

Ökad säkerhet på fyrhjulingar

Gemensam strategi för åren 2014-2020



Syfte

Syftet med strategin är att öka säkerheten för de som åker fyrhjuling.

Strategin syftar också till att systematisera säkerhetsarbetet och öka samverkan inom området.

Mål

Målet är att i samverkan med viktiga aktörer ta fram en gemensam strategi för ökad säkerhet på fyrhjulingar för åren 2014–2020. Strategin ska visa hur antalet omkomna på fyrhjulingar kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska till 2020 från 2011 års nivå och därmed bidra till arbetet med etappmålet till 2020.

Bakgrund

- Intresset för fyrhjulingar ökar, 2012 sålde fler ”fyrhjulingar” än ”vanliga” mc
- Antalet omkomna och skadade på fyrhjulingar ökar. 2011 omkom 9st och 33st skadades svårt **i vägtrafikolyckor** till det kommer omkomna o skadade i terrängen
- Under 2008 genomfördes en fyrhjulings-OLA
- Mc och mopedstrategin är avgränsad till att gälla ”**tvåhjuliga motorcyklar och mopeder som används på väg**”

Arbetsgrupp

- Jörgen Persson ordf, Roger Johansson, **Trafikverket**
- Niclas Nilsson, **Transportstyrelsen**
- Carl Axel Sundström, **Arbetsmiljöverket**
- Bengt Svensson, **RPS**
- Maria Wedin, **TFF, Trafikförsäkringsföreningen**
- Per Johansson, Ingemar Lindberg, **ALF ATV- Leverantörernas Förening**
- Micke Anderzon, **ATV Sweden**
- Lars Harlin, **Dealy Sweden AB**
- Peter Lundqvist, **SLU Alnarp, Lantbrukets Arbetsmiljökommitté – LAMK**
- Arne Heimdahl, **Svenska ATV föreningen**
- Dag Abelsson, **STHR (Sveriges terrängutbildares riksförbund)**
- Anders Danielson, **LRF**
- Per-Olov Sjöo alt Anna Strandberg **Konsumentverket**
- Tomas Nordfjell, **SLU Umeå**
- Tomas Gullberg, **Säker skog**

Styrgrupp

- Claes Tingvall ordf, Erik Norrgård(beställare) **Trafikverket**
- Per Johansson, **ALF**
- Stig Brahn, **Transportstyrelsen**
- Bengt Svensson, **RPS**
- Micke Anderzon, **ATW Sweden**

Analysgrupp

Johan Strandroth (Ledig i höst), Jörgen Persson Trafikverket, Matteo Rizzi, Folksam

Många olika typer (L-Category Vehicles)

