

Ferðsluóhapp sum almannafyribrigdi (sosialt fyribrigdi)

Ein epidemiologisk kanning

Jan Jespersen og August G. Wang

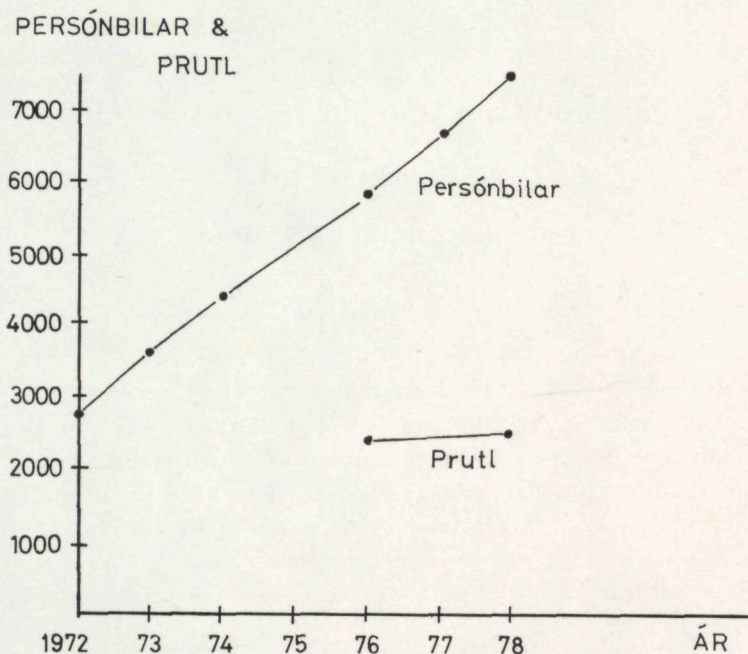
Í 1960-árunum og 1970-árunum hevur verið ein búskaparligur vøkstur í Føroyum, sum m. a. hevur havt við sær ein sjáldsaman vøkstur í talinum á motorakførum, serliga á persónbilum og prutlum. Hesin vøkstur hevur verið nógv størri enn vøksturin í fólkatálinum hesi somu ár. Tølini fyri tey seinastu árinu síggjast á 1. mynd. Frammanundan hevur ein líkur vøkstur verið í hinum vesturheiminum, í Ameriku í 1950-árunum og í Vestur-Europu í 1960-árunum. Samstundis er hendur ein vøkstur í talinum á ferðsluóhappum, bæði við og uttan fólkaákaða. Tey seinastu fáu árinu tykist ein stígur vera komin í vøksturin á ferðsluóhappum við fólkaákaða í Vestur-Europu. Flestastaðni hava kanningar bent á, at samband er millum vøksturin í ferðsluóhappum og vøksturin í motorakfaratalinum, rúsdrekkaávirkan og ov høga ferð í ferðsluni (Ársfrágreiðing fyri Føroyar, Statistisk Árbog, Nordisk Statistisk Ársbok, Nordentoft 1972, Hansson 1974, Hoffman 1976, Kamper-Jørgensen 1976).

Ferðsluóhappatalið hevur eisini verið í vøstri her. Tøl frá lögregluni vísa m. a.:

	1970	1976	1977	1978
Ferðsluóhapp uttan fólkaákaða	949	1040	1228	1616
Ferðsluóhapp við fólkaákaða	25	103	74	108

	1	7	3	4
--	---	---	---	---

1. MYND



1. mynd. Vøksturin í persónbilatalinum tey seinastu árin. Talið á prutlum er bert fyri 1976—78.

Eisini talið á revsisakarmálum viðvíkjandi rúsdrekkakoyring hevur verið hækking:

	1970	1976	1977	1978
Rúsdrekkakoyring	58	118	157	124
Grov ábyrgdarleys koyring		7	6	5

Í Føroyum hevur ikki áður verið gjørd nøkur rættilig epidemiologisk kanning av ferðsluóhappum við fólkaskaða.

EGNAR KANNINGAR

Tilfar og kanningarlag

Við tað, at ferðsluóhappini sum elva fólkaskaða eru vorðin so mong, eru tey ikki longur tilvildarlig, men kunnu kannast epidemiologiskt, har ein hugsar sær fleirtáttaða orsök, eitt samanspæl millum menniskjað, akfarið og umhvørvið. Við eini tílkari kanning hugsar ein sær at finna eyðkenni, sum møgulega kunnu verða nýtt í fyrbyrgjandi arbeiði (profylaksis).

Við í kanningina eru tiknir allir persónar, sum vórðu viðgjørdir fyri ferðsluskaða á skaðastovuni ella vórðu innlagdir á Landssjúkrahúsið í Tórshavn í 1978. Mett verður, at tílíkt kanningartilfar er fullgott at geva eina mynd av ferðsluskaðamynstrinum (Ekström 1966, Nordentoft 1972, Hansson 1974).

