

Forord

Færdselsuheld 2006 er en fortsættelse af de årlige publikationer om færdselsuheld, der er udkommet siden 1930. Statistikken bygger på detaljerede oplysninger fra politiet om færdselsuheld med personskade. 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 personskade i 2006. 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 personskader ved færdselsuheld i 2005 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 2007

Jan Plovsing / Carsten Torpe

Indholdsfortegnelse

	1	Færdselsuheld med personskade 2006	
<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.	24
	1.9	Spiritusuheld	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. 2006	34
	2.	Implicerede førere fordelt efter transportmiddel og alder. 2006	35
	3.	Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2006	36
	4.	Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2006	37
	5.	Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2006	38
	6.	Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2006	39
	7.	Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2006	40
	8.	Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2006	41
	9.	Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2005	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 2005	
	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 2006

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, stigning i antallet af lettere tilskadekomne

I 2006 omkom 306 trafikanter. I forhold til 2005 faldt antallet af trafikdræbte med 8 pct., jf. oversigtstabel 1. Der var 2.911 alvorligt tilskadekomne, hvilket er et fald på 5 pct. i forhold til 2005. Antallet af lettere tilskadekomne steg med 3 pct. til 3.604. 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. 1992-2006

	Antal uheld i alt	Antal personskader			I alt	Antal indberettede materiel-skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne		
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
2006	5 403	306	2 911	3 604	6 821	9 177

Uændret antal uheld

Politiet rapporterede i alt 5.403 uheld med personskade i 2006, hvilket næsten er det samme som i 2005.

*Lille stigning
i biltrafikken
i 2006*

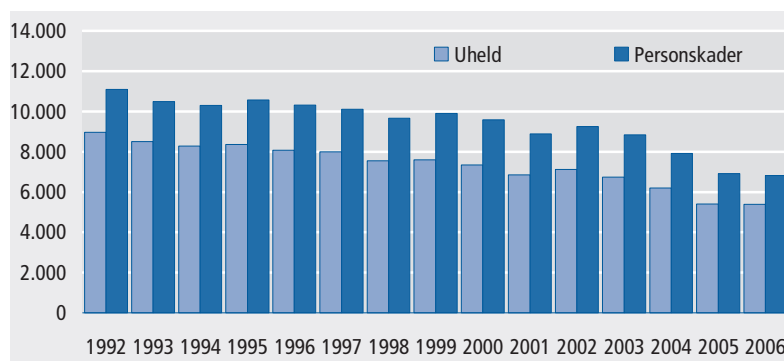
Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at biltrafikken i 2006 steg med 2 pct. i forhold til 2005. Cykel/knallert-30 trafikken faldt omvendt 2 pct. fra 2005 til 2006. Siden 1992 er biltrafikken vokset med i alt 34 pct. Niveaue for cykel/knallert-30 trafikken er stort set faldet igennem hele perioden og lå i 2006 17 pct. lavere end cykel/knallert-30 trafikken i 1992.

*Færre uheld og
personskader i
forhold til 1992*

Antallet af færdselsuheld er 40 pct. lavere i 2006 end i 1992. Således er antal uheld faldet fra 8.965 i 1992 til 5.403 i 2006. Der har været en reduktion på 38 pct. i antal personskader (tilskadekomne og dræbte tilsammen) fra 11.091 i 1992 til 6.821 i 2006.

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

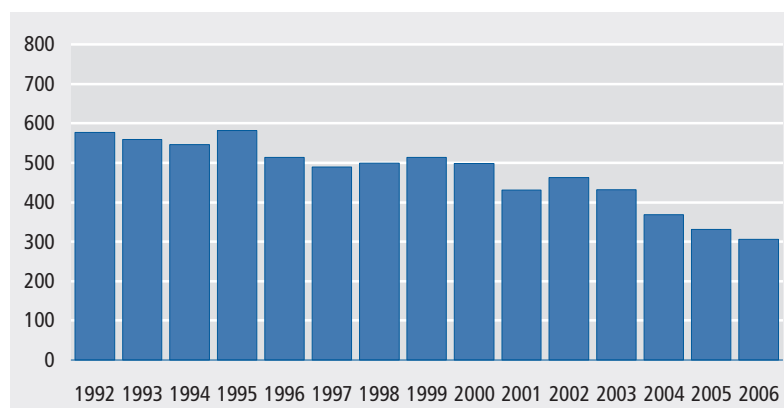
Figur 1. **Antal uheld og personskader. 1992-2006**



*Fald i antal
trafikdræbte
siden 1992*

Udviklingen i antal dræbte fra 1992 til 2006 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 færdselsuheld. 1992-2006**



Størst fald i uheld med cykler involveret, stigning i uheld med knallert-45

Oversigtstabel 2 viser udviklingen i antal uheld fordelt efter hvilke transportmidler, der har været involveret. Mens det samlede antal uheld var næsten uændret fra 2005 til 2006 var der store forskelle i udviklingen, når der ses på de forskellige typer af transportmidler. Således faldt antallet af uheld med cykler involveret med 13 pct., og uheld med fodgængere steg med 8 pct. Antallet af uheld med knallert-45 involveret steg mest med 23 pct. Uheld med personbiler involveret steg med 2 pct.