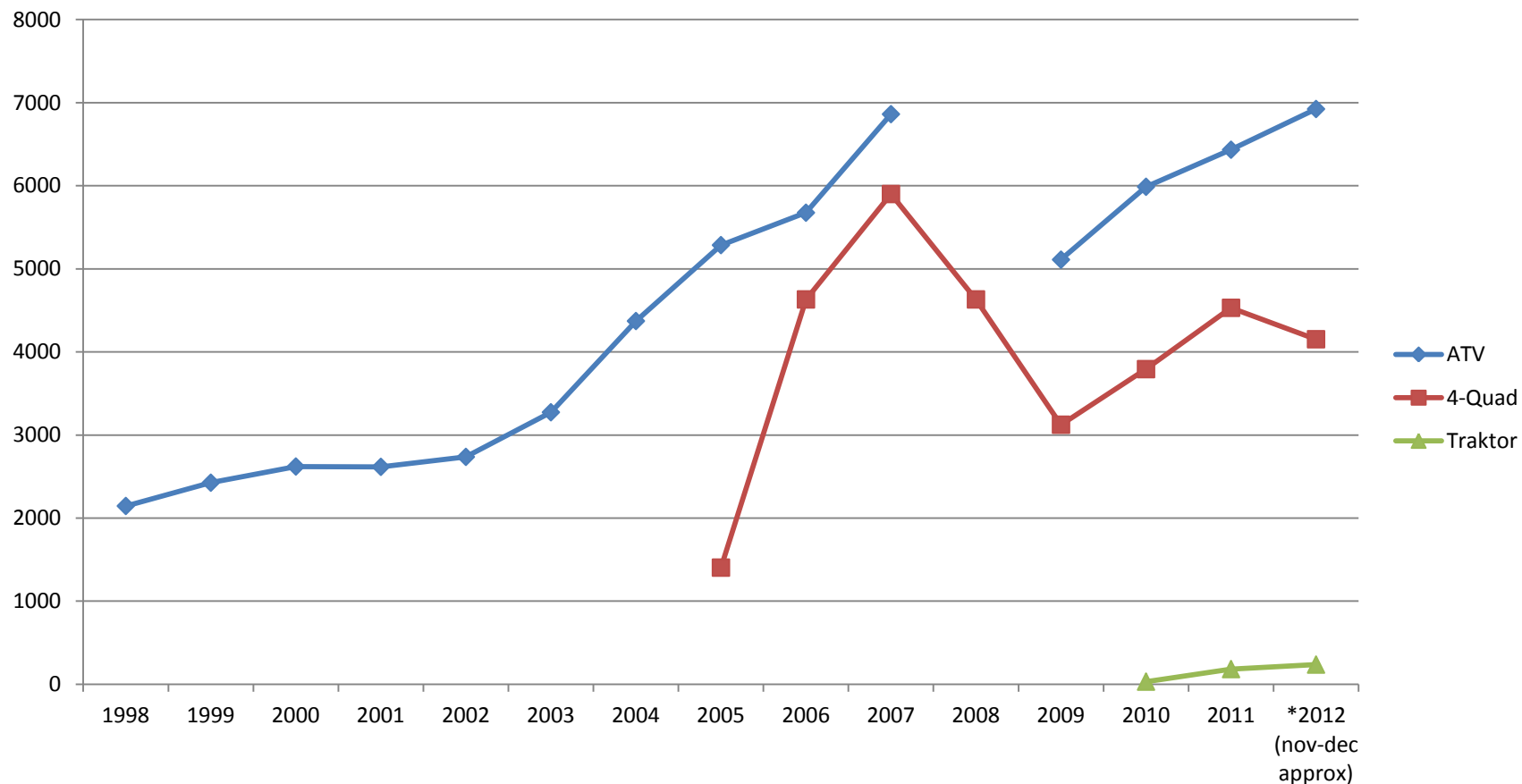


Category & Category Name	Sub category & Sub category name	Example	
L1e, light two-wheel vehicle	L1e-A powered cycles		
	L1e-B Moped		
L2e Three-wheel moped			
L3e, motorcycle	A1, A2, A3		
L4e, motorcycle with side car	-		
L5e, tricycles	L5e-A Tricycles		
	L5e-B Commercial tricycles		
L6e, Light quadricycle	L6e-A Light quad		
	L6e-B Light mini car		
L7e, Heavy quadricycle	L7e-A On-road quad	L7e-A1	
		L7e-A2	
	L7e-B Heavy all terrain quad	L7e-B1 all terrain quad	
		L7e-B2 side-by-side buggy	
L7e-C Heavy Quadri mobile			

