

# Skadestuedata

*Der er meget store forskelle mellem kommuner i Politiets dækningsgrad af personskader i vejtrafikulykker. Forskellene skyldes primært, at ulykkernes alvorlighed reelt er forskellig. I Nord- og Vestjylland er der få personskader, men desværre er de ofte meget alvorlige. I tre bælter udgående fra København til Randers, Esbjerg og Gedser sker der rigtig mange lette personskader, men meget få dræbte.*



Af Søren Underlien Jensen, Trafitec  
 suj@trafitec.dk

## Indledning

Trafitec har på Københavns Kommunes vegne indhentet oplysninger fra Danmarks Statistik. I særkørslen indgår CPR-registret, Ulykkesdatabanken VIS (politiets registreringer af vejtrafikulykker) og Landspatientregistret (skadestuernes og sygehusenes registreringer af behandlede personer involveret i vejtrafikulykker).

Særkørslen har muliggjort en opgørelse af bopælskommune for tilskadekomne og dræbte i vejtrafikulykker i årene 2001-2004 i Danmark. Samtidigt er politiets stedfæstelse af uheld på kommuner koblet til dataene, således at både uhelds- og bopælskommune kendes for dræbte og tilskadekomne personer i politiregistrerede trafikulykker. Opgørelsen er foretaget på baggrund af de gamle kommunegrænser før Kommunalreformen.

Opgørelsesmetoden betyder, at udenlandske turister, udenlandskere og personer bosiddende i Danmark, men uden dansk CPR-nummer ikke indgår i særkørslen. Konkret har det derfor ikke været mu-

ligt at opgøre bopælskommunen for 2.028 personer ud af de i alt 192.302 dræbte og tilskadekomne personer i vejtrafikulykker 2001-2004.

Data består af den skadedes persons køn, alder, skadens type, det benyttede transportmiddel samt uheldssituation (ene- eller flerpartsulykke). I det følgende vil en række oplysninger baseret på særkørslen blive vist.

## Opgørelser for Danmark

Af tabel 1 fremgår, at Politiet rapporterede 18 procent af personskaderne i 2001-2004. Politiet rapporterer alle dræbte. Mange af de skader, som Politiet ikke rapporterer, er ganske lette skader såsom mindre hudafskrabbinger, mindre snitsår og "blå mærker". De ganske lette skader skal Politiet ikke rapportere. Tabellen viser, at dækningsgraden af personskader i varebiler er højest (52 procent), mens dækningsgraden for skader blandt cyklister er lavest (8 procent) blandt de skader, hvor transportmidlet er oplyst.

I tabel 1 er personskaderne også opdelt på ene- og flerpartsulykker. Tabellen viser, at Politiets dækningsgrad er lavere for personskader i eneulykker end i flerpartsulykker på nær for personer i person- og varebil, hvor eneulykker har en højere dækningsgrad. Det kan skyldes skadesgraden.

At varebilisters skader er behæftet med en så høj dækningsgrad kan skyldes fejlregistrering, hvor skadestuerne registrerer varebilister som f.eks. personbilister. En anden fejlregistrering er fodgængeres eneulykker (faldulykker), der ikke er en trafikulykke, men en fritidsulykke. Derfor er disse ulykker fejlregistreret af både Politi og skadestuer.

Figur 1 viser incidensrater (personskader pr. år pr. 1000 personer) og politiets dækningsgrad fordelt på køn og aldersgrupper. Politiets dækningsgrad er højere for mænd (19 procent) end for kvinder (16 procent), hvilket gælder for de fleste transportmidler på nær på cykel. Politiets dækningsgrad er højere blandt ældre end blandt børn, men nogenlunde ens for unge og voksne (15-64 år). Baggrunden for forskelle i politiets dækningsgrad kan være varierende skadesgrader, altså at f.eks. kvinders skader i gennemsnit er mindre alvorlige end mænds. En væsentlig årsag til den lave dækningsgrad blandt børn er, at en høj andel af deres skader sker på cykel.