Uheld med cyklister involveret er mere end halveret siden 1992

Totalt set er der i perioden 1992-2006 sket et fald på 40 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 58 pct. Det mindste fald er sket for knallert-30, hvor der er blevet 30 pct. færre uheld. Den relative fordeling mellem de implicerede transportmidler er ændret en smule: Mens der i 1992 var personbiler involveret i 71 pct. af uheldene, er der i 2006 personbiler med i 77 pct. Omvendt var der cyklister med i 31 pct. af uheldene i 1992, mens det kun gjaldt for 22 pct. af uheldene i 2006.

Oversigtstabel 2.

Uheld fordelt efter transportmiddel. 1992-2006

		I alt	Transportmiddel						
			Person-bil	Vare-bil	Lastbil mv. ¹	Motor-cykel	Knal-lert-45	Knal-lert-30	Cykel
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	8 373	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
2006	5 403	4 148	647	549	309	163	865	1 173	670

¹ Inkl. bus og traktor.

Størst fald i personskader blandt cyklister fra 2005 til 2006

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter transportmiddel. Det største fald i personskader fra 2005 til 2006 er sket for cyklister, hvor 12 pct. færre mistede livet eller kom til skade. Antal dræbte og tilskadekomne personer i lastbiler mv. (dvs. inkl. busser og traktorer) steg med 29 pct. fra 103 til 133. Også blandt motorcyklister, knallertkørere og fodgængere var der et større antal tilskadekomne i 2005 end i 2006.

*Personskader
blandt cyklister
faldet med 56 pct.
siden 1992*

Siden 1992 er faldet i antallet af personskader størst blandt personer i varebiler, motorcyklister, cyklister og fodgængere og mindst blandt knallert-30 kørere, personer i lastbiler mv. og personbilister. Således er antal personskader for cyklister faldet med 56 pct. fra 2.666 i 1992 til 1.163 i 2006. For fodgængere og personer i varebiler har faldet været på henholdsvis 46 og 45 pct. For personer i personbiler er der sket et fald i antal personskader på 32 pct.

Oversigtstabel 3.

Personskader fordelt efter transportmiddel. 1992-2006

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
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
2006	6 821	3 208	330	133	327	159	839	1 163	661

¹ Inkl. bus og traktor.

*Stort fald i antal
dræbte cyklister*

Udviklingen i antal trafikdræbte fordelt efter transportmiddel, jf. oversigtstabel 4, viser at antal dræbte cyklister er faldet fra 83 i 1992 til 31 i 2006, svarende til et fald på 63 pct. For fodgængere har der været et fald på 46 pct. og for personbilister på 47 pct.

Oversigtstabel 4.

Dræbte fordelt efter transportmiddel. 1992-2006

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	
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
2006	306	138	24	7	22	7	17	31	60

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

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

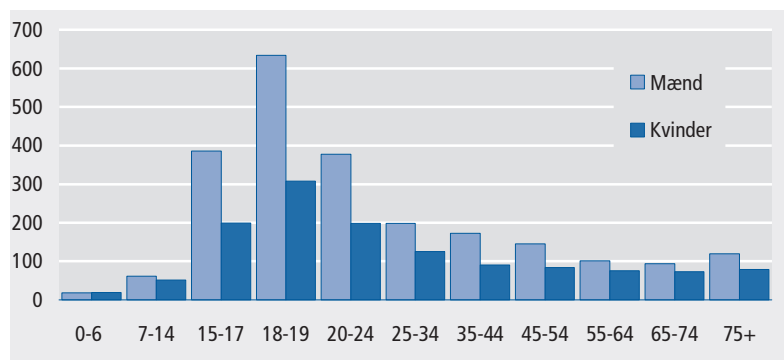
I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 158 personskader blandt mænd mod 94 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 476 mod 126 for alle aldersgrupper. De unge på 18-19 år og 20-24 år har også et højt antal dræbte pr. 100.000 indbyggere, nemlig henholdsvis 21 og 14. 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 2006 634 personskader pr. 100.000 indbyggere, dvs. 5 gange så mange som gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 3 og tabel 1 (side 34).

*Større forskel
end for 15 år siden*

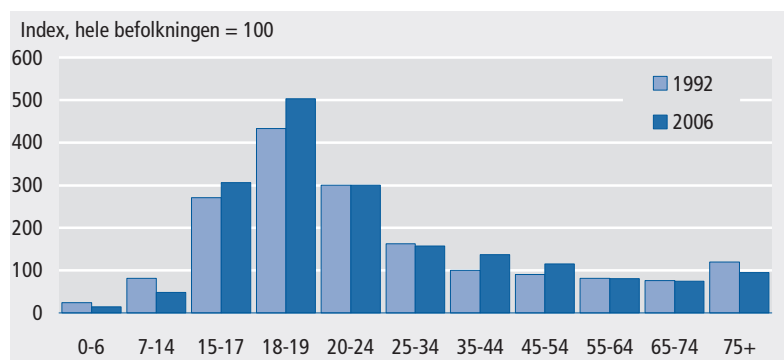
Denne forskel er blevet større end for 15 år siden, hvor de unge mænd i alderen 18-19 år havde 433 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnitligt 100 skader for hele befolkningen. Det tilsvarende tal for 2006 er 503, jf. figur 4.

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.