Landssjúkrahúsið er felagssjúkrahús fyri allar Føroyar. Beinleiðis á Landssjúkrahúsið koma skadd úr øllum landinum uttan úr Suðuroy, Norðuroggjum og einum parti av Eysturoy, soleiðis at um 26.000 fólk nýta tað beinleiðis sum skaðasjúkrahús.

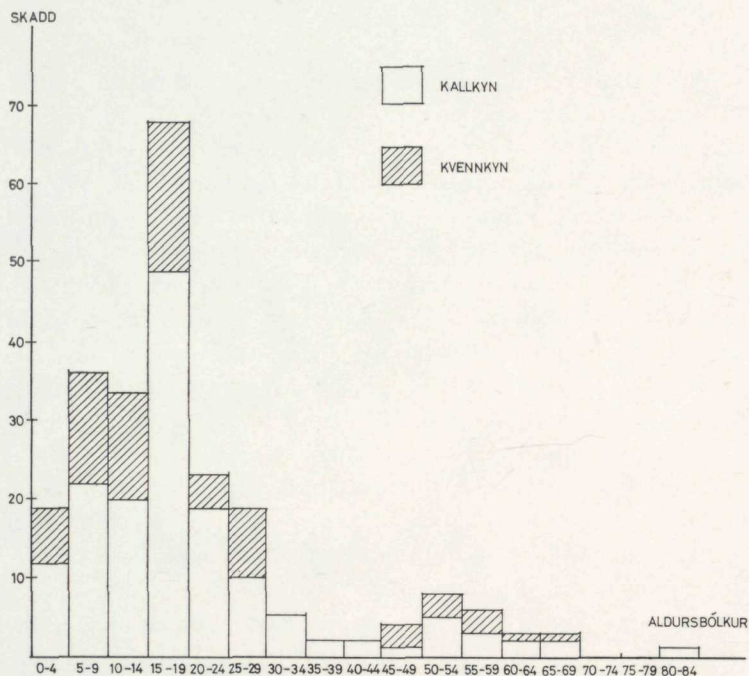
Kanningartilfarið er fingið til vega við spurnablaði, sum er útfyllt av tí lækna, sum fyrst hevur havt tann skadda undir hond, og í samráð við tann skadda. Til tess at sleppa frá mistøkum hava sjúklingadagbøkurnar á skaðastovuni og dagbøkurnar um sjúklingar innlagdar fyri ferðsluskaða í 1978 verið kannaðar, og eisini hava vit tryggjað okkum við eykaspurningum til tey skaddu.

Sum avmarking (definition) av ferðsluskaða, hava vit nýtt hana, sum United Nations Economic Commission for Europe (ECE) nýtir: »Incident which has occurred in traffic on the road, in which at least one vehicle in motion has participated and which has caused injury.«

Annars eru sum heild nýttar somu orðamerkingar sum í Danmørk. Merkingin av »lítil skaði« samsvarar við »lettere bløddelsskade — wounds and contusions«.

Samanumtikið er hetta ein kanning við framtíðaratliti (prospektiv) av ferðsluóhappum við fólkaskaða, sum vórðu viðgjørð á Landssjúkrahúsinum í 1978, á skaðastovuni ella í sambandi við innlegging.

2. MYND



2. mynd. Øll tey ferðsluskaddu í 1978 bólkað eftir aldri og kyni.

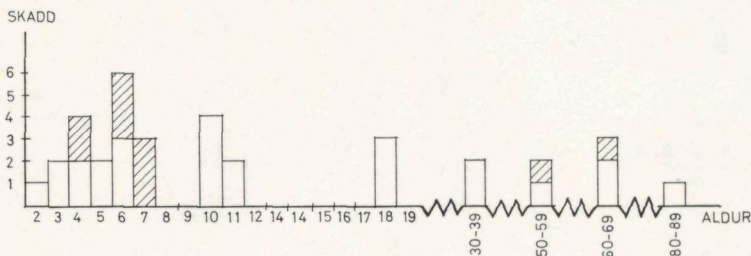
Úrslit

Tilfarið er viðgjørt og óhappini mett á ymiskan hátt. Tann háttur, sum her skal verða nýttur, er at viðgera óhappini sum almannafyribrygdi.

Á 1. talvu sæst óhappatalið, har fólkaðði hevur verið, tal á innløgnum og ferðsludrimum bólkað eftir mánaði. Yvirhøvur er óhappatalið javnbýtt um alt árið, og ikki sum aðra staðni størri um summarið (Hansson 1974, Danmarks Statistik 1978).

