

# Nye ulykkesdata viser

# 85.300

## personskader i trafikken om året

I en befolkningsundersøgelse bad vi et tilfældigt udsnit af danskere om at indrapportere deres trafikulykker gennem et år. På den baggrund er det bedste bud på trafikulykkernes fulde omfang i Danmark, at der er 85.300 personskader pr. år. Over 70 % af disse er skader blandt bløde trafikanter. De fleste sker i byer.



**AF HARRY LAHRMANN**  
Aalborg Universitet  
hsl@build.aau.dk



**AF ANNE VINGAARD OLESEN**  
Aalborg Universitet  
avo@build.aau.dk

**G**rundproblemstillingen i trafiksikkerhedsarbejdet er, at der ikke findes en samlet og dækkende registrering af alle trafikulykker. Den officielle ulykkesstatistik baseret på politiregistrerede ulykker er belastet af et meget stort mørketal. Det vil sige, at et betragteligt antal ulykker ikke når til offentlighedens kendskab. I 2018 registrerede politiet 3.354 tilskadekomne i trafikken, og tilsammen registrerede politi og akutmodtagelser i alt 34.329 personskader sket i trafikulykker (jævnfør statistikbanken.dk). Men hvor mange personskader efter trafikulykker findes hverken hos politiet eller hos akutmodtagelserne? Hvor mange trafikanter kommer faktisk til skade i trafikken?

### Bad danskerne selvrapportere trafikulykker

Det har Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet forsøgt at estimere ud fra en befolkningsundersøgelse, der var en del af et større europæisk forskningsprojekt. I undersøgelsen meldte 5.532 danskere sig til fremadrettet at selvrapportere trafikulykker i et helt år. I løbet af året indrapporterede deltagerne i alt 80 tilfælde af personskader sket i

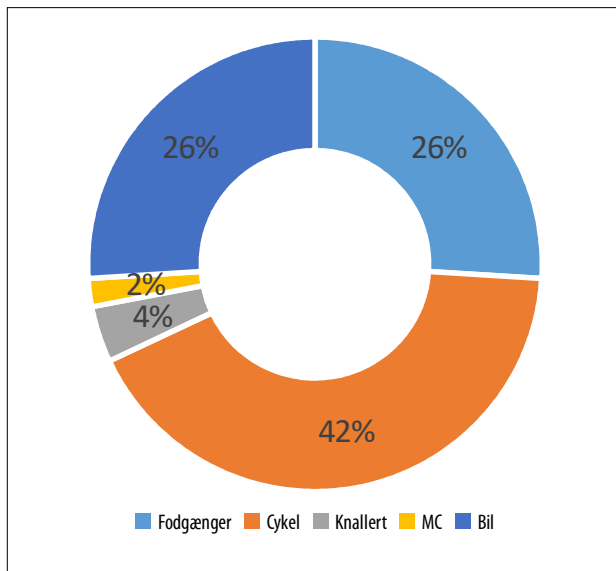
trafikken. Vi opregnede tallene til hele den danske befolkning, hvilket svarer til, at cirka 85.300 kvæstes i trafikken i Danmark hvert år. Der er selvfølgelig en statistisk usikkerhed på dette tal, og hvis man indregner denne, vil antallet af kvæstede være mindst 63.000 og højst 107.000 (såkaldt 95 % konfidensinterval).

### Medicinsk behandling af skaderne

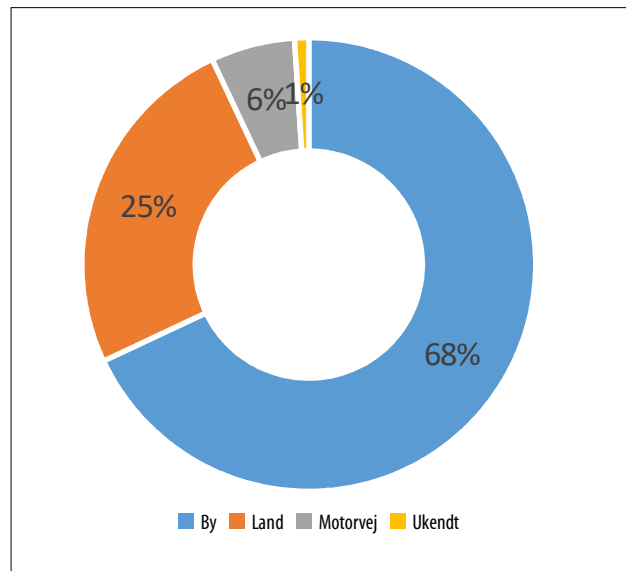
Personskaderne blev fundet ud fra deltagernes selvrapporteringer som skader sket på offentlig vej, der efterfølgende blev behandlet enten hos egen læge, vagtlæge eller i akutmodtagelsen. Vi opgjorde, at 25 % blev behandlet alene hos egen læge, 33 % alene i akutmodtagelsen eller begge steder som de resterende 41 %. Der er altså tale om andet end småskrammer og blå mærker. Dette bekræftes af, at hele