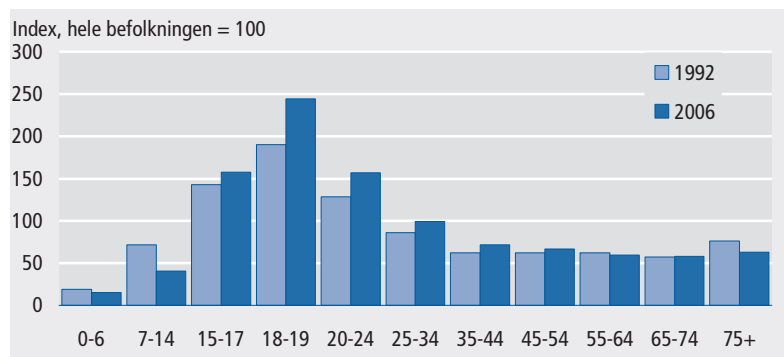
Figur 3. Personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 2006



Figur 4. Personskader pr. 100.000 mænd fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1992 og 2006



Figur 5. Personskader pr. 100.000 kvinder fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1992 og 2006



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

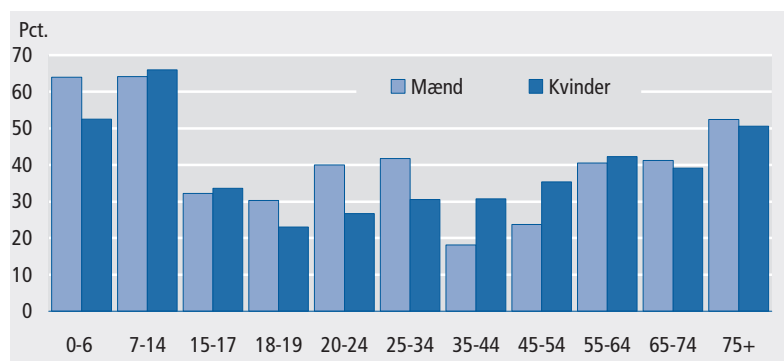
Der har for alle aldersgrupper været tale om et fald i de 15 år fra 1992-2006 i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. Det generelle billede er, at faldet har været mindst for de aldersgrupper, hvor der er flest personskader. Faldet er således størst for børn og unge mellem 0 og 14 år og for de ældre aldersgrupper. For 0-14 årige drenge og piger er

antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere således blevet mere end halveret i perioden. Også personer over 74 år har oplevet et fald på over 50 pct., 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: 30 pct. for mændene og 23 pct. for kvinderne. 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. 1992-2006



*Fordeling efter
alder og
transportmiddel*

Set under ét er der ikke sket meget store ændringer i personskadernes relative fordeling på transportmiddel. Men for nogle aldersgrupper er der sket ret markante ændringer. Fx er personskader som passager i eller fører af personbil for de 18-19 årige steget fra at udgøre lidt under halvdelen til at udgøre to tredjedele af alle skader. Omvendt er skaderne som cyklister faldet fra at udgøre 16 pct. til at udgøre 7 pct. for denne aldersgruppe. Også for de endnu yngre aldersgrupper er der sket en stigning i den andel som personskaderne i personbil udgør og et fald i den andel personskaderne som cyklist udgør. For de 0-6 årige udgør personskaderne som cyklist kun 2 pct. i 2006 mod 17 pct. i 1992, 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 71 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. 1992 og 2006

	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>										
1992	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2006	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Personbil</i>										
1992	42	47	21	19	49	48	46	47	47	35
2006	47	55	32	28	66	59	52	38	42	42
<i>Motorcykel</i>										
1992	5	1	0	3	10	11	6	1	0	0
2006	5	0	1	1	3	6	7	6	2	1
<i>Knallert-45</i>										
1992	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2006	2	0	1	2	1	2	3	4	1	1
<i>Knallert-30</i>										
1992	10	1	3	38	13	7	9	9	8	5
2006	12	0	8	44	14	7	9	12	7	5
<i>Cykel</i>										
1992	24	17	54	31	16	21	22	24	21	18
2006	17	2	31	13	7	14	15	23	26	17
<i>Fodgænger</i>										
1992	11	29	18	6	5	6	7	11	20	38
2006	10	37	24	8	5	5	6	9	17	31
<i>Øvrige</i>										
1992	7	6	5	3	7	8	10	8	4	3
2006	7	6	2	5	4	8	8	8	5	3

Oversigtstabel 6.

Personskader fordelt efter skadernes type og transportmiddel. 2006

	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	6 821	678	256	379	650	803	443	8	3 604
Personbil	3 208	255	168	233	152	191	218	8	1 983
Varebil	330	34	10	28	19	17	26	-	196
Lastbil mv. ¹	133	9	8	10	9	11	8	-	78
Motorcykel	327	13	15	23	69	78	34	-	95
Knallert-45	159	13	5	9	35	31	8	-	58
Knallert-30	839	100	18	21	115	185	31	-	369
Cykel	1 163	176	19	40	187	128	50	-	563
Fodgænger	661	77	13	15	64	162	68	-	262

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. 28 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 34 pct. af de tilskadekomne med læsion i skulder arm og hånd, og for lidt mere end halvdelen med kraniebrud og piskesmæld, jf. oversigtstabel 7.

Oversigtstabel 7.

Personskader¹ fordelt efter skadernes type og hospitalsbehandling. 2006

	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	6 454	643	238	364	638	795	342	5	3 429
Indlagt på hospital	1 760	351	160	220	215	495	315	4	-
Indlagt til observation	1 697	153	40	82	75	72	10	-	1 265
Skadestue- behandlet	2 997	139	38	62	348	228	17	1	2 164

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 og motorcyklister med 95 pct., og mindst blandt cyklister og fodgængere med ca. 50 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 26 pct. af de implicerede førere af varebil var i alderen 25-34 år, mens 25 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 48 pct. af de implicerede førere på ulovlige knallerter-30. Andelen af ældre over 74 år udgjorde 17 pct. af alle implicerede fodgængere, men kun 5 pct. af samtlige implicerede.

