

Folksam

2025 - 08 - 22

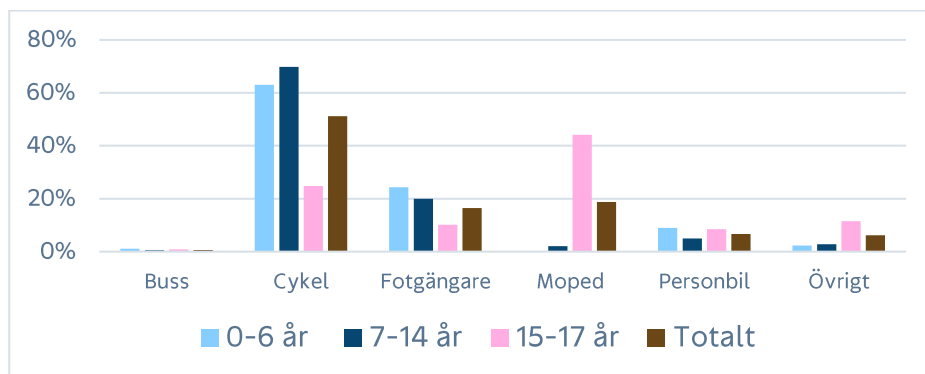
Barn skadade i trafikmiljön i Sverige – genomgång av olycksdata 2021–23

Barn skadade inom vägtransportsystemet – genomgång av olycksdata 2021–23

Folksam har genomfört en analys av olycksdata där barn 0–17 år uppsökt sjukhus och därmed rapporterats till STRADA, den nationella databasen för trafikolyckor, för att studera när och hur barn skadas inom transportsystemet. Inkluderade var alla barn oavsett färdmedel som hade varit inblandade i en trafikolycka alternativt fallolycka inom vägtransportsystemet under 2021 till och med 2023. Syftet med studien var att kartlägga vilka trafikanter som är vanligast förekomna vid olyckor med barn i olika åldrar. Olycksbeskrivningen i STRADA liksom information om den skadade trafikanten (ålder, kön, användning av skyddsutrustning och skadediagnoser) användes i analyserna. Personskadorna analyserades utifrån skadans allvarlighetsgrad enligt den sexgradiga skalan AIS (Abbreviated Injury Scale), där AIS 1 motsvarar lindrig skada och AIS 6 dödlig skada. För att uppskatta andelen personskador som leder till medicinsk invaliditet användes en tidigare studie baserade på personskador bland barn rapporterade till Folksam (Bohman mfl 2014).