### Alvorlighed af de rapporterede personskader

- 44 % har fravær fra arbejde/skole.
- 32 % er i genoptræning



Figur 1: Personskader i trafikken fordelt på transportform. Fodgængerskader inkluderer faldulykker.



Figur 2: Personskader i trafikken fordelt på vejtype.

44 % rapporterede at have haft fravær fra arbejde eller skole. Mens 32 % havde været i en eller anden form for genoptræning efter trafikulykken.

### Faldulykker talt med

Et yderligere mørketal i den officielle statistik vedrører det forhold, at enuehald med fodgængere på offentlig vej siden 1967 ikke har været anerkendt som en trafikulykke - og det er et problem. Populært sagt kan man sige, at fordi faldulykker med fodgængere på offentlig vej ikke defineres som en trafikulykke, så vil det være bedre for en vejbestyrelse at anlægge en rundkørsel, som bekæmper bilulykker, i stedet for at oprette skæve fortovsfliser og bekæmpe glatte fortove. Hele 24 % af de 85.300 personskader vedrørte faldulykker blandt fodgængere.

### Bløde trafikanter fylder i statistikken

Figur 1 viser fordelingen af personskader fordelt på transportform. Det ses, at motorcyklister og bilister kun stod for godt en fjerdedel af personskaderne. Mens de bløde trafikanter (fodgængere, cyklister og knallertkørere) lagde ryg til 72 % af skaderne.

Vi har gennem vores forskning fået øjnene op for bløde trafikanter i soloulykker. Det vil især sige fodgængere og cyklister, der kommer til skade, uden at andre er involveret i tilskadekomsten. Vi har allerede nævnt den gående, der falder over en løs flise el-

ler mister balancen på et isglat fortov. En anden gruppe er cyklister, der vælter på cyklen på grund af u hensigtsmæssig vejindretning som for eksempel høje kantsten, nedsunkne kloakdæksler, riste med mere. Der kan igen være is og sne på spil på cykelstien eller huller i asfalten, som forårsager et styrt. I denne undersøgelse viste det sig, at hele 29 % af alle selvrapporterede personskader var soloulykker på cykel. Cyklister i flerpartsulykker stod "kun" for 13 % af de 85.300 personskader. Gående og cyklende kan komme alvorligt til skade og eksempelvis være sygemeldte og miste arbejdsevne selv i ulykker, der ikke involverer motorkøretøjer eller efterfølgende behandling på hospital/akutmodtagelse. Kendskab til flere af disse trafikulykker og de tilhørende skadesmekanismer er tiltrængt i trafiksikkerhedsarbejdet, hvor fokus i dag i høj grad er på motoriserede køretøjer.

### Hvor sker skaderne?

Som led i undersøgelsen blev deltagerne også spurgt til, hvilken vejtype trafikulykken skete på. Figur 2 viser fordelingen af personskader med hensyn til vejtype. Det vil sige, om der var tale om en vej i by eller på land eller en motorvej. Med 68 % var byvejene klart det hyppigste ulykkessted. Veje på landet fulgte efter med 25 % af ulykkerne.

### Flere tilskadekomne kvinder

Et andet mønster, hvor resultaterne fra selvrapporteringsunder- ➤

### Ulykkernes art

- 24 % er faldulykker med fodgængere
- 72 % er med bløde trafikanter
- 68 % sker i byområder

søgelsen adskilte sig fra politiets registreringer, var med hensyn til køn. I selvrapporteringsundersøgelsen stod kvinder for 58 % af skaderne, mens mænd i politiets registreringer står for hovedparten af personskaderne. En forklaring kunne være, at kvinder er lidt mere tilbøjelige til at søge læge, når de er kommet til skade, end mænd.

