

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Potentiale for flere uheldsdata på baggrund af fejlklassificeringer af ekstraueheld

Mette Kathrine Larsen, mette.larsen465@hotmail.com
Anne Kriegbaum Sjøgaard Jensen, anne1992@hotmail.dk
Camilla Sloth Andersen, csa@civil.aau.dk

Anne: Studerende ved Aalborg Universitet
Mette: Studerende ved Aalborg Universitet
Camilla: Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet

Abstrakt

Af tidligere studier vides det, at der er stor usikkerhed forbundet med den officielle uheldsdatabase, der er grundlag for trafikikkerhedsarbejdet. Usikkerheden er ikke ønskelig, og lægger op til, at undersøge om der på andre måder kan opnås yderligere kendskab til flere uheldsdata. Andre måder at indsamle data på er ved selvrapporering, forsikringsdata og sygehusdata, dog kan ingen af de nævnte benyttes direkte i trafikikkerhedsarbejdet, da ueheldene ikke stedfæstes. Men hvilke muligheder er der så for flere uheldsdata? Hvis ueheld skal indgå i det stedbestemte trafikikkerhedsarbejde, skal de være stedfæstede. Ueheld registreret af politiet stedfæstes. Dette omfatter person- og materielskadeueheld samt ekstraueheld, der alle er en del af den officielle uheldsstatistik. Generelt indgår ekstraueheld sjældent i trafikikkerhedsarbejdet, og udviklingen i antal ekstraueheld præsenteres sjældent.

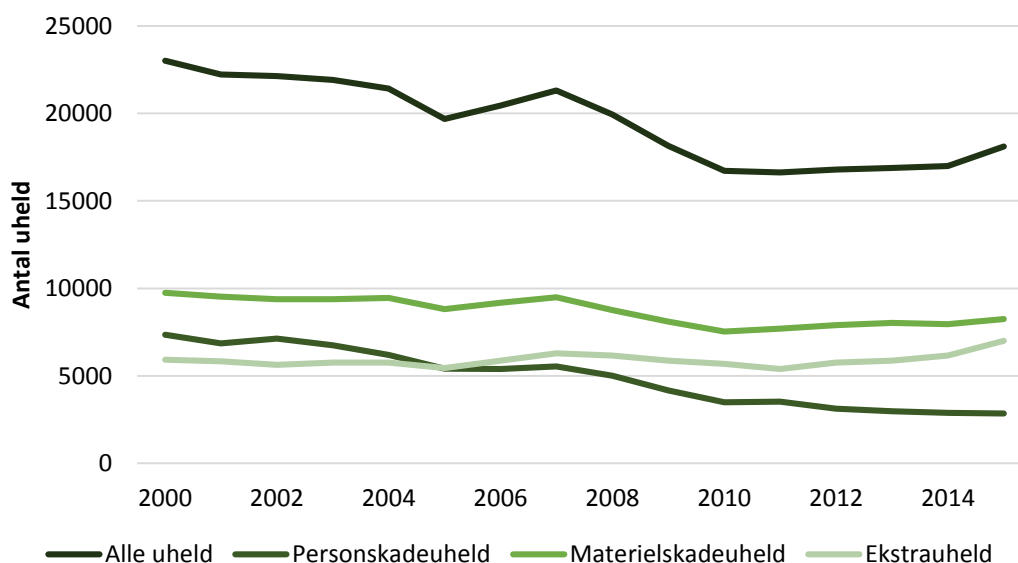
Imidlertid er udviklingen i antal ekstraueheld interessant, da den afviger fra ueheldsudviklingen generelt. Antallet af registrerede ekstraueheld er steget fra år 2000 til 2015, ligesom ueheldsarten udgør en større og større andel af de samlede registrerede ueheld. En stigning i ekstraueheld er ikke et problem i sig selv, men hvis stigningen skyldes, at ueheldene ikke er korrekt registrerede, og ueheldet dermed burde indgå i den officielle statistik, går værdifulde ueheldsdata tabt. Det er således undersøgt, om der ligger et potentiale for flere uheldsdata i de registrerede ekstraueheld, grundet fejklassificeringer.

Uhedsanalysen tager udgangspunkt i de forskellige vejtyper: Veje i byzoner, 2-sporede veje i åbent land samt motorveje. Ligeledes tages der udgangspunkt i fire politikredse: Nordjylland, Sydøstjylland, Fyn og Midt- og Vestsjælland.

Uhedsanalysen udføres ved at opstille søgeord og forudsætninger for, hvornår et uheld er fejlklassificeret. Tilgangen til fejlklassificeringer har i analysen været konservativ, hvilket betyder, at resultaterne, der er fremkommet, er et minimumspotentiale. Resultaterne viser, at 1,4 %, 11,5 % og 9,8 % af de analyserede ekstra-uheld er fejlklassificerede for henholdsvis veje i byzoner, 2-sporede veje i åbent land og motorveje. Ses der på politikredsene er 9,3 %, 8,9 %, 5,9 % og 7,9 % af de analyserede ekstra-uheld fejlklassificerede i Nordjylland, Sydøstjylland, Fyn og Midt- og Vestsjælland.

Baggrund

Over de senere år er der registreret flere ekstra-uheld end tidligere. Hvorfor denne stigning forekommer har ingen undersøgt. Umiddelbart vides det ikke, om der reelt sker flere ekstra-uheld på vejene, eller om det skyldes andre faktorer. At der sker en stigning i antal ekstra-uheld er ikke et problem i sig selv, hvis udviklingen følger det totale antal uheld. På figur 1 fremgår udviklingen for de tre forskellige uhedsarter. Ydermere ses udviklingen af det totale antal uheld på landsplan.



