som drack alkohol på sjön gjorde så för att exempelvis ”belöna” sig själva efter arbetsveckan, inleda semesterfirandet eller bara koppla av. De upplevde också att eftersom de hade druckit alkohol på sjön under hela sitt sjöliv utan att hittills ha råkat ut för någon olycka så ansåg de sig trygga med att fortsätta göra det. Även här uppgav nästan alla deltagare, då de ombads skatta sin egen simkunnighet att de först och främst skulle klä av sig kläder och skor innan de började simma. Flera män uppgav att de kände sig mer självsäkra på sjön nu än förr, trots att de faktiskt hade trillat i sjön med kläderna på vid något tidigare tillfälle. Händelser som dessa hade fått dem att känna att de nu vet hur man gör för att klara sig, utan att behöva använda flytväst. Ett par exempel på ”hemmagjord säkerhetsutrustning” som enligt deltagarna kunde ersätta flytvästen var att ha ett rep efter båten, eller en jolle bakom som fick fungera som livräddningsbåt. Ett betydande antal deltagare kände sig trygga eftersom de hade sällskap i form av partner eller annan person – de som hade förlorat sin partner och blivit änklingar uppgav att de inte längre åker ut på sjön lika

ofta som tidigare, eftersom de inte vill vara ensamma. Åsikterna gick isär om huruvida man använde flytväst när man var ensam i båten – vissa nämnde att de har ett högre säkerhetstänk och därför använder flytvästen om de är ensamma i båten, medan andra menade att de har ett högre säkerhetstänk och därför använder den om de har sällskap i båten, för att i en nödsituation hoppa i och orka rädda andra. Flera deltagare jämförde under intervjuerna flytvästanvändning med cykelhjälmsanvändning; de ansåg att äldre män sällan använder det eftersom det signalerar svaghet eller ett behov av extra skydd vilket många män förknippar med bristande status och oerfarenhet.

4.3 Resultat av enkätundersökningen

Enkäten besvarades fullständigt av totalt 203 män över 50 år. Männen fick placera sig i ett åldersspann om tio år utifrån olika kategorier. 49 respondenter (24 %) svarade att de var mellan 50 och 59 år, 84 deltagare (41 %) mellan 60 och 69 år, 66 deltagare (33 %) mellan 70 och 79 år, och fyra deltagare (2 %) svarade att de var 80 år eller äldre.

Ett tillägg i den elektroniska enkäten ombad respondenterna svara på om de bor i landsbygd, mellanstor stad/tätort eller storstad. På detta svarade 61 av deltagarna (30 %) att de bodde på landsbygden, 89 deltagare (44 %) att de bodde i mellanstor stad eller tätort, och 53 deltagare (26 %) att de bodde i storstad.

Samtliga ansåg sig ha sjövana som varierade mellan mindre än fem år och över 60 år, där störst andel (25 %) hade mellan 40 och 50 års sjövana, följt av 17 % som hade sjövana mellan 50 och 60 år och där ytterligare 17 % hade sjövana över 60 år. Se Bilaga 5 för samtliga svarsfrekvenser.

Av enkäten framgick att 18 av de 203 deltagarna (9 %) hade en kustskepparexamen, medan 15 deltagare (7 %) hade ett kustskepparintyg. 38 deltagare (19 %) sade sig ha ett vanligt förarintyg. Hela 132 deltagare (65 %) uppgav att de helt saknade förarintyg.

114 deltagare (56 %) svarade att de är ute med egen båt medan resterande 89 deltagare (44 %) uppgav att de lånar båt av nära vän eller familjemedlem.

De fyra vanligaste båttyperna som användes var motorbåt (42 %), roddbåt (40 %), segelbåt (21 %) och styrpulpetbåt (20 %). Maxfarten för de motorbaserade båttyperna varierade mellan fem och 40 knop. Se Bilaga 5 för övriga båttyper som nämndes.

Frekvensen angående hur ofta deltagarna var ute på sjön under en säsong (maj-september) varierade, men störst andel deltagare svarade 10-20 gånger per säsong (30 %) följt av 5-10 gånger per säsong (29 %). Övriga alternativ framgick, såsom flera gånger i veckan under

sommaren (11 %) och två-tre veckor i sträck under sommaren (5 %). Se Bilaga 4 för fullständig svarsfrekvens.

Typ av vattendrag som trafikerades varierade. Flest antal deltagare, 70 personer (34 %), uppgav att de oftast uppehåller sig i skärgården. 57 deltagare (28 %) befinner sig oftast på en liten insjö, medan 36 deltagare (18 %) föredrar havet. 27 deltagare (13 %) åker oftast båt på en stor insjö. Gällande specifika vattendrag var de sex mest populära områdena Stockholms skärgård (12 %), Vänern (6 %), Mälaren (5 %), Orust (4 %), Ostkusten och Västkusten (båda 3 %). Se övriga platser som omnämndes i Bilaga 5.

Båtturens längd varierade men majoriteten (85 %) angav dagstur som den vanligaste formen, följd av helgtur (9 %) och veckotur (3 %). Se Bilaga 5 för övriga turer. Flera orsaker angavs som anledning till att åka ut på sjön; de tre vanligaste var för avkoppling (66 %), fiske (57 %) samt naturupplevelse (41 %). Två andra stora anledningar var för att ta vara på det fina vädret (29 %) och bada (28 %). Se övriga svar i Bilaga 5.

Gällande flytvästanvändning svarade 114 deltagare (56 %) att de alltid använder flytväst, mestadels av princip och för att de anser att det inte finns någon anledning att inte bära flytväst, men också för att de har en som fungerar bra och är bekväm. På frågan om vilken eller vilka flytvästar som redan användes svarade 61 av de 114 deltagarna (54 %) att de använder en seglarväst, 27 att de använder en räddningsväst (24 %), och 12 personer att de använder en uppblåsbar flytväst (11 %). För de modeller som var mindre vanliga bland deltagarna, se Bilaga 5.

Totalt angav 64 av de 203 deltagarna (32 %) att de använder flytväst ibland, men att de också väljer att inte använda den. Den största anledningen till detta var på grund av gammal vana (50 %), att det är fint väder (27 %), god egenskattad simkunnighet (19 %), samt att man färdas i bekanta vattendrag (19 %). För övriga anledningar, se Bilaga 5.

Tjugofem deltagare (12 %) svarade att de aldrig använder flytväst. De två största anledningarna var på grund av gammal vana (44 %) samt att de känner sig säkra och tror att det inte kommer hända något (40 %). Ytterligare en vanlig anledning var att deltagarna upplever att deras simkunnighet är tillräckligt god för att de ska klara sig vid ett fall överbord (28 %), samt att de färdas i bekanta vatten (24 %). Se Bilaga 5 för fullständig svarsfrekvens.

Endast någon enstaka deltagare ansåg att flytvästens direkta utseende (såsom färg) spelade någon roll för deras benägenhet att använda den, och där skilde sig åsikterna åt gällande preferenser för mörka, ”snygga” färger respektive synliga UV-färger. Det som däremot spelade in för respondenternas benägenhet att köpa en flytväst var säkerheten, smidigheten,

bekvämligheten, god passform, att det ska finnas ett minimalt underhåll av flytvästen. Ingen deltagare angav någon maxgräns för vad en flytväst får kosta för att de skulle vilja köpa den.

Alla deltagare ombads även i enkäten att kryssa i en eller flera av de sju flytvästar av märket Baltic som tidigare hade diskuterats på båtmässorna, samt motivera varför de skulle kunna tänka sig att använda den/dem. De kunde även välja att kryssa i alternativet *Ingen av dem* och motivera varför. Flytvästmodellerna var liksom tidigare en kortare jolleväst, ett tunnare svart flytplagg med dragkedja (enklare modeväst), en uppblåsbar flytväst, en fiskeväst, en seglarväst, en flytjacka och en dunvästliknande flytväst (modeväst). En lättöverskådlig tabell med bilder på flytvästarna samt de många olika anledningarna till varför dessa valdes återfinns i Bilaga 5. Sextionio av de 203 deltagarna (34 %) valde seglarvästen, mestadels på grund av dess bekvämlighet, allroundfunktion och smidighet. Övriga flytvästar som valdes av deltagarna var den uppblåsbara flytvästen (33 %) på grund av dess smidighet, lätthet och rörlighet samt den vändbara modeflytvästen (17 %) på grund av dess användbarhet och attraktiva utseende. Därefter följde fiskevästen på grund av dess funktionalitet och detaljer, samt den tunnare modevästen på grund av dess tilltalande utseende och praktiska detaljer (båda 12 %). I minst utsträckning valdes jollevästen på grund av dess funktionalitet och smidighet, samt flytjackan på grund av dess användbarhet och värmande förmåga (båda 7 %). Tio av de 203 deltagarna svarade att de inte skulle vilja ha någon av flytvästarna på grund av att de inte använder flytväst, att de inte anser sig behöva någon eller att de har en annan modell.

På frågan om den personliga simkunnigheten svarade 23 % att de skulle kunna simma 200-400 meter, 21 % att de skulle kunna simma 100-200 meter och 17 % att de skulle kunna simma 600-1000 meter. För övriga simlängder som angavs, se Bilaga 5.

På frågan om egenskattad alkoholkonsumtion i samband med att vara ute på sjön svarade 134 deltagare (66 %) att de inte dricker någon alkohol alls i samband med att vara på sjön, medan 55 deltagare (27 %) svarade att de inte dricker någon alkohol under färd men att de kan göra det efter att ha lagt till och/eller ska övernatta. Fjorton deltagare (7 %) uppgav att det händer att de dricker alkohol under färd. De som uppgav att de kan dricka alkohol även under färd ombads besvara vilken typ av alkohol som det då rör sig om. Utifrån de svarsalternativ som fanns (*Lättöl*, *Starköl*, *Whisky*, *Vin* och *Champagne*) svarade tio av respondenterna att de då dricker starköl. Två deltagare dricker whisky under färd, medan ytterligare två dricker vin.

När det gällde deltagarnas egna tankar kring varför drunkningsolyckor sker på sjön svarade 118 deltagare (58 %) att det bör bero på att drunkningsoffren har intagit alkohol. Trettioen deltagare (15 %) gissade att det beror på att personen som faller i saknar flytväst, och 19

respondenter (9 %) svarade att en övertro på sig själv kan vara en bidragande orsak. Tretton personer gissade också att drunkningsorsaken kan vara generell obetänksamhet och oförsiktighet (6 %). Se Bilaga 5 för samtliga opinioner.

Deltagarna ombads i slutet av enkäten att dela med sig av sina övriga synpunkter relaterade till livet på sjön, flytvästanvändning och önskemål kring flytvästens design. Detta resulterade i en intressant åsiktsbank där flera viktiga punkter togs upp. Några av de synpunkter och kommentarer som mest frekvent kom upp under denna undersökning var bland annat att de som ansåg att flytväst var en viktig säkerhetsåtgärd tyckte att den borde vara en lika självklar och lagbunden del av sjölivet som att ha säkerhetsbälte eller cykelhjälm i den vanliga trafiken.

Flera deltagare nämnde den uppblåsbara flytvästen som ett bra och välfungerande alternativ till de flytvästar som annars kan anses klumpiga eller tunga. Ett flertal respondenter tyckte att det vore bra med mer samhällsinformation som upplyser om riskerna med att inte bära flytväst, särskilt när man är ensam på sjön. Det uttrycktes också en önskan om att få ta del av mer information angående ”fiske, ålder, risker och överskattning om egna förmågan i högre ålder”. Ett par deltagare efterfrågade så kallade flytvästbytarpooler, där man kan byta flytvästar med andra - speciellt mellan barn som snabbt växer ur sina, men också för tillfällen när exempelvis gäster kommer på besök och det saknas extra.

Andra åsikter som kom fram i slutet av enkäten var att respondenter upplevde att ” många har en övertro på sin förmåga att hantera eventuella uppkommande situationer och därför negligerar de risker som faktiskt finns”, och att ”Vi måste arbeta bort attityden att det är fult eller töntigt att bära flytväst på sjön. Det finns så många olika modeller att det finns alternativ som fungerar oavsett omständigheter”.

Gällande själva designen på flytvästen kom det fram flera intressanta synpunkter. Ett par av dessa var att man efterfrågade fästpunkt för livlina, midje- och grenrem, signalsystem såsom visselpipa, samt ljussystem såsom möjlighet till bloss eller annan belysning.
När det gällde färg ville man att den ska synas bra om man faller överbord, men flera deltagare tryckte även på det faktum att det är viktigt att flytvästen är snygg och ser så vardaglig ut som möjligt för att den ska användas regelbundet, såsom en flytjacka eller modeväst.

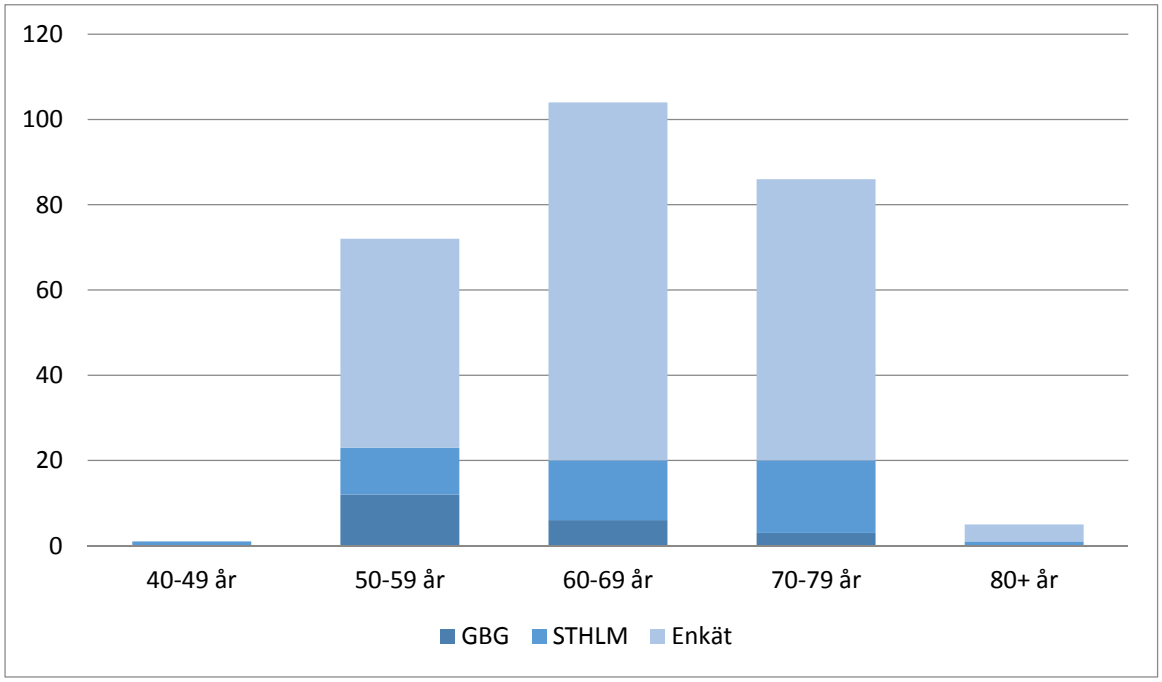
Gällande form och modell framkom deltagarnas önskemål om att flytvästen ska vara skön och lätt att använda, luftig i konstruktionen och lätt att ta på sig och röra sig i, och det ska finnas modeller som inte bara passar sitt syfte såsom segling utan även passar kroppstypen såsom överviktiga så att de känner sig bekväma i dem.

4.4 Sammanställning av de tre resultaten

I avsnittet nedan slås de tre resultaten samman till en totalundersökning om 268 deltagare. Där det är nödvändigt görs en jämförelse mellan intervjumetoden respektive enkätmetoden.

4.4.1 Deltagare och åldersspann

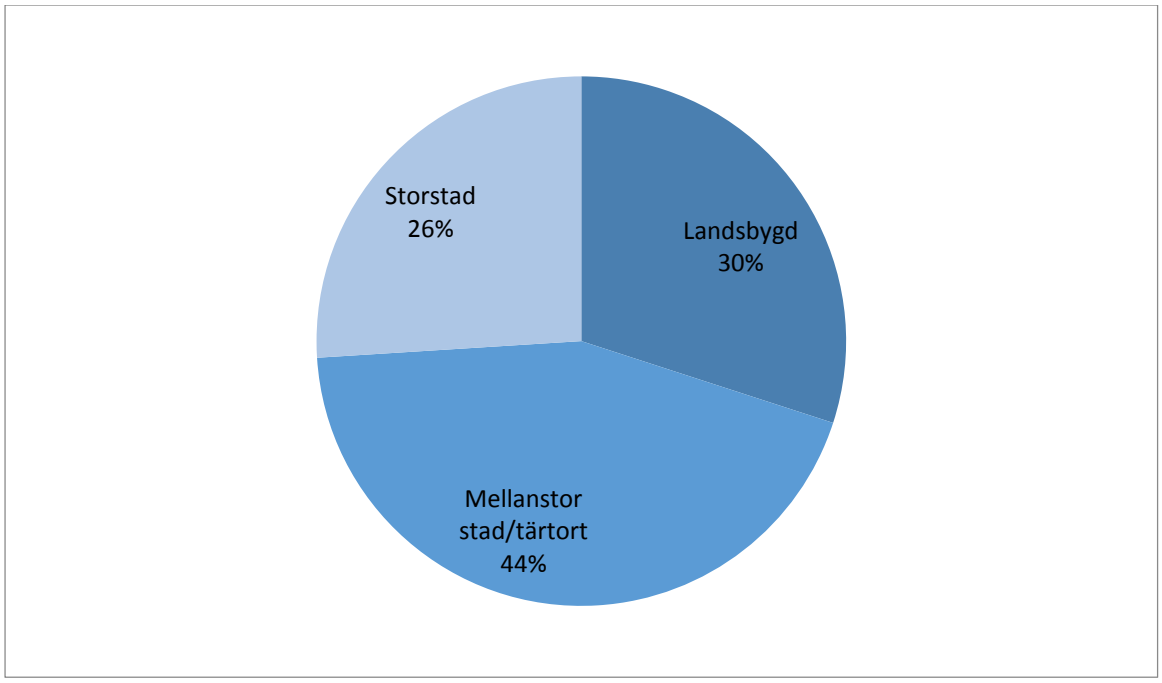
Totalt deltog 268 deltagare i studien.



Figur 4.4.1. Antal deltagare i studien fördelade per ålderskategori. Majoriteten är mellan 60 och 69 år gamla (N = 268).

4.4.2 Geografisk fördelning över de som besvarade enkäten

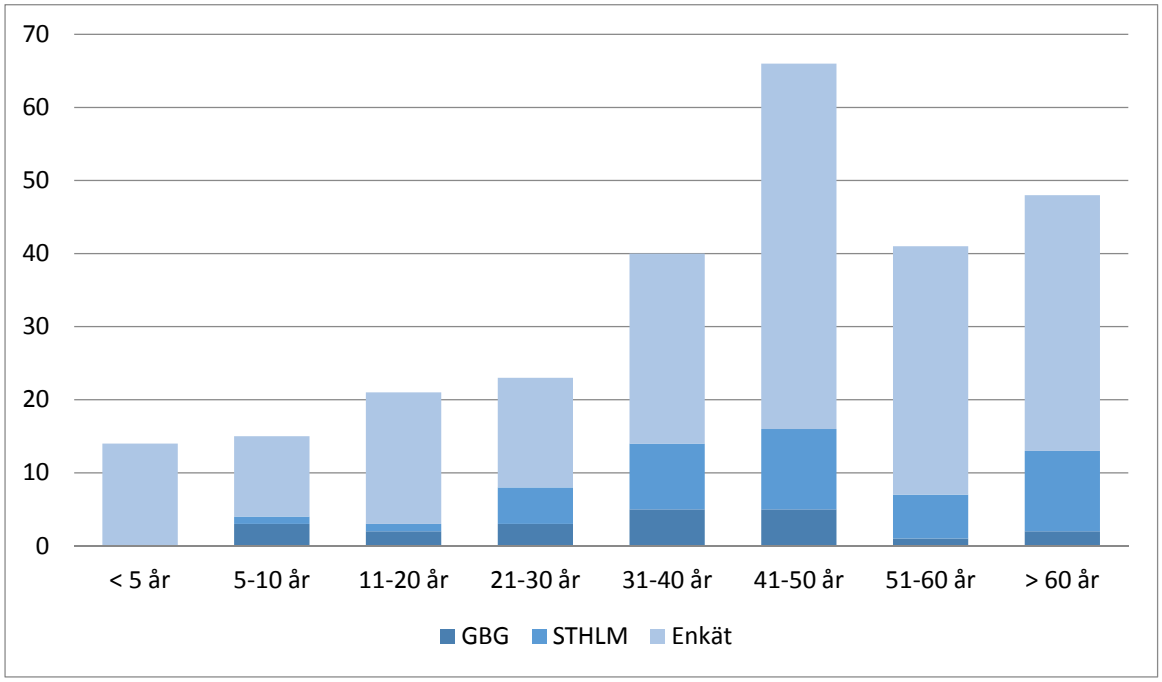
Sextioen deltagare (30 %) svarade att de bodde på landsbygden, 89 deltagare (44 %) att de bodde i mellanstor stad eller tätort, och 53 deltagare (26 %) att de bodde i storstad.



Figur 4.4.2. Geografisk fördelning mellan deltagare som besvarade enkäten. Majoriteten bor i mellanstor stad eller tätort (N = 203).