Sandsynligheden for at komme til skade i trafikken er højest blandt 18-19 årige unge og lavest blandt 0-6 årige børn. En årsag til få skader blandt børn og ældre er, at deres transporttid er mindre end unges og voksnes. Over to tredjedele af skaderne sker på cykel og i personbil for begge køn og alle aldersgrupper på nær blandt 15-17 årige (mange skader på knallert) samt 75-108 årige kvinder (mange skader til fods). I personbil er kvinders incidensrater højere i aldersgrupperne 7-17 år og 35-64 år end mænds. På cykel har kvinder flere skader end mænd i aldersgrupperne 18-24 år og 55-74 år.

## Kommunale forskelle

Forskelle i politiets dækningsgrader, incidensrater, osv. mellem kommuner er store. Det, som er opgjort, er ikke politiets dækningsgrad af personskader i ulykker sket i kommunen, men i stedet dækningsgraden af personskader blandt kommunens befolk-

Transportmiddel	Personskader i ...			Andel i eneulykker	Politiets dækningsgrad for ...		
	Eneulykker	Flerpartsulykker	Alle ulykker		Eneulykker	Flerpartsulykker	Alle ulykker
Personbil	17.958	50.618	68.576	26 %	31 %	22 %	24 %
Varebil	1.108	1.877	2.985	37 %	57 %	49 %	52 %
Lastbil, bus mv.	1.476	1.090	2.566	58 %	15 %	31 %	22 %
Motorcykel mv.	5.614	3.916	9.530	59 %	13 %	41 %	25 %
Knallert-30	12.313	8.043	20.356	60 %	11 %	35 %	20 %
Cykel	52.685	24.024	76.709	69 %	1 %	23 %	8 %
Fodgænger	923	8.491	9.414	10 %	2 %	36 %	33 %
Uoplyst	1.082	1.084	2.166	50 %	1 %	1 %	1 %
Hovedtotal	93.159	99.143	192.302	48 %	10 %	25 %	18 %

Tabel 1. Antal personskader i trafikulykker i Danmark 2001-04 opdelt på transportmidler og uheldssituation samt Politiets dækningsgrad.

ning sket i vejtrafikulykker i Danmark.