Figur 1: Udvikling i det totale antal uheld samt udviklingen for personskade-, materielskade- og ekstra-uheld på landsplan. (Vejdirektoratet, 2017a)

Af figuren ses det, at udviklingen af det totale antal uheld generelt set er faldet i perioden fra 2000 til 2015. Der forekommer små udsving i perioden, og fra 2014 til 2015 sker der en stigning. For både personskade- og materielskade-uheld er den generelle udvikling også faldende. Dog ses der en minimal stigning i materielskade-uheld fra 2010 til 2015. Ses der på den generelle udvikling for ekstra-uheld er den, modsat de to førnævnte uhedsarter, stigende i perioden. Især fra 2014 og frem til 2015 fremgår der en markant stigning i antallet af registrerede ekstra-uheld.

Med andre ord er ekstrauehd den uehldsart, der bidrager mest til stigningen i det totale antal ueheld fra 2014. Det er derfor undersøgt, hvor stor en del de registrerede ekstraueheld udgør af det totale antal ueheld for 2005, 2010 og 2015, hvilket er vist i tabel 1.

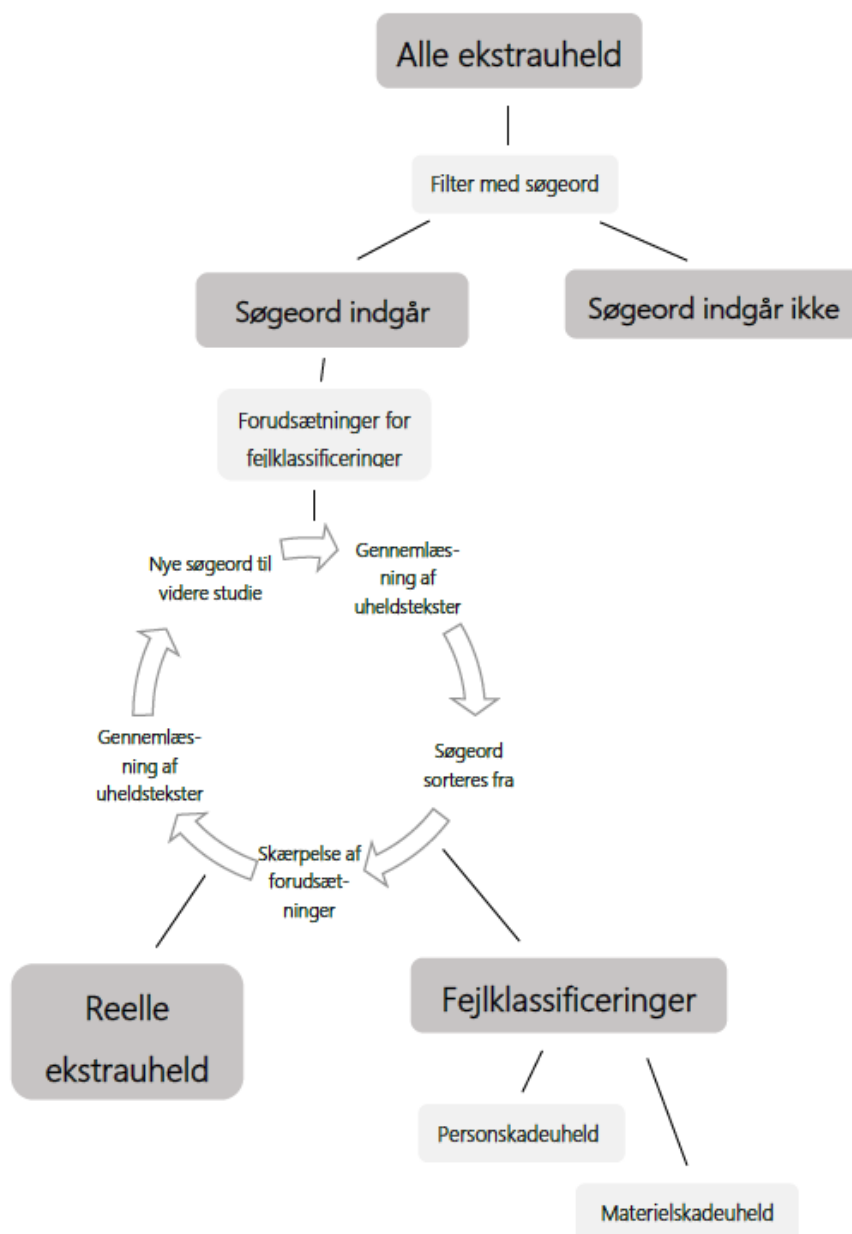
Tabel 1: Det samlede antal registrerede ueheld, antallet af registrerede ekstraueheld samt den andel, som ekstraueheld udgør af det samlede antal registrerede ueheld, angivet i procent.

	Samlet antal ueheld	Antal ekstraueheld	Procentsats
2005	19.675	5.452	28 %
2010	16.724	5.694	34 %
2015	18.107	7.002	39 %

Af tabellen ses det, at de registrerede ekstraueheld, på landsplan i 2005, udgjorde 28 % af det samlede antal ueheld, og i 2010 og 2015, udgjorde de henholdsvis 34 % og 39 %. Da ekstraueheld udgør en større og større del af det samlede antal registrerede ueheld på landsplan, fås der færre ueheld at basere det efterfølgende trafikikkerhedsarbejde på. Problemet med det stigende antal ekstraueheld opstår, hvis stigningen i registrerede ekstraueheld skyldes, at nogle ueheld registreres som ekstraueheld, men reelt ikke er det, og dermed er fejlklassificerede. Det undersøges derfor i dette studie, om der i de registrerede ekstraueheld er et uudnyttet potentiale for at få flere ueheldsdata til at indgå i den officielle ueheldsstatistik. Derudover undersøges det, om der fremkommer fejlklassificeringer for de udvalgte vejtyper samt politikredse.

