

Hjälm

Fakta

Djupstudierna 2000-2003: 77 % hade rätt använd hjälm. 7 % saknade hjälm, 8 % tappade hjälm, okänt 8 %. Nästan var femte saknade eller tappade hjälmen. 90 % av dessa var alkoholpåverkade. Bara en av dem som saknade hjälm bedömdes ha överlevt med hjälm.

Nästan hälften av de dödliga skadorna var skallskador.

Andelen som saknat/tappat hjälm högre bland mopedister.

Acceptans för att alltid använda hjälm är hög bland MC. Det är en lag som inte ifrågasätts.

Bland mopedister verkar acceptansen vara annorlunda.

Vad pågår nationellt?

MC: Inom MC-kollektivet är hjälmanvändning en självklarhet som aldrig diskuteras.

Däremot pågår diskussion om hjälmstandard. Är den befintliga standarden verkligen den bästa? Se artiklar i MC-Nytt och MC-Folket.

SMC har ansökt om medel från Vägverket för att skapa en faktabank om MC-säkerhet, bl a om hjälmar.

TV-programmet Plus ska testa tre hjälmar, två lågpris och en vanlig hjälm.

SMCs medlemmar efterlyser information om kvalitet och säkerhet.

Moped: Det finns ingen information om hjälmanvändning på NTFs hemsida.

Transportstyrelsen: Det finns länk till en folder på Vägverkets sida:

http://publikationswebbutik.vv.se/upload/1488/88649_ododlig_mopeden_ett_smart_fordon.pdf

Vägverket: <http://www.vv.se/Trafiken/Motorcykel-och-moped/Sakerhet-pa-moped/>

Konsumentverket: ingen information.

NTF presenterade 16/4 2009 en enkät bland nordiska ungdomar som visar andelen hjälmanvändning.

<http://svt.se/content/1/c8/01/52/61/13/glomdabarnenkat.pdf>

Hjälmanvändning för mopedförare ligger på 80-90 % bland svenska mopedförare, födda 1993. Bland passagerare 75- 85 %.

Det finns svenska forskningsinitiativ som handlat om hjälmar, bland annat visir som ändrar färg samt MIPS, en hjälm som tar hänsyn till rotation.

Vad pågår internationellt?

UK: Har momsfrihet på hjälmar.

UK Government strategy: Helmets and Visors

5.17 The safety benefits of correctly fitted helmets are well known. We have led a European research project to improve the current minimum standards of helmets and visors. A follow-up project should be completed by the end of 2005 to help deliver these standards, which may then lead to a rating scheme for helmets and visors in 2006.

5.18 We welcome collaborative initiatives such as those already underway between user groups and retailers highlighting the benefits of correctly fitting helmets as a positive step for road safety.

Spanien: har i sin strategi tre punkter som rör hjälmar. Financiacial/fiscal incentives for renewing the fleet and for safety Equipment: "On the other hand, the reduced rate (7%) of the Value Added Tax could be applied to elements of passive safety for the motor biker, such as helmets, back protectors, elbow pads, etc., because the purchase of said articles would be incentivized and the safety of users would be improved. The prices of these products on the market are usually rather high thus acting as purchasing inhibitors for many users, especially those of a lower cylinder capacities who are already possessing a vehicle but not the basic elements of a safe equipment.

Measure 34. Correct use of helmets

According to the latest survey carried out by the General Directorate for Traffic, not using the helmet increases cranial injuries by 40% and reduces the probability of remaining unharmed by 20%. The use thereof in an accident at 50 km/h or higher speeds sets the difference between life and death.

The correct use of the helmet comprises three frontlines for action:

- Removing user groups who do not yet use the helmet.

- Correct fastening thereof, and
- Clearly defining the criteria for certification and official approval and the implications thereof (e.g. helmets commonly called “fine removers”).
- Informing users on the helmet (caducity, consequences of impacts, implications on official approvals and certifications, etc.). The measure will back an effective immobilization of the vehicles of drivers reported for driving without helmets.

Measure 36. Strengthening research on equipment

There is a field of research with good perspectives and related to the development of safer equipment for motor bikers. The size of the market for safety equipment and systems is growing at a similar rate to that of motorbike manufacturing industry in general, such that the traditional problem linked to a lack of a critical mass of a demand being sufficient to justify investments in research and development is fading away. Moreover, the new technologies reinforce this former trend allowing equipment to become cheaper (vests with airbags and the neckbreak are two good examples).

Testing and making trials with this kind of equipment is expensive and requires a high degree of specialization, moreover when aspiring to that the said equipment be officially approved and introduced into the market. This measure intends to carry out actions aimed at strengthening the development and presence on the market of this kind of equipment at affordable prices for a large group of consumers.

Kampanjer för att använda hjälm bland mopedister i Europa:

NL: Om kampanj från polisen för ökad hjälmanvändning bland mopedister.

http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Enforcement_seatbelt_helmet_redlight.pdf

UK: Informationsweb till föräldrar om risker med att köra moped: http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP1%20004%20Moped%20safety%20website%20_v1_.pdf

Nottinghamshire, Leicestershire och Derby: Barebones: Informationsmaterial som riktar sig till 16-19-åringar på moped/MC. <http://www.multiprint.uk.com/barebones/default.htm>

Film i avskräckande syfte. Syfte att få unga att använda skyddsutrustning och risken för kollisioner med andra fordon.