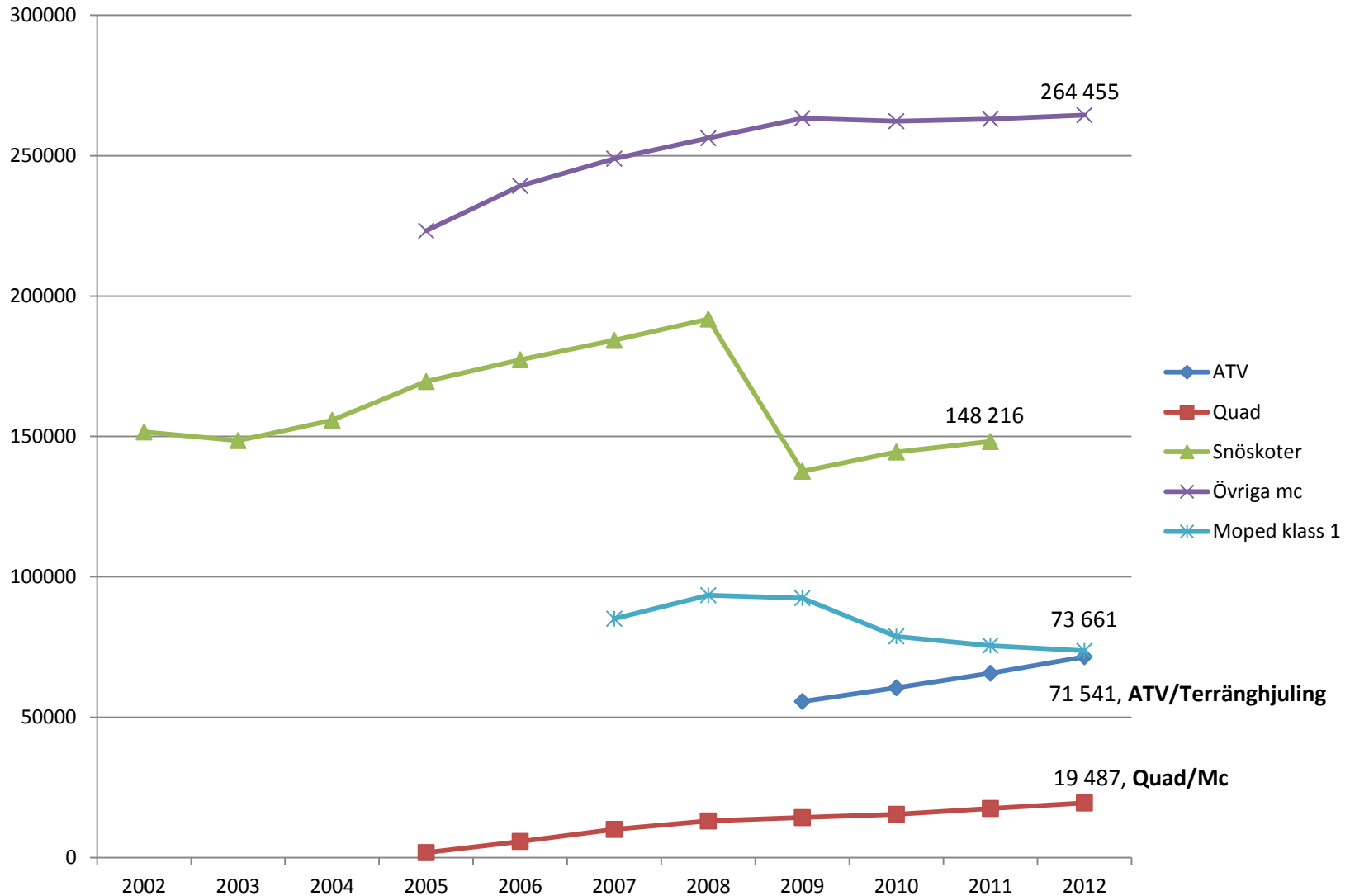


www.MOTOR-TALK.de/blogs/fruchtis-welt

Nyregistrering av fyrhjulingar 1998-2012 Källa: SCB