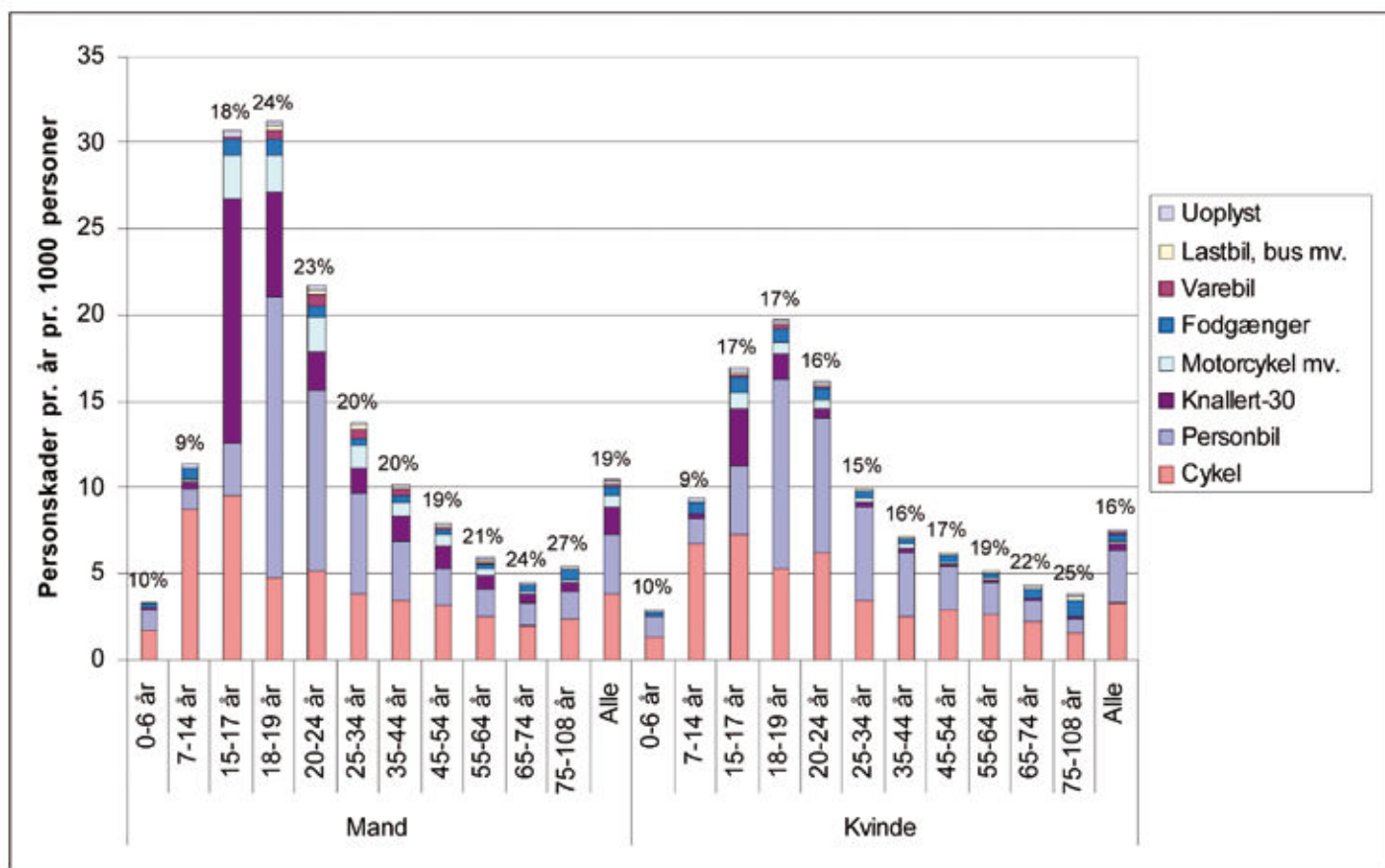
Politets dækningsgrad varierer fra 7 procent blandt borgere i Vallensbæk Kommune til 49 procent i Arden Kommune – en faktor 7 i forskel. Af figur 2 kan erfares, at Politets dækningsgrad er lav på store dele af Sjælland, Falster, Odense-Svendborg-området, Trekantsområdet samt dele af Ribe og Århus amter. Dækningsgraden er derimod høj i Nord- og Vestjylland, på Djursland samt på den østlige del af Lolland og sydligste del af Jylland.

Incidensraten varierer også kraftigt fra 2,9 personskader pr. år pr. 1000 indbyggere i Marstal Kommune til 13,7 i Esbjerg Kommune – en faktor 5 i forskel. Sammenholdes figur 3, hvor incidensraten i kommuner er vist, med figur 2, ses, at incidensraten oftest er høj i kommuner, hvor Politets dækningsgrad er lav.

For de politiregistrerede personskader er det muligt at opgøre, hvilken kommune personer bor i og hvilken kommune uheldet er sket. Dog har bopælskommunen ikke væ-