Resultat

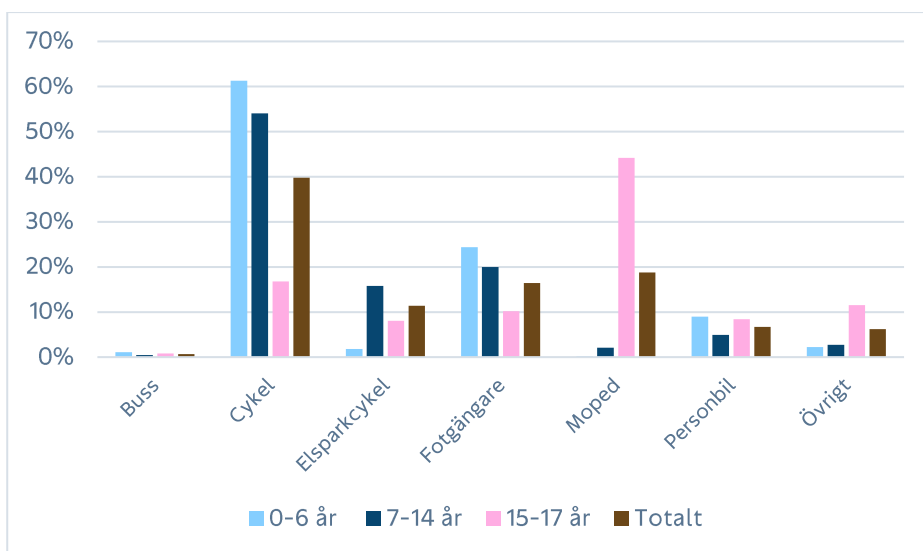
Totalt uppsökte 16 744 barn akutsjukvård på grund av skador som hade en koppling till olycka inom vägtransportsystemet under 2021 och till och med december 2023, tabell 1. Av dessa var 51% cyklister (inklusive elsparkcyklister), 19% mopedister, 16% fotgängare (inklusive fallolyckor), 7% bilister och resterande 7% övriga trafikanter. Därmed var majoriteten oskyddade trafikanter. Om fallolyckor, som ej ingår i definitionen av en trafikolycka, exkluderas inträffade totalt 14 523 trafikolyckor under dessa tre åren, vilket innebär att drygt 13 barn per dag skadas så illa i en trafikolycka att de tvinga uppsöka akutsjukvård. Bland de yngsta barnen (0–6 år) liksom barn 7–14 år dominerade cykelolyckor medan mopedolyckor för de äldsta barnen 15–17 år, figur 1. Flest fallolyckor inträffade bland åldersgruppen 7–14 år (64%) följt av 22% bland åldersgruppen 15–17 år och endast 14% bland åldersgruppen 0–6 år. Nästan hälften av alla fallolyckor (45%) åkte barnet sparkcykel (utan elmotor), skateboard eller inlines. Oavsett färdmedel skadades totalt fler pojkar jämfört med flickor. I 60% av olyckorna var det en pojke som skadades.



Figur 1. Fördelning av skadade barn per trafikanttyp och ålder

Merparten av de som skadades i cykel- respektive fotgängarolycka skadades i en singelolycka (85 respektive 80% av samtliga olyckor). Motsvarande siffra för mopedister och passagerare i bil var 72% respektive 41%.

Under studieperioden har elsparkcyklar¹ blivit allt vanligare. Dessa fordon klassas som cykel och ingår därför inom kategorin cykel i figur 1. För att specifikt studera hur stor andel som utgörs av elsparkcykelolyckor delades därför fordonstypen cykel upp i *cykel* respektive *elsparkcykel*, se figur 2. Som det framgår i figuren utgör elsparkcykel totalt elva procent av alla olyckorna och är som vanligast inom åldersgruppen 7–14 år.



Figur 2. Fördelning av skadade barn uppdelat på trafikantgrupp där elsparkcyklister redovisas i en separat kategori

Skyddsanvändning – Hjälm och bälte

Bland de trafikanter där hjälmanvändningen var känd använde 77% av cyklisterna, 49% av elsparkcyklisterna och 93% av mopedisterna hjälm. Det var dock ett relativt stort antal olyckor med cyklister och elsparkcyklister där hjälmanvändningen var okänd, tabell 1. Cykelhjälmansvändningen var högre bland de barn som var under 15 år (85% bland cyklister och 62% bland elsparkcyklister). Mer än var tionde barn som skadades i bil satt obältat (12% använde inte bälte).