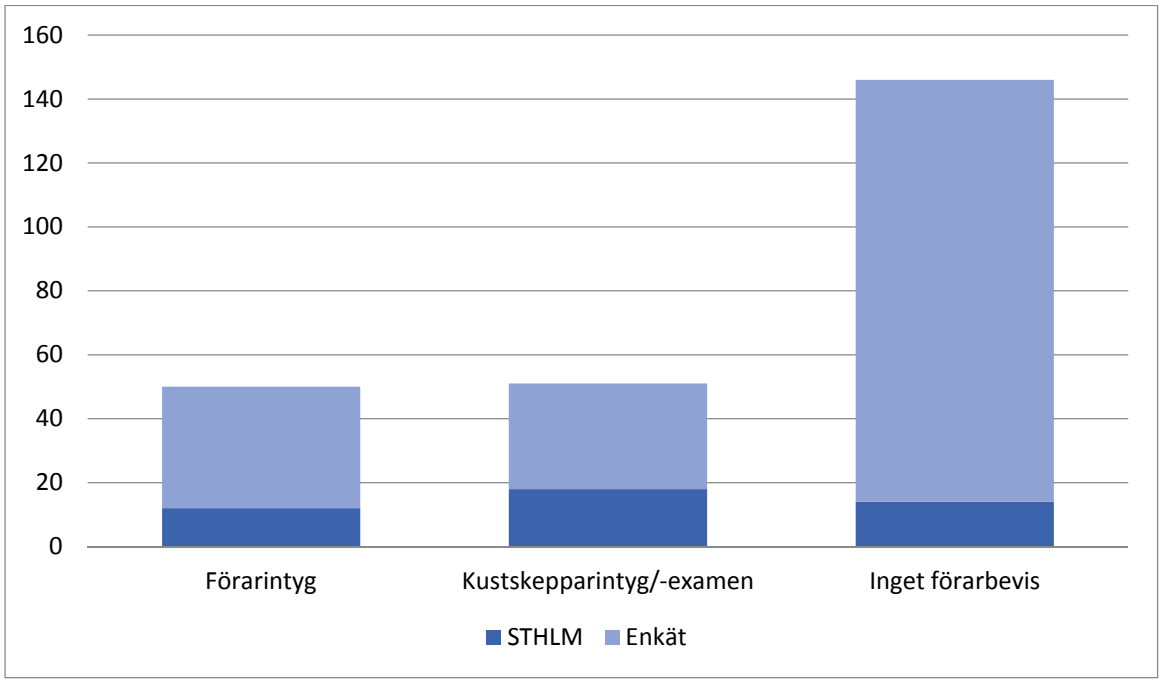
4.4.3 Sjövana

Samtliga ansåg sig ha sjövana, vilken varierade mellan mindre än fem år och över 60 år.



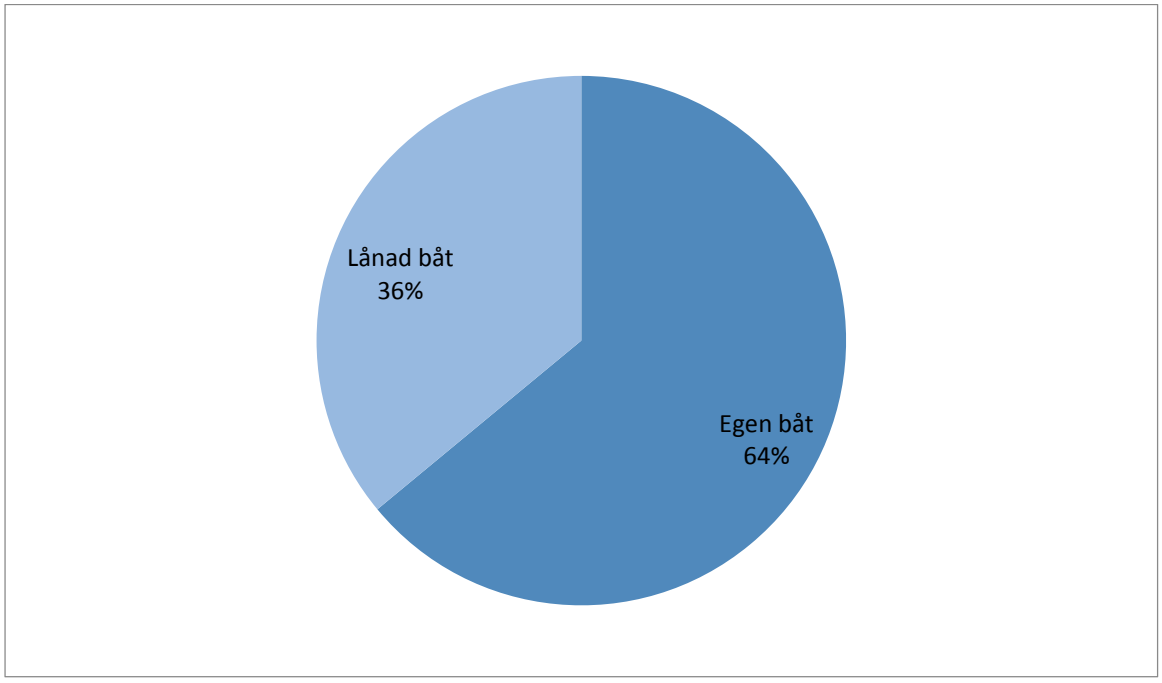
Figur 4.4.3. Antal års sjövana bland deltagarna. Majoriteten anser sig ha en sjövana som sträcker sig mellan 41 och 50 år (N = 268).

4.4.4 Innehav av förarbevis



Figur 4.4.4. Innehav av förarbevis bland de deltagare som besvarade enkäten respektive deltog i intervjuerna på båtmässan i Stockholm. Majoriteten saknar förarbevis (N = 247).

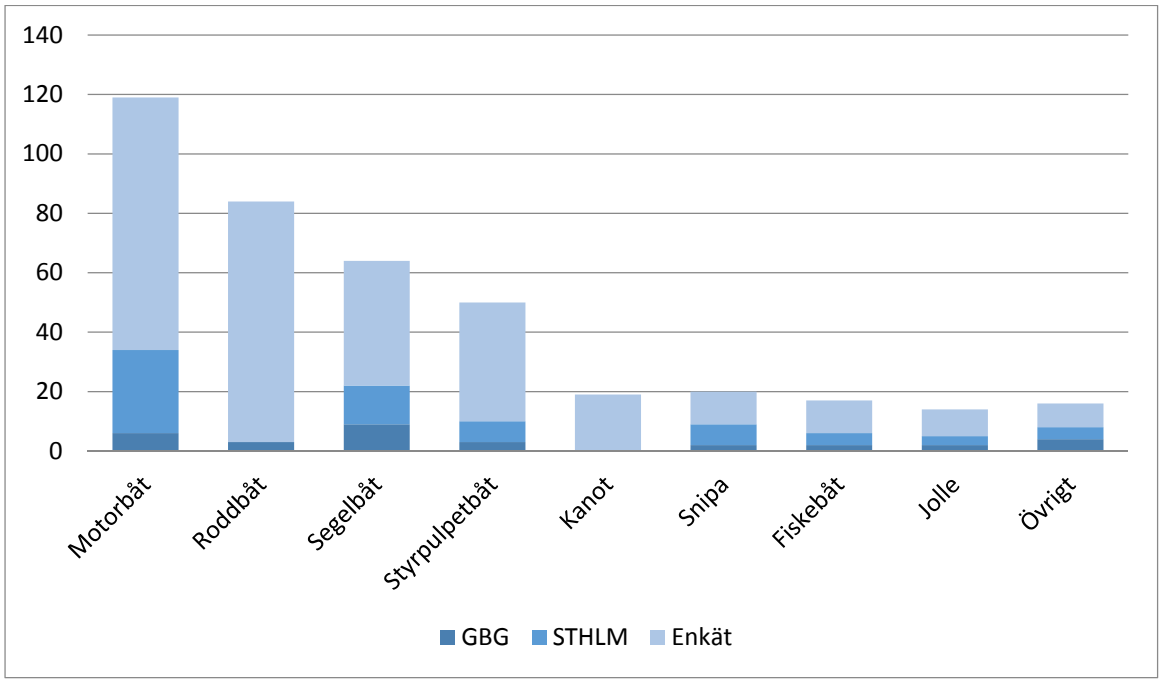
4.4.5 Bruk av egen båt respektive lånad båt



Figur 4.4.5. Bruk av egen båt respektive lånad båt bland samtliga 268 deltagare. Majoriteten använder egen båt (N = 268).

4.4.6 Båttyper som används av deltagarna

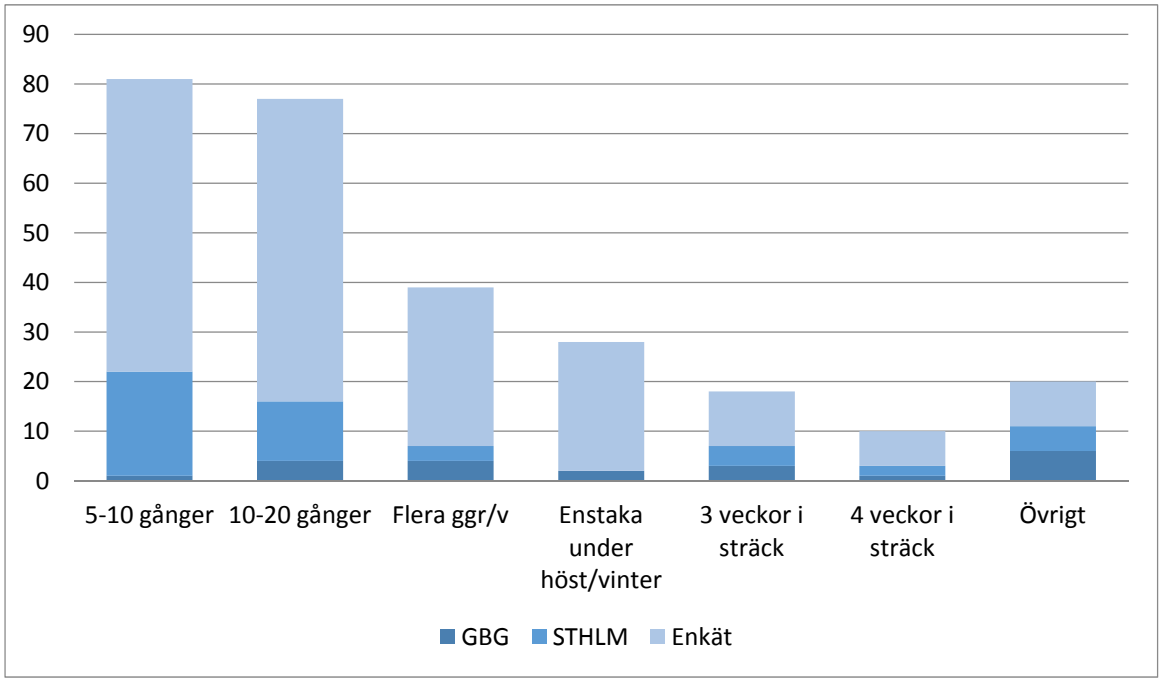
Deltagarna använder flera olika båttyper.



Figur 4.4.6. De båttyper som används av deltagarna. Majoriteten använder motorbåt (dit även varianterna styrpulpetbåt, snipa och jolle räknas), följt av roddbåt och segelbåt (N = 268).

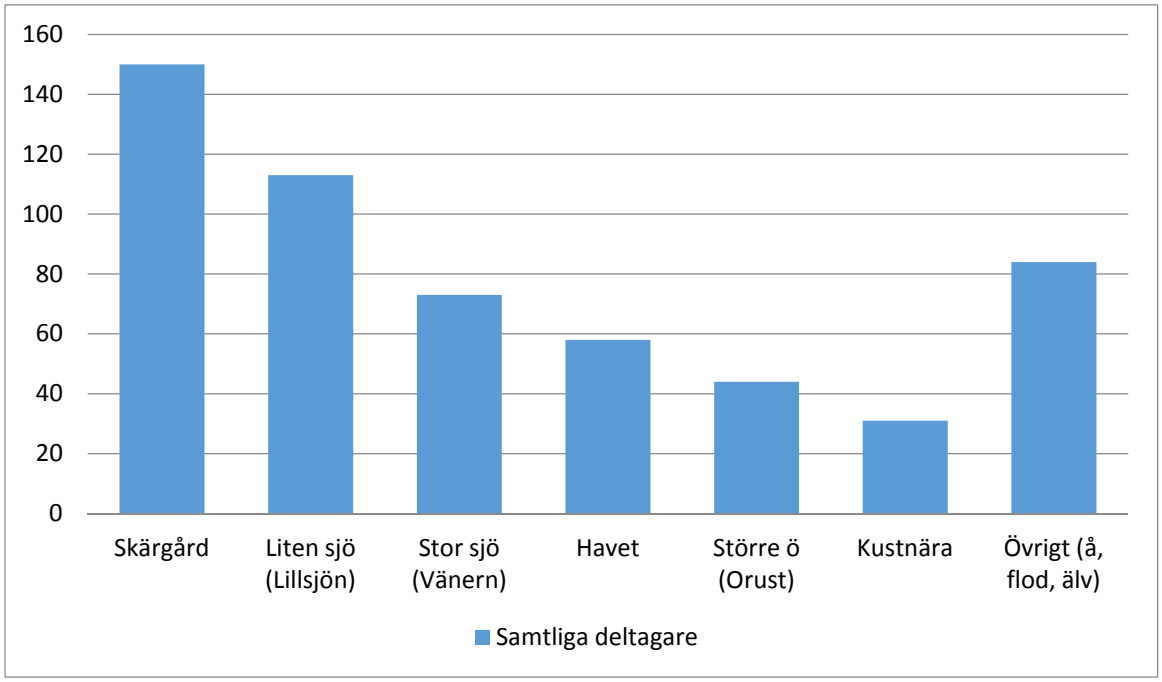
4.4.7 Frekvens gällande antal turer ut på sjön under en säsong

Frekvensen gällande hur ofta deltagarna var ute på sjön under ett normalår varierade.



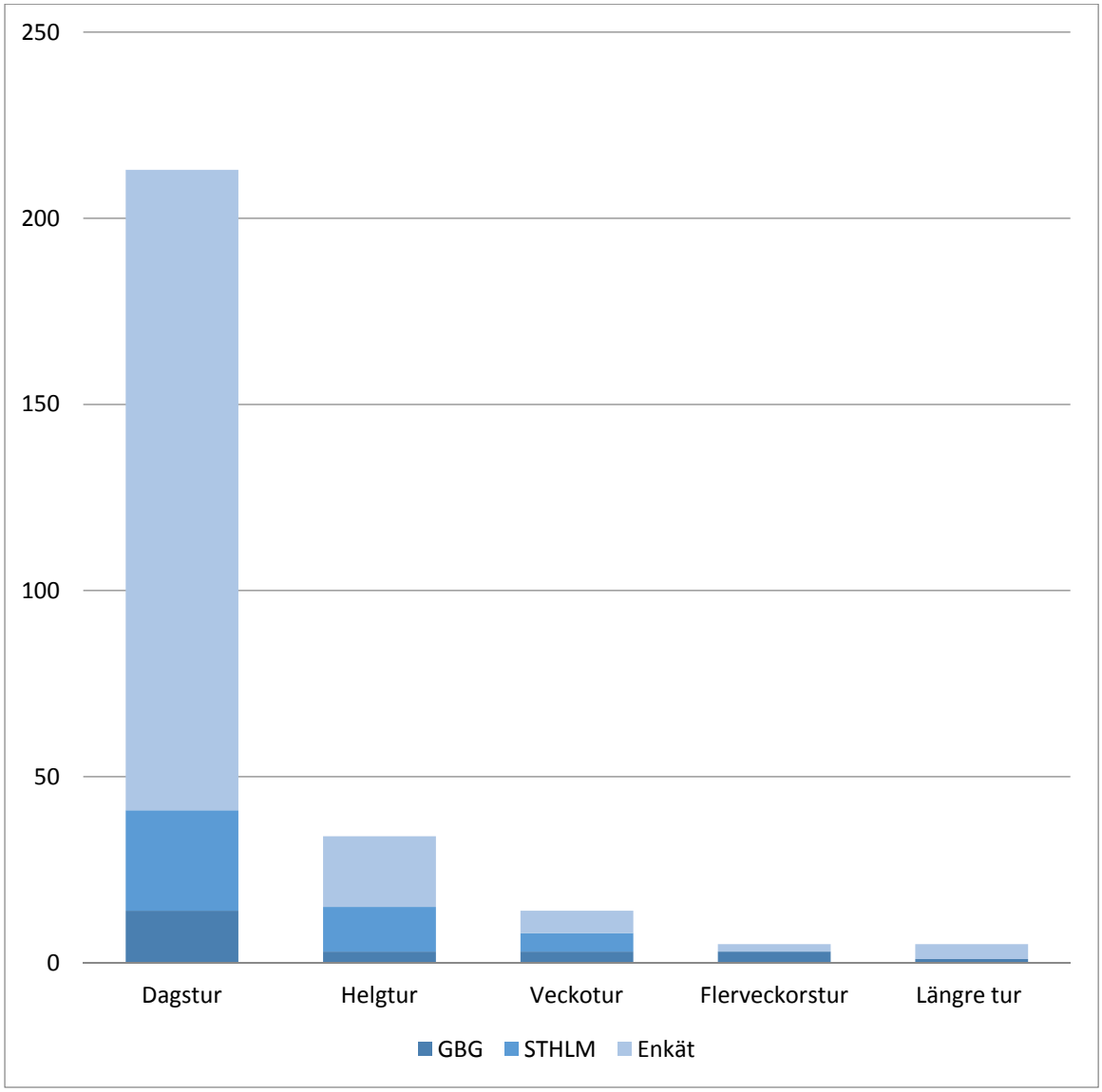
Figur 4.4.7. Antal turer som deltagarna gör under ett normalår/en säsong. Majoriteten åker ut mellan fem och tio tillfällen, följt av tio till 20 tillfällen (N = 268).

4.4.8 Vattendrag där deltagarna åker båt



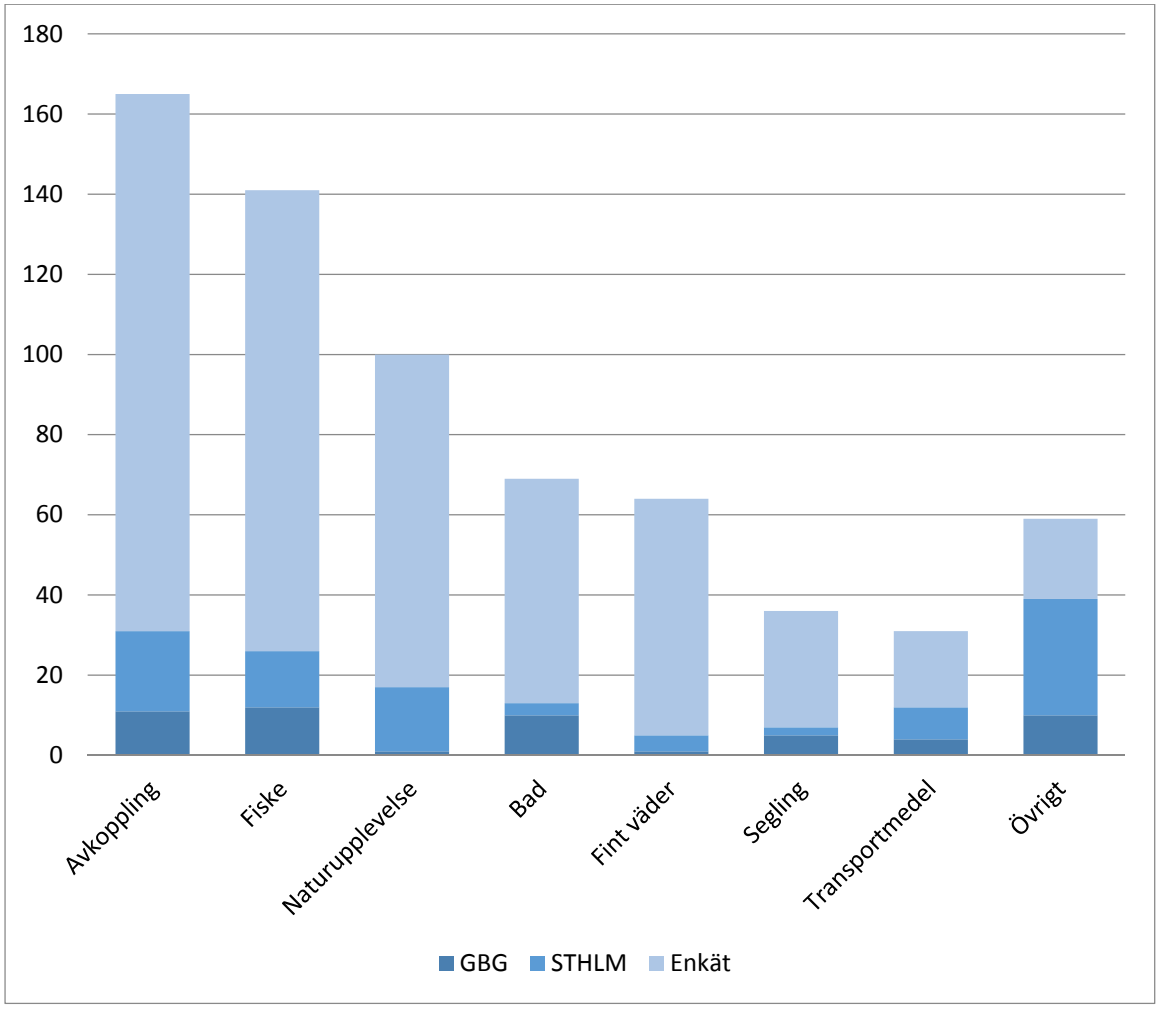
Figur 4.4.8. Generella vattendrag där deltagarna brukar åka båt. Majoriteten rör sig i olika skärgårdar, följt av små och stora insjöar (N = 268).

