



## Unga mopedister lever farligt!

Försäkringsbolaget Folksam och Svensk Trafikmedicinsk förening arrangerade den 21 oktober ett symposium under rubriken "Räcker en ny lag?" Symposiet arrangerades mot bakgrund av att regeringen inom kort kommer att lägga en proposition som föreslår att lagen om mopedkörning skärps i syfte att höja trafiksäkerheten och att åldersgränsen för mopedkörning även framgent kommer att vara femton år, trots att det finns ett EU-direktiv som förordar en åldersgräns på sexton år. Skärpningen i lagen innebär huvudsakligen skärpta utbildningskrav för att få framföra moped.

Debattpanelen vid symposiet var sammansatt av politiskt sakkunnig hos infrastrukturministern, expertis inom trafiksäkerhetsforskning, trafikmedicinsk forskning samt av Moped- och Motorcykelbranschens riksförbund. Symposiet samlade därutöver ett trettiotal deltagare från polisen, intresseorganisationer för mopedister och motorcyklister samt från flera aktörer på trafiksäkerhetsområdet.

### Den stora frågan var – femton eller sexton år som åldersgräns för mopedkörning?

Analys av olycksstatistik pekar på att mopeder klass 1, den s.k. EU-mopeden, är det farligaste fordon man kan färdas på. **Skaderisken är ca. femtio gånger större än för en bilist!** Enligt Maria Krafft, trafiksäkerhetsforskare på Folksam, har mopedskadorna bland unga ökat för varje år sedan 1998. Fyra gånger fler flickor och dubbelt så många pojkar skadas idag jämfört med för tio år sedan. Särskilt utsatta är de unga mopedisterna. 920 femtonåringar på moped skadades eller dog under 2007.

Vägverket gjorde 2007 en analys av mopedolyckor efter EU-mopedens införande som visade att bland de polisrapporterade olyckorna var den typiska mopedolyckan en femtonårig man som skadas svårt i en vägförsvingning inom tätbebyggt område. Den typiska sjukhusrapporterade personskadan är en lätt eller moderat skada på armar eller ben. De allvarligaste skadorna är bröst- och skallskador. På klass 1-mopeder sker en något större andel huvud- och ansiktsskador än med moped klass 2. Den typiska dödsolyckan på moped är en 15-årig man på trimmad moped som kör rakt in i en personbil i en landsvägförsvingning skyltad med 70 km/tim. Mopedisten tappar hjälmen och omkommer på grund av en skallskada. Under perioden 2000 – 2006 har polisen rapporterat att 81 mopedister har omkommit, 1780 har skadats svårt och 8080 har fått lindriga skador.

**En viktig orsak till den ökande olycksfrekvensen är att nyförsäljningen av mopeder har ökat högst påtagligt**- från att 1998 ha varit ca. 8 000 per år med enbart moped klass 2 (max hastighet 25 km/h) till ca. 35 000 mopeder år 2006 och huvudsakligen av klass 1 (max hastighet 45 km/h).

Trafiksäkerhetsforskningen har kommit fram till att nybörjare på moped har betydligt högre olycksfrekvens och ju yngre debutanten är desto högre är risken för olyckor. Detta förklaras

bl.a. av att människans emotionella utveckling ofta är färdig vid 15- års ålder, medan förmågan av att se konsekvenser av sitt eget handlande och därmed att bedöma vilka risker man utsätter sig för är fullt utvecklad först i 25-års åldern. Med denna kunskap som grund hävdar trafiksäkerhetsforskarna att det finns stöd för att höja åldersgränsen för moped klass 1 till 16 år.

Branschorganisationer hävdar å sin sida att den ökande olycksfrekvensen främst har sina orsaker i det ökande antalet mopeder i trafiken och att det därför inte finns några sakliga skäl för att höja åldersgränsen. Regeringen hänvisar i propositionen till att remissinstanserna argumenterat kraftfullt för bibehållen åldersgräns och menar att höjd åldersgräns bör komma i fråga först när andra åtgärder visat sig verkningslösa.

Maria Krafft, Folksam, anser att man naturligtvis skall respektera vad remissinstanser uttrycker för åsikt, men påpekar att merparten av de remissinstanser som förespråkat bibehållen åldersgräns har tydliga affärsintressen att slå vakt om.

**Oavsett om åldersgränsen för klass 1 mopeder är 15 eller 16 år så är det en premiär för att uppträda med motordrivet forskaffningsmedel i trafiken.** Det är sannolikt oftast så att det är vi föräldrar som köper moped till våra ungdomar. Med det följer också en skyldighet att på köpet bana väg för ett trafiksäkerhetstänkande hos den unge mopedisten och att själv vara ett föredöme. Våra ungdomars attityder och beteende präglas i större utsträckning av hur vi själva gör än av vad vi säger till dem att de borde göra.

Av alla som förolyckas i mopedolyckor åker 2/3 på en trimmad moped. Gör din insats för att mopeden förblir otrimmad, att **din** mopedist åker med hjälm på huvudet och är fri från alkoholpåverkan.

Bengt Wiktorsson  
Trafiksäkerhetsansvarig FMK