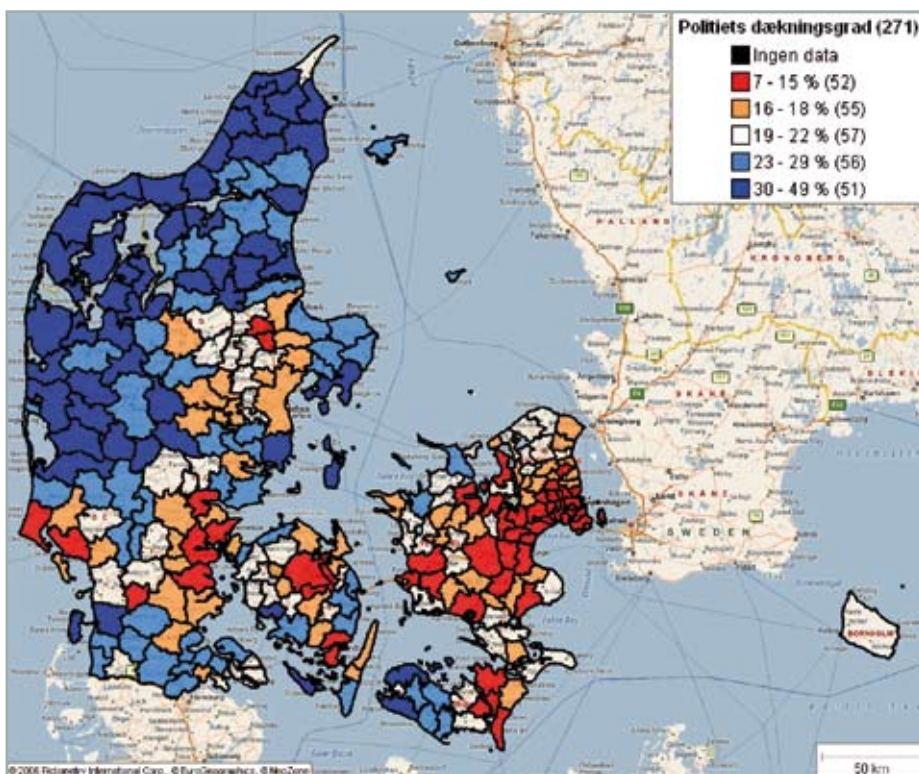
ret mulig at opgøre for 710 personskader ud af 34.532. Her forekommer også store forskelle. Kun 16 procent af skaderne blandt personer med bopæl i Hørning Kommune sker i uheld i deres egen kommune, mens dette tal er 88 procent i Ærøskøbing Kommune. Disse forskelle skyldes i høj grad pendlingsmønstret, f.eks. var udpendlingen hele 71 procent i Hørning Kommune, men kun 22 procent i Ærøskøbing Kommune i 2001-2004.

Andre yderligheder er, at der i uheld i

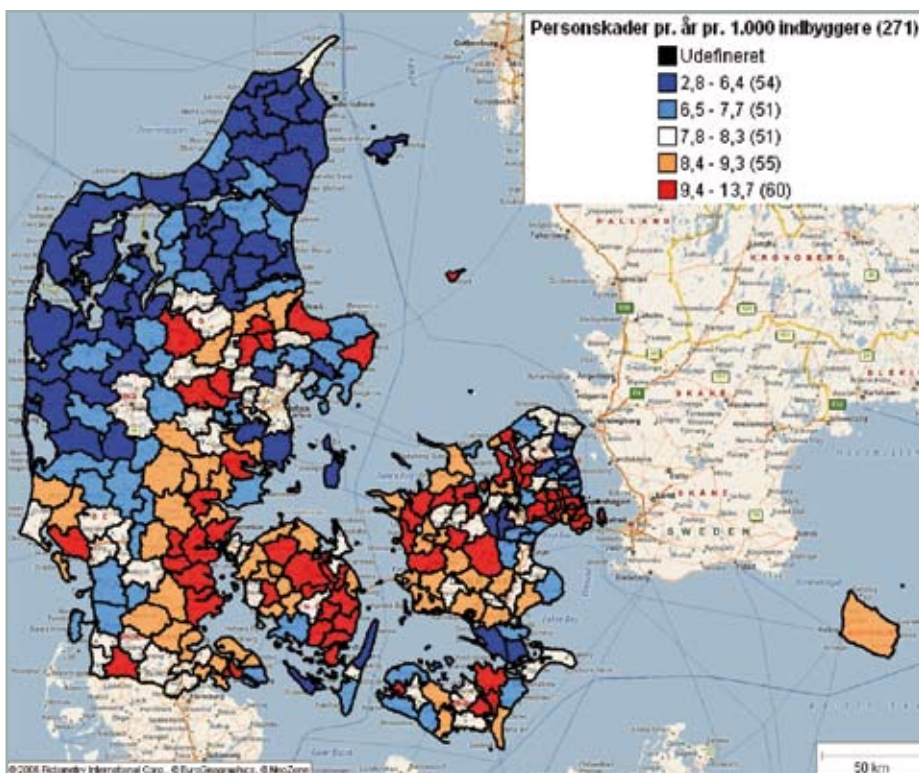


Figur 1. Incidensrater (personskader pr. år pr. 1000 personer) i 2001-04 opdelt på alder og køn samt transportmidler. Procentsatser over søjler angiver Politets dækningsgrad for det pågældende køn og aldersgruppe.