4.4.9 Längden på båtturen



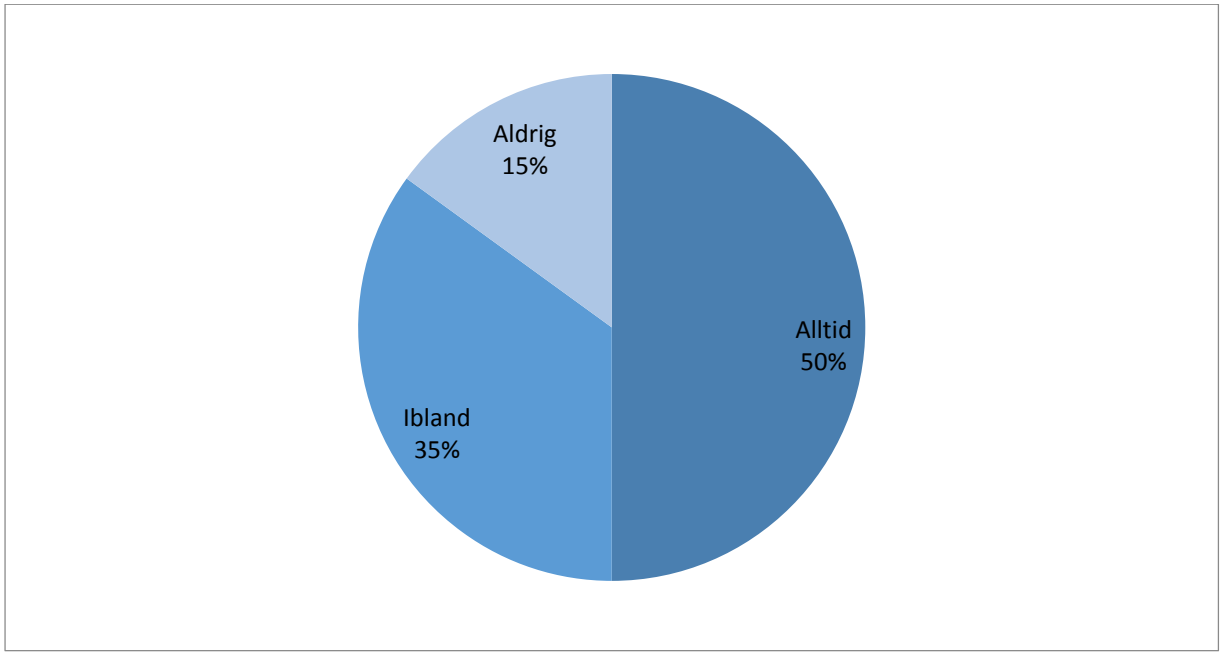
Figur 4.4.9. Båtturens längd . Majoriteten åker endast ut över dagen, utan att övernatta (N = 268).

4.4.10 Syftet med båtturen



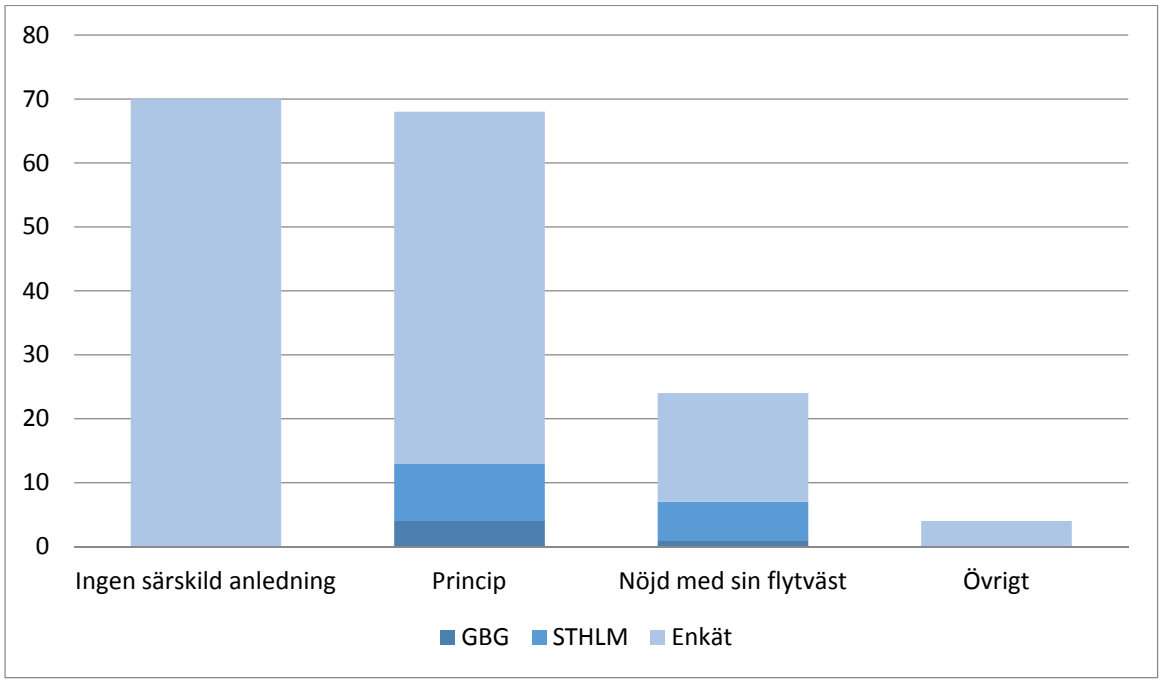
Figur 4.4.10. Båtturens syfte . Syftet varierar men mest populärt är avkoppling, fiske, naturupplevelse och bad (N = 268).

4.4.11 Flytvästanvändning



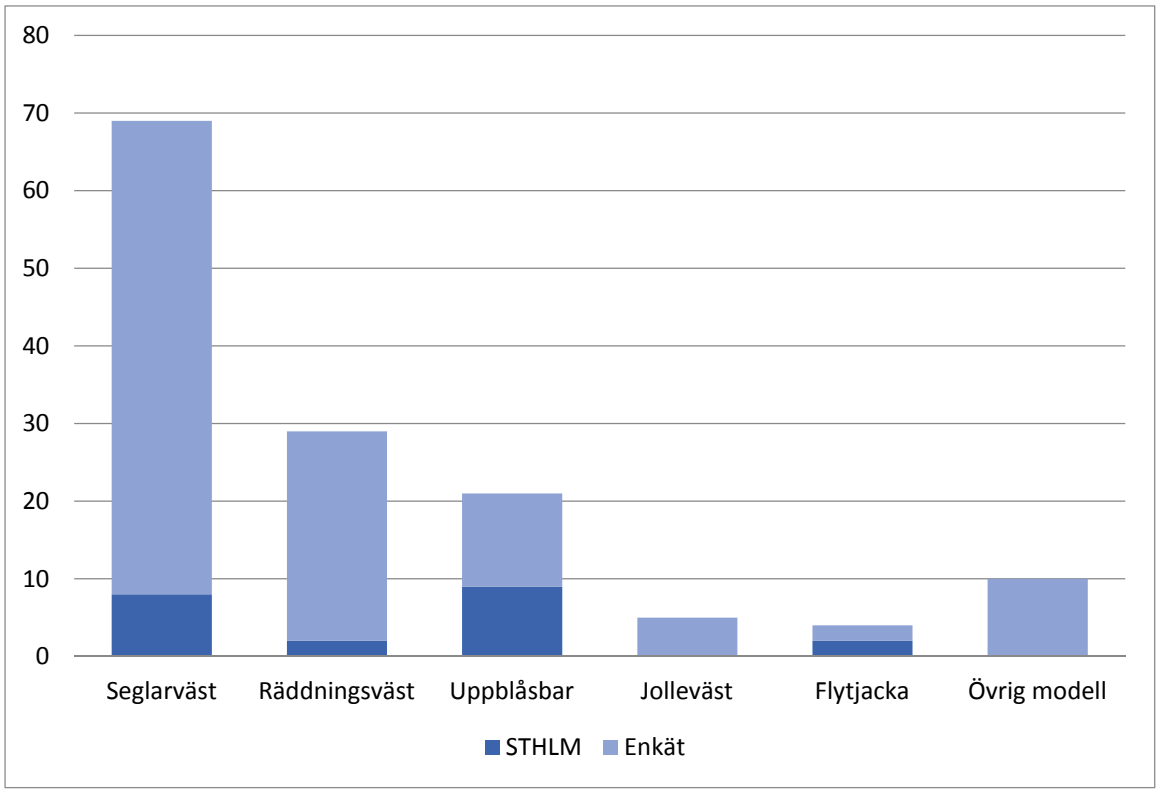
Figur 4.4.11. Flytvästanvändarfrekvensen bland deltagarna. Hälften använder alltid flytväst, medan drygt en tredjedel hoppar över den ibland. Resterande använder aldrig flytväst (N = 268).

4.4.11.1 Anledningar till att alltid bära flytväst



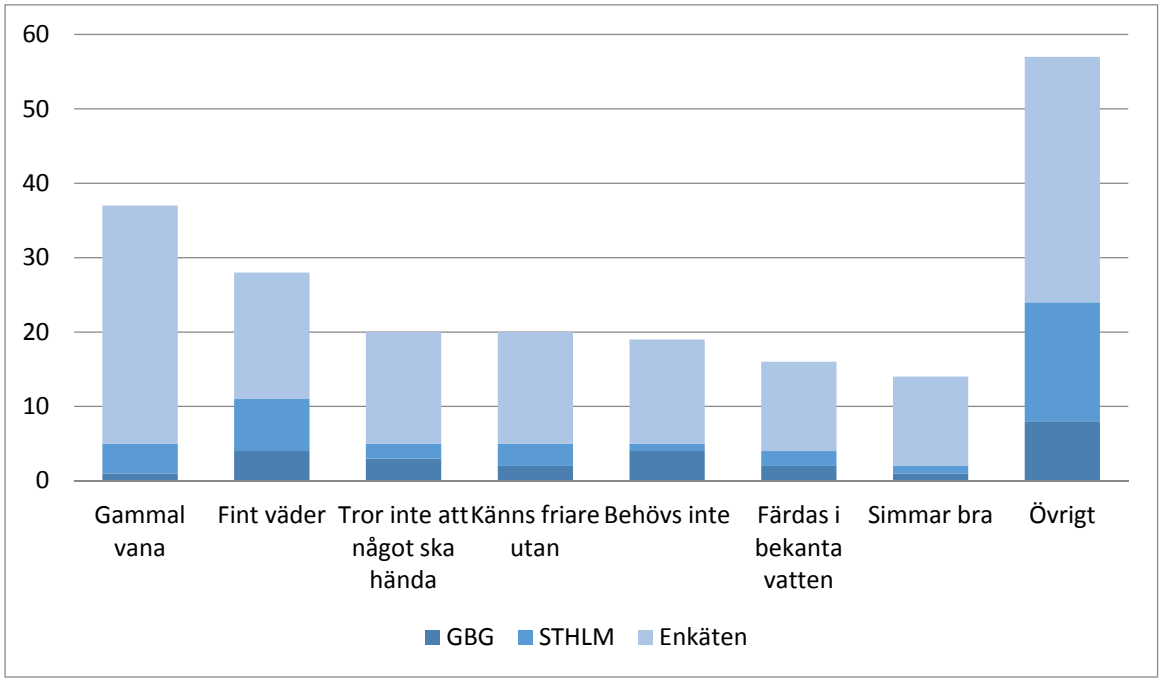
Figur 4.4.11.1. Anledningar till att alltid bära flytväst enligt deltagarna (N = 134).

4.4.11.1.1 Flytväst/ar som används av de deltagare som alltid bär en



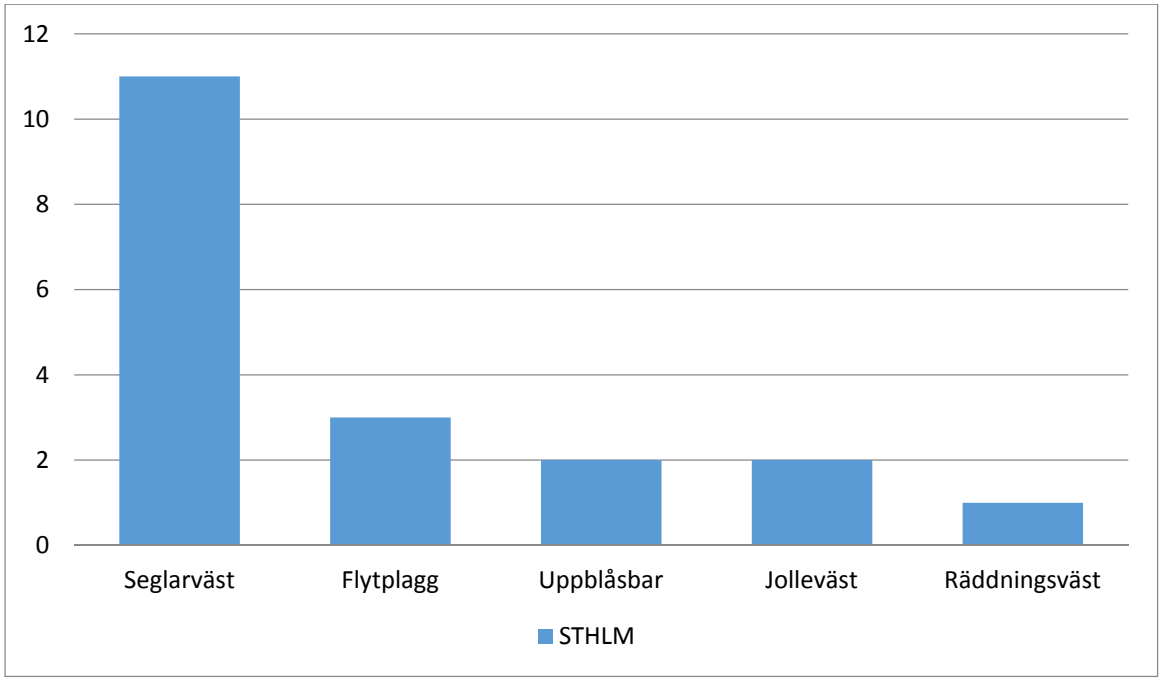
Figur 4.4.11.1.1. Flytvästar som används av de deltagare som alltid använder en (N = 134).

4.4.11.2 Anledningar till att inte bära flytväst vid vissa tillfällen



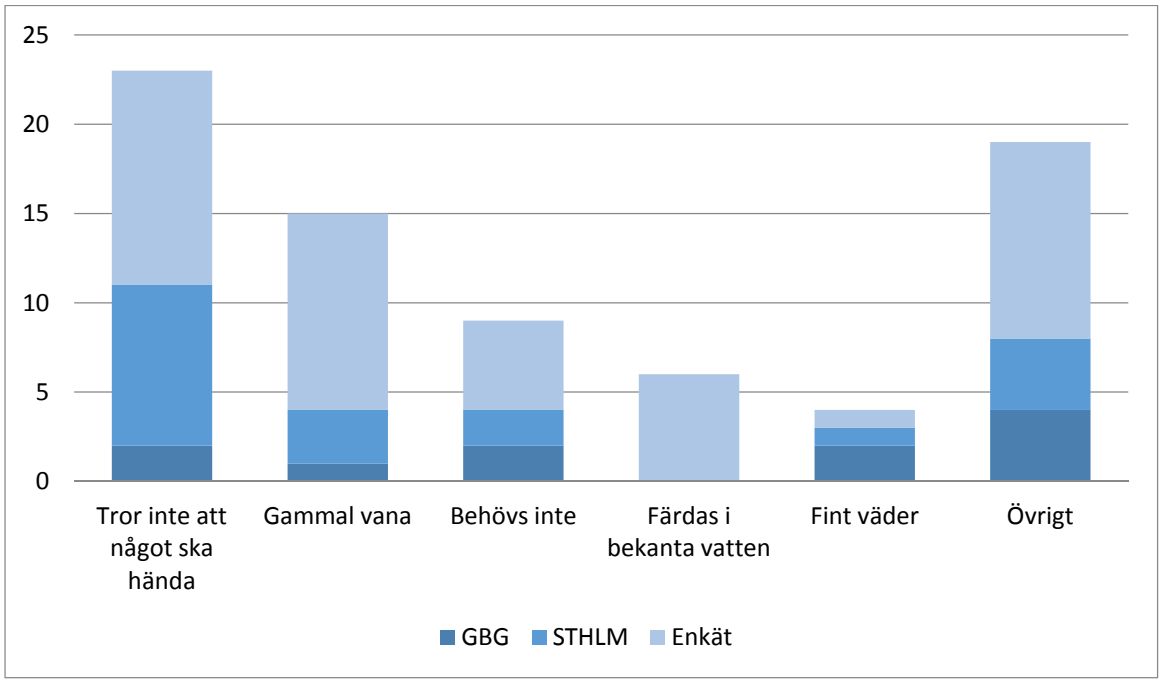
Figur 4.4.11.2. Anledningar till varför deltagarna väljer att inte bära flytväst vid vissa tillfällen (N = 94).

4.4.11.2.1 Flytväst/ar som används vid vissa tillfällen



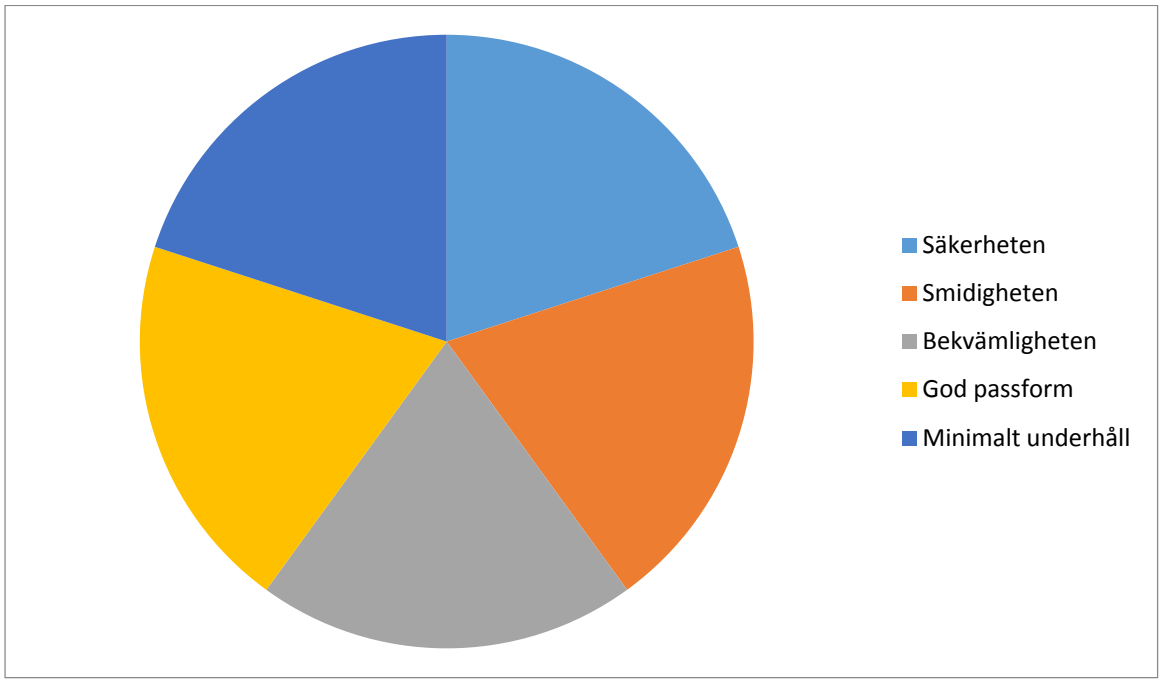
Figur 4.4.11.2.1. Flytvästar som används vid vissa tillfällen av deltagarna i Stockholm (N = 17).

4.4.11.3 Anledningar till att aldrig bära flytväst



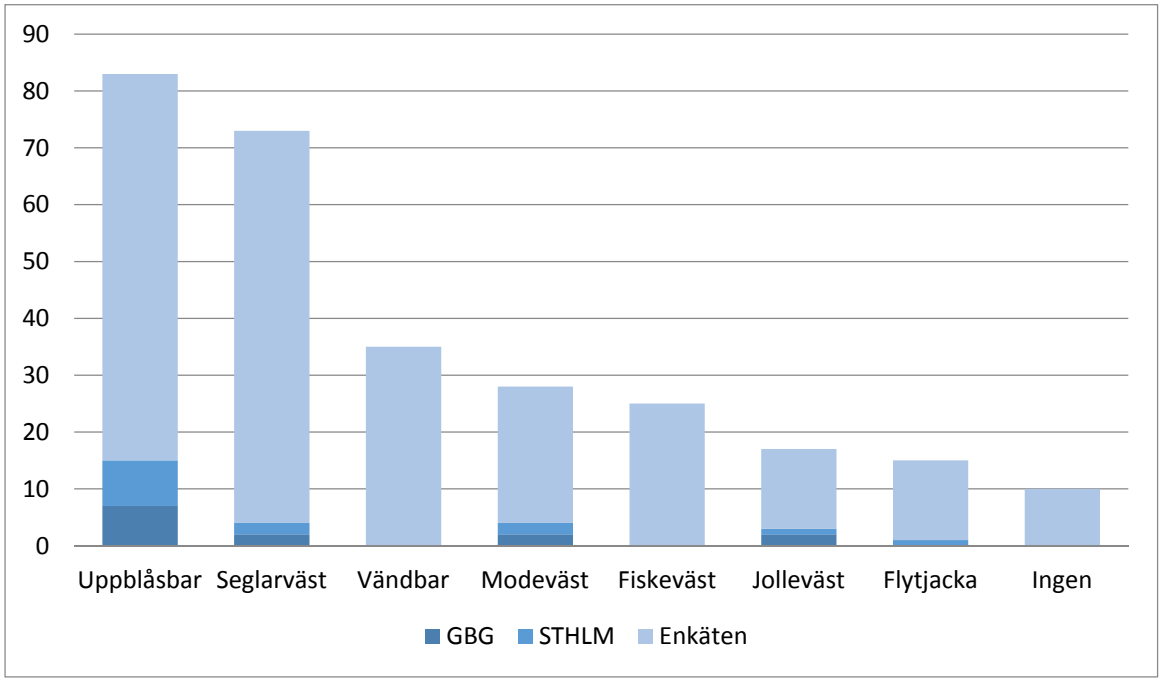
Figur 4.4.11.3. Anledningar till varför deltagarna väljer att aldrig bära flytväst (N = 39).

