

VTI notat 46-2001

Barn i bil

En studie av dödsolyckor under åren 1992-1997

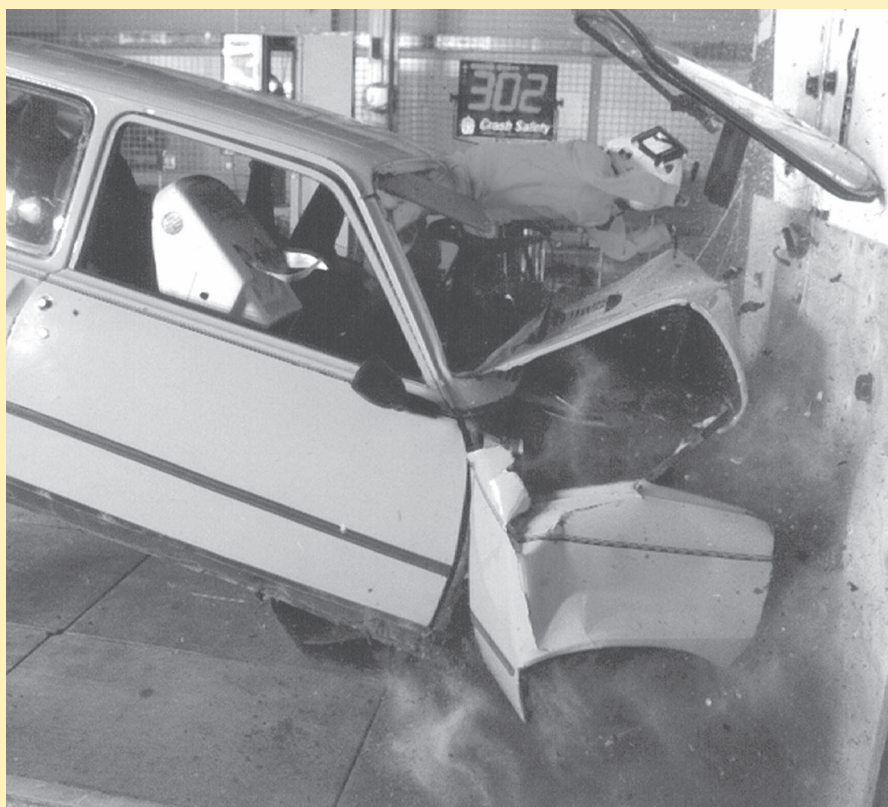


Foto: Jan Wenäll, VTI

Författare	Jan Wenäll
FoU-enhet	Krocksäkerhet
Projektnummer	20086
Projektnamn	Barn i bil – en studie av dödsolyckor
Uppdragsgivare	Vägverket
Distribution	Fri

Innehåll

Sida

Sammanfattning	3
1 Inledning	5
2 Bakgrund	7
3 Metodik och urval	8
4 Olyckorna 1992	11
1992-03-29, 3m, fastspänd framåtvänd, singel och bilbrand	11
1992-04-03, 3k, fastspänd framåtvänd, sladd och sidokollision	11
1992-05-04, 5m, ej fastspänd, utkastad och klämd	11
1992-06-19, 0k, ej fastspänd, singelolycka sladd, barnet utkastat	11
1992-06-27, 7k, 11k, fastspända framåtvända, viltolycka och bilbrand	12
1992-07-02, 0k, ej fastspänd, sladd och kollision, barnet utkastat	12
1992-07-02, 3m, ej fastspänd, 13m, fastspänd, frontal mot lastbil	12
1992-07-28, 12m, fastspänd, vattenplaning och frontalkollision	12
1992-08-04, 9k, fastspänd på bälteskudde, viltolycka	13
1992-08-06, 3m, fastspänd framåtvänd i lb, frontalkollision med lastbil	13
1992-11-09, 6k, fastspänd framåtvänd, sladd in i lastbil	13
1992-12-14, 10k, 11k, fastspända, frontalkollision med buss	13
1992-12-24, 2m, fastspänd framåtvänd, singelolycka avåkning mot träd	13
5 Olyckorna 1993	15
1993-01-05, 14m, sidokollision med lastbil	15
1993-01-29, 8k, frontalkollision med lastbil	15
1993-02-18, 3k, sidokollision med personbil	15
1993-02-19, 1m, sidokollision med personbil	16
1993-03-19, 13k, sidokollision med lastbil	16
1993-05-19, 1k, viltolycka med efterföljande voltning	16
1993-07-06, 4m, och 1k, frontalkollision med lastbil	17
1993-08-09, 12k, frontalkollision med lastbil	17
1993-10-30, 7k, sidokollision med personbil	17
1993-11-06, 2m, viltolycka	17
1993-11-08, 13k, singelolycka med voltning	18
1993-12-04, 12m, frontalkollision med personbil	18
1993-12-21, 6m, sidokollision med tåg	18
1993-12-21, 14f sidokollision med buss	18
6 Olyckorna 1994	19
1994-01-06, 10k, sidokollision med personbil	19
1994-01-15, 13k, singelolycka med sladd, bilen ned i å	19
1994-03-31, 13k, singelolycka	19
1994-06-19, 4k, frontalkollision med personbil	19
1994-07-09, 11m, singelolycka med voltning	20
1994-07-13, 14k, singelolycka med bilbrand	20
1994-08-07, 7k, singelolycka med voltning	20
1994-08-27, 2m, frontalkollision med personbil	20
1994-08-28, 0m och 0m singelolycka, sladd samt kollision med bergvägg	21
1994-10-20, 1k, singelolycka med voltning	21

	1994-11-22, 10k, frontalkollision med personbil	21
	1994-12-07, 2m, 3m och 4m frontalkollision med lastbil	22
7	Olyckorna 1995	23
	1995-01-09, 5m, sladd i halt väglag, kollision med mötande lastbil	23
	1995-03-01, 9k, kollision med lastbil i halt väglag	23
	1995-03-15, 2m, sidokollision med lastbil efter sladd i halt väglag	24
	1995-04-07, 7m, frontalkollision med sladdande personbil i halt väglag	24
	1995-04-08, 9k, singelolycka med sladd i halt väglag där bilen hamnar i vattenfylt dike	25
	1995-04-10, 9k, singelolycka i dike mot betongfundament	25
	1995-09-08, 8m, singelolycka, sladd och sidokollision mot träd	26
	1995-10-08, 4m, frontalkollision med personbil	26
	1995-10-11, 0m, singelolycka med personbil – väjer för vilt	27
	1995-10-29, 10m, singelolycka – sladdolycka i halt väglag samt kollision med träd	27
	1995-11-04, 4k, sladdolycka i halt väglag	27
	1995-11-17, 12m, olycka i halt väglag – kollision med sladdande mötande lastbil	28
	1995-12-02, 14m, singelolycka - sladd i halt väglag	28
	1995-12-23, 12k, sladdolycka i halt väglag	28
	1995-12-27, 0k, sladdolycka i halt väglag – kollision med mötande buss	29
	1995-12-27, 4k, sladdolycka i halt väglag – kollision med mötande personbil	29
	1995-12-27, 10k, sladdolycka i halt väglag – kollision med mötande personbil	30
	1995-12-28, 3m, sladdolycka i halt väglag – singelolycka	30
8	Olyckorna 1996	31
	1996-07-14, 12k, singelolycka, dikeskörning med lätt lastbil/buss	31
	1996-07-22, 12k, vänstersväng, sidokollision med mötande personbil	31
	1996-09-06, 13m, 12 m, singelolycka, avåkning och kollision med telestolpe	31
	1996-09-29, 1k, 3k, omkörning, kollision med mötande buss	32
	1996-10-31, 5k, sladd och påföljande kollision med mötande personbil	32
	1996-11-09, 7k, singelolycka, sladd mot träd	33
	1996-11-09, 8k, frontalkollision med mötande personbil, ev. vilt på vägen	33
	1996-11-16, 4m, singelolycka, viltolycka samt påföljande avkörning ned i ravin	33
9	Olyckorna 1997	34
	1997-02-15, 15m, sladdolycka i halt väglag, sidokollision med mötande pb	34
	1997-02-17, 1k, singelolycka mot träd, alkoholpåverkad förare	34
	1997-04-18, 9m, kollision med tåg	34
	1997-05-30, 12k, kollision med upphinnande pb	34
	1997-06-13, 7m, frontalkollision med mötande lätt lb	35
10	Punktvis sammanfattning av olyckorna 1992–1997	36
11	Diskussion	40
12	Referenser	41

Sammanfattning

Barn färdas mycket säkert i personbil i Sverige sett i ett internationellt perspektiv. Den bakåtvända barnstolen introducerades för ca 30 år sedan, men kom i huvudsak att börja användas mera allmänt under 80-talet. Lagstiftningen kring användandet av barnstol är av senare dato, lag om bälte i baksätet kom 1986 och lag om obligatoriskt bruk av godkänd barnstol 1988. Lagen har senare skärpts (1990).

Trots det kunde man under perioden 1988–1991 inte se någon direkt minskning av antalet dödade barn i personbil. VTI har därför, på uppdrag av Vägverket, studerat samtliga dödsolyckor där barn under 15 år omkommit i personbil under perioden 1:a januari 1992 fram till 30:e juni 1997. Totalt 70 olyckor med sammanlagt 79 omkomna barn har granskats genom att hämta in material, dvs. förundersökningsprotokoll, obduktionsprotokoll, bilder m.m., från i första hand polisen. En sammanställning av olycksdata visar att:

- Under den undersökta perioden har 79 barn, 36 pojkar och 43 flickor, omkommit i sammanlagt 70 olyckor.
- 62 av dessa barn (78%) har färdats framåtvänt, såväl bältade som obältade. 9 barn (11%) har färdats bakåtvänt. 4 barn har legat ned i bilen (5%). För 4 barn kan ingen placering fastställas.
- 23 barn (29%) har varit i åldrarna 11–15 år, dvs. de är så pass stora att de normalt ej brukar någon form av barnstol.
- 7 barn (9%) har omkommit placerade i bakåtvänd bilbarnstol, samtliga stolar korrekt brukade.
- 3 barn (4%) har omkommit i babystol, varav två använts på rätt sätt och en inte alls varit fastspänd i bilen.
- 26 av de 79 barnen (33%) har haft någon form av godkänd skyddsanordning, även om inte alla har använt den korrekt. Totalt nio olika felbruk har konstaterats.
- 20 barn har varit helt obältade (25%).
- Rent juridiskt (VTK 117 a §, ...särskild skyddsanordning t.o.m. det år varunder barnet fyller 6 år...) satt 53 barn (67%) rätt och 22 barn fel (28%). (I fyra fall kan inte placeringen fastställas).
- Från säkerhetsmässiga rekommendationer om att bruka barnstol m.m. upp till ca 10 års ålder satt 45 barn (57%) korrekt medan 30 barn (38%), inkluderande även dem som satt helt obältade, satt fel. (I fyra fall kan inte placeringen fastställas).
- 2 barn (2,5%) har drunknat i bilen.
- 9 barn (11%) har omkommit i bilar som fattat eld i samband med olyckan. Det är dock bara i sex fall som man kan relatera själva dödsfallet just till branden, 3 barn har omkommit av andra skador, även om bilen senare brunnit.
- 9 barn (11%) har omkommit i viltrelaterade olyckor.
- 2 barn har omkommit vid kollision med räcke, 2 barn har omkommit vid kollision med stolpe och 5 barn har omkommit vid kollision med träd.
- 18 barn har omkommit vid kollision med lastbil, 6 barn har omkommit vid kollision med buss och 2 barn har omkommit vid kollision med tåg. Det betyder att 33% av barnen omkommer vid kollision med ett tungt fordon.
- I 29 fall har olyckssituationen varit möte och i 5 fall har det varit en omkörningssituation.

- 23 av barnen (29%) omkommer vid kollision med annan personbil.
- I 30 fall är kollisionen en frontalkollision, i 18 fall en sidokollision, i 11 fall konstateras intryckt tak och i ett fall har kollisionen skett bakifrån. Det handlar då om ett fordon som råkat i sladd och därvid kanar med bakändan före mot mötande trafik.
- Skallskador är den klart dominerande dödsorsaken i obduktionsprotokollen. Drygt 60% av barnen uppvisar yttre våld mot huvudet. 20% har en skada på skallbasen och 13% uppvisar skador i nackkotorna. 13% har inre blödningar. I flera fall kombineras skadorna och procenttalen ovan överlappar varandra. För 24% konstateras så svåra kombinerade skador att det i obduktionsprotokollet anges som multipla skador.
- 26 barn (33%) omkommer i singelolyckor.
- 35 barn (42%) omkommer i sladdolyckor, varav 26 av dessa är i halt väglag. Ytterligare 3 olyckor sker p.g.a. halt väglag, dock ej inkluderande sladd. 37% av barnen omkommer i olyckor i halt väglag.
- 13 av barnen (16%) har kastats ut ur fordonet de färdas i.

Det är omöjligt att helt säkert i varje enskild olycka avgöra om bruk av bälte resp. godkänd och också korrekt använd barnstol skulle förändrat olyckans utgång. En subjektiv bedömning är att 25 av de 79 barnen (32%) borde ha kunnat överleva om de haft rätt sort skyddsanordning på sig. Det betyder i vissa fall att de skulle ha använt mer än vad lagen kräver. Av de 79 barnen bedöms 51 (65%) dessvärre inte ha kunnat räddas enbart genom förändrat bälte och/eller barnstol.

1 Inledning

Barn är i princip den enda trafikantkategori som är helt beroende av att någon annan väljer trafiksäkerhet åt dem, medan vi vuxna faktiskt alltid har möjlighet att påverka hur vi färdas i en personbil. I Sverige åker barn bil mycket säkert. Vi införde lag på obligatoriskt bruk av bilbälte i baksätet 1986 för ”vuxna” passagerare. År 1988 skärptes lagen såtillvida att barn under 6 år alltid skall sitta i någon form av bilbarnstol eller bältesstol/bälteskudde. Från 1990 krävs dessutom att denna produkt skall vara testad och godkänd enligt vissa myndighetsregler, en slags kvalitetsgaranti. Trots detta tvingas vi konstatera att barn fortfarande omkommer i trafikolyckor.

Den förordning som från 1988 fram till 1998 reglerade hur barn skall färdas i personbil kallades SFS nr: 1972:603, VTK (Vägtrafikkungörelsen) 117 a § och lyder;

VTK 117 a § Den som färdas i en personbil eller lätt lastbil skall sitta på en sittplats som är utrustad med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och skall därvid använda bilbältet. Den som färdas i en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet.

Ett barn skall, till och med det år varunder barnet fyller sex år, istället för eller tillsammans med bilbältet använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn. Om barnet färdas tillfälligt i ett fordon i vilket någon särskild skyddsanordning inte medförs, skall barnet i stället använda bilbältet när detta är möjligt.

Bilbälte eller särskild skyddsanordning behöver inte användas

- 1. när fordonet inte är i rörelse,*
- 2. vid backning,*
- 3. vid färd inom parkeringsplatser, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller under liknande förhållanden eller*
- 4. när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som utfärdats före färden.*

Bilbälte behöver inte heller användas av föraren i yrkesmässig trafik för personbefordran.

I fråga om skolskjuts gäller särskilda föreskrifter.