Kørekort

Førere af implicerede motorcykler og knallert-45 er mindre erfarne i trafikken end førere af personbil. 12 pct. af de implicerede motorcyklister og 32 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. 2006

	I alt	Mænd	Kvinder
		pct.	
I alt	9 811	69,7	30,3
Personbil	5 258	67,9	32,1
Varebil	663	88,3	11,7
Lastbil mv. ¹	536	95,0	5,0
Motorcykel	317	94,6	5,4
Knallert-45	165	87,3	12,7
Knallert-30	882	84,5	15,5
Cykel	1 258	49,7	50,3
Fodgænger	700	49,0	51,0

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 5 og 7 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: 8 og 12 pct. Til sammenligning er der blandt førere af personbil 60 pct. og blandt førere af lastbil mv. 86 pct., der ikke kommer til skade.

Oversigtstabel 8b.

**Førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og personska-
de. 2006**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	9 811	3	25	28	44
Personbil	5 258	2	14	24	60
Varebil	663	3	13	21	62
Lastbil mv. ¹	536	1	6	7	86
Motorcykel	317	6	62	27	5
Knallert-45	165	4	55	33	7
Knallert-30	882	2	48	38	12
Cykel	1 258	2	45	45	8
Fodgænger	700	8	48	37	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 - 86 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 50-70 pct. af de voksne førere og fodgængere, jf. oversigtstabel 8c.

Oversigtstabel 8c.

**Førere og fodgængere fordelt efter alder og personska-
de. 2006**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	9 811	3	25	28	44
Under 18 år	670	4	40	42	14
18-19 år	660	3	26	35	37
20-24 år	1 105	3	24	32	41
25-44 år	3 651	2	24	27	48
45-64 år	2 534	2	25	24	49
65-74 år	513	5	29	27	40
75+ år	442	9	31	28	31
Uoplyst	236	0	1	1	98

*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 18-19 årige og de 20-24 årige er der således henholdsvis 55 og 50 pct., der kommer til skade, mens det for førere over 24 år kun er mellem 32 og 44 pct., jf. oversigtstabel 8d.

... og mest alvorligt

Der er en tendens til, at de unge førere kommer alvorligst til skade. Der er således 20-22 pct. af de 18-24 årige, der er blevet dræbt eller kommet alvorligt til skade, mens det kun gælder for 16 pct. af de 25-44 årige og 13 pct. af de 45-64 årige.

Oversigtstabel 8d.

Førere af personbil fordelt efter alder og personskade. 2006

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskadede
	pct.				
I alt	5 258	2	14	24	60
Under 18 år	19	16	11	26	47
18-19 år	454	3	19	33	45
20-24 år	671	2	18	30	50
25-44 år	2 157	1	15	25	59
45-64 år	1 318	2	11	19	68
65-74 år	270	2	12	24	61
75+ år	233	6	14	24	56
Uoplyst	136	0	1	1	98

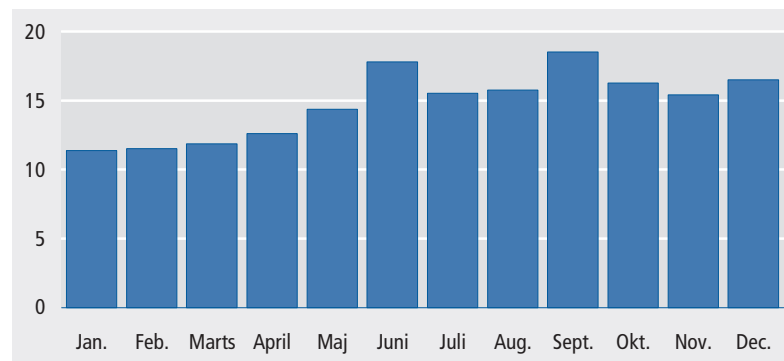
1.5 Tid og sted

Uheld fordelt
på tidspunkt

De fleste uheld forekom i september, hvor der i gennemsnit skete 19 uheld pr. dag, mod 15 for hele 2006 i gennemsnit, jf. figur 7 og tabel 4 (side 37). Færrest uheld blev noteret i januar med i gennemsnit 11 uheld pr. dag.

Figur 7.

Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 2006



Fredag
farligst

Fredag er den farligste dag at færdes i trafikken. Om fredagen skete i gennemsnit 17,8 uheld, mens søndag var sikrest med 11,4 uheld, jf. oversigtstabel 9.

Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag med 22,8 pr. dag mod 18,7 pr. dag for samtlige personskader i 2006. Om søndagen skete færrest personskader med 15,4 pr. dag.