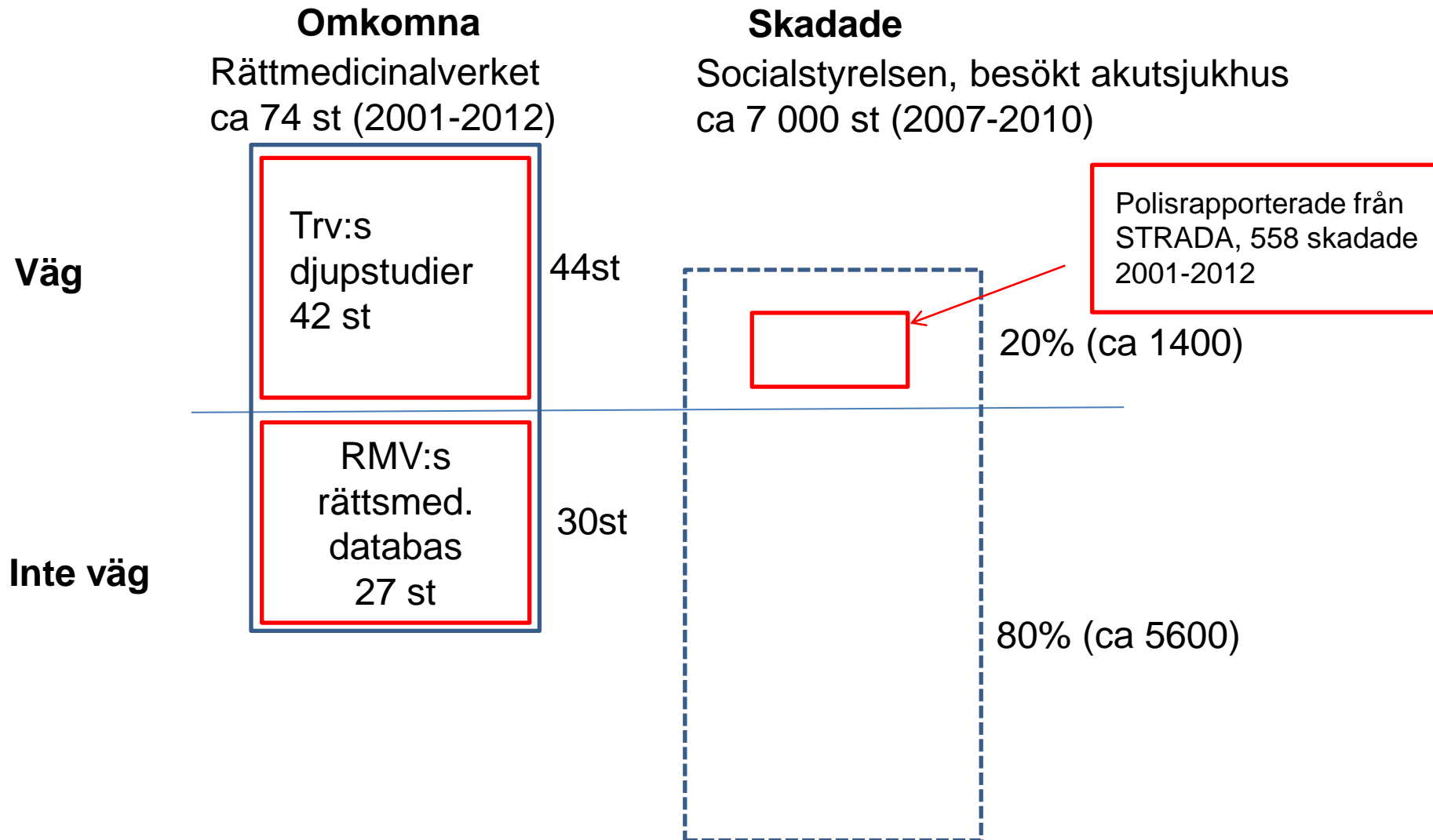


I trafik vid årsskiftet Källa: SCB

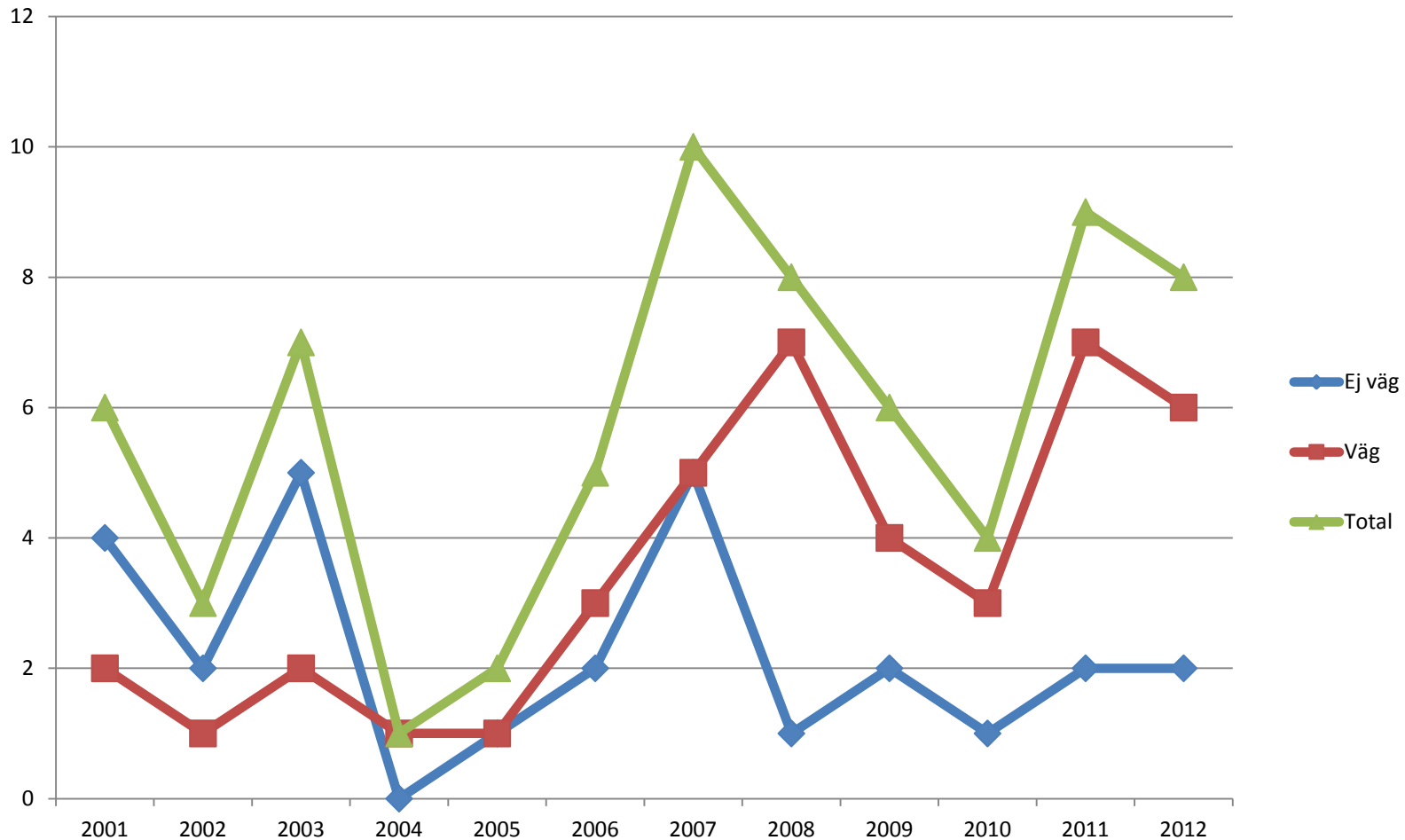


Dataunderlag omkomna och skadade på "fyrhjulingar"