Tillämpningsanvisningar återfinnes dessutom i Vägverkets föreskrift 1993:5, där det bl.a. står;

2. Särskild skyddsanordning

- 2.1 Skyddsanordning som avses i 117 a § andra stycket vägtrafikkungörelsen skall vara antingen av typ som godkänts enligt ECE-reglemente 44 eller av typ som godkänts av Vägverket efter provning vid riksprovplats.*

Skyddsanordning som är godkänd enligt ECE-reglemente 44 skall vara försedd med ECE:s godkännandemärkning. Skyddsanordning, som är godkänd av Vägverket, skall vara försedd med typgodkännandebeteckning bestående av den stiliserade bokstaven T, ett löpnummer samt bokstavskombinationen SB, i nämnd ordning.

- 2.2 Skyddsanordning skall vara lämplig för användaren och användas på avsett sätt.*

Typgodkänd skyddsanordning skall användas på det sätt som var en förutsättning för typgodkännandet.

- 2. Bakåtvänd skyddsanordning får inte monteras eller användas på sittplats utrustad med krockkudde.*

Första stycket gäller inte om krockkudden automatiskt sätts ur funktion när en bakåtvänd skyddsanordning används på sittplatsen ifråga.

År 1998 justerades förordningen och bytte namn. Den återfinnes idag under beteckningen SFS nr: 1998:1276;

Trafikförordning (1998:1276)

*4 kap. Bestämmelser för trafik med motordrivna fordon
Trafik med motordrivna fordon på väg*

10 § Den som färdas i en personbil, en lastbil eller en tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri skall sitta på en sittplats som är utrustad med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och skall använda bilbältet. Den som färdas i en buss på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet.

Barn skall till och med det år de fyller sex år använda bilbarnstol, bälteskudde eller annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Om ett barn färdas tillfälligt i ett fordon som saknar särskild skyddsanordning, skall barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt.

Föraren skall se till att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning i enlighet med bestämmelserna i första och andra styckena.

Bilbältet eller den särskilda skyddsanordningen behöver inte användas

- 1. när fordonet inte är i rörelse,*
- 2. vid backning,*
- 3. vid färd inom parkeringsplats, parkeringshus, bensinstations- eller verkstadsområde eller liknande område, eller*
- 4. när det finns medicinska hinder enligt läkarintyg som utfärdats före färden.*

I fråga om skyldighet att använda bilbälte vid skolskjutsning finns särskilda bestämmelser i förordningen (1970:340) om skolskjutsning.

Det kan vara intressant att notera förändringen vad gäller bälteskrav i buss. Från 1998 gäller att man måste använda bälte i buss, om sådant är monterat. För barn under 6 år, som färdas i buss, lastbil eller personbil, skall normalt särskild skyddsanordning användas.

2 Bakgrund

Under åren 1991–1992 tvingades vi myndigheter som arbetar med trafiksäkerhet, och då speciellt barnsäkerhet i personbil, att bevittna hur dödstalen för 1989–1991 (28, 17 resp. 18 döda barn) ökade jämfört med åren innan, detta trots att vi hade förväntat oss det motsatta när det nu blivit lag på att typgodkända barnstolar skulle användas. Vi hade länge hävdad det bakåtvända systemets suveränitet, särskilt vid internationella kontakter. Skulle detta nu komma på skam? Vi tvingades konstatera att inte någon egentligen hade överblick över vad det var som orsakade att barnen trots allt fortfarande omkom i oförminskad skala i trafiken, ingen hade studerat dödsolyckorna i detalj. Det gick så långt att Sveriges ståndpunkt, att det bakåtvända systemet var överlägset allt annat, ifrågasattes eftersom det inte fanns någon statistik som kunde visa på att barnstolarna gjorde någon nytta. Tvärtom kunde man förledas tro att något var allvarligt fel, dödstalen ökade oroväckande. Var det fel på barnstolarna? Skyddade de inte barnen så som det var tänkt? Eller fanns det andra faktorer som påverkade?

I slutet av 1991 träffades en grupp människor på VTI, representanter för såväl VTI, Vägverket, SAAB, VOLVO samt Folksam och bestämde att dödsolyckor med barn i personbil skulle studeras närmare i någon form av djupstudier eller, mera populärt uttryckt, haveristudier.

3 Metodik och urval

Egentligen vore det mycket intressantare att studera de barn som överlever svåra olyckor, det skulle ge en betydligt mer mångfacetterad skadebild som gick att koppla till ett visst krockvåld. Ett stort problem är att det är svårt att få tag på dem som överlever. Vissa olyckor kommer kanske aldrig till vare sig polisens eller sjukvårdens kännedom eftersom ju personerna klarat sig från skador. Dessutom sätter sjukvårdssekretessen, som normalt får anses vara av godo, vissa administrativa käppar i hjulet om man som myndighetsperson vill studera olyckorna. Tyvärr är det mycket enklare att studera dödsolyckor, för när man dör blir man automatiskt ”offentlig handling”. Likaså är det 100%-igt säkert att polisen gör en utredning av en dödsolycka i trafiken, så det finns inga mörkertal. Och alla dessa handlingar, såväl polisrapport som obduktionsprotokoll m.m., går att studera.

Därför gjordes urvalet på följande sätt;

- Alla dödsolyckor med barn i personbilsregistrerat fordon skulle undersökas.
- Med barn avses i den här undersökningen personer upp till och med 15 års ålder. Väl medveten om att det finns olika definitioner på begreppet barn kan jag bara konstatera att detta var den ålder som valdes, delvis baserat på tidigare tradition och befintlig statistik. En vanlig definition av barn är annars upp till 18 års ålder. Mera korrekt hade det kanske varit att studera de barn som är i åldrarna 0 till 10 år, för vilka det finns möjlighet att sitta i typgodkända bilbarnstolar resp. bältesstolar och bälteskuddar.
- Fordonet skall vara registrerat som personbil i bilregistret (max. 8 sittplatser förutom föraren).
- Vissa andra olyckor skulle kunna studeras, t.ex. lätta lastbilar eller svåra olyckor där barn överlevt om vi råkade få kännedom om dessa.

Från början var det tänkt att Vägverket skulle meddela VTI när en olycka blev känd, bl.a. via den obligatoriska statistikuppgiften som SCB plockar upp från polisrapporten och därefter vidarebefordrar till Vägverket. VTI skulle därefter, likt spindeln i nätet, fördela utredningsuppdragen på de olika aktörerna VTI, SAAB, VOLVO samt Folksam. Av olika anledningar, främst praktiska, blev det i realiteten så att VTI, efter det att Vägverket meddelat att en olycka inträffat, utförde samtliga undersökningar själv med något enstaka undantag.

Via ett introduktionsbrev som VTI erhöll från RPS (Rikspolisstyrelsen) fick VTI värdefull hjälp att presentera projektet och på så sätt legitimerade undersökningen för de berörda polismyndigheterna. Hjälpen från polisen var i de flesta fall omfattande och mycket sällan har några kompletterande uppgifter särskilt behövt efterfrågas. I några fall har polismän på eget initiativ t.o.m. åkt ut till olycksplatsen och gjort kompletterande mätningar eller studerat bilbarnstolar för att fastställa fabrikat, monteringsätt m.m. Likaså har polisen i vissa fall på ett förtjänstfullt sätt hjälpt mig att förmedla frågor (och i vissa fall information) till övriga inblandade i olyckorna, och på så sätt har jag sluppit att riva upp nya sår genom att ta egna kontakter med överlevande anhöriga.

Jag vill därför passa på att tacka alla som hjälpt oss i projektet, ingen nämnd och ingen glömd. Just när det gäller barn i trafikolyckor kan man lätt ana att det berör samtliga inblandade starkt, och mer än en gång har jag anat människan själv bakom en stram eller karg yrkesfasad. Inför ev. framtida uppföljningar eller liknande projekt är det sannolikt viktigt att notera att man, högst oprofessionellt,

lite grann får agera ”jourhavande öra” när man lyssnar på andra människors upplevelser från en olycksplats. Det finns ett stort behov av att prata om denna typ av olyckor, som berör oss alla djupt. Jag har sett det som ett positivt sätt att få inblick i en kaotisk situation, men det är viktigt att förstå betydelsen av, och även tidsåtgången i denna process och inte göra framtida haveristudier alltför tekniskt inriktade.

Trots allt är det viktigt att komma ihåg att föreliggande studie rör sig med mycket små tal. Det handlar om skeenden som i mångt och mycket är beroende av slumpvisa variationer. (Som exempel på detta kan man, utanför denna studie, konstatera att år 1999 noterades totalt 28 dödade barn i åldrarna 0-15 år i personbil. Av dessa 28 barn omkom 19 i fyra olika uppmärksammade trafikolyckor. Av det kan man förstå att en enstaka olycka kan vara tillräckligt för att på ett avgörande sätt påverka statistiken när vi rör oss med så här små tal.) Man bör därför utifrån detta material akta sig för att dra några långtgående generella statistiska slutsatser. Resultaten gäller för de studerade olyckorna och inget annat! Möjligen kan man sträcka sig till att säga att de 5½ årens studier sammantaget pekar ut ett par huvudspår, hypoteser som kan uppfattas som mer eller mindre tydlig.

Mycket kortfattat kan man beskriva djupstudieprocessen på följande sätt;

- Via Vägverket, eller ibland via media, uppmärksammades VTI på att en olycka med ett barn inträffat.
- VTI kontaktade polismyndigheten på platsen, vanligen via fax då RPS introduktionsbrev bifogdes.
- Efter ett par dagar kontaktades polisen via telefon. Vanligen sändes redan då preliminära uppgifter (trafikmålsanteckningar) över till VTI och när utredningen senare blev klar sändes även denna till VTI. Vanligtvis innehåller detta material en fullödlig beskrivning av olyckan inklusive en skiss, obduktionsprotokoll på det omkomna barnet samt då och då även kompletterande information såsom foton. Ibland har även pressfotografer kontaktats och VTI har köpt bilder för att i detalj kunna studera inblandade fordon.
- Projektet har INTE varit ute efter att finna en syndabock. Därför har jag heller inte uttalat mig om huruvida någon (enstaka person) gjort fel. Av samma anledning är det inte extremt viktigt att få fram varje detalj av varje enskild olycka, det är snarare totalbilden av ett större antal olyckor som är intressant. Detaljer i de olika olycksbeskrivningarna nedan kan innehålla fel, både i de grunddata som nått mig och i mina egna bedömningar. Det påverkar sannolikt inte slutresultatet särskilt mycket eftersom syftet har varit att se huvuddragen, inte de specifika detaljerna. Den viktiga informationen ligger i huruvida barnet skyddats på rätt sätt av den skyddsanordning som använts, om denna varit använd på rätt sätt eller om något skydd fallerat. Vidare har det varit intressant att notera om särskild skyddsanordning använts överhuvudtaget eller om barnet färdats helt obältat i bilen.

En annan viktig sak att komma ihåg är att man, när man studerar olyckor på det här nära sättet, på ett handgripligt sätt påminns om att dödsfallen i trafiken är så mycket mer än en siffra i statistiken. Att ge offren ett namn ger en intensiv och outplånlig bild av att det faktiskt handlar om enskilda människor. Mest går kanske min tanke till alla de som på olika sätt måste leva vidare med sina olika upplevelser och minnen. Givetvis alla de närmast anhöriga, men även andra över-

levande olycksoffer, vittnen, personer som på olika sätt och ibland med fara för sin egen hälsa gjort allt för att försöka rädda liv, men fått se sina ansträngningar vara förgäves osv. Även bland polis och räddningspersonal kan man ofta under ytan ana att olyckorna satt djupa och outplånliga spår, kanske särskilt mycket när det handlar om olyckor med barn som offer. Av hänsyn till de som måste leva vidare med sina minnen, anser jag att det är viktigt att försöka handskas med försiktighet och viss vördnad med de uppgifter jag presenterar. Materialet kan, och skall, inte användas för att peka ut någon enskild syndabock, det är inte min avsikt. Materialet bör ses som en del i en större och långsiktig kunskapsuppbyggnad rörande barns säkerhet i personbil.

4 Olyckorna 1992

1992-03-29

I en skånsk allé kolliderar en ung kvinna i en Mercedes-Benz 420 SE med ett träd. Bak i bilen sitter kvinnans 3½-åriga son bältad framåtvänd med trepunktsbältet på en bälteskudde. Båda överlever själva kollisionen men omkommer i den påföljande häftiga bilbranden. Det finns tecken som tyder på att pojken försökt komma loss från bältet/bälteskudden.

Bedömning: Pojken satt korrekt placerad, sannolikt för stor för bakåtvänd barnstol. Inget annat barnskydd hade förändrat utgången av olyckan.

1992-04-03

Utanför Östersund får en förare av en Opel Rekord GL sladd i halt väglag då han skall återgå till höger körfält efter en omkörning. Med "bredsladd" kolliderar han med en mötande Opel Rekord Caravan. En treårig flicka, bältad framåtvänd i baksätet i en bältesstol, omkommer. Svåra skallskador.

Bedömning: Flickan satt formellt rätt men hade kanske suttit något säkrare i bakåtvänd bilbarnstol. Detta saknade troligen betydelse för utgången av olyckan.

1992-05-04

I en korsning strax utanför Malmö kolliderar en Chevrolet Van med en Volvo 244, som bröt mot väjningsplikten. Chevroleten hakar i Volvon och välter över på sin vänstra sida. En pojke på knappt 4½ år sitter i storasystems knä obältad i vänstra sätet omedelbart bakom föraren. Både pojken och föraren kastas ut genom sidorutan och kläms mellan bilen och vägbanan. Pojken avlider till följd av krosskador på, och blödningar i, huvudet, medan föraren klarar sig trots skallskador.

Bedömning: Pojken satt inte rätt, dvs. han var inte fastspänd alls. Han hade sannolikt överlevt om han varit bältad.

1992-06-19

I en Volvo 745 färdas en mamma tillsammans med sina tre barn, 3 och 5 år gamla samt en 10 månaders flicka. Mamman och den lilla flickan omkommer vid en singelolycka med oklara förtecken. Fordonet har varit utanför asfaltkanten på vägens högra sida och vid återgång upp på körbanan sladdat, och voltat, över på motsatt körbana och ned i diket. Som tänkbar orsak omnämns bl.a. tekniskt fel på ett bakhjul eller att en fågel flög in i vindrutan. Babystolen återfinns utanför bilen, på andra sidan vägen i diket. Enligt fadern, som färdades i ett annat fordon framför olycksfordonet, har barnet suttit lös i babystolen, som stått lös, framåtvänd, i baksätet. Dock finns det lite motstridiga uppgifter både om förekomst av en Akta Duo och Akta Loveseat. Även ambulanspersonal nämner "den lilla resp. stora barnstolen".

Bedömning: Flickan satt ej rätt, med stor sannolikhet inte ens fastspänd överhuvudtaget. Sannolikt hade det helt avgörande betydelse för olycksutgången. Flickan hade överlevt med korrekt babyskydd. Ringa kupédeformation.

1992-06-27

Två flickor, 7 resp. 11 år, som färdas bak i en VW Golf innebränns i bilen då den kilar fast mellan ett par träd i skogen efter en kollision på vägen med älg. De första personerna på olycksplatsen försökte rädda flickorna, som sannolikt var ganska oskadade. På grund av hettan gick det ej att närma sig bilen, trots att flera räddningsförsök gjordes. Obduktionen utvisar att föraren primärt dog av skallskador, medan de båda flickorna dog av branden. Flickorna var så stora att de troligen satt som vuxna, med enbart bilens bälte. Det finns inga noteringar om bälteskuddar eller dylikt.