### Vejbestyrelsernes arbejde må bevæge sig

I vejbestyrelsernes stedbestemte trafiksikkerhedsarbejde har der traditionelt været meget fokus på biler og høje hastigheder på landet, fordi der netop tages udgangspunkt i politiets registreringer. Samtidig har trafiksikkerhedsarbejdet været belastet af det lave antal politiregistrerede ulykker, hvilket giver relativt få ulykker at arbejde med på kommuneplan. Andre datakilder om trafikulykker, såsom befolkningsundersøgelsen beskrevet i denne artikel, sætter imidlertid spørgsmålstegn ved dette traditionelle ulykkesbillede. Vejbestyrelserne må i langt højere grad tænke i forebyggelse af trafikulykker blandt de bløde trafikanter. Baseret på de politiregistrerede ulykker vil en ny rundkørsel måske blive højt prioriteret, fordi den primært forebygger bil-bil ulykker. Mens kendskab til flere cyklistulykker ville pege på bedre infrastruktur for cyklister, bedre vintervedligeholdelse og lapning af huller på cykelstier.

### Nye datakilder i sortpletarbejdet

For at kunne lave en forbedret sortpletudpegnings baseret på personskadeulykker med bløde trafikanter skal der bruges

ulykkeskoordinater på disse ulykker. Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet er i øjeblikket involveret i flere projekter, der har til formål på sigt at skaffe bedre data til sortpletudpegnings i kommunerne - som supplement til politiets data. Et samarbejde med Aalborg Universitetshospital og Aalborg Kommune skal udvikle en metode til at trække relevante trafikale informationer ud af ambulancedata, som bagefter kan anvendes i kommunens sortpletarbejde. Et system der meget gerne skulle udrulles til hele landet. Derudover arbejder Trafikforskningsgruppen med udvidet skadestuerregistrering i Region Nordjylland i samarbejde med politiet, akutmodtagelserne og kommunerne i regionen. Dette arbejde skulle gerne udmønte sig i en ordning, som kan give kommunerne flere brugbare oplysninger om ulykkerne - herunder ulykkeskoordinater - at arbejde med. Endelig arbejdes der på at forfine værktøjerne til selvrapportering af koordinater og supplerende oplysninger om trafikulykker. Vi har også en ambition om at bede en større stikprøve af danskere om at selvrapportere trafikulykker igennem et år og dermed gentage undersøgelsen, der er beskrevet her, i større skala.

### Selvrapportering som værktøj

Der er fordele og ulemper ved de ovennævnte datakilder til viden om flere trafikulykker, men omdrejningspunktet (på nær for ambulancedata) er selvrapportering og det at give den skadelidte en stemme i forebyggelsen af nye ulykker. Nogle vil måske indvende, at selvrapportering er for usikkert et værktøj, fordi skadelidte enten overdriver eller underdriver "sandheden". Eller skadelidte ikke har indsigt nok i ulykkesregistrering til at redegøre for eksempel for uheldssituationen. Vi (og andre) har imidlertid gjort os erfaringer med, at den skadelidte dels gerne vil fortælle om sin ulykke og dels giver troværdige svar, når de holdes op imod informa-

tioner i data fra akutmodtagelser og politiets data. Der er naturligvis ting, man ikke skal spørge om - for eksempel hvorvidt skadelidte selv var skyldig i ulykken. Man skal tillade sig at være kritisk over for nye måder at indsamle data på. På samme måde som man bør have en kritisk indstilling til politiets data.

### Opsummering

Det bedste estimat ud fra den beskrevne befolkningsundersøgelse er, at godt 85.000 hvert år skades i trafikken. Dermed dækker den officielle ulykkesstatistik kun omkring 4 % af de personskader i trafikken, hvor en skadet har opsøgt akutmodtagelse, vagtlæge eller egen læge. Med et estimat på over 20.000 faldulykker med fodgængere er disse et alvorligt trafikikkerhedsproblem og bør indgå i den officielle ulykkesstatistik. De bløde trafikanters personskader kan estimeres til hele 72 % af det samlede antal skader. Skader i byerne opgøres til 68 %. Derfor bør det forebyggende trafikikkerhedsarbejde i fremtiden have øget fokus i byerne og på de bløde trafikanters sikkerhed.

### Læs mere her

Lahrman H, Møller KM og Olesen AV, 2020. Estimering af antal personskader efter trafikulykker i Danmark baseret på selvrapportering. BUILD rapport 2020-17, Aalborg Universitet. ●



En forklaring kunne være, at kvinder er lidt mere tilbøjelige til at søge læge, når de er kommet til skade, end mænd.