

Færdselsuheld **2005**

Road traffic accidents

Færdselsuheld 2005

Udgivet af Danmarks Statistik
Aug. 2006
73. årgang
Oplag: 350
Danmarks Statistiks trykkeri

ISBN 87-501-1559-6
ISSN 0070-3516

Pris: 130,00 kr. inkl. 25 pct. moms

Adresse:

Danmarks Statistik
Sejrøgade 11
2100 København Ø

Tlf. 39 17 39 17
Fax 39 17 39 99
e-post: dst@dst.dk
www.dst.dk

Signaturforklaring

»	Gentagelse
-	Nul
0 0,0	} Mindre end ½ af den anvendte enhed
•	
•	Tal kan efter sagens natur ikke forekomme
..	Oplysning for usikker til at angives
...	Oplysning foreligger ikke
*	Foreløbige anslåede tal
—	Databrud i en tidsserie. Oplysninger fra før og efter databrudet er ikke fuldt sammenlignelige
//	Databrud i diagrammer
i.sk.	Ikke sæsonkorigeret
sk.	Sæsonkorigeret
r	Reviderede tal

Som følge af afrundinger kan summen af tallene i tabellerne afvige fra totalen.

© Danmarks Statistik 2006

Du er velkommen til at citere fra denne publikation.
Angiv dog kilde i overensstemmelse med god skik.

Det er tilladt at kopiere publikationen til privat brug.
Enhver anden form for hel eller delvis gengivelse eller mangfoldiggørelse af denne publikation er forbudt uden skriftligt samtykke fra Danmarks Statistik.
Kontakt os gerne, hvis du er i tvivl.

Når en institution har indgået en kopieringsaftale med COPY-DAN, har den ret til - inden for aftalens rammer - at kopiere fra publikationen.

Forord

Færdselsuheld 2005 er en fortsættelse af de årlige publikationer om færdselsuheld, der er udkommet siden 1930. Statistikken bygger på detaljerede oplysninger fra politiet om færdselsuheld med personskafe. Indberetning foregår elektronisk, og er indbygget som en del af politirapporten, idet indberetningen automatisk udfyldes, samtidig med at der optages politirapport. Fra og med 1. januar 2003 er indberetnings-systemet ændret således, at det er Vejdirektoratet, der modtager politiets rapporter, mod tidligere Danmarks Statistik.

Tekstafsnittet omfatter tre artikler.

I den *første* artikel præsenteres statistikkens hovedresultater i form af tekst, oversigtstabeller og figurer. I artiklen belyses væsentlige træk af udviklingen set over en længere periode, og desuden redegøres for færdselsuheld med personskafe i 2005. En række baggrundsoplysninger om færdselsuheldene inddrages i beskrivelsen. Afsnittet indeholder desuden en international oversigt.

I den *anden* artikel gennemgås det samlede statistiksystem.

Den *tredje* artikel omhandler personskafer ved færdselsuheld i 2004 belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter.

I tilknytning til den første artikel er der et *tabelafsnit* med mere detaljerede oplysninger.

Hæftet er udarbejdet i Danmarks Statistiks kontor for Social og Sundhed af overassistent Dorrit Ingvorsen og programmør Jan Lundø under ledelse af specialkonsulent Lisbeth Laursen.

Danmarks Statistik, august 2006

Jan Plovsing / Carsten Torpe

Indholdsfortegnelse

	1	Færdselsuheld med personskade 2005	
<i>Tekst med oversigtstabeller og figurer</i>	1.1	Indledning	5
	1.2	Udviklingen i hovedtræk	5
	1.3	Personskader efter køn, alder og skadetype	9
	1.4	Implicerede førere og fodgængere	14
	1.5	Tid og sted	16
	1.6	Uheldssituationer	18
	1.7	Implicerede transportmidler	19
	1.8	Anvendelse af fodgængerovergange, cykelstier mv.	23
	1.9	Spiritusheld	25
	1.10	Korrektion for ændret definition af hjernerystelse	31
	1.11	International oversigt	32
<i>Tabelafsnit</i>	1.	Personskader fordelt efter alder og køn. 2005	34
	2.	Implicerede førere fordelt efter transportmiddel og alder. 2005	35
	3.	Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2005	36
	4.	Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2005	37
	5.	Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2005	38
	6.	Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2005	39
	7.	Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2005	40
	8.	Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2005	41
	9.	Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2004	42
	2	Statistiksystemet	
	2.1	Formål	43
	2.2	Definitioner og afgrænsninger	43
	2.3	Oplysninger om færdselsuheld	43
	2.4	Dækningsgrad	44
	2.5	Indberetningssystem	45
	2.6	Offentliggørelse	45
	3	Personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter 2004	
	3.1	Baggrund	47
	3.2	Metode	48
	3.3	Udviklingen i antal personskader	49
	3.4	Sammenligning af politi- og skadestue/sygehusindberettede personskader	50
	3.5	Resumé	53

1. Færdselsuheld med personskade 2005

1.1 Indledning

Færdselsuheldsstatistikken er baseret på indberetninger fra politiet og omfatter derfor kun uheld, som politiet har fået kendskab til. Uheldets sværhedsgrad og transportmidlets art har betydning for, om et uheld kommer til politiets kendskab. Næsten alle uheld med dræbte indgår i statistikken, og uheld med alvorlig personskade indberettes oftere end uheld med lettere personskade. Desuden bliver uheld med biler oftere indberettet end uheld med cykler. For en nærmere uddybning henvises til afsnit 2, statistiksystemet, og afsnit 3, personskader ved færdselsuheld belyst gennem sygehusregistreringer og politirapporter.

1.2 Udviklingen i hovedtræk

Stort fald i antal trafikdræbte og tilskadekomne

I 2005 omkom 331 trafikanter. I forhold til 2004 faldt antallet af trafikdræbte med 10 pct., jf. oversigtstabel 1. Der var 3.072 alvorligt tilskadekomne, hvilket er et fald på 14 pct. i forhold til 2004. Faldet i antallet af lettere tilskadekomne var på 12 pct. Der er et brud i den relative fordeling af lettere og alvorligt tilskadekomne fra 1997 på grund af en ny vejledning til politiet om færdselsuheldsindberetning, se afsnit 1.10.

Oversigtstabel 1.

Antal uheld og personskader. 1991-2005

	Antal uheld i alt	Antal personskader			I alt	Antal indberettede materiel-skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne		
1991	8 757	606	6 231	4 034	10 871	10 976
1992	8 965	577	6 031	4 483	11 091	11 180
1993	8 513	559	5 735	4 195	10 489	11 459
1994	8 279	546	5 661	4 096	10 303	10 911
1995	8 373	582	5 624	4 367	10 573	11 015
1996	8 080	514	5 339	4 471	10 324	10 718
1997	8 004	489	4 424	5 193	10 106	9 952
1998	7 556	499	4 071	5 104	9 674	9 081
1999	7 605	514	4 217	5 176	9 907	9 301
2000	7 346	498	4 259	4 833	9 590	9 744
2001	6 861	431	3 946	4 519	8 896	9 534
2002	7 126	463	4 088	4 703	9 254	9 382
2003	6 749	432	3 868	4 544	8 844	9 386
2004	6 209	369	3 561	3 985	7 915	9 450
2005	5 412	331	3 072	3 516	6 919	8 811

13 pct. færre uheld i 2005

Politiet rapporterede i alt 5.412 uheld med personskade i 2005, hvilket er et fald på 13 pct. i forhold til 2004.

*Lille stigning
i biltrafikken
i 2005*

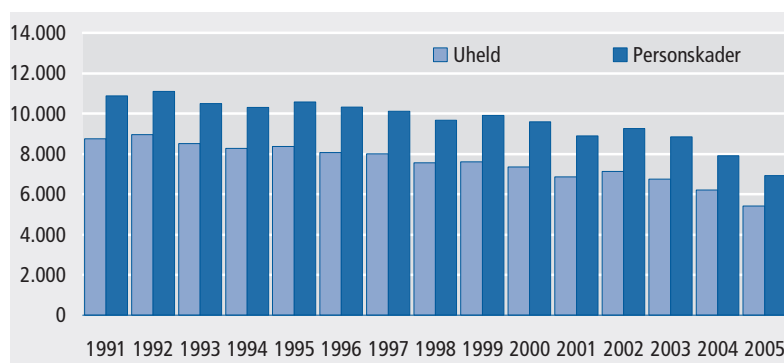
Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at biltrafikken i 2005 steg med 1 pct. i forhold til 2004. Cykel/knallert-30 trafikken steg fra 2004 til 2005 med 4,1 pct. Siden 1991 er biltrafikken vokset med i alt 33 pct. Niveaueet for cykel/knallert-30 trafikken er stort set faldet igennem hele perioden og lå i 2005 14 pct. lavere end cykel/knallert-30 trafikken i 1991.

*Færre ulykker og
personskader i
forhold til 1991*

Antallet af færdselsulykker er 38 pct. lavere i 2005 end i 1991. Således er antal ulykker faldet fra 8.757 i 1991 til 5.412 i 2005. Der har været en reduktion på 36 pct. i antal personskader (tilskadekomne og dræbte tilsammen) fra 10.871 i 1991 til 6.919 i 2005.

Figur 1 viser udviklingen i antal ulykker og personskader. Det ses, at der er et jævnt fald i antal færdselsulykker igennem hele perioden, dog med stigninger i årene 1992, 1995, 1999 og 2002. Udviklingen i det samlede antal personskader viser det samme mønster.

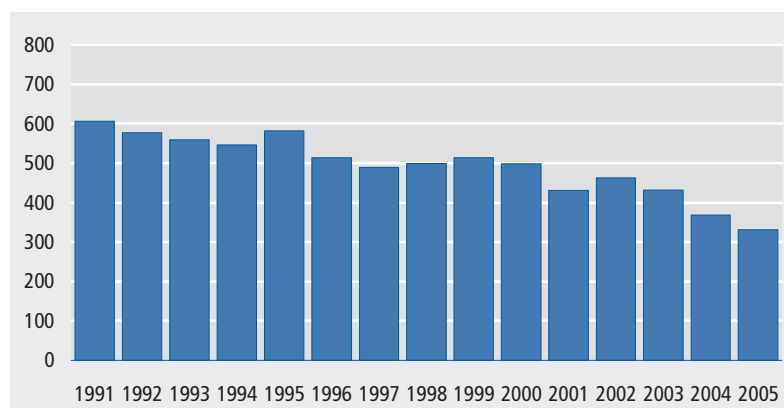
Figur 1. Antal ulykker og personskader. 1991-2005



*Fald i antal
trafikdræbte
siden 1991*

Udviklingen i antal dræbte fra 1991 til 2005 er vist i figur 2. Der har været et jævnt fald i antallet af dræbte i perioden frem til og med 1994. Herefter har der været flere år med stigninger, senest i 2002.

Figur 2. Antal dræbte ved færdselsulykker. 1991-2005



**Størst fald i uheld
med knallert-45
involveret**

Oversigtstabel 2 viser udviklingen i antal uheld fordelt efter hvilke transportmidler, der har været involveret. Fra 2004 til 2005 skete det største fald i uheld, hvor knallert-45 var involveret. Her var der 39 pct. færre uheld. Uheld med knallert-30 involveret faldt med 18 pct., uheld med fodgængere med 15 pct. og uheld med personbiler med 14 pct. Varebiler og lastbiler var involveret i henholdsvis 4 og 7 pct. færre uheld og cyklister i 9 pct. færre. Motorcykler var involveret i 3 pct. flere uheld.

**Uheld med
fodgængere
involveret
er mere end
halveret siden 1991**

Totalt set er der i perioden 1991-2005 sket et fald på 38 pct. i antallet af uheld. Det største fald skete i antallet af uheld med varebiler, cyklister og fodgængere involveret med fald på mellem 47 og 52 pct. Det mindste fald er sket for knallert-30, hvor der er blevet 29 pct. færre uheld. Den relative fordeling mellem de implicerede transportmidler er ændret en smule: Mens der i 1991 var personbiler involveret i 71 pct. af uheldene, er der i 2005 personbiler med i 75 pct. Omvendt var der cyklister med i 29 pct. af uheldene i 1991, mens det kun gjaldt for 25 pct. af uheldene i 2005.

Oversigtstabel 2.

Uheld fordelt efter transportmiddel. 1991-2005

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
1991	8 757	6 206	1 347	1 004	524	...	1 173	2 543	1 301
1992	8 965	6 383	1 301	933	524	...	1 234	2 769	1 253
1993	8 513	6 125	1 313	959	466	...	1 009	2 558	1 187
1994	8 279	5 934	1 261	898	508	...	1 044	2 517	1 110
1995	8 375	6 154	1 207	1 005	482	17	961	2 467	1 159
1996	8 080	6 004	1 220	964	441	101	866	2 296	995
1997	8 004	5 963	1 250	985	396	221	767	2 215	1 003
1998	7 556	5 576	1 165	867	362	300	812	1 910	968
1999	7 605	5 638	1 099	926	376	315	840	1 914	941
2000	7 346	5 426	987	773	347	351	1 046	1 798	923
2001	6 861	5 091	876	788	308	300	1 073	1 604	813
2002	7 126	5 404	840	718	336	289	1 131	1 704	853
2003	6 749	5 102	794	656	346	231	1 101	1 561	762
2004	6 209	4 728	692	629	298	217	1 021	1 478	729
2005	5 412	4 057	664	585	306	133	833	1 347	621

¹ Inkl. bus og traktor.

**Størst fald
i personskader
blandt
knallert-45 køre-
re fra 2004 til 2005**

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter transportmiddel. Det største fald i personskader fra 2004 til 2005 er sket for knallert-45 køre- re, hvor 39 pct. færre mistede livet eller kom til skade. For fodgængere, knallert-30 køre- re og personbilister var der tale om fald på 15-17 pct. Antal dræbte og tilskadekomne personer i lastbiler mv. (dvs. inkl. busser og traktorer) steg med 30 pct. fra 79 til 103. Også blandt personer i varebiler og blandt motorcyklister var der et større antal tilskadekomne i 2004 end i 2005.

*Personskader
blandt personer
i lastbiler mv.
faldet med
55 pct. siden 1991*

Siden 1991 er faldet i antallet af personskader størst blandt personer i lastbiler mv., motorcyklister, cyklister og fodgængere og mindst blandt knallert-30 kørere og personbiler. Således er antal personskader for personer i lastbiler mv. faldet med 55 pct. fra 229 i 1991 til 103 i 2005. For cyklister og fodgængere har faldet været på henholdsvis 45 og 53 pct. For personer i personbiler er der sket et fald i antal personskader på 30 pct.

Oversigtstabel 3.

