

Skyddsutrustning

Fakta

Djupstudierna 2000-2003 visar att 86 av 157 hade heltäckande skyddsutrustning. 45 personer hade inte detta, av dem hade 2 överlevt om de haft detta. 26 personer = användning osäker.

SMC propagerar för heltäckande skyddsutrustning i alla sammanhang. SMC kräver detta på utbildning.

Vikten av att använda skyddsutrustning är känd av de flesta svenska motorcyklister.

Problem: Korta turer sommartid. Passagerare. Nya på MC med dålig ekonomi. Mopedister – vet ej.

Försäkringsbolag kräver ofta heltäckande skyddsutrustning. Vissa kräver även ryggskydd.

Vad pågår nationellt?

Jofama är världsledande då det gäller personlig skyddsutrustning.

All mc-press skriver om personlig skyddsutrustning och ryggskydd. Gör ibland oberoende tester.

Motorcyklister efterlyser denna typ av information, särskilt om lågpriskedjornas ryggskydd och skyddsutrustning.

NTF, Vägverket, Transportstyrelsen och Konsumentverket: har ingen information om ryggskydd och/eller personlig skyddsutrustning på hemsidan.

Konsumentverket har en sida om personlig skyddsutrustning, dock ej kopplat till MC/moped:

<http://www.konsumentverket.se/mallar/sv/artikel.asp?lngArticleID=2839&lngCategoryID=1990>

I Europa

Spanien: har i sin strategi tre punkter som rör skyddsutrustning.

Financiancial/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 35. Establishing a minimum standard for additional equipment

Establishing compulsory minimum equipment for motor bikers (jacket and trousers or overall with plastic protectors on elbows, shoulders and knees when driving on roads, and gloves and suitable footwear within the cities) is very important for minimizing the consequences of accidents both on roads and in the cities.

Measure 36. Strengthening research on equipment

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.

UK government strategy: Action (xvii): we support collaborative initiatives by user groups, trainers and retailers promoting the correct fitting of helmets and encourage them to develop these for all sellers of motorcycles and rider safety equipment. We will encourage new initiatives by trainers and motorcycle retailers to raise awareness on the importance of the right clothing to reduce the seriousness of injury and improve conspicuity.

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.

Globalt:

OECD: 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.

Australien, Positioned for safety: Passagerare skadas mer än förare.

In 2006, a survey of 1,300 Australian motorcyclists asked riders about the protective clothing that they and their pillion passengers wore (de Rome & Wood, 2007). The results found that while virtually all riders wore a helmet, motorcycle jacket and gloves, they were less likely to protect their legs and feet. Pillion passengers were far less likely to have adequate protective clothing. They had helmets, and most (around 80%) wore motorcycle jackets and gloves, but they were generally less likely to have motorcycle boots or pants.

Although a relatively small proportion (6%) of motorcycle casualties are pillions, they do tend to suffer serious injuries. The average cost of a motorcycle pillion claim under CTP (the NSW third-party personal injury insurance scheme) in 2000–06 was \$200,606, whereas the average motorcycle rider claim was \$164,240 (MAA, 2006).

One of the issues with the protective clothing worn by pillions is whether they have their own equipment. Regular pillions might be expected to have their own gear, whereas the occasional pillion is more likely to be borrowing gear or wearing older gear that the rider no longer wears.

Michael Fored: Säkerhetsutrustning / skyddskläder

Förutom när det gäller effekterna av att använda hjälm finns i mina källor få publicerade studier som objektivt undersöker skyddseffekter av säkerhetsutrustning som mc-handskar, mc-stövlar, mc-ställ och ryggskydd.

I en australisk rapport från 2006 sammanfattas aktuella kunskaper om skyddskläder (The Injury reduction benefits of Motorcycle Protective Clothing, de Rome L, NTSB Motorcycle Safety Forum, Sept 2006). I rapporten hänvisas till studier som publicerats som rapporter, vid kongresser och i enstaka fall som granskade artiklar i vetenskapliga tidskrifter. MC-kläders potentiella skadeförebyggande effekt anses väl dokumenterad sedan lång tid. MC-kläder har förstås en begränsad skyddseffekt vid dödligt krockvåld men 75 % av MC-olyckorna i de australiska djupstudierna sker vid 50 km/tim hastighet eller lägre med ett mindre krockvåld. I de australiska djupstudierna av motorcykelolyckor är hälften av olyckorna mindre allvarliga (Level 1) och i över 90 % av dessa olyckor bedömdes att mc-skyddskläder hade effekt, eller skulle haft effekt om de använts. Rapporten förordar en internationalisering av den europeiska standarden för MC-kläder och skydd.

Liz de Rome har presenterat en liknande rapport som den här ovan vid 2006 års internationella motorcykelsäkerhetskonferens (Motorcycle Protective Clothing: Fashion or Function?. de Rome L, The Human Element, The 2006 International Motorcycle Safety Conference (IMSC)).

Det pågår i Australien en mycket intressant studie där detaljerad information samlas in från alla motorcykelolyckor. Syftet med studien (The GEAR-study) är att undersöka effektiviteten hos MC-skyddskläder. Resultat från studien väntas publiceras under 2010.

Mopedister: det finns ett antal kampanjer som handlar om skyddsutrustning och hjälmar för moped. Det finns väldigt lite material om mopedister och skyddsutrustning utöver hjälm.

Vad är viktigt för motorcyklisten?

Skyddsutrustning verkar i första hand minska skador, inte förhindra dödsfall.

Att man köper en utrustning som är av god kvalitet.

Har materialet betydelse; allväder eller läder?

Att skydden i utrustningen uppfyller krav enligt normer.

Att priset är överkomligt.

Att det inte blir lag på skyddsutrustning och ryggskydd.

Billigare försäkring om man använder skyddsutrustning och ryggskydd.

Att både förare och passagerare har skyddsutrustning.

För mopedister?

Vad är rimligt att kräva att en mopedist ska använda utöver hjälm? Utifrån forskning måste det i första hand handla om att minska skador. Finns ”moppekläder”?

Vad saknas?

Vilken effekt har ryggskydd? Vilka skador undviks? Hur mycket ökar chansen att undvika förlamning genom användning av ryggskydd?

Information till motorcyklister om vilken effekt användning av heltäckande skyddsutrustning och ryggskydd har.

Att SMC tar ställning till att ryggskydd alltid ska användas.

Helt klart intressant blir resultatet i den australiska undersökningen 2010.

Kan man göra en liknande undersökning i Sverige? Material, se mappen.

Statistik från svenska försäkringsbolag om användning av skyddsutrustning i samband med olyckor – vilken effekt har användandet haft? Förare-passagerare?

Kan man få information från patientstatistik?

Diskussion om momsbefrielse för trafiksäkerhet.