Bedömning: Flickorna satt troligen bältade rätt. Ingen annan lösning bälte-/barnstol hade gjort skillnad för utgången av olyckan.

1992-07-02

En 8 månaders flicka omkommer i en singelolycka i en Audi 80. Enligt uppgifter till polisen har flickan inte varit fastspänd alls, beroende på att mamman satt och matade flickan i baksätet, alternativt lyft upp flickan i knät. Audin kom i sladd efter en högerkurva, åkte ned i ett dike, kom upp på vägen igen och kolliderade med en mötande Ford. Audin blev liggande på taket. De övriga skadades lindrigt. Enligt senare förhör har pappan uppgett att flickan låg i en barnkorg. Mamman säger att det var en barnkorg avsedd att användas i en barnvagn, dvs. troligen en vanlig babylift. Barnet återfinnes svårt klämt under det andra fordonet. Dödsorsak trubbigt våld mot huvud och bål.

Bedömning: Flickan satt ej fastspänd alls. Korrekt använd bakåtvänd barnstol eller babystol hade räddat livet på flickan.

1992-07-02

I en tungt lastad Honda Civic färdas två vuxna och fyra barn, 13, 11, 10 resp. 3 år. På bilen finns även en tungt lastad takbox. Personbilen kommer utanför asfaltkanten och vid minst tre tillfällen försöker föraren styra upp igen. Vid det fjärde försöket sladdar bilen över vägen in i en mötande lastbil. Fadern/föraren samt 3-åringen och 13-åringen omkom. Enligt räddningspersonalen är den allmänna uppfattningen att 13-åringen suttit bältad fram bredvid föraren och att 3-åringen suttit obältad i moderns knä till höger i baksätet. Troligen använder de övriga bilbälte. Förutom skallskador har 13-åringen även brott på ryggraden. Treåringen har brott på halskotpelaren med vidhörande halsryggmärgskada.

Bedömning: Trettonåringen satt rätt, men 3-åringen borde ha suttit bältad, helst bakåtvänd. Man kan bara konstatera att det i realiteten var för många personer i fordonet, trots att det från juridisk synvinkel inte var otillåtet många. Trots den svåra olyckan, med stort krockvåld, borde minst ett liv till gått att rädda om bakåtvänd barnstol använts.

1992-07-28

En Opel Corsa vattenplanar och sladdar över i mötande körfält där den kolliderar med en mötande Audi 100. En lastbil med släp kör sedan in i de båda krockade personbilarna. En tolvårig pojke, passagerare i framsätet på Opeln, omkommer. Ytterligare två vuxna omkommer. Opeln hade dåliga däck.

Bedömning: Pojken satt rätt. Placeringen saknade i stort betydelse för utgången även om man just i detta enskilda fall kunnat räkna med en något bättre prognos i baksätet.

1992-08-04

En 9-årig flicka, framsätesspassagerare bältad på en bälteskudde i en Audi 100, omkommer vid en viltolycka med älg. Svåra skallskador, hjärninfarkt. Bilen kraftigt demolerad vid vindruta/takkant.

Bedömning: Flickan satt rätt. Placeringen saknade i stort betydelse för utgången även om just denna specifika olyckstyp talar för placering i baksäte.

1992-08-06

Utanför Västerås omkom en 3-årig pojke i en olycka med en liten VW buss, egentligen registrerad som lätt lastbil. Dock har olyckan tagits med i denna sammanställning eftersom liknande fordon ofta går som personbilsregistrerade familjebilar. Mamman/föraren är troligen ovan vid fordonet då hon lånat det samma dag som olyckan hände, hon uppger att stark vind råder och att hon tycker att bussen är svårkörd. Ur en kö med bilar svänger plötsligt VW-bussen ut i mötande körfält och frontalkolliderar med en mötande tung lastbil. Barnet, en pojke 3 år 4 månader gammal, färdas bältad framåtvänd i en bältesstol i höger framsäte. Krossskador på skallen. VW-bussen är kraftigt demolerad på frontens högra sida, medan vänstersidan, förarsidan, klarat sig bättre.

Bedömning: Pojken satt rätt men hade sannolikt klarat sig bättre bakåtvänt, allra helst i ett, ur kollisionssynpunkt bättre, fordon (dvs. med någon form av deformationszon).

1992-11-09

En 6-årig flicka omkommer då bilen hon färdas i, en Ford Sierra, kommer i sladd vid halt väglag och kanar mot en mötande lastbil med släp. Även två vuxna i Forden omkommer. Forden klövs och bakpartiet kilades fast under lastbilen. Flickans placering kan ej anges p.g.a. att fordonet demolerats kraftigt. Obduktionsprotokollet ger en antydning om mycket svåra multipla skador, där några enskilda definierade dödsfallsfaktorer inte kan identifieras.

Bedömning: Vet ej hur barnet satt, men placeringen saknar tyvärr helt betydelse för olycksutfallet.

1992-12-14

Två flickor, 10 resp. 11 år, omkommer vid en kraftig frontalkollision med en buss. På grund av de omfattande skadorna på personbilen, en Opel Kadett, går det inte att exakt fastställa hur flickorna var placerade. De har dock sannolikt inte använt annat än vanligt bilbälte p.g.a. att de var så pass stora. Troligen satt den ena flickan höger fram och den andra i baksätet.

Bedömning: Vet ej hur barnen satt, men det saknar betydelse för olycksutfallet.

1992-12-24

En pojke, 2 år och 9 månader gammal omkommer i en singelolycka där en Volvo 244 kör av vägen i en svag vänsterkurva och kolliderar med ett träd. Det finns

obekräftade uppgifter om ett rådjur på vägen som föraren kan ha väjt för. Föräldrarna färdas i framsätet och kläms fast svårt. Pojken (och en femårig flicka) sitter framåtvända i baksätet på varsin bälteskudde. Pojken sitter bakom föraren. Bilbältena har skrapskador, varför de sannolikt använts i olyckan. Dödsorsaken är s.k. densfraktur med ryggmärgsskada samt brott på andra kotan. Bilens front trycks in kraftigt. Bilen färdas i huvudsak rakt fram i kurvan, inga tecken finns på någon sladd som kan ge slag i huvudet i sidled. Efter kollisionen med trädet har dock bilen vridit sig något lite åt vänster. Ganska tydliga raka hjulspår i vegetationen i diket stödjer teorin om att bilen körts av vägen med fronten först och att det inte varit fråga om sladd. Sidorutan bak är hel, vilket tyder på att pojken inte kan ha slagit i huvudet särskilt hårt i sidled. Inga andra tydliga islagsmärken har observerats inne i fordonet. Sannolikt har halsbelastningen i den framåtvända placeringen varit hög.

Bedömning: Pojken borde ha suttit bakåtvänd. Pojken hade då sannolikt överlevt.

5 Olyckorna 1993

1993-01-05

En 14-årig pojke omkommer då en Volvo 740 kolliderar med en lastbil i en korsning vid Östmark, Torsby. I Volvon färdas sammanlagt 5 personer, 2 fäder och deras söner, 20, 17 respektive 14 år gamla. I baksätet satt 14-åringen bältad på mittplats. Samtliga tre passagerare i baksätet avlider. Dödsorsaken för 14-åringen är skall- och hjärnstamsskada. Volvon är i huvudsak skadad från B-stolpen och bakåt.

Bedömning: Pojken satt korrekt, bältad som en vuxen. Detta måste givetvis anses som det normala för en 14-åring, något annat val av skyddsutrustning stod knappast till buds och hade helt säkert inte gjort någon skillnad för olyckans utgång.

1993-01-29

En 8-årig flicka omkommer som passagerare i baksätet på en fyradörrars Volvo 740 på E4 vid Månkarbo då en lastbil med släp, vid inbromsning i halt väglag, viker sig och kolliderar med personbilens vänstra fronthalva. Föraren dödas också, medan framsätesspassageraren och två andra yngre barn i baksätet överlever, dock med svåra skador. Dödsorsaken för 8-åringen anges till svåra skullskador. Samtliga satt bältade, men det saknas uppgifter om eventuella bilbarnstolar.

Bedömning: Flickan satt bältad framåtvänt. En 8-åring kan, beroende på längd, vara hjälpt av att använda bälteskudde men i denna olycka får man anse att krockvåldet var så stort att det nästan är förvånande att den inte krävde ännu fler dödsoffer. Inget annat val av utrustning hade därför förändrat olycksresultatet.

1993-02-18

En 3-årig flicka omkommer då två personbilar, en Volvo 244 respektive en Mazda 323, krockar med varandra på Lv 840 vid Upplands-Bro. Flickan färdas i Mazdan tillsammans med mamman och ytterligare två barn, 6 respektive 0,5 år. Mazdan, som har sommardäck, får sladd i det hala väglaget och far med höger sida mot den mötande Volvon. Mazdan träffas huvudsakligen bakom B-stolpen på höger sida, där 3-åringen sitter framåtvänd i en Akta Duo. De interna 4-punktsbältena sitter kvar i Duon, vilket kan leda till misstanke om felanvändning. Dock finns uppgifter om att 3-åringen inte använt de interna bältena och därmed får anses klarlagt att flickan är korrekt bältad, om än framåtvänt. Det mindre barnet färdas bakåtvänt i framsätet i en babystol och 6-åringen färdas framåtvänd till vänster i baksätet i en Kiddy Kombi. Dödsorsaken anges till brott på halskotpelaren åtföljd av skada på ryggmärg och förlängda märken. Särskilt omnämns i obduktionsprotokollet att inga yttre skullskador finns på flickan. Därför hade sannolikt flickan överlevt i ett bakåtvänt system, som ger ett mera ”omslutande” skydd.

Bedömning: Rent juridiskt satt flickan korrekt, men utifrån en säkerhetsmässig bedömning hade hon haft avsevärt mycket större chanser att överleva i ett bakåtvänt system. Bland annat grundas detta på att flickan i huvudsak uppvisade inre bristningsskador på nack-/halsområdet. (Dock är sidokollision en mycket svår kollisionstyp, komplicerad att helt skydda sig vid).

1993-02-19

En pojke på ett och ett halvt år omkommer i en BMW som i halt väglag, med snöblandat regn, får sladd och med höger sida före kolliderar med en mötande Volvo 244 strax utanför Norrköping på Rv51. Pojken sitter korrekt bältad bakåtvänd i en Folksam Mini på passagerarplatsen till höger i framsätet. Stolen var ordentligt sammanpressad i sidled och underförankringarna var avslitna. Lokalt har ett stort krockvåld mot just bilbarnstolen registrerats. Dödsorsaken var svåra skullskador.

Bedömning: Efter inspektion av fordonet kan konstateras att inget lämnats åt slumpen, utrustningen i bilen höll hög klass och användes korrekt. Problemet med sidokollision kan knappast lösas enbart genom förändrade bilbarnstolar, huvuddelen av problemet är fordonsrelaterat. Rent slumpmässigt råkade pojken sitta just där deformationen blev som svårast. Det är svårt att påstå att någon annan placering hade varit säkrare i ett mera generellt perspektiv. Dock är denna olycka en av få registrerade på senare år, där ett barn korrekt bältad i bakåtvänd bilbarnstol omkommit.

1993-03-19

En drygt 13-årig flicka omkommer då en Mazda 929 kolliderar med en lastbil i en vägkorsning inne i Arvika. Flickan färdas bältad på höger plats i framsätet på den sida som blir påkörd av lastbilen. Dödsorsaken är skullskador.

Bedömning: Flickan färdas bältad som vuxen, vilket får anses vara korrekt. Inget annat val av skyddsutrustning hade påverkat resultatet.

1993-05-19

En 1-årig flicka omkommer i en singelolycka med på Rv23 vid Högsby, Oskarshamn. I bilen, en Mazda 626, färdades en familj bestående av mamma, pappa och 2 barn, 3 och 1 år gamla. De väjer för ett rådjur, får sladd och far ned i diket, varvid bilen voltar ett flertal gånger. Sannolikt kolliderar bilen aldrig med rådjuret. Ettåringen satt korrekt i en bakåtvänd bilbarnstol på passagerarplats fram. Bilen färdas i diket ca 54 meter och voltar sannolikt fram över motorhuvuven ett flertal gånger. Dödsorsaken anges till hjärnskada med skallbasfraktur. Enligt polisen har bilens takkant tryckts ned kraftigt över barnets hjässa. Dock har taket senare brutits upp igen i samband med räddningsarbetet, vilket gör att fotografierna som studerats inte är riktigt rättvisande.

Bedömning: Trots att barnet satt korrekt i en bakåtvänd bilbarnstol, så fungerade det inte i denna olycka. Man får tyvärr misstänka att kombinationen av äldre s.k. frigolitbilbarnstol, det faktum att bilen voltar framlänges, så att barnet pressas upp ur barnstolen mot taket, samt det faktum att takkanten pressats ned över barnet inte erbjöd särdeles gott skydd för denna typ av direktkontakt. Jag har blivit kontaktad av vittnen som starkt ifrågasatte det riktiga i att placera barnstolen nära vindrutan. Just i denna olyckssituation kan resonemanget möjligen verka korrekt, men generellt ger just denna bakåtvända placering i framsätet hög säkerhet. Polisen rapporterar också att deras bedömning är att barnet skadats av takkanten, inte av något föremål som kommit in genom rutan. Bilderna stödjer denna uppfattning. Detta är dock ytterligare en av få olyckor på senare år där barn omkommit korrekt bältade i bakåtvänd bilbarnstol.

1993-07-06

Två barn, en pojke på 4 år och en flicka på ett år, omkommer när deras mamma av okänd anledning förlorar kontrollen på en Mitsubishi Lancer -90 och frontalkolliderar med en mötande lastbil på Rv21 i Klippan. Båda barnen avlider av svåra skullskador. Det finns bara vaga uppgifter om bilbarnstolar och placering i fordonet, som deformeras svårt. Flickan sitter sannolikt i en bakåtvänd bilbarnstol i framsätet. Pojken sitter sannolikt bältad i baksätet, men det är lite oklart om bälteskudde använts. Den omkomna modern måste skäras loss. Huvuddelen av deformationen sker på båda fordonens högra sida och Mitsubishin är mycket kraftigt deformationerad.

Bedömning: En mycket svår kollision med lastbil. Sannolikt satt samtliga bältade och troligen också med korrekt brukade skyddsanordningar. Dessvärre får man konstatera att kollision med lastbil är ett så pass svårt belastningsfall att det sannolikt inte hade varit möjligt att rädda livet på någon med annan utrustning.

1993-08-09

En 12-årig flicka samt den 77-åriga föraren omkommer då deras Volvo 360 kommer över på fel sida av körbanan och frontalkolliderar med en mötande lastbil, en tankbil med ca 40,5 ton svavelsyra, på E22 invid Annelund. På grund av att vägen går i en bergskärning har lastbilschauffören ingen chans att väja. Flickan sitter bältad bakom föraren. En femårig pojke överlever, placerad på bälteskudde till höger i baksätet. Dödsorsaken för flickan anges som skullskador med brott på skallbenen, skador på hjärnan, skador på bålerna och inre blödningar. Eventuellt har föraren samtalat med barnen och därvid långsamt kommit över i fel körbana. Inget i materialet tyder på plötslig sjukdom eller annat åldersrelaterat problem.