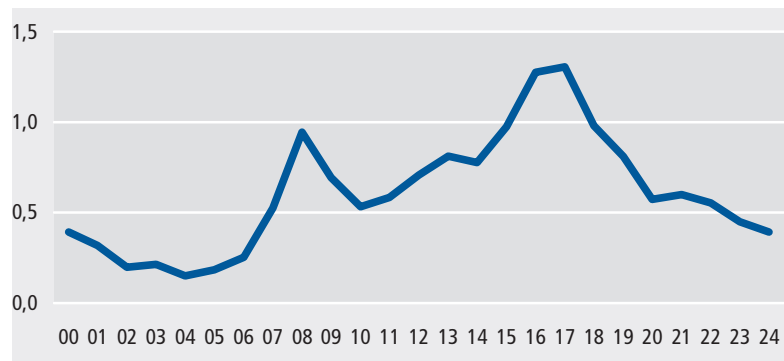
Oversigtstabel 9. **Uheld og personskader fordelt efter ugedag. 2006**

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Uheld i alt	5 403	825	765	748	844	926	691	604
Pr. dag	14,8	15,9	14,7	14,4	16,2	17,8	13,3	11,4
Personskader i alt	6 821	1 032	910	902	1 018	1 188	955	816
Pr. dag	18,7	19,8	17,5	17,3	19,6	22,8	18,4	15,4
Dræbte i alt	306	34	32	37	50	63	52	38
Pr. dag	0,8	0,7	0,6	0,7	1,0	1,2	1,0	0,7

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. 01 til 06, jf. figur 8 og tabel 4 (side 37).

Figur 8. **Gennemsnitligt antal uheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2006**



Uheld udenfor byzone de alvorligste

I 2006 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene udenfor byzone er langt alvorligere. 57,7 pct. af alle uheld og 52,2 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men udenfor byzone forekom flest trafikdrab – 67,0 pct. af alle trafikdræbte i 2006, jf. oversigtstabel 10.

Oversigtstabel 10. **Uheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2006**

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Uheld	3 115	2 288	5 403	57,7	42,3	100,0
Personskader	3 561	3 260	6 821	52,2	47,8	100,0
Dræbte	101	205	306	33,0	67,0	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 21 pct. af samtlige uheld i 2006. Indhentningsuheld udgjorde 11 pct. og fodgængeruheld 12 pct. af samtlige uheld. Omvendt udgjorde forhindrengsuheld under 2 pct. af alle uheld.

Antal personskader fordelt efter hovedsituation

I gennemsnit for samtlige uheld var der 126 personskader pr. 100 uheld og 6 dræbte. Parkeringsuheld og fodgængeruheld tegnede sig for det laveste antal personskader pr. 100 uheld med henholdsvis 111 og 105.

Mødeuheld er farligst

Mødeuheld var farligst med 175 personskader og 13 dræbte pr. 100 uheld. Antal dræbte i fodgængeruheld var på 9 pr. 100 uheld. Antal dræbte i svingningsuheld, i indhentningsuheld, i uheld mellem krydsende køretøjer, i parkeringsuheld og i forhindrengsuheld var på 3-4 pr. 100 uheld.

Oversigtstabel 11. Uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2006

	I alt	→	→→	→←	↔	→↺	→↑	↺↻	→↻	→↻	→↻	→↻
		0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld												
I alt		5 403	1 131	602	481	586	447	565	610	229	656	96
Pct.		100,0	20,9	11,1	8,9	10,8	8,3	10,5	11,3	4,2	12,1	1,8
Personskader												
I alt		6 821	1 411	811	843	667	573	735	726	255	690	110
Pct.		100,0	20,7	11,9	12,4	9,8	8,4	10,8	10,6	3,7	10,1	1,6
Dræbte												
I alt		306	77	26	64	18	16	18	17	8	58	4
Pct.		100,0	25,2	8,5	20,9	5,9	5,2	5,9	5,6	2,6	19,0	1,3

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 mellem hvert fjerde og hvert femte uheld var eneuheld. En femtedel af uheldene med cyklister involveret var svingningsuheld mellem krydsende køretøjer. Desuden var 23 pct. af uheldene med bus involveret fodgængeruheld, og ca. 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 2004, 2005 og 2006.

Oversigtstabel 12.

Implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2004-2006

	I alt			Pr. 1.000 enheder ¹		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
I alt	12 757	10 981	11 132	.	.	.
Personbil i alt	6 169	5 257	5 459	3	3	3
Personbil, almindelig	6 024	5 161	5 345	3	3	3
Hyrevogn	128	80	99	23	15	18
Udrykningskøretøj max. 3.5 t	17	16	15	...	...	...
Varebil i alt	739	705	697	2	2	2
0-2.000 kg totalvægt	223	259	204	4	5	5
2.001-3.500 kg totalvægt	516	446	493	2	1	1
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	417	406	361	12	12	10
Sololastbil	193	179	177	...	...	...
Lastbil med anhænger	103	96	79	...	...	...
Sættevognstog	117	130	103	...	...	...
Køretøj under udrykning	4	1	2	...	...	...
Bus i alt	158	118	136	11	8	9
Rutebus	105	86	101	...	...	...
Bus i øvrigt	53	32	35	...	...	...
Traktor i alt	83	79	83	...	...	...
Traktor	65	66	63	...	...	...
Motorredskab	18	13	20	...	...	...
Motorcykel i alt	522	446	482	3	3	3
Motorcykel	305	313	317	3	3	3
Knallert-45	217	133	165	3	2	3
Knallert-30 i alt	1 042	859	882	...	...	...
Knallert-30 lovlig	832	693	729	...	...	...
Knallert-30 ulovlig	210	166	153	...	...	...
Cykel	1 573	1 454	1 259	...	...	...
Fodgænger	761	649	700	..	..	..
Rytter, hestevogn	6	3	3	...	...	...
Uoplyst køretøj	34	29	29	...	...	...
Forhindring	1 253	976	1 041	...	...	...