Fremgangsmåde

Uehldsanalysen er den, der danner grundlag for de efterfølgende resultater. Den tager udgangspunkt i ueheldsteksterne for de udvalgte ekstraueheld. På baggrund af disse ueheldstekster fås et indblik i, hvad det pågældende ekstraueheld omfatter, samt om der er sket en fejlklassificering. På figur 2 ses fremgangsmåden for ueheldsanalysen, hvor strukturen bliver forklaret i det følgende.



Figur 2: Fremgangsmåden for uheldsanalysen.

Trin 1 – Alle ekstrauehld og et filter med søgeord

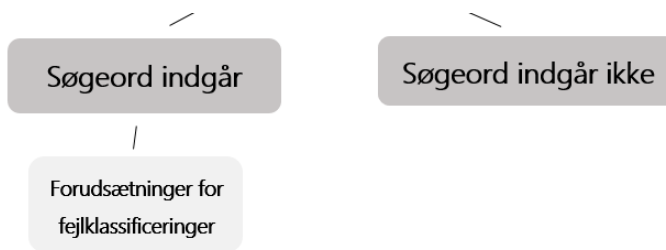
Inden uheldsanalysen påbegyndes skal der trækkes ekstrauehld ud af databasen, Vejman. Dette gøres for både de tre vejtyper og de fire politikredse. Der er registreret i alt 79.430 ekstrauehld for de udvalgte vejtyper, og for politikredsene er der registreret 32.956 ekstrauehld. Ud fra disse ekstrauehld er der opstillet en række stikprøver, hvor der er fundet en række søgeord ud fra uheldsteksterne i stikprøverne. Indgår minimum ét af søgeordene i uheldsteksten vurderes der at være potentiale for, at ekstrauehldet er fejklassificeret. Efter søgeordene er fundet, skal alle ekstrauehld igennem et filter, som er vist på figur 3.



Figur 3: Udsnit af trin 1 i uheldsanalysen.

Trin 2 – Potentiale for fejlklassificeringer samt forudsætninger

Ved sortering af ekstraheldene ved hjælp af søgeordene fås de ekstraheld, der vurderes at have et potentiale for at være fejlklassificerede. Ved sortering af ekstraheldene, ud fra sørgeordene, fremkommer der, for vejtyperne, 31.037 ekstraheld, og 13.779 ekstraheld for politikredsene, som er klar til analysen.



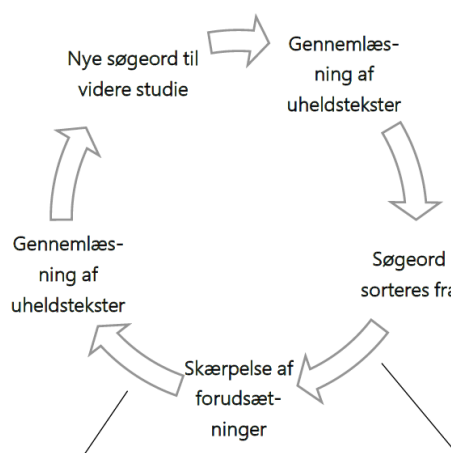
Figur 4: Udsnit af trin 2 i uheldsanalysen.

Disse ekstraheld er illustreret på figur 4 som boksen, der er angivet med "søgeord indgår" – altså, at der i disse uheld er potentiale for, at ekstraheldet er fejlklassificeret. Boksen ved siden af, der er angivet med "søgeord indgår ikke", indeholder de ekstraheld, hvor ingen af de opstillede søgeord indgår i uheldsteksterne. At et uheld placeres i boksen "søgeord indgår ikke" betyder dog ikke, at uheldet ikke er fejlklassificeret – hvis andre søgeord var valgt til analysen kunne nogle uheld fra denne boks indgå i "søgeord indgår"-boksen i stedet. Til uheldsanalysen er der, på baggrund af søgeordene, i alt fremkommet 44.816 ekstraheld, hvoraf de resterende 67.570 ekstraheld vurderes, ud fra de opstillede søgeord, ikke at have potentiale for at være fejlklassificerede.

I uheldsanalysen arbejdes der kun videre med de uheld, der fremkommer af "søgeord indgår"-boksen. Det er ønsket i studiet, at de vurderinger, der forekommer af fejlklassificeringerne skal være så objektive som muligt. For at dette kan lade sig gøre, er der opstillet en række forudsætninger, for hvert søgeord, der gør det muligt at foretage en systematisk gennemgang af ekstraheldene.

Trin 3 – Proces for vurdering af ekstraheldene

Dette trin er en iterativ proces, og tager udgangspunkt i de 44.816 ekstraheld med potentiale for fejlklassificering. I dette trin af uheldsanalysen, skal det vurderes, om uheldet reelt er fejlklassificeret, og egentligt burde have været klassificeret som et person- eller materielskadeuheld. Som det ses af figur 5 er uheldsteksterne gennemlæst manuelt. Årsagen til dette skyldes, at det vurderes ikke at være muligt at foretage en systematisk vurdering af, om uheldet er fejlklassificeret ud fra de forudsætninger, der er opsat i studiet, hvis der blot laves en søgning på de opstillede søgeord blandt ekstraheldenes uheldstekster. En søgning blot ud fra de opstillede søgeord kan resultere i falske positive – uheldet er klassificeret som ekstraheld, og et af de opstillede søgeord indgår i uheldsteksten, uden at uheldet er fejlklassificeret.