Personskader fordelt efter transportmiddel. 1991-2005

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
1991	10 871	4 666	596	229	548	...	1 113	2 419	1 300
1992	11 091	4 692	596	205	546	...	1 159	2 666	1 227
1993	10 489	4 619	580	234	483	...	937	2 457	1 179
1994	10 303	4 509	551	193	536	...	987	2 423	1 104
1995	10 573	4 930	489	203	500	12	884	2 404	1 151
1996	10 324	4 981	577	203	447	100	817	2 237	962
1997	10 106	4 830	548	233	409	222	702	2 153	1 009
1998	9 674	4 742	525	195	355	296	757	1 839	965
1999	9 907	4 875	498	247	404	299	789	1 867	928
2000	9 590	4 609	418	183	346	329	1 010	1 750	945
2001	8 896	4 259	430	197	316	293	1 019	1 569	813
2002	9 254	4 433	404	171	358	286	1 085	1 671	846
2003	8 844	4 378	406	142	371	233	1 045	1 503	760
2004	7 915	3 891	311	79	293	211	977	1 429	718
2005	6 919	3 268	353	103	313	129	813	1 328	610

¹ Inkl. bus og traktor.

*Stort fald i antal
dræbte fodgængere*

Udviklingen i antal trafikdræbte fordelt efter transportmiddel, jf. oversigtstabel 4, viser at antal dræbte fodgængere er faldet fra 141 i 1991 til 44 i 2005, svarende til et fald på 69 pct. For både cyklister og personbiler har faldet været på 40 pct.

Oversigtstabel 4.

Dræbte fordelt efter transportmiddel. 1991-2005

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	
1991	606	284	36	10	32	...	35	68	141
1992	577	261	31	9	41	...	41	83	111
1993	559	254	32	10	26	...	35	69	133
1994	546	267	24	8	40	...	36	77	94
1995	582	290	21	13	35	1	27	77	118
1996	514	266	33	10	23	1	25	88	68
1997	489	259	27	5	19	4	23	65	87
1998	499	263	36	9	21	6	33	58	73
1999	514	271	27	8	26	17	24	59	82
2000	498	235	23	12	24	12	35	58	99
2001	431	242	22	7	12	12	31	56	49
2002	463	246	29	10	24	9	29	52	64
2003	432	236	20	12	25	9	34	47	49
2004	369	186	13	4	24	8	38	53	43
2005	331	169	23	8	17	3	26	41	44

¹ Inkl. bus og traktor.**1.3 Personskader efter køn, alder og skadestype**

*Flest dræbte
blandt 18-24 årige
og blandt de ældre*

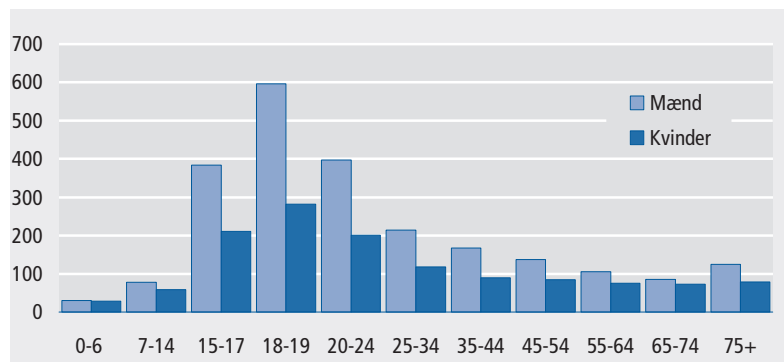
I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 162 personskader blandt mænd mod 95 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 443 mod 128 for alle aldersgrupper. De unge på 18-19 år og 20-24 år har også et højt antal dræbte pr. 100.000 indbyggere, nemlig henholdsvis 18 og 11. De ældre på 75 år og derover ligger også højt med 12 dræbte pr. 100.000 indbyggere. Unge mænd i alderen 18-19 år, som netop er blevet gamle nok til at erhverve kørekort til motorcykel og bil, skiller sig særlig markant ud: De 18-19 årige mænd havde i 2005 596 personskader pr. 100.000 indbyggere, dvs. 4,7 gange så mange som gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 3 og tabel 1 (side 34).

*Større forskel
end for 15 år siden*

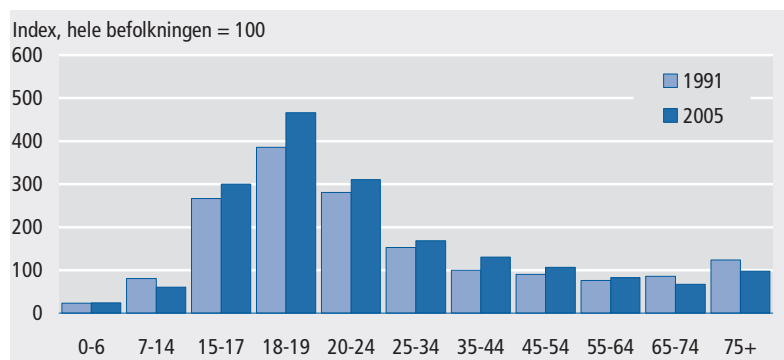
Denne forskel er blevet større end for 15 år siden, hvor de unge mænd i alderen 18-19 år havde 386 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnitligt 100 skader for hele befolkningen. Det tilsvarende tal for 2005 er 466, jf. figur 4.

Også for de unge kvinder er der sket en stigning i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere i forhold til gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 5.

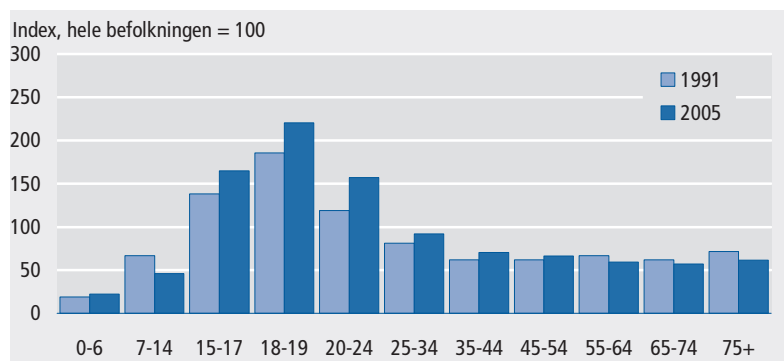
Figur 3. Personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 2005



Figur 4. Personskader pr. 100.000 mænd fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1991 og 2005



Figur 5. Personskader pr. 100.000 kvinder fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1991 og 2005



Fald for alle aldersgrupper, men størst for børnene og de ældre

Der har for alle aldersgrupper været tale om et fald i de 15 år fra 1991-2005 i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. Det generelle billede er, at faldet har været mindst for de aldersgrupper, hvor der er flest personskader. Faldet er således størst for børn og unge mellem 7 og 14 år og for de ældre aldersgrupper. For 7-14 årige drenge og piger er

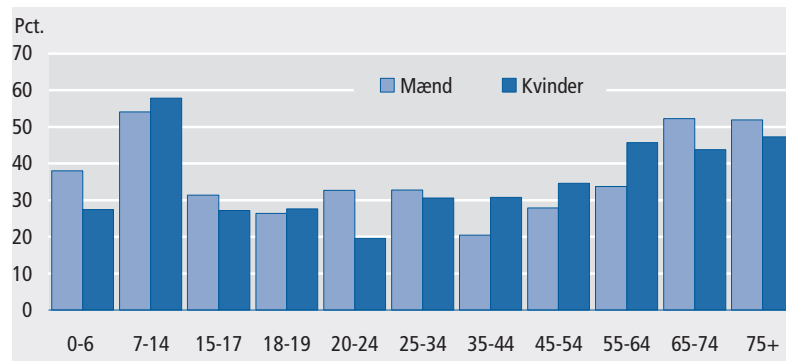
antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere således blevet mere end halveret i perioden. Næsten tilsvarende fald ses for personer over 64 år, jf. figur 6.

*Mindre fald
for de unge*

De 18-19 årige kvinder og mænd har oplevet et noget mindre fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere: under 30 pct. Også for de 15-17 årige har der været tale om fald af denne størrelsesorden.

Figur 6.

Fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 1991-2005



*Fordeling efter
alder og
transportmiddel*

Set under ét er der ikke sket de store ændringer i personskadernes relative fordeling på transportmiddel. Men for nogle aldersgrupper er der sket ret markante ændringer. Fx er personskader som passager i personbil for de 0-6 årige steget fra at udgøre lidt over halvdelen til at udgøre tre fjerdedele af alle skader. Omvendt er skaderne blandt 0-6 årige fodgængere faldet fra at udgøre 32 pct. til at udgøre 20 pct. Også for de 7-14 årige er der sket en stigning i den andel som personskaderne i personbil udgør: fra 19 til 35 pct. Samtidig har denne aldersgruppe oplevet et fald i andelen af personskader som cyklist: fra 51 til 37 pct. De 15-17 årige har ligeledes oplevet et fald fra 28 til 16 pct. i cyklisterne andel af personskaderne samtidig med en stigning fra 37 til 46 pct. i førere af knallert-30's andel, jf. oversigtstabel 5.

*Transportmiddel
og
skadens type*

For ca. halvdelen af alle personskader er der tale om alvorlig tilskadekomst og for den anden halvdel om lettere tilskadekomst. Der er imidlertid nogen variation med typen af transportmiddel. Således er 75 pct. af de tilskadekomne på motorcykel kommet alvorligt til skade. Det er især læsion af skulder, arm, hånd, hofte, ben og fod, der er overrepræsenteret blandt denne type trafikanter, jf. oversigtstabel 6.

Oversigtstabel 5. Personskader fordelt på alder og transportmiddel. 1991 og 2005

	I alt	0-6 år	7-14 år	15-17 år	18-19 år	20-24 år	25-44 år	45-64 år	65-74 år	Over 74 år
	pct.									
<i>I alt</i>										
1991	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2005	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Personbil</i>										
1991	43	55	19	24	52	48	48	46	45	34
2005	47	72	35	27	68	56	51	40	44	39
<i>Motorcykel</i>										
1991	5	0	0	2	12	13	6	1	0	0
2005	5	1	1	1	2	5	7	6	2	1
<i>Knallert-45</i>										
1991	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2005	2	0	0	1	2	3	2	2	1	1
<i>Knallert-30</i>										
1991	10	0	4	37	12	6	8	10	7	6
2005	12	0	7	46	12	8	9	11	6	4
<i>Cykel</i>										
1991	22	8	51	28	14	18	21	22	21	17
2005	19	2	37	16	9	14	17	25	26	22
<i>Fodgænger</i>										
1991	12	32	22	6	5	5	8	12	23	40
2005	9	20	18	7	4	5	5	8	17	31
<i>Øvrige</i>										
1991	8	5	3	3	6	10	10	9	4	4
2005	7	5	3	2	3	9	9	8	3	2

Oversigtstabel 6.

Personskader fordelt efter skadernes type og transportmiddel. 2005

	I alt	Kranie- brud, piske- smæld	Læsion af bryst- kasse, underliv	Læsion af ryg- søjle, bækken	Læsion i skulder, arm, hånd	Læsion i hofte, ben, fod	Læsion i flere krops- om- råder	For- bræn- ding	Alene lettere skade, hjerne- rystelse
I alt	6 919	813	240	352	711	814	461	12	3 516
Personbil	3 268	321	150	237	190	192	232	9	1 937
Varebil	353	35	17	21	33	19	30	-	198
Lastbil mv. ¹	103	9	3	5	12	5	5	2	62
Motorcykel	313	19	12	16	81	66	41	-	78
Knallert-45	129	15	2	1	21	38	5	-	47
Knallert-30	813	109	23	20	111	158	37	-	355
Cykel	1 328	218	22	36	209	175	56	1	611
Fodgænger	610	86	10	16	54	161	55	-	228

¹ Inkl. bus og traktor.

*Ca. en fjerdedel
af de tilskadekomne
bliver indlagt
på hospital*

Lidt mere end en fjerdedel af de personer, der kommer til skade ved et færdselsuheld bliver hospitalsindlagt, og yderligere en fjerdedel bliver indlagt til observation. 29 pct. af de hospitalsindlagte havde læsioner i hofte, ben og fod og 20 pct. havde pådraget sig et kraniebrud eller piskesmæld. Over 90 pct. af de personer, der havde læsioner i flere kropsområder blev hospitalsindlagt, mens det kun gjaldt for 38 pct. af de tilskadekomne med læsion i skulder arm og hånd, og for knap halvdelen med kraniebrud og piskesmæld, jf. oversigtstabel 7.

Oversigtstabel 7.

Personskader¹ fordelt efter skadernes type og hospitalsbehandling. 2005

	I alt	Kranie- brud, piske- smæld ²	Læsion af bryst- kasse, underliv	Læsion af ryg- søjle, bækken	Læsion i skulder, arm, hånd	Læsion i hofte, ben, fod	Læsion i flere krops- om- råder	For- bræn- ding	Alene lettere skade ³
I alt	6 505	782	232	339	697	795	355	5	3 300
Indlagt på hospital	1 836	363	151	199	265	528	327	3	-
Indlagt til observation	1 600	222	44	64	69	64	15	1	1 121
Skadestue- behandlet	3 069	197	37	76	363	203	13	1	2 179

¹ Personskader med oplysning om hospitalsbehandling.² Inkl. personer med konstateret hjernerystelse.³ Inkl. personer indlagt til observation for hjernerystelse.

1.4 Implicerede førere og fodgængere

Implicerede førere og fodgængere

I trafikken er der betydeligt flere mænd end kvinder, der er førere og derfor bliver også flere mænd impliceret i færdselsuheld som førere af motorkøretøjer.

Fordelt efter køn

Mandlige førere og fodgængere udgjorde 70 pct. af samtlige implicerede førere og fodgængere. Mændenes andel var størst blandt lastbilførere med 95 pct., og mindst blandt cyklister og fodgængere med henholdsvis 53 og 48 pct., jf. oversigtstabel 8a. Når der alene ses på spiritusuheld er mændenes andel endnu højere, jf. oversigtstabel 19.

Fordelt efter alder

Tabel 2 (side 35) viser de implicerede førere og fodgængere fordelt efter alder. 21 pct. af de implicerede førere af almindelig personbil og 28 pct. af de implicerede førere af varebil var i alderen 25-34 år, mens 32 pct. af de implicerede førere af lastbiler over 3,5 tons var i alderen 35-44 år. De unge i alderen 15-17 år udgjorde 51 pct. af de implicerede førere på ulovlige knallerter-30. Andelen af ældre over 74 år udgjorde 18 pct. af alle implicerede fodgængere, men kun 4 pct. af samtlige implicerede.

Kørekort

Førere af implicerede motorcykler og knallert-45 er mindre erfarne i trafikken end førere af personbil. 9 pct. af de implicerede motorcyklister og 26 pct. af de implicerede førere af knallert-45 med oplysninger om kørekort havde således ikke kørekort til det benyttede køretøj, mens det kun gælder for 4 pct. af førere af personbil, jf. tabel 3 (side 36).

Oversigtstabel 8a.