Figur 2. Politiets dækningsgrader af personskader blandt befolkningen i danske kommuner.



Figur 3. Incidensrater (personskader pr. år pr. 1000 indbyggere) i danske kommuner.

Ledøje-Smørum Kommune skete 18 personskader i årene 2001-2004, mens denne kommunes befolkning led 51 personskader i samme periode. Det svarer til en netto-eksport på 65 procent af personskaderne fra Ledøje-Smørum Kommune. Anderledes er det i Blåvandshuk Kommune med 44 personskader i uheld i kommunen, men kun 22 skader blandt kommunens befolkning,

svarende til en netto-import på 100 procent. Disse forskelle kan forklares ved ud- og indpendling, gennemfartstrafik og trafik i kommunen i forbindelse med indkøbs- og fritidsaktiviteter, herunder sommerhuse. I figur 4 er import og eksport af personska- der illustreret. Figuren ligner et kludetæppe, idet der sjældent er langt mellem kommuner med stor eksport og import af personskader.

I Danmark skete 57 procent af de politiregistrerede personskader i bopælskommunen. Hele 80 procent af cyklisters personskader sker i bopælskommunen, mens kun 35 procent af skaderne i lastbil sker i bopælskommunen.

På [www.trafitec.dk/skadestuedata](http://www.trafitec.dk/skadestuedata) findes en række opgørelser for de enkelte kommuner.

### Forklaringer på forskelle

Hvorfor forekommer de store forskelle i incidensrater og Politiets dækningsgrader? Er sjællændere mere pylrede end nord- og vestjyder, eller er ulykkesfrekvensen vitterligt højere på Sjælland? Er mange cykelulykker årsag til en lav dækningsgrad, eller registrerer Politiet ulykker forskelligt fra kreds til kreds? Mange relevante spørgsmål melder sig, når tallene nu er kommet frem.

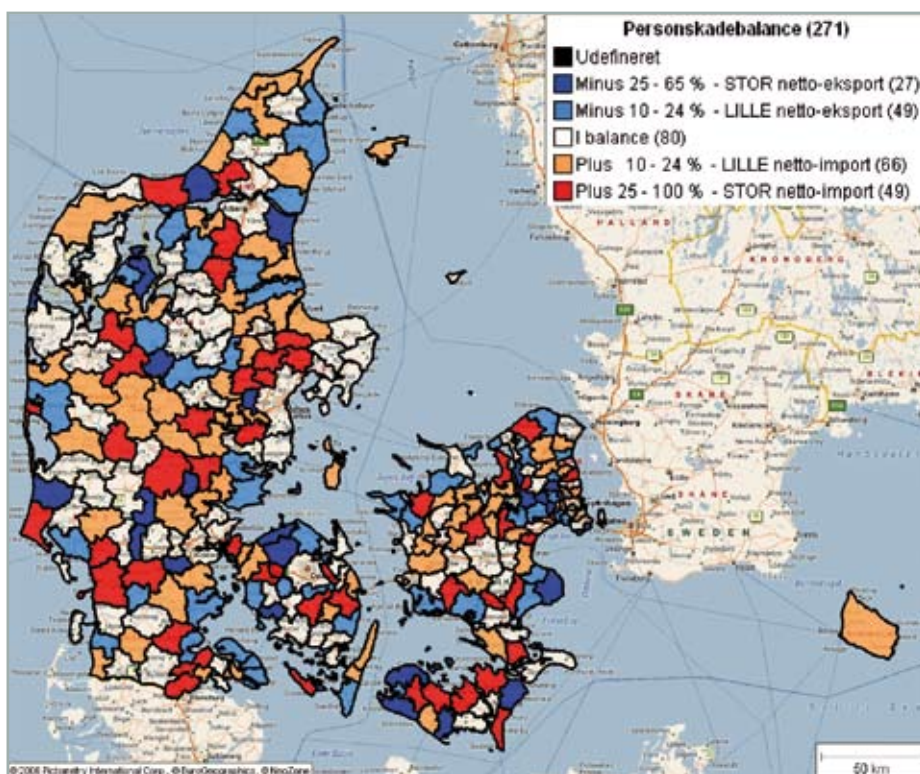
Sjællændere er ikke nævneværdigt mere pylrede end nord- og vestjyder, hvilket kan ses ved, at antallet af kontakter til sundhedsvesnet kun svagt hænger sammen med incidensraten, se tabel 2. I figur 5 er vist en af de stærke sammenhænge fra tabel 2, nemlig relationen mellem Politiets dækningsgrad og personskadeuheldenes andel af alle politiregistrerede uheld. De væsentligste forklaringer på høje incidensrater og lave dækningsgrader synes at være, at der reelt er mange ganske lette personskader. Forskellene i Politiets dækningsgrad er derved ikke i hovedtræk en følge af svingede prioritering af registrering af trafikulykker i de enkelte politikredse, men en følge af en reel forskel i ulykkernes alvorlighed – og det er primært en forskel i bilisters skadesgrad. Altså få dræbte i bil på Sjælland og mange dræbte i bil i Nord- og Vestjylland.