Figur 5: Udsnit af trin 3 i uheldsanalysen.

Et eksempel findes blandt andet ved søgeordet, *skadestue*. Til uheldsanalysen indgår alle de ekstraheld, hvori søgeordet *skadestue* er benævnt i uheldsteksten, som eksempelvis *skadestuebehandlet, tilset på skadestue* og lignende. Men uheldstekster, hvori der blandt andet står *ej skadestuebehandlet* medtages også, og dette er blot ét eksempel på, hvilken beskrivelse politiet bruger. Alle uheldstekster er derfor set manuelt igennem for at undgå, at et ekstraheld vurderes at være fejlklassificeret uden egentligt at være det. I løbet af gennemlæsningen af uheldsteksterne blev der sat spørgsmålstejn ved nogle af de opstillede søgeord.

Grunden til dette skyldes, at der indgår for få informationer i uheldsteksterne til at vurdere, om der er sket en fejlklassificering. Det er derfor vurderet, at nogle søgeord frasorteres. Dette gøres, da forekomsten af fejlklassificeringer ved disse søgeord, er minimale, sammenholdt med tiden, der skal benyttes på at se disse uheldstekster igennem.

Ud fra ovenstående foretages der en skærpelse af de opstillede forudsætninger. Det skal fremgå helt klart af uheldsteksten, at der er tale om en fejlklassificering, da det fra studiets start er ønsket, at dette skal være så objektivt som muligt. Efter dette fortsættes gennemgangen af de respektive uheldstekster. Slutteligt er der opstået et nærmere kendskab til uheldsteksterne, hvilket bevirker, at der er fundet nye søgeord, som kan være relevante at medtage, hvis et lignende studie skal udføres igen.

Trin 4 – Reelle ekstrauehald og fejlklassificeringer

Det sidste trin er opgørelsen af antallet af reelle ekstrauehald samt antallet af fejlklassificeringer. På baggrund af processen i det førnævnte trin er det vurderet, at nogle af ekstrauehaldene burde have været klassificeret som enten personskauehald eller materielskauehald. Boksen, der hedder "Reelle ekstrauehald" er de uehald, som har været gennem analysen, og er vurderet at være klassificeret korrekt – altså som et ekstrauehald. Dette ses også på figur 6.



Figur 6: Udsnit af trin 4 i uehaldsanalysen

Det vides, at de forudsætninger, der er opstillet i studiet er meget objektive, hvilket har sine fordele og ulemper. Fordelen er, at der ingen tvivl er omkring de fejlklassificerede ekstrauehald. Det fremgår tydeligt af uheldsteksten, at uehaldet ikke "hører" til under uehaldsarten, ekstrauehald, hvilket gør de efterfølgende resultater valide. Derimod kan det diskuteres, om der bliver sorteret for mange potentielle fejlklassificeringer fra i og med, at det er forudsat, at de opstillede forudsætninger for fejlklassificering skal fremgå klart af uheldsteksten, hvis uehaldet skal kunne vurderes at være fejlklassificeret. Det kan ligeledes diskuteres, hvordan forudsætningerne skal opstilles, men i dette studie er forudsætningerne opstillet således, at det er minimumspotentialet af fejlklassificeringer, der fremgår af resultaterne – og der er dermed reelt flere fejlklassificeringer end fundet her.

Resultater

Af den førnævnte uehaldsanalyse er der fremkommet en række resultater for både vejtyperne og politikredsene. I det efterfølgende fremgår resultaterne i form af det totale antal registrerede ekstrauehald, antal og andel fejlklassificeringer, samt antal og andel fejlklassificerede personskauehald og materielskauehald.

Vejtyper

For alle de tre vejtyper udgør fejlklassificeringer generelt en mindre del af de registrerede ekstrauehald fra år 2000 til år 2015. At andelen af fejlklassificeringer er faldet over årrækken er positivt, det er dog stadig et problem, at der faktisk forekommer fejlklassificeringer. Resultaterne for fejlklassificeringerne fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Det samlede antal registrerede uheld, antal og andel fejlklassificeringer samt fordelingen af fejlklassificeringer på personskadeuheld og materielskadeuheld for veje i byzoner, 2-sporede veje i åbent land og motorveje.

	U _{Total}	Fejlkl.		Personskade		Materielskade	
		[-]	[%]	[-]	[%]	[-]	[%]
Veje i byzone	54.009	769	1,4	587	1,1	182	0,3
2-sporede veje i åbent land	14.636	1.688	11,5	299	2,0	1.389	9,5
Motorveje	10.785	1.056	9,8	86	0,8	970	9,0

Af tabellen ses det, at antallet af registrerede ekstrauheld er klart størst for veje i byzoner. En forklaring på dette kan være, at der på veje i byzoner køres med lavere hastighed, hvormed skadens omfang samt alvorlighedsgrad ofte er lav sammenholdt med, hvis der køres med højere hastighed. En anden forklaring kan være de involverede parter i uheldene. På veje i byzoner er cyklister en part i ca. 13 % af de registrerede uheld (Vejdirektoratet, 2017a). For at registrere uheld, hvor cyklister er involveret, skal der, med den nuværende definition af personskadeuheld og materielskadeuheld, ske personskade eller skade på cyklen for over 5.000 kr. Dog er der mange cyklers købspris, der ikke overstiger dette beløb. Dette lægger op til, hvorvidt definitionen af uhedsarterne "favoriserer" nogle køretøjstyper frem for andre, og hvilken indflydelse dette har på de uheld, der opnås kendskab til.