Implicerede førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og køn. 2005

	I alt	Mænd	Kvinder
		pct.	
I alt	9 749	69,5	30,5
Personbil	5 084	67,4	32,6
Varebil	665	87,1	12,9
Lastbil mv. ¹	561	95,3	4,7
Motorcykel	313	92,3	7,7
Knallert-45	133	91,5	8,5
Knallert-30	859	85,0	15,0
Cykel	1 453	52,6	47,4
Fodgænger	649	47,8	52,2

¹ Inkl. bus og traktor.

Førere af tohjulede køretøjer kommer oftest til skade

Blandt førere af motorcykler og knallert-45 involveret i færdselsuheld kommer næsten alle til skade. Der er kun henholdsvis 9 og 8 pct., der slipper uskadt fra et færdselsuheld, jf. oversigtstabel 8b. Også for cyklister og førere af knallert-30 er det forholdsvis få, der er uskadte: 9 og 12 pct. Til sammenligning er der blandt førere af personbil 59 pct. og blandt førere af lastbil mv. 89 pct., der ikke kommer til skade.

Oversigtstabel 8b.

**Førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og personska-
de. 2005**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	9 749	3	27	27	43
Personbil	5 084	2	16	23	59
Varebil	665	3	17	21	60
Lastbil mv. ¹	561	1	4	6	89
Motorcykel	313	5	65	20	9
Knallert-45	133	2	57	33	8
Knallert-30	859	3	47	38	12
Cykel	1 453	3	47	42	9
Fodgænger	649	7	52	35	6

¹ Inkl. bus og traktor.

*Børn involveret i
færdselsuheld
kommer oftere til
skade end voksne*

Blandt børn, der er involveret i et færdselsuheld som førere eller fodgængere, er der en langt større andel, der kommer til skade end blandt voksne. Hovedparten - 88 pct. - af de 0-17 årige børn og unge, der har været involveret i et færdselsuheld som fører eller fodgænger, er således kommet til skade eller er blevet dræbt, mens det kun gælder for 50-60 pct. af de voksne førere og fodgængere, jf. oversigtstabel 8c.

Oversigtstabel 8c.

**Førere og fodgængere fordelt efter alder og personska-
de. 2005**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	9 749	3	27	27	43
Under 18 år	737	3	45	40	12
18-19 år	593	3	25	36	36
20-24 år	1 062	2	28	33	36
25-44 år	3 779	2	24	26	48
45-64 år	2 431	3	27	23	48
65-74 år	513	4	27	24	45
75+ år	438	8	36	26	30
Uoplyst	196	0	0	1	99

*Unge førere af
personbil kommer
oftest til skade ...*

For førere af personbil er der en større andel af de unge end af de ældre, der kommer til skade, når de er involveret i et færdselsuheld. For de 18-24 årige er der således mere end halvdelen, der kommer til skade, mens det for førere over 24 år kun er mellem 34 og 42 pct., jf. oversigtstabel 8d.

... og mest alvorligt

Der er en tendens til, at de unge førere kommer alvorligst til skade. Der er således 20-25 pct. af de 18-24 årige, der er blevet dræbt eller kommet alvorligt til skade, mens det kun gælder for 17 pct. af de 25-44 årige og 16 pct. af de 45-64 årige.

Oversigtstabel 8d.

Førere af personbil fordelt efter alder og personskade. 2005

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskade
	pct.				
I alt	5 084	2	16	23	59
Under 18 år	25	8	28	44	20
18-19 år	416	2	19	33	46
20-24 år	612	3	21	29	47
25-44 år	2 165	2	15	24	59
45-64 år	1 266	2	14	20	65
65-74 år	285	4	12	19	66
75+ år	212	6	17	19	58
Uoplyst	103	0	0	1	99

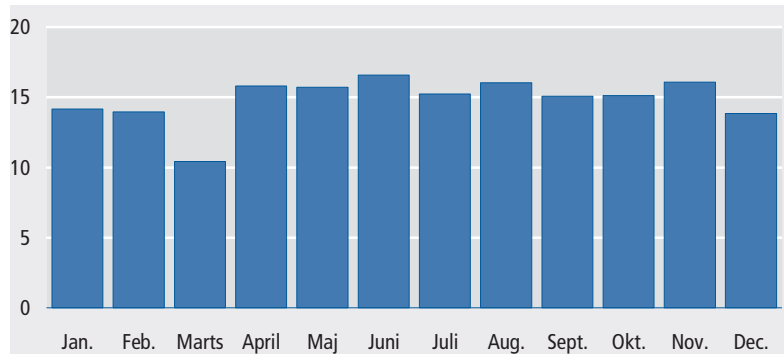
1.5 Tid og sted

*Uheld fordelt
på tidspunkt*

De fleste uheld forekom i juni, hvor der i gennemsnit skete 17 uheld pr. dag, mod 15 for hele 2005 i gennemsnit, jf. figur 7 og tabel 4 (side 37). Færrest uheld blev noteret i marts med i gennemsnit 10 uheld pr. dag.

Figur 7.

Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 2005



*Fredag
farligst*

Fredag er den farligste dag at færdes i trafikken. Om fredagen skete i gennemsnit 17,0 uheld, mens søndag var sikrest med 12,2 uheld, jf. oversigtstabel 9.

Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag med 21,7 pr. dag mod 19,0 pr. dag for samtlige personskader i 2005. Om onsdagen skete færrest personskader med 17,0 pr. dag.

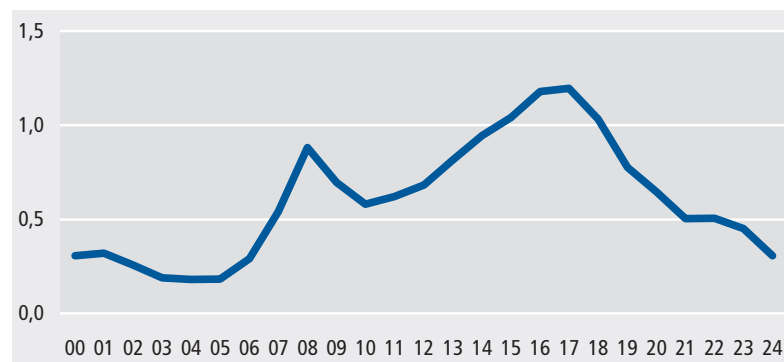
Oversigtstabel 9. **Uheld og personskader fordelt efter ugedag. 2005**

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Uheld i alt	5 412	783	790	736	844	886	741	632
Pr. dag	14,8	15,1	15,2	14,2	16,2	17,0	14,0	12,2
Personskader i alt	6 919	949	967	886	1 032	1 130	1 058	897
Pr. dag	19,0	18,3	18,6	17,0	19,8	21,7	20,0	17,3
Dræbte i alt	331	46	41	32	50	69	54	39
Pr. dag	0,9	0,9	0,8	0,6	1,0	1,3	1,0	0,8

Flest uheld i myldretiden

Fordelt på uheldstidsrum sker de fleste uheld i myldretiden om eftermiddagen fra kl. 14 til 19. Færrest uheld sker i nattetimerne fra kl. 00 til 06, jf. figur 8 og tabel 4 (side 37).

Figur 8. **Gennemsnitligt antal uheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2005**



Uheld udenfor byzone de alvorligste

I 2005 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene udenfor byzone er langt alvorligere. 58,2 pct. af alle uheld og 52,3 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men udenfor byzone forekom flest trafikdrab – 71,3 pct. af alle trafikdræbte i 2005, jf. oversigtstabel 10.

Oversigtstabel 10. **Uheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2005**

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Uheld	3 148	2 264	5 412	58,2	41,8	100,0
Personskader	3 619	3 300	6 919	52,3	47,7	100,0
Dræbte	95	236	331	28,7	71,3	100,0

1.6 Uheldssituationer

En central faktor blandt uheldsoplysningerne er uheldssituationen. Baggrunden for brugen af uheldssituationerne er omtalt i afsnit 2.3. Uheldssituationerne er inddelt i 10 hovedsituationer, der kan karakteriseres som følger:

Symboler for uheldssituationer

- **Hovedsituation 0** er uheld med ét køretøj, alene eller med forhindring uden for kørebanen. Situationen benævnes **eneuheld**.
- **Hovedsituation 1** er uheld mellem ligeud kørende på samme vej med samme retning: **indhentningsuheld**.
- ← **Hovedsituation 2** er uheld mellem ligeud kørende på samme vej med modsat retning: **mødeuheld**.
- ↪ **Hovedsituation 3** er uheld mellem kørende på samme vej med samme retning med svingning: **svingningsuheld mellem medkørende**.
- ↻ **Hovedsituation 4** er uheld mellem kørende på samme vej med modsat retning og med svingning: **svingningsuheld mellem modkørende**.
- ↑ **Hovedsituation 5** er uheld mellem ligeud kørende i kryds: **uheld mellem krydsende køretøjer**.
- ↪ ↻ **Hovedsituation 6** er uheld mellem kørende på hver sin vej med svingning: **svingningsuheld mellem krydsende køretøjer**.
- ↪ □ **Hovedsituation 7** er uheld mellem et kørende og et parkeret køretøj: **parkeringsuheld**.
- 🚶 **Hovedsituation 8** er uheld mellem et køretøj i bevægelse og en fodgænger: **fodgængeruheld**.
- 🐾 **Hovedsituation 9** er uheld mellem et køretøj og en forhindring på eller over kørebanen: **forhindrengsuheld**.

Som det fremgår af oversigtstabel 11, var eneuheld dominerende med omkring 23 pct. af samtlige uheld i 2005. Indhentningsuheld og fodgængeruheld udgjorde 10-11 pct. af samtlige uheld. Omvendt udgjorde forhindrengsuheld kun 1,4 pct. af alle uheld.

Antal personskader fordelt efter hovedsituation

I gennemsnit for samtlige uheld var der 128 personskader pr. 100 uheld og 6 dræbte. Parkeringsuheld og fodgængeruheld tegnede sig for det laveste antal personskader pr. 100 uheld med henholdsvis 114 og 105.

Mødeuheld er farligst

Mødeuheld var farligst med 163 personskader og 19 dræbte pr. 100 uheld. Antal dræbte i fodgængeruheld var på 7 pr. 100 uheld. Antal dræbte i svingningsuheld, i indhentningsuheld, i uheld mellem krydsende køretøjer og i parkeringsuheld var på 2-5 pr. 100 uheld.

Oversigtstabel 11.

Uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2005

	I alt	→	→→	→←	↔	→↺	→↑	↺↻	↻	→↻	→↻	→↻
		0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld												
I alt		5 412	1 236	564	463	582	461	608	583	224	613	78
Pct.		100,0	22,8	10,4	8,6	10,8	8,5	11,2	10,8	4,1	11,3	1,4
Personskader												
I alt		6 919	1 601	783	756	648	600	827	704	256	645	99
Pct.		100,0	23,1	11,3	10,9	9,4	8,7	12,0	10,2	3,7	9,3	1,4
Dræbte												
I alt		331	80	26	87	22	11	30	15	10	44	6
Pct.		100,0	24,2	7,9	26,3	6,6	3,3	9,1	4,5	3,0	13,3	1,8

Uheld fordelt efter
transportmidler

Tabel 5 (side 38) viser antal uheld fordelt efter hovedsituation og transportmiddel. Eneuheld forekom hyppigst med knallert-30, knallert-45 og motorcykel, hvor ca. hvert fjerde uheld var eneuheld. En femtedel af uheldene med cykler involveret var svingningsuheld mellem krydsende køretøjer. Desuden var 26 pct. af uheldene med bus involveret fodgængeruheld, og hvert femte uheld med lastbil involveret var indhentningsuheld.

1.7 Implicerede transportmidler

Der skelnes i færdselsuheldsstatistikken mellem transportmidler, der udgøres af køretøjer og fodgængere, og andre elementer, der udgøres af forhindringer på, over eller uden for kørebanen, fx dyr, afspærringsmateriel, luftledninger og vejtræer. Med henblik på en nøjere belysning af forskelle mellem de enkelte transportmidler er der i oversigtstabel 12 foretaget en opgørelse over antallet af implicerede transportmidler i forhold til antallet af enheder af samme art medio 2003, 2004 og 2005.

Oversigtstabel 12.

Implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2003-2005

	I alt			Pr. 1.000 enheder ¹		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
I alt	13 661	12 757	10 981	.	.	.
Personbil i alt	6 778	6 169	5 257	4	3	3
Personbil, almindelig	6 640	6 024	5 161	4	3	3
Hyrevogn	111	128	80	19	23	15
Udrykningskøretøj max. 3.5 t	27	17	16	...	...	...
Varebil i alt	837	739	705	2	2	2
0-2.000 kg totalvægt	287	223	259	5	4	5
2.001-3.500 kg totalvægt	550	516	446	2	2	1
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	439	417	406	13	12	12
Sololastbil	214	193	179	...	...	...
Lastbil med anhænger	105	103	96	...	...	...
Sættevognstog	117	117	130	...	...	...
Køretøj under udrykning	3	4	1	...	...	...
Bus i alt	163	158	118	12	11	8
Rutebus	115	105	86	...	...	...
Bus i øvrigt	48	53	32	...	...	...
Traktor i alt	96	83	79	...	...	...
Traktor	70	65	66	...	...	...
Motorredskab	26	18	13	...	...	...
Motorcykel i alt	581	522	446	4	3	3
Motorcykel	349	305	313	4	3	3
Knallert-45	232	217	133	3	3	2
Knallert-30 i alt	1 136	1 042	859	...	...	...
Knallert-30 lovlig	903	832	693	...	...	...
Knallert-30 ulovlig	233	210	166	...	...	...
Cykel	1 676	1 573	1 454	...	...	...
Fodgænger	809	761	649	..	..	..
Rytter, hestevogn	5	6	3	...	...	...
Uoplyst køretøj	32	34	29	...	...	...
Forhindring	1 109	1 253	976	...	...	...

¹ Antal implicerede i forhold til samtlige transportmidler af den pågældende art.

*Fald i antal
implicerede
transportmidler*

Antallet af implicerede transportmidler er faldet med 14 pct. i 2005 i forhold til 2004. Der har været et fald i antallet af implicerede almindelige personbiler på ligeledes 14 pct., mens antallet af implicerede hyrevogne faldt med 38 pct. Antallet af implicerede varebiler faldt med 5 pct. og antallet af implicerede lastbiler og busser med henholdsvis 3 og 25 pct. Antallet af implicerede motorcykler steg med 3 pct., mens antallet af knallerter-45 udviste et stort fald på 39 pct.

I forhold til antallet af enheder var hyrevogne, busser og lastbiler de hyppigst implicerede i færdselsuheld med personskade. Dette betyder

ikke nødvendigvis, at de er de mest risikobelastede køretøjer, idet deres gennemsnitlige årskørsel uden tvivl er større end for de øvrige køretøjer.

Motorcykler og personbiler var impliceret i færdselsuheld med den samme hyppighed i 2005: 3 pr. 1.000 enheder. Det indikerer en større uheldsrisiko for motorcykler, da den gennemsnitlige årskørsel er mindre for motorcykler end for personbiler.

