



Kartläggning av skadade fyrhjulingsåkare på väg

Många av de skadade fyrhjulingsförarna visade sig vara alkoholpåverkade vid olyckstillfället vilket bekräftar tidigare resultat från dödsolyckor. Det är också oroande att cirka 11 procent av de skadade förarna var under 15 år då det inte finns någon typ av fyrhjuling, oavsett registrering, som får framföras av så unga förare utanför inhägnat område.

OMSTÄNDIGHETER KRING OLYCKORNA

Fyrhjulingar har ökat i popularitet under 2000-talet vilket har lett till ett ökande antal personskadeolyckor. VTI har därför, med bidrag från Länsförsäkringsbolagens forskningsfond, studerat omständigheterna kring dessa olyckor och de skadade personerna. Totalt har 1046 personer som skadades under 2003-2013 ingått i studien som baseras på inrapportering från både polis och akutsjukhus. Studien är begränsad till olyckor som skett på enskild eller allmän väg. En majoritet (83 %) av de skadade är män och den största åldersgruppen är 15–24 år, nästan en tredjedel av de skadade är i den åldern.

Rattfylleri

En stor andel av de skadade förarna var rattfulla vid olyckstillfället. Polisen misstänkte påverkan hos 37 procent av alla förare som var 15 år eller äldre. Detta är en betydligt högre andel än hos personbilister. I resterande fall fanns ingen misstanke eller så var eventuell påverkan okänd. Andelen rattfulla ökade med ökande ålder till och med gruppen 45–54 år, sedan avtog andelen rattfulla igen. Ingen skillnad kunde påvisas mellan män och kvinnor.

Unga förare

Cirka 90 förare var under 15 år vilket motsvarar cirka 11 procent av alla förare. Bland dessa var 75 procent pojkar och 25 procent flickor. Det är oroande att så många unga förare skadas eftersom det inte finns någon typ av fyrhjuling (utom rena lekfordon) som får framföras utanför inhägnat område av personer under 15 år.

Hjälmanvändning

Hjälmanvändning kunde endast studeras bland de skadade som rapporterats från akutsjukhusen och resultaten visade att 47 procent hade använt hjälm. Bland resterande var det ungefär lika många som inte använt hjälm och okända fall. Hjälmanvändningen var högst bland de yngsta åkarna under 15 år. I övrigt fanns ingen tydlig ålderseffekt.

Vad beror olyckorna på?

I drygt hälften av fallen gick det inte att göra någon bedömning av orsaken till olyckan med hjälp av de beskrivningar som finns i registren. I resterande fall var interaktion med annat trafikelement den vanligaste orsaken. Här ingår både faktiska kollisioner och olyckor där en fyrhjulingsåkare väjt för annat fordon eller trafikant och därför exempelvis kört av vägen och skadats. Efter interaktion med annat trafikelement kom kurva/sväng och handhavandefel. När det gäller kurva/sväng framgår bara att fordonet kört av vägen i just kurva eller sväng men väldigt sällan varför. Handhavandefel kan vara till exempel att man gasat så kraftigt så fordonet stegrat sig, att man svängt så kraftigt att fordonet välvt eller att man har råkat gasa istället för att bromsa.

SKADORNAS SVÅRHETSGRAD

Ungefär hälften av skadorna var av lätt eller lindrig art. För de sjukhusrapporterade olyckorna var risken för en svårare skada högst bland åkare över 35 år. Ingen effekt av ålder kunde påvisas bland de skadade som rapporterats från polisen. Bland dessa kunde man dock se att förare som misstänktes för rattfylleri i regel hade skadats svårare än övriga.

Bland skador som bedömts som moderata eller svårare var armarna den kroppsregion som oftast skadats. Därefter kom bröstorg, ben och huvud.

SLUTSATSER

- Rattfylleri är ett omfattande problem som bör prioriteras i säkerhetsarbetet.
- Det är en oroväckande hög andel unga förare som skadas.
- Resultaten tyder på att det finns en potential i ökad hjälmanvändning.

Läs mer

[Länk till rapport](#)

Kontakter

Åsa Forsman, VTI, 013-20 42 79, asa.forsman@vti.se, www.vti.se.