

POLITIKERSPØRGSMÅL

Spørgsmål nr.: RR-121-24

Dato: 28. november 2024

Stillet af: Lars Gaardhøj (A)

Besvarelse udsendt den: 17. december 2024

Svar på politikerspørgsmål vedr. hovedskader grundet manglende brug af cykelhjelm

Spørgsmål:

Med jævne mellemrum dukker debatten om nytten af brug af cykelhelme op typisk sat over for, at det ikke ser smart ud med hjelmen på. Jeg er ikke i tvivl om cykelhelmen redder liv og førlighed, og vi hører ofte fra medarbejdere, der på jobbet har oplevet hvilken forskel en hjelm gør. Men jeg er nysgerrig efter, om vi kan dokumentere det nøjere.

1. Jeg er derfor interesseret i at få oplyst om, der f.eks. på vores akutmodtagelser registreres om en tilskadekommen med hovedskade f.eks. kørte cykel eller løbehjul? Og i givet fald hvor mange personer det er? Samt om det registreres hvor vidt, den tilskadekomne anvendte hjelm eller ikke?
2. Kan der på den baggrund siges noget om værdien af brugen af cykelhjelm? Eller er der lavet noget forskning eller anden opsamling, som kan perspektivere det?

Svar:

Ad 1 - Jeg er derfor interesseret i at få oplyst om, der f.eks. på vores akutmodtagelser registreres om en tilskadekommen med hovedskade f.eks. kørte cykel eller løbehjul? Og i givet fald hvor mange personer det er? Samt om det registreres hvor vidt, den tilskadekomne anvendte hjelm eller ikke?

Det er standardpraksis for akutmodtagelser i Region Hovedstaden at registrere tilskadekomnes transportform efter trafikulykker. I henhold til reglerne på området er det obligatorisk at indberette disse oplysninger til LPR, mens det er valgfrit at indberette tilskadekomnes brug af sikkerhedsudstyr. Det betyder i praksis, at det ikke systematisk registreres om tilskadekomne brugte cykelhjelme eller ej.

Tabellen nedenfor viser antal tilskadekomne med hovedskader modtaget på akutmodtagelser i Region Hovedstaden, fordelt på tilskadekomnes transportform pr. år.

Transportform	2021	2022	2023	2024*	Total
Cykel	1.583	1.830	1.602	1.397	6.412
Elcykel (25 km/t)	37	47	62	58	204
Speed pedel (45 km/t)	1	2	3	11	17
Løbehjul	8	7	14	28	57
El-løbehjul	6	10	6	17	39
Segway	9	10	15	0	34
Skateboard	1	2	0	4	7
El-skateboard	0	1	1	0	2
Total	1.645	1.909	1.703	1.515	6.772

Kilde: LPR3. Data er opgjort for perioden 1. januar 2021 til 31. oktober 2024.

*Note: Det bemærkes, at data for 2024 ikke er opgjort for et helt år, men kun t.o.m. den 31. oktober.

Grundet meget få registreringer af tilskadekomnes brug af sikkerhedsudstyr/cykelhjelme, har det ikke været muligt at opgøre disse data på en meningsfuld måde.

En analyse foretaget af Ulykkes Analyse Gruppen, som er en forskningsinstitution under Ortopædkirurgisk afdeling O på Odense Universitetshospital, viser, at der i perioden 2019-2023 blandt de 477.000 fynske borgere var ca. 2.000 cykelulykker årligt. Heraf brugte 43-50% (dvs. ca. hver anden) ikke cykelhjelme. Ud af de 2.000 cykelulykker fik ca. 15% en hovedskade, hvoraf der i ca. 20% af tilfældene var tale om alvorlige hovedskader.^[1]

Det vurderes, at disse tal vil være repræsentative også for Region Hovedstaden, som har ca. fire gange så mange borgere som Fyn.

Ad 2 - Kan der på den baggrund siges noget om værdien af brugen af cykelhjem? Eller er der lavet noget forskning eller anden opsamling, som kan perspektivere det?

Tilskadekomst efter trafikulykke er den hyppigste dødsårsag hos unge under 30 år,^[2] og cyklister udgør 10% og en stigende andel af dødsfaldene i Europa.^[3] De menneskelige konsekvenser heraf er indlysende, men udgør også en betydelig byrde og udfordring for sundhedsvæsenet, folkesundheden, socioøkonomi og klimaaftryk. Det er et højt prioriteret forebyggelsesområde ifølge WHO^[2] og EU^[3].