Á 2. talvu er heildaryvirilit yvir øll tey skaddu bólkað eftir aldursbólki, kyni og hvussu ringur skaðin var. Munurin millum kynini er í øllum aldursbólkum yvirhøvur tann, at lut-

3. MYND

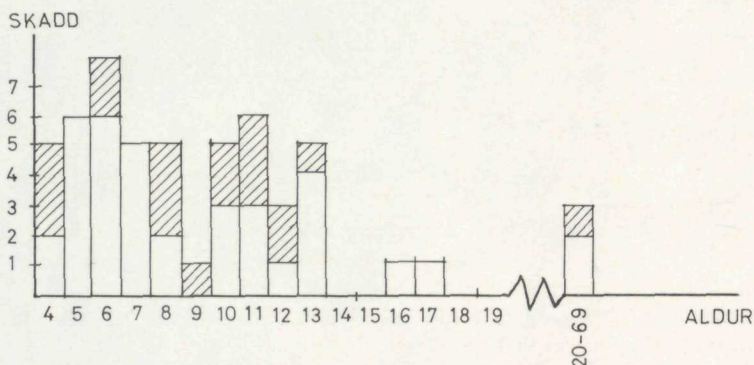


3. mynd. Ferðsluskadd til gongu bólkað eftir aldri og kyni. Tær skøvutu súlurnar vísa kvennkynið.

fallið millum kallkyn og kvennkyn er tvey til eitt. Hægst skaðatøl hava 15—19 ára gomul. Helvtarbytið er um 17 ára aldur, og 40 % eru skúlabørn ella yngri. Hetta bytið vísir størri skaðahóttan fyri ungfólk og fyri mannfólk enn fyri fólkið í heild. Hetta lagið er í allar mátar sum aðrastaðni í Norðurlondum. Hesi fyribrigdi eru teknað á 2. mynd. (Folke- og boligtællingen 1970, Færøerne, Hansson 1974, Danmarks Statistik 1978, Nordisk Statistisk Årsbok 1977).

Á 3.—7. talvu sæst aldurs- og kynsbytið fyri tey skaddu bólkað eftir ferðsluhátti. Tað sæst, at aldur teirra skaddu er frá tí ári, ein byrjar at nýta ein ávísan ferðsluhátt, og so nøkur ár fram; tað er skilliga ein samantrunking tey árinu. Aftur at hesum koma nøkur skadd, serliga um 45—70 ára aldur. Í aldri eru hesi spjaddari, og møguliga snýr tað seg her um serlig fyribrigdi. Tað er greitt viðvíkjandi teimum á súkklu og á prutli, at aldursbyti teirra skaddu ivaleyst samsvarar við aldursbytið sum heild hjá hesum ferðslunýtarum. Men hetta kann neyvan sigast um tey til gongu og bilnýtarar. Aðrastaðni hava verið gjørdar kanningar, har ein hevur fylgt ávísam persónum gjøgnum fleiri ár sum ferðslunýtarum (bilstjórum). Hesar kanningar (longitudinalar) vísa høgan skaðatíttleika tey fyrstu 8 árinu ella so. Okkara úrslit bendir á nakað tað sama, sjálvt um ein ikki beinleiðis kann samanbera kanningarnar.

4. MYND



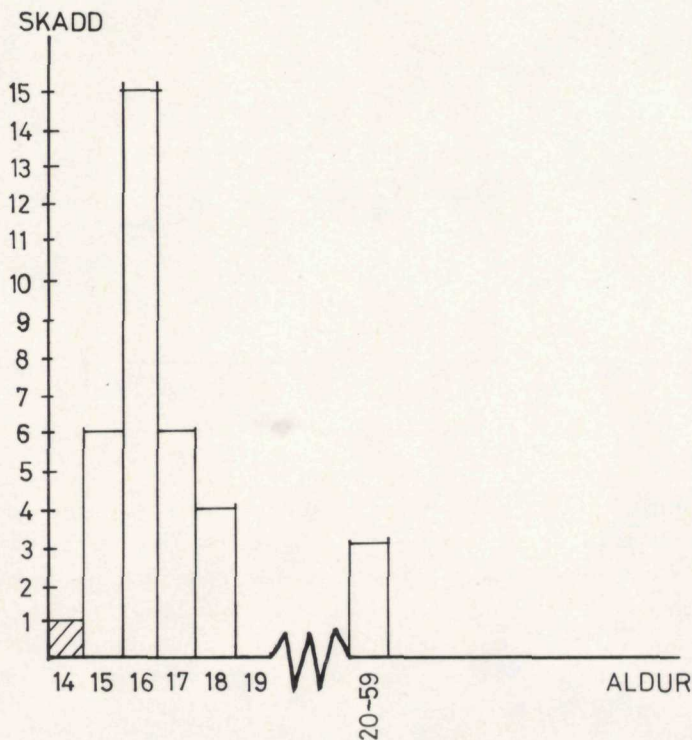
4. mynd. Tey sum vórðu skadd á síkkelu bólkað eftir aldri og kyni. Tær skøvutu sílurnar vísa kvennkynið.