4.4.12 Faktorer som spelar in vid köp av flytväst



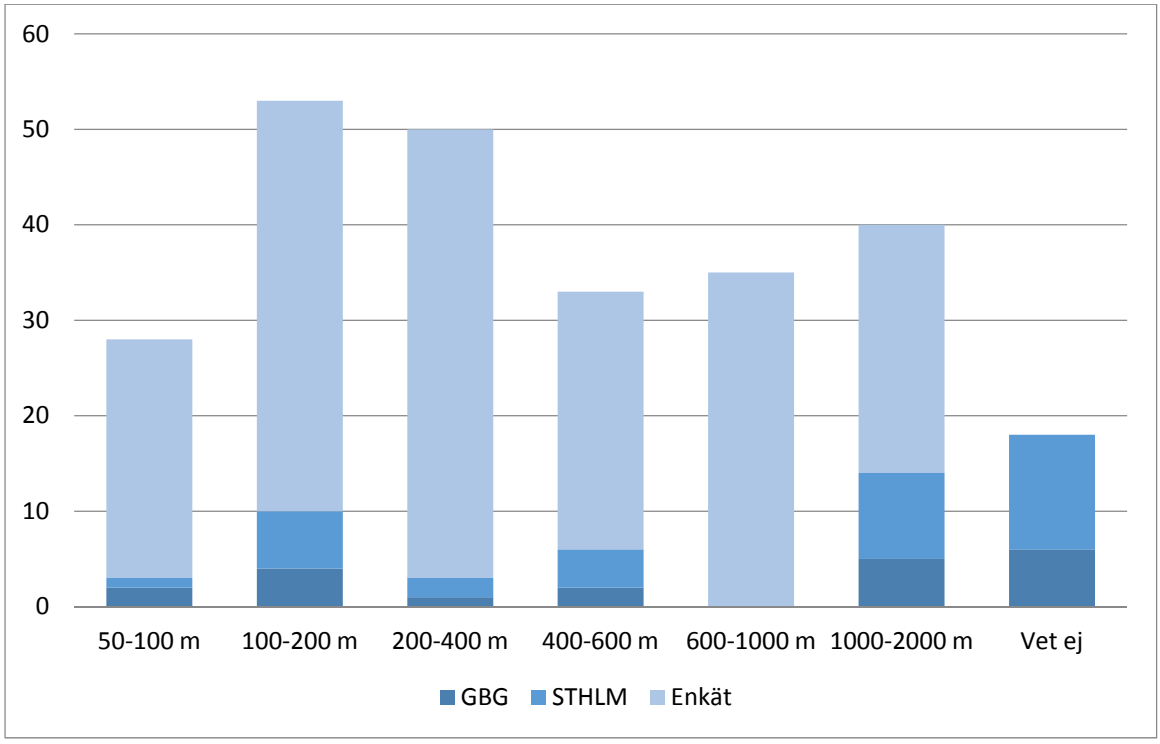
Figur 4.4.12. Faktorer som spelar in för deltagarna när de ska köpa flytväst.

4.4.13 Val av flytväst vid tillfrågan



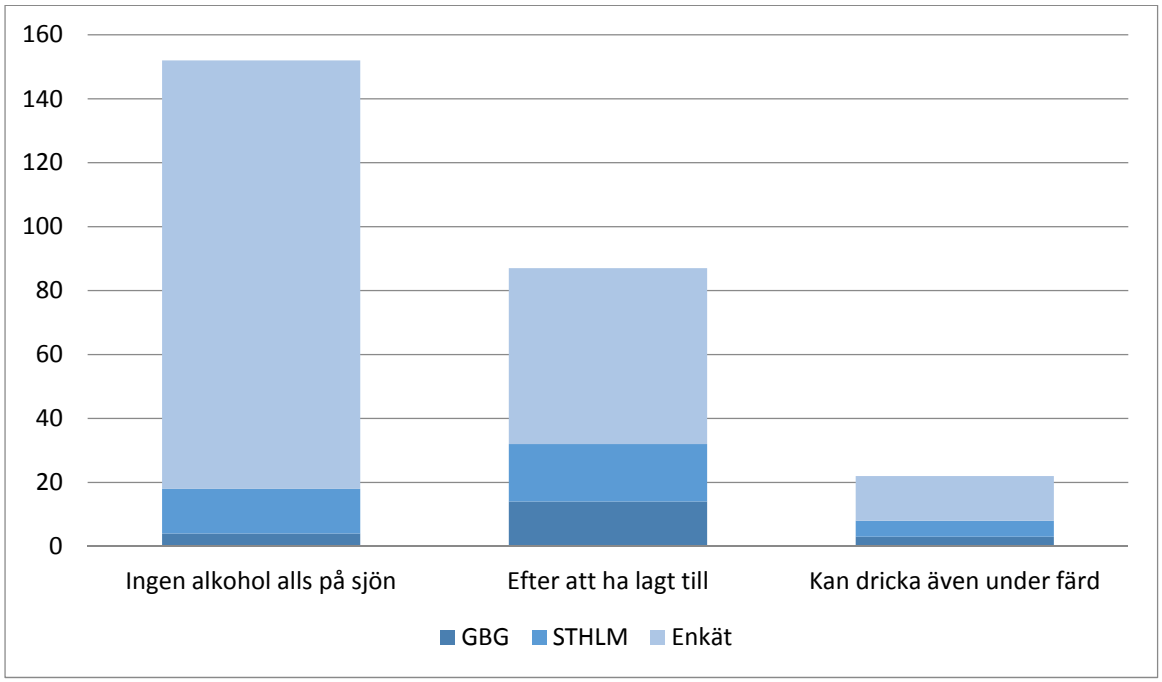
Figur 4.4.13. Deltagarnas eget val av flytväst/ar vid tillfrågan. Majoriteten skulle välja en uppblåsbar flytväst eller en seglarväst, följt av de båda tunnare modevästarna (N = 222).

4.4.14 Egenskattad simlängd, fullt påklädd utan flytväst i 20-gradigt vatten



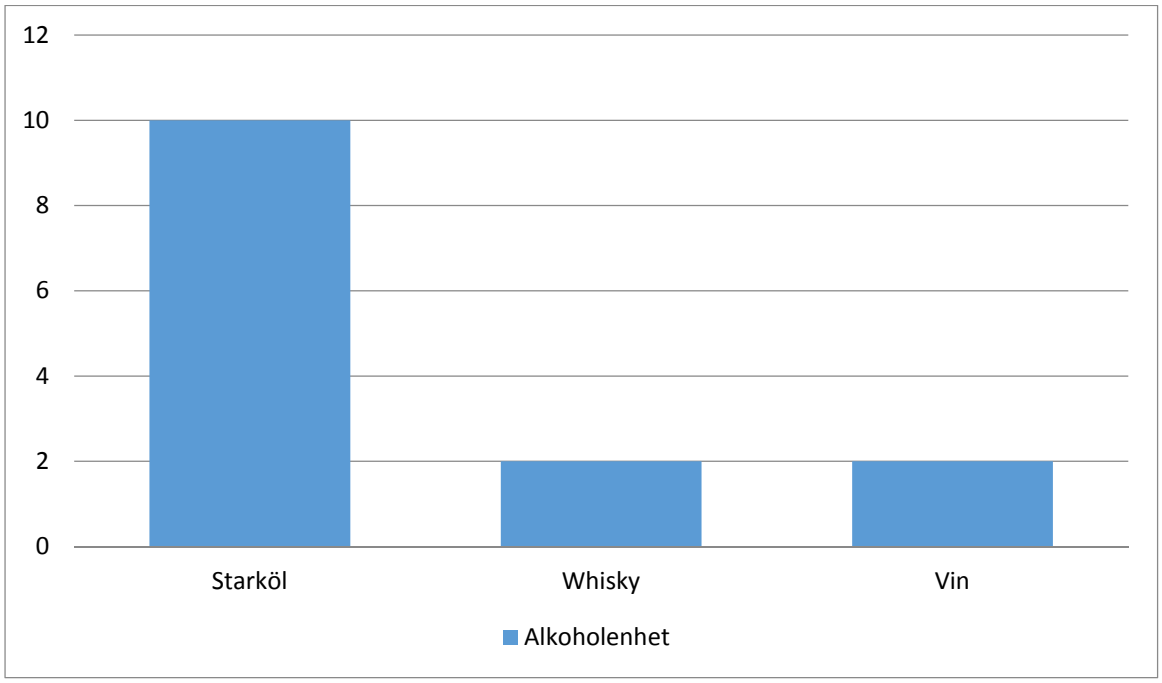
Figur 4.4.14. Egenskattad simlängd. Majoriteten tror sig kunna simma mellan 100 och 200 meter med kläder och skor på i 20-gradigt vatten, följt av 200 till 400 meter.

4.4.15 Egenskattad alkoholkonsumtion ute på sjön



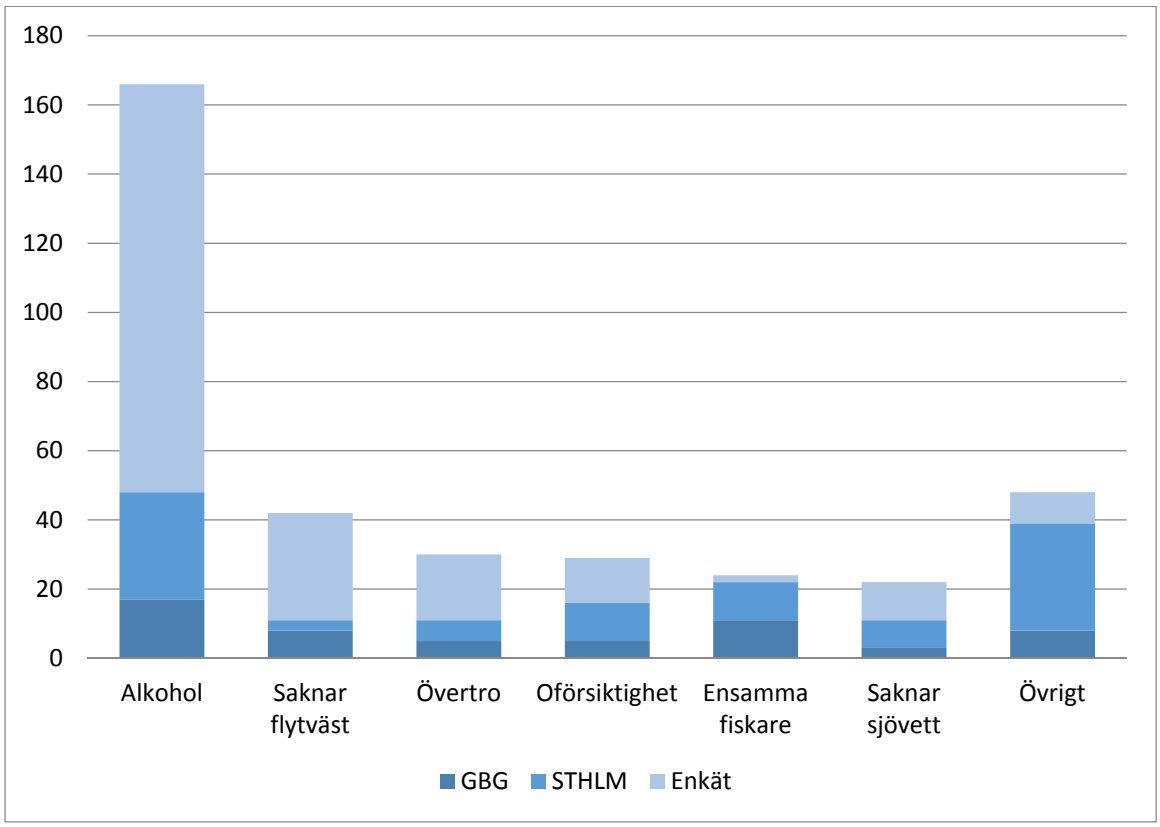
Figur 4.4.15. Egenskattad alkoholkonsumtion. Majoriteten dricker ingen alkohol alls på sjön, men ungefär en tredjedel kan dricka alkohol efter att ha lagt till och en minoritet dricker alkohol även under färd (N = 268).

4.4.15.1 Alkoholenhet som brukas



Figur 4.4.15.1 Egenskattad alkoholkonsumtion bland de deltagare som besvarade enkäten (N = 14). Ingen speciell mängd uppgavs av deltagarna i enkäten.

4.4.16 Deltagarnas egna tankar om orsaker till drunkningsolyckor



Figur 4.4.16. De faktorer som deltagarna själva tror ligger bakom drunkningsolyckor, där alkohol anses vara den största orsaken följt av avsaknad av flytväst och övertro/oförsiktighet (N = 268).

5. Diskussion

I avsnittet nedan diskuteras studiens resultat och frågeställningarna besvaras.

Resultaten visar att hela 35 % av de 268 män som deltog i undersökningen väljer att oftast inte bära flytväst, medan ytterligare 15 % väljer att aldrig bära en. Det innebär att varannan man som deltog i studien väljer att (oftast) hoppa över flytvästen när de åker ut på sjön.

Detta beror enligt deltagarna själva på delvis yttre omständigheter, exempelvis att det är fint och varmt väder, men de flesta uppger att det beror på värderingar och attityder till flytvästanvändning och den egna säkerheten, såsom gammal vana, att man tror att det inte kommer hända något, att man färdas i bekanta vatten, att man tycker att det är onödigt att använda en och så vidare. Majoriteten av deltagarna tror också att de skulle kunna simma en längre sträcka eller hålla sig flytande en längre tid fullt påklädda utan flytväst. Många tror även att de överlag skulle klara sig om de hamnade i vattnet eftersom deras alkoholkonsumtion på sjön är obefintlig eller sker endast efter att de har lagt till.

Resultaten kan därmed kopplas till den forskning som finns kring säkerhetsmedvetenhet, då de indikerar att trots att männen vet om de risker som finns med att ge sig ut på sjön utan flytväst så väljer de ändå att göra det. Enanders och Johanssons (2005) studie visade som tidigare har nämnts att män har större erfarenhet av olyckor än kvinnor, upplever större möjlighet att kunna påverka olyckor utanför hemmet, är mindre positivt inställda till lagstiftning inom säkerhetsområdet, är mer självsäkra gällande egna kunskaper och förmåga att agera i en krissituation, och anser sig rent allmänt vara mer säkerhetsmedvetna än allmänheten. Även dessa tendenser går att påvisa i det material som studien genererade, där flera av de intervjuade männen berättar om egenupplevda fritidsbåtolyckor som dock inte har skrämt dem till att börja använda flytväst utan snarare fått dem att känna en större självsäkerhet eftersom de klarade sig på egen hand den gången. Denna självsäkerhet bekräftas alltså ytterligare av Enander och Johansson (1999) som visar att det är flera faktorer som påverkar hur människor bedömer olika risker, utöver givna faktorer såsom sannolikhet och konsekvensernas omfattning, såsom tidigare erfarenhet av den risk som föreligger och hur man upplever sin egen förmåga att kontrollera risken.

Beslutet att inte använda flytväst berodde också på hur deltagarna upplevde de flytvästar som finns på marknaden. Gällande designen av flytvästen uppgav deltagarna att det är viktigt att den märks av så lite som möjligt i form av förbättrad rörlighet och smidighet, god passform, hög bekvämlighet samt minimalt underhåll. De preferenser som angavs gällande en

flytvästs design visade sig även konkret i flytvästundersökningen, där de flytvästmodeller som valdes i högst utsträckning var just den lätta uppblåsbara flytvästen, den otympliga seglarvästen med praktiskt fäste för säkerhetslina samt de två tunna modevästarna som inte ser ut som vanliga flytvästar. Resultaten indikerar därmed att det finns flytvästar på marknaden som män finner intressanta och skulle kunna tänka sig att använda. Dock medgav flera män att de inte kände till de nyare och förbättrade modeller som finns numera.

Det krävs alltså flera olika insatser för att få användarna att börja använda flytväst. Först och främst krävs en ökad medvetenhet om *när* flest drunkningsolyckor sker. Majoriteten av deltagarna både nämner och skriver att de bara är ute när det är fint väder och färdas i bekanta vatten som de känner utan och innan. Många uttrycker ordagrant att de *”är ju inte ute när det är storm”*. Denna attityd beror därmed på en felaktig uppfattning om när drunkningsolyckorna sker: de sker just under fint väder, på lugnt vatten (ofta en insjö), i bekanta områden (ofta den sjö nedanför huset eller sommarstugan där man har fiskat under trettio år).

Dessutom behöver man tydliggöra kopplingen mellan just *avsaknad av flytväst och drunkning* likaväl som den mellan alkoholkonsumtion och drunkning. Då sju av tio som drunknar har alkohol i blodet men hela nio av tio saknar flytväst är detta en mycket viktig faktor vid drunkning. Ändå är det 15 % av de 268 deltagarna som gör denna koppling när de ombeds spekulera i varför människor drunknar, att jämföra med de 63 % som relaterar drunkning till alkoholkonsumtion. Flera av de män jag intervjuade uttryckte att de inte behövde oroa sig för att drunkna eftersom de oftast åker ut med familj och vänner och ändå inte dricker alkohol på sjön (och därför inte behövde bära flytväst). Detta är alltså ytterligare en attityd som inte nödvändigtvis bygger på en *felaktig* uppfattning, eftersom alkoholkonsumtion har en stor inblandning i drunkningsolyckor, men den behöver underbyggas med hjälp av mer samhällsinformation.

Vidare indikerar resultaten (exempelvis den egenskattade simkunnigheten) att många har dålig kännedom om hur kroppens och hjärnans motoriska och kognitiva förmågor försämras med åldern, då man känner sig yngre och piggare än vad det kan visa sig att man är när man väl hamnar i vattnet. Flera tror sig klara sig utmärkt i vattnet eftersom de har arbetat som dykare i sin ungdom, eller tävlingssimmat fyrtio år tidigare. Som sjuttioåring är det dock inte troligt att man överlever samma förhållanden som man skulle kunna som tjugoåring, vilket många simlängdstester med unga elitsimmare idag visar. Deltagarna, både de som intervjuades och de som besvarade enkäten, efterfrågar också mer samhällsinformation kring

denna försämring, vilket indikerar ett intresse för och en ökad medvetenhet om den egna hälsan.

När det gäller flytvästmodellerna kan man dels förbättra de klassiska flytvästmodellerna såsom räddningsvästen med krage, men också öka medvetenheten om de mer moderna flytvästar som finns. Många väljer att hoppa över flytvästen då den anses för klumpig och jobbig att ta av och på, men de skulle gärna använda en tunn modeväst som inte ser ut som en flytväst trots att den har samma flytkraft som en seglarväst eller räddningsväst. Flera av de deltagare som hade köpt ett mer modernt flytplagg berättade att de använde sin modeväst eller flytjacka även till andra aktiviteter som exempelvis när de rastade hunden eller gick i skogen, då de inte ville behöva välja mellan flera olika jackor till olika tillfällen. Jag föreslår därmed att man trycker på den variation av olika flytplagg som finns (och kanske framhäver just de olika användningsområden som finns) för att nå ut till fler användare, samt även att man håller kampanjer och ger rabatterade priser på dessa modeller för att öka medvetenheten om dem.

En nära relaterad faktor är naturligtvis tillgängligheten till flytvästarna. Ser man exempelvis på antalet återförsäljare av ovan nämnda flytvästmodeller så har Stockholm hundratals återförsäljare, men Arvidsjaur bara en. Drar man ytterligare en parallell mellan olycksplatser och återförsäljare står det klart att drunkningsolyckorna heller inte sker (i någon större utsträckning) i Stockholmsområdet, utan snarare i relativt otillgängliga insjöområden runtom i Sverige – och inte sällan i Norrland. Det finns webbshopar som säljer flytvästar via e-handel, men dessa verkar vara dåligt uppmärksammade av både privatpersoner, organisationer och myndigheter. Ett förslag från min sida är därför att starta flera sådana webbutiker alternativt vidare uppmärksamma dessa webbshopar, för att de ska nå ut till de mer otillgängliga kunderna.

Slutligen visar alltså tidigare forskning att män är mer orienterade mot arbetslivet än den egna hälsan och nära relationer, och därför i högre grad fäster vikt vid risk för arbetslöshet och ekonomiska problem. Ett sista förslag är därför att gå ut och informera om juridiska och ekonomiska konsekvenser av att inte bära flytväst, det vill säga vad som händer rent ekonomiskt om man drunknar och sedan försvinner spårlöst. Majoriteten av de jag pratade med hade ingen aning om att det tar hela sex år innan en person kan bli dödförklarad, och att inga tillgångar får delas upp eller säljas innan detta sker – och inte heller någon livförsäkring betalas ut. Det innebär bland annat att familjen kan bli skuldsatt och försatt i personlig konkurs för en lång tid framöver, speciellt om makan är pensionär utan eget sparande, vilket skulle kunna ge en skrämseleffekt på åtminstone en del av de män som hoppar över flytvästen

av gammal vana. Om man har på sig flytvästen men ändå faller överbord och drunknar så blir man åtminstone upptäckt förr eller senare, familjen kan snabbt bli underättad (och därmed undvika den utdragna emotionella ångesten av att inte veta vad som har hänt eller hur det gick till) och dödsboet kan bli upptecknat och sålt. Jag tror att denna typ av samhällsinformation saknas både i omfång och emfas, och jag tror att det, baserat på mina intervjuer med deltagarna, är en av de faktorer som skulle kunna ha störst inverkan på mäns flytvästanvändning.

Den sista frågeställningen gällde huruvida de två metoder som användes vid studien är adekvata för att fånga upp mäns attityder till de första frågeställningarna: varför män över 50 år väljer att inte bära flytväst, och vad som skulle kunna få dem att börja använda en. Studien utgjordes av två metoder för datainsamling; en huvudsakligen kvalitativ metod i form av djupintervjuer och en huvudsakligen kvantitativ metod i form av en elektronisk enkät. Detta enligt arbetssättet *mixed methods*, som förespråkas av Fejes och Thornberg (2009), där slutsatser kan dras genom att både en kvalitativ respektive en kvantitativ ansats är närvarande i forskningen. Målet med enkäten var främst att generera så mycket statistik som möjligt kring flytvästanvändning, för att få fram en någorlunda generell attitydprofil. Den skulle kunna sägas besvara frågan *"Hur ser det ut?"*. Målet med intervjuerna var att försöka utreda och förklara de bakomliggande orsakerna bakom bristande flytvästanvändning på ett mer djuplodande plan. De skulle kunna sägas besvara frågan *"Varför ser det ut som det gör?"*. Alvehus (2013) skriver att forskning ska bidra till "en mer generell förståelse av ett fenomen" (s 22). Tillvägagångssättet att blanda kvalitativa och kvantitativa ansatser är enligt mig ett mycket bra arbetssätt för att göra just det, eftersom de data som samlas in utgör en bredare kunskapsbas än enbart en kvantitativ enkät eller en kvalitativ djupintervju. Starrin (1994) skriver att ”kvalitet är den väsentliga karaktären eller egenskapen hos någonting; kvantitet är mängden av denna karaktär eller egenskap” (s 21). Denna beskrivning av de två ansatserna förklarar också varför jag anser att de kompletterar varandra väl.

Det finns naturligtvis störvariabler även i denna studie som kan ha påverkat resultaten. En sådan är att intervjuerna skedde i närheten av Transportstyrelsens monter på den ofta välbesökta båtmässan, som deltagarna dessutom besökte på sin fritid. Å ena sidan var chansen som störst att hitta just den målgruppen jag behövde, å andra sidan fanns det en risk att deltagaren skulle kunna sig stressad och motvillig att delta. Jag försökte dock förebygga detta genom att erbjuda just fika ett par timmar efter öppning, så att den stund som förflöt skulle kännas mer "värd besväret" och att deltagaren dessutom skulle ha hunnit uppleva större delen av mässan. Ett sätt att minska stressvariabeln hade kunnat vara att ha intervjuerna i ett stängt

rum en bit ifrån montern istället för i närheten av den, eftersom deltagaren då också hade sluppit störas av förbipasserande besökare eller eventuella väntande familjemedlemmar och vänner.