Flest uheld med to transportmidler

Færdselsuheld med to transportmidler impliceret udgjorde 69 pct. af alle uheld i 2005, og antal uheld med flere end to transportmidler impliceret udgjorde 7 pct., jf. oversigtstabel 13.

Personbil var impliceret i 75 pct. af samtlige uheld ...

Personbil var impliceret i 75 pct. af alle uheldene, og cykler var impliceret i 25 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 7 og 2 pct. af uheldene. Fodgængere var involveret i 11 pct. af uheldene.

... og 75 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld

Antallet af personskader fordelt efter transportmiddel vises i oversigtstabel 14. Antallet af personskader i personbiluheld var 5.382, hvoraf 61 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 248 trafikanter dræbt, svarende til 75 pct. af alle trafikdræbte i 2005. Af de 248 dræbte i personbiluheld befandt 169 sig i personbil.

Lastbil og bus er farligst for modtrafikanter

Lastbiler, busser og traktorer var som nævnt impliceret i relativt få uheld, men konsekvenserne heraf var meget alvorlige, især for modtrafikanterne. I lastbiluheld blev 79 trafikanter dræbt, heraf 77 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 11 dræbt, heraf 8 modtrafikanter og i traktoruheld blev 9 dræbt, heraf 6 modtrafikanter.

De svage trafikanter

De svage trafikanter er i høj grad udsat for personskader. I motorcykeluheld (inkl. knallert-45) rammer personskaderne for det meste motorcyklisterne selv. 354 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 2005. 88 pct. af personskaderne i motorcykeluheld ramte motorcyklisterne selv.

I knallert-30 uheld blev 89 pct. af personskaderne tilføjet knallertkørerne selv. I cykeluheld var det tilsvarende tal 95 pct., og i fodgængeruheld 93 pct. I motorcykel-, knallert-45-, knallert-30-, cykel- og fodgængeruheld var næsten alle dræbte svage trafikanter.

Tabel 6 (side 39) viser, hvilket transportmiddel, som har forårsaget personskader mod personer i et andet transportmiddel. For motorcykel, knallert-45, knallert-30, cykel og fodgænger under ét var lastbil modpart i mellem 3 og 7 pct. af uheldene, men disse uheld tegnede sig for 21 pct. af alle trafikdræbte svage trafikanter.

Oversigtstabel 13.

Uheld fordelt efter implicerede transportmidler mv. 2005

	I alt	Med et transport- middel impliceret	Med to transport- midler impliceret	Med tre eller flere transport- midler impliceret
Uheld i alt	5 412	1 291	3 757	364
<i>Transportmiddel</i>				
<i>Personbil</i>	4 057	764	2 961	332
Personbil, almindelig	3 998	759	2 911	328
Hyrevoan	78	2	68	8
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	16	3	10	3
<i>Varebil</i>	664	95	475	94
0-2.000 kg totalvægt	254	35	189	30
2.001-3.500 kg totalvægt	417	60	289	68
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	393	21	318	54
Sololastbil	179	5	145	29
Lastbil med anhænger	94	4	75	15
Sættevognstog	126	12	100	14
Køretøj under udrykning	1	-	1	-
<i>Bus</i>	117	6	100	11
Rutebus	86	2	75	9
Bus i øvrigt	31	4	25	2
<i>Traktor</i>	79	4	70	5
Traktor	66	4	58	4
Motorredskab	13	-	12	1
<i>Motorcykel</i>	438	128	291	19
Motorcykel	306	95	197	14
Knallert-45	133	33	94	6
<i>Knallert-30</i>	833	206	610	17
Knallert-30 lovlig	673	170	488	15
Knallert-30 ulovlig	163	36	125	2
<i>Cykel</i>	1 347	66	1 227	54
<i>Fodgænger</i>	621	-	582	39
Medbringende barnevogn, cykel mv.	50	-	46	4
<i>Rytter, hestevogn</i>	3	1	2	-
<i>Uoplyst køretøj</i>	29	-	27	2
<i>Forhindring</i>	807	517	239	51

Oversigtstabel 14.

Personskader fordelt efter implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2005

	I alt		Dræbte		Tilskadekomne	
	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet
<i>Transportmiddel</i>						
<i>Personbil</i>	3 268	2 114	169	79	3 099	2 035
Personbil, almindelig	3 219	2 089	168	76	3 051	2 013
Hyrevogn	30	74	1	4	29	70
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	19	16	-	-	19	16
<i>Varebil</i>	353	552	23	30	330	522
0-2.000 kg totalvægt	149	194	6	7	143	187
2.001-3.500 kg totalvægt	204	369	17	23	187	346
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	50	453	2	77	48	376
Sololastbil	15	226	-	32	15	194
Lastbil med anhænger	12	106	-	26	12	80
Sættevognstog	21	131	2	20	19	111
Køretøj under udrykning	2	-	-	-	2	-
<i>Bus</i>	41	110	3	8	38	102
Rutebus	24	86	1	7	23	79
Bus i øvrigt	17	24	2	1	15	23
<i>Traktor</i>	12	82	3	6	9	76
Traktor	10	71	3	5	7	66
Motorredskab	2	11	-	1	2	10
<i>Motorcykel</i>	442	54	20	2	422	52
Motorcykel	313	41	17	2	296	39
Knallert-45	129	15	3	-	126	15
<i>Knallert-30</i>	813	96	26	-	787	96
Knallert-30 lovlig	647	80	21	-	626	80
Knallert-30 ulovlig	166	20	5	-	161	20
<i>Cykel</i>	1 328	77	41	2	1 287	75
<i>Fodgænger</i>	610	49	44	2	566	47
Medbr. barnevogn, cykel mv.	46	10	6	-	40	10
<i>Rytter, hestevogn</i>	2	1	-	-	2	1
<i>Uoplyst køretøj</i>	-	32	-	1	-	31
<i>Forhindring</i>	-	1 169	-	60	-	1 109

1.8 Anvendelse af fodgængerovergange, cykelstier mv.

Der findes forskellige fysiske anlæg, fx fortov, fodgængerovergange og cykelstier, som har til formål at begrænse skaderne blandt de svage trafikanter.

Oversigtstabel 15. Personskader blandt fodgængere fordelt efter fodgængernes placering. 2005

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
Personskader i alt¹	610	44	338	228
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	48	3	23	22
Fortov fandtes, men ikke benyttet	14	.	7	7
Langsgående fodgængere i øvrigt	57	6	31	20
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	158	7	90	61
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	63	2	35	26
Fodgængerfelt fandtes ikke	181	16	104	61
Fodgænger på helle el.lign. ifm. med krydsning	2	-	2	-
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	80	9	42	29

¹ Inkl. 7 personer med uoplyst placering.

Det ses i oversigtstabel 15, at 65 pct. af de dræbte og tilskadekomne fodgængere enten ikke benyttede et eksisterende fortov/fodgængerfelt eller færdedes et sted, hvor fortov/fodgængerfelt ikke fandtes.

52 pct. af personskaderne blandt førere af knallert-30 og 43 pct. af personskaderne blandt cyklister skete uden for cykelsti, jf. oversigtstabel 16.

Oversigtstabel 16. Implicerede knallerter-30 og cykler fordelt efter benyttelse af cykelsti mv. 2005

	Knallert-30				Cykel			
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst
Implicerede transportmidler i alt	859	438	417	4	1 454	833	614	7
På fodgængerareal	9	7	2	.	30	16	13	1
Anlæg benyttet	384	384	.	.	785	785	.	.
Anlæg ej benyttet	455	42	413	.	632	31	600	1
Uoplyst	11	5	2	4	7	1	1	5
Personskader i alt	813	390	419	4	1 328	748	573	7
På fodgængerareal	6	4	2	.	27	13	13	1
Anlæg benyttet	338	338	.	.	708	708	.	.
Anlæg ej benyttet	459	44	415	.	586	26	559	1
Uoplyst	10	4	2	4	7	1	1	5

1.9 Spiritusuheld

Førere og fodgængere, der er impliceret i færdselsuheld, kan på politiets foranledning underkastes spiritusprøve. Endvidere har politiet mulighed for at anføre, at en fører eller en fodgænger er skønnet spirituspåvirket, uden at der er udtaget spiritusprøve.

Spiritusuheld og spirituspåvirket

Spiritusuheld er alle uheld, hvor mindst én af de implicerede førere eller fodgængere har været spirituspåvirkede. En person anses som spirituspåvirket, enten når denne har en promille der overstiger 0,5, eller når politiet skønner, at vedkommende er påvirket, uden at der er udtaget spiritusprøve. Definitionen blev ændret fra og med 1997 i forhold til tidligere år, hvor personer med en promille på 0,5 også blev medregnet. Ved en promille på over 0,5 rejses i henhold til loven automatisk tiltale for promille/spirituskørsel. Ved lavere promille kan der også rejses tiltale, hvis det skønnes, at personen er uegnet til at færdes i trafikken. Promillegrænsen blev ændret fra 0,8 til 0,5 pr. 1. marts 1998.

Færre tilskadekomne i spiritusuheld

I 2005 registrerede politiet 870 spiritusuheld med i alt 1.092 personskader jf. oversigtstabel 17. Spiritusuheld udgjorde hermed 16 pct. af alle uheld, hvilket stort set er det samme andel som i 1991, hvor spiritusuheld udgjorde 17 pct. af alle uheld. Der omkom 85 trafikanter i spiritusuheld i 2005, hvilket er 21 færre end i 2004. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde således 26 pct. af alle dræbte i trafikken. Det er et lille fald i forhold til 1991, hvor de dræbte i spiritusuheld udgjorde 28 pct. af alle dræbte i trafikken. 1.007 personer kom i 2005 til skade i spiritusuheld mod 1.286 i 2004, hvilket svarer til et fald på 22 pct.

Oversigtstabel 17.

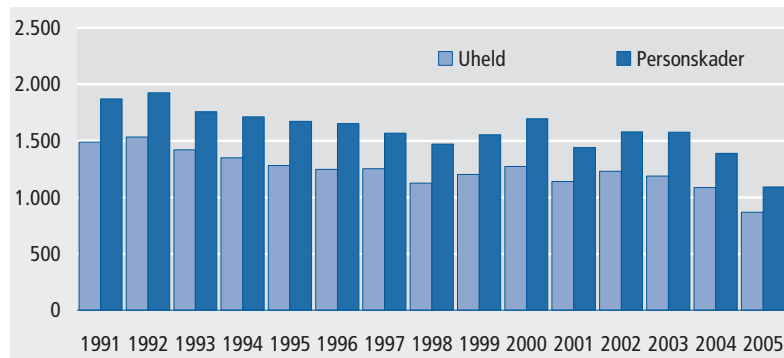
Spiritusuheld og personskader. 1991-2005

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskader			I alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	
1991	1 491	172	1 027	672	1 871
1992	1 534	167	1 051	707	1 925
1993	1 423	141	972	645	1 758
1994	1 349	137	956	620	1 713
1995	1 282	123	893	656	1 672
1996	1 248	130	872	651	1 653
1997	1 253	108	688	773	1 569
1998	1 126	126	633	715	1 474
1999	1 202	138	658	760	1 556
2000	1 272	110	738	848	1 696
2001	1 140	115	636	690	1 441
2002	1 230	132	712	737	1 581
2003	1 189	105	672	801	1 578
2004	1 085	106	607	679	1 392
2005	870	85	458	549	1 092

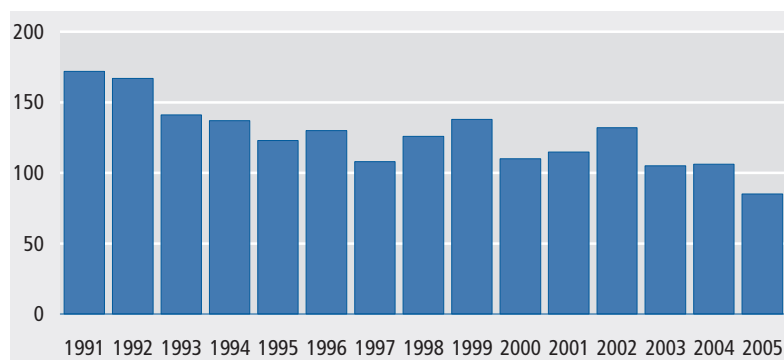
*Udviklingen
1991-2005*

Siden 1991 er antallet af spiritusuheld faldet med 42 pct., mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 51 pct., og antallet af tilskadekomne er faldet med 41 pct. Til sammenligning er antallet af øvrige uheld faldet 37 pct. siden 1991, antallet af dræbte med 43 pct. og antallet af tilskadekomne med 35 pct. Det vil sige, at faldet i antal spiritusuheld og i antal dræbte og tilskadekomne i spiritusuheld har været større end de tilsvarende fald for øvrige uheld. Som det ses af figur 9 og figur 10 var faldet størst i starten af perioden, og siden midten af 1990'erne har der været en svingende udvikling med både stigninger og fald i antallet af uheld og personskader.

Figur 9. Spiritusuheld og personskader. 1991-2005



Figur 10. Dræbte ved spiritusuheld. 1991-2005



*Skaderne ramte
især de spiritus-
påvirkede selv*

Skaderne i spiritusuheld rammer i høj grad de spirituspåvirkede selv, især når det gælder spiritusuheld med to-hjulede køretøjer og fodgængere; for disse trafikantgrupper var 90 pct. af de dræbte og tilskadekomne selv spirituspåvirkede, mens andelen for spiritusuheld med biler under ét var 60 pct. Af de dræbte i spiritusuheld var 81 pct. selv påvirkede af spiritus, jf. oversigtstabel 18.

Oversigtstabel 18.

Personskader i uheld med spirituspåvirket¹ fører eller fodgænger. 2005

	I alt	Heraf med spirituspåvirket ¹ fører af:							Med spiritus- påvirket fod- gænger
		Person- bil	Vare- bil	Last- bil mv. ²	Mo- tor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	
Spiritusuheld i alt	870	414	56	4	22	37	219	47	83
Personskader i alt	1 092	577	79	4	24	42	242	50	87
Dræbte	85	41	6	3	2	1	13	6	14
Tilskadekomne	1 007	536	73	1	22	41	229	44	73
Personskader blandt spirituspåvirkede førere/fodgængere									
Personskader blandt spirituspåvirkede førere/fodgængere	788	351	45	3	21	36	214	47	84
Dræbte	69	29	4	2	2	-	13	6	14
Tilskadekomne	719	322	41	1	19	36	201	41	70
Personskader blandt øvrige implicerede									
Personskader blandt øvrige implicerede	304	226	34	1	3	6	28	3	3
Dræbte	16	12	2	1	-	1	-	-	-
Tilskadekomne	288	214	32	-	3	5	28	3	3

Anm. Da der forekommer færdselsuheld med mere end én spirituspåvirket fører/fodgænger impliceret, vil uheldet og personskaderne i forbindelse hermed være anført i 2 eller flere kolonner under de transportmidler, som de spirituspåvirkede benyttede. Derfor vil summen af kolonnerne være større end »i alt«-kolonnen.