Samantikið ber tí til at siga, at tað eru fyrstuáranýtarar av einumhvørjum ferðsluhátti, sum eru mest skaðahóttir. Hesi fyrirbrigdi eru teknað á 3.—7. mynd. (Hansson 1974, Jørgensen 1976, Johansen 1968 og 1977).

Á 8. talvu síggjast ferðsluóhappini bólkað eftir vikudøgum og klokktíð. Úrslitini vísa flest óhapp seinnapartar; hetta er tað sama sum aðrastaðni í Norðurlondum. Tað er ikki so skillig samantrunking um vikuskiftini sum aðrastaðni (Hansson 1974).

Á 9. og 10. talvu síggjast tøl yvir møguligar orsaker til óhappini; her verður hugsað um beinleiðis orsaker. Fyrst er mett um rúsdrekkaávirkan. Talið (15,6 % av øllum ferðsluskaddum) er lægri enn annars í Norðurlondum, men av tí at hetta er bert meting, ber ikki til at samanbera beinleiðis við kanningar aðrastaðni, har tað eisini hava verið gjørdar blóðkanningar. Á 10. talvu sæst, hvussu tey skaddu sjálv hava mett um orsøkina. Svarprosentíð er lágt (36,3), men orsakernar eru tær somu, sum aðrar kanningar nevna: ov mikil ferð og hálka eru tær, ið oftast verða nevndar, og síðan samanblanding av ymiskum ferðsluháttum (akfar — fólk til gongu). (Honkanen 1976, Reigstad 1977).

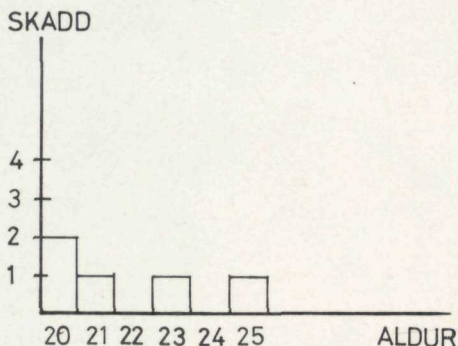
5. MYND



5. mynd. Skaddir prutlkoyrarar bólkaðir eftir kyni og aldri. Kvennkynið (skævut) er lítið umboðað, og aldursspjáðingin er lítil.

Á 11. talvu eru tey skaddu bólkað eftir ferðsluhátti og slagi av mest týðandi skaða. Skaðar, mettir sum miðalstórir, stórir og deyðiligir eru samanlagdir og bólkaðir eftir skaddum likamsparti, so sum siður er í slíkum kanningum. Henda sundurluting millum skaddar likamspartar vísir annað úrslit enn kanningar í Danmørk og Svøríki. Samanborið við svensk úrslit (Hansson 1974) eru færri skaðar í høvdi, og samanborið við dansk úrslit (Kamper-Jørgensen 1976 og Danmarks Statistik 1978) eru færri skaðar í høvdi og fleiri í gongulimum.

6. MYND



6. mynd. Skaddir motorsúkklukoyrarar. Her er bert kallkeynið umboðað.

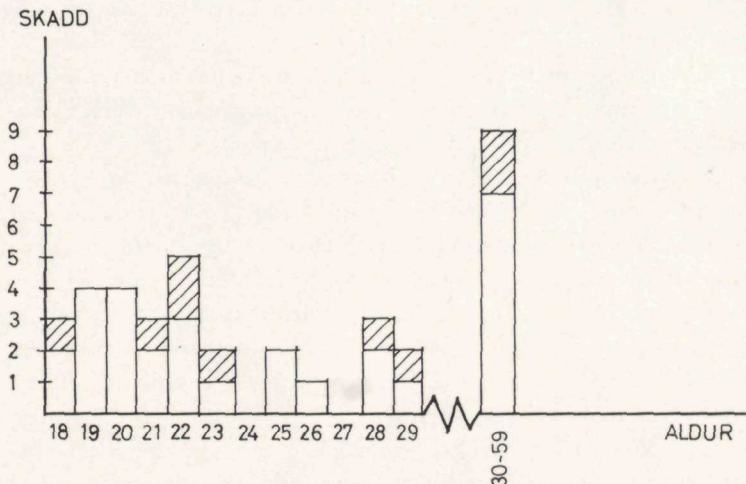
Hesir munir eru hagfrøðiliga álítandi, men á hesum sinni skulu hesi fyrirbrigdi og møguligar orsakir teirra ikki viðgerast nærri. Skaðarnir hava havt við sær rættiliga nógvar innleggingar, sum sæst á 1. talvu, og eiga tí at verða havdar í huga nýggjar kanningar, sum vísa, at sjúkrahúsvist hjá børnum í sjálvari sær kann verða skaðilig, møguliga elva til varandi mein (Robertson 1970, Christoffersen 1974).