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

*Lille stigning i
antal implicerede
transportmidler*

Antallet af implicerede transportmidler steg en smule med 1,4 pct. fra 2005 til 2006. Der har været en stigning i antallet af implicerede almindelige personbiler på 4 pct. og i antallet af implicerede hyrevogne på 24 pct. Antallet af implicerede varebiler faldt med 1 pct. og antallet af implicerede lastbiler med 11 pct. Antallet af implicerede motorcykler steg med 8 pct. og antallet af knallerter-45 med 24 pct.

I forhold til antallet af enheder var hyrevogne, busser og lastbiler de hyppigst implicerede i færdselsuheld med personskaade. 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 2006: 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 71 pct. af alle uheld i 2006, og antal uheld med flere end to transportmidler impliceret udgjorde 7 pct., jf. oversigtstabel 13.

Personbil var impliceret i 77 pct. af samtlige uheld ...

Personbil var impliceret i 77 pct. af alle uheldene, og cykler var impliceret i 22 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 6 og 2 pct. af uheldene. Fodgængere var involveret i 12 pct. af uheldene.

... og 74 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld

Antallet af personskader fordelt efter transportmiddel vises i oversigtstabel 14. Antallet af personskader i personbiluheld var 5.408, hvoraf 59 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 225 trafikanter dræbt, svarende til 74 pct. af alle trafikdræbte i 2006. Af de 225 dræbte i personbiluheld befandt 138 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 49 trafikanter dræbt, heraf 47 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 14 dræbt, heraf 11 modtrafikanter og i traktoruheld blev 16 dræbt, heraf 14 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. 357 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 2006. 92 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 97 pct., og i fodgængeruheld 92 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 var lastbil modpart i mellem 3 og 5 pct. af uheldene, men disse uheld tegnede sig for 12 pct. af alle trafikdræbte svage trafikanter.

Oversigtstabel 13.

Uheld fordelt efter implicerede transportmidler mv. 2006

	I alt	Med et transport- middel impliceret	Med to transport- midler impliceret	Med tre eller flere transport- midler impliceret
Uheld i alt	5 403	1 207	3 815	381
<i>Transportmiddel</i>				
<i>Personbil</i>	4 148	708	3 089	351
Personbil, almindelig	4 070	706	3 016	348
Hyrevogn	97	-	92	5
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	15	2	10	3
<i>Varebil</i>	647	88	473	86
0-2.000 kg totalvægt	192	35	130	27
2.001-3.500 kg totalvægt	465	53	348	64
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	339	24	265	50
Sololastbil	170	12	129	29
Lastbil med anhænger	76	3	58	15
Sættevognstog	100	8	79	13
Køretøj under udrykning	2	1	1	-
<i>Bus</i>	133	3	114	16
Rutebus	99	1	87	11
Bus i øvrigt	34	2	27	5
<i>Traktor</i>	81	3	73	5
Traktor	63	2	57	4
Motorredskab	19	1	17	1
<i>Motorcykel</i>	472	128	322	22
Motorcykel	309	87	206	16
Knallert-45	163	41	116	6
<i>Knallert-30</i>	865	200	642	23
Knallert-30 lovlig	713	172	524	17
Knallert-30 ulovlig	152	28	118	6
<i>Cykel</i>	1 173	53	1 069	51
<i>Fodgænger</i>	670	-	620	50
Medbringende barnevogn, cykel mv.	50	-	50	-
<i>Rytter, hestevogn</i>	3	-	1	2
<i>Uoplyst køretøj</i>	29	-	26	3
<i>Forhindring</i>	881	595	237	49

Oversigtstabel 14. Personskader fordelt efter implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2006

	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>	3 208	2 200	138	87	3 070	2 113
Personbil, almindelig	3 157	2 166	138	84	3 019	2 082
Hyrevoan	38	90	-	1	38	89
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	13	17	-	2	13	15
<i>Varebil</i>	330	520	24	18	306	502
0-2.000 kg totalvægt	117	138	8	7	109	131
2.001-3.500 kg totalvægt	213	395	16	11	197	384
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	66	369	2	47	64	322
Sololastbil	32	188	1	18	31	170
Lastbil med anhænger	9	93	-	17	9	76
Sættevognstog	24	103	1	13	23	90
Køretøj under udrykning	1	1	-	-	1	1
<i>Bus</i>	50	130	3	11	47	119
Rutebus	35	98	2	8	33	90
Bus i øvrigt	15	32	1	3	14	29
<i>Traktor</i>	17	87	2	14	15	73
Traktor	12	71	2	13	10	58
Motorredskab	5	17	-	1	5	16
<i>Motorcykel</i>	486	42	29	-	457	42
Motorcykel	327	30	22	-	305	30
Knallert-45	159	12	7	-	152	12
<i>Knallert-30</i>	839	103	17	1	822	102
Knallert-30 lovlig	680	81	13	1	667	80
Knallert-30 ulovlig	159	22	4	-	155	22
<i>Cykel</i>	1 163	42	31	-	1 132	42
<i>Fodgænger</i>	661	56	60	1	601	55
Medbr. barnevogn, cykel mv.	51	4	7	-	44	4
<i>Rytter, hestevogn</i>	1	2	-	-	1	2
<i>Uoplyst køretøj</i>	-	31	-	1	-	30
<i>Forhindring</i>	-	1 256	-	80	-	1 176

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. 2006

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
Personskader i alt¹	661	60	339	262
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	74	4	38	32
Fortov fandtes, men ikke benyttet	12	1	7	4
Langsgående fodgængere i øvrigt	60	7	34	19
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	188	10	90	88
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	64	8	37	19
Fodgængerfelt fandtes ikke	164	22	86	56
Fodgænger på helle el.lign. ifm. med krydsning	8	-	4	4
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	90	8	42	40

¹ Inkl. 1 personer med uoplyst placering.