När det gäller enkäten besvarades den av medlemmar i en redan existerande webbpanel som får en mindre ersättning för att delta i den typen av undersökningar (en liten summa per besvarad enkät). Ersättningen kan naturligtvis ha påverkat deltagaren i främjande riktning, det vill säga att besvara enkäten trots bristande ursprungligt intresse, men då ersättningen är så pass låg bör den inte ha påverkat resultatet i någon högre utsträckning. Ytterligare en aspekt som kan ha påverkat resultatet är själva medlemskapet i webbpanelen, det vill säga det faktum att männen redan är "anställda" för att besvara enkäter och därmed redan i förväg kan antas ha ett intresse i att dela med sig av sina åsikter. Problematiken i detta skulle då kunna ligga i att de män som myndigheter och organisationer verkligen vill nå fram till, de som aldrig bär flytväst och heller inte vill delta i den diskussionen, eventuellt skulle kunna bortfalla. Det enda bortfall jag fick var dock det där kriterierna inte uppfylldes, det vill säga enkätdeltagare som inte var män över 50 med sjövana. Eftersom resultaten från enkäten liknade de jag fick genom de intervjuer jag genomförde ansikte mot ansikte har jag svårt att tro att alla mina slumpmässigt utvalda intervjudeltagare är typen som alltid "ställer upp" och engagerar sig i samhällsfrågor och på det sättet bidrog till en skev statistik.

Baserat på ovanstående data är det min förhoppning att jag med denna studie har bevisat att *mixed methods,* utifrån kognitionsvetenskapliga teorier om säkerhetsmedvetenhet och riskbenägenhet, är ett adekvat tillvägagångssätt för att undersöka attityder och preferenser kring flytvästanvändning bland äldre män i Sverige.

Referenser

Allwood, C. M. (red.). (2004). *Perspektiv på kvalitativ metod*. Lund: Studentlitteratur.

Alvehus, J. (2013). *Skriva uppsats med kvalitativ metod: en handbok*. Stockholm: Liber.

Enander, A., & Johansson, A. (1999*). Säkerhetsmedvetande – en förutsättning för säkerhetsbeteende?* FoU rapport P21-316/99. Karlstad: Räddningsverket.

Enander, A., & Johansson, A. (2005). *Säkerhet och risker i vardagen: En studie av uppfattningar, värderingar och beteenden hos allmänheten i Sverige*. Karlstad : Avdelningen för olycksförebyggande verksamhet, Räddningsverket.

Fejes, A., & Thornberg, R. (2011). *Handbok i kvalitativ analys*. Stockholm: Liber.

Gustafson, P. (1998). *Kön, risk och olyckor. En forskningsöversikt*. Karlstad: Räddningsverket.

Gustafson, P.E. (1998). Gender differences in risk perception: theoretical and methodological perspectives. *Risk Analysis*, 18(6), 805-811.

Starrin, B., & Svensson, P-G. (1994). *Kvalitativ metod och vetenskapsteori.* Lund: Studentlitteratur.

Blogginlägg:

Sjöräddningsbloggen/Jenso. (2009). *Immersion: Tecken på drunkning*, 26 oktober. http://sjoraddning.blogspot.se/2009/10/immersion-tecken-pa-drunkning.html [2015-03-27]

Webbkällor utan namngiven författare:

CMA Research.(2015). www.cmaresearch.se [2015-03-05]

Nationalencyklopedin. www.ne.se [2015-03-05]

Svenska Marknadsinformationsföretag. www.smif.org [2015-03-05]

Vetenskapsrådet. (2002). Hämtad från Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning: http://www.cm.se/webbshop_vr/pdfer/etikreglerhs.pdf [2015-03-05]

Bilagor

Bilaga 1. Intervjuguide

Intervjuguide till intervjuer genomförda på båtmässan i Göteborg respektive Stockholm

1. Ålder?

2. Är du van vid att vara ute på sjön?

3. Ute med egen båt eller någon annans båt?

4. Förarbevis för båt?

5. Vilken slags båt använder du?

5b. Modell, mått, maxfart om motorbåt?

6. Hur ofta är du ute med båten under ett år/en säsong?

7. Hur många år har du varit aktiv på sjön?

8. I vilken typ av vattendrag (?) spenderar du oftast din tid?

9. Hur länge är du oftast ute på sjön?

10. Ensam eller med sällskap?

11. Vad är den huvudsakliga orsaken till att du åker ut på sjön?

12. Använder du flytväst när du är ute på sjön?

13. Varför/varför bara ibland/varför inte?

14. Har priset på en flytväst betydelse/vad anser du att en flytväst får kosta för att du ska vilja köpa den och använda den?

15. Spelar utseendet på flytvästen roll för att du ska vilja bära den?

[TILLFÄLLE ATT VISA FLYTVÄSTMODELLER OCH BE DELTAGAREN VÄLJA/MOTIVERA]

16. Om du fick välja en av dessa flytvästar att bära, vilken skulle du välja och varför?

17. Hur långt tror du att du klarar att simma i 20-gradigt vatten med skor, jeans och tröja?

18. Hur är din alkoholkonsumtion när du är på sjön? Om du dricker, vad dricker du?

19. Vad tror du själv är den största orsaken till drunkningsolyckor på sjön?

Bilaga 2. Elektroniskt enkätformulär

Svaren är inte någon respondents specifika svar utan exempelsvar angivna via testlänken. Syftet är att illustrera de olika alternativ som fanns.

Kön

- (●) Man
- ( ) Kvinna

3%

Nästa

Vilken ålderskategori tillhör du?

- ( ) Under 40 år
- ( ) 40-49 år
- (●) 50-59 år
- ( ) 60-69 år
- ( ) 70-79 år
- ( ) 80 år eller äldre

9%

Föregående | Nästa

Bor du i:

- ○ Landsbygd
- ◉ Mellanstor stad/tätort
- ○ Storstad

15%

Föregående | Nästa

Anser du att du är van vid att vara ute på sjön?

Med van menas att du åker ut på någon form av vattendrag åtminstone ett par gånger om året

- ◉ Ja
- ○ Nej

18%

Föregående | Nästa

Hur många år har du varit aktiv på sjön?

Med aktiv menas att du har följt med exempelvis din familj ut på sjön sedan du var liten eller fiskat på vänners båt, och har ingen koppling till exempelvis den dag du själv köpte båt

- ○ Mindre än 5 år
- ○ Mellan 5 och 10 år
- ○ Mellan 10 och 20 år
- ◉ Mellan 20 och 30 år
- ○ Mellan 30 och 40 år
- ○ Mellan 40 och 50 år
- ○ Mellan 50 och 60 år
- ○ Över 60 år

24%

Föregående | Nästa

Har du någon typ av förarbevis för båt?

- ○ Ja, förarintyg
- ◉ Ja, kustskepparintyg
- ○ Ja, skepparexamen (den äldre varianten av kustskepparintyg)
- ○ Nej, inget förarbevis

26%

Föregående | Nästa

Är du ute med egen båt eller någon annans båt?

- (●) Egen båt
- ( ) Annans båt (tillhörande exempelvis familjemedlem eller vän)

29%

Föregående | Nästa

Vilken slags båt använder du?

Om du använder flera, kryssa i *alla* de båtar du använder.

- [x] Segelbåt
- [ ] Fiskebåt
- [ ] Kanot
- [ ] Kajak
- [x] Motorbåt
- [ ] Styrpulpetbåt
- [ ] Roddbåt
- [x] Jolle
- [ ] Snipa
- [ ] Annat, nämnligen: _____

32%

Föregående | Nästa

På föregående frågan kryssade du i alternativet motorbåt, vilken är dess maxfart?

30 knop

35%

Föregående | Nästa

Vad är det för modell och mått på båten?

	Modell	Mått
Segelbåt	Bavaria 38	40 fot
Motorbåt	Karlö 28	8,65 fot
Jolle		

38%

Föregående | Nästa

Hur ofta är du ute med båten under en säsong?

Du får välja fler alternativ, exempelvis Två-tre veckor i sträck samt En gång i veckan om du är ute på sjön tre veckor under semestern samt en gång i veckan utöver semestern

- [ ] En gång i veckan
- [ ] Två gånger i veckan
- [ ] Flera gånger i veckan
- [ ] Varje helg
- [x] Två-tre veckor i sträck
- [ ] Fler än tre veckor i sträck
- [ ] Några enstaka gånger på hösten och vintern
- [ ] Regelbundet under hösten och vintern
- [x] 5-10 gånger under hela säsongen
- [ ] 1-20 gånger under hela säsongen

41%

Föregående Nästa

I vilken typ av vattendrag spenderar du oftast din tid?

- ( ) Liten insjö (ex Lillsjön)
- ( ) Stor insjö (ex Vättern)
- ( ) Flod
- ( ) Kanal
- (•) Skärgård
- ( ) Havet

44%

Föregående Nästa

Specificera gärna det område där du oftast åker båt: Vänern, Stockholms skärgård, Orust, Mälaren, Danmark...

Saltön, Sandhamn, Mälaren, Gotlands västkust

47%

Föregående | Nästa

Hur länge är du oftast ute på sjön?

- (●) Dagstur
- ( ) Helgtur
- ( ) Veckotur
- ( ) Två- eller treveckorstur
- ( ) Ett par månader i taget (exempelvis som pensionär eller vid kappsegling)

50%

Föregående | Nästa

Vad är den huvudsakliga orsaken till att du åker ut på sjön?

Finns det flera anledningar, kryssa i samtliga

- [x] Fiske
- [x] Avkoppling
- [ ] Bad
- [x] Transportmedel till och från öar, restauranger etc
- [ ] Segling
- [ ] Semester
- [ ] Kappsegling
- [ ] Ta vara på det fina vädret
- [ ] Naturupplevelse/friluftsliv
- [ ] Annat, nämligen:

53%

Föregående | Nästa

Använder du flytväst när du är ute på sjön?

- (●) Ja, alltid
- ( ) Nja, ibland
- ( ) Nej, aldrig

56%

Föregående | Nästa

Följande fråga ombads besvaras om man valde *Ja, alltid*.

Varför väljer du att alltid bära flytväst?

Om du har flera anledningar, kryssa i samtliga alternativ

- [ ] Av ren princip, jag håller stenhårt på det
- [x] Jag är nöjd med den jag har
- [ ] Det finns ingen anledning att inte bära den
- [x] Annan anledning: Förebild för barnen

59%

Föregående | Nästa

Följande fråga ombads besvaras om man valde *Nja, ibland*.

Varför väljer du att bära flytväst ibland?

Om du har flera anledningar, kryssa i samtliga alternativ

- [ ] Fint väder
- [x] För varmt med flytvästen på
- [ ] Ska bara åka en kortare sträcka
- [ ] Behövs inte på insjön
- [ ] Färdas i bekanta vatten
- [x] Tror inte att det kommer hända något
- [ ] Sitter inne i båten, hinner ta på mig flytvästen om det händer något
- [ ] Orkar inte ta på och av den, är bekväm av mig
- [ ] Kör så pass långsamt med båten att det inte är någon risk
- [ ] Båten har lagt till/kastat ankare och står stilla
- [ ] För otymplig
- [x] Gammal vana
- [ ] Simmar bra, klarar mig om jag hamnar i vattnet
- [ ] Vill ha en snygg solbränna
- [ ] Skönt att inte ha den, känns friare utan den
- [ ] Annan anledning:

65%

Följande fråga ombads besvaras om man valde *Nej, aldrig.*

Varför väljer du att aldrig bära flytväst?

Om du har flera anledningar, kryssa i samtliga alternativ

- [ ] Fint väder
- [ ] För varmt med flytvästen på
- [ ] Ska bara åka en kortare sträcka
- [ ] Behövs inte på insjön
- [ ] Färdas i bekanta vatten
- [ ] Känner mig säker, tror inte att det kommer hända något
- [ ] Sitter inne i båten, hinner ta på mig flytvästen om det händer något
- [ ] Orkar inte ta på och av den, är bekväm av mig
- [x] Kör så pass långsamt med båten att det inte är någon risk
- [ ] Båten har lagt till/kastat ankare
- [ ] För otymplig
- [ ] Gammal vana
- [x] Simmar bra, klarar mig om jag hamnar i vattnet
- [ ] Vill ha en snygg solbränna
- [ ] Skönt att inte ha den, känns friare utan den
- [ ] Onödig utgift
- [ ] För omständligt att sköta om flytvästen (spola av, byta kolsyrepatron)
- [ ] Känner ingen annan i min egen ålder som använder den
- [x] Minns barndomens obekväma flytväst, blev avskräckt
- [ ] Annan anledning:

Finns det något annat som spelar in för att du ska vilja köpa och bära en flytväst?

Om det finns flera anledningar, kryssa i samtliga alternativ

- [x] Smidigheten
- [x] Säkerheten
- [ ] Bekvämligheten
- [ ] God passform
- [ ] Synliga UV-färger
- [ ] Mörka, snygga färger
- [x] Underhållet av flytvästen ska vara minimalt

76%

Föregående | Nästa

Nedan ser du sju flytvästmodeller av märket Baltic. Om du fick välja en <u>eller flera</u> modeller att använda, vilken/vilka skulle du välja?

☐

Funktionsväst jolle Dinghy Pro 5701

☐

Uppblåsbar flytväst Argus 150 Auto 1597

☐

Seglarväst Offshore 5511

☐
Flytväst Sandhamn 5775

Vändbar flytväst Flipper 6830

Funktionsväst fiske Fisherman 5310

Flytjacka Top Float 5885

Ingen av dem

79%

Föregående

Nästa

Varför valde du den/dem?

Flytjacka Top Float 5885

82%

Föregående | Nästa

Om respondenten istället kryssade i alternativet *Ingen av dem*, ombads denne besvara följande fråga:

Varför valde du ingen av dem?

85%

Föregående | Nästa

Det är en solig försommardag och 20 grader i vattnet. Du sitter i båten och ställer dig upp för att kissa. Plötsligt halkar du till och faller överbord, utan flytväst och med kläder och skor på dig. Du saknar räddningsstege och kommer därför inte upp i båten igen - du måste istället försöka ta dig in till land. Hur långt tror du att du klarar att simma?

- ○ 50-100 m
- ○ 100-200 m
- ◉ 200-400 m
- ○ 400-600 m
- ○ 600-1000 m
- ○ 1000-2000 m

88%

Föregående | Nästa

Hur är din alkoholkonsumtion när du är på sjön?

- ○ Dricker ingen alkohol alls på sjön
- ◉ Dricker ingen alkohol under färd men när jag har lagt till
- ○ Dricker något under färd men mest när jag har lagt till/ska övernatta
- ○ Annat alternativ:

91%

Föregående | Nästa

Vad tror du själv är den största orsaken till drunkningsolyckor på sjön?

- (●) Alkohol i blodet
- ( ) Äldre män, fiskare
- ( ) Saknar flytväst
- ( ) Övertro på sig själv
- ( ) Obetänksamhet/oförsiktighet
- ( ) Båten går på grund
- ( ) Får en köldchock av det kalla vattnet
- ( ) Saknar sjövett/erfarenhet av livet på sjön
- ( ) Dålig på att simma

97%

Föregående | Nästa

Hur är din alkoholkonsumtion när du är på sjön?

- ( ) Dricker ingen alkohol alls på sjön
- (●) Dricker ingen alkohol under färd men när jag har lagt till
- ( ) Dricker något under färd men mest när jag har lagt till/ska övernatta
- ( ) Annat alternativ: [ ]

91%

Föregående | Nästa

Har du övriga synpunkter när det gäller just användandet av flytväst, eller utseendet på flytvästen, som du vill dela med dig av? Det kan gälla exempelvis dina vänners användning av flytväst, att du skulle vilja se mer av någon särskild modell eller färg, eller att du tycker att det saknas samhällsinformation om riskerna med att inte bära flytväst. Din åsikt är värdefull, vilken den än är!

100%

Föregående | Klar

När respondenten hade besvarat alla frågor avslutades enkäten.

Svaren har sparats, tack för din medverkan.

OK

Bilaga 3. Sammanställning av pilotstudie

Sammanställning av pilotstudie under Båtmässan i Göteborg 7-8 februari 2015

Deltagare

21 manliga deltagare mellan 50 och 75 år intervjuades om sina vanor på sjön, med en snittålder på 60 år (59,7)

Sjövana

Samtliga anser sig ha sjövana vilken varierar mellan 5 och 68 år, i snitt 33 år (33,2)

Egen båt eller lånad

16 av de 21 deltagarna (76 %) är ute med egen båt, resterande lånar båt av nära vän eller familjemedlem såsom svärfar

Båttyper

Intervjudeltagarna ägde eller använde följande båtar (antal som sa sig använda just den modellen anges i parentes).

Segelbåt (9)

Motorbåt (6)

Styrpulpetbåt (3)

Roddbåt (3)

Jolle (2)

Snipa (2)

Fiskebåt (2)

Kajak (1)

Kanot (1)

Frekvens - ute på sjön

Frekvensen gällande hur ofta deltagarna var ute på sjön under ett normalår varierade. Se nedan.

Säsong:

1 gång i veckan (2)

2 gånger i veckan (1)

Flera gånger i veckan (1)

Varje helg (2)

Hela säsongen (1)

5-10 gånger per säsong (1)

1-20 gånger per säsong (3)

2 månader per säsong (1)

6-45 dagar åt gången 2-3 gånger per år på grund av kappsegling (1)

Sommar:

1 gång i veckan (2)

2-3 gånger i veckan (2)

2 veckor i sträck (1)

3 veckor i sträck (3)

4 veckor i sträck (1)

20 turer (1)

Höst och vinter:

2 gånger i veckan under hösten (1)

Tre helger varje vinter (1)

Vattendrag

Typ av vattendrag varierade också, beroende på båt och väder (antal deltagare i parentes).

Specifika platser/områden som nämndes:

Bohuskusten (5)

Stockholms skärgård (4)

Danmark (3)

Mälaren (3)

Vänern (3)

Göteborgs skärgård (2)

Västkusten (2)

Byälven (1)

Dalslands kanal (1)

Göta kanal (1)

Kattegatt (1)

Marstrand (1)

Orust (1)

Skagerak (2)

Säffle (1)

Sävelången (1)

Åland (1)

Båtturens längd

Längden på båtturen varierade beroende på båt, väder och syfte med båtturen (antal deltagare i parentes).

Dagstur (14)

Helgtur (3)

Treveckorstur (3)

Veckotur (3)

Sex månader i taget, pensionär (1)

Syfte med båtturen

Det fanns flera huvudsakliga orsaker till att vara på sjön (antal deltagare i parentes).

Fiske (12)

Avkoppling (11)

Bad (10)

Transportmedel till och från öar, restauranger etc (4)

Mysa med vänner och familj (4)

Segling (4)

Semester (3)

Ett annat liv efter arbetslivet, pensionär (1)

Friluftsliv (1)

Kappsegling (1)

Naturupplevelse (1)

Njuta av allt som kommer med båtlivet (1)

Ta vara på det fina vädret (1)

Flytvästanvändning

Jag har delat upp mina intervjudeltagare i tre kategorier: de som *alltid* använder flytväst, de som använder flytväst *ibland*, och de som *aldrig* använder flytväst. Nedan följer varje kategori med antal deltagare samt orsakerna till varför de ansåg sig vilja eller inte vilja bära flytväst:

Använder *alltid* flytväst

5 av de 21 deltagarna (24 %) svarade att de alltid använder flytväst.

Anledning:

Princip (4)

Använder en seglarväst som fungerar bra och är bekväm (1)

Använder flytväst *ibland*

13 av de 21 deltagarna (62 %) svarade att de använder flytväst ibland, men att de ibland väljer att inte använda den. Anledningar som listas nedan gäller de skäl som deltagarna anser är tillräckliga för att *inte* bära flytväst.

Anledning:

Fint väder (4)

Behövs inte på insjön (2)

Färdas i bekanta vatten (2)

För varmt med flytvästen på (2)

Orkar inte ta på och av den, man är bekväm av sig (2)

Ska bara åka en kortare sträcka (2)

Sitter inne i båten, hinner ta på sig flytvästen om det händer något (2)

Tror inte att något kommer hända (2)

Båten har lagt till, kastat ankare (1)

För klumpig/knölig/skaver (1)

Gammal vana (1)

God simkunnighet (1)

Kör så pass långsamt, ingen risk (1)

Skönt att inte ha den, känns friare (1)

Vill ha snygg solbränna (1)

Använder *aldrig* flytväst

3 av de 21 deltagarna (14 %) svarade att de aldrig använder flytväst. Det fanns flera anledningar till varför de inte vill bära flytväst.

Anledning:

Fint väder (2)

Känner sig säker (2)

Känns onödigt (2)

Dricker inte så mycket alkohol (1)

För varmt med flytvästen på (1)

Gammal vana (1)

Jobbiga minnen från barndomens flytväst (1)

Utseendets roll för användning av flytväst

Ingen av deltagarna ansåg att flytvästens direkta utseende spelade någon roll för deras benägenhet att använda den. Däremot kom det fram ett par andra synpunkter på flytvästen. Det som spelade in vid köp av flytväst var enligt deltagarna:

Smidigheten

Säkerheten

Bekvämligheten

Modellen i sig, inte färgmässigt utan formmässigt

Underhåll av flytvästen

Även om man i allmänhet var mest intresserad av den uppblåsbara flytvästmodellen (se nedan) för dess ringa storlek och smidighets skull, upplevde man underhållet av kolsyrepatron som en nackdel.

Prisets betydelse för användning av flytväst

Vissa deltagare ansåg att priset spelade roll, men majoriteten menade att priset saknade betydelse. De flesta ansåg 1000 kronor vara en maxgräns. Här fick jag kommentarer som "nuförtiden har man ingen roll", "priset spelar roll men det är inte det jag tänker på", "de dyrare är lättare medan de billiga är så klumpiga, så pris och kvalitet hänger ihop", och "priset spelar ingen roll, säkerheten och bekvämligheten går före priset".