Aðrastaðni hava royndir verið gjørdar at meta um samfelagsútreiðslurnar av skaða (Thomsen 1969, Andreassen 1972). Tær útreiðslur, talan verður um, eru (vit hugsa ikki um skaða á akførum o. t.):

1. Beinleiðis útreiðslur til viðgerð hjá kommunulækna, á skaðastovu ella við innlegging á sjúkrahús.
2. Endurgjöld frá trygging og almannaveitingar.
3. Mist arbeiðstíð og -løn (framleiðsla) hjá teimum skaddu.

Fyrst má metast um talið á skaddum. Taka vit tøluni frá lögregluni, liggja tey fyri tey seinastu árinum um 100, tøluni frá Landssjúkrahúsinum fyri 1978 eru 231 (munurin millum hesi tøluni er vanligur allastaðni). Fyri landið sum heild má talið

7. MYND



7. mynd. Skaddir bilstjórar bólkaðir eftir kyni og aldri. Tær skøvutu súlurnar vísa kvemmkynið. Tey skaddu oman fyri 30 ár eru bólkað saman í súluni høgrumegin; tey vóru ikki samantrunkað um ávísan aldur, men sløddust í ymsum aldursbólkum, millum 30—59.

vera í hvussu er 300 árliga. Sambært tølunum frá Landssjúkrahúsinum og øðrum kanningum verða um 40 % innløgð, so talið á innløgðum fyri alt landið man nú liggja um eini 130 um árið.

Meta vit um útreiðslurnar undir 1. petti, so eru tað fyrst tey um leið 170, sum ikki vórðu innløgð. Tey flestu hava bert verið eina ella tvær ferðir hjá kommunulækna ella á skaðastovu. Útreiðslan fyri hvørja ferð verður mett til kr. 50, so útreiðslurnar til samans verða um kr. 10.000. Síðan eru tað tey innløgdu. Á 12. og 13. talvu hava vit roknað út útreiðslurnar fyri tey 90, sum lógu á Landssjúkrahúsinum í 1978 fyri ferðsluskaða. Innleggingartíðin tilsamans samsvarar í mun til fólkatálið við viðurskiftini aðrastaðni (Hansson 1974, Kamper-

Jørgensen 1976), meðan miðaltíðin upp á hvønn sjúkling er nakað minni her hjá okkum. Útreiðslurnar til sjúkrahúsvistina vóru kr. 491.905. Verður hetta umroknað til 130 fólk, verða tað um leið 710.500. Samanlagt verða útreiðslurnar til viðgerð sostatt um kr. 720.500 um árið.

Viðvíkjandi útreiðslunum undir 2. petti hava vit einki tal fyri almannaveitingar, men tryggingarpeningurin fyri fólkskaðar av ferðsluskaða var í 1978 um kr. 600.000.

At enda kemur undir 3. petti arbeiðsmisssurin, sum samfelagið hevur verið fyri av ferðsluskaða. Fyrst eru tað tey, ið hava fingið lítlan skaða. Her er tann mista arbeiðstíðin ikki long, tí helmingurin er yngri enn 17 ár. Meta vit, at øll hini vóru í lønandi vinnu, og at í miðal varð mist 1 vika, so verður misssurin (um vit rokna við arbeiðsmannaløn, um 1200 kr. um vikuna) umleið kr. 100.000. Lønarmisssurin hjá teimum 90, sum vórðu innlögð á Landssjúkrahúsið í 1978, er við gjøgnumgongd, útroknaður til um 210.000 kr., um tey finga arbeiðsmannaløn, og um øll grøddust á besta hátt. Tað hevur enn ikki verið gjørd nøkur eftirkanning at vita, hvussu tað í veruleikanum er gingið. Um nakar fekk varandi mein ella gjørdist avlamin, vita vit ikki enn. Rokna vit hetta talið um til 130 fólk, fáa vit umleið kr. 303.000.