Den samlede fejlklassificering ses at være størst for 2-sporede veje i åbent land, hvor fejlklassificerede ekstrauheld udgør 11,5 %. På motorveje udgør fejlklassificeringer 9,8 % af de registrerede ekstrauheld, og på veje i byzoner udgør fejlklassificeringer kun 1,4 %. Ligeledes ses en forskel mellem de tre vejtyper i henhold til, hvilken uhedsart, der fejlklassificeres. For veje i byzoner udgør personskadeuheld den største del af de samlede fejlklassificeringer i forhold til materielskadeuheld, hvorimod det for 2-sporede veje i åbent land og for motorveje er materielskadeuheld, der udgør den største andel af fejlklassificeringerne.

At det for veje i byzoner er fejlklassificeringer af personskadeuheld, der udgør den største del af de samlede fejlklassificeringer kan skyldes, som tidligere nævnt, at de ekstrauheld, der forekommer her ofte involverer bløde trafikanter, hvormed der oftere forekommer personskade. En forklaring på, hvorfor fejlklassificeringer af materielskadeuheld i byen udgør den mindste andel af fejlklassificeringer af de registrerede ekstrauheld, kan være, at der på veje i byzoner køres med lavere hastighed, og at de materielle skader heraf ikke bliver så store, at de kan indgå under uhedsarten materielskade. Ligeledes kan denne forskel knyttes til de opstillede søgeord, hvor *vælte* og *rulle* indgår. På veje i byzoner er der ikke mange biler, der vælter, hvis der sammenholdes med antallet, der vælter på 2-sporede veje i åbent land og motorveje.

Når den samlede fejlklassificering deles ud på uhedsarterne, ses det, at fejlklassificeringen af personskade på 2-sporede veje i åbent land udgør 2 %, og er dermed den vejtype, hvor fejlklassificerede personskadeuheld udgør den største andel af de registrerede ekstrauheld. Ses der derimod på antallet, er det veje i byzoner, hvor antallet af fejlklassificeringer er størst. Her ligger antallet på 587, hvilket næsten er en fordobling i forhold til fejlklassificeringerne på 2-sporede veje i åbent land, og i forhold til motorveje svarer dette til næsten syv gange så mange fejlklassificerede personskadeuheld. Årsagen til, at andelen af fejlklassificeringer for veje i byzoner er lavere end ved 2-sporede veje i åbent land, er antallet af registrerede ekstrauheld. For veje i byzoner er der, fra 2000 til 2015, registreret over tre gange så mange ekstrauheld sammenlignet med 2-sporede veje i åbent land. Det ses altså, at på trods af det høje antal fejlklassificeringer, er andelen stadig lavere end ved 2-sporede veje i åbent land, da antal registrerede ekstrauheld er så markant højere.

Politikredse

Når der ses på udviklingen i andelen af fejlklassificeringer er der forskelle mellem politikredsene. I Nordjyllands Politikreds er der oplevet en stigning fra 2000 til 2014, og et drastisk fald til 2015, mens andelen af fejlklassificeringer for Sydøstjyllands og Fyns Politikreds har været faldende. Udviklingen for Midt- og Vestsjællands Politikreds har været tilnærmelsesvis jævn over årrækken. I tabel 3 fremgår de registrerede ekstraheld samt fejlklassificeringerne heraf.

Tabel 3: Det samlede antal registrerede uheld, antal og andel fejlklassificeringer samt fordelingen af fejlklassificeringer på personskadeuheld og materielskadeuheld for Nordjyllands, Sydøstjyllands, Fyns og Midt- og Vestsjællands Politikreds.

	U _{Total}	Fejlkl.		Personskade		Materielskade	
		[-]	[%]	[-]	[%]	[-]	[%]
Nordjylland	2.978	278	9,3	88	3,0	190	6,4
Sydøstjylland	10.251	917	8,9	150	1,5	767	7,5
Fyn	9.140	526	5,8	122	1,3	404	4,4
Midt- og Vestsjælland	10.587	831	7,9	203	1,9	628	5,9

Af tabellen fremgår det, at den største andel af fejlklassificeringer er i Nordjyllands Politikreds, hvor denne andel udgør 9,3 %. Den mindste andel udgøres i Fyns Politikreds, hvor denne er på 7,9 %.

Ses der på fejlklassificeringerne, fordelt på uheldsart er det for alle politikredse fejlklassificering af materielskadeuheld, der udgør den største andel af de registrerede ekstraheld. Ydermere ses det, at fejlklassificeringen af personskadeuheld er størst i Nordjyllands Politikreds med 3,0 %. Politikredsene imellem er der dog ikke stor forskel på andelen af fejlklassificerede personskadeuheld. Forskellen er lidt større, hvis der ses på materielskadeuheld, hvor Sydøstjyllands Politikreds med 7,5 % er den politikreds, hvor fejlklassificeringer af materielskadeuheld udgør den største andel af de registrerede ekstraheld.

Af de fire politikredse udgør fejlklassificeringer den største andel i Nordjyllands Politikreds. Af ovenstående må det siges, at der er forskel på andelen af fejlklassificeringer politikredsene i mellem.

Diskussion

Uhedsdefinitioner

Gennem uhedsanalysen blev der taget udgangspunkt i uhedsdefinitionerne for at kunne vurdere, om et uheld var fejlklassificeret eller ej. De gældende definitioner for personskade- og materielskade er:

Personskade

"Tilskadekomst er en tilstand, der normalt kræver lægelig behandling eller har medført hospitalsindlæggelse, også til observation. Mindre hudafskrabninger, små snitsår eller små "blå mærker" betragtes ikke som tilskadekomst."