(mc, terränghjuling, oregistrerad)



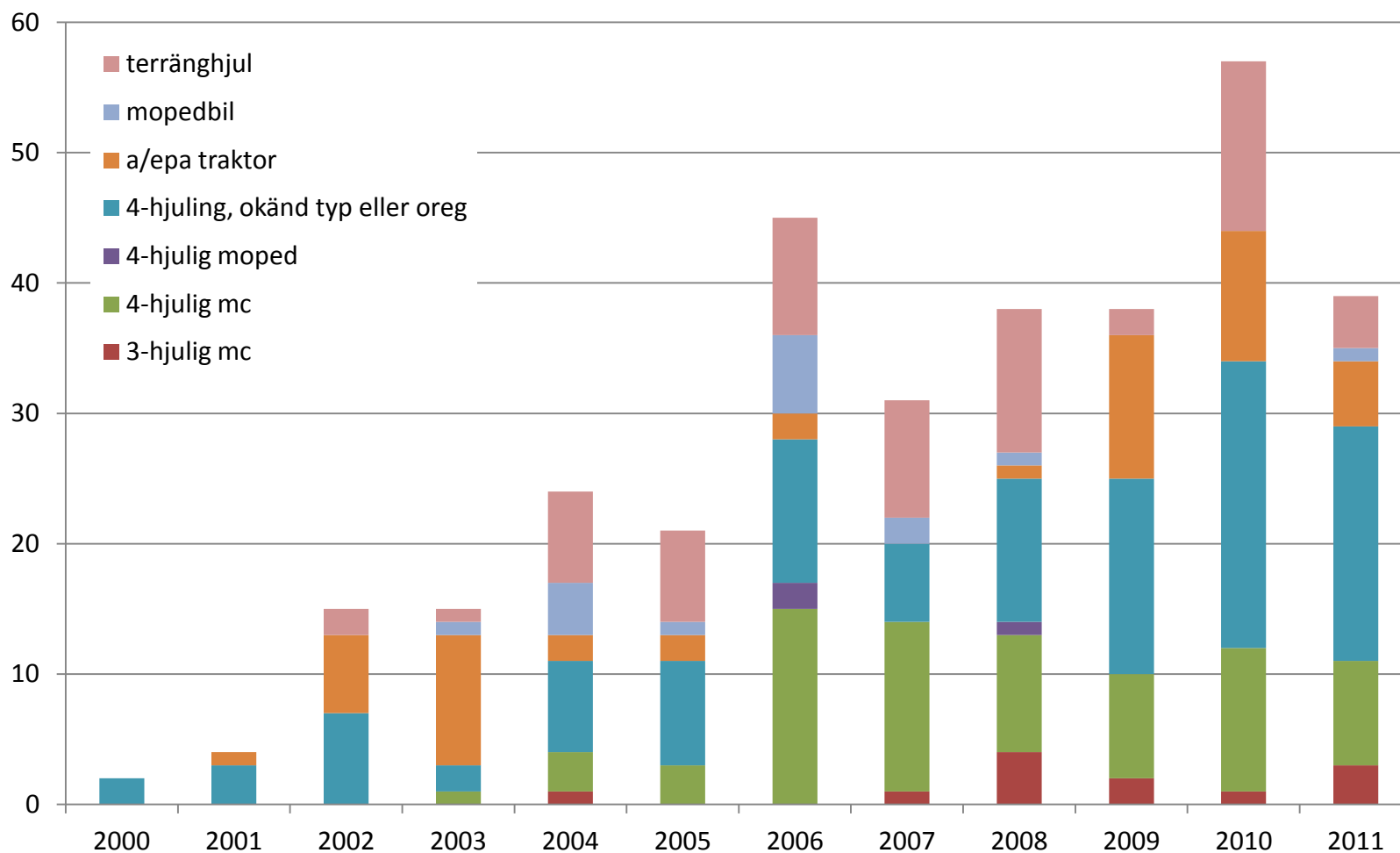
Omkomna på "fyrhjulingar" 2001-2012 (Källa RMV)