Talið á deyðum hevur seinastu árin verið um 5. Útreiðslan hjá samfelagnum verður her tað mista arbeiðið (framleiðslan). Meta vit miðalaldurin til 25—30 ár (og hetta eru yvirhøvur annars frísk fólk), so verður her ein missur upp á eini 40 virkisár fyri hvørt fólk. Rokna vit við arbeiðslønini í 1978, um kr. 60.000, so verður missurin um leið kr. 12.000.000. Fyri tey, sum møguliga gerast avlamin, hava vit ikki enn nøkur tøl, og her er eisini neyðugt at telja gjøgnum fleiri ár, tí tøluni í sjálvum sær eru so smá. Her verður, um tað er fult avlamni, talan um mist arbeiðsár og um almannaveitingar, so samfelagsútreiðslurnar fyri hvørt mist arbeiðsár fyri hvørt fólk kunnu metast til umleið kr. 100.000.

Samantlagt fáa vit eitt tal upp í móti 14 mill. kr. Tá er einki tikið við av almannaveitingum og ikki roknað við nøkrum avlamnum, so hetta er ein minstameting.

Umrøða

Við epidemiologiskari kanning verður roynt at finna, um ávísiligir munir hava samband við vælavmarkað eyðkenni (variable), eitt nú aldur, kyn og ymisk umhvørviseyðkenni.

So leingi ferðslumynstrið og ferðslunýtslan ikki eru heilt greið, kann ikki fyri vist metast um óhappahóttanina hjá ávísimum bólkum (bólkaðum eftir aldri, kyni, ferðsluhátti o. s. fr.).

Tó tykist tað so, at mannfólk eru meiri skaðahótt enn konufólk, og at ungdómurin er meiri skaðahóttur enn aðrir aldursbólkar. Einkí er at ivast í, at mannfólkið nýtir t. d. bil meira enn konufólkið. Men sami skaðamunur vísir seg fyri tey til gongu, og her er nýtslumunurin millum kynini neyvan so stórur, og helst ikki heldur millum aldursbólkar. Hin vegin kann vera, at tað ikki bert eru aldur og kyn, men eisini nýtslan fyrstu árin, sum økir um skaðahóttanina. Niðurstøða má vera, at dreingir og ungir menn eru tann bólkur, ið fyrst má hugsast um við ferðsluupplýsing og -læru. Møguliga er tað so, at ein broyting í atburðarlagi í ferðsluni krevst innan hendan bólk (rúsdrekka, ov mikil ferð, hálkukoyring o. s. fr.).

Børnini eru ein ógvuliga skaðahóttur bólkur. Tey nýta mest teir óvarðu ferðsluhættirnar (gongd, súkklu), so hugsast má um vandan við at blanda ymsar ferðsluhættir saman; helst eiga teir at verða heilt sundurskildir (gongubreytir, súkklubreytir, prutlbreytir og bilbreytir). Umframt hetta hevur ferðslulæra fyri børnini helst varandi ávirkan.

Avleiðingarnar skal ikki verða nomið so nógv við. Tað eigur at verða havt í huga, at eftir útrokningarháttum, sum verða nýttir aðrastaðni, eru samfelagsútreiðslurnar nú her hjá okkum helst so stórar, at hugsað eigur at verða bæði um hvørt ferðslumynstrið og ferðslunýtslan eru rímlig í mun til kostnaðin, og um hvussu nógv og á hvønn hátt samfelagið eigur at byrgja fyri hesi nútíðarsjúku.

TALVUR

1.—7. talva. TEY SKADDU

1. talva. *Tal á ferðsluóhappum við fólkaðkaða, skaddum persónum, innløgðum og ferðsludripnum bólkaðum eftir mánaðum í 1978.*

Mánaður	Ferðsluóhapp við fólkaðkaða	Skaddir persónar	Innløgð	Ferðsludripin (eru cisini undir skaddum)
Januar	15	19	8	
Februar	4	4	2	
Mars	8	9	2	
Apríl	20	26	11	1
Mai	15	17	7	
Juni	19	28	15	
Juli	20	27	13	
August	16	20	5	
September	18	18	3	
Oktober	19	24	5	
November	20	23	12	1
Desember	16	16	7	2
Saman	190	231	90	4

2. talva. Tal á skaddum bólkaðum eftir aldri, kyni og eftir hvussu ringur skaðin var. K = kvinnur. M = menn.

Aldur (ár)		Kyn	Litil skaði	Míðal skaði, stórr skaði og deyði	Saman
0— 4	<	K	7	0	7
		M	10	2	12
5— 9	<	K	9	5	14
		M	16	6	22
10—14	<	K	7	6	13
		M	10	10	20
15—19	<	K	12	7	19
		M	24	25	49
20—24	<	K	1	3	4
		M	10	9	19
25—29	<	K	6	2	8
		M	8	2	10
30—34	<	K	0	0	0
		M	2	3	5
35—39	<	K	0	0	0
		M	0	2	2
40—44	<	K	0	0	0
		M	1	1	2
45—49	<	K	2	1	3
		M	0	1	1
50—54	<	K	2	1	3
		M	2	3	5
55—59	<	K	0	3	3
		M	0	3	3
60—64	<	K	0	1	1
		M	2	0	2
65—69	<	K	0	0	0
		M	3	0	3
70—74	<	K	0	0	0
		M	0	0	0
75—79	<	K	0	0	0
		M	0	0	0
80—84	<	K	0	0	0
		M	0	1	1
Saman			133	98	231

Kvennkyn: 75 (32,5 %). Kallkyn: 156 (67,5 %).