¹ Uheld med mindst én impliceret fører eller fodgænger med en spirituspromille over 0,5.

² Inkl. bus og traktor.

De fleste spirituspåvirkede førere er mænd

Spirituspåvirkede mænd optræder langt oftere i færdselsuheld end spirituspåvirkede kvinder, jf. oversigtstabel 19. 90 pct. af alle implicerede spirituspåvirkede førere og fodgængere var mænd. 100 pct. af alle spirituspåvirkede førere af lastbil var mænd, og mellem 91 og 97 pct. af de implicerede spirituspåvirkede førere af motorcykel, knallert-45 og knallert-30 var mænd. Af de spirituspåvirkede cyklister var 13 pct. kvinder, og af de spirituspåvirkede fodgængere udgjorde kvinder 23 pct. Til sammenligning udgjorde mændene kun 66 pct. af øvrige førere og fodgængere. For cyklister var der en næsten ligelig fordeling mellem mænd og kvinder.

Fald i antal spirituspåvirkede førere og fodgængere

Antallet af spirituspåvirkede førere og fodgængere var 882 i 2005, hvilket er et fald på 20 pct. i forhold til 2004. Næsten halvdelen af samtlige spirituspåvirkede førere var førere af personbil. En fjerdedel af samtlige implicerede førere af knallert-30 var spirituspåvirkede, mens der blandt førere af hyrevogne, lastbiler og busser var ingen eller næsten ingen spirituspåvirkede, jf. tabel 7 (side 40).

Oversigtstabel 19.

Implicerede førere og fodgængere i spiritusuheld og øvrige uheld fordelt efter transportmiddel og køn. 2005

	Spiritusuheld			Øvrige uheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt ¹	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	882	89,7	10,3	8 867	65,9	31,9
Personbil	414	88,4	11,6	4 670	64,1	33,7
Varebil	56	91,1	8,9	609	84,9	13,0
Lastbil mv. ²	4	100,0	0,0	557	93,4	4,7
Motorcykel	22	90,9	9,1	291	92,1	7,6
Knallert-45	37	97,3	2,7	96	86,5	10,4
Knallert-30	219	95,4	4,6	640	78,0	18,0
Cykel	47	87,2	12,8	1 406	51,1	48,3
Fodgænger	83	77,1	22,9	566	43,3	56,4

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger.

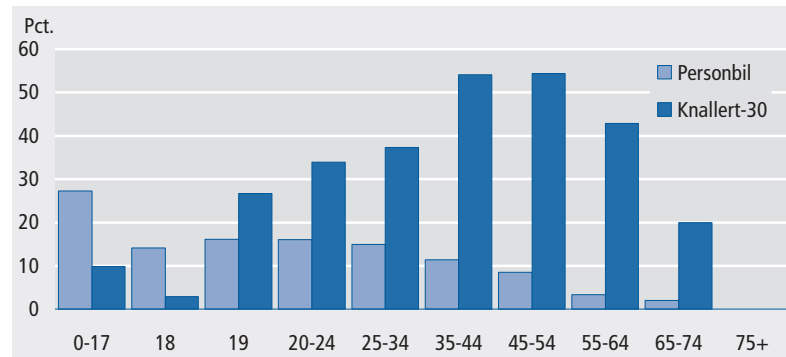
¹ Inkl. uoplyst.

² Inkl. bus og traktor.

Over halvdelen af alle implicerede mandlige knallert-30 køreere i alderen 35-54 år var spirituspåvirkede

Blandt de mandlige knallert-30 køreere var der størst andel spirituspåvirkede i de lidt ældre aldersgrupper, især blandt de 35-54 årige, hvor over halvdelen af de implicerede førere var spirituspåvirkede. For de mandlige førere af personbiler var mønsteret lidt anderledes, idet det var blandt de yngre, der var størst andel spirituspåvirkede, hvorefter der er en faldende andel med alderen, jf. figur 11 og tabel 8 (side 41). For de helt unge under 18 år uden kørekort var der 27 pct. af førerne af personbil, der var spirituspåvirkede. Dette skal dog tolkes med forsigtighed, da der er tale om ganske få personer.

Figur 11. Spirituspåvirkede knallert-30 køreere og førere af personbil. Mænd. 2005

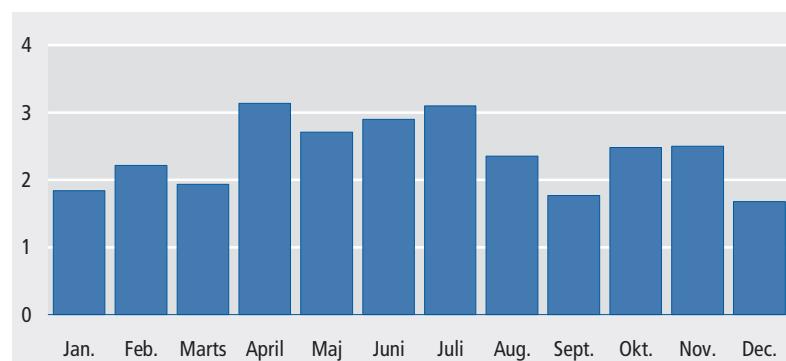


*Flest spiritusuheld
i april og juli ...*

I 2005 forekom flest spiritusuheld i april og juli måned, med 3,1 uheld pr. dag, jf. figur 12.

Figur 12.

Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. dag fordelt efter måned. 2005



... og i weekenden ...

Flest spiritusuheld sker i weekenden. To tredjedele af alle spiritusuheld skete fra fredag til søndag, men relativt få i begyndelsen af ugen. I weekenden udgør spiritusuheldene 24 pct. af alle uheld, mens de kun udgør 10 pct. af uheldene i hverdagene, jf. oversigtstabel 9 og 20.

Oversigtstabel 20.

Antal spiritusuheld og personskader fordelt efter ugedag. 2005

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Spiritusuheld i alt	870	81	70	69	101	134	245	170
Pr. dag	2,4	1,6	1,3	1,3	1,9	2,6	4,6	3,3
Personskader i alt	1 092	87	84	81	116	171	328	225
Pr. dag	3,0	1,7	1,6	1,6	2,2	3,3	6,2	4,3
Dræbte i alt	85	9	5	7	5	16	26	17
Pr. dag	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,3	0,5	0,3

*... og i aften- og
nattetimerne*

I aften- og nattimerne sker flest spiritusuheld, jf. figur 13. Det er den helt omvendte situation i forhold til alle uheld under ét, hvor der sker færrest uheld om natten, jf. figur 8.

*Uheld udenfor
byzone de alvorligste*

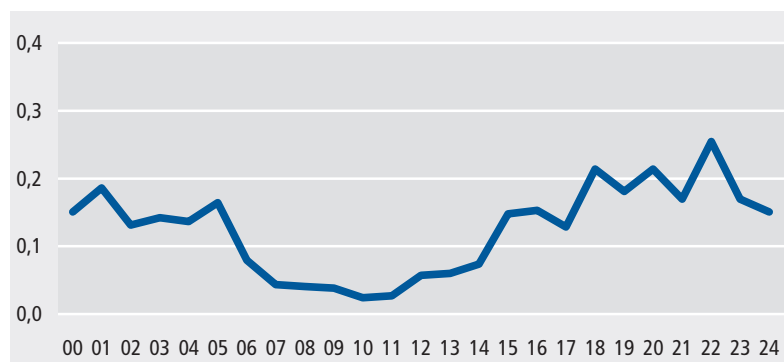
Ca. halvdelen af alle spiritusuheld skete i byzone og ca. halvdelen udenfor byzone. Uheldene udenfor byzone er dog de alvorligste, idet mere end to tredjedele af dødsfaldene skete her, jf. oversigtstabel 21a. Det samme gør sig gældende, når alle uheld betragtes, jf. oversigtstabel 10.

Spiritusuheld udgjorde 15 pct. af samtlige uheld i byområder i 2005 og 18 pct. udenfor byområder.

*Halvdelen af alle
spiritusuheld
er eneuheld*

I 2005 var 55 pct. af alle spiritusuheld eneuheld. Det er en væsentlig større andel end for de øvrige uheld, hvor eneuheld i 2005 kun udgjorde 17 pct., jf. oversigtstabel 21b. Fodgængeruheld udgjorde 12 pct. af spiritusuheldene, hvilket stort set er den samme andel som for de øvrige uheld.

Figur 13. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2005



Oversigtstabel 21a. Spiritusuheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2005

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Spiritusuheld	457	413	870	52,5	47,5	100,0
Personskader	532	560	1 092	48,7	51,3	100,0
Dræbte	28	57	85	32,9	67,1	100,0

Oversigtstabel 21b. Spiritusuheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2005

	I alt	→	→→	→←	↔	→↺	→↑	↺↻	↻	→↻	→↻	→↻
		0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld												
I alt	870	476	50	58	24	25	46	21	52	102	16	
Pct.	100,0	54,7	5,7	6,7	2,8	2,9	5,3	2,4	6,0	11,7	1,8	
Personskader												
I alt	1 092	586	59	95	27	37	75	27	55	110	21	
Pct.	100,0	53,7	5,4	8,7	2,5	3,4	6,9	2,5	5,0	10,1	1,9	
Dræbte												
I alt	85	32	6	21	3	1	1	1	4	16	0	
Pct.	100,0	37,6	7,1	24,7	3,5	1,2	1,2	1,2	4,7	18,8	0,0	

1.10 Korrektion for ændret definition af hjernerystelse

Ny vejledning førte til misforståelse

1. januar 1997 blev der taget en ny vejledning til politiet om indberetning af færdselsuheld til Danmarks Statistik i brug. I forbindelse med et forsøg på at præcisere forskellen mellem konstateret hjernerystelse og indlæggelse til observation for hjernerystelse blev det ikke præcist nok, at indlæggelse i forbindelse med observation for hjernerystelse, hvor der ikke blev konstateret hjernerystelse, skulle registreres som lettere tilskadekomne. Konstateret hjernerystelse skulle stadig registreres som alvorligt tilskadekommen med hovedskade. Vejledningen dannede grundlag for ledeteksterne i politiets sagsstyringssystem POLSAS, som indførtes gradvist fra 1997 til 2000. Misforståelsen har medført, at der skete et skred i fordelingen mellem alvorligt og lettere tilskadekomne fra 1997.

Den manglende præcisering har yderligere haft som konsekvens, at man har måttet korrigere antallet af alvorligt tilskadekomne, idet Færdsels-sikkerhedskommissionen Handlingsplans mål fra 2000 om reduktion på 40 pct. dræbte og alvorligt tilskadekomne frem til 2012 har taget udgangspunkt i antallet af alvorligt tilskadekomne for 1998.

Oversigtstabel 22 viser fordelingen mellem alvorlige og lettere tilskadekomne for henholdsvis det registrerede antal tilskadekomne og efter korrektionen.

Oversigtstabel 22.

Alvorligt tilskadekomne, registrerede og korrigerede tal¹

	Alvorligt tilskadekomne		Lettere tilskadekomne	
	registrerede	korrigerede	registrerede	korrigerede
1995	5 624	.	4 367	.
1996	5 339	.	4 471	.
1997	4 424	5 211	5 193	4 406
1998	4 071	4 715	5 104	4 460
1999	4 217	4 920	5 176	4 473
2000	4 259	5 006	4 833	4 086
2001	3 946	4 594	4 519	3 871
2002	4 088	4 789	4 703	4 002
2003	3 868	4 526	4 544	3 886

¹ Beregningsmetoden er udarbejdet af Stig Hemdorff, Vejdirektoratet og Hans Lund, Danmarks TransportForskning.

Metoden til korrektion er baseret på, at man har kunnet konstatere en stabil udvikling i forholdet mellem hovedskader og øvrige alvorlige skader fra 1991-1996. Det antages derfor, at forholdet ville have været uændret fra 1997-2003. Korrektionen beregnes derfor ved at klarlægge springet i forholdet mellem 1991-1996 og 1997-2003.

2003 sidste år, der korrigeres

Ved revision af vejledningen til politiet i september 2003 er registreringsreglerne vedrørende hjernerystelse blevet præciseret. 2003 er derfor det sidste år, for hvilket der er udarbejdet korrektionsfaktor.

1.11 International oversigt

Ved sammenligning mellem færdselsuheldsopgørelser fra forskellige lande er det væsentlig at bemærke, at der ud over forskelle mellem en række faktorer af reel betydning for uheldsrisikoen, fx befolkningsantal, køretøjsbestand, vejlængde, urbaniseringsgrad og lovgivning, tillige kan være forskelle af definatorisk og registreringsteknisk art, som kan påvirke de foretagne opgørelser.

Definition af dræbte

Især med hensyn til antallet af dræbte ved færdselsuheld er det væsentligt at være opmærksom på de anvendte definitioner, idet det ved internationale undersøgelser er blevet påvist, at af samtlige dødsfald som følge af færdselsuheld indtræffer omkring 65 pct. ved eller umiddelbart efter uheldet. Ca. 88 pct. af dødsfaldene indtræffer i løbet af de første 3 dage efter uheldet, medens yderligere 11 pct. sker inden udløbet af en 30-døgns periode efter uheldet. De fleste lande anvender i dag 30-dages reglen ved opgørelser over dræbte i færdselsuheld, men der er stadig enkelte lande, der anvender andre definitioner. I tabel 9 (side 42) og figur 14, der bygger på tal fra OECD's database International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), er der taget højde for disse forskelle, idet der er anvendt en korrektionsfaktor for de lande, der anvender en anden definition end 30-dages reglen.

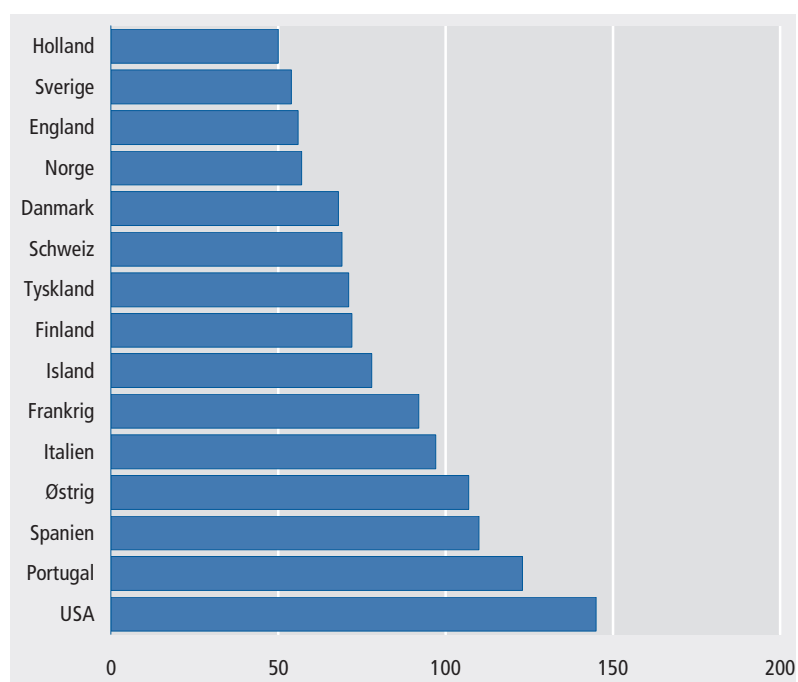
De nordiske lande har relativt få uheld - USA og Japan mange

Sættes antal uheld med personskade i forhold til indbyggertallet har de nordiske lande relativt få uheld med under 200 uheld pr. 100.000 indbyggere (Sverige dog 201 uheld). Danmark ligger lavest med 115 uheld pr. 100.000 indbyggere. USA og Japan ligger derimod meget højt med henholdsvis 647 og 746 uheld pr. 100.000 indbyggere, jf. tabel 9.

