

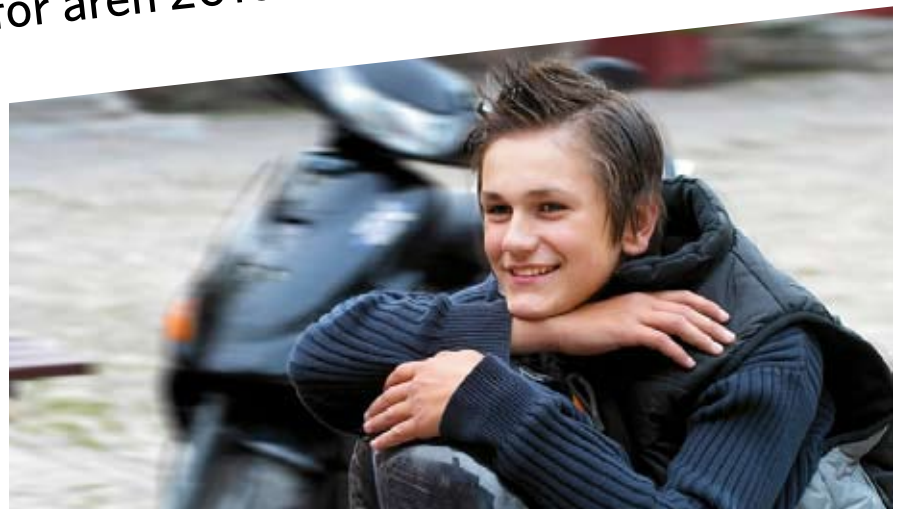


TRAFIKVERKET

Sammanfattning

Ökad säkerhet på motorcykel och moped

Gemensam strategi för åren 2010-2020, version 1.0



Samverkan för gemensam strategi

Både motorcyklar och mopeder fyller viktiga transportbehov för sina användare. Den stora nackdelen med motorcyklar och mopeder är bristen på säkerhet. När en olycka inträffar är man som motorcykel- eller mopedförare oskyddad.

Målet med denna strategi är att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och antalet allvarligt skadade kan minska med 25 procent till år 2020 och härigenom bidra med sin del till etappmålet 2020. Strategin är avgränsad till att gälla endast tvåhjuliga motorcyklar och mopeder som används på väg.

Strategin är framtagen i samverkan mellan flera olika organisationer och är baserad på modellen för målstyrning av trafiksäkerhet som grundar sig på Nollvisionen. Den riktar sig främst till organisationer och andra aktörer som verkar inom området och som kan och vill bidra.

Nollvisionen

Riksdagen beslutade hösten 1997 att det långsiktiga målet för trafiksäkerhet ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet – Nollvisionen. Ansvar för det ligger dels på dem som utformar och sköter systemet, dels på trafikanterna, som har ansvar för att följa reglerna. Ansvar återgår till systemutformarna om inte trafikanten förmår följa reglerna.

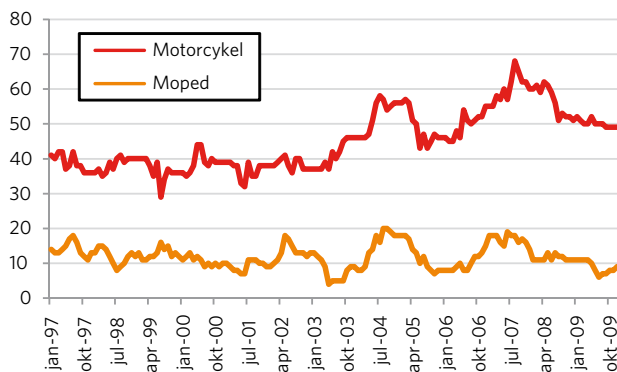
Utgångspunkten för Nollvisionen är att mänskliga misstag i trafiken inte ska få leda till svåra personskador.