3 talva. *Skadd til gongu, bólkað eftir aldri og kyni.*

Aldur (ár)	Kvinnur	Menn	Saman
2	0	1	1
3	0	2	2
4	2	2	4
5	2	0	2
6	3	3	6
7	3	0	3
8	0	0	0
9	0	0	0
10	0	4	4
11	0	2	2
12	0	1	1
13	0	0	0
14	0	0	0
15	0	0	0
16	0	0	0
17	0	0	0
18	0	3	3
19	0	0	0
20—29	0	0	0
30—39	0	2	2
40—49	0	0	0
50—59	1	1	2
60—69	1	2	3
70—79	0	0	0
80—89	0	1	1
Saman	12	24	36

4. talva. *Skaddir súkklukoyrarar bólkaðir eftir aldri og kyni.*

Aldur (ár)	Kvinnur	Menn	Saman
4	3	2	5
5	0	6	6
6	2	5	7
7	0	5	5
8	3	2	5
9	1	0	1
10	2	3	5
11	3	3	6
12	2	1	3
13	1	4	5
14	0	0	0
15	0	0	0
16	0	1	1
17	0	1	1
18	0	0	0
19	0	0	0
20—69	1	3	4
Saman	18	36	54

5. talva. *Skaddir þrutlkoyrarar bólkaðir eftir aldri og kyni.*

Aldur (ár)	Kvinnur	Menn	Saman
14	1	0	1
15	0	6	6
16	0	15	15
17	0	6	6
18	0	4	4
19	0	0	0
20—59	0	3	3
Saman	1	34	35

6. talva. *Skaddir motorsúkkelukoyrarar bólkaðir eftir aldri og kyni.*

Aldur (ár)	Kvinnur	Menn	Saman
20	0	2	2
21	0	1	1
22	0	0	0
23	0	1	1
24	0	0	0
25	0	1	1
Saman	0	5	5

7. talva. *Skaddir bílstjórar bólkaðir eftir aldri og kyni.*

Aldur (ár)	Kvinnur	Menn	Saman
18	1	2	3
19	0	4	4
20	0	4	4
21	1	2	3
22	2	3	5
23	1	1	2
24	0	0	0
25	0	2	2
26	0	1	1
27	0	0	0
28	1	2	3
29	1	1	2
30—59	2	7	9
Saman	9	29	38

TÍÐ

8. talva. *Ferðsluóhappini bólkað eftir vikudögum og klokekutíð.*

Tíð	Sunnudagur	Mánadagur	Týsdagur	Mikudagur	Hósdagur	Fríggjadagur	Leygardagur	Saman
Kl. 00—05.59	0	0	2	1	0	2	5	10
Kl. 06—11.59	5	2	0	4	3	5	1	20
Kl. 12—17.59	11	7	7	15	6	11	5	62
Kl. 18—23.59	5	5	3	5	4	9	2	33
Saman	21	14	12	25	13	27	13	125

Svarprosent 65,8.

9.—10. talva. ORSAKIR

9. talva. *Rúsdrekkaávirkan (meting gjörd av lækananum).*

Tal á tilburðum, sum rúsdrekka var uppií:	26	(13,7 %)
Tal á skaddum, ið vóru ávirkað av rúsdrekka:	36	(15.6 %)

10. talva. *Møguligar beinleiðis orsakir til óhappið (eftir frágreiðing hins skadda).*

Orsök	Tal
Ov mikil ferð	20
Hálka	16
Fólk til gongu, ið fer yvir um vegin (og verður ákoyrt)	8
Ringt sýni	6
Barn, ið rennur út á vegin (og verður ákoyrt)	5
Koyribreytin ikki fóst (grús o. t.)	4
Onnur	10
Saman	69

Svarprosent 36,9.

AVLEIÐINGAR — SKAÐAR

11. talva. Tey skaddu bólkað eftir ferðsluhátti hins skadda og slagi av mest týðandi skaða.