Flest dræbte i Polen og færrest i Holland

Polen er det land i 2004, hvor der er flest dræbte i forhold til befolkningstallet: 150 pr. 1 mio. indbyggere. Også USA har mange dræbte, men ikke mange flere end fx Tjekkiet, der rapporterede væsentlig færre uheld end USA. Holland er det land, der har registreret det laveste antal dræbte (50 pr. 1 mio. indbyggere). England ligger næsten ligeså lavt, selvom landet har registreret forholdsvis mange uheld. Danmark og Finland har omtrent det samme antal dræbte pr. 1 mio. indbyggere som Tyskland.

Figur 14. Dræbte pr. 1 mio. indbyggere i udvalgte OECD-lande. 2004



Tabel 1. Personskader fordelt efter alder og køn. 2005

	I alt	0-6 år	7-14 år	15-17 år	18-19 år	20-24 år	25-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65-74 år	Over 74 år
	antal											
Personskader i alt	6 919	139	382	562	519	879	1 217	1 054	813	645	342	365
Dræbte	331	5	8	20	21	31	55	46	43	32	25	45
Alvorligt tilskadekomne	3 072	40	173	237	196	362	505	490	386	343	163	177
Lettere tilskadekomne	3 516	94	201	305	302	486	657	518	384	270	154	143
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	4 332	74	223	370	358	588	789	694	505	376	176	178
Dræbte	251	3	3	18	18	29	43	38	37	21	17	24
Alvorligt tilskadekomne	2 010	16	111	175	141	246	357	347	246	208	85	78
Lettere tilskadekomne	2 071	55	109	177	199	313	389	309	222	147	74	76
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	2 586	65	159	192	161	291	428	360	308	269	166	187
Dræbte	80	2	5	2	3	2	12	8	6	11	8	21
Alvorligt tilskadekomne	1 062	24	62	62	55	116	148	143	140	135	78	99
Lettere tilskadekomne	1 444	39	92	128	103	173	268	209	162	123	80	67
	pr. 100.000 indbyggere											
Personskader i alt	128	30	69	300	443	300	167	129	111	91	79	96
Dræbte	6	1	1	11	18	11	8	6	6	5	6	12
Alvorligt tilskadekomne	57	9	31	127	167	124	69	60	53	48	38	47
Lettere tilskadekomne	65	20	36	163	258	166	90	64	53	38	36	38
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	162	31	78	384	596	397	215	167	137	106	86	125
Dræbte	9	1	1	19	30	20	12	9	10	6	8	17
Alvorligt tilskadekomne	75	7	39	182	235	166	97	84	67	59	42	55
Lettere tilskadekomne	77	23	38	184	331	212	106	74	60	42	36	53
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	95	29	59	211	282	201	118	90	85	76	73	79
Dræbte	3	1	2	2	5	1	3	2	2	3	4	9
Alvorligt tilskadekomne	39	11	23	68	96	80	41	36	39	38	34	42
Lettere tilskadekomne	53	17	34	141	180	120	74	52	45	35	35	28

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger.

Tabel 2. Implicerede førere fordelt efter transportmiddel og alder. 2005

	I alt	0-6 år	7-14 år	15-17 år	18-19 år	20-24 år	25-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65-74 år	Over 74 år
	antal											
Implicerede førere i alt	9 749	34	256	447	593	1 062	1 890	1 889	1 354	1 077	513	438
<i>Transportmiddel</i>												
<i>Personbil</i>	5 084	1	4	20	416	612	1 092	1 073	683	583	285	212
Personbil, almindelig	4 991	1	4	20	416	610	1 069	1 045	667	565	282	212
Hyrevogn	77	.	-	-	-	2	16	23	14	17	3	-
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	16	.	-	-	-	-	7	5	2	1	-	-
<i>Varebil</i>	665	.	-	1	19	100	183	155	100	64	24	5
0-2.000 kg totalvægt	244	.	-	1	7	49	65	53	35	15	6	4
2.001-3.500 kg totalvægt	421	.	-	-	12	51	118	102	65	49	18	1
<i>Lastbil over 3.500 kg totalvægt</i>	377	.	-	-	-	17	93	119	78	48	10	1
Sololastbil	179	.	-	-	-	9	46	58	36	23	3	1
Lastbil med anhænger	86	.	-	-	-	3	22	25	17	12	1	-
Sættevognstog	111	.	-	-	-	5	25	35	25	13	6	-
Køretøj under udrykning	1	.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
<i>Bus</i>	113	.	-	-	-	2	14	30	38	27	2	-
Rutebus	83	.	-	-	-	1	11	19	31	20	1	-
Bus i øvrigt	30	.	-	-	-	1	3	11	7	7	1	-
<i>Traktor</i>	71	.	1	8	1	6	11	12	14	9	4	5
Traktor	60	.	1	8	1	5	7	12	11	7	4	4
Motorredskab	11	.	-	-	-	1	4	-	3	2	-	1
<i>Motorcykel</i>	446	.	1	13	21	64	115	92	73	47	11	5
Motorcykel	313	.	-	6	10	42	87	64	60	33	8	2
Knallert-45	133	.	1	7	11	22	28	28	13	14	3	3
<i>Knallert-30</i>	859	.	17	268	62	67	93	126	97	66	22	15
Knallert-30 lovlig	693	.	7	183	47	52	66	116	94	65	22	15
Knallert-30 ulovlig	166	.	10	85	15	15	27	10	3	1	-	-
<i>Cykel</i>	1 453	3	161	93	49	143	231	206	210	174	94	80
<i>Fodgænger</i>	649	29	72	44	24	51	58	76	59	59	60	115
Medbringende barnevogn, cykel mv.	50	1	6	3	-	2	6	2	7	2	3	18
<i>Rytter, hestevogn</i>	3	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	-

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger.

Tabel 3. Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2005

	I alt	Kørekort			Kørekortets udstedelsesår				
		Haves til det benyttede køretøj	Haves, men ikke til det benyttede køretøj	Mangler	2005	2003-2004	2001-2002	1996-2000	Før 1996
Implicerede i alt	6 620	6 334	27	259	198	529	382	862	4 194
<i>Transportmiddel</i>									
<i>Personbil</i>	4 980	4 787	14	179	176	468	305	654	3 082
Personbil, almindelig	4 889	4 696	14	179	176	468	304	639	3 008
Hyrevogn	75	75	-	-	-	-	1	11	63
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	16	16	-	-	-	-	-	4	11
<i>Varebil</i>	651	625	-	26	13	33	48	97	421
0-2.000 kg totalvægt	235	222	-	13	5	15	28	37	130
2.001-3.500 kg totalvægt	416	403	-	13	8	18	20	60	291
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	366	366	-	-	1	3	4	32	289
Sololastbil	176	176	-	-	-	2	2	19	148
Lastbil med anhænger	80	80	-	-	1	-	1	4	59
Sættevognstog	109	109	-	-	-	1	1	9	81
Køretøj under udrykning	1	1	-	-	-	-	-	-	1
<i>Bus</i>	113	112	1	-	-	1	2	7	100
Rutebus	83	82	1	-	-	1	1	6	73
Bus i øvrigt	30	30	-	-	-	-	1	1	27
<i>Traktor</i>	68	63	-	5	5	3	3	6	44
Traktor	59	54	-	5	5	3	1	5	39
Motorredskab	9	9	-	-	-	-	2	1	5
<i>Motorcykel</i>	441	380	12	49	3	21	20	66	257
Motorcykel	312	285	12	15	1	11	17	49	196
Knallert-45	129	95	-	34	2	10	3	17	61

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger.

Tabel 4. Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2005

	Alle uheld				Spiritusuheld			
	Antal uheld	Personskader			Antal uheld	Personskader		
		I alt	Dræbte	Tilskadekomne		I alt	Dræbte	Tilskadekomne
I alt	5 412	6 919	331	6 588	870	1 092	85	1 007
Januar	439	555	30	525	57	81	5	76
Februar	391	490	26	464	62	77	5	72
Marts	323	422	20	402	60	71	7	64
April	474	603	30	573	94	115	12	103
Maj	487	622	32	590	84	95	8	87
Juni	497	643	18	625	87	116	6	110
Juli	472	633	36	597	96	118	13	105
August	497	630	32	598	73	93	6	87
September	452	560	22	538	53	67	6	61
Oktober	469	586	34	552	77	97	9	88
November	482	623	23	600	75	98	6	92
December	429	552	28	524	52	64	2	62
00-01	117	151	10	141	46	55	6	49
01-02	94	121	7	114	58	68	5	63
02-03	69	88	6	82	40	48	4	44
03-04	66	88	10	78	41	52	6	46
04-05	67	92	9	83	38	50	4	46
05-06	106	134	11	123	44	60	5	55
06-07	198	231	15	216	25	29	3	26
07-08	322	380	8	372	13	16	1	15
08-09	254	291	3	288	10	15	1	14
09-10	212	261	16	245	14	14	3	11
10-11	227	276	12	264	9	9	2	7
11-12	249	312	14	298	7	10	.	10
12-13	298	390	15	375	19	21	1	20
13-14	345	426	19	407	16	22	1	21
14-15	380	495	17	478	24	27	1	26
15-16	430	538	21	517	39	54	7	47
16-17	436	550	21	529	48	56	2	54
17-18	377	494	19	475	39	47	3	44
18-19	283	383	18	365	60	78	4	74
19-20	236	321	22	299	51	66	5	61
20-21	184	265	18	247	62	78	7	71
21-22	185	258	18	240	46	62	6	56
22-23	165	226	10	216	73	93	3	90
23-24	112	148	12	136	48	62	5	57

Tabel 6. Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2005

	I alt	Uheld med kun ét transportmiddel ¹	Modparten										
			Personbil	Varebil	Lastbil	Bus	Traktor	Motorcykel	Knallert-45	Knallert-30	Cykel	Fodgænger	Forhindring
Uheld med impl.													
personbil	4 057	410	1 000	279	182	40	36	143	65	402	889	415	621
varebil	664	52	279	37	46	7	9	25	9	63	99	37	106
lastbil	393	5	182	46	12	4	-	13	9	26	76	31	63
bus	117	4	40	7	4	1	-	1	2	4	27	30	6
traktor	79	4	36	9	-	-	-	10	3	7	8	2	6
motorcykel	306	63	143	25	13	1	10	7	1	5	8	6	39
knallert-45	133	25	65	9	9	2	3	1	-	2	6	6	8
knallert-30	833	156	402	63	26	4	7	5	2	26	59	39	59
cykel	1 347	54	889	99	76	27	8	8	6	59	92	45	27
fodgænger	621	.	415	37	31	30	2	6	6	39	45	.	.
Personskader													
i personbil	3 268	579	1 680	302	229	41	43	17	2	8	20	7	887
i varebil	353	71	136	49	51	6	9	4	-	-	-	1	86
i lastbil	50	5	19	1	12	-	-	-	-	-	-	-	31
i bus	41	11	9	2	15	-	-	-	-	1	-	2	4
i traktor	12	4	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
på motorcykel	313	63	156	27	15	1	10	8	2	3	2	1	41
på knallert-45	129	27	64	10	9	2	3	-	-	2	3	2	9
på knallert-30	813	166	406	68	26	4	7	6	1	34	26	12	69
på cykel	1 328	54	892	100	75	27	8	8	4	48	113	24	24
for fodgængere	610	.	425	40	33	29	2	6	6	34	26	.	.
Dræbte													
i personbil	169	37	58	22	41	2	3	1	-	-	-	-	47
i varebil	23	3	5	3	8	-	1	-	-	-	-	1	6
i lastbil	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
i bus	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i traktor	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
på motorcykel	17	-	9	3	3	-	-	-	-	-	-	-	3
på knallert-45	3	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
på knallert-30	26	7	9	3	3	1	1	-	-	-	1	-	1
på cykel	41	3	19	1	15	3	-	-	-	-	1	1	-
fodgængere	44	.	34	1	6	1	1	1	-	-	1	.	.

Anm. Tabellen angiver alle kombinationer mellem de anvendte transportmidler i et uheld. Summen af kombinationerne vil derfor altid være højere end totalen.

¹ Dvs. ekskl. eneuheld med forhindring uden for kørebanen.

Tabel 7.

Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2005

	Spirituspåvirkede i promille							Alle førere	Andel spiri- tus- påvir- kede
	0,51- 0,8	0,81- 1,2	1,21- 1,6	1,61- 2,0	Over 2,0	Ikke prøvet	I alt		
Implicerede førere og fodgængere i alt	69	126	188	140	256	103	882	9 749	9,0
<i>Transportmiddel:</i>									
<i>Personbil</i>	38	81	110	73	108	4	414	5 084	8,1
Personbil, almindelig	38	81	110	73	108	4	414	4 991	8,3
Hyrevogn	-	-	-	-	-	-	-	77	-
<i>Varebil</i>	5	7	11	12	20	1	56	665	8,4
0-2.000 kg totalvægt	3	2	7	3	9	-	24	244	9,8
2.001-3.500 kg totalvægt	2	5	4	9	11	1	32	421	7,6
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	1	-	-	-	-	-	1	377	0,3
<i>Bus</i>	-	-	-	-	-	-	-	113	-
<i>Traktor</i>	2	-	-	1	-	-	3	71	4,2
<i>Motorcykel</i>	7	10	18	6	17	1	59	446	13,2
Motorcykel	2	7	7	3	3	-	22	313	7,0
Knallert-45	5	3	11	3	14	1	37	133	27,8
<i>Knallert-30</i>	9	23	39	35	88	25	219	859	25,5
<i>Cykel</i>	4	4	4	8	6	21	47	1 453	3,2
<i>Fodgænger</i>	3	1	6	5	17	51	83	649	12,8

Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger.

Tabel 8. Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2005

[illegible]

Tabel 9.

Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2004

	Uheld	Dræbte				
		I alt	0-14 år	15-24 år	25-64 år	Over 64 år
		pr. 100.000 indbyggere				
Australien	-	7,9	2,0	15,3	7,7	9,8 ¹
Belgien ²	462	13,1	2,0	25,6	14,0	12,3
Canada	474	8,5	1,7	16,0	8,0	11,8
Danmark	115	6,8	2,0	13,0	6,4	9,9
England	356	5,6	1,4	12,0	5,3	6,2
Finland	130	7,2	1,4	14,6	6,0	11,9
Frankrig	143	9,2	1,7	19,6	9,2	9,7
Grækenland ³	218	19,3	2,5	29,5	19,6	23,4
Holland	195 ¹	5,0	1,2	9,9	4,2	8,8
Irland ¹	150	8,4	1,9	14,6	8,1	12,0
Island	269	7,8	4,6	11,6	7,3	11,4
Italien	388	9,7	1,4	17,6	9,3	10,5
Japan	746	6,7	1,3	7,6	5,0	14,5
Korea	459	13,7	3,1	9,1	14,1	41,4
Luxembourg	159	11,1	0,0	19,2	10,4	21,9
New Zealand	255	10,7	2,8	23,4	9,6	12,8
Norge	179	5,7	1,2	13,3	4,8	8,3
Polen	134	15,0	3,6	16,0	16,4	19,2
Portugal	370	12,3	2,9	19,1	13,0	12,8
Schweiz	311	6,9	1,9	15,1	5,7	10,6
Slovenien	645	13,7	3,1	20,5	14,2	16,0
Spanien	218	11,0	2,0	18,3	11,5	10,2
Sverige	201	5,4	0,9	9,0	4,8	9,0
Tjekkiet	260	13,5	1,7	17,6	14,8	17,4
Tyskland	411	7,1	1,3	15,9	6,4	8,1
Ungarn	207	12,8	2,4	11,7	15,5	13,7
USA	647	14,5	3,5	25,9	14,9	17,9
Østrig	522	10,7	1,7	20,6	10,3	13,9

¹ 2003. ² 2002. ³ 2000.

Kilde: International Road Traffic and Accident Database, OECD.

2. Statistiksystemet

2.1 Formål

Formålet med at indsamle og offentliggøre oplysninger om færdselsuheld er at tilvejebringe et informationsgrundlag for beslutninger, der kan formindske antallet af færdselsuheld og konsekvenserne af disse.

*Tilpasning
efter behov*

Færdselsuheldsbekæmpelsen foregår både lokalt og centralt og ved anvendelse af forskellige metoder. Derfor er systemet indrettet til at give flere typer informationer, der så vidt muligt er tilpasset de forskellige behov.

2.2 Definitioner og afgrænsninger

*Færdsels-
uheld*

Et færdselsuheld defineres som et uheld, der er sket på en offentlig tilgængelig gade, vej, plads eller lignende, når uheldet står i forbindelse med den trafikale benyttelse af de nævnte områder, og mindst én af de implicerede parter har været kørende. Det vil sige at fx togulykker, bortset fra uheld i jernbaneoverskæringer, eller uheld, hvor der kun har været fodgængere impliceret, ikke er omfattet af den nuværende definition af færdselsuheld.

Dræbte

Som dræbte medregnes i færdselsuheldsstatistikken alle dødsfald, der er en følge af færdselsuheld, og som indtræffer indtil 30 dage efter uheldet.

*Tilskade-
komne*

Som tilskadekomne medregnes alle øvrige personer, der er kommet til skade ved færdselsuheld. Småskader, der ikke kræver lægebehandling, medregnes ikke som personskader. De tilskadekomne opdeles i alvorligt og lettere tilskadekomne ved hjælp af oplysninger om skadens type.

*Personskade-
uheld*

Statistikken omfatter kun personskadeuheld, altså færdselsuheld, hvor en eller flere personer er kommet til skade eller er blevet dræbt.

2.3 Oplysninger om færdselsuheld

Oplysningerne om færdselsuheld er inddelt i tre hovedgrupper: uheldsoplysninger, elementoplysninger (køretøjer, fodgængere og forhindringer) og personoplysninger.

*Uhelds-
oplysninger*

Uheldsoplysninger vedrører uheldet som helhed, fx uheldssted og -tidspunkt, vejr- og lysforhold og lignende. En central faktor blandt uheldsoplysningerne er uheldssituationen, der tilsigter at give en objektiv karakteristik af situationen umiddelbart før uheldet og inden eventuelle afværgemanøvrer er foretaget. Uheldssituationerne omfatter i alt 66 typesituationer, der er inddelt i 10 hovedgrupper (jf. afsnit 1.6).

Elementoplysninger

Elementoplysningerne vedrører de enkelte elementer, der er impliceret i færdselsuheldet. Det kan enten være færdselselementer (køretøjer eller fodgængere) eller en forhindring på eller uden for kørebanen. Foruden oplysninger om elementets art er der for hvert færdselselement data om vejforhold, eventuelle former for regulering, manøvre eller andre foranstaltninger gældende for dette element.

I tabellerne i denne publikation benyttes »transportmiddel« synonymt med »elementart«.

Personoplysninger

Personoplysningerne anføres for alle implicerede førere og fodgængere samt for tilskadekomne passagerer. Foruden beskrivelse af personskade drejer det sig om oplysninger om alder og køn, om der var tale om spirituspåvirkning eller sygdom, om der blev benyttet sikkerhedssele eller styrthjelm, samt for førere af motorkøretøjer, om de havde kørekort.

Ikke alle oplysninger med i statistikken

Det skal bemærkes, at ikke alle de oplysninger, der indgår i politiets indberetninger er medtaget i opgørelserne i denne publikation.

2.4 Dækningsgrad

Politirapporterede færdselsuheld

Færdselsuheldsstatistiksystemet er begrænset til at omfatte uheld, der kommer til politiets kendskab.

Dækningsgraden er størst for alvorligere uheld

Jo alvorligere konsekvenserne af et uheld er, jo større er sandsynligheden for, at politiet får kendskab til uheldet. Det vil sige, at der indberettes en større andel af personskadeuheldene end af materielskadeuheldene, og praktisk taget alle uheld med dræbte indgår i statistikken.

I perioden 1998-2002 kontrollerede og rettede Danmarks Statistik antallet af politirapporterede dræbte ved at sammenholde politiets oplysninger om uheldsimplicerede personer med oplysninger om dødsfald fra CPR-registret. Denne kontrol er fra 2003 videreført af Vejdirektoratet, jf. afsnit 2.5.

Undersøgelse baseret på skadestuedata og politirapporter

Siden færdselsuheldsstatistikken for 1998 har Danmarks Statistik årligt gennemført en undersøgelse, som belyser personskader i trafikken på landsplan gennem skadestureregistreringer og politirapporter.

Undersøgelsen udvidet med data om sygehusindlæggelser

Fra og med 2001 er undersøgelsen af mørketallet udvidet til også at omfatte indlæggelser på sygehus forårsaget af tilskadekomst ved færdselsuheld.

83 pct. af personskaderne kommer ikke til politiets kendskab

Undersøgelsen vedrørende 2004 er beskrevet i afsnit 3. Undersøgelsen viser bl.a., at den officielle færdselsuheldsstatistik dækker under en femtedel af de personskader ved færdselsuheld, som tilsammen bliver registreret af politiet, skadestuerne og sygehusene.

2.5 Indberetningssystem

<i>Udtræk fra Vejsektorens Informations System</i>	Pr. 1. januar 2003 ophørte de ugentlige indberetninger fra politiet til Danmarks Statistik om færdselsuheld med personskaade. Fra denne dato leveres politiets indberetninger i stedet til Vejdirektoratet og Danmarks Statistik modtager herfra data én gang årligt.
<i>Politirapporten</i>	Politiets indberetninger om færdselsuheld til Vejdirektoratet foregår via Rigspolitechefens uhedsregister.
<i>Foreløbig indberetning</i>	Den foreløbige indberetning, der indeholder en summarisk uhedsbeskrivelse, foretages indenfor 24 timer efter færdselsuheldet er sket. Den foreløbige indberetning benyttes til en hurtig, summarisk månedsstatistik, og desuden kontrollerer Vejdirektoratet ved hjælp af de foreløbige indberetninger, at også de endelige indberetninger om uheld, hvor der er optaget rapport, modtages.
<i>Endelig indberetning</i>	Den endelige indberetning indeholder den fulde information om uheldet, stedet, elementerne og personerne i uheldet. Den endelige indberetning skal være afsendt centralt til Vejdirektoratet senest 5 uger efter uheldet. De modtagne oplysninger kontrolleres for uoverensstemmelser i de indberettede informationer og indlægges i Vejsektorens Informations System (VIS). I VIS har vejmyndighederne adgang til information om uheld. Det er også i VIS, at informationerne suppleres med de administrative vejinformationer, der stedfæster uheldene i forhold til vejnettet.

2.6 Offentliggørelse

<i>Årsstatistik</i>	Danmarks Statistik udarbejder en årsstatistik baseret på udtræk fra Vejsektorens Informations System, jf. ovenfor. Årsstatistikken publiceres dels i <i>Nyt fra Danmarks Statistik</i> og i årspublikationen <i>Færdselsuheld</i> . Desuden findes årlige oplysninger om færdselsuheld i www.statistikbanken.dk
<i>Andre offentliggørelser</i>	Vejdirektoratet udarbejder en månedlig statistik baseret på politiets foreløbige indberetninger og en mere grundig kvartalsvis statistik baseret på de endelige indberetninger. Vejdirektoratet offentliggør desuden en årsstatistik, der ligeledes er baseret på politiets endelige oplysninger. Opgørelserne kan ses hos Vejdirektoratet på www.vejsektoren.dk .

3. Personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter 2004

3.1 Baggrund

<i>Mørketal i uheldsstatistikken</i>	Den officielle færdselsuheldsstatistik har siden 1930 været baseret på politiets indberetninger af uheld med personskade. Undersøgelser har vist, at statistikken har en høj dækningsgrad, når det gælder belysning af antal trafikdræbte. Men det er samtidig kendt, at der sker en betydelig underrapportering af de tilskadekomne, idet et væsentligt antal personskadeuheld slet ikke kommer til politiets kundskab.
	En betydelig del af de ikke rapporterede personskader, det såkaldte mørketal, kan imidlertid belyses ved at anvende data fra skadestuerne. Dette er tidligere påvist i geografisk afgrænsede undersøgelser, hvor oplysninger fra skadestuerne er sammenlignet med politiindsamlede data. Ulykkes Analyse Gruppen ved Odense Universitetshospital undersøger således årligt indberettede skader på skadestuer i Fyns Amt og sammenligner med politiets indberetninger fra de fynske politikredse.
<i>Skadestue-registreringer</i>	Siden 1995 har samtlige skadestuer indberettet oplysninger om deres virksomhed til Sundhedsstyrelsens Landspatientregister. Om hvert besøg indberetter den enkelte skadestue bl.a. køn, alder, tid for ankomst til skadestue, diagnose, kontakårsag, evt. omstændigheder vedrørende ulykken samt oplysning om, hvor patienten efter behandling på skadestuen er afsluttet til, f.eks. til indlæggelse eller egen læge.
<i>Landsdækkende undersøgelse</i>	Danmarks Statistik gennemførte den første landsdækkende undersøgelse af forholdet mellem politiets og skadestuernes registrering af personskader ved færdselsuheld for 1996, jf. <i>Færdselsuheld 1998</i> , afsnit 3. Undersøgelsen opdateres årligt ved brug af de senest foreliggende skadestuedata. Herved opnås en mere dækkende færdselsuheldsstatistik, og det bliver samtidig muligt at følge udviklingen i dækningsgraden af de politirapporterede personskadeuheld. I det følgende belyses personskader ved færdselsuheld i 2004.
<i>Analysen udvidet med indlæggelser på sygehuse</i>	De fleste sygehusindlæggelser foregår via en skadestue. Et mindre antal indlæggelser sker dog direkte på en sygehusafdeling uden om skadestuen. Det må formodes, at dette også kan forekomme, når det drejer sig om personer, der er kommet til skade i et færdselsuheld. For at forbedre belysningen af mørketallet er sygehusindlæggelser forårsaget af færdselsuheld derfor inddraget sammen med skadestueregistreringerne fra og med 2001.
<i>Antallet af sygehusindlæggelser en smule undervurderet</i>	En årgang af LPR indeholder alle de sygehusindlæggelser, der er afsluttet i løbet af året. Dvs. at personer, der fortsat er indlagt ved udgangen af et kalenderår, ikke er omfattet af det pågældende års LPR-register. Det betyder, at antallet af sygehusindlæggelser forårsaget af færdsels-

uheld vil være en smule undervurderet i denne undersøgelse idet personer, der er kommet til skade i 2004, men endnu ikke udskrevet ved årets udgang, ikke er omfattet af analysen. Problemet skønnes dog at være af et meget lille omfang.

3.2 Metode

Der er foretaget en udvælgelse blandt både skadestuerne/sygehusenes og politiets registreringer af færdselsuheld for at danne en samlet undersøgelsespopulation.

<i>Uoplyst eller manglende personnummer</i>	Landspatientregistret og Færdselsuheldsregistret er samkørt på personnummer. Både i Landspatientregistret og Færdselsuheldsregistret optræder personer, som ikke har et gyldigt dansk personnummer. Personer i de to registre uden gyldigt personnummer, herunder udlændinge uden dansk personnummer, indgår ikke i undersøgelsen. Dette er en ændring i forhold til undersøgelserne for de tidligere år, hvor kun personer uden gyldigt personnummer i Landspatientregistret blev udelukket.
<i>Samkøring</i>	Fra Landspatientregistret udvælges alle besøg på skadestuer og sygehuse i 2004, hvor kontakårsagen er <i>færdselsuheld</i> , og stedkoden er <i>trafikområde</i> . Denne udvælgelse svarer til Sundhedsstyrelsens definition af besøg/indlæggelse som følge af færdselsuheld. Omkring halvdelen af de trafikdræbte indgår ikke i Landspatientregistret, da det ikke indeholder oplysning om personer, der er døde inden ankomsten til hospitalet. Fra Færdselsuheldsregistret 2004 udvælges alle med personskade, dvs. dræbte og tilskadekomne. De to populationer er herefter samkørt. Hvis der er sammenfald på personnummer, og hvis dato for ankomst til skadestue/indlæggelse på sygehus er samme dag eller én dag efter uheldsdatoen i Færdselsuheldsregistret, betragtes det politiregistrerede uheld som årsag til skadestuebesøget/sygehusindlæggelsen.
<i>Dobbeltbesøg på skadestue/sygehus</i>	For hvert besøg på en skadestue/sygehusafdeling udfylder personalet en rapport med oplysninger om bl.a. kontakårsag, dato og klokkeslæt for ankomst, diagnose, køn, alder og udskrivnings- og afslutningsmåde. Det betyder, at der kan være flere rapporter, som skyldes det samme uheld, mens en person kun optræder én gang pr. uheld i Færdselsuheldsregistret. Hvor der konstateres mere end én skadestue/sygehusregistrering af samme person indenfor et todøgninterval, er kun den første registrering medtaget i undersøgelsespopulationen, idet det antages, at dobbeltbesøget skyldes det samme færdselsuheld. Hvis en person har haft et besøg på en skadestue på en dato og samme dag eller dagen efter, er blevet indlagt på en sygehusafdeling, er kun skadestuebesøget taget med i den videre analyse.
<i>Undersøgelsespopulationen</i>	I det følgende anvendes betegnelsen LPR for de personskader, som er udtrukket af Landspatientregistret, 2004 mens FUR betegner de personskader, som er hentet fra Færdselsuheldsregistret 2004. Undersøgelses-

populationen omfatter foreningsmængden af personskader i LPR og FUR 2004.