At bære cykelhjem er afgørende for at forebygge hovedskader, især traumatiske hjerneskader (Traumatic Brain Injury, "TBI"), som er blandt de mest almindelige skader ved cykelulykker. Forskning viser, at cykelhjelm medfører mere end 70% beskyttelse mod dødelige kvæstelser, samt mere end 60% nedsat risiko for hovedskade og mere end 58% nedsat risiko for svær hjerneskade, uden at øge risiko for andre ledsagende skader.^[4] Den beskyttende effekt synes forstærket i beboede og befærdede områder.^[5, 6] Undersøgelser fra Norge, viser dertil at cykelhjelm nedsætter sværhedsgraden af hjerneskaden og risiko for svær hjerneskade, når ulykken er ude.^[7]

Cyklister uden hjem har tre gange større risiko for at få en hovedskade i en ulykke. Milde hovedtraumer, såsom hjernerystelser, kan føre til langvarige effekter, herunder kognitive problemer, hukommelsesbesvær og balanceproblemer. Da hovedskader er ansvarlige for størstedelen af cykelrelaterede dødsfald, spiller hjembrug en afgørende rolle i både at reducere skadernes alvorlighed og redde liv.^[8] At opmuntre til brug af cykelhjem, især blandt børn og unge, som har højere risiko for cykelulykker, kan reducere hospitalsindlæggelser og de langsigtede konsekvenser af milde hovedskader.

I Danmark cykler en stor del af befolkningen dagligt, især i byområder som København, hvor cyklen udgør op mod 25% af transporten. Danskernes brug af cykelhjem er steget støt siden 2004, hvor Rådet for Sikker Trafik begyndte at registrere brugen. I dag bruger i gennemsnit 81 % af alle cyklende skolebørn cykelhjem. Blandt voksne i byerne er hjembruget 51 % (opgjort pr. 2023).^[9]

Danmark har ikke lovpligtig brug af cykelhjem på almindelig cykel og elcykel (25 km/t). Det er dog lovpligtigt at bruge cykelhjem på el-løbehjul, el-skateboard, speed pedel (45 km/t).

Kildehenvisninger

1. Ulykkes Analyse Gruppen, OUH. *Cykelulykker og hjembrug Fyn*. Besøgt 11. december, 2024. https://ouh.dk/media/35njqqmd/ouh-uag-trafik-cykelulykker_hjembrug-fyn.pdf

2. World Health Organization. *Save Lives: A Road Safety Technical Package*.; 2024. Accessed December 3, 2024. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/injuries-and-violence>
3. European Commission. *Facts and Figures: Cyclist*.; 2024. Accessed December 3, 2024. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/5efc920c-99be-4870-9e4a-8f9c3029f9cb_en?filename=ff_cyclists_14082024.pdf
4. Büth CM, Barbour N, Abdel-Aty M. Effectiveness of bicycle helmets and injury prevention: a systematic review of meta-analyses. *Sci Rep*. 2023;13(1):8540. doi:10.1038/s41598-023-35728-x
5. Myhrmann MS, Janstrup KH, Møller M, Mabit SE. Factors influencing the injury severity of single-bicycle crashes. *Accid Anal Prev*. 2021;149:105875. doi:10.1016/J.AAP.2020.105875
6. Yeon J, Kim S, Kong J, Park G. Protective effect of helmet use on mortality in bicycle crashes: A matched case-control study. *Traffic Inj Prev*. 2024;25(sup1). doi:10.1080/15389588.2024.2415263
7. Næss I, Døving M, Galteland P, et al. Bicycle helmets are associated with fewer and less severe head injuries and fewer neurosurgical procedures. *Acta Neurochir (Wien)*. 2024;166(1):398. doi:10.1007/s00701-024-06294-6
8. Beck, E. M., Wolthers, S. A., Blomberg, S. N., Breindahl, N., Eskesen, V., Lippert, F., & Christensen, H. C. (2024). Head injuries related to bicycle collisions and helmet use – an observational study. *Traffic Injury Prevention*, 25(8), 1081–1088.
9. Rådet for Sikker Trafik. *Hjelmrapport: Brug af cykelhjelm 2023*. Maj 2024. Besøgt 11. december 2024: <https://sikkertrafik.dk/media/zcik1h5t/cykelhelmsrapport-2023.pdf>