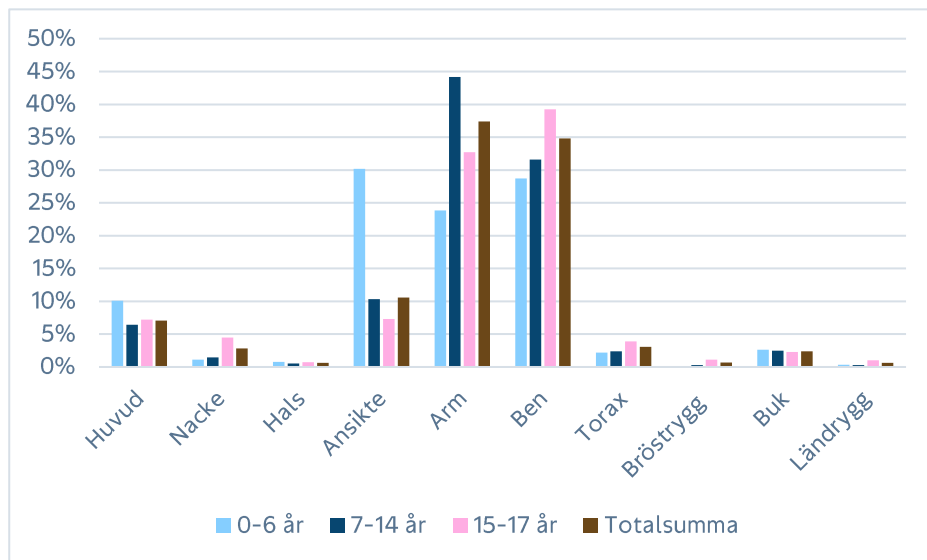
¹ En elsparkcykel räknas som en cykel om den har en maxhastighet på 20 km/h, och har en elmotor med en kontinuerlig märkeffekt på högst 250 watt. Om elsparkcykeln går snabbare än 20 km/h, eller har en starkare motor än 250 watt, klassas den inte längre som cykel, utan som moped eller ett annat fordon.

Tabell 1. Hjälm användning vid personskada uppdelat per trafikant

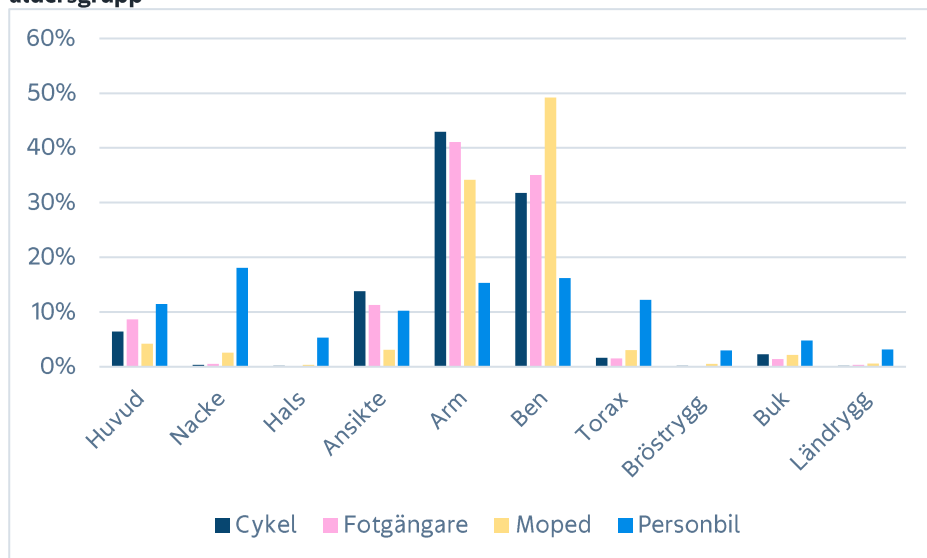
Hjälm	ja	nej	okänd	Totalt
Cykel	3919	1200	1177	6296
Cykel - Annan	18	6	5	29
Elcykel	147	132	54	333
Elsparkcykel	677	705	528	1910
Moped klass 1	1408	142	68	1618
Moped klass 2	253	11	6	270
Moped okänd	1016	49	187	1252
<i>Moped totalt</i>	<i>2677</i>	<i>202</i>	<i>261</i>	<i>3140</i>
Total	7438	2247	2027	11 712

Personskador

Den vanligaste personskadan var en arm- eller benskada, figur 3. Dock bland de yngsta barnen var ansiktsskador vanligast. De barn som skadades i en personbil skiljer sig dock från de som skadades som oskyddade trafikanter, figur 4. Bland passagerare i bil var personskadorna mer jämnt fördelade över kroppen.