RMV använder begreppet ATV i sitt underlag

Utveckling döda och svårt skadade på väg

Totalt 1 043 skadade personer 2001-2012 (polisrapporterade)



Terränghjuling, antal personskador



291 stycken personskador på terränghjuling under perioden 2009-2012.
Prognosen är att personskadorna på terränghjuling fortsätter att öka under 2013.



Sammanfattning och slutsatser

- Omkomna På och utanför väg

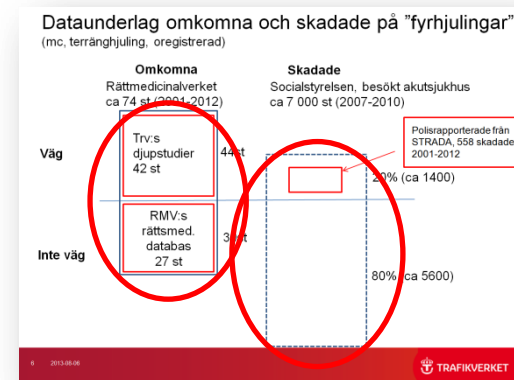
Källa: Rättmedicinalverket ca 74 st (2001-2012)

- **58% i trafikområdet**
- Medelålder 44 år
- 93% män
- **96% singelolyckor**
- **44% vältning utan kollision med annat föremål**
- **61% alkoholrelaterade** och hög promillehalt (2007-2012, Eriksson, 2013)

- Skadefall På och utanför väg

Källa: Socialstyrelsen, besökt akutsjukhus ca 7 000 st (2007-2010)

- 21% i trafikområdet, 22% i skogsområde och 19% på infart/parkering
- **40% barn under 15 år**
- *Armfraktur vanligaste skadan (20%)*



Omkomna 2001-2012

- Vägområde

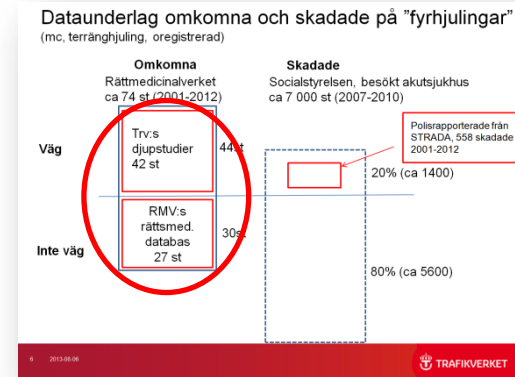
Källa: Rättmedicinalverket ca 44 st (2001-2012)

- 55% skullskador, 7% bröstorgsskador
- 70% vältning
- 33% klämd under fordon

- Utanför vägområde

Källa: Rättmedicinalverket ca 30 st (2001-2012)

- 15% skullskador, 26% bröstorgsskador, 19% drunkning
- 60% vältning
- 56% klämd under fordon



Aktuella studier/underlag:

Nationella:

- Utvärdering av skyddsåge till terränghjuling, SMP samt SLU Umeå Rapport PX10001 2012-09-30
- Fyrhjulingar och skaderisker –inventering av problem och åtgärdsstrategier, SLU Rapport 2010:28
- Hur kan vältningar med 4hjulingar förhindras, Umeå universitet 2010

Tidigare underlag som ersätts med i projektet uppdaterat material:

- Nordfjell, T. 1995. ATVs in Forestry: Risk of accidents, ergonomic problems and possible solutions. Uppsatser och Resultat nr 283. Institutionen för Skogsteknik, SLU, Garpenberg.
- Djupstudieanalys av vältning i olyckor med fyrhjulingar, Vectura 2008
- Dödliga skadehändelser i samband med färd på ”fyrhjuling” 1992-2007 Rapport nr 141x/
- Icke-dödliga skadehändelser i samband vid färd på ”fyrhjuling” 1999 – 2007 Rapport nr 140 x/

x/ Enheten för rättsmedicin, Institutionen för samhällsmedicin och rehabilitering, Umeå universitet, Olycksanalysgruppen Akut- och katastrofmedicinskt centrum. Norrlands universitetssjukhus, 2008