Det ses i oversigtstabel 15, at 60 pct. af de dræbte og tilskadekomne fodgængere enten ikke benyttede et eksisterende fortov/fodgængerfelt eller færdedes et sted, hvor fortov/fodgængerfelt ikke fandtes.

47 pct. af personskaderne blandt førere af knallert-30 og 41 pct. af personskaderne blandt cyklister skete på steder uden cykelsti, jf. oversigtstabel 16.

Oversigtstabel 16. Implicerede knallerter-30 og cykler fordelt efter benyttelse af cykelsti mv. 2006

	Knallert-30			Cykel		
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti
Implicerede transportmidler i alt	882	493	389	1 259	759	500
På fodgængerareal	28	13	15	37	13	24
Anlæg benyttet	422	422	.	710	710	.
Anlæg ej benyttet	428	54	374	506	31	475
Uoplyst	4	4	-	6	5	1
Personskader i alt	839	448	391	1 163	683	480
På fodgængerareal	24	11	13	35	12	23
Anlæg benyttet	378	378	.	637	637	.
Anlæg ej benyttet	433	55	378	485	29	456
Uoplyst	4	4	-	6	5	1

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 dræbte i spiritusuheld

I 2006 registrerede politiet 863 spiritusuheld med i alt 1.093 personskader jf. oversigtstabel 17. Spiritusuheld udgjorde hermed 16 pct. af alle uheld, hvilket stort set er det samme andel som i 1992, hvor spiritusuheld udgjorde 17 pct. af alle uheld. Der omkom 73 trafikanter i spiritusuheld i 2006, hvilket er 12 færre end i 2005. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde således 24 pct. af alle dræbte i trafikken. Det er et lille fald i forhold til 1992, hvor de dræbte i spiritusuheld udgjorde 29 pct. af alle dræbte i trafikken. 1.020 personer kom i 2006 til skade i spiritusuheld mod 1.007 i 2005.

Oversigtstabel 17.

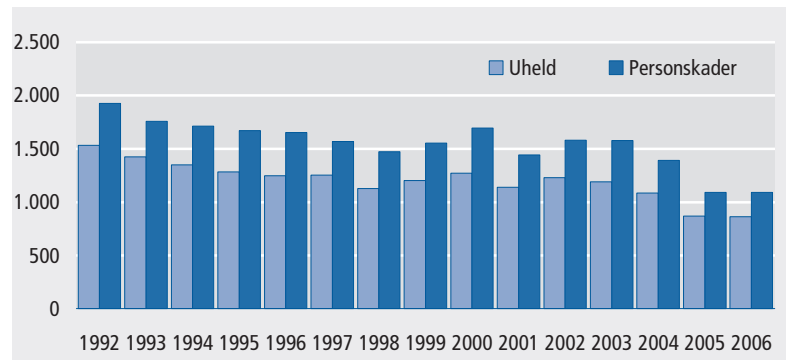
Spiritusuheld og personskader. 1992-2006

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskader			I alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	
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
2006	863	73	470	550	1 093

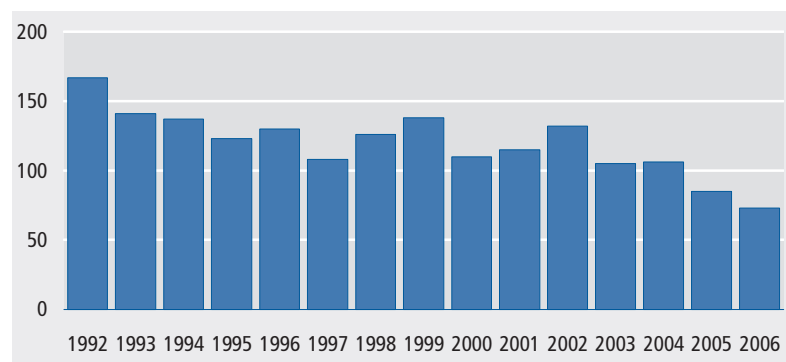
**Udviklingen
1992-2006**

Siden 1992 er antallet af spiritusuheld faldet med 44 pct., mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 56 pct., og antallet af tilskadekomne er faldet med 42 pct. Til sammenligning er antallet af øvrige uheld faldet 39 pct. siden 1992, antallet af dræbte med 43 pct. og antallet af tilskadekomne med 37 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. 1992-2006



Figur 10. Dræbte ved spiritusuheld. 1992-2006



**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 88 pct. af de dræbte og tilskadekomne selv spirituspåvirkede, mens andelen for spiritusuheld med biler under ét var 55 pct. Af de dræbte i spiritusuheld var 70 pct. selv påvirkede af spiritus, jf. oversigtstabel 18.

Oversigtstabel 18.