Figur 3. Alla personskador bland skadade barn uppdelat per kroppsdel och åldersgrupp



Figur 4. Personskador uppdelat per kroppsdel och trafikant

I 71% av fallen skadades barnet lindrigt (MAIS1) och totalt var 80% av alla personskador lindriga (AIS1). Andelen barn som fick en fraktur eller mer allvarlig skada var högre bland cyklister och fotgängare än bland mopedister och bilpassagerare. Störst andel allvarliga skador (AIS2+) återfanns bland de som skadade arm liksom brösttryggen, tabell 2. Störst andel AIS3+ var störst bland de som fått en huvud-, torax- eller ländryggsskada. Andelen allvarliga personskador (AIS2+) var högst inom åldersgruppen 7–14 år. Vidare stod cyklister för 49% av alla personskador följt av mopedister (23%), fotgängare (14%) och passagerare i bil (6%). De mest allvarliga skadorna (AIS3+) fördelas dock mer jämt mellan trafikanttyperna (cykel 25%, fotgängare 11%, moped 20% och personbil 21%). Dessa står dock för endast 1,4% av alla personskador. Uppskattningsvis skulle cirka 3% av de personskador som barn fått i en trafikrelaterad olycka leda till medicinsk invaliditet vilket motsvarar cirka 250 barn årligen.

Tabell 2. Fördelning av personskador på allvarlighetsgrad och kroppsdel

Skadad kroppsdel	AIS1	AIS2+	AIS3+	Totalt antal personskador
Huvud	85%	15%	4%	2002
Nacke	97%	3%	0,4%	795
Hals	98%	2%	1%	181
Ansikte	96%	4%	0,3%	2992
Arm	68%	32%	-	10 592
Ben	86%	14%	2%	9867
Torax	75%	25%	10%	865
Brösttrygg	67%	33%	3%	186
Buk	83%	16%	6%	682
Ländrygg	73%	42%	17%	173

Diskussion

Över 88 procent av alla skadade barn var vid tillfället oskyddade trafikanter, det vill säga att de vistats i trafiken som fotgängare, cyklist (inklusive elsparkcyklist), mopedist eller motorcyklist. Merparten av cyklister och fotgängare skadades i en singelolycka. Majoriteten av personskadorna klassificerades som AIS 1 och som kan betraktas som lindriga och innebär vanligtvis begränsat behov av medicinsk vård. Vi vet sedan tidigare att risken att få bestående men är lägre för barn än för vuxna (Bohman m.fl. 2014). Genom att använda underlaget i denna tidigare studie, baserad på personskador hos barn rapporterade till Folksam, skulle uppskattningsvis drygt 250 av de personskador som barn fått i en trafikrelaterad olycka leda till medicinsk invaliditet årligen. Vidare var andel personskador som klassificerades som AIS 2 (vilket oftast innebär en fraktur) som störst bland cyklister och fotgängare. De mest allvarliga personskadorna (AIS3+) fördelas dock jämt mellan de olika trafikanterna (cykel 25%, fotgängare 11%, moped 20% och personbil 21%). För att undvika de mest allvarliga personskadorna krävs därför åtgärder som riktas mot samtliga trafikanter.

Vanligast var att barn skadade en arm eller ett ben men bland de yngsta barnen utgjorde ansiktsskador den vanligaste personskadan. Vidare visar studien att cykelolyckor är vanligast bland barn under 15 år medan mopedolyckor är den vanligaste olyckan bland barn i åldrarna 15 år eller äldre. Totalt var hjälmanvändningen hög både bland cyklister och mopedister. Dock visar studien att trots att merparten av de skadade barnen ska ha cykelhjälm enligt lag (barn under 15 år) hade 15% av cyklisterna under 15 år ingen cykelhjälm. När vi specifikt studerat cykelolyckor bland barn ser vi att hjälmanvändningen kraftigt sjunger efter tioårs ålder medan andelen huvudskador ökar, vilket tydligt visar effekten av att inte använda hjälm. Två av tre huvudskador vid cykelolyckor kan undvikas om cyklisten bär hjälm. Vidare ser vi att andelen elsparkcyklister utan hjälm var än högre, totalt 51% och 38% bland de barnen under 15 år. Detta är en ny målgrupp och tidigare studier har visat att barn under 18 år står för en fjärdedel av alla elsparkcykelolyckor i Sverige. Genom att öka hjälmanvändningen bland elsparkcyklister kan troligtvis många allvarliga personskador förhindras. Vi bör därför arbeta med att öka hjälmanvändningen bland barn och framför allt bland elsparkcyklister.