(Hemdorff et al., 2003)

Materielskadeuheld

"Der skal altid optages rapport, hvis der er sket materiel skade på køretøjer, der skønnes at overstige 50.000 kr. for hvert motorkøretøj eller 5.000 kr. for anden materiel skade."

(Hemdorff et al., 2003)

Med de to definitioner har politikredsene samme forudsætninger, når et færdselsuheld vurderes. Gennem uheldsanalyse har det dog vist sig, at der ligger udfordringer i definitionerne, når et uheld skal vurderes.

Personskadeuheld

I definitionen af tilskadekomst fremgår det, at der er tale om tilskadekomst, hvis lægehjælp er nødvendig eller indlæggelse er nødvendig. I uheldsanalysen er det vurderet, at der er tale om tilskadekomst og dermed personskaade, når det fremgår, at der har været skadestuebehandling – og kun ved *behandling*. Det kan dog diskuteres, om de parter der kommer ind på sygehuset for et tjek også burde medtages som tilskadekomst. Argumentet for dette er, at parterne, ved et sygehustjek, bliver registreret på skadestuen, og derved vil de fremgå af Landspatientregisteret – uanset om der kræves lægelig behandling eller ej. Argumentet for, at parter, der blot tilses på skadestuen ikke skal indgå er, at der reelt ikke er tale om tilskadekomst, når parterne blot tilses, og det efterfølgende konstateres, at der ingen personskaade er.

Gennem uheldsanalysen står det klart, at der er en udfordring i, hvordan mørketallet belyses på nuværende tidspunkt. Mørketallet dækker over de uheld, som politiet ikke opnår kendskab til, og derved ikke har mulighed for at registrere i den officielle uheldsstatistik. Mørketallet belyses i en mørketabel fra Danmarks Statistik, som tager udgangspunkt i data fra Landspatientregisteret og den officielle uheldsstatistik – og en sammenligning af disse fører til størrelsen på mørketallet. Den omtalte udfordring i, hvordan mørketallet belyses, fremkommer af definitionen af personskaadeuheld i de to registre, der sammenlignes.

I Landspatientregisteret registreres alle parter, der har kontakt med skadestuen. Hvis dette syn på tilskadekomst sammenlignes med definitionen, som er politiets udgangspunkt, hvor det kun er ved egentlig lægelig behandling, der er tale om tilskadekomst, skabes der uoverensstemmelser mellem oplysninger fra Landspatientregisteret og politiets data. Denne uoverensstemmelse betyder, at de to registre reelt ikke burde sammenlignes, da baggrunden for registrering ikke er den samme. Da sammenligningen af de to registre er grundlaget for mørketallet, og registreringen ikke foregår på samme registreringsgrundlag, er størrelsen af mørketallet ikke korrekt.

Forskellen i antallet af fejlklassificeringer med de to forskellige tilgange til, hvornår der er tilskadekomst kan ses i tabel 4.

Tabel 4: Antallet af registrerede ekstrauheld, når der er søgt på skadestue, samt antallet af vurderede fejlklassificeringer i dette søgeord for vejtyper og politikredse.

	Skadestue	Fejlklassificering
Veje i byzoner	1465	395
2-sporede veje i åbent land	570	141
Motorveje	217	65
Nordjylland	127	56
Sydøstjylland	418	99
Fyn	173	67
Midt- og Vestsjælland	302	146

Af tabellen ses, at hvis tilgangen til, hvornår der er tilskadekomst havde været som i Landspatientregisteret, ville der være flere fejlklassificeringer af personskaadeuheld end det er tilfældet med de opstillede forudsætninger i dette studie. Det ses altså, at med den vurdering af definitionen af tilskadekomst og personskaade, der er lavet i dette studie, opnås et minimum af fejlklassificeringer af personskaadeuheld. Problemstillingen

med definitionen af personskade er således, at definitionen kan vurderes og tolkes, og er dermed ikke entydig. Dette skaber en usikkerhed, i form af subjektive vurderinger, når politiet registrerer uheld. En entydig definition vil altså være at foretrække, så uheldene registreres korrekt, og trafikikkerhedsarbejdet laves på korrekt baggrund. På baggrund af de udfordringer, der oplevedes i uheldsanalysen er der udarbejdet to forskellige forslag til definition af tilskadekomst:

Forslag 1

”Tilskadekomst er en tilstand, som kræver lægelig behandling eller en hospitalsindlæggelse. Dette er også gældende, hvis vedkommende er indlagt til observation, uanset skadesgrad. Mindre hudafskrabninger, små snitsår eller små ”blå mærker” betragtes ikke som tilskadekomst, medmindre der er foretaget en lægelig behandling.”

Forslag 2

”Tilskadekomst betragtes som en tilstand, hvor de involverede parter har været i kontakt med sygehusvæsenet. Dette er gældende uanset skadesgrad.”

Ved forslag 1 er der taget udgangspunkt i den nuværende definition af tilskadekomst. Ud fra denne er definitionen omskrevet med andre ord og flere sætninger, hvilket skal bidrage til en bedre og ensformig forståelse af definitionen. I forslag 1 er der ligeledes taget udgangspunkt i, hvordan definitionen af tilskadekomst er tolket i dette studie. Forslag 1 kan dog stadig bidrage til misforståelser af, om der er sket egentlig lægelig behandling eller blot et tjek eller en undersøgelse. For at undgå disse misforståelser er forslag 2 udarbejdet. I denne definition er alle, der har haft kontakt med sygehusvæsenet, tilskadekomne – uanset om det viser sig, personerne er uskadte. Denne definition har samme udgangspunkt som det er tilfældet i Landspatientregisteret. Ved brug af forslag 2 forventes det, at politiets data og Landspatientregisteret har samme registreringsgrundlag af personskadeuheld, hvormed mørketallet vil afspejle det reelle billede – mere end det på nuværende tidspunkt er tilfældet.