Dangerous games, web med coolt stuk för info till ungdomar om mopeder :

<http://www.dangerousgames.co.uk/>

Making safety the priority: Informationsmaterial till föräldrar: <http://www.mopedsafety.com/>

Twist and go: <http://www.twistandgo4it.com/>

Ett skämtsamt sätt att presentera trafiksäkerhet!

ACEM: ”Wear and lock”. Kampanj för att använda och låsa hjälmen i fyra europeiska länder:

[http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP3%20006%20Wear%20and%20Lock%20campaign%20\(v1\).pdf](http://www.local-transport-projects.co.uk/files/BP3%20006%20Wear%20and%20Lock%20campaign%20(v1).pdf)

Globalt

OECD: 6. Getting safety messages to the riders

Safety messages to riders should be developed in partnership with rider groups, in order to use the effectiveness of peer advice in communicating key issues to riders on issues that will impact their communities.

7. Integrated awareness campaigns.

There should be regular, targeted campaigns addressing both motorcyclists and other road users, where necessary supported by other action e.g. enforcement, on safety-related subjects that include, mutual respect, protective equipment, speed, alcohol and drug issues.

12. Protective equipment for riders

Where standards for protective equipment exist, they should be promoted; and where they do not, they should be developed, taking into account their safety performance, rider comfort, the ergonomics of their use, costs and the climate/regions where they will be used.

Malaysia, resultat av Motorcycle Safety Program: Discussion: The MSP has proven to be successful in bringing down the number of motorcycle-related accidents, casualties and fatalities. The analysis revealed approximately a 25% reduction in the number of motorcycle accidents, with a 27% and 38% drop in the rate of motorcycle casualties and motorcycle fatalities, respectively. This finding supports Radin Umar and Law's (1999) earlier analysis that the MSP was effective in improving overall traffic fatalities and casualties in Malaysia.

In a separate study, Ahmad et al. (1999) found that the MSP has significantly improved riders' perception and understanding of the safety issues highlighted in the campaign. Furthermore, Radin Umar (1999) observed that proper compliance with helmet strapping has increased significantly, from about 41% in the before period to 66% in the after period.

Australien, Positioned for Safety: The majority (85%) of rider casualties in NSW were wearing a helmet when they crashed. Three percent were recorded as not wearing a helmet, and there was no information available about the use of a helmet of the remaining 11% of casualty cases. Eight per cent of those without helmets died, compared to three per cent of helmeted casualties. This is consistent with international research, which indicates that unhelmeted riders have two to three times the fatality rate of helmeted riders, and twice the rate of serious brain injury (Ouellet & Kasantikul, 2006a). The Australian standard, AS/NZ 1698, has been recently reviewed and updated. In terms of specifications for impact absorption and impact resistance, AS 1698 now sits midway between the DOT+ECE and BSI and Snell standards, and is similar to the Japanese helmet standard JIS-T8133. Key issues: 3.1 There is no independent, reliable information available to motorcyclists about the protective performance of motorcycle clothing and helmets. 3.3 The vehicle regulation and Australian Design Rules systems do not provide adequate protection for road users.

Michael Fored:

Att använda hjälm och den skyddande effekten av att bära hjälm vid motorcykelkörning är väl ändå helt okontroversiellt i Sverige? Så är det dock inte överallt i världen. Det finns en färsk Cochrane-review om nyttan av hjälm. Där kommer författarna fram till att användande av hjälm minskar huvudskadorna hos förolyckade motorcyklister med 69 % och minskar dödsfallen med 42%. Det finns inte bevis för att användning av hjälm påverkar risken för nack- eller ansiktsskador. Författarna drar slutsatsen att ytterligare studier krävs för att bedöma hjälmanvändnings betydelse för nack- och ansiktsskador samt hastighetens betydelse för risken att dö vid en motorcykelolycka bland motorcyklister som använder hjälm! (Liu BC et al. Helmets for preventing injury in motorcycle riders (Review), The Cochrane Library 2009, Issue 1)

I en mindre japansk obduktionsstudie fann författarna färre ansiktsskador och mindre allvarliga huvudskador hos de motorcyklister som hade använt integralhjälm. Studien är dock för liten för säkra resultat. (Hitusugi M et al. Analysis of Fatal Injuries to Motorcyclists by Helmet Type. Am J Forensic Med Pathol 2004;25:125-128)

Jag har inte i mina källor hittat någon annan publicerad studie med en jämförelse mellan hjälmtyper.

Det kan inte anses finnas underlag för en utvidgning av hjälmlagen till att omfatta integralhjälm.

Vad är viktigt ur ett MC- och mopedperspektiv?

Att man köper en bra produkt för att skydda huvud.

Att hjälmen uppfyller standarden och att vi har bästa tänkbara standard för hjälmar.

Att alla hjälmar som säljs i butik och via nätet uppfyller standard, eller att man får information om att den inte gör det.

Att man enkelt kan hitta information på svenska.

Att man är medveten om när hjälmens skyddsegenskaper är så dåliga att den bör bytas ut.

Att den är enkel att knäppa.

Vad saknas?

Är hjälmstandarden i Sverige optimal eller behövs en bättre standard?

En global standard för hjälmar, är det önskvärt?

En global standard för knäppning; gör det enklare att använda hjälmen rätt.

Lägre moms/momsbefrielse finns i andra länder på hjälmar. Kan det vara en möjlighet?

Saklig information om kvalité, när och varför hjälm ska bytas.

Testcenter för hjälmar; varför inte testa hjälmen då man gör kontrollbesiktning av motorcykel?

Kampanjer till mopedister för ökad och rätt hjälmanvändning.