Delpopulationer Undersøgelsespopulationen er opdelt i tre populationer:

Indberettet af skadestue	omfatter de personer i LPR, som har besøgt en skadestue og ikke findes i FUR indenfor samme todøgnsinterval.
Indberettet af sygehus	omfatter de personer i LPR, som har været indlagt på en sygehusafdeling og ikke findes i FUR indenfor samme todøgnsinterval og som ikke har haft et skadestuebesøg samme dag eller dagen før.
Indberettet af politi	omfatter alle de personer der findes i FUR, inklusiv de personer der også findes i LPR inden for samme todøgnsinterval.

3.3 Udviklingen i antal personskader

Skadestuernes og sygehusenes andel af personskaderne

I 2004 blev der via politi, skadestue og sygehus indberettet i alt 46.735 personskader ved færdselsuheld. 38.025 af skaderne blev kun indberettet af skadestuerne og 923 kun af sygehusene, hvilket svarer til, at 83 pct. af personskaderne ikke kom til politiets kendskab, jf. tabel 1.

Sygehusene udgør kun en lille del

De 923 indlæggelser, der ikke kom til politiets kendskab, og som ikke foregik via skadestuen udgjorde kun en meget lille del - 2 pct. - af det samlede antal personskader ved færdselsuheld.

Tabel 1. **Personskader indberettet af politi, skadestue og sygehus**

	Politi	Skadestue	Politi og skadestue	Sygehus	Politi og sygehus	I alt	Skadestuernes/sygehusenes andel
	antal						pct.
1996	3 211	35 242	7 078	...	...	45 531	77
1997	3 126	37 240	6 970	...	...	47 336	79
1998	3 022	36 415	6 638	...	...	46 075	79
1999	2 919	38 049	6 977	...	...	47 945	79
2000	2 661	38 565	6 915	...	...	48 141	80
2001	1 977	37 885	6 562	1 319	349	48 092	82
2002	2 067	39 755	6 793	1 260	384	50 259	82
2003	1 883	37 570	6 412	1 033	318	47 216	82
2004	1 705	38 025	5 832	923	250	46 735	83

*Politiet indberetter
relativt færre
personskader*

Fra 1996 til 2004 er den del af personskaderne, der kun kommer til skadestuerne kendskab, steget med 8 pct. fra 35.242 til 38.025. I samme periode er antallet af politiindberettede personskader ved færdselsuheld faldet med 24 pct. fra 10.289 til 7.787. Det svarer til, at politiets andel af de indberettede personskader i perioden er faldet fra 23 pct. til 17 pct.

3.4 Sammenligning af politi- og skadestue/sygehusindberettede personskader

*Sammenligning
af variable*

I det følgende er skadestuerne/sygehusenes indberetninger sammenlignet med de politiregistrerede personskader på transportmiddel, alder, uheldssituation og diagnose. For dokumentation af sammenligningsmetoden se *Færdselsuheld 1998*, afsnit 3.

*Transport-
middel*

I tabel 2 og figur 1 er vist personskadernes fordeling på transportmiddel i de tre populationer. For skadestuerne og sygehusenes vedkommende er angivelsen af den tilskadekomne transportform i LPR anvendt, mens der for politiet er benyttet angivelsen af transportmiddel i FUR.

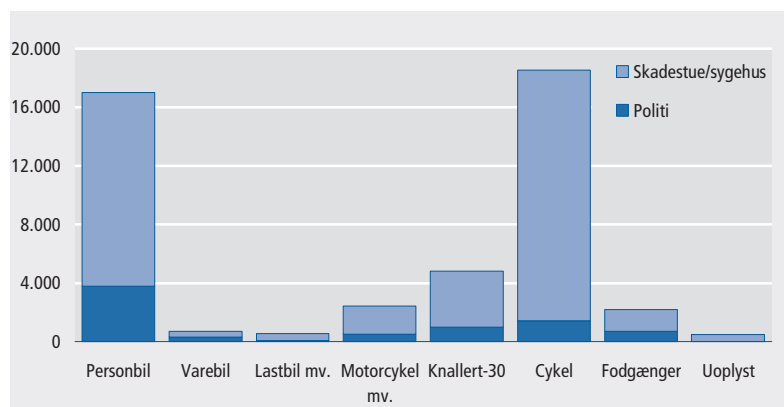
Tabel 2. **Personskader fordelt efter transportmiddel. 2004**

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuers/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	7 787	38 025	923	46 735	83
Personbil	3 803	12 983	233	17 019	78
Varebil	309	393	5	707	56
Lastbil mv.	75	443	28	546	86
Motorcykel mv.	497	1 867	64	2 428	80
Knallert-30	976	3 723	130	4 829	80
Cykel	1 418	16 788	338	18 544	92
Fodgænger	703	1 396	82	2 181	68
Andet eller uoplyst	6	432	43	481	99

*Kun 8 pct. af
personskaderne
blandt cyklister
kommer til
politiets kendskab*

Tre fjerdedele af alle personskader sker blandt cyklister og personbiler. 17.126 ud af de i alt 18.544 personskader blandt cyklister bliver kun indberettet via skadestuerne eller sygehusene. Det svarer til, at 92 pct. af alle personskader blandt cyklister ikke kommer til politiets kendskab. For bilisternes vedkommende er det »kun« 78 pct. af personskaderne, der ikke kommer til politiets kendskab. Størst kendskab har politiet til færdselsuheld med varebiler, hvor 44 pct. af personskaderne kom til politiets kendskab. For de svage trafikanter, cyklister og fodgængere under ét, fik politiet kun kendskab til 10 pct. af personskaderne, hvorimod politiet havde registreret 23 pct. af personskaderne med person-, last- og varebiler. For både motorcyklister (inkl. knallert-45) og førere af knallert-30 fik politiet kendskab til 20 pct. af personskaderne, jf. tabel 2.

Figur 1. Personskader fordelt på transportmiddel. 2004



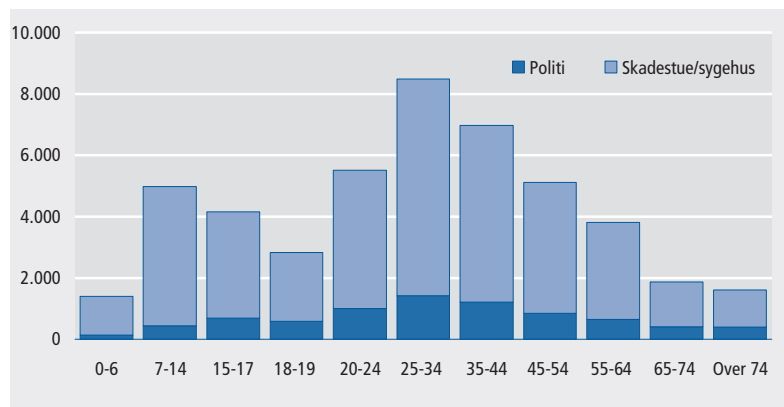
De yngste mindst repræsenteret i politiets opgørelser

Tabel 3 og figur 2 viser, at skadestuernes/sygehusenes andel af personskader er relativt størst for de unge under 15 år, og mindst for de ældre. 5.791 tilskadekomne 0-14 årige er kun registreret via skadestuerne eller sygehusene, hvilket svarer til, at 91 pct. af samtlige tilskadekomne i aldersgruppen ikke kommer til politiets kendskab. De 2.667 tilskadekomne over 64 år, som kun er indberettet til skadestue eller sygehus, udgør 77 pct. af samtlige tilskadekomne over 64 år.

Tabel 3. Personskader fordelt efter alder. 2004

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuers/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	7 787	38 025	923	46 735	83
0-6 år	133	1 229	30	1 392	90
7-14 år	442	4 475	57	4 974	91
15-17 år	691	3 408	59	4 158	83
18-19 år	582	2 219	30	2 831	79
20-24 år	1 003	4 440	68	5 511	82
25-34 år	1 415	6 937	135	8 487	83
35-44 år	1 213	5 635	134	6 982	83
45-54 år	848	4 138	125	5 111	83
55-64 år	649	3 045	117	3 811	83
65-74 år	410	1 398	68	1 876	78
Over 74 år	399	1 101	100	1 600	75

Figur 2. Personskader fordelt efter alder. 2004



Uheldssituation

Tabel 4 viser en sammenligning af uheldssituation i FUR og modpartens transportform i LPR. I FUR indeholder »Uheld med kun ét transportmiddel« de uheldssituationer, hvor der kun kan optræde ét transportmiddel: »eneuheld«, »uheld med parkeret køretøj« og »uheld med dyr eller genstande mv. på eller over kørebanen«. I LPR drejer det sig om de tilfælde, hvor der under modpartens transportform er angivet »ingen modpart«. Alle øvrige uheldssituationer i FUR sammenlignes med uheld med modpart i LPR.

Tabel 4. Personskader fordelt på uheldssituation. 2004

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	7 787	38 025	923	46 735	83
Uheld med kun ét transportmiddel	2 199	20 045	462	22 706	90
Uheld med mere end ét transportmiddel	5 588	17 980	461	24 029	77
Uheld i pct. med kun ét transportmiddel	28	53	50	49	

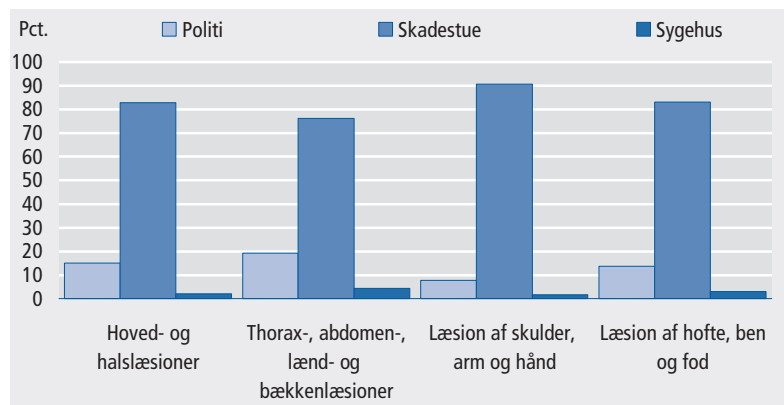
Halvdelen af personskaderne sker i eneuheld

Knap halvdelen af alle personskader opstår i uheld med kun ét transportmiddel. Skadestuernes/sygehusenes andel udgør 90 pct. af de 22.706 personskader i eneuheld. Henholdsvis 53 og 50 pct. af de personskader der kun er indberettet via skadestue og sygehus er forårsaget af eneuheld, mens det kun gælder for 28 pct. af de politirapporterede personskader.

Diagnose

I sammenligningen af diagnose i skadestueindberettede og politiindberettede personskader, er angivelse af diagnose i LPR anvendt for skadestuernes/sygehusenes vedkommende, mens skadens type i FUR er anvendt for de personskader, der kun findes i politiindberetningerne.

Figur 3. Personskader fordelt efter diagnose. 2004



Figur 3 og tabel 5 viser fordelingen af diagnose på de tre populationer. Det er ikke muligt direkte at sammenligne gruppen af »øvrige«, da betegnelsen dækker over forskellige kategorier i de to populationer. Figur 3 dækker derfor kun personskader med en anden diagnose end »øvrige«, og viser hvordan diagnosegrupperne fordeler sig på indberetningskilde. Der er ikke meget markante forskelle, men det er dog tydeligt, at for læsioner i skulder, arm og hånd er der en større andel af personskaderne, der kun kommer til skadestuernes/sygehusenes kendskab end det gælder for de øvrige typer af læsioner, især for læsioner i thorax, abdomen, lænd og bækken.

Tabel 5. Personskader fordelt efter diagnose. 2004

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt
I alt	7 787	38 025	923	46 735
Hoved- og halslæsioner	1 945	10 657	257	12 859
Thorax-, abdomen-, lænd- og bækkenlæsioner	663	2 619	150	3 432
Læsion af skulder, arm og hånd	879	10 262	178	11 319
Læsion af hofte, ben og fod	1 034	6 239	226	7 499
Øvrige	3 266	8 248	112	11 626

3.5. Resumé

Den officielle færdselsuheldsstatistik, der bygger på politiets indberetninger, dækker kun en begrænset del af det totale antal personskader ved færdselsuheld. Ved at anvende Landspatientregistrets oplysninger om skadestuebesøg og sygehusindlæggelser, kan en betydelig del af det såkaldte mørketal i uheldsstatistikken belyses. Det er samtidig muligt at følge udviklingen i dækningsgraden af de politirapporterede personskadeuheld.

<i>Lille fald i politiets dækningsgrad</i>	Antallet af personskader i Landspatientregistret, der ikke optræder i Færdselsuhedsregistret indenfor et todøgnsinterval udgør 83 pct. af de i alt 46.735 personskader. Politiets dækningsgrad har været faldende igennem den undersøgte periode.
<i>Børn, ...</i>	Skadestuernes/sygehusenes andel af personskader er forholdsmæssigt størst for børn under 15 år, cyklister samt personskader forårsaget af uheld med kun ét transportmiddel impliceret. For børn under 15 år udgør skadestuernes andel af personskader 91 pct. af de i alt 6.366 personskader i aldersgruppen. For de ældre over 64 år er det »kun« 77 pct., der ikke kommer til politiets kendskab.
<i>... cyklister og ...</i>	Skadestuerne og sygehusene omfatter 17.126 cyklister og 13.216 personbilister, hvilket svarer til henholdsvis 92 og 78 pct. af cyklister og personbilister i undersøgelsen.
<i>... eneuheld kommer mindst til politiets kendskab</i>	Undersøgelsen viser endvidere, at der er flest personskader i eneuheld, der ikke kommer til politiets kendskab. Skadestuernes/sygehusenes andel udgør 90 pct. af alle enueheldene mod 77 pct. af personskaderne ved uheld med flere involverede transportmidler.
<i>Størst mørketal for læsioner i skulder, arm og hånd</i>	Endelig viser undersøgelsen, at det er blandt personskader i skulder, arm og hånd, at der er den største andel, der kun kommer til skadestuernes/sygehusenes kendskab.