Bedömning: Flickan färdades korrekt som en vuxen person och inga andra skyddssystem hade sannolikt förändrat olycksresultatet.

1993-10-30

En 7-årig flicka, bältad i baksätet på en Saab 9000 omkommer då fordonet råkar i sladd och med vänster sida före kanar in i en mötande Opel Astra på Lv172 vid Färgelanda, Vänersborg. Flickan sitter enbart bältad med vuxenbälte till vänster i baksätet. Huvuddelen av deformationen sker mellan A- och C-stolpe på vänster sida med så gott som 90° kollisionsvinkel. Dödsorsak anges som svår hjärnskada.

Bedömning: Flickan färdades juridiskt korrekt men borde kanske ha suttit på bälteskudde. I denna olycka med stort krockvåld hade sannolikt detta ingen betydelse för olycksutgången.

1993-11-06

En 2-årig pojke omkommer i en viltolycka med älg. Barnet sitter korrekt i en bakåtvänd bilbarnstol av märket Akta Duo Hårdskal i framsätet på höger sida, just där den kraftigaste intryckningen har skett. Barnstolens ryggstöd är brutet just i höjd med infästningen för barnstolens interna bälten. Takkanten är ordentligt nedtryckt över barnets plats. Dödsorsaken anges som hjärnskador med blödning i hjärnan, ej skador på nacke. Bilen var en Opel Rekord, -86, och olyckan skedde på Lv1149 vid Vänersborg.

Bedömning: Dessvärre ytterligare ett barn som omkommer korrekt bältad i bakåtvänd bilbarnstol. Återigen handlar det om en viltolycka med lokalt stort

krockvåld mot bilbarnstolen. Takkanten har sannolikt gett merparten av de svåra skallskadorna.

1993-11-08

En 13-årig flicka omkommer i en singelolycka på E4 vid Sandbackarondellen i Umeå. (På ”myndighetssvenska” heter det inte längre rondell, utan cirkulationsplats.) En Ford Escort, -87, framförs i hög fart av en 40-årig förare med indraget körkort. I cirkulationsplatsen tappar han kontrollen och voltar flera varv. Flickan var enligt uppgift placerad i baksätet. Uppgifter från polisen pekar på att bältesanvändning kan ifrågasättas starkt, bl.a. kastas minst en av de fem passagerarna ur bilen. Dödsorsak hjärnskada med skallbasfraktur.

Bedömning: Liten bil, dålig förare, fel attityd till bilkörning och inget bälte. Det går inte att påstå annat än att bruk av skyddsutrustning sannolikt förändrat olycksutfallet.

1993-12-04

En 12-årig pojke omkommer då en Volkswagen minibuss, -78, blir påkörd av en mötande Ford Scorpio, -89, som av oförklarlig anledning kommer över i mötande körfält på E4 vid Gävle. I bussen färdas sju medlemmar från ett pojkbandylag med ledare. Vittnesuppgifter gör gällande att bälten generellt använts i minibussen, men att just den omkomne pojken inte varit bältad. Han satt dessutom i framsätets passagerarstol till höger. Pojken avlider p.g.a. avsliten bröstorta samt brott på halskotpelaren.

Bedömning: Det är givetvis av avgörande betydelse att tillgänglig skyddsutrustning används. Sannolikt hade pojkens chanser ökat om bälte använts, men samtidigt aktualiserar olyckan frågan om småbussarnas krocksäkerhet. Bussen var starkt deformerad och det är förvånande att inte fler offer krävdes.

1993-12-21

En 6-årig pojke omkommer, tillsammans med fadern och en annan 16-årig pojke, då deras bil kör igenom en järnvägsbom och blir påkörd av tåget Kustpilen vid Fjälkinge utanför Kristianstad. Pojken är placerad i baksätet. Det är det enda som går att konstatera, det finns inga noteringar om bilbarnstol och det går inte att utvärdera om bälte använts. Dessvärre är det också meningslös information, av bilen finns nästan inget kvar och det finns ingen idag känd skyddsutrustning som skulle kunnat rädda de åkande i denna bil.

Bedömning: Mycket stort krockvåld, bruk av skyddsutrustning helt utan betydelse.

1993-12-21

En 14-årig flicka, placerad i framsätet på en Subaru L18 Super Station, omkommer då bilen hon färdas i får sladd och kanar in i en mötande buss. Även föraren omkommer. Fordonet deformerades mycket kraftigt. Det är oklart om flickan färdas bältad eller obältad, eftersom hon återfinnes utanför fordonet.

Bedömning: Mycket stort krockvåld där bruk av bälte och/eller annat bruk av skyddsutrustning säkerligen varit utan betydelse för olycksutgången.

6 Olyckorna 1994

1994-01-06

En 10-årig flicka omkommer i en sladdolycka på E18 i Karlstad. En tysk-registrerad Mercedes, med tre bosniska medborgare, får vid omkörning i stigningsfält sladd och far med höger sida in i en mötande Nissan Micra, -87. Flickan satt korrekt bältad på bälteskudde till höger i baksätet. De två personerna i Nissan Micra blir båda svårt skadade. Polisen anger att det var mycket halt väglag.

Bedömning: Flickan satt korrekt bältad, dock utan betydelse vid denna svåra sidokollision där flickan tyvärr sitter på den sida av bilen som träffas.

1994-01-15

En 13-årig flicka omkommer då en personbil i singelolycka med sladd välter över ett broräcke och ned i en å vid Perstorp, Ängelholm. Vittnen lyckas rädda en 10-årig pojke, men tvingas tyvärr ge upp försöken att rädda den i baksätet fastspända flickan samt föraren. Vittnena uppger att flickan var vid liv i den upp- och nedvända och vattenfyllda bilen, det gick att känna flickans puls, men att man inte kunde få ut henne trots att man till slut lyckades få loss bältet. Sannolikt satt också fötterna fast. Det finns dock ingen notering om bälteskuddar eller bältesstolar.

Bedömning: Flickan var korrekt bältad och dödsorsaken får anses vara druckning.

1994-03-31

En 13-årig flicka omkommer på Rv70 vid Vansbro då en Volvo 854 (egentligen 4-dörrars Volvo 850), -92, kommer utanför asfaltkanten och får sladd när föraren försöker återföra den in på körbanan igen. Bilen sladdar över vägbanan och ned i det motsatta diket, där bilen rullar runt. I bilen finns också en 10-årig flicka. Enligt polisen sitter flickan i baksätet på höger sida. Hon är inte fastspänd utan kastas runt inne i fordonet. Omkommer av huvudskador, men förblir trots allt inne i fordonet. Fordonets tak är intryckt just där flickan suttit.

Bedömning: Flickan satt obältad och hade sannolikt haft större chans att överleva om hon varit bältad.

1994-06-19

En flicka, 4½ år, omkommer strax utanför Linköping då en mötande Saab får vattenplaning och sladdar in i familjens Toyota Corolla. Dödsorsaken anges till brott på halskotpelaren. Även två vuxna omkommer, men en 7-årig flicka överlever. Den döda flickan satt korrekt fastspänd till höger i baksätet i en framåtvänd Akta Duo (E5 02035). Den överlevande flickan satt fastspänd till vänster i baksätet framåtvänd på en Klippan Kombi (E5 02009). Fordonet och passagerarna uppvisar stora skador p.g.a. last som tryckt på bakifrån. Baksätet har kollapsat.

Bedömning: Samtliga i bilen satt korrekt bältade, men olyckan aktualiserar problemet med last i kombibilar. Förutom krockvåldet framifrån hade samtliga utsatts för stor belastning bakifrån där ryggstödet mot lastutrymmet brast.

Bedömning: Det är närmast förvånande att någon överlevde överhuvudtaget.

1994-07-09

En tysk pojke på 11 år omkommer då en tyskregistrerad VW Golf i en singelolycka kör av vägen och voltar på E22 vid Norje, Karlshamn. Pojken satt fastspänd till vänster i baksätet och fick skäras loss av räddningspersonal. Olycksorsaken är troligen att föraren somnat. Fordonet kom från Tyskland med färja tidigt på morgonen. Pojken var vid liv under ambulanstransporten, men avled på sjukhus. Dödsorsaken anges till inre blödningar i bukhålan, lever och mjälte.

Bedömning: Pojken var formellt korrekt bältad, men sannolikt hade ett annat val av utrustning, dvs. bälteskudde, minskat bukbelastningen. Det är nämligen inte helt otroligt att det är s.k. underglidning, med höftdelen av bältet högt upp i buken, som gett de dödliga inre skadorna.

1994-07-13

En 14-årig flicka omkommer då en danskregistrerad Honda med 6 polska medborgare kör av vägen och fattar eld på E20 vid Kumla. Enligt vittnen sker avkörningen p.g.a. en däcksexplosion. Flickan återfanns svårt bränd 1,3 meter utanför bilen, medan övriga personer var lindrigt skadade. Förutom omfattande brännskador företedde flickan svåra skallskador. Sannolikt kastas samtliga fyra baksätesspassagerare ur bilen. Ingen av dessa använder troligen bälte. Flickans svåra skallskador ger en indikation på att hon sannolikt omkommer direkt av kollisionsskadorna. De båda bältade framsätesspassagerarna skadades lindrigt och kunde själva lämna bilen innan branden utbröt. (Polisen har en teori om att den heta katalysatorn bidrog till brandens uppkomst i det torra gräset).

Bedömning: Flickan var sannolikt ej bältad. Mycket troligt att hon hade haft överlevnadschanser om hon använt bälte. Det faktum att de bältade framsätesspassagerarna överlevde bekräftar i princip denna teori.

1994-08-07

En flicka på 7½ år omkommer i en singelolycka där en Peugeot 605 efter sladd kör in i en nedgrävd räckesände, en s.k. W-balk, och kastas upp i luften och voltar över ett viltstängsel på E4 söder om Jönköping. Ytterligare 4 personer färdas i bilen, varav 2 barn. Föraren är polsk medborgare men bosatt i Sverige sedan ca 1 månad. Den döda flickan kastas ur bilen och förevisar skall-, nack- och hjärnskador samt blödning i båda lungsäckarna samt höger arm helt avsliten. De fyra överlevande satt alla bältade, medan den döda flickan låg i baksätet på mittplatsen, med huvudet i knät på den ena passageraren och fötterna hos den andre passageraren. Enligt föraren är det mycket troligt att hon inte hade bälte på sig.

Bedömning: Flickan var ej korrekt bältad. Hon hade sannolikt överlevt korrekt bältad.

1994-08-27

En 2-årig pojke, polsk medborgare, men bosatt i Norge, omkommer då en polskregistrerad Renault 5 kolliderar med en Volvo 244 på E6 vid Strömstad. Fyra vuxna, två i vardera fordon, omkommer också. Barnet låg helt oskyddat och sov i baksätet, trots att en oidentifierad framåtvänd bilbarnstol fanns i baksätet. Enligt uppgift var den polska bilen nedlastad och försedd med släpvagn och har framförts ostabilt. Dock finns uppgifter om att det är Volvon som ev. kommit över på fel sida av vägen. Pojken dog av huvudskador samt lung-, mjält-, och njurskador.

Bedömning: Pojken var ej korrekt bältad. Han hade sannolikt haft bättre chanser att överleva om han varit korrekt bältad. Dock är hela fordonet mycket svårt deformerat, så det är svårt att med säkerhet sja om överlevnadsmöjligheterna.

1994-08-28

Två spädbarn, pojkar yngre än 1 år, omkommer i en singelolycka där en BMW 518i på E4 vid Sillekrog av oklar anledning får sladd och med taket före går in i en bergvägg. Babyn i framsätet satt korrekt bakåtvänd fastspänd i en Britax Babysure, medan babyn i baksätet satt i knät på en vuxen. Både denna vuxne och babyn kastas ut genom takluckan och båda omkommer. I bilen färdades totalt 7 personer, varav 5 i baksätet (0, 4, 6, 9, 32 år). Flera av de övriga passagerarna var mycket svårt skadade. Enligt uppgift har inga bälten använts i baksätet, medan föraren och babyn fram alltså varit fastspända. Babyn i framsätet har skadats svårt då A-stolpen trycks ned/in över barnstolen. Samtliga tre omkomna hade svåra skullskador.

Bedömning: Det ena barnet är korrekt bältad i bakåtvänt babyskydd, medan det andra barnet färdas helt obältad. Minst 5 personer färdas helt obältade i fordonet. Man kan bara konstatera att det dels var alldeles för många i fordonet, dels att man inte utnyttjade de skyddsutrustningar som stod till buds. Bland annat hittades en bälteskudde i bilens koffert. Kanske hade någon mer kunnat räddas om korrekta skydd använts. Dock har krockvåldet varit så pass stort att det kan anses förvånande att inte ännu fler offer krävdes.

1994-10-20

En 1½ årig flicka omkommer i en singelolycka på Lv 126 vid Tingsryd då en Saab 99 av okänd anledning går av vägen och blir liggande på taket. Enligt ett vittne har föraren påbörjat en omkörning men sedan av oförklarlig anledning hamnat i vänster dike. Flickan omkommer p.g.a. krosskador på skallen. Föraren uppger att han spänt fast båda barnen i baksätet, det fanns även en 3-årig pojke i bilen. I polisförhör uppges att flickan suttit fastspänd i en framåtvänd bilbarnstol i baksätet till vänster och att pojken suttit med bara vuxenbälte till höger i baksätet.

Bedömning: Föraren har uppgivit att barnen bältats i baksätet i framåtvända system, vilket tyvärr knappast kan karaktäriseras som korrekt. Optimala val av skyddssystem för båda barnen, dvs. bakåtvända stolar, hade säkerligen förändrat utgången av olyckan.

1994-11-22

En 10-årig flicka samt de båda manliga förarna omkommer då två bilar, en VW Golf och en Saab 900, frontalkolliderar på Lv 696 vid Skrea, Falkenberg. Flickan sitter i baksätet på Golfen, sannolikt bältad. Hon omkommer av skall- och nackskador samt blödningar i hjärnan. I Golfen färdas också flickans 13-åriga syster i framsätets högra stol, sannolikt också bältad. Hon skadades svårt. Saabföraren var kraftigt alkoholpåverkad, ca 2,8–3,6‰. Flera bilister hade fått väja för honom på fel sida av vägen, och polisen hade även fått in larm om den vingliga färden minuterna före olyckan, men inte hunnit ut för att stoppa fordonet. Saaben bedömdes av vittnen framföras med ”hög” hastighet, ca 100 km/h.

Bedömning: Flickan satt sannolikt bältad som en vuxen, men det är lite osäkert om hon suttit på sidoplatz med trepunktsbälte eller på mittplats med tvåpunktsbälte. Oavsett vilken av placeringarna som gällde får man bedöma det som korrekt för åldern. Dessvärre var nog den här olyckan så pass svår att det inte hade hjälpt med något annat tillgängligt skyddssystem. Ytterligare nackdel hade ju givetvis familjen av att de satt i en mindre, lite lättare, bil. Saaben torde vara ca 450 kg tyngre än Golfen.

1994-12-07

Tre barn samt två vuxna omkom då de i en Audi 80 sladdade in i fronten på en mötande lastbil. Efter kollisionen fattade bilen eld. De tre pojkarna var 2 år, 3 år, resp. 4½ år. Sannolikt dog samtliga fem i själva kollisionen. Ingen använde bilbälte.