En høj incidensrate forekommer med mange skader på cykel og få skader i bil, hvilket typisk er tilfældet i større byer. Til gengæld er en høj incidensrate lig med en lav sandsynlighed for at blive dræbt, og en lav andel af de politiregistrerede uheld, der registreres som personskadeuheld. Politiets dækningsgrad er høj, hvor ulykkerne er alvorlige, altså i områder med mange dræbte og mange personskadeuheld. Man kan også sige, at Politiets dækningsgrad er høj, hvor incidensraten er lav og mange kommer til skade i bil. Det er muligt, at afstanden målt enten i tid eller kilometer fra ulykkesstedet til skadestuen har betydning for incidensraten og dækningsgraden, men det har ikke været muligt at undersøge.

### Diskussion

Tre centrale spørgsmål melder sig: 1) Er trafiksikkerhedsarbejde baseret alene på politiregistrerede ulykker ikke godt nok? 2) Vil brug af skadestueregistrerede personskader gøre trafiksikkerhedsarbejdet bedre? 3) Bør trafikens flygtige natur samt import og eksport af trafikulykker give anledning til

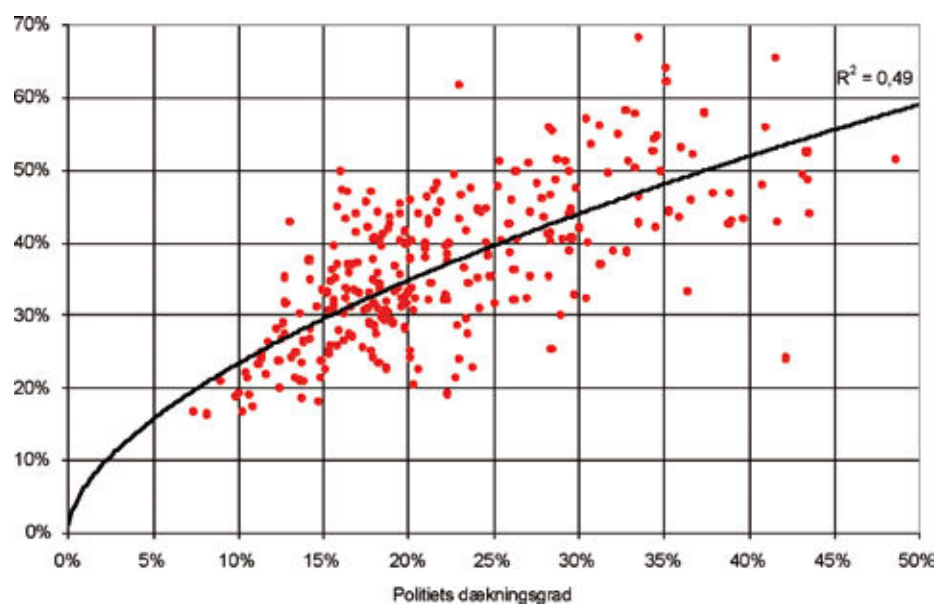




Figur 4. Import og eksport af personskader opgjort ved (personskader i uheld i kommunen divideret med personskader blandt kommunens befolkning).