Trafikverket tog den 1 april 2010 över de verksamheter som tidigare fanns inom Banverket och Vägverket. Samtidigt avvecklades Banverket, Vägverket och SIKA. Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Trafikverket ansvarar även för byggande samt drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

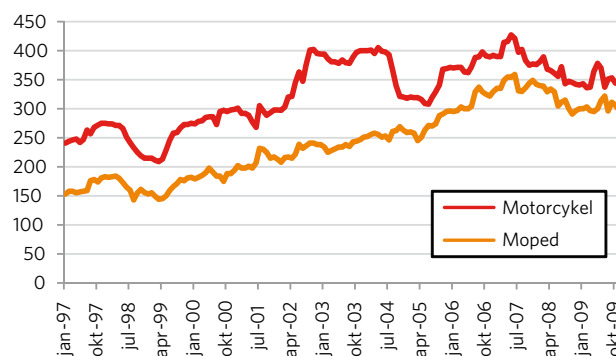
Fakta om motorcyklister och mopedister

Antalet motorcyklar i trafik har fördubblats de senaste tio åren till att i dag vara cirka 300 000. Under de senaste fem åren har drygt 50 motorcyklister omkommit per år och drygt 350 skadats svårt enligt polisuppgifter. Antalet mopeder i trafik har också fördubblats de senaste tio åren till att idag vara ca 200 000.

Omkomna och svårt skadade motorcyklister och mopeder 1997-2009

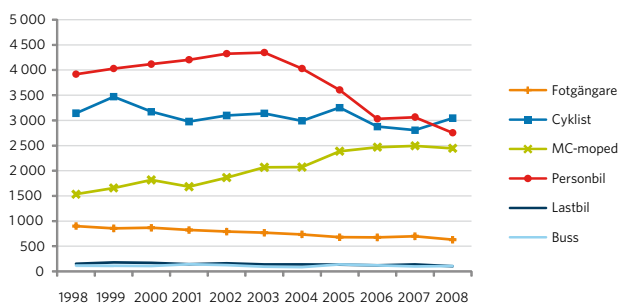


Figur 1: Antal omkomna motorcyklister och mopeder i vägtrafiken enligt officiell statistik under de senaste 12 månaderna, sedan år 1997. (Källa: Trafikverket)



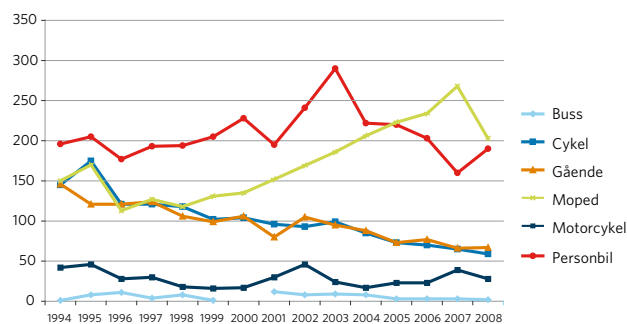
Figur 2: Antal svårt skadade motorcyklister och mopeder i vägtrafiken enligt polisuppgifter under de senaste 12 månaderna, sedan år 1997. (Källa: Trafikverket)

Under de senaste fem åren har i genomsnitt 11 mopeder omkommit per år och cirka 300 har skadats svårt enligt polisens rapporter.



Figur 3: Antal svårt skadade enligt sjukvård (PAR) sedan 1998, per trafikantgrupp. (Källa: SIKAs statistik 2009:24, Tabell 1a)

Enligt PAR (patientregistret) har det totala antalet svårt skadade motorcyklister och mopedister ökat under de senaste 10 åren och har nu stabiliserat sig runt 2500 per år.



Figur 4: Antal omkomna och svårt skadade barn (0-17år) per trafikantkategori och år. (Källa: Trafikverket)

Enligt polisens uppgifter har antalet svårt skadade barn under 18 år också fortsatt öka under de senaste åren. Sedan år 2005 är moped det färdssätt som ger upphov till flest svårt skadade barn.

Strategin i sammandrag

Säker motorcykeltrafik

Det viktigaste för att göra motorcykeltrafiken säker är åtgärder som förebygger olyckor. Även i lagliga hastigheter blir konsekvenserna för motorcyklister stora vid en olycka. De åtgärder som vi ska prioritera är därför i första hand:

- ABS-bromsar på motorcyklar
- färre hastighetsöverträdelser.

ABS-bromsar på motorcyklar reducerar risken att bli dödad eller svårt skadad i en olycka med cirka 50 procent. För enbart korsningsolyckor minskar risken med cirka 70 procent.