Bedömning: Tyvärr använde ingen bälte. Barnen satt obältade i baksätet. Det är lätt att karaktärisera detta som ej korrekt och sannolikt hade barnen haft en chans att överleva i optimala bilbarnstolar, men p.g.a. branden är det svårt att sia om de även hade hunnit bli räddade ur fordonet.

7 Olyckorna 1995

1995-01-09

En 5½-årig pojke omkommer fastspänd i en framåtvänd bältesstol i baksätet på höger sida i en Saab 900, -85. (Muntlig information från polisen finns om att det skulle ha varit en Haglöfs Hansastolen). Olycksplatsen är E4 i Härnösand och vägbanan uppges ha varit blöt och delvis snömoddig och med saltslask. Olyckan sker i dagsljus och på vägen är skyltad högsta tillåtna hastighet 90 km/h. Föraren uppger att hon tillfälligt kommit ut i snömodd med höger hjul varvid fordonet får sladd, vilken hon dock lyckas häva, men en retursladd gör att Saaben frontal-kolliderar med en mötande olastad timmerbil Volvo F12, -91, med tillkopplat tomt släp. Vid kollisionen snurrar Saaben runt och sammanstöter en andra gång med lastbilens släp, som sladdar ut vid kollisionen. Lastbilen går i diket vid sammanstötningen men chauffören lyckas ta upp fordonet på vägen igen efter ca 65 meter. Dödsorsaken för pojken anges som trubbigt våld mot huvud och hals med krossblödningar i hjärnan och söndertrasning av halskotpelaren. Det finns även andra skador mot extremiteter och bål noterade. Dock anses skadorna mot huvud och hals vara de direkt dödande. Fordonet är dels allvarligt krockskadat i fronten, med träff snett framifrån vänster (ca riktning kl. 13 om man använder analogin med att se en klocka uppifrån, dvs. kl. 12 är rakt framifrån och kl. 06 är rakt bakifrån), dels skadat bak vid höger hjulhus och mot bakvagnen. Det är mycket troligt att bakvagnen skadats då personbilen kastats runt och kolliderat med vänster sida av timmerbilen, varvid sannolikt även pojkens huvudskador uppkommit vid mer eller mindre direktkontakt med lastbilssidan. Dock är passagerarutrymmet för övrigt någorlunda intakt med relativ minimala deformationer av A-stolparna och föraren av personbilen klarade sig med lindriga skador.

Bedömning: Pojken satt korrekt, både ur juridisk aspekt och med hänsyn till bästa tillgängliga kunskap om säkerhet, och något annat val av skyddsutrustning hade sannolikt inte gjort någon skillnad för olyckans utgång.

1995-03-01

En 9-årig flicka, passagerare i en Nissan Sunny, -87, omkommer i en halkolycka på E4 vid Skellefteå. Vägen uppges ha varit mycket hal, med is på vägbanan. Olyckan sker i mörker men med tänd vägbelysning och uppehållsväder. Högsta tillåtna hastighet 70 km/h, tätbebyggt område. En norrifrån kommande lastbil, Volvo F12, -92, med släp, får problem med att stanna då personbilarna framför bromsar. Följden blir att lastbilen kanar över till vägens vänstra sida. En annan mötande norrgående lastbil, Volvo F12, -89, med släp, tvingas därvid gira vänster över vägen och ned i diket. Lastbilarna sammanstöter ej, men den senare, norrgående, lastbilen drar med sig personbilen ned i diket där denna mer eller mindre krossas. Det finns tvetydiga uppgifter om huruvida personbilen färdats framför den första lastbilen, och därvid varit det fordon som lastbilen bromsat för, eller om personbilen legat omedelbart bakom denna lastbil. Dock har personbilen påkörts på sin vänstra sida av den norrgående lastbilen. Sannolikt har personbilen till stor del hamnat under lastbilens front. Även personbilens förare omkom. Dessutom skadades ytterligare en 10-årig flicka svårt. Båda flickorna satt i bilens baksäte, den omkomna flickan satt på vänster sida och den skadade på höger sida. Det fanns inga bälteskuddar i bilen. Ambulansmännen som kom först på plats uppger

att i varje fall den överlevande flickan använde bälte, hon fick skäras loss från detta. Däremot är ambulansmännen osäkra på om de övriga, den omkomna flickan respektive föraren, använde bälte. Räddningsledaren på olycksplatsen uppger att han är helt säker på att bara den överlevande flickan använde bälte. Dödsorsaken för 9-åringen anges till skullskada vid vänster tinning. Obduktion utfördes ej.

Bedömning: Flickan satt framåtvänd i baksätet, dock troligen ej med bälte, dvs. juridiskt och säkerhetstekniskt ej korrekt. I en olycka av denna kaliber får man anse att krockvåldet var så stort att det nästan är förvånande att den inte krävde ännu ett dödsoffer. Inget annat val av utrustning hade därför troligen förändrat olycksresultatet.

1995-03-15

En 2½-årig pojke omkommer då två bilar, en Opel Corsa Swing, -89, och en brandbil (lastbil) Chevrolet, -89, (tjänstevikt 3840 kg, totalvikt 4990 kg) kolliderar i halt väglag. I personbilen färdades dessutom två vuxna samt en 4-årig och en 6-årig pojke. Olyckan sker på Rv. 77 vid Björkboda, Norrtälje kommun, i skymning vid halkig vägbana och under snöfall. Högsta tillåtna skyltade hastighet på vägen är 90 km/h. Lastbilsföraren uppger att han först observerar Opeln under sladd mot diket. Vid den påföljande retursladden kastas personbilen rakt över i mötande körfält, mot lastbilens front, och någon egentlig undanmanöver hinns ej med. Lastbilens front träffar personbilen rakt i dess vänstra sida. Den omkomna pojken satt i bilbarnstol i personbilens högra framsäte. (Det framgår inte helt tydligt om det helt säkert rör sig om en bakåtvänd bilbarnstol, men det är det mest troliga). I baksätet satt den 6-årige pojken på mittplats samt den 4-årige pojken till höger. I baksätets vänstra säte satt en vuxen kvinna som, liksom föraren, också omkommer vid olyckan. Enligt undersökningsprotokoll från polisen är fordonet mycket svårt deformerat i sidled. Barnstolen är lossiten och dess fästen är skadade så att det inte kan avgöras hur den varit monterad. Bilen var försedd med odubbade vinterdäck fram med ett mönsterdjup på ca 4 mm samt slitna sommardäck bak med ett mönsterdjup på endast 1,6–1,7 mm. Polisen konstaterar helt riktigt att detta dels är en olaglig kombination, dels att det är känt att bilen mycket lättare kan råka i sladd med denna däckskonfiguration, dåliga däck bak. (Fordonet godkändes vid kontrollbesiktning 1995-02-22, endast 3 veckor före olyckan, men det är oklart om fordonet då hade denna underliga däcksutrustning). Pojken avlider påföljande dygn på sjukhus. Dödsorsaken på pojken anges till trubbigt våld mot huvudet med svåra hjärnskador samt åtföljande total hjärninfarkt.

Bedömning: Uppenbarligen satt pojken bältad i en bilbarnstol, sannolikt också bakåtvänd. Därvid satt han både rent juridiskt och utifrån en säkerhetsmässig bedömning korrekt. Även de övriga barnen synes ha suttit enligt alla rekommendationer, t.ex. med det barn som var bäst lämpat för placering på mittplatsen med bara höftbälte. Krockvåldet vid sidokollision är ett svårt problem och den lilla Opeln, med tjänstevikt på bara 860 kg, hade inte mycket att sätta emot den betydligt tyngre brandbilen. Särskilt notabelt vid denna olycka är dock den regelvidriga däckskonfigurationen, vilken sannolikt bidragit till olyckans uppkomst.

1995-04-07

En 7-årig pojke omkommer i en olycka på Rv. 40 i Borås. Olyckan sker i mörker under snöfall och med blöt, snömoddig, vägbana. Skyltad högsta tillåtna hastighet är 90 km/h. En Volkswagen Vento, -92, på väg västerut kör om en buss men

hinner inte avsluta omkörningen utan råkar i sladd och kolliderar med en mötande Mazda 323, -82. Pojken färdas bältad framåtvänt i framsätet på Mazdan men det finns inga noteringar om någon bälteskudde eller bältesstol. Mazdan anges f.ö. i polisrapporten vid kontroll med CBR (Centrala Bilregistret) var belagd med körförbud vid olyckstillfället. Enligt busschauffören försöker inte Venton bromsa innan den råkar i sladd. Efter sammanstötningen mellan de båda bilarna kastas Mazdan ned i diket och Venton hamnar på tvären framför bussen, som därmed också kolliderar med Venton och därvid slungar den av vägen. Pojken avlider på följande dygn på sjukhus. Dödsorsaken anges som omfattande brott på skallen samt hjärnskador.

Bedömning: Rent juridiskt satt pojken korrekt. Även om inte lagen kräver det, kunde man möjligen önskat att bältesstol/bälteskudde använts, något som rekommenderas upp emot 9–10 års ålder. Dock är det troligt att bruk av bältesstol/bälteskudde inte förändrat utgången av olyckan i detta fall, med svår frontal-kollision, där sannolikt deformationen på fordonets kupé var så pass stor att skullskadan uppkom av detta. Möjligen kan man spekulera i att en alternativ placering i baksätet varit ett bättre alternativ i just denna olycka, ett råd som dock inte kan generaliseras till att gälla alla andra olyckstyper, varför rådet blir ointressant.

1995-04-08

En 9-årig flicka omkommer i en singelolycka med en Nissan Micra, -86, Olyckan sker i dagsljus, men i halt väglag, på Rv. 47 vid Mullsjö. Flickan sitter bältad till vänster i baksätet bakom föraren. Fordonet får vid inbromsning i nedförsbacke sladd och hamnar på taket i ett vattenfyllt dike. Flickan hänger medvetlös inne i bilen med huvudet under vattnet. Vattennivån inne i bilen uppges vara ca 20 cm. Samtliga fyra i bilen, två vuxna samt flickan plus en 15-årig pojke, förs till sjukhus med vad som då tros vara lindriga skador. Dock avlider flickan under intensivvård efter 10 dagar p.g.a. att hennes lungor allvarligt skadats då hon inandats både vatten resp. maginnehåll (grav aspirationspneumoni respektive post-traumatisk lungsvikt).

Bedömning: Flickan färdades bältad som vuxen, vilket här får anses vara helt korrekt. Inget annat val av skyddsutrustning hade påverkat resultatet.

1995-04-10

En 9-årig flicka, bältad baksätesspassagerare i en Ford Scorpio, -89, omkommer i en singelolycka på E6 vid Ängelholm. Efter avslutad omkörning fortsätter Forden oförklarligt ned i diket, mitt på en raksträcka. Olyckan sker i dagsljus och på torr vägbana. I diket finns ett större betongfundament kvarlämnat, ca 1 meter gånger 1,5 meter, som ej utnyttjas längre. Detta river upp hela undersidan på fordonet och skadar de åkande mycket kraftigt. Samtliga i bilen är bältade och det är troligt att den omkomna flickan satt bältad i baksätets högra säte. Dödsorsaksundersökningen har ej nått VTI.

Bedömning: Flickan satt korrekt. Inget annat val av skyddsutrustning hade väsentligt kunnat förändra utgången av olyckan. Dock är det klart otillfredsställande att ett betongfundament lämnas kvar i diket på detta sätt.

1995-09-08

En 8-årig pojke omkommer då en Volkswagen Golf, -80, av oförklarlig anledning får sladd och går av vägen. Olycksplatsen är väg 959, Hästveda, Hässleholms kommun och vägbanan är torr och olyckan sker i dagsljus. Skyltad högsta hastighet på vägen var 90 km/h. Pojken satt bältad på bälteskudde i framsätet på passagerarplatsen på höger sida. Olyckligtvis kolliderar bilens högra sida med ett träd i diket och deformationen synes störst just vid höger främre passagerarplats, den plats pojken sitter på. Eventuellt kan orsaken till olyckan vara tekniskt fel på bilen. Det finns enligt polisrapporten vissa tecken på att någon av fjädrarna i framvagnen kan ha brutit vid olyckan. Om detta orsakat olyckan eller om det är en följd av olyckan kan dock inte helt bestämmas. Dödsorsaken är multipla skador, bl.a. noteras krossad skalle, hjärnskada, skadat ansiktsskelett, söndersliten halskotpelare, avslitning av axel-halspulsåder samt yttre och inre skador på extremiteter och bål.

Bedömning: En mycket svår sidokollision. Samtliga i bilen var korrekt bältade och med korrekta skyddsanordningar.

1995-10-08

En 4-årig pojke omkommer i en Volvo 245, -86. En mötande Mercedes Benz 300D, -82, kommer av någon anledning över på fel sida av vägen. Ett vittne till olyckan, förare av en annan bil som lyckades väja för Mercedesen, säger att föraren av Mercedesen satt snett framåtlutad över ratten, som om hon letade efter något på golvet eller liknande. Det framkommer på annat håll att föraren av Mercedesen just telefonerat med mobiltelefon men att detta samtal avslutats normalt. Föraren hade i detta samtal berättat att hon var trött. Dock är mobiltelefonen påslagen när polisen tillvarar den på olycksplatsen. Mercedesförarens dotter återfinns efter olyckan på golvet framme vid framsätet och det kan inte uteslutas att dottern dragit förarens uppmärksamhet från vägen. Den 4-åriga pojken sitter bältad på passagerarplatsen fram i Volvon, dock nämner polisutredningen ingen förekomst av vare sig bältesstol eller bälteskudde. Volvon frontalkolliderar med Mercedesen. Vid teknisk undersökning av bilarna framkommer inget särskilt avseende Volvon. På Mercedesen finns däremot ett flertal säkerhetsmässigt allvarliga brister. Främre vänstra bromsskivan är skadad (före kollisionen) på ett sådant sätt att bromsförmågan varit nedsatt. I bilen har originalsätena bytts mot tillbehörsäten. Dock är i originalutförande bilbältets nedre fästpunkter fästade i bilstolen, varför någon på eget bevåg ”tillverkat” nya fästpunkter genom att bl.a. göra hål i kardantunneln. Varken detta eller själva bytet av säte är tillåtet utan särskilda krav på tester eller andra intyg. I kollisionen brister bältesfästet i kardantunneln, vilket sannolikt starkt bidrager till att även Mercedesföraren omkommer. Även Mercedesens ratt är utbytt till en dito trärratt, ej heller den av godkänd typ. Dödsorsaken för den omkomna pojken i Volvon anges som trubbigt våld mot huvudet samt söndertrasning av leden mellan huvudet och den första halskotan med avslitning av förlängda mårger.

Bedömning: Pojken får, rent juridiskt, färdas framåtvänd men skall då också använda bältesstol eller bälteskudde. Det kan inte uteslutas att pojkens chanser kunnat förbättras om bältesstol/bälteskudde använts, då en gynnsammare bältesgeometri kunnat erhållas. Skadebilden, med skada på halskotpelaren vid övergången till kranietts botten samt avslitning av förlängda mårger, får anses vara en

alltför typisk skada på barn som färdas framåtvänt men som ur säkerhetsaspekt egentligen borde ha färdats baklänges.