Forslag 2 er dog ikke helt uden udfordringer. Én er, at der vil stadig forekomme uheld, som hverken politiet eller Landspatientregistret opnår kendskab til. En større udfordring vil forekomme i og med, at der med definitionen registreres flest personskadeuheld end på nuværende tidspunkt. Dette resulterer i, at en sammenligning af uheldsdata over en længere periode ikke vil være mulig, da registreringsgrundlaget ikke er det samme. Endnu en udfordring opstår, når stigningen i antallet af personskadeuheld skal formidles til fagfolk og befolkning. Ydermere opstår et problem med hensyn til de eksisterende målsætninger for tilskadekomne i trafikken, som ikke vil kunne indfries.

Materielskadeuheld

Definitionen af materielskade skaber også udfordringer. Disse ligger især i de opsatte grænseværdier, som favoriserer uheld med motorkøretøjer, og dermed ikke afspejler de forskellige typer køretøjer, der benyttes i trafikken. Favoriseringen betyder, at eksempelvis cyklister ikke vil indgå som et materielskadeuheld, men derimod som anden materielskadeuheld.

Af definitionen fremgår det, at skade på materiel skønnes at overstige 50.000 kr. for *hvert* køretøj, før der er sket materielskadeuheld. Igen sker der her en differentiering af køretøjerne, da der kun kan ske skade for 50.000 kr., hvis bilen har en vis værdi. Det vil sige, at der kan være forskel på samme type uheld – et uheld

med dyrere biler og et uheld med biler af ringe værdi. Det ene registreres som materielskadeuheld, og det andet registreres som et ekstrauehld. To, i princippet, ens uheld, på samme lokalitet, bliver altså registreret forskelligt. Prisen på motorkøretøjet kan altså ikke stilles direkte op imod alvorlighedsgraden af uheldet. For at imødekomme udfordringerne, der er oplevet gennem uheldsanalysen er der udarbejdet et forslag til en ny definition for materielskadeuheld:

”Der er sket materiel skade på motorkøretøjer, hvis skaden skønnes at overstige 50.000 kr. på minimum ét motorkøretøj. Ligeledes er der tale om materiel skade, når der på knallerter og cykler er sket skade for over 4.000 kr., eller der er sket skade for minimum 5.000 kr. for anden materiel.”

I forslaget er det minimum ét af de involverede køretøjer der skal have skade for mere end 50.000 kr. for, at der er tale om et materielskadeuheld. For at tilgodese alle trafikanttyper tilnærmelsesvist lige, er der indført en grænseværdi for cykler og knallerter. Hvorvidt denne grænse skal ligge på 4.000 kr. kan diskuteres, da knallerter som regel er dyrere end cykler, og hurtigt når op over de 4.000 kr., hvorimod der er en del cykler, hvor indkøbsprisen er under 4.000 kr.

En ekstra mulighed kan være at dele cykler og knallerter op i hver sin grænseværdi for at få et mere nuanceret billede de materielskadeuheld, der sker. Omvendt bliver registreringsarbejdet mere ressourcekrævende, da der er flere ting at tage stilling til – og det kan så ende ud i at skabe flere fejlklassificeringer.

Afledte pointer af uheldsanalysen

Uheldstekster

De viste resultater er fundet på baggrund af søgeord og forudsætninger. Der ligger dog et problem i uhelds-udtrækkene og den måde, som politiet beskriver uheldet på. Der benyttes ofte forkortelser på forskellige ord, hvilket betyder, at de ikke fremkommer, ved søgning på et bestemt søgeord. Endnu en udfordring opstår, når der ses på, hvor objektive uheldsteksterne er. Der er et tydeligt mønster af, at der ingen klar struktur er på, hvilke ord der benyttes hvornår. Betjentene bruger eget ordforråd, og gør det systematiske arbejde vanskeligt. Et eksempel på dette er *”... kørt til undersøgelse...”*, hvor der reelt er tale om en skadestuebehandling. Dette er tilfældet i følgende citat.

”... Kørt til undersøgelse på ASS. Slap med brækket tommelfinger.”

Det ses, at udfaldet er en brækket tommelfinger, hvormed der må være udført lægelig behandling, og det burde være klassificeret som personskadeuheld. I uheldsteksten er det dog ordet undersøgelse og ikke behandling, der er benyttet, hvilket skaber udfordringer i forhold til den gældende definition for tilskadekomst. Uheldsbeskrivelserne er altså utroligt vigtige, og har stor betydning for det resultat, der fremkommer. Ligeledes mangler der ofte en konklusion på eksempelvis skadestuetjek i forhold til personskade, da der blot står *”... formegentligt personskade”* eller *”... formodning om piskesmæld”*. Dette bidrager yderligere til usikkerhed om, hvorvidt et ekstrauehld er klassificeret korrekt.

Resultater fra uheldsanalysen

At der forekommer fejlklassificeringer betyder, at der er et potentiale for at få flere uheldsdata i den officielle uheldsstatistik. Fejlklassificeringerne betyder, at værdifulde uheldsdata går tabt, og trafikikkerhedsarbejdet udføres på et mindre datagrundlag end, hvad der reelt skulle være til rådighed. En vigtig parameter er dog også hvor stort potentialet egentligt er. Ses der samlet på alle vejtyperne i forhold til uheldsstatistikken i 2015 opnås 225 flere uheld, hvis fejlklassificeringerne medtages i den officielle uheldsstatistik. Dette svarer til ca. 2 % flere uheld at lave trafikikkerhedsarbejdet på baggrund af. For politikredsene opnås 540 flere uheld og dermed 5 % flere uheld at lave trafikikkerhedsarbejdet på baggrund af.