Internationella:

- Aus 2013, Reducing all terrain vehicle injuries and deaths. Reachnitzer, Grzebieta, McIntosh A.S & Simmons
- Aus 2012, Quad Bike Safety Devices: A Snapshot Review, Monash University
- Aus, 2012 Comments on Monash ISCRR report by Wordley and Field(2012)report
- Aus 2012, Public discussion paper – Quad Bike Safety
- Aus 2009, Industry strategy for reduction of fatalities and serious incidents resulting from ON-FARM use of QUAD bikes,
- USA 2008, All-Terrain Vehicle (ATV) Deaths and Injuries in West Virginia. A Summary of Surveillance and Data Sources,
- USA 2013, Annual Report of ATV-Related Deaths and Injuries 2011

Ökad säkerhet på fyrhjulingar

Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020

Samverkan mellan viktiga aktörer som kan och vill bidra

Huvudinriktning

- Säkerhet både på och utanför väg
- Terränghjulingar
- Fyrhjuliga motorcyklar
- Fyrhjulingar registrerad som traktor (med tjänstevikt upp till 600 kg)
- Oregistrerade fyrhjulingar

Prioriterade insatsområden

- Information
- Personlig skyddsutrustning
- eCall
- Skyddssystem
- Hastighet
- Utbildning

Systematiskt uppföljning och ständiga förbättringar

- Behov av forskning och innovation
- Årliga avstämningar av aktörernas åtgärder
- Regelbunden utveckling av strategin utifrån ny kunskap och vidtagna åtgärder



Huvudinriktning och avgränsningar

Huvudinriktning

- Säkerhet både på och utanför väg
- Terränghjulingar
- Fyrhjuliga mc
- Fyrhjulingar registrerad som traktor
- Oregistrerade "fyrhjulingar"

Avgränsningar

- A- och EPA-traktorer
- Trehjuliga mc (Trike, mc med lutande ram)
- Golfbilar
- Miljöpåverkan



Övrigt:

- M-redskap, Fyrhjuliga mc och mopeder med kaross (få skadade) tas endast med i begränsad omfattning, vi bör dock förhålla oss till dem utifrån nuvarande kunskap.

Systematik för ökad säkerhet för fyrhjulingsåkare

Gemensamma prioriteringar och samverkan

Aktörerna bidrar främst genom att inrikta sin verksamhet på de prioriterade insatsområdena, enskilt eller i samverkan.

Årlig uppföljning

En årlig avstämning kommer att ske av trender och utveckling samt av aktörernas verksamheter

Systematisk kunskapsökning samt identifiering av kunskapsbrister

De prioriteringar som görs ska vara baserade på fakta och vetenskaplig grund så långt det är möjligt. I dag finns kunskapsbrister inom flera område, till exempel effektsamband för olika åtgärder. I strategin ingår att lyfta fram behovet av forskning och innovation både nationellt och internationellt.

Regelbunden utveckling av strategin

Strategidokumentet utvecklas utifrån utfallet av antalet skadade och dödade, de aktiviteter som aktörerna har genomfört samt ny kunskap. Översynen av strategin påbörjas senast under 2016.

Prioriterade insatsområden



Information

Reglerna kring fyrhjulingar är komplicerade. Det finns stor okunskap om vad som gäller och om konsekvenserna av att inte följa reglerna. I dag förekommer vilseledande marknadsföring.

Ex på åtgärder: Berörda aktörer uppdaterar och förtydligar informationen i samverkan.

Personlig skyddsutrustning

Den som färdas på en fyrhjuling är en oskyddad trafikant. Det är därför särskilt viktigt att bära en personlig skyddsutrustning i form av hjälm, klädsel och kängor. Huvudskador står för mer än hälften av de dödliga skadorna. Inledande beräkningar visar att ett hjälmkrav på terränghjulingar har en potential av att minska antalet omkomna på väg med 28 procent.

Ex på åtgärder: Deltagande organisationer ställer sig bakom Transportstyrelsens nya förslag om att införa hjälmkrav på terränghjuling.

eCall

Fyrhjulingar används ofta på det mindre vägnätet men under vissa förutsättningar också i terräng. Även mindre olyckor som sker på ödsliga platser riskerar att bli allvarliga.

Ex på åtgärder: Information och effekter av olika system ses över.