1995-10-11

En 5 månader gammal pojke omkommer i en Saab 9000 V6, -95, i en singelolycka på Rv. 45 mellan Vänersborg och Mellerud. Enligt fordonsföraren väjer han för en älg varvid han tappar kontrollen över fordonet, som först kolliderar med en bergknalle på vägens högra sida för att sedan volta över vägen och ned i det vänstra diket. Pojkens mamma sitter med pojken i famnen i baksätet. Syftet är att amma pojken. Hon har inte bälte på sig. Kollisionen med bergknallen blir mycket kraftig, bl.a. slits större delen av motorn bort från bilen. Mamman och pojken kastas ur fordonet och återfinns ett 20-tal meter bort i dikesreningen. Mamman avlider omedelbart. Pojken avlider senare på sjukhus p.g.a. omfattande skullskador och blödningar i hjärnan.

Bedömning: Trots den mycket svåra kollisionen är fordonets kupé relativt intakt. Med mycket stor sannolikhet hade både mamman och barnet kunnat överleva olyckan om de varit korrekt bältade respektive använt babyskydd/bilbarnstol.

1995-10-29

En 10-årig pojke omkommer i en Volvo 245, -84, på E14 i Ånge kommun. Sannolikt har fordonet råkat i sladd p.g.a. fläckvis halka. Pojken satt korrekt bältad i baksätet bakom föraren. Fordonet går runt på taket i diket. Sannolikt har bilen kolliderat med ett träd i diket på så sätt att pojkens huvud, hals samt vänstra sida av bålen samt vänster arm skadats. Huvudsaklig dödsorsak halsryggmärgsskada med brott på halskotpelaren. Trädet skall enligt uppgift även ha förorsakat skador på karossen på ett sådant sätt att övre bältesfästpunkten på pojkens plats slitits loss.

Bedömning: Pojken satt korrekt. Inget annat val av skyddsutrustning hade kunnat påverka olycksutgången.

1995-11-04

En 4-årig flicka omkommer då en Saab 900, -86, får sladd i halt väglag på Rv. 50 i Askersunds kommun. Bilen kolliderar med en mötande Saab 9000, -95. Kollisionspunkten är i huvudsak på den första bilens högra sida. På höger sida i baksätet satt flickan bältad i en framåtvänd barnstol. Dödsorsak anges som övertänjning av leden mellan halskotpelaren och skallen med blödningar kring halsryggmärgen och upp mot hjärnstammen. Dessutom konstaterades skador på bålen och blod i lungorna samt bukhålan.

Bedömning: Flickan satt juridiskt och utifrån allmänt gällande säkerhetsinformation rätt, korrekt bältad i en bältesstol. Självklart kan man som vanligt spekulera i om en bakåtvänd barnstol kanske hade varit bättre i just detta fall, men eftersom det ännu inte är särskilt vanligt med bakåtvända barnstolar som klarar så pass stora barn och att det av hävd varit så att man vänder barnen framåt vid ca 3 års ålder, får man anse att inget annat val av barnstol hade förändrat olycksutgången. Återigen tvingas man konstatera att sidokollision är en mycket farlig olyckstyp p.g.a. den otillräckliga deformationszonen som bildörren i sig utgör. (För att komma åt sidokollisionsproblematiken måste dels fordonen förändras, dels

måste trafikmiljön förändras så att man normalt ej kan komma över i mötande körfält).

1995-11-17

Fredagen den 17 november 1995 minns många som ”det stora snökaoset” i södra Sverige. Mer än meterhöga snödrivor stänger stora delar av Sydsverige. En 12-årig pojke omkommer då en Mazda 1300, -72, kolliderar med en mötande lastbil Volvo FL 608, -88. Lastbilen har fått sladd i det hala väglaget och kanar över i personbilens körfält. Sannolikt är också sikten dålig p.g.a. snökaoset, vilket säkerligen försämrat personbilsförarens möjligheter att hinna göra något. Olyckan sker på E4 vid Jönåker nära Nyköping. Personbilen kör in under lastbilens högra sida och kilar fast där. I Mazdan färdades en familj bestående av två vuxna och tre barn i åldern 10, 12 samt 15 år. De vuxna satt fram och barnen bak. De två dottrarna på 10 respektive 15 år överlever, svårt skadade, medan pojken på 12 år samt de båda vuxna avlider. Enligt färdskrivardiagrammet har lastbilen färdats med 84 km/h hastighet, med säkerhetsavdrag blir det minst 76 km/h. Det framgår ej av polisutredningen om bälten använts, men med ledning av att två personer ändå lyckas överleva denna svåra olycka kan man anta att bälten har brukats. Pojken avlider p.g.a. sina svåra skullskador.

Bedömning: Ett mycket högt krockvåld. Det är t.o.m. förvånande att inte fler offer krävdes. Sannolikt satt personerna i fordonet rätt bältade.

1995-12-02

En 14-årig pojke omkommer i en BMW325, -87, på E20 i Södertälje. Bilen framförs av pojkens äldre bror. Pojken sitter korrekt bältad på passagerarplats i framsätet. Bilens hastighet var ca 100 km/h. Tillåten skyltad hastighet är 110 km/h. Bilen är utrustad med sommardäck. Vägbanan är halkig och de får sladd på fordonet, som går ned i det högra diket där fordonet snurrar och voltar. Bilen stannar efter ca 70 meter, liggande på taket. Brodern kan inte få loss pojken, som satt både fastbältad och fastklämd i fordonet, han skaffar hjälp. Det tog sedan räddningspersonalen ca 30–40 minuter att få loss pojken, som bedömdes som död redan när räddningspersonal först kom till platsen. Dödsorsaken fastställs till att vara inandning av blod till luftvägarna beroende på omfattande krosskador i ansiktet och munnen.

Bedömning: Pojken satt korrekt, men stort krockvåld, med efterföljande kollaps av kupéutrymmet, åsamkar pojken skador som något annat vanligt skydd inte hade kunnat förhindra. Man kan spekulera i om inte vinterdäck/dubbdäck hade förhindrat olyckan eller om ett vägräcke hade kunna mildra konsekvenserna av olyckan.

1995-12-23

En 12-årig flicka, placerad i framsätet på en Toyota Corolla, -86, omkommer då bilen hon färdas i får sladd och kanar över i mötande körfält. Olyckan sker på Rv. 70 vid Hedemora i dåligt väglag, med blixthalka samt en ca 2 meter bred och 10–15 cm hög mittsträng av snö. Toyotan sladdar ut och kanar på tvären, med höger sida främst, och kolliderar med en mötande Volvo 745, -90. Det finns en vittnesuppgift som gör gällande att Toyotan legat nära framförvarande fordon och av någon anledning tvärbromsat, varvid bilens hjul låst sig och sladden var ett

faktum. Minst två (oberoende) vittnen talar om låsta hjul. Dödsorsaken för flickan anges till avslitning av hjärnans bryggvener.

Bedömning: Återigen sidokollision med mycket stort krockvåld där bruk av bälte och/eller annat bruk av skyddsutrustning säkerligen varit utan betydelse för olycksutgången.

1995-12-27

En 1 månad gammal flicka omkommer, placerad i babystol i framsätet på en Nissan Bluebird, -90, vid en olycka på Rv. 84 i Ljusdal. Enligt uppgift var det mycket halt på vägen vid olyckstillfället. Personbilen möter först en Vägverksbil/lastbil i en kurva. Enligt lastbilsföraren är personbilen då över på fel sida av vägen, i lastbilens körfält. Lastbilsföraren uppfattar det som om personbilsföraren, dvs. barnets mamma, håller på med något i bilen och därvid förlorar kontrollen över fordonet. Samtidigt uppger han att när personbilsföraren upptäcker lastbilen gör hon en häftig manöver som resulterar i sladd. Dock passerar personbilen lastbilen och får en retursladd bakom lastbilen som resulterar i en rak frontalkollision med en mötande buss. Bussen och personbilen kastas ned i diket. Mamman, som var bältad, avled i kollisionen. Vittnen uppger att endast en mycket liten del av babystolen syns under den in- och den nedpressade instrumentbrädan. Babystolen har uppenbarligen tryckts ned under instrumentbrädan vid kollisionen. Babyn omkommer p.g.a. sina hjärnskador.

Bedömning: Babyn satt korrekt i en babystol. Dock var kollisionen så kraftig att kupén deformerades och hårda fordonsdetaljer träffade de båda i personbilen. Inget annat val av skyddsutrustning hade på ett avgörande sätt förändrat olycksutgången.

1995-12-27

En 4-årig flicka omkommer, placerad i en Hansa framåtvänd bältesstol i framsätet på en Mercedes Benz 240, -80. I halt väglag får en Ford Escort, -88, sladd och kanar över i mötande körfält där den kolliderar med Mercedesen. Flickan slungas rakt in i instrumentbrädan och avlider senare p.g.a. sina skador. Vid den efterföljande tekniska undersökningen konstateras att bilbältet på passagerarplatsen fram på ett mycket anmärkningsvärt sätt varit felaktigt. Bältet har inte löpt korrekt genom spännet vid låset, enbart det omgivande plasthöljet har hållit bältet. Det har inte kunnat klarläggas vem som monterat bältet fel. Fordonet var nyligen inköpt av den familj som åkte i den, men vid besiktning 951120 fick fordonet inget påpekande om bältet. Vid kollisionen brister givetvis plasthöljet över låset och flickan har därvid ingen vidare nytta av bältet.

Bedömning: Flickan satt egentligen rätt. Med ledning av foton på bilen kan man konstatera att kupén är så pass intakt att hon säkerligen överlevt om bara bältet fungerat som det skulle. Det är mycket anmärkningsvärt att någon kunnat ta isär bältet och på ett så avgörande felaktigt sätt montera ihop det igen. Dock har det berättats mig att det sannolikt var mycket lätt hänt, om inte stor noggrannhet iaktogs vid hopmonteringen. Det är också notabelt att Bilprovningen inte upptäckte det felaktiga bältet vid besiktningen 951120, om nu bältet verkligen var felaktigt vid den tidpunkten.

1995-12-27

En 10-årig flicka omkommer då bilen hon färdas i, en Opel Ascona, -82, råkar i sladd i halt väglag på E4 vid Örkelljunga. Opel'n kanar över i mötande körfält och kolliderar med en mötande Toyota Corolla, -94. Opel'n har sommardäck. Flickan avlider av atlanto-occipitalledsskada, dvs. avslitning av skallbasen från första halskotan, samt avslitning av ryggmärgen. Även i det mötande fordonet avlider en passagerare. Det finns inga säkra noteringar om att bilbälte använts, men med ledning av skador på bäcken, övriga inre organ i buken samt själva nackskadan kan man anta att bälte sannolikt brukats. Flickan färdades på passagerarplatsen i framsätet.

Bedömning: Flickan satt sannolikt rätt. Olycka med stort krockvåld.

1995-12-28

En 3-årig pojke omkommer, placerad i en bakåtvänd bilbarnstol i framsätet på en Toyota Camry, -88, på Lv 152, Skillingaryd. I halt väglag får fordonet sladd och går över mötande körfält och ned i diket, där bilen voltar runt på taket. Taket på bilen har enligt polisen tryckts ned som en kil mot pojkens huvud. Dödsorsaken anges som hjärnskada med skallbasfraktur. De övriga i bilen, en något äldre flicka samt modern, är i princip oskadade.

Bedömning: Pojken satt rätt enligt all tillgänglig kunskap om säkerhet. Detta är återigen ett exempel på att inget skyddssystem, vad det än vara må, har någon större effekt om själva kupén inte är intakt eller om något tränger in i kupén. (För att komma åt detta problem måste framtidens fordon rent tekniskt förändras. Det finns i princip inga riktigt effektiva myndighetskrav alls på hållfasthet på takstrukturen på en personbil idag).

8 Olyckorna 1996

1996-07-14

En 12-årig flicka omkommer då en VW-buss, -83, kör i diket. (Fordonet är formellt en lätt lastbil, men har inkluderats i undersökningen då fordonstypen blivit allt vanligare bland barnfamiljer.) Olyckan sker vid 5-tiden på morgonen. En familj bestående av 7 personer är på hemväg från semestern i Danmark. De har av olika anledningar kommit med en sen färja till Sverige. Efter en sovpaus i bilen under natten går färden vidare mot hemmet. Samtliga i bilen använder bilbälte utom den 12-åriga flickan, som just vid olyckstillfället ligger obältad och vilar på ett av fordonets säten. Av någon anledning går fordonet i diket, där det voltar, sannolikt beroende på att fordonet passerar över en infart i diket. Den omkomna flickan kastas ur fordonet och återfinns klämd under bilen. Flickans skador är brott på skullbasen, ansiktsskelettet och de två översta nackkotorna med skador på hjärna och hjärnstam samt skador på bålen och lungorna.

Bedömning: Flickan borde varit bältad. Hade hon varit kvar inne i bilen hade hon med stor sannolikhet överlevt, liksom de övriga familjemedlemmarna.

1996-07-22

En 12-årig flicka omkommer som baksätesspassagerare i en Volvo 460, -92. Bilen hon färdas i gör en vänstersväng och blir påkörd av en mötande Volvo 340, -88. Ytterligare en person, en vuxen kvinna, omkommer i den påkörda bilen. Vittnen berättar att de lossat flickan ur bilbältet och försökt ge första hjälpen. Huvuddelen av deformationen har skett mitt i höger bakdörr. Flickan hade brott på första och andra halskotan.

Bedömning: Flickan satt korrekt. Inget annat val av utrustning hade därför förändrat olycksresultatet.

1996-09-06

Två pojkar, 12 och 13 år, omkommer i en (trolig) singelolycka där en Porsche 944, -83, kör av vägen i en svag högerkurva. Bilen sneddar över mötande vägbanan, går ned i diket, kör av en telestolpe och därefter studsar och voltar bilen ytterligare ca 105 meter i terrängen. I samband med olyckan fattar bilen eld. I Porschen färdades 5 personer, en 27-årig manlig förare och 3 killar och en flicka i 12–13 års ålder, varav de 3 pojkarna satt i baksätet. De båda dödade satt obältade i baksätet (vänster sida resp. i mitten). Föraren var ungdomsledare i en förening. Efter lekar och spel i en skola skulle de åka till Betelförsamlingens lokal och fika. Under färden har någon form av biljakt uppstått mellan föraren och en kamrat, med troligen upprepade omkörningar som följd. Enligt en överlevande påhejades föraren av de övriga passagerarna. Vittnet uppger att den andra bilen, en Chevrolet Camaro, framför Porschen ev. försökte hindra omkörning genom att åka i sicksack över vägbanan, varvid Porschen trängdes ut över vänster asfaltkant. Vittnet uppger att hastigheten då var mycket hög. De båda i framsätet hjälps ur bilen, medan två av de tre pojkarna i baksätet återfinns utanför bilen. En pojke återfinns klämd under den brinnande bilen. Enligt obduktionsprotokollen avlider den ena pojken av sina skullskador och den andra av omfattande skador på bålen.

Bedömning: Den här olyckan är ett rent skolboksexempel på hur unga förare INTE borde köra, men tyvärr alltför ofta gör. Självfallet var det fel att pojkarna

inte var bältade i baksätet, men kanske var felet redan att biltypen knappast är tänkt för 5 personer. Att bilen sedan framfördes på ett helt vansinnigt sätt gör inte saken bättre. Visserligen fattade bilen eld, men de båda bältade i framsätet hann hur som helst ut. Troligen hade personerna i baksätet haft en bättre chans om de suttit kvar bältade inne i bilen under voltningarna. Sannolikt hade de då haft en rimlig chans att hinna ur det brinnande bilvraket.