Fejlklassificeringernes betydning for mørketallet

Det er positivt, at der er potentiale for flere uheldsdata i de allerede registrerede uheld, men hvordan influerer fejlklassificeringerne på mørketallet? I tabel 5 er antal og andel fejlklassificeringer af personskader angivet.

Tabel 5: Antal registrerede ekstrauheld, U_{total} , antal og andel fejlklassificerede personskadeuheld for år 2005, 2010 og 2015, fordelt på vejtyper og politikredse.

	Vejtyper			Politikredse		
	U_{total}	Personskade [-]	Personskade [%]	U_{total}	Personskade [-]	Personskade [%]
2005	4.473	57	1,3	1.948	28	1,4
2010	4.030	54	1,3	2.050	29	1,3
2015	6.126	62	1,0	2.649	40	1,0

Sammenholdes tabellerne i ovenstående tabel med mørketallet, kan fejlklassificeringerne forklare en del af mørketallet, men denne del er minimal i forhold til de uheld, som der slet ikke opnås kendskab til, og som stadig udgør det største problem. Det vurderes dog, at bidraget er værd at tage med – især da tallene, som er vist i tabellen er minimumspotentiale, og tallene vil, med en anden tilgang, være højere.

Konklusion

I uheldsanalysen fandtes fejlklassificeringer, hvormed person- og materielskadeuheld er fejlagtigt klassificeret som ekstrauheld. Da der findes fejlklassificeringer ligger der altså et potentiale for flere uheldsdata i de registrerede ekstrauheld.

Fejlklassificeringer på vejtyperne udgør henholdsvis 1,4 %, 11,5 % og 9,8 % af de analyserede ekstrauheld for veje i byzoner, 2-sporede veje i åbent land og motorveje. Ses der på politikredsene udgør fejlklassificeringerne 9,3 %, 8,9 %, 5,8 % og 7,9 % for henholdsvis Nordjylland, Sydøstjylland, Fyn og Midt- og Vestsjælland. Gennem uheldsanalysen fandtes det, at materielskadeuheld er den uheldsart, der udgør den største del af fejlklassificeringerne, bortset fra veje i byzoner, hvor det er personskadeuheld, der udgør den største andel. At der på både vejtyper og politikredse forekommer fejlklassificeringer, og at andelen af fejlklassificeringer ikke er jævnt fordelt, vejtyper imellem samt politikredse imellem, betyder, at især 2-sporede veje i åbent land samt Nordjyllands politikreds fremstår mere sikker at færdes på/i, end de reelt er.

Men hvad kan fejlklassificeringerne bidrage med? Hvis der ses på den officielle statistik i 2015, og hvis andelen af fejlklassificeringer medtages, betyder dette, at der for vejtyperne vil være 225 flere uheld, hvilket svarer til 2 % flere uheld at lave trafikikkerhedsarbejde på baggrund af. For politikredsene vil 540 flere uheld indgå, som svarer til 5 % flere uheld at lave trafikikkerhedsarbejde ud fra.

Sammenholdes fejlklassificeringerne af personskadeuheld med mørketallet vil dette kunne mindskes. Bidraget fra fejlklassificeringerne vil dog være minimalt i forhold til de uheld, der stadig ikke vil opnå kendskab til.

For alle vejtyper, dog med undtagelse af veje i byzoner, er de hårde trafikanter en part i de fejlklassificerede ekstrauehld. Ligeledes er det tilfældet for alle politikredsene. På veje i byzoner er fordelingen mellem blød og hård trafikant, i de fejlklassificerede ekstrauehld, mere ligelig fordelt.

Ses der på, hvilke uheldstyper, der kan opnå yderligere kendskab til, udgør eneuehld den største andel af fejlklassificeringerne på 2-sporede veje i åbent land, på motorvej og for alle politikredsene. For veje i byzoner er fordelingen mellem eneuehld og flerpartsuehld mere ligelig fordelt.

Sammenholdes fordelingen af trafikanttyper i de fejlklassificerede ekstrauehld med den officielle statistik i 2015, forekommer der en underrapportering af de hårde trafikanttyper, selvom det er den trafikanttype, vi har størst kendskab til. Anderledes er det, når der ses på de to uheldstyper. Fordelingen i den officielle statistik viser, at der registreres færrest eneuehld, hvorimod eneuehld udgør den største del af fejlklassificeringerne – eneuehld underrapporteres altså markant i den officielle uheldsstatistik.

Til slut bør det bemærkes, at de fremlagte resultater i denne artikel, på grund af den konservative tilgang til, hvornår der er sket fejlklassificering, er minimumspotentialet for flere uheldsdata. Hvis tilgangen til fejlklassificeringer ændres, forventes det, at det vil bibringe endnu flere fejlklassificeringerne – især inden for uheldsarten personskadeuehld.

Litteraturliste

Vejdirektoratet. (2017a). *vejman.dk*. <http://vejman.vd.dk/query/default.do?Parent=3&Item=100>. Besøgt d. 9. marts 2017.

Hemdorff, S. R., Lund, H., & Daugaard, T. (2003). *Indberetning af færdselsuehld*. Vejdirektoratet. http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/statistik/ulykkestal/Documents/FUHSTAT%20vejledning%20vers%20maj07.pdf. Downloaded d. 3. februar 2017.