Val av flytväst om man fick välja en

Jag lade under intervjun fram 6 bilder på ett bord framför deltagaren. Dessa bilder var på flytvästar från Baltics senaste produktkatalog, och jag berättade lite om dem medan jag lade fram dem. Dessa var en fiskeväst, en seglarväst, en flytjacka, en dunvästliknande flytväst

(modeväst), en tunnare svart flytväst med dragkedja (enklare modeväst), en kort jolleväst samt en uppblåsbar flytväst. Deltagaren fick titta på dessa och ställa eventuella frågor om dem innan han fick välja ut den eller de flytvästar som tilltalade honom. Jag bad honom därefter berätta varför han valde just den/de flytvästarna. På grund av att flera av deltagarna hade sällskap som väntade på dem en bit bort på mässan utförde jag endast denna undersökning på de "ensamma" deltagare som hade mer tid att spendera med mig. De 5 personer som alltid bar flytväst valde jag att inte tillfråga. Inte heller de deltagare som använde flytväst ibland och självmant beskrev den flytväst de hade som en de var nöjda med överlag.

Totalt åtta deltagare kvarstod därför och deltog i denna miniundersökning av specifika flytvästar.

Deltagarnummer, val av flytväst och anledning:

1. **Jollevästen** och den **tunna svarta modevästen** (ej dunvästen) på grund av *rörligheten*

2. **Uppblåsbara flytvästen** på grund av att den *passar fler tillfällen, smidigast till både tunna och tjocka klädesplagg/regnplagg*

3. **Uppblåsbara flytvästen** och **seglarvästen** på grund av "om jag är *mer rädd om livet* skulle jag välja den uppblåsbara" men att seglarvästen är *mjuk och lätt att dra av*

4. **Uppblåsbara** och den **tunna svarta modevästen** på grund av att den uppblåsbara passar *när det är varmt* och denna tunna svarta ansågs vara *snygg*

5. **Jollevästen** och den **uppblåsbara** på grund av att jollevästen ansågs *smidig* och den uppblåsbara ansågs *enkel*

6. **Uppblåsbara** på grund av *rörligheten*, och *mindre klumpig under höst och vår*

7. **Uppblåsbara** på grund av att den ansågs vara *mest bekväm*

8. **Uppblåsbara** på grund av att den ansågs ha mest *komfort* och *full flytkraft*

Sju av de åtta deltagarna (88 %) som deltog i denna miniopinion om flytvästar valde alltså den *uppblåsbara flytvästen* som förstahandsval eller delat förstahandsval.

Egenskattad simlängd fullt påklädd utan flytväst i 20-gradigt vatten

Den egenskattade simkunnigheten under ovan nämnda förhållanden varierade kraftigt med allt ifrån 50 meter till 2000 meter. Den mest extrema deltagaren menade att han skulle kunna hålla sig flytande i "ett par timmar". För tydlighetens skull anger jag de fria svaren nedan:

Omöjligt att gissa (6)

1000-2000 meter (5)

100-200 meter (4)

500 meter (2)

50 meter (2)

300-400 meter (1)

"Ett par timmar" (1)

Egenskattad alkoholkonsumtion på sjön

Denna fråga genererade mindre variation i svaren än jag trodde från början. Jag försökte se om det fanns någon "skam" eller något undvikande i att svara på dessa frågor, men jag fick väldigt raka och trovärdiga svar och det verkade som att de flesta ansåg sig tillhöra en mer nykter förarkultur. På följdfrågor som jag ställde utanför mitt intervjuformulär svarade de att de heller inte var omgivna av någon direkt alkoholkultur i omgivningen, utan snarare att man tillämpade den bilkörningsprincip som finns på land (inget under färd, max någonting till maten innan hemfärd men helst inget alls om man ska köra hem samma kväll eller dagen efter). Se svaren nedan.

Ingen alkohol under färd men ett glas vin/öl när man har lagt till (14)

Ingen alkohol alls, varken på sjön eller när man har lagt till (4)

En öl under färd men annars mest när man har lagt till/ska övernatta (3)

Deltagarnas egna tankar om orsaken till drunkningsolyckor på sjön

Även denna fråga hade deltagarna förvånansvärt bra koll på. Jag berättade precis i slutet av intervjun att 9 av 10 som drunknar saknar flytväst, och att 6 av 10 har alkohol i blodet. De som alltid bär flytväst blev chockade över hur många som faktiskt saknar flytväst. Även de som inte alltid bär flytväst blev förvånade över detta, men kunde samtidigt kanske relatera mer till den grupp som hittas och de orsaker man kan ha för att inte använda den. Se deltagarnas spontana tankar (innan jag delgav dem statistiken) nedan.
Alkohol i blodet (17)

Äldre män, fiskare (11)

Saknar flytväst (8)

Obetänksamhet/oförsiktighet (5)

Övertro på sig själv (5)

Trillar överbord (4)

Får en köldchock av det kalla vattnet (3)

Saknar sjövett/erfarenhet av livet på sjön (3)

Simmar för dåligt (1)

Övriga synpunkter och påståenden som kom fram under intervjuns gång

Nedan följer de mest intressanta kommentarer som jag fick utöver svaren på mina intervjufrågor.

Gällande flytvästanvändning/säkerhetsfrågor på sjön

De som alltid bär flytväst av ren princip berättade att de även kräver att samtliga familjemedlemmar och vänner ska bära flytväst i deras båt, annars kör de inte.

Flera deltagare nämnde att de upplevde att de hade respekt för havet, men inte för insjön. Några spekulerade i om detta kunde vara en av anledningarna till att de struntade i att ha flytväst på sig i de sammanhangen, även om de inte hade tänkt på det mer konkret. De nämnde också att om det blev oroligt vatten, höga vågor, åskoväder eller liknande, så tog de på sig flytvästen.

Ett par deltagare berättade att de hade flytvästen på sig som standard när de åkte med familjen, eftersom de annars hade svårt att motivera varför barnbarnen ska ha flytväst om inte de själva använder det.

En man som bodde på en ö i skärgården längs med västkusten sa att han inte använder flytväst förutom om han ska åka en längre sträcka (på drygt en timme). Han tillade att ju längre avstånd han behöver köra, desto mer anser han att säkerhetsrisken ökar. Han tillade också att han dock är en god simmare som inte använde flytväst ens som barn eftersom han var "som fisken i vattnet".

En man som aldrig använder flytväst medgav att han har en jättebekväm flytjacka som han ändå använder mer än han brukar göra, men att den blir för varm på sommaren och då struntar han i det. En annan man har en tunn flytväst som han fick i present, men att det ändå känns onödigt eftersom han "inte är ute när det är storm".

En av deltagarna tog upp grenbandet som en viktig detalj, att det är viktigt att det inte flyter upp, och han ställde flera frågor om de flytvästmodeller han fick se angående kring hur grenbandet fanns och fungerade på dem. Han nämnde också den gamla flytvästen från barndomen och att han minns att kragen fastnade i bommen. Han trodde att den mycket begränsade rörligheten från barndomen kan återhålla män från att köpa och använda en i vuxen ålder. Han sa också att flera av de modeller jag visade var nya för honom - han hade exempelvis aldrig sett flytjackan tidigare.

En intressant punkt var när en annan deltagare medgav att han fortfarande inte har testat sin egen flytväst som han köpte för sju år sedan, men att de hade testat barnbarnens flytvästar direkt.

En av de som alltid bar flytväst berättade att han kände sig extra sårbar när han var ensam, och att han vid ostadigt väder föredrog sin seglarväst framför sin uppblåsbara eftersom han inte litar på att kolsyrepatronen kommer lösas ut.

En annan man ägde en flytoverall som han tog på sig om han blev orolig, men aldrig annars.

En av deltagarna använde flytväst mer frekvent på höst och vinter än på sommaren eftersom båtarna är hala, och då i form av en uppblåsbar sådan över en flytoverall. Han sa att han brukar förklara det med att hans familj inte får ut försäkringspengarna om de inte hittar liket. Det intressanta i detta påstående är specifikt det faktum att mannen känner att han *behöver* förklara sin flytvästanvändning för vänner och bekanta.

En annan deltagare sa att han bor på sin båt i perioder, och att det "finns ingen som använder flytväst när man bor på båten". Han hade dock varit med om att nästan sköljas överbord av en stor våg, men hade haft en uppblåsbar flytväst som hade lösts ut, och han hade dessutom suttit fast i en livlina.

En av deltagarna berättar att han inte tror att det är *någon* i hans ålder som använder flytväst på insjön, och att han anser att det beror på att de är en generation som "simmar bra".

En intressant kommentar som jag fann värdefull var från en "flytväst ibland"-deltagare som sa att han faktiskt kunde ta på sig flytvästen om det var lite småkyligt ute, för att värma sig.

Något jag fann anmärkningsvärt var en deltagare som sa att hans princip är att han *vill* använda flytvästen, men han gör det ändå inte.

En man var mycket noga med att alla ska ha flytväst när de är ute. Däremot kunde han själv hoppa över flytvästen när han är ensam och kör långsamt med båten en solig sommardag, exempelvis för att sola och bada något hundratal meter ut i vattnet.

Gällande alkohollagen/alkoholvanor på sjön

Denna man nämnde också i samband med egenskattningen av alkohol att "om man vet att man riskerar att bli påkommen tar man det lugnt, men det är ingen fara på lugnt vatten".

På alkoholfrågan svarade en man att han tror att många är återhållsamma med alkohol på grund av en framväxande medvetenhet om de alkoholrelaterade olyckor som ändå sker på sjön, och att alkoholgränsen för större båtar har hjälpt till med det.

En man ansåg att de många alkoholkontroller som görs på sjön har ökat medvetenheten om faran med alkohol och därigenom förändrat attityden till alkoholkonsumtionen på sjön och gjort den mer bilkörningsprincipiell. Han ansåg även att den äldre generationen var mer pro-alkohol, men att tiderna har förändrats. Eftersom hans båt går i 30 knop ansåg han att det nog var mest därför han håller så hårt på att alla i hans båt ska ha flytväst, och medgav att han *kanske* skulle hålla mindre hårt på det om det gällde en eka.

En annan deltagare ansåg att polisen inte "ligger på latsidan med att kolla alkohol på båtfolk". Han tyckte inte att det passar med alkohol vare sig hemma eller ute på sjön i barns närvaro

En man gav det intressanta påståendet att "ibland tycker man ju att dom jagar oss båtmänniskor lite väl hårt - trafiken är klart det ska vara noll och klart det har ju ökat på sjön med, men jag tycker inte det är så farligt om man har tagit sig ett par öl kanske men då åker man ju dit".

Övrigt relaterat till livet på sjön

En av de män som aldrig använder flytväst menade att "det finns så mycket regler ändå i samhället". Han vill inte känna sig kontrollerad av myndigheter när han är ute på sjön.

Hälften av de tillfrågade deltagarna nämner på frågan om simlängd under vissa förhållanden att de skulle klä av sig kläder och skor om de hamnade i vattnet.

Bilaga 4. Sammanställning av intervjustudie

Sammanställning av studie under Båtmässan i Stockholm, 1-8 mars 2015

Deltagare

Totalt intervjuades 44 manliga deltagare mellan 46 och 85 år om sina vanor på sjön, med en snittålder på 65 år (65,4).

Sjövana

Samtliga anser sig ha sjövana vilken varierar mellan fem och 70 år, i snitt 43 år (43,5).

Egen båt eller lånad

38 av de 44 deltagarna (86 %) är ute med egen båt, resterande delar eller lånar båt av nära vän eller familjemedlem såsom svärfar eller svåger.

Båttyper

Intervjudeltagarna ägde eller använde följande båtar (antal som sa sig använda just den båttypen anges i parentes).

Motorbåt (28)

Segelbåt (13)

Snipa (7)

Styrpulpetbåt (7)

Fiskebåt (4)

Aluminiumbåt/stålbåt (3)

Jolle (3)

Ångbåt (1)

Livräddningsbåt, ombyggd (1)

Bogserbåt (1)

Förarbevis

18 av de 44 deltagarna (41 %) sade sig ha en kustskepparexamen som bakgrund, medan 12 män (27 %) sade sig ha ett vanligt förarintyg. 14 deltagare (32 %) uppgav att de saknar förarintyg.

Kustskepparexamen (18)

Inget (14)

Förarintyg (12)

Frekvens - ute på sjön

Frekvensen gällande hur ofta deltagarna var ute på sjön under ett normalår varierade. Se nedan.

Säsong:

5-10 gånger per säsong (21)

10-20 gånger per säsong (12)

Hela säsongen, maj till september (2)

Varje helg (1)

Varannan helg (1)

4 veckor per säsong på grund av kappsegling (1)

Sommar:

2-3 gånger i veckan (3)

2 veckor i sträck (1)

3 veckor i sträck (4)

4 veckor i sträck (2)

Ensam och/eller sällskap

40 av de 44 deltagarna (91 %) uppgav att de oftast åker ut på sjön i sällskap av familj eller vänner. 17 av deltagarna (39 %) uppgav dock att det även händer att de åker ut ensamma på sjön - för egentid, fiske, för att titta till sommarstugan på ön, när de ska hämta upp vänner, tanka eller handla mat.

Sällskap (40)

Ensam (17)

Vattendrag

Typ av vattendrag varierade också, beroende på båt och väder (antal deltagare i parentes). Flest antal deltagare, 24 personer (55 %), uppgav att de oftast uppehåller sig i Stockholms skärgård. Övriga områden som nämndes angivs nedan.

Specifika platser/områden som nämndes:

Stockholms skärgård (24)

Östersjön (8)

Sandhamn (6)

Mälaren (5)

Gotland (4)

Vättern (4)

Bråviken (3)

Göta kanal (3)

Runnarö (3)

Vänern (3)

Arkösund (2)

Danmark (2)

Finland (2)

Nämndö (2)

Trosa skärgård (2)

Biskopsö (1)

Bohuslän (1)

Dalarö (1)

Djurgårdskanalen (1)

Feja (1)

Finnhamn (1)

Hagön (1)

Hudiksvalls skärgård (1)

Häradsskär (1)

Höga kusten (1)

Iggesunds skärgård (1)

Kivik (1)

Krakön (1)

Kymmen (1)

Kyrkfjärden (1)

Käckskär (1)

Lidingö (1)

Mysingen (1)

Möja (1)

Norröra (1)

Polen (1)

Saltbaden (1)

Stendörren (1)

Själbottna (1)

Storsjön (1)

Svartlöga (1)

Söderöra (1)

Södra Norge (1)

Tyresö (1)

Tyskland (1)

Utö (1)

Västervik (1)

Västkusten (1)

Åland (1)

Öland (1)

Båtturens längd

Längden på båtturen varierade beroende på båt, väder och syfte med båtturen (antal deltagare i parentes). 27 deltagare (61 %) uppgav att de oftast var ute med båten över dagen. 12 deltagare (27 %) övernattade oftast i båten eller hos vänner när de var ute, och fem deltagare (11 %) övernattade någon vecka i sträck på sina turer. Se svarsfrekvensen nedan.

Dagstur (27)

Helgtur (12)

Veckotur (5)

Syfte med båtturen

Det fanns flera huvudsakliga orsaker till att vara på sjön (antal deltagare i parentes). Majoriteten av deltagarna (45 %) uppgav avkopplingen som den största anledningen, tätt följd av naturupplevelsen i sig med vackra omgivningar (36 %) och fiske (32 %).

Avkoppling (20)

Naturupplevelse (16)

Fiske (14)

Transportmedel till och från öar, matbutiker, bensinstationer, restauranger etc (8)

Mysa med vänner och familj (7)

Njuta av allt som kommer med båtlivet (7)

Frihet (4)

Semester (4)

Ta vara på det fina vädret (4)

Bad (3)

Gemenskap (2)

Dykning (2)

Vattensport såsom vattenskidor (2)

Ett annat liv efter arbetslivet, pensionär (1)

Kappsegling (1)

Segling (1)

Flytvästanvändning

Jag har delat upp mina intervjudeltagare i tre kategorier: de som *alltid* använder flytväst, de som använder flytväst *ibland*, och de som *aldrig* använder flytväst. Nedan följer varje kategori med antal deltagare samt orsakerna till varför de ansåg sig vilja eller inte vilja bära flytväst:

Använder *alltid* flytväst

15 av de 44 deltagarna (34 %) svarade att de *alltid* använder flytväst.

Anledning:

Princip (9)

Använder en flytväst som fungerar bra och är bekväm (6)

Flytväst/ar som alltid används (en deltagare kan använda flera modeller)

Uppblåsbar flytväst (9)

Seglarväst (8)

Räddningsväst (2)

Flytplagg såsom flytjacka eller annan väst (2)

Använder flytväst *ibland*

17 av de 44 deltagarna (39 %) svarade att de använder flytväst *ibland*, men att de också väljer att inte använda den. Anledningar som listas nedan gäller de skäl som deltagarna anser är tillräckliga för att *inte* bära flytväst.

Anledning:

Fint väder (7)

För varmt med flytvästen på (5)

Gammal vana (4)

Sitter inne i båten, hinner ta på sig flytvästen om det händer något (4)

Ju större båt desto mer sällan använder man flytväst (3)

Vill hellre drunkna än frysa ihjäl om man inte blir hittad (3)

Färdas i bekanta vatten (2)

För klumpig/knölig/skaver (2)

Kör så pass långsamt, ingen risk (1)

Tror inte att något kommer hända (1)

God simkunnighet (1)

Har man sällskap i båten är man trygg (1)

Ska bara åka en kort sträcka, behövs inte (1)

Skönt att inte ha den, känns friare (1)

Flytväst/ar som används ibland (en deltagare kan använda flera modeller)

Seglarväst (11)

Flytplagg såsom flytjacka eller annan väst (3)

Jolleväst (2)

Uppblåsbar flytväst (2)

Räddningsväst (1)

Använder *aldrig* flytväst

11 av de 44 deltagarna (25 %) svarade att de *aldrig* använder flytväst. Det fanns flera anledningar till varför de inte vill bära flytväst.

Anledning:

Känner sig säker (8)

Gammal vana (3)

Jobbiga minnen från barndomens flytväst (2)

Känns obekvämt/otympligt (2)

Känns onödigt (2)

Fint väder (1)

Kör så pass långsamt, ingen risk (1)

Utseendets roll för användning av flytväst

Utseendet spelade roll till viss del enligt några av de deltagare som intervjuades – den allmänna åsikten var då att en stel och obekväm flytväst inte kommer bli använd. Övriga deltagare ansåg att flytvästens direkta utseende inte spelade någon roll för deras benägenhet att använda den. Däremot kom det fram ett par andra synpunkter på flytvästen. Det som spelade in vid köp av flytväst var enligt deltagarna:

Anpassningsförmågan till ens egen vikt, varken för liten eller för stor

Att det finns grenband/livsele

Bekvämligheten

Modellen

Rörligheten

Smidigheten

Säkerheten

Så lågt underhåll av flytvästen som möjligt

Tillgängligheten

Även om man i allmänhet var mest intresserad av den uppblåsbara flytvästmodellen (se nedan) för dess ringa storlek och smidighets skull, upplevde vissa deltagare att underhållet av kolsyrepatronen var en nackdel.

Prisets betydelse för användning av flytväst

Vissa deltagare ansåg att priset spelade roll, men majoriteten menade att priset saknade betydelse. De som hade en åsikt om priset ansåg, liksom vid pilotstudien, att 1000 kronor för en flytväst var maxgränsen. De som ansåg att priset saknade betydelse hade ett par övriga kommentarer kring sin uppfattning. Här fick jag kommentarer som:

"Det blir ju dyrt om man ska ha bra grejer"

"Det är klart det spelar roll men med tanke på hur ofta vi är ute med båten så är det värt det"

"Den får inte vara för billig, för då förlorar den sitt värde på nåt sätt"

"Om en uppblåsbar väst skulle kosta 500 kronor så skulle jag bli misstänksam och undra vart den är tillverkad nånstans, då skulle jag inte kunna lita på den"

"Priset bör ligga nånstans mellan 1000 och 2000 kronor eftersom pris och kvalitet hänger ihop"

"Man måste tänka på att de som behöver börja bära flytväst är fattiga pensionärer, och de måste kunna känna att de kan lägga pengar på det de behöver"

"Ju dyrare desto mer märkesinriktat, jämför man två likvärdiga flytvästar på 600 respektive 3000 kronor så förstår man ju att det snarare är märket man betalar för"

Val av flytväst om man fick välja en

Jag visade under intervjun upp sju olika flytvästar av märket Baltic, vilka hängde på en vägg bakom mig. Dessa var en fiskeväst, en seglarväst, en flytjacka, en dunvästliknande flytväst (modeväst), en tunnare svart flytväst med dragkedja (enklare modeväst), en kort jolleväst samt en uppblåsbar flytväst. Deltagaren fick titta på dessa och ställa eventuella frågor om dem innan han fick välja ut den eller de flytvästar som tilltalade honom. Jag bad honom därefter berätta varför han valde just den/de flytvästarna. På grund av att flera av deltagarna hade sällskap som väntade på dem en bit bort på mässan utförde jag endast denna undersökning på de "ensamma" deltagare som hade mer tid att spendera med mig. De personer som *alltid* bar en flytväst som de uttryckte att de var nöjda med valde jag att inte tillfråga. Inte heller de deltagare som använde flytväst *ibland* tillfrågades, om de självmant beskrev den flytväst de hade som någon de var nöjda med överlag och det snarare berodde på andra faktorer såsom gammal vana som gjorde att de inte använde den. Elva deltagare kvarstod därför och deltog i denna miniundersökning av specifika flytvästar.

Val av flytväst/ar och anledning:

1. **Seglarvästen** och den **uppblåsbara** eftersom de ansågs *säkrast* och *bekvämast*

   (då man "slipper" kragen på räddningsvästen)

2. **Modevästen (*Sandhamn*)** eftersom den är bekväm och bra

3. **Modevästen (*Sandhamn*)** eftersom den är snygg och vindtålig och passar bra ”när man ska till nåt ställe” och den **uppblåsbara** eftersom den är *liten*
4. **Flytjackan** och den **uppblåsbara** på grund av *bekvämligheten* och *vana från jobbet*
5. Den **uppblåsbara** eftersom den är *smidig* och *lätt*
6. **Jollevästen** eftersom den *”stämmer överens”* med den äldre båttyp deltagaren hade (den uppblåsbara passade enligt honom inte in på båten stilmässigt)
7. Den **uppblåsbara** eftersom den är *smidig*
8. Den **uppblåsbara** eftersom den är *smidig*
9. Den **uppblåsbara** eftersom den är *lätt*
10. Den **uppblåsbara** eftersom den är *lätt och smidig*
11. **Seglarvästen** med fästband för livlina eftersom den är *varm och säker*

Åtta av de elva deltagarna (73 %) valde alltså den *uppblåsbara flytvästen* som förstahandsval eller delat förstahandsval. Seglarvästen och modevästen *Sandhamn* kom på delad andraplats med 18 % vardera som föredrog dessa, varpå jollevästen och flytjackan följde med 9 % som föredrog dessa.