1996-09-29

Två flickor, 1½ resp. 3½ år, omkommer då den bil de färdas i, en Nissan Sunny, -88, kolliderar med en mötande buss. Det regnar lätt vid olyckstillfället. Olycksplatsen är en raksträcka med avslutande backkrön och olyckan sker nära backkrönet. Den 1½-åriga flickan sitter i en bakåtvänd bilbarnstol på högerplatsen i framsätet. Den 3½-åriga flickan sitter till vänster i baksätet. Det finns ingen anteckning om bältesstol/bälteskudde, men det står antecknat att de båda vuxna föräldrarna använde bilbälten. Därvid får man anta att även den 3½-åriga flickan var korrekt bältad. Busschauffören uppger att Nissanbilen bröt ut snävt bakom en lastbil och att han inte hade någon chans att väja eller bromsa. Uppgifterna bekräftas i huvudsak av de övriga vittnen som finns tillgängliga. I stort sett kör bussen över Nissanbilen helt. Även en taxi bakom Nissanbilen dras med i olyckan, dock ej särskilt allvarligt. Dödsorsak på samtliga är massiva skullskador samt för föraren även stora skador på hela kroppen. Den tekniska undersökningen omtalar att däcksutrustningen var i slitet skick på Nissanbilen.

Bedömning: Alla i bilen satt korrekt, men det massiva krockvåldet deformerade passagerarutrymmet så mycket att olyckan i stort sett var omöjlig att överleva, i varje fall i den bil som användes. Denna olycka en av mycket få registrerade på senare år där ett barn korrekt bältad i bakåtvänd bilbarnstol omkommit.

1996-10-31

En knappt 5-årig flicka omkommer i en sladdolycka i halt väglag. Det var en dagisgrupp som varit ute på studiebesök och det var flera föräldrar som ställt upp för att köra gruppen. I bilen, en Ford Sierra, -86, färdas, förutom den 21-åriga manlige föraren, 3 barn i åldrarna 5–6 år. Alla barnen använder bälteskuddar och ordinarie bilbälte. Den dödade flickan satt bältad korrekt i höger framsäte. Forden får, vid inbromsning vid en avtagsväg, först en liten sladd och går ut mot vägrenen. Där får bilen en retursladd och vänder runt nästan 90°, går över i mötande körfält och kolliderar med höger bakände mot en mötande Volvo 244, -88. Forden pressas ihop på höger sida på ett sådant sätt att den dödade flickan sannolikt kastas ut genom bakrutan. Passagerarsätets ryggstöd deformerar bakåt varvid flickan, som ju sitter i passagerarsätet, kan kastas bakåt trots att hon är bältad. Några vittnen uppger att de ser ett föremål, alla uppfattar inte att det är en liten människa, flyga genom luften i en hög båge. Flickan landar på vägbanan, men undgår att bli påkörd av andra bilar. Flickan avlider påföljande dag av sina skullskador.

Bedömning: Flickan färdades bältad och med bälteskudde, vilket får anses vara korrekt. Rent hypotetiskt kan man spekulera i om ett bakåtvänt skyddssystem eventuellt hållit kvar flickan på ett annat sätt, även om belastningen på flickan då liknat en mera konventionell frontalkollision, men det får än så länge anses mycket ovanligt att 5-åriga barn färdas bakåtvänt. Det finns mycket få bakåtvända stolar som klarar så stora barn. Inget annat val av normalt tillgängliga skyddsut-

rustningar hade kunnat påverkat resultatet. (Det finns i princip inga lagkrav alls på vad ett ryggstöd skall tåla. Lagkrav finns bara för frontalkollisioner och i viss mån sidokollisioner, och det är i huvudsak bilbältet som man förlitar sig på skall fånga de åkande i bilen. Det kan inte anses ovanligt att ryggstöd brister under kollision).

1996-11-09

En 7-årig flicka omkommer i en singelolycka på moddig och halkig vägbana. Fordonet, en Ford Escort, -87, får sladd och påföljande retursladd vräker fordonet av vägen ut mot höger. Polisens tekniska undersökning visar att bilen har bra däck fram, men slitna däck bak. Troligen voltar bilen. Flickan, som hade för vana att ta av bilbältet strax innan man var framme, har enligt modern/föraren troligen uppfattat det som om man snart skulle stanna på den lilla väg de färdades på. Flickan, som tidigare under resan suttit bältad i baksätet, kastas ut ur bilen, sannolikt genom bakrutan. Dödsorsaken är skallskador.

Bedömning: Med stor sannolikhet är flickan just vid olyckstillfället obältad. Det är troligt att hon överlevt om hon varit kvar inne i bilen, dvs. varit bältad.

1996-11-09

En knappt 8-årig flicka, placerad i framsätet i en Subaru 1800, -87, omkommer då bilen kolliderar med en mötande Saab 900, -89. I Subarun färdades en vuxen (föraren, som också omkommer) och fyra barn, i Saaben färdades två vuxna och två barn. Polisens tekniska undersökning visar att bältena fram i Subarun använts vid olyckan, men att det inte kan uteslutas att de övriga bältena varit oanvända. Ingen bilbarnstol finns i bilen, trots att det minsta barnet i Subarun bara var 3½ år. (Dock uppvisar två av de tre barn som varit placerade i baksätet bukskador, vilket tyder på att minst tvåpunkts höftbälte använts). Spår på platsen tyder på att det kan ha varit älg på vägen, som i så fall troligtvis Subarun väjt för och därvid kommit över på mötande körbana, där kollisionen skett. Flickan avlider till följd av brott på kotpelaren i brösthöjd samt massiva inre blödningar i anslutning till kotpelarbrottet.

Bedömning: Flickan har varit juridiskt bältad korrekt, men utan att använda bältesstol/bälteskudde vilket ur säkerhetsaspekt hade varit önskvärt. Man kan spekulera i om en bältesstol/bälteskudde hade förändrat bältesgeometrin till en mera gynnsam position, men det är tyvärr omöjligt att besvara en sådan fråga objektivt. Det kan lika gärna vara så att krockvåldet, i kombination med omfattande deformation av fordonet, helt enkelt var för stort.

1996-11-16

En 4-årig pojke omkommer då den Volvo 740, -90, som han färdas i kolliderar med en älg. Taket på bilen trycks bakåt, lossnar och skrynklas ihop längst bak på bilen. Pojken satt i framsätet, med bälteskudde och bilens ordinarie bilbälte på sig. Efter kollisionen med älgen går bilen ned i höger dike och ned i en djup ravin. Bilen färdas ca 100 meter i diket/ravinen innan den stannar. (Ravinen skyddas av ett räcke, som dock börjar först efter platsen för sammanstötningen med älgen). Pojken avlider av skallfraktur och hjärnskador.

Bedömning: Pojken satt rätt bältad. Den omfattande kupédeformationen gör att inget annat val av skyddsutrustning sannolikt betytt något för utgången av olyckan.

9 Olyckorna 1997

I början av år 1997 meddelade uppdragsgivare Vägverket att VTIs undersökningar av dödsolyckor med barn i personbil skulle upphöra, eller rättare sagt föras över till Vägverket i samband med att Vägverket startade upp sina djupstudier av alla dödsolyckor. Slutdatum sattes till 1997-06-30, vilket betyder att jag här bara redovisar dödsolyckorna för de första sex månaderna av 1997. (Så här i efterhand kan man konstatera att ytterligare 6 barn omkom juli-december 1997, eller totalt 11 barn under 1997.)

1997-02-15

En 15-årig pojke samt pappan/föraren omkommer då fordonet de färdas i, en Ford Taunus, efter omkörning i halt väglag på Lv 1153 utanför Norrköping får sladd och med vänster sida före kolliderar med en mötande Mercedes-Benz 300. Den mötande bilen kan inte väja p.g.a. sidoräcke. Föraren i Mercedesen, en gravid kvinna, skadas och fostret kan inte räddas. Omkörda vittnen uppger att farten var hög, vittnena körde själva 70-80 km/h. Inga uppgifter om bälten, men såväl 15-åringen som föraren sitter fastklämda i fordonet och omkommer direkt på platsen.

Bedömning: Det framgår inte om bälte använts, men det verkar inte ha spelat någon roll i denna olycka, där offren klämdes fast i en svårt ramponerad bil. I avsaknad av säkra uppgifter antar jag att bälte använts.

1997-02-17

En flicka på drygt 15 månader omkommer i en singelolycka där en Audi 80 kör av vägen och frontalkolliderar med ett träd. Flickan sitter fastspänd framåtvänt i baksätet och föraren/mormor sträcker sig ev. bakåt för att ge barnet en leksak. Föraren är alkoholpåverkad, ca 1,5‰. Skall- och bröstskador med inre blödningar.

Bedömning: Svår trafikolycka. Kollision med träd ger vanligtvis stora kupédeformationer. Ändå torde det vara så att barnet haft goda chanser att överleva i en bakåtvänd bilbarnstol.

1997-04-18

En 9-årig pojke omkommer när en Ford Escort, -84, blir påkörd av tåget på en järnvägsövergång utanför Falkenberg. Pojken sitter bältad i baksätet på mittplats. Lågt stående sol anses ha påverkat så att föraren inte uppmärksammade att det var rött ljus.

Bedömning: Svår olycka med stor kupédeformation, inget annat skydd hade påverkat olycksutgången. Möjligen aktualiserar olyckan frågan om bommar eller planskilda korsningar.

1997-05-30

En 12-årig flicka omkommer på E65 utanför Ystad när personbilen hon färdades i, en Volvo 245, -82, kolliderar med en taxi, en Skoda. I Volvon färdas sammanlagt sex personer, varav två i bakåtvända säten längst bak i lastutrymmet. Den avlidna flickan sitter bältad till höger i baksätet. Det finns uppgifter om att taxin framförts vingligt. Bilarna har sannolikt hakat i varandra, ev. när taxin kört om Volvon, och på något sätt har båda bilarna voltat och Volvon hamnat i diket. Även de båda vuxna i Volvons framsäte avlider. Omfattande kupédeformationer.

Bedömning: Flickan satt korrekt bältad.

1997-06-13

En 7-årig pojke omkommer, troligen obältad, i baksätet i en Saab 900, -85, då den kolliderar med en mötande VW pickup, -87. Saaben framförs enligt uppgift på fel sida av vägen och när VWn väjer till vänster, väjer även Saaben tillbaka till sin högra sida. Kollisionen är oundviklig. Pojken brukade använda bilbältet, men missade sannolikt detta då man nyligen stoppat för att inhandla glass. Han återfinnes svårt skadad/livlös i bilens främre utrymmen. Tämmligen måttliga kupédeformationer som borde vara möjliga att överleva om bälte används.

Bedömning: Sannolikt obältad. Goda chanser att överleva med bälte påtaget, ännu hellre tillsammans med bälteskudde.

10 Punktvis sammanfattning av olyckorna 1992–1997

- Av ett större antal polisrapporterade trafikolyckor i Sverige 1992-01-01–1997-06-30 (enligt SCB ca 85.300) med varierande skadebild har 70 trafikolyckor med personbilar och omkomna barn under 15 års ålder studerats.
- I dessa 70 olyckor har sammanlagt 79 barn dödats, 36 pojkar och 43 flickor. Fördelningen i åldersgrupper är;

0 år, 6 barn (8%). Kallas även Grupp 0.

1–3 år, 19 barn (24%). Kallas även Grupp 1.

4–6 år, 12 barn (15%). Kallas även Grupp 2.

7–10 år, 19 barn (24%). Kallas även Grupp 3.

11–15 år, 23 barn (29%). Kallas även Grupp 3+.

Summa 79 barn

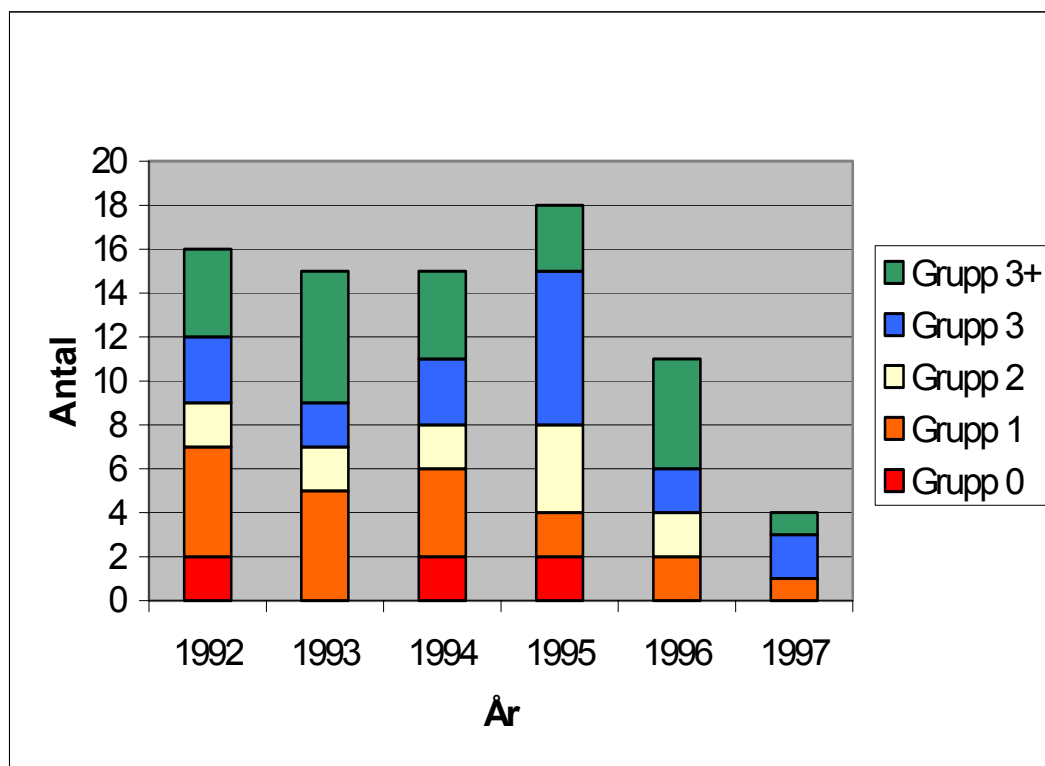
- 62 av dessa 79 barn (78%) har färdats framåtvänt, såväl bältade som obältade. 9 barn (11%) har färdats bakåtvänt. 4 barn har legat ned i bilen (5%). För 4 barn kan ingen placering säkert eller troligt fastställas.
- Av dessa 79 barn har 23 barn varit äldre än 10 år, dvs. man kan i detta sammanhang anse dem som vuxna vad gäller val av lämplig skyddsutrustning. Av dessa 23 ”stora” barn äldre än 10 år har 7 konstaterats inte alls varit fastspända, medan minst 13 säkert har använt 3-punkts vuxenbälte och en ett 2-punkts höftbälte. I ett fall har det inte gått att konstatera om barnet använt bälte eller ej. Ett barn har legat (obältad) i bilen. 6 av de 14 korrekt bältade har omkommit i en olycka där ett tungt fordon varit inblandat. 4 av de 7 som inte är bältade kastas ur fordonet. En, möjligen kvalificerad, gissning är att samtliga 7 som färdats obältade haft en rimlig chans att överleva om bälte använts.
- 19 barn har varit i åldersgruppen 3, dvs. 7–10 år. Dessa barn bör använda någon form av bältesstol eller bälteskudde för att sitta bra och säkert i bilen, men det är enligt lagen tillåtet att dessa barn åker med enbart vuxenbälte. Av dessa 19 barn färdas ett barn på bälteskudde och 3p bilbälte och ett barn ligger obältat i baksätet, medan 14 är bältade med bara 3p vuxenbälte. 3 barn är konstaterat obältade, av vilka 2 kastas ur fordonet de åker i. Gissningen är att 2 av de obältade skulle haft en rimlig chans att överleva om bilbälte använts.
- 12 barn har varit i åldersgruppen 2, dvs. 4–6 år, den ålder då de flesta svenska barn börjat åka framåtvänt på bältesstol eller bälteskudde. Dessa barn skall enligt lagen använda någon form av bältesstol eller bälteskudde (eller möjligen bakåtvänd bilbarnstol) för att sitta bra och säkert i bilen. 2 av barnen färdas obältade. 4 av barnen har varit bältade i framsätet medan de övriga suttit i baksätet.
- 19 barn har varit i åldersgruppen 1, dvs. 1–3 års ålder, den kategori som anses bör åka bakåtvänt i särskilda bilbarnstolar. Lagen kräver att åldersgruppen skall använda s.k. särskilda skyddsanordningar, men eftersom lagen inte

skiljer på bakåtvänt eller framåtvänt så är det, tvärt emot sunt förnuft och bättre vetande, tillåtet att sätta dessa barn även på en framåtvänd bälteskudde eller bältesstol. Av de 19 barnen är det bara 7 barn som har suttit i en bakåtvänd bilbarnstol vid olyckstillfället, samtliga stolar dessutom korrekt brukade. Alla dessa 7 barn har omkommit i olyckor med stor kupédeformation och direkt inträngning i kupén.