Ferðsluháttur	Hövir	Ryggur Koka	Bróst Bokur	Øksal Armur Hond	Mjødn Bein Fótur	Drukning	Lítil skaði	Saman
Bilstjóri	9	2	3	2	4	0	18	38
Ferðafólk á framsessi	7	2	0	0	0	0	13	32
Ferðafólk á baksessi	3	2	0	1	1	2	13	32
Motorsúkklu- koyrari	0	0	0	2	2	0	1	5
Ferðafólk á motorsúkklu	0	0	1	0	0	0	2	3
Prutl- koyrari	3	0	3	2	11	0	16	35
Ferðafólk á prutli	0	0	0	0	4	0	2	6
Súkklu- koyrari	5	1	0	6	3	0	39	54
Til gongu	2	0	2	0	9	0	23	36
Annar	0	0	0	1	3	0	6	10
Saman	29	7	9	14	37	2	133	231

12.—14. talva. AVLEIÐINGAR — SAMFELAGSÚTREIÐSLUR

12. talva. *Innlagdir sjúklingar og sjúkudagar.*

Innlagdir ferðsluskaddir sjúklingar	90
Tal á sjúkudögum fyri ferðsluskadd á Landssjúkrahúsinum 1978	751
Miðaltíð á sjúkrahúsi (dagar)	8,3

13. talva. *Útreiðslur hjá sjúkrahúsinum av innleggingunum.*

Miðalútreiðslur fyri hvønn sjúkudag	655 kr.
Útreiðslur av innleggingunum	491.905 kr.

14. talva. *Mist arbeiðstíð fyri teir innlagdu sjúklingarnar, sum vóru í lønarvinnu.*

Mist arbeiðstíð tilsamans (mett [*])	175 vikur
Mist løn (um lønin var 1200 kr. um vikuna fyri hvønn)	210.000 kr.

* Fyrirteytingin er, at allir sjúklingar grøddust fyri skaðan eftir miðaltíð, og at eingin fekk varandi mein, sum hevði avlamni við sær. Hetta er ikki eftirkannað enn.

BÓKMENTIR

- Andreassen, M. et al.*: Traffic Casualties I—II, Danish Medical Bulletin, vol. 19, no. 2, 45—54, 1972.
- Christoffersen, J., E. Rafn, G. Ricklefs & J. Vesterdal*: Børns reaktion på hospitalsophold, Ugeskrift for Læger, 1974: 8: 435—441.
- Folke- og boligtællingen 16. nov. 1970, Færøerne. Danmarks Statistik 1975.
- Hansson, Per G.*: Road traffic casualties in a surgical department. Acta chir. Scandinavica, Supp. 442, Göteborg 1974.
- Hoffman, E.*: Mortality and morbidity following road accidents. Annals of the Royal College of Surgeons of England 1976, vol. 58, 233—240.
- Johansen, H. J.*: Færdselspsykologi. Dansk Køre lærer-union, København 1968.
- Johansen, H. J.*: Færdselsorientering. Rådet for større færdselssikkerhed, 1977.
- Jørgensen, N. O. et al.*: Notat 146. Knallertuheld, knallertvægt og knallerttyper. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, København 1976.
- Kamper-Jørgensen, F.*: Trafikulykker og trafikskader — epidemiologiske hovedtræk. Medicinsk Årbog 1976, 32—40, Munksgaard 1976, København.
- Nordentoft, E. L. et al.*: Rapport 13. Rapportering om trafikulykker med personskade. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. København 1972.
- Nordisk Statistisk Årsbok 1977, vol. 16, 215—217, Nordisk Råd 1978.
- Robertson, J.*: Young children in hospital. Tavistock Institute of Human Relations, London 1970.
- Statistisk Årbog 1978, Danmark, 190—193, Danmarks Statistik, København 1978.
- Thomsen, M. & B. Sørensen*: Brandskaders samfundøkonomiske betydning. Ugeskrift for Læger, 1969: 37, 1575—1577.
- Ársfrágreiðing fyri Føroyar. Føroya landsstýri og ríkisumboðsmaðurin í Føroyum.

SUMMARY

The study is a prospective epidemiological study including patients killed or injured in road traffic accidents, who were hospitalized or treated as out-patients at the Department of Surgery, Landssjúkrahúsið, Tórshavn, during 1978.

The first aim was to demonstrate the presence or absence of association between traffic injuries and well defined variables, such as sex, age and others.

As long as the general picture of the road traffic in an area is not

known, it is impossible to estimate degrees of risk. However, it is possible to point out certain categories with high number of casualties.

Although the predominance of males is probably mainly due to higher exposure, there are indications that young males have worse accident records. This group must be a suitable target group for information and education and possibly a change of attitude in this group is required to improve the situation.

It is also important to organize road traffic so that different categories of traffic are not intermingled.

The second aim of the study was to calculate the cost of society from traffic injuries. For the country as a whole, the annual cost was calculated to about 14 mill. DKr.