Variabel	Incidensrate	Politiets dækningsgrad
Kontakter til sundhedsvæsen pr. indbygger	Positiv (0,06)	Negativ (0,07)
Modtagere af ydelser fra sygesikring pr. indbygger	Negativ (0,01)	Positiv (0,00)
Skadestue i kommune (Ja = 1, Nej = 0)	Positiv (0,02)	Negativ (0,01)
Trafikdræbte pr. indbygger (opgjort for amter)	Negativ (0,35)	Positiv (0,56)
Alle registrerede personskader pr. indbygger	-	Negativ (0,48)
Personskadeuheldenes andel af alle politiregistrerede uheld	Negativ (0,15)	Positiv (0,49)
Andel af personskader på cykel	Positiv (0,19)	Negativ (0,32)
Andel af personskader i personbil	Negativ (0,14)	Positiv (0,13)

Tabel 2. Sammenhænge mellem incidensrate, politiets dækningsgrad og en række variable. En positiv sammenhæng angiver eksempelvis, at når antallet af kontakter til sundhedsvæsen pr. indbygger stiger, så stiger Politiets dækningsgrad samtidig. I parentes er angivet korrelationskoefficienten ( $R^2$ ) – jo større denne er, desto stærkere sammenhæng.



Figur 5. Politiets dækningsgrads og personskadeuheldenes andel af alle politiregistrerede uheld. En tendenslinje for relationen er afbilledet. Hver prik angiver en kommune.

overvejelser om organisering af trafikikkerhedsarbejdet?

Ad 1. Politiet registrerer de fleste ulykker med meget alvorlige personskader. Det er disse ulykker borgere, politikere og medier gerne ser forebygget. Store dele af arbejdet med at forbedre trafikikkerheden kan derfor udmærket alene baseres på politiregistrerede ulykker. Der er dog to problemer ved en sådan tilgang. For det første kan det være vanskeligt at finde de optimale steder at sætte ind med vejtekniske foranstaltninger. For det andet er hovedparten af de materielle uheldsomkostninger knyttet til de ca. 230.000 uheld om året, som Politiet ikke registrerer.

Ad 2. Skadestuedata bliver først interessante for trafikikkerhedsarbejdet, når de behæftes med oplysninger om skadesgrad, stedfæstelse, involverede køretøjer, uheldssituation, osv. Sådanne data vil delvist kunne løse de problemer, der eksisterer i trafikikkerhedsarbejdet i dag. Der er dog en fare ved at benytte sig af skadestuedata, nemlig en for stor fokus på meget lette personskader. Det er således helt centralt, at skadestuedata behæftes med en systematisk og hensigtsmæssig beskrivelse af skadesgrad for de behandlede personer.

Ad 3. 75-80 procent af fodgængeres, cyklisters og knallertkøreres personskader sker typisk i bopælskommunen, mens kun 35-45 procent af bilisters personskader typisk gør dette. Selvom Kommunalreformen medfører, at disse procentsatser stiger, fordi kommunerne bliver større, vil det være naturligt med kassetænkningens briller på, at kommunen fokuserer på de lette trafikanter i trafikikkerhedsarbejdet.

Trafikkerheden for indbyggere i kommuner med stor netto-eksport af personskader som eksempelvis Ledøje-Smørum Kommune bestemmes i hovedtræk af Staten og andre kommuner. Disse eksporterende kommuner må derfor i særlig grad være aktive lobbyister i det regionale og nationale trafikikkerhedssamarbejde. Uden sådan lobbyvirksomhed er deres muligheder for at reducere ulykkesomkostningerne i form af behandlingsudgifter, tabt arbejdsfortjeneste og mistede skatteindtægter i deres kommune være ringe. Kommuner med stor netto-import af trafikulykker har ikke blot et ansvar for egne indbyggere, men også for trafikikkerheden for personer fra andre kommuner. Det er dog vigtigt at påpege, at en stor del af eksporten og importen af personskader forekommer i form af ulykker på statsvejnettet. Det er ofte tilfældet i "gennemfarts"-kommuner, men sjældent i "sommerhus"-kommuner.