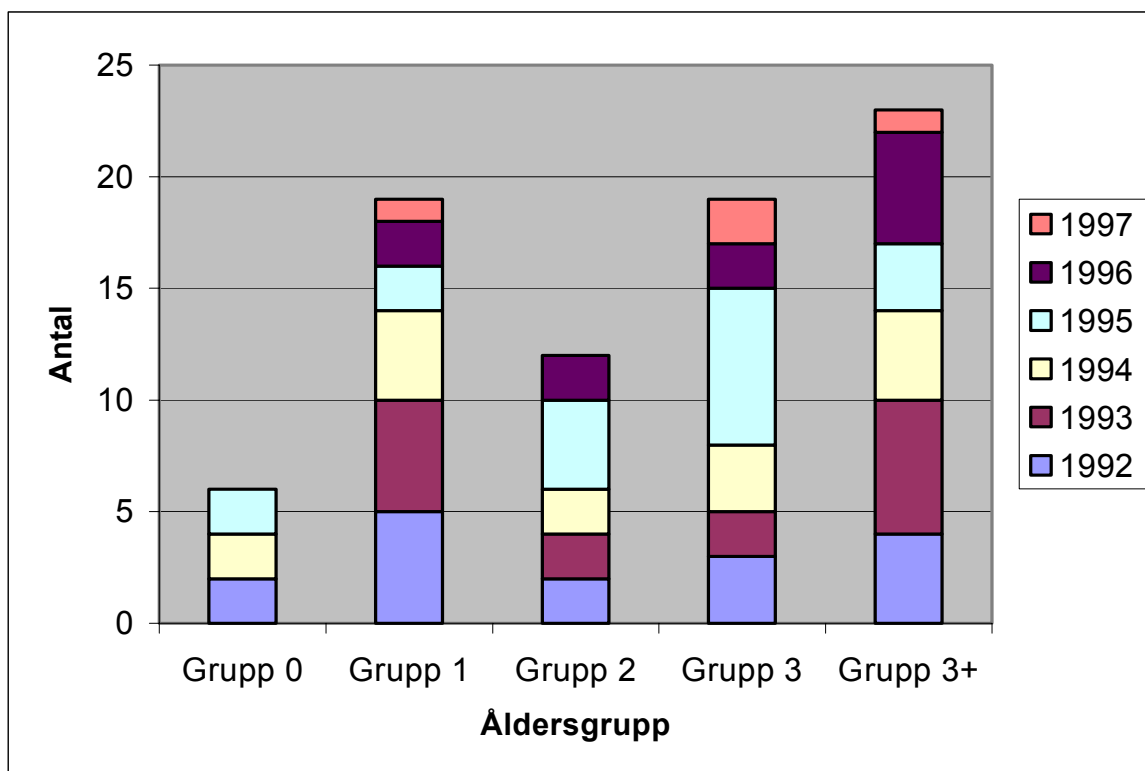
- 6 barn har varit i åldersgruppen 0, dvs. spädbarn under 1 års ålder. Dessa skall färdas i typgodkända babyskydd, företrädesvis bakåtvända även om det finns ett fåtal där barnen ligger ned. Endast två av dessa sex barn sitter i babystol. Den ena av dessa omkommer vid frontalkollision med buss och den andra i en singelolycka som slutar i en bergvägg. I båda fallen uppkommer stor kupédeformation. De övriga fyra spädbarnen är helt obältade, och två, ev. tre, av barnen sitter vid olyckstillfället i någon förälders knä.
- 26 av de 79 barnen har haft någon form av godkänd skyddsanordning, även om inte alla har använt den korrekt. Totalt 9 olika felbruk har konstaterats.
- 20 barn har varit helt obältade (25%).
- Rent juridiskt (VTK 117 a §, ...särskild skyddsanordning t.o.m. det år varunder barnet fyller 6 år...) satt 53 barn (67%) rätt och 22 barn, inkluderande de 20 som sitter helt obältade, fel (28%). (I fyra fall kan inte placeringen fastställas).
- Från säkerhetsmässiga rekommendationer om att bruka barnstol m.m. upp till ca 10 års ålder satt 45 barn (57%) korrekt medan 30 barn (38%) satt fel. (I fyra fall kan inte placeringen fastställas).
- 2 barn har drunknat i bilen.
- 9 barn har omkommit i bilar som fattat eld i samband med olyckan. Det är dock bara i 6 fall som man kan relatera själva dödsfallet just till branden.
- 9 barn har omkommit i viltrelaterade olyckor.
- 2 barn har omkommit vid kollision med räcke, 2 barn har omkommit vid kollision med stolpe och 5 barn har omkommit vid kollision med träd.
- 18 barn har omkommit vid kollision med lastbil, 6 barn har omkommit vid kollision med buss och 2 barn har omkommit vid kollision med tåg. Det betyder att 33% av barnen omkommer vid kollision med ett tungt fordon.
- I 29 fall har olyckssituationen varit möte och i 5 fall har det varit en omkörningssituation.
- 23 av barnen omkommer vid kollision med annan personbil.

- I 30 fall är kollisionen en frontalkollision, i 18 fall en sidokollision, i 11 fall konstateras intryckt tak och i ett fall har kollisionen skett bakifrån. Det handlar då om ett fordon som råkat i sladd och därvid kanar med bakändan före mot mötande trafik.
- Skallskador är den klart dominerande dödsorsaken i obduktionsprotokollen. Drygt 60% av barnen uppvisar yttre våld mot huvudet. 20% har en skada på skallbasen och 13% uppvisar skador i nackkotorna. 13% har inre blödningar. I flera fall kombineras skadorna och 24% har så svåra kombinerade skador att det i obduktionsprotokollet anges som multipla skador.
- 26 barn omkommer i singelolyckor.
- 35 barn (42%) omkommer i sladdolyckor, varav 26 av dessa är i halt väglag. Ytterligare 3 olyckor sker p.g.a. halt väglag, dock ej inkluderande sladd. 37% av barnen omkommer i olyckor i halt väglag.
- 13 av barnen har kastats ut ur fordonet de färdas i.

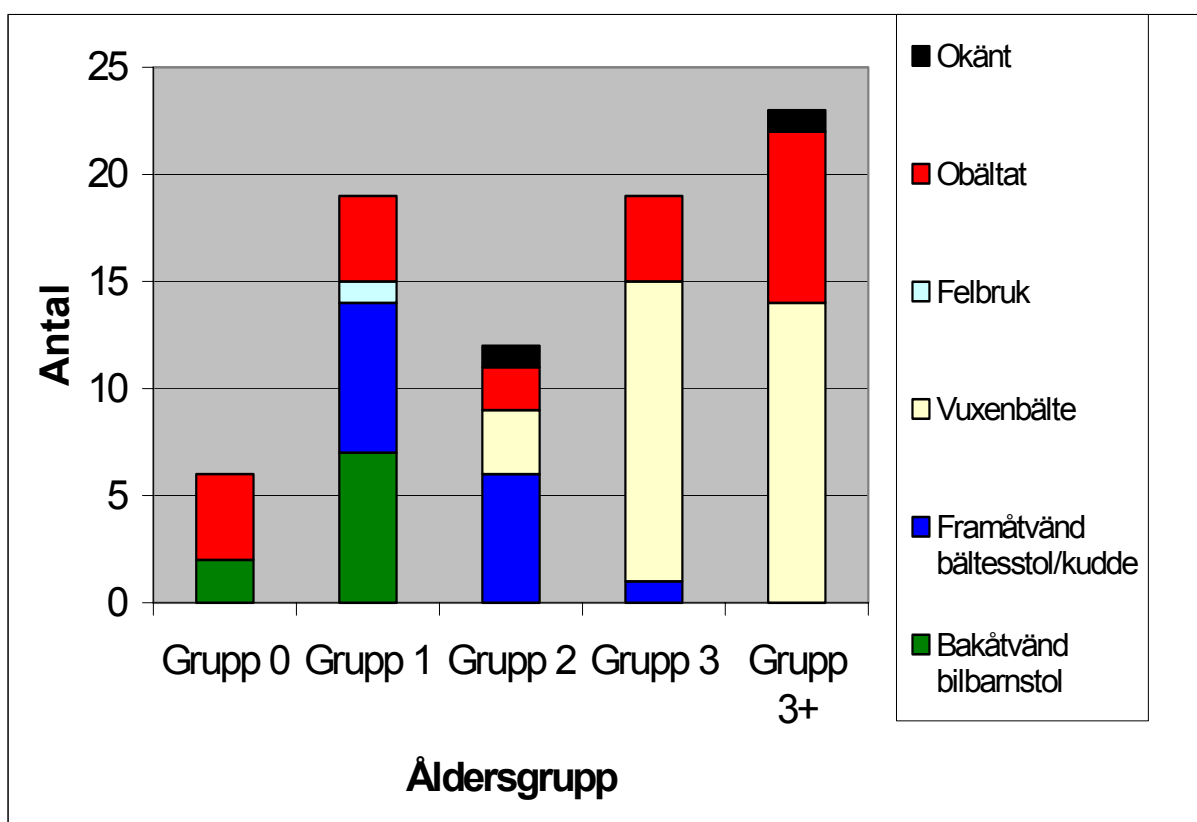
Det är omöjligt att helt säkert i varje enskild olycka avgöra om bruk av bälte resp. barnstol skulle förändrat olyckans utgång. En *subjektiv* bedömning är att 25 av de 79 barnen (32%) borde ha kunnat överleva om de haft rätt sort skyddsanordning på sig. Det betyder i vissa fall att de skulle ha använt mer än vad lagen kräver. Av de 79 barnen bedöms 51 (65%) dessvärre inte ha kunnat räddas enbart genom förändrat bälte och/eller barnstol.



Antal dödade barn per år. (Observera att bara halva 1997 är med).



Antal dödade barn fördelat på åldersgrupp.



Användning av skyddsanordning bland de omkomna barnen.

11 Diskussion

Enligt SCB:s statistik omkom under 1992–1997 (hela år 1992 till 1997) totalt 3630 människor i trafiken, varav 1646 personbilsförare och 650 personbilspassagerare. Av dessa 650 personbilspassagerare var 85 barn under 15 års ålder. Eftersom jag bara undersökt tiden 1992 till första halvåret 1997 täcker undersökningen inte det sista halvårets olyckor, med 6 dödade barn, och jag har följaktligen studerat 70 olyckor med totalt 79 dödade barn.

En hypotes i början av undersökning var att barnstolarna inte skyddade barnen. Jag kan inte finna att så är fallet, inte i något fall kan man konstatera att någon teknisk brist på en barnstol varit avgörande för ett negativt olycksutfall, dvs. ett omkommet barn.

Några tydliga huvuddrag går att definiera;

1. Stor kupédeformation, vanligtvis till följd av kollision med tunga fordon (buss, tåg, lastbil) eller olyckor där träd och stenar på något sätt kommer in i kupén, är orsak till drygt 1/3 av dödsfallen. Det är svårt att se att någon typ av barnstol ensamt skulle kunna lösa detta problem. Ett specialfall av kupédeformation är de tre älgolyckor i materialet där det särskilt anges att taket pressats bakåt eller nedåt och skadat barnen. Där kan det finnas anledning att ytterligare studera t.ex. den bakåtvända barnstolens konstruktion och/eller montering.
2. Det är tråkigt att konstatera att drygt 1/3 av barnen färdas fel, i många fall obältade eller i system som inte är anpassade till barnets storlek och ålder. En gissning är att drygt 32% av barnen kunnat överleva vid bruk av de skydd som finns kommersiellt tillgängliga. Undersökningen tyder inte på tekniska brister eller undermåliga befintliga system.

En annan hypotes, som då och då påpekats för mig under undersökningens gång, är att invandrare skulle vara överrepresenterade i dödsolyckor. Jag har haft svårt att definiera begreppet invandrare, men har tillåtit mig att snegla på nationalitetsbokstaven på förarens körkort för att på så sätt få grepp om förarens erfarenhetskapital och utbildningsstatus. Det har varit svårt att få fram relevanta data och jag får konstatera att jag saknar möjlighet att vare sig bekräfta eller dementera hypotesen. Möjligen kan jag, rent subjektivt, nedteckna att jag inte tror mig finna att invandrare bosatta i Sverige på något sätt är överrepresenterade i olycksstatistiken, men att det trots det finns en hel del utländska bilförare bland olyckorna. Dock, påfallande många av dessa är turister på resa i Sverige och bör därför inte ges epitetet invandrare.

De slutsatser jag själv drar är att barnstolarna rent tekniskt erbjuder ett gott skydd om dessa används korrekt. Sannolikt finns det ett ständigt påkallat informationsbehov eftersom så många barn fortfarande färdas obältade.

12 Referenser

- Wenäll, Jan: **Barn i bil – studie av dödsolyckorna 1992**. VTI notat 28-1993.
VTI, Linköping. 1994.
- Wenäll, Jan: **Dödsolyckor med barn i bil 1993 och 1994**. VTI Notat 14-1995.
VTI, Linköping. 1995.
- Wenäll, Jan: **Barn i bil – studie av dödsolyckorna 1995**. VTI Notat 19-1997.
VTI, Linköping. 1997.
- Wenäll, Jan: **Barn i bil – studie av dödsolyckorna 1996**. VTI Notat 50-1997.
VTI, Linköping. 1997.