Egenskattad simlängd fullt påklädd utan flytväst i 20-gradigt vatten

Den egenskattade simkunnigheten under ovan nämnda förhållanden varierade kraftigt med allt ifrån 20 meter till 3000 meter. Den mest extrema deltagaren menade att han skulle kunna hålla sig flytande i "en timme". För tydlighetens skull anger jag de fria svaren nedan, i fallande ordning efter svarsfrekvens:

Omöjligt att gissa (12)

1000-2000 meter (9)

100-200 meter (6)

500-600 meter (4)

Scenariot kommer inte inträffa (3)

Så länge det behövs, tills man kommer iland (2)

200-300 meter (2)

3000 meter (1)

50 meter (1)

20 meter (1)

En timme (1)

Egenskattad alkoholkonsumtion på sjön

Denna fråga genererade mindre variation i svaren än jag trodde från början. Jag försökte se om det fanns någon "skam" eller något undvikande i att svara på dessa frågor, men jag fick väldigt raka och trovärdiga svar och det verkade som att de flesta ansåg sig tillhöra en mer nykter förarkultur. På följdfrågor som jag ställde utanför mitt intervjuformulär svarade deltagarna, liksom vid pilotstudien i Göteborg, att de heller inte var omgivna av någon direkt alkoholkultur i omgivningen. Snarare tillämpade man den bilkörningsprincip som finns på land (inget under färd, max någonting till maten innan hemfärd men helst inget alls om man ska köra hem samma kväll eller dagen efter). Flera deltagare uttryckte, liksom vid min pilotstudie på båtmässan i Göteborg, att de hade druckit på sjön när de var yngre (även under färd) tillsammans med kompisar, men att de med åldern och familjelivets utveckling hade minskat på alkoholintaget. Den allmänna åsikten bland intervjudeltagarna var också att den alkohollag och de kontroller som har blivit mer kännbara på sjön också har resulterat i mindre fylleri i båtarna.

Arton deltagare (41 %) berättade att de inte dricker alkohol under själva färden men efter att de har lagt till, om de ska vara på en ö större delen av dagen eller övernatta. 14 deltagare (32 %) berättade att de inte dricker någon alkohol alls ute på sjön. Fem deltagare (11 %) berättade dock att de kan dricka en till två starköl, något glas vin eller något glas whisky medan de kör själva båten. Se svarsfrekvensen nedan:

Ingen alkohol under färd men ett glas vin/öl/whisky när man har lagt till (18)

Ingen alkohol alls, varken på sjön eller när man har lagt till (14)

Någon öl (1-2 starköl) eller whisky under färd men annars mest när man har lagt till/ska övernatta (5)

Deltagarnas egna tankar om orsaken till drunkningsolyckor på sjön

Även denna fråga hade deltagarna, liksom vid min pilotstudie i Göteborg, förvånansvärt bra koll på. Jag berättade precis i slutet av intervjun att 9 av 10 som drunknar saknar flytväst, och att 6 av 10 har alkohol i blodet. De som alltid bär flytväst blev chockade över hur många som faktiskt saknar flytväst. Även de som inte alltid bär flytväst blev förvånade över detta, men kunde samtidigt relatera mer till den grupp som hittas och de orsaker man kan ha för att inte använda den.

Trettioen deltagare (70 %) gissade att alkohol var den största orsaken, följd av båtens ringa storlek utan skyddsutrustning (27 %), fiskare utan sällskap (25 %) och oförsiktighet (25 %) som de största tänkta anledningarna . Se samtliga deltagares spontana tankar (innan jag delgav dem statistiken) nedan.

Alkohol i blodet (31)

Står upp i liten båt utan reling/räddningsstege/annan säkerhetsutrustning (12)

Ensamma fiskare (11)

Obetänksamhet/oförsiktighet (11)

Saknar sjövett/erfarenhet av livet på sjön (8)

Övertro på sig själv (6)

Får panik (6)

Trillar överbord och lyckas inte komma upp igen (5)

Simmar för dåligt (3)

Saknar flytväst (3)

Får en köldchock av det kalla vattnet (3)

Hög ålder (2)

Övriga synpunkter och påståenden som kom fram under intervjuns gång

Nedan följer de mest intressanta kommentarer som jag fick utöver svaren på mina intervjufrågor.

Gällande flytvästanvändning/säkerhetsfrågor på sjön

En man upplevde att han hade hamnat i flera obehagliga konflikter då han tidigare har påpekat att både vuxna och barn i andra sällskap har saknat flytväst. Han menade att han på grund av detta helt enkelt ”inte törs säga till vuxna människor längre”.

Flera deltagare trycker på att de vill vara föredömen för sina barnbarn, och att de därför använder flytvästen när barnbarnen är med men inte annars.

En man likställde sin flytvästanvändning ombord på sin 11 fot långa motorbåt med den ombord på en färja. Han menade att ju större båt desto mindre anledning att bära flytväst, och vice versa.

En av männen berättade att han hade blivit bättre på att använda flytväst sedan han köpte modevästen, eftersom den kändes mer bekväm och var snyggare än vanliga flytvästar.

En deltagare hade ännu inte köpt egen båt utan delade båt med sin bror och sin vän – han lånar därför flytväst när de är ute på tur. Han nämnde dock att när han väl ska köpa sin båt så kommer han att ”kolla upp vad som är en bra flytväst – inte bara gå och köpa en”. Han skulle titta på utbudet utifrån vad han själv behövde rent funktionsmässigt.

En av de deltagare som sällan använde flytväst berättade att han faktiskt hade trillat i vattnet med kläder och skor på vid ett tillfälle, men hade klarat sig upp i båten igen via räddningsstegen. Denna händelse hade dock inte fått honom att börja använda flytväst

regelbundet, utan han kände sig snarare mer självsäker på att han skulle klara sig om det hände igen.

En deltagare menade att ”eftersom det har gått bra i så många år så slarvar man lite med hela säkerhetsgrejen – ’det händer ju inte mig’”. Han berättade dock att hans vänner som hälsat på hade vägrat följa med i båten eftersom han inte hade flytvästar till någon av dem, så han hade köpt fyra seglarvästar på mässan för att kunna låna ut framöver.

En man berättade att han aldrig bar flytväst, eftersom han då hans fru var med kände sig trygg med henne och hon med honom. Hon hade dock gått bort sedan en tid tillbaka. Mannen hade därför köpt en seglarväst med fäste för livlina som han menade att han hade tänkt börja använda nu när han var ensam, men inte ännu kommit sig för.

En man berättade att han ibland åker båt ensam, oftast för att handla på fastlandet eller tanka, och att han då ofta är medveten om risken att exempelvis få motorstopp och att han funderar på vad han då ska göra eftersom han är just ensam. Just hans ”hemvatten” var också oroligt med höga vågor och olycksfall, vilket gjorde att han ofta kollar väderrapporten innan han ger sig ut.

En man hade fyra uppblåsbara flytvästar ombord på sin båt, och dessutom extra patroner ombord för att kunna byta ut om någon skulle utlösas.

En man som berättade att han aldrig använder flytväst, gjorde det valet aktivt för att undvika den ”falska trygghet” som han menade ingivs hos den som använder flytväst – detta eftersom han ansåg att det är större risk att hamna i sjön om man känner sig för trygg, då man börjar ”nalla på marginalerna…ska du överleva så måste du vara skärpt”. Han jämförde också detta med säkerhetsåtgärder på byggarbetsplatser, att skyddsutrustning tar bort självbevarelsedriften att överleva och invaggar människor i falsk trygghet. Han ansåg också att barn som av princip använder flytväst är ”drillade” och ”hjärntvättade”.

En man hade både uppblåsbar väst och vanlig seglarväst, men föredrog den vanliga ur säkerhetssynpunkt eftersom han inte vågade lita på att den uppblåsbara skulle lösas ut. Å andra sidan använde han ändå den uppblåsbara flytvästen på grund av att den är liten och bekväm.

Två deltagare hade en jolle efter båten som de kunde använda som livbåt om något skulle hända med den större båten. De kände därför inget större behov att använda flytväst. De hade även en lätt utfällbar (från vattnet) badstege på båten, vilket de påpekade att många nya båtars design omöjliggjorde. De kunde inte besvara frågan om simkunnighet eftersom de sa att detta aldrig skulle inträffa, eftersom de hade just badstege och ”livbåt”.

En deltagare berättade att flytvästarna förr i tiden var så klumpiga och otympliga att man helt enkelt inte använde dem förr i tiden, men att de numera är både snygga och smidiga (han nämnde flytjackan) att detta inte är något problem.

En man använde en uppblåsbar flytväst när han seglar. Han ansåg dock att en räddningsväst är säkrare, men ”för klumpig när man seglar”.

En deltagare berättade ett minne från barndomen där hans familj hade införskaffat flytvästar från amerikanska flottan från andra världskriget, och när de skulle testa flytvästarna höll mannen på att drunkna eftersom flytvästens material inte fungerade. Efter det gick det inte att använda flytväst, eftersom han inte litar på den. Han knyter fast sig i båten istället. Han hade prövat en uppblåsbar men upplevde att den blev för tung efter ett par timmar, så han föredrog en seglarväst.

En person använde flytväst enbart när han åkte båt ensam, eftersom han då kände sig mer utsatt och var rädd att båten skulle sticka iväg utan honom.

En annan deltagare menade att han inte var uppväxt med att ta på sig flytväst (som dessutom var klumpig och otymplig på den tiden), och därför fortsatte att hoppa över den som vuxen och äldre. Han berättade dock att både hans barn och barnbarn använder flytväst eftersom de generationerna ”är uppväxta med det”.

En man menade att han var mer riskmedveten om han hade sällskap i båten, och därför mer benägen att använda flytväst av den anledningen. Han sa att ”jag måste ju kunna hålla mig flytande om jag ska kunna rädda någon annan”.

Gällande alkohollagen/alkoholvanor på sjön

En deltagare tyckte att alkohollagen och blåsningskontroller har medfört en förbättringsskillnad i drickandet på sjön, att fyllan på sjön var värre på 80-talet.

En annan deltagare som ansåg sig vara nykterist menade att han släpper av kompisar som blir för fulla. Han ansåg dock att det är ”nästan genmanipulerat det där, att på sjön är det okej att dricka”.

En man jobbade för Sjöfartsverket och använde flytväst i arbetet, dock sällan på sin egen båt. Han berättade också att han hade träffat på människor i tjänsten som han hade sett köra onyktra ”men som fortfarande kör säkrare och bättre än många som kör nyktra” – människor som enligt honom kunde behärska båten och hålla koll på trafiken, som bor i skärgården och är uppväxta med båt.

En annan man ansåg att det är okej att dricka någon öl under färd om man är ute med familj och vänner och det är ”bra väder”, men inte under kappseglingen eftersom man där behöver vara skärpt.

En annan man tycker att promilleregeln är ”skandal” och att den ”förstör det sociala livet i skärgården”, då den drabbar både konsumenter och näringsidkare där.

En deltagare ansåg att man inte kan jämföra trafiken på land med den på sjön, och att han tyckte att gränsen på 0.2 promille förstör för båtlivskulturen där man ofta åker med båten till

en restaurang och därefter dricker alkohol till maten. Han menade vidare att han ”köper” gränsen på 0.5 promille, men inte den på 0.2. Han trodde att detta skulle kunna leda till att vuxna ”fuskar” och låter sina barn köra båtarna, vilket enligt honom bidrog till en betydligt mer osäker trafik på sjön.

En man berättar att han ”belönar sig själv” efter en avklarad arbetsvecka genom att ta ett par öl när han kommer ut på sjön. Han menade att ”Vad ska hända om jag tar en öl, när det aldrig har hänt nåt hittills?”

En man ansåg att promilleinförandet inskränker på friheten, eftersom man ”numera inte kan ta sig en nubbe till maten längre”. Han ansåg också att större delen av båtfolket höll med honom, och att det har blivit bättre med det råa supandet men att den sociala biten av båtlivet (exempelvis ta en starköl på en hamnrestaurang innan vidare färd) har blivit lite sämre.

Två av deltagarna som intervjuades tillsammans diskuterade specifikt promillegränsen och relaterade den till sin tidigare alkoholkonsumtion jämfört med den nuvarande. De menade att ”förr tänkte man ju kanske inte så mycket på det där, men idag, i och med att det är förbjudet nu, då tänker man mer. Och kustbevakningen är ute och kollar så man kan aldrig vara säker, för nu *måste* man ju vara grön”. De ansåg också att den tidigare restriktionen/rekommendationen var alltför diffus, och att man kunde vara påverkad (dock inte alltför berusad) utan att det blev juridiska påföljder.

Övrigt relaterat till livet på sjön

På frågan om priskänslighet vid köp av flytväst berättade en man att de byter ut flytvästarna med jämna mellanrum i hans arbete, och att han då tar med sig de gamla flytvästarna hem. Därmed behöver han inte tänka på kostnaden som det skulle innebära att köpa en ny flytväst för privat bruk.

Nästan alla deltagare uttrycker livet på sjön som en tillvaro där arbets- och familjelivets stress rinner av en så fort man kommer ut med båten. En deltagare uttryckte specifikt att han, som ett sätt att bearbeta arbetsveckan, brukade åka ut ensam och ”bara sitta och puttra som ett sätt att rensa hjärnan”. En annan deltagare sa vidare att ”där spelar det ingen roll om du är direktör eller grovarbetare, för där är vi lika värda”. Där hälsar alla på varandra och alla är snälla mot varandra.

En man hade en teori om att avfallsförbudet mot att dumpa toalettanken i sjön främjar beteendet att ställa sig upp och kissa i vattnet istället för att åka in till land för att göra det, vilket i sin tur ökar risken att falla i och drunkna (då man kommer att undvika toaletten på båten för att undvika att tanken fylls). Han ansåg att detta är ett växande problem som myndigheterna missat att tänka över innan beslutet verkställdes.

En man kände sig trygg eftersom han brukade ha ett rep efter båten, så att han om han skulle trilla i skulle kunna hindra båten från att åka iväg. Han skulle dock skaffa en repstege. Han hade noterat att han inte längre orkar ta sig över relingen om han faller i vattnet.

En deltagare angav som skäl till varför han köpte den uppblåsbara flytvästen dels för att den var bekväm, men också eftersom den vid det laget var ny och spännande på marknaden. Han tillade att ”man ska inte underskatta häftighetsvärdet” gällande nya produkter.

En man använde sin flytväst (modell ärmlöst flytplagg, liknande en dunväst) även vid fritidsaktiviteter som att gå ut med hunden, för att ”slippa ha olika jackor vid olika tillfällen”.

Två av deltagarna tror att simkunnigheten bland unga är sämre idag än när de var unga, och att dagens barn och ungdomar kanske inte erbjuds tillgång till simskola på samma sätt (de har inte sett några under de senaste 15 åren). De upplever att det finns en hög risk med detta. De trodde också att en växande mångkultur där man av olika kulturella och kanske även religiösa anledningar inte fokuserar på simning skulle kunna leda till olyckor i relation till bad och båtliv.

En man berättade att hans pappa hade tvingat honom att bära flytväst när han var yngre, men att fadern själv aldrig hade burit någon genom hans uppväxt. Sonen hade nu som vuxen köpt en flytjacka till sin pappa, vilken denne med glädje hade börjat använda eftersom den inte såg ut eller kändes som en vanlig flytväst.

Flera deltagare jämförde flytvästanvändning med cykelhjälmsanvändning; att äldre män sällan använder det eftersom det signalerar svaghet eller ett behov av extra skydd vilket många män förknippar med bristande status och oerfarenhet.

En man var båtflykting från Estland, och menade att denna upplevelse hade härdat honom. Han var uppvuxen på sjön, hade haft egen båt sedan 12-årsåldern och dessutom byggt sin egen båt som 19-åring. Han hade också arbetat som dykare och därför vant sig vid att vara i vattnet ofta, han var därför inte rädd för kallsupar och så vidare. Han bar aldrig flytväst eftersom han kände sig så trygg i sig själv. Han ansåg vidare att de organisationer som idag arbetar på sjön med olika frågor inom säkerhet har dålig koll på varandra och dessutom kostar pengar, och därför bör slås ihop till en enda myndighet (kustbevakning *eller* marinkår *eller* polismyndighet).

En annan man erkände att hans flytväst var över 20 år gammal och aldrig testad, och att han genom intervjun blev påmind om att han nog borde testa den och kanske köpa en ny.

Flera deltagare berättade att de inte åker ut lika ofta med båten sedan deras hustrur har gått bort och de har blivit änkemän. De vill inte vara ensamma på sjön.

Bilaga 5. Sammanställning av elektronisk enkät

Sammanställning av elektronisk enkät som besvarades av CMA Researchs webbpanel under 24-31 mars 2015

Deltagare

Totalt besvarade 203 manliga deltagare den elektroniska enkäten fullständigt. Antal deltagare för varje svarsalternativ anges nedan inom parentes.

Åldersspridning

Alla deltagare var över 50 år.

24 % var mellan 50 och 59 år (49)

41 % var mellan 60 och 69 år (84)

33 % var mellan 70 och 79 år (66)

2 % var 80 år eller äldre (4)

Geografisk fördelning

30 % bodde ute på landsbygd (61)

44 % bodde i mellanstor stad/tätort (89)

26 % bodde i storstad (53)

Sjövana

Samtliga ansåg sig ha sjövana vilken varierade mellan mindre än fem år och över 60 år.

7 % sjövana mindre än 5 år (14)

5 % sjövana mellan 5 och 10 år (11)

9 % sjövana mellan 11 och 20 år (18)

7 % sjövana mellan 21 och 30 år (15)

13 % sjövana mellan 31 och 40 år (26)

25 % sjövana mellan 41 och 50 år (50)

17 % sjövana mellan 51 och 60 år (34)

17 % sjövana över 60 år (35)

Förarbevis

18 av de 203 deltagarna (9 %) sade sig ha en äldre skepparexamen som bakgrund, medan 15 deltagare (7 %) innehade ett kustskepparintyg. 38 deltagare (19 %) sade sig ha ett vanligt förarintyg. Hela 132 deltagare (65 %) uppgav att de helt saknar förarintyg.

Saknar helt förarintyg (132)

Förarintyg (38)

Skepparexamen (den äldre varianten av kustskepparintyg) (18)

Kustskepparintyg (15)

Egen båt eller lånad

114 av de 203 deltagarna (56 %) är ute med egen båt, medan 89 deltagare delar eller lånar båt av vän eller familjemedlem.

Båttyper

Intervjudeltagarna ägde eller använde följande båtar (antal som sa sig använda just den båttypen anges i parentes). De fyra vanligaste båttyperna var motorbåt (42 %), roddbåt (40 %), segelbåt (21 %) samt styrpulpetbåt (20 %). Maxfarten för de motorbaserade båttyperna varierade mellan fem och 40 knop.

Motorbåt (85)

Roddbåt (81)

Segelbåt (42)

Styrpulpetbåt (40)

Kanot (19)

Fiskebåt (11)

Kajak (13)

Snipa (11)

Jolle (9)

Eka med motor (3)

Flotte (1)

Handelsfartyg (1)

Lastfartyg (1)

Lastpråm (1)

Segelfartyg (1)

Tankfartyg (1)

Frekvens - ute på sjön

Frekvensen gällande hur ofta deltagarna var ute på sjön under ett normalår varierade. Se nedan.

Säsong:

10-20 gånger per säsong (61)

5-10 gånger per säsong (59)

Flera gånger i veckan (22)

Två gånger i veckan (10)

Varje helg (5)

1 gång i veckan (1)

Sommar:
2-3 veckor i sträck (11)

Fler än 3 veckor i sträck (7)

2-3 gånger i veckan (3)

Höst och vinter:
Några enstaka gånger under hösten och vintern (25)

Regelbundet under hösten och vintern (1)

Vattendrag
Typ av vattendrag varierade också, beroende på båt och väder (antal deltagare i parentes). Flest antal deltagare, 70 personer (34 %), uppgav att de oftast uppehåller sig i skärgården. 57 deltagare (28 %) befinner sig oftast på en liten insjö, medan 36 deltagare (18 %) föredrar havet. 27 deltagare (13 %) åker oftast båt på en stor insjö. Specifika områden som omnämndes anges nedan.