Det är viktigt att beakta att i denna studie ingår även fallolyckor bland barn inom transportsystemet. Dessa klassas inte som trafikolyckor men Sverige har ett gemensamt mål bland aktörer inom trafiksäkerhet om att dessa olyckor ska minska med 25% till 2030. Inom kategorin fotgängare ingår även de som åkt sparkcykel (utan elmotor), skateboard och inlines. Bland barn utgör dessa 45% av fallolyckorna. Troligtvis finns det stora likheter mellan användning av ett icke-motoriserade färdmedel såsom sparkcykel och cykel/elsparkcykel. Totalt skadas två barn per dag i fallolyckor och det är därför viktigt att fallolyckor ingår i analyser av olyckor som sker inom transportsystemet.

Merparten av de barn som ingår i denna studie skadade i singelolyckor där trafikanten oftast varit cyklist, fotgängare eller mopedist. Resultat från denna studie visar därför vikten av att studera sjukhusdata snarare än att studera polisrapporterade olyckor. Tidigare studier av polisrapporterade olyckor skulle snarare styra att preventiva åtgärder krävs för att undvika bilolyckor. Totalt skadades årligen drygt 15 barn om dagen. Att så få barn som ett barn per dag skadas i bilolyckor visar aktiviteter för att förbättra fordonssäkerheten, bältesanvändningen liksom användningen av bilbarnskydd varit effektiva. Det är dock viktigt att fortsätta arbetet med att öka användningen av rätt skyddssystem och att använda en trafiksäker bil. Vid mer än var tionde skada satt barnet helt obältat i bilen.

Slutsatser och rekommendationer

För att kunna verka för en säker trafikmiljö för barn är det viktigt att följa utvecklingen av personskador bland barn och identifiera hur de skadas. Denna studie visar exempelvis att om sjukhusdata används i stället för polisrapporterade olyckor bör framför allt cyklister, mopedister och fotgängare prioriteras.

Totalt skadas 15 barn per dag i transportsystemet och av dessa skadades två barn per dag i fallolyckor. Fallolyckor klassas inte som trafikolyckor men för att få en helhetsbild över vad som sker och vad som utgör en risk inom transportsystemet är det viktigt att även fallolyckor ingår i analyser av olyckor.

Studier som jämföra olika trafikanter är viktigt för att exempelvis identifiera skillnader och brister i användning av skyddsutrustning. Denna studie visar tydliga skillnader i hjälmanvändning då elsparkcyklister jämförs med cyklister. Elsparkcykel är ett relativt nytt fenomen och det kan krävas andra typer av insatser för att nå denna målgrupp. Öka hjälmanvändning bland cyklister och elsparkcyklister, särskilt för barn över 15 år, kommer krävas för att undvika de mest allvarliga personskadorna. Denna studie visar att ansiktsskador är vanligt förekommande bland små barn och därför behöver en hjälm för små barn under 7 år även täcka och skydda ansiktet mer än vad en traditionell cykelhjälm gör.

Arm- och benskador bör adresseras för att förhindra merparten av personskador bland barn.

Merparten av olyckor är singelolyckor, främst bland cyklister, elsparkcyklister och fotgängare, och för att förhindra dessa visar tidigare studier vikten av att aktivt arbeta med att förbättra vägmiljön och att ha god drift och underhåll.