Analyser av dödsolyckor med motorcyklister visar att hastigheterna i många olyckor har varit över det tillåtna. Endast 4 av 10 motorcyklister har bedömts hålla hastighetsgränsen i samband med dödsolyckorna (Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor). Hastighetsöverträdelserna kan både vara en orsak till att en olycka inträffar och att försvåra skadefallet.



Säker mopedtrafik

Det viktigaste för säker mopedtrafik är att begränsa konsekvenserna av olyckor som inträffar. En mopedist som använder hjälm på rätt sätt har rimliga chanser att överleva en olycka om hastigheten är högst 45 km/tim och goda chanser att överleva om hastigheten är högst 30 km/tim. De åtgärder som vi ska prioritera är därför i första hand:

- ökad och rätt hjälmanvändning
- lägre hastighet genom minskad trimning.

Hälften av de som omkommer på moped är barn mellan 14 och 17 år. Nästan hälften av dessa har inte använt hjälm på ett riktigt sätt. Övriga som omkommer på moped är betydligt äldre och har ofta en alkoholproblematik.

Tekniska brister är vanligt förekommande i dödsolyckor med moped. Trimning är inblandad i nästan hälften av alla dödsolyckor på moped. Trimningen behöver inte ligga bakom att olyckan uppkommer men den påverkar definitivt svårighetsgraden på skadorna genom att hastigheterna blir högre när olyckan inträffar.

Arbetet ska bygga på fakta och vetenskaplig grund

De prioriteringar som görs ska vara baserade på fakta och vetenskaplig grund. I strategin ingår att behov av forskning, utveckling och demonstration ska lyftas fram.

Samverkan och gemensamma prioriteringar

Strategin förutsätter att aktörer, enskilt eller i samverkan, genomför olika insatser på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Strategin pekar ut ett antal prioriterade insatsområden för aktörerna.

Aktörernas bidrag

De olika aktörerna bidrar genom att i sin verksamhet inrikta sig på de prioriterade insatsområdena.

Årlig utveckling av strategin

Strategidokumentet ska utvecklas årligen utifrån det aktuella utfallet av antalet skadade och dödade, de aktiviteter som olika aktörer har genomfört samt ny kunskap. Trafikverket kommer att ta initiativ till denna utveckling som ska göras tillsammans med aktörerna.

Prioriterade insatsområden

I strategidokumentet finns en omfattande beskrivning av hur urvalet av de prioriterade insatsområdena har gjorts dels utifrån potentialen i räddade liv och dels utifrån säkerheten i kunskapen om problembeskrivningen. Den sammanställningen visar att halveringsmålet fram till 2020 i princip kan nås med dessa prioriterade insatsområden, förutsatt att målnivån för vissa områden nås. Nedan visas de prioriterade insatsområdena dock ej i prioritetsordning.

PRIORITERADE INSATSOMRÅDEN MOTORCYKEL

- Låsningfria bromsar (ABS)
- Traction Control
- Hastighetsefterlevnad
- Rätt använd hjälm + heltäckande skyddsutrustning
- Synbarhet motorcykel/uppmärksamhet andra trafikanter + uppmärksamhet mc-förare
- Nykterhet
- Säkra korsningar tätort + landsväg
- Göra befintliga vägräcken mc-vänliga
- Säkra sidoområden

PRIORITERADE INSATSOMRÅDEN MOPED

- Otrimmade mopeder
- Mopeder utan tekniska brister
- Synbarhet moped
- Rätt använd hjälm
- Nykterhet
- Synbarhet mopedist/uppmärksamhet andra trafikanter + uppmärksamhet mopedist
- Rätt kompetens mopedist
- Säkra korsningar tätort + landsväg
- Siktförbättring vägmiljö
- Klass I på cykelbana (ej tätort)

Moped och Motorcykelbranschens
Riksförbund
08-411 30 15
www.mcrf.se

NTF
08-705 59 00
www.ntf.se

Rikspolisstyrelsen
08-401 90 00
www.polisen.se

Sveriges Kommuner och Landsting
08-452 70 00
www.skl.se

Sveriges MotorCyklister
0243-669 70
www.svmc.se

Trafikförsäkringsföreningen
08-522 782 00
www.tff.se

Transportstyrelsen
0771-503 503
www.transportstyrelsen.se

Trafikverket
0771-921 921
www.trafikverket.se



Trafikverket, 781 89 Borlänge, Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se