Generella vattendrag:

Skärgård (70)

Liten insjö t ex *Lillsjön* (57)

Havet (36)

Stor insjö t ex *Vättern* (27)

Flod (11)

Kanal (2)

Fjord (1)

Specifika platser/områden:

Länder:
Danmark (2)

Kroatien (1)

Norge (1)

Västindien (1)

Län:
Bohuslän (8)

Blekinge (3)

Halland (2)

Hälsingland (2)

Värmland (2)

Dalarna (1)

Gotland (1)

Jämtland (1)

Sjö:

Vänern (12)

Mälaren (10)

Vättern (4)

Barkensjöarna (2)

Frykensjöarna i Värmland (2)

Insjöar i norra Skåne (2)

Västersjön i norra Skåne (2)

Åsunden (2)

Ballingslövssjön utanför Hässleholm (1)

Bergviken (1)

Bolmen (1)

Boren (1)

Fimlingen (1)

Furufjärden (1)

Hjälmaren (1)

Hornavan (1)

Innaren i Kronobergs län (1)

Insjö i Bergslagen (1)

Insjön Skären på Ljusterö (1)

Insjö i Gästrikland (1)

Insjöar i norra Skåne (1)

Insjöar i Norrbotten (1)

Insjö i Östergötland (1)

Immeln (1)

Ivösjön (1)

Lillasjön (1)

Liten insjö i Värmland (1)

Liten insjö vid Norrlandskusten (1)

Liten insjö i Dalarna (1)

Maunojärvi sjö (1)

Möckeln (1)

Nedingen (1)

Norasjön (1)

Ottarpasjön utanför Hässleholm (1)

Ottnaren (1)

Persöfjärden (1)

Rasjön (1)

Ringsjön (1)

Saltsjön (1)

Sjön Visten i Värmland (1)

Små insjöar i centrala Södermanland (1)

Sommern (1)

Storsjön i Gästrikland (1)

Tjeggelvas i Arjeplogsfjällen (1)

Uddjaur (1)

Viaredssjön väster om Borås (1)

Vombsjön (1)

Yngern utanför Nykvarn (1)

Ältebosjön (1)

Övre Hillen (1)

Å:

Rönne å (1)

Motala ström (1)

Fjord:

Gullmarsfjorden (1)

Kungsbackafjorden på västkusten (1)

Onsalafjorden (1)

Åbyfjorden (1)

Kanal:

Göta kanal (1)

Strömsholms kanal (1)

Älv:

Dalälven (3)

Indalsälven (1)

Kalix älv och biflöden (1)

Lule älv (1)

Torneälv (1)

Voxnans vattenområde (1)

Älv (1)

Älvar i Norrbotten (1)

Sund:
Kalmarsund (5)

Öresund (5)

Hamburgsund (1)

Skärgård:
Stockholms skärgård (24)

Östergötlands skärgård (5)

S:t Annas skärgård (4)

Göteborgs skärgård (2)

Roslagens skärgård (2)

Tjust skärgård (2)

Bohusläns skärgård (1)

Karlshamns skärgård (1)

Karlskrona skärgård (1)

Norrbyskärs skärgård, cirka fyra mil söder om Umeå (1)

Piteå skärgård (1)

Söderhamns skärgård (1)

Ålands skärgård (1)

Ö:
Orust (8)

Tjörn (4)

Smögen (2)

Innanhav:
Bottenviken (2)

Vik:
Bråviken (2)

Hav:
Medelhavet (2)

Östersjön (2)

Alla stora världshaven (1)

Atlanten (1)

Kattegatt (1)

Kattegatt norr om Tistlarna och dess skärgård upp till Strömstad (1)

Kosterhavet (1)

Tätort vid vatten:

Kindabygden (1)

Malmö (1)

Marstrand (2)

Nyköping (1)

Sandviken (1)

Simpnäs (1)

Varberg (1)

Västervik (1)

Åhus (1)

Kustområden:

Ostkusten (6)

Västkusten (6)

Hanöbukten (2)

Höga kusten (2)

Sydsverige (2)

Gotlandskusten (1)

Norrbottenskusten (1)

Svenska kusten (1)

Båtturens längd

Längden på båtturen varierade beroende på båt, väder och syfte med båtturen (antal deltagare i parentes). 172 deltagare (85 %) uppgav att de oftast var ute med båten över dagen. 19 deltagare (9 %) övernattade oftast i båten eller hos vänner när de var ute, medan sex deltagare (3 %) övernattade någon vecka i sträck på sina turer. Endast två deltagare (1 %) var ute med båten två till tre veckor i sträck, medan fyra deltagare (2 %) var ute ett par månader i taget. Se nedan.

Dagstur (172)

Helgtur (19)

Veckotur (6)

Två- eller treveckorstur (2)

Ett par månader i taget, exempelvis i form av kappsegling (4)

Syfte med båtturen

Det fanns flera huvudsakliga orsaker till att vara på sjön (antal deltagare i parentes). Majoriteten av deltagarna (66 %) uppgav avkopplingen som den största anledningen, tätt följd av fiske (57 %) och naturupplevelsen i sig med vackra omgivningar (41 %). Två andra stora anledningar var att ta vara på det fina vädret (29 %) och bada (28 %).

Avkoppling (134)

Fiske (115)

Naturupplevelse (83)

Ta vara på det fina vädret (59)

Bad (56)

Segling (29)

Transportmedel till och från öar, matbutiker, bensinstationer, restauranger etc (19)

Semester (16)

Fyra personer kryssade i alternativet *Annat, nämligen:* där de angav följande anledningar: *Social samvaro*, *Motion*, *Vattenskidor* samt *Att komma närmare livet*.

Flytvästanvändning

Jag har delat upp mina intervjudeltagare i tre kategorier: de som *alltid* använder flytväst, de som använder flytväst *ibland*, och de som *aldrig* använder flytväst. Nedan följer varje kategori med antal deltagare samt orsakerna till varför de ansåg sig vilja eller inte vilja bära flytväst:

Använder *alltid* flytväst

114 av de 203 deltagarna (56 %) svarade att de *alltid* använder flytväst. Det fanns flera anledningar till detta.

Anledning:

Av ren princip, håller stenhårt på det (55)

Är nöjd med den flytväst som används (17)

Anser inte att det finns någon anledning till att *inte* bära den (70)

Fyra personer kryssade i alternativet *Annat, nämligen:* där de angav följande anledningar: *Högre säkerhet*, *Överlevnad i kallt vatten*, *Vara bra föredöme* samt *Förebild för barnen*.

Flytväst/ar som alltid används (en deltagare kan använda flera modeller)

Seglarväst (61)

Räddningsväst (27)

Flytjacka lång ärm (2)

Uppblåsbar flytväst (12)

Jolleväst (5)

Annan modell (3)

Vet inte (4)

Tre deltagare kryssade i alternativet *Annan modell* där två deltagare angav *Fiskeväst* och en deltagare angav *Paddlingsväst* som den modell de använder för närvarande.

Använder flytväst *ibland*

64 av de 203 deltagarna (32 %) svarade att de använder flytväst *ibland*, men att de också väljer att inte använda den. De fyra vanligaste anledningarna till att hoppa över flytvästen var på grund av gammal vana (50 %), fint väder (27 %), god (egenskattad) simkunnighet (19 %) samt att man färdas i vatten man känner till sedan tidigare (19 %). Samtliga anledningar som listas nedan gäller de skäl som deltagarna anser är tillräckliga för att *inte* bära flytväst.

Anledning:

Gammal vana (32)

Fint väder (17)

Anser sig ha tillräckligt god simkunnighet för att klara sig (12)

Färdas i bekanta vatten (12)

Skönt att inte ha den, känns friare (11)

Ska bara åka en kort sträcka, behövs inte (10)

Tror inte att det kommer hända något (10)

För varmt med flytvästen på (7)

Sitter inne i båten, hinner ta på sig flytvästen om det händer något (6)

Båten har lagt till/kastat ankare och står stilla (5)

Kör så pass långsamt med båten, ingen risk (5)

Behövs inte på insjön (4)

För obekväm (4)
Orkar inte ta av och på den (4)

Elva personer kryssade i alternativet *Annan anledning*: där de angav följande anledningar: *Hindrande, Hög sjö, Flytvästen är inte alltid med, Livsele är bättre, Lättare att ro utan, På däck samt vid ankomst och avgång, Sjösäker båt, Stadig båt, Stort fartyg, Vid behov samt Seglar ensam så vem ska plocka upp mig?*

Använder *aldrig* flytväst

25 av de 203 deltagarna (12 %) svarade att de *aldrig* använder flytväst. Det fanns flera anledningar till varför de inte vill bära flytväst.

Anledning:

Gammal vana (11)

Känner sig säker, tror inte att det kommer hända något (10)

Anser sig ha tillräckligt god simkunnighet för att klara sig (7)

Färdas i bekanta vatten (6)

Ska bara åka en kort sträcka, behövs inte (4)

Kör så pass långsamt med båten, ingen risk (2)

Skönt att inte ha den, känns friare (2)

Begränsad rörlighet (1)

Behövs inte på insjön (1)

Fint väder (1)

För obekväm (1)

Känner ingen annan i min egen ålder som använder flytväst (1)

Orkar inte ta av och på den (1)

Sitter inne i båten, hinner ta på sig flytvästen om det händer något (1)

Fyra personer kryssade i alternativet Annan anledning: där de angav följande: Har flytoverall, Man har det inte på fartyg, Har ingen samt Tyvärr dumslarvig.

Faktorer som spelar in vid köp av flytväst

På frågan om vilka faktorer som då spelar in vid köp av flytväst svarade 26 av respondenterna enligt tabellen nedan (de hade alltså möjlighet att välja flera alternativ).

Säkerheten (12)

Smidigheten (11)

Bekvämligheten (8)

God passform (4)

Minimalt underhåll av flytvästen (3)

Mörka, snygga färger (1)

Synliga UV-färger (1)

Val av flytväst

Respondenterna fick även se sju bilder på olika flytvästmodeller av märket Baltic. De ombads välja en eller flera av dessa (eller ingen av dem) samt motivera sitt val. Flytvästmodellerna var en kortare jolleväst, ett tunnare svart flytplagg med dragkedja (enklare modeväst), en uppblåsbar flytväst, en

fiskeväst, en seglarväst, en flytjacka och en dunvästliknande flytväst (modeväst). Se bilderna nedan samt resultatet av undersökningen.

Från vänster: jolleväst ***Dinghy Pro 5701****, modeväst* ***Sandhamn 5775****, uppblåsbar* ***Argus 150***

Från vänster: fiskeväst ***Fisherman 5310****, seglarväst* ***Offshore 5511***

*Från vänster: flytjacka **Top Float 5885**, modeväst **Flipper 6830***

Val av flytväst/ar samt motivering

De tre populäraste flytvästarna var seglarvästen (34 %), den uppblåsbara (33 %) samt den vändbara modeflytvästen (17 %). Därefter följde fiskevästen och modevästen (12 %), med jollevästen och flytjackan på delad sistaplats (7 %). Se tabellen nedan.

Val av flytväst	Antal respondenter	Motivering
Seglarväst **Offshore 5511** 	69	***Allroundbruk*** ***Allround till segling och kanot*** ***Behändig, ej så tung*** ***Bekväm, lätt att bära*** ***Svettas ej så mycket i denna*** ***Verkar säker*** ***Bra med beslagen*** ***Bra modell ombord på lite större båt, med öglor och säkerhetslinefäste*** ***Bra rörlighet*** ***Den finns tillgänglig*** ***Den modell jag är van vid*** ***Enkel att använda*** ***Fungerar bra*** ***Kan segla med den*** ***Slipper service av kolsyrepatroner m m*** ***Hanterbar utan att vara***

		*för dyr *Lagom stor *Värmer, händerna fria *Liknar den modell jag har *Jag skulle köpa den *Gillade snittet, ser bra ut *Lätt att t ex hantera nät vid fiske *Lätt att röra sig i, passar med tunna och tjocka kläder *Verkar smidig *Verkar klara min vikt utan att vara heltäckande*
Uppblåsbar flytväst **Argus 150** 	68	*Bekvämare att bära *Den bästa av dem? Vill ha räddningsväst! *Den ser lätt ut och blir inte så varm i en sådan *Den ser smidig ut och tar liten plats när den inte används *Det är den typ vi använder och den är smidig både med och utan sjöställ *En smidig väst som verkar lätt att paddla i *Enkel och bra *Ger stor frihet *Har den, fungerar bra *Har haft i många år, smidig att använda *Bra flytförmåga *Kompakt *Liten och nätt *Stor rörelsefrihet *Går att kombinera med andra plagg *Lätt att ta med och ha på sig *Minst hindrande *Praktisk vid fiske *Ser friast ut *Ser ut att ge rörlighet när man använder kastspö och*

		åror **Verkar svalast*
Vändbar flytväst **Flipper 6830** 	35	**Användbar som jacka* **Tuff, verkar praktisk* **Enkel och smidig* **Fräsig!* **Jag skulle köpa en* **Inga remmar och bra rörlighet* **Lätt men värmer* **Praktisk* **Ser cool ut!* **Ser varm och användbar ut* **Ser enkel och bekväm ut* **SNYGG* **Enklare flytväst vid varm väderlek*
Funktionsväst fiske **Fisherman 5310** 	25	**Bra för fiske* **Funktionell att använda när man fiskar* **Bäst anpassad efter mina behov* **Fickorna* **Mest användbar för mig* **Passar mig!* **Praktisk vid fiske* **Ser bra ut och har huva* **Ser gedigen ut och verkar passa till fiske* **Ser rejäl och praktisk ut* **Bra med fickor för fiskeutrustning* **Verkar bra och säker* **Verkar som en bra fiskeväst*

Flytplagg modeväst **Sandhamn 5775** 	24	***Armar och händer fria** ***Bekväm och snygg** ***Bra funktion** ***Den ser ut att kunna användas som en ”vanlig” väst också!** ***Funktionell, har fickor, är varm och ser dessutom snygg ut** ***Gillar fickorna** ***Snygg, diskret och ser inte ut som en flytväst** ***Ser lättanvänd ut för fiske** ***Vindskydd, bra med krage**
Funktionsväst jolle **Dinghy Pro 5701** 	14	**Utformningen* **Bra vid paddling* **Ser ut att fungera för kajakpaddling* **Enbart känsla* **Ser bra ut* **Funktionell* **Funktionalitet men ändå relativt öppen för sommarbruk* **Verkar smidig att ha vid segling* **Smidig* **Ser smidig ut* **Verkar lätt och smidig* **Lätt att bära*
Flytjacka **Top Float 5885**		***Skulle kunna använda den istället för en jacka** ***Den ser varm ut** ***Praktisk (och snygg för att vara en flytväst)** ***Praktiskt klädesplagg** ***Ser smidig och varm ut** ***Skön och bekväm**

	14	*Verkar praktisk vid kyligare väder *Verkar bra vid kall och blåsig väderlek *Värmer, vacker design
Ingen av dem	10	*Använder inte flytväst *Har en annan modell *Kände inte till dem *Jag föredrar annan typ av väst *Mina båtvanor är nuförtiden inte särskilt avancerade. Använde flytväst tidigare vid seglingar med större båt *Jag anser mig inte behöva någon *Man är en korkskalle

Egenskattad simlängd fullt påklädd utan flytväst i 20-gradigt vatten

Den egenskattade simkunnigheten under ovan nämnda förhållanden varierade kraftigt med allt ifrån 50 meter till 2000 meter. Den största andelen deltagare (23 %) trodde sig kunna simma mellan 200 och 400 meter, medan 43 deltagare (21 %) uppskattade sin simkunnighet till en något kortare sträcka, mellan 100 och 200 meter. Se samtliga egenskattade simlängder nedan.

200-400 m (47)

100-200 m (43)

600-1000 m (35)

400-600 m (27)

1000-2000 m (26)

50-100 m (25)

Egenskattad alkoholkonsumtion på sjön

134 respondenter (66 %) uppgav att de inte dricker någon alkohol alls på sjön. 55 deltagare (27 %) uppgav att de inte dricker under färd, men att de kan göra det efter att de har lagt till och/eller om

de ska övernatta. 14 respondenter (7 %) uppgav att de kan dricka alkohol även under färd, men att det oftast sker efter att de har lagt till och/eller om de ska övernatta. Se nedan.

Dricker ingen alkohol alls på sjön (134)

Dricker ingen alkohol under färd men efter att ha lagt till (55)

Dricker alkohol även under färd men oftast efter att ha lagt till/övernattning (14)

De som uppgav att de kan dricka alkohol även under färd ombads besvara vilken typ av alkohol som det då rör sig om. Utifrån de svarsalternativ som fanns (*Lättöl*, *Starköl*, *Whisky*, *Vin* och *Champagne*) svarade respondenterna enligt nedan.

Starköl (10)

Whisky (1)

Vin (2)

Deltagarnas egna tankar om orsaken till drunkningsolyckor på sjön

118 deltagare (58 %) gissade att alkohol var den största orsaken till drunkningsolyckor, följd av avsaknad av flytväst (15 %) samt övertro på sig själv

(9 %). Se samtliga deltagares svar nedan.

Alkohol i blodet (118)

Saknar flytväst (31)

Övertro på sig själv (19)

Obetänksamhet/oförsiktighet (13)

Saknar sjövett/erfarenhet av livet på sjön (11)

Simmar för dåligt (6)

Får en köldchock av det kalla vattnet (3)

Ensamma fiskare (2)

Övriga synpunkter och påståenden som kom fram i den elektroniska enkäten

Sista frågan i enkäten efterfrågade respondenternas övriga synpunkter såsom önskemål kring flytvästens design eller andra åsikter gällande flytvästanvändning som de ville dela med sig av. Se nedan.

Gällande flytvästanvändning/säkerhetsfrågor på sjön

Alla borde naturligtvis bära flytväst på sjön. I synnerhet när man har kläder på sig.

Alla i båten skall ha flytväst inklusive hunden.

Alltid viktigt att barnen har på sig flytväst ombord men även på brygga.

Flytväst borde vara ett måste såsom cykelhjälm. Men min generation är svår att lära om!!

Borde vara lag på flytväst, liksom hjälm på MC…

De uppblåsbara tycker jag är bra, har länge tänkt köpa en själv, Tror att det vore bra med ett tydligt skepparansvar för att alla bär flytväst, ungefär som förarens ansvar för att alla använder bilbälte.

Det är bra att man puffar på folk att bära flytväst. Många använder inte när de är ensamma men det är då de behöver ha den.

Det är bra som det är - det är bara att använda västen och inte "dricka" någonting i samband med båtfärder.

Det är en billig och bra försäkring!

En billig livförsäkring.

Eftersom jag tycker om att vara ute själv i båten är flytväst nödvändig.

Pekpinnar från samhällets sida bör man vara försiktig med, men saklig information kan göra nytta.

Flytvästar skall finnas i båten och skall användas av alla, annars får man inte åka med.

Har använt sjöräddningens upplåsbara (kolsyrepatron) flytväst i många år, tycker den är väldigt behaglig att ha på sig och skulle aldrig gå ut på havet utan flytväst. Har levt hela mitt liv på en ö och har även arbetat till sjöss sedan 15 års ålder. Tycker att alla skall bära flytväst när de är på sjön, något annat är dumdristigt då du är ganska hjälplös om du faller i vattnet, speciellt om vattnet är kallt. /Pensionerad sjöingenjör, maskinchef

Föredrar själv uppblåsbar räddningsväst då den ej är i vägen när man fiskar.

Jag har inga andra synpunkter än att man skall använda flytväst, alltid.

Jag tror att många har en övertro på sin förmåga att hantera eventuella uppkommande situationer och därför negligerar de risker som faktiskt finns.

Kräver att samtliga ombord, i min båt, har en "egen" utprovad/tillgänglig flytväst!

Innehar (utöver en gammal kustskepparexamen) en sjökaptensexamen från sjöbefälsskolan vid Chalmers Tekniska Högskola. Jag arbetar aktivt till sjöss och är van vid ett "tight" regelverk vad gäller säkerhet. När det kommer till min egen båt avspeglas mitt beteende från yrkeslivet. Jag fyllde i att jag knappt använder båten alls och det beror på att jag inte använder den privat, det är en charterbåt. När jag åker i styrpulpetbåten skall jag och eventuella passagerare ha flytväst.

Träna på att ramla i vattnet med flytväst, så är du mer förberedd på vad som händer om olyckan är framme.

Tycker att den samhällsinformation som görs idag är lagom. Sjöliv medför stort ansvar, och det är upp till den enskilde att ta sitt ansvar genom att känna sin egen förmåga.

Tycker att det skall lagstiftas med obligatorisk flytväst på sjön.

Vi måste arbeta bort attityden att det är fult eller töntigt att bära flytväst på sjön. Det finns så många olika modeller att det finns alternativ som fungerar oavsett

omständigheter.

Vi äldre använder ofta vanliga traditionella seglarvästar när vi är på sjön för oftast kortare turer.

Mer info angående fiske, ålder, risker och överskattning om egna förmågan i högre ålder.

Är A och O att ha flytväst på sjön. Utseendet är i detta hänseende oväsentligt utan det är användandet av flytväst. Skepparen bör se till att alla ombordvarande måste ha flytväst.

Flytväst borde vara lika självklart som att använda bilbälte.

Är ingen bra förebild när det gäller att använda flytväst, men uppmanar andra att om möjligt använda den. Uppmanar definitivt barn att använda flytväst.

Åker bara ut soliga och fina dagar, blir tungt o svettigt med vanlig flytväst.

Flytväst är bra, men inte alltid nödvändig.

Det borde finnas en "pool" för byten av barnflytvästar... de växer ur dem hela tiden...

För barnfamiljer kan det vara problematiskt att behöva hitta rätt storlek till barnen när de växer och blir tyngre. Finns det "depåer" för (begagnade) flytvästar för utbyte eller tillfälligt bruk av gäster ombord?

Kommer att införskaffa mig en modernare funktionsväst istället för fiskeväst.

Gällande önskemål kring flytvästens design (egenskaper, färg, detaljer/utrustning)

Alla flytvästar ska ha fästpunkt för livlina, för det viktiga är att inte falla överbord.

Den Baltic flytväst jag har var ju en kajakväst och liknande finns kanske fortfarande, men den var lätt med midje- och grenrem med liten ficka och tror ej att de har någon sådan idag i sortimentet.

Flytvästen bör vara lätt att använda och ta på sig och inte för klumpig.

Den bör ha en färg som syns bra om man hamnar i vattnet.

Jag har svårt att hitta en flytväst som passar (överviktig).

Den skall vara lätt att ta på sig och kunna röra sig i. Utseende är av underordnad betydelse.

Det finns ju olika storlekar, för barn, äldre m.m. Beroende på vikt. Signalsystem, visselpipa/ljud bör höra till alla västar.

Det viktigaste är att västen inte hindrar rörligheten.

En flytväst bör framför allt vara smidig. Framför allt bör väst anpassas till sammanhanget och användarens simkunnighet med mera.

En flytväst ska vara skön att använda, lika självklart som att ta på sig en jacka eller tröja om man fryser. Helst i en färg som syns bra!

En flytväst skall vara som ett säkerhetsbälte i en bil: lätt att ta på och av och inte kännas störande.

Bekvämlighet är, förutom flytförmåga i rättvänt läge, det viktigaste.

Flytvästar borde kanske ha signalfärger, likt vägarbetare.

Jag tycker det borde vara brottsligt att inte använda flytväst likadant som säkerhetsbälte i bil.

Kragen skall lyfta huvudet, så du andas även om du är avsvimmad.

Lätt att bära. Inte för varm. Inte för mycket remmar och snören att hålla reda på.

Lätt att ta på och av, inte för skrymmande, ”snygg”.

Skall vara väl synlig (färg, möjlighet till belysning).

Viktigt att det är flythjälp och att den är smidig. En räddningsväst kan upplevas "bylsig" och därför inte användas.

Viktigt att västen är synlig (gul/röd), lätt och ej klumpig för då används den.

Västen behöver vara lätt att bära, d.v.s. märkas så lite som möjligt "till vardags". Inte för bylsig. Inte skava. Inte vara för varm. Den får gärna vara snygg.

Västar utrustade med visselpipa samt någon typ av bloss eller ljus är säkrast.