Prioriterade insatsområden

Skyddssystem

Exempel på skyddssystem för fyrhjulingar: alkolås, stegringsförhindrande elektronik, antisladdsystem fysiskt vältskydd och vältvarnare.

Djupstudier av omkomna på väg visar bland annat att:

- nästan 3 av 4 omkomna på fyrhjuling dog i en olycka där fyrhjulingen välte
- minst 1 av 3 av det totala antalet omkomna på fyrhjuling har fått fordonet över sig någon gång under olycksförloppet
- minst 1 av 5 av det totala antalet omkomna på fyrhjuling återfanns under fordonet
- mer än 60 procent av förarna i dödsolyckor med fyrhjuling var alkoholpåverkade.

Antisladdsystem på mc med fyra hjul har en potential att minska antalet omkomna med 35 procent (på väg).

Fysiskt vältskydd har en potential att minska antalet omkomna med 33 procent (på väg).

Det är viktigt att fortsatt forskning sker på området.

Ex på åtgärder:

- Aktörerna är olika trygga i att ett fysiskt vältskydd har avsedd effekt. De flesta är för fysiskt vältskydd.
- ATV-leverantörernas förening ifrågasätter att fysiska vältskydd är en bra säkerhetslösning för alla typer av fyrhjulingar och användningsområden. De anser samtidigt att utvecklingen av elektroniska hjälpmedel kan vara en framkomlig väg att minska olyckorna.
- Australiensiska erfarenheter från deras nya konsumenttestningar av egenskaper hos fyrhjulingar kommer att inhämtas när de blir klara.
- Dealy Sweden har presenterat ett vältskydd i form av en båge samt tar nu fram ett mer omfattande skydd.
- ATV-Bågen AB har också en skyddsåge på marknaden.
- Kunskapshöjande insatser kommer att ske inom forskning och innovationsområdet



Prioriterade insatsområden

Hastighet

De olika typerna av fyrhjulingar har olika hastighetsförutsättningar.

- Traktorn har en konstruktiv maxhastighet på 40km/tim
- Mopeden har en konstruktiv maxhastighet på 45km/tim
- Terränghjulingen får i normalfallet endast köra 20km/tim på enskilda vägar
- Mc:n har en effektbegränsning på 15kw

Enligt medverkande aktörer så står det tämligen klart att framför allt många motorcykelregistrerade fyrhjulingar är trimmade.

Ex på åtgärder:

- Tydligare information vad som gäller kommer att tas fram
- Möjligheterna med att välja traktorregistrerad fyrhjuling kommer att lyftas fram
- Arbetsmiljöverket bedriver så kallad marknads kontroll utifrån maskindirektivet och motsvarande svenska föreskrifter. Det innebär bland annat att verket hanterar ärenden om tekniska brister för terränghjulingar.
- RPS kommer att på olika sätt öka kompetensen inom polisen för fordonskategorin fyrhjulingar som helhet samt det specifika problemet med de trimmade fordonen.

Utbildning

De olika typerna av fyrhjulingar har olika förarbehörighetskrav. Utbildningen för mc- och mopedkörkort och förarbevis har nyligen setts över. Utbildningen för fyrhjulingar behöver nu ses över.

Ex på åtgärder:

- Transportstyrelsen kommer att ta initiativ till att se över föreskrifterna och utreda i vilken utsträckning innehållet i dagens utbildning behöver utvecklas.
- Säker skog avser att utveckla ett nytt målstyrt utbildningssystem med olika kompetensmoduler (utifrån erfarenheter från utbildning för motorsåg) anpassade till olika kategorier av förare av terränghjulingar inklusive ett möjligt nytt och enhetligt prov för förarbevis. En arbetsgrupp bildas för att se över utbildningar för terränghjuling för olika målgrupper inom och utanför arbetslivet.



Fyrhjuliga motorcyklar, mopeder och motorredskap med kaross



Fyrhjuliga motorcyklar, mopeder och motorredskap med kaross är inte vanligt förekommande i vare sig register eller olyckssammanhang.

Fler och fler aktörer erbjuder nu fyrhjuliga motorcyklar och mopeder med kaross.

Vi i behöver följa utvecklingen för dessa fordon och påverka efterfrågan på säkerhetssystem, främst aktiva men också passiva. Vi behöver också säkerställa att gruppen kan följas via våra datasystem. Så att vi vid kommande strategiöversyn har bättre underlag att analysera.

Övrigt

- Trafikverkets hemsida kommer att uppdateras med strategin samt olycksunderlag.
- Ett strategin kommer att presenteras på mc –mässan i Göteborg den 23 januari.