Personskader i uheld med spirituspåvirket¹ fører eller fodgænger. 2006

	I alt	Heraf med spirituspåvirket ¹ fører af:						Cykel	Med spiritus- påvirket fod- gænger
		Person- bil	Vare- bil	Last- bil mv. ²	Mo- tor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30		
Spiritusuheld i alt	863	420	49	3	32	36	226	26	83
Personskader i alt	1 093	603	61	3	36	37	250	29	98
Dræbte	73	40	7	1	6	-	6	1	14
Tilskadekomne	1 020	563	54	2	30	37	244	28	84
Personskader blandt spirituspåvirkede førere/fodgængere	741	328	34	3	30	34	215	27	91
Dræbte	51	20	6	1	6	-	5	1	14
Tilskadekomne	690	308	28	2	24	34	210	26	77
Personskader blandt øvrige implicerede	352	275	27	-	6	3	35	2	7
Dræbte	22	20	1	-	-	-	1	-	-
Tilskadekomne	330	255	26	-	6	3	34	2	7

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. 92 pct. af alle implicerede spirituspåvirkede førere og fodgængere var mænd. 100 pct. af alle spirituspåvirkede førere af lastbil og af motorcyklisterne var mænd, og mellem 92 og 97 pct. af de implicerede spirituspåvirkede førere af person- og varebiler og af knallertkørerne var mænd. Af de spirituspåvirkede cyklister var 19 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.

*Næsten uændret
antal
spirituspåvirkede
førere og
fodgængere*

Antallet af spirituspåvirkede førere og fodgængere var 875 i 2006. Det er kun 7 færre end i 2005. Næsten halvdelen af samtlige spirituspåvirkede førere var førere af personbil. En fjerdedel af samtlige implicerede førere af knallert-30 var spirituspåvirket, 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. 2006

	Spiritusuheld			Øvrige uheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt ¹	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	875	91,5	8,5	8 936	65,7	31,7
Personbil	420	91,7	8,3	4 838	63,9	33,3
Varebil	49	95,9	4,1	614	85,7	12,1
Lastbil mv. ²	3	100,0	0,0	533	92,7	4,9
Motorcykel	32	100,0	0,0	285	93,0	6,0
Knallert-45	36	97,2	2,8	129	84,5	15,5
Knallert-30	226	94,7	5,3	656	77,7	18,4
Cykel	26	80,8	19,2	1 232	48,5	50,5
Fodgænger	83	77,1	22,9	617	45,1	54,6

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

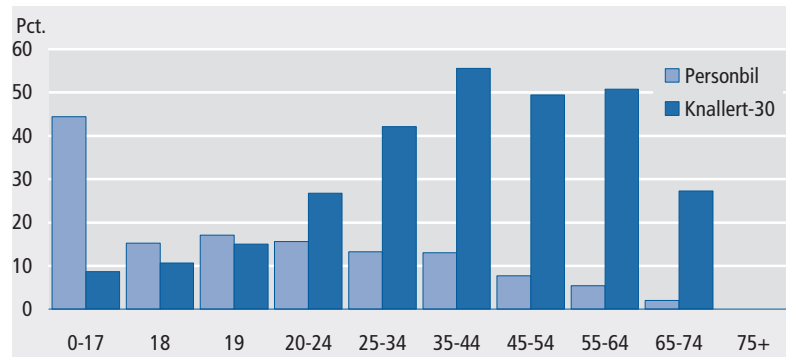
¹ Inkl. uoplyst.

² Inkl. bus og traktor.

Halvdelen af alle implicerede mandlige knallert-30 køreere i alderen 35-64 år var spirituspåvirkede

Blandt de mandlige knallert-30 køreere var der størst andel spirituspåvirkede i alderen 35-64 år, hvor omkring 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 44 pct. af førerne af personbil, der var spirituspåvirkede. Dette skal dog tolkes med forsigtighed, da der er tale om ganske få personer.

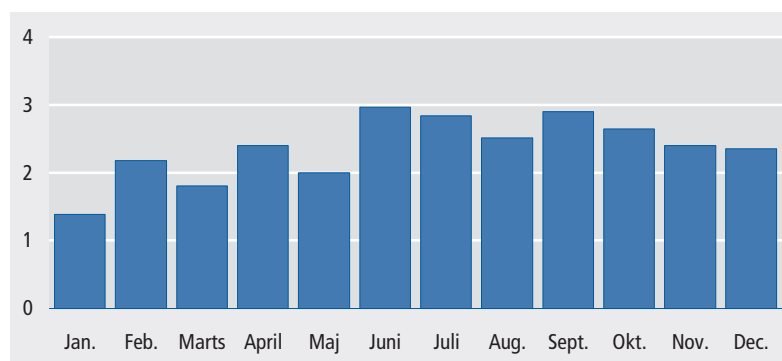
Figur 11. Spirituspåvirkede knallert-30 køreere og førere af personbil. Mænd. 2006



*Flest spiritusuheld
i juni ...*

I 2006 forekom flest spiritusuheld i juni måned, med 3 uheld pr. dag, jf. figur 12.

Figur 12. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. dag fordelt efter måned. 2006



... og i weekenden ...

Flest spiritusuheld sker i weekenden. Seks ud af ti 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 11 pct. af uheldene i hverdagene, jf. oversigtstabel 9 og 20.

Oversigtstabel 20.

Antal spiritusuheld og personskader fordelt efter ugedag. 2006

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Spiritusuheld i alt	863	84	72	80	99	153	214	161
Pr. dag	2,4	1,6	1,4	1,5	1,9	2,9	4,1	3,0
Personskader i alt	1 093	106	89	96	116	200	279	207
Pr. dag	3,0	2,0	1,7	1,8	2,2	3,8	5,4	3,9
Dræbte i alt	73	2	7	3	12	15	19	15
Pr. dag	0,2	0,0	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,3

*... og i aften- og
nattetimerne*

I aften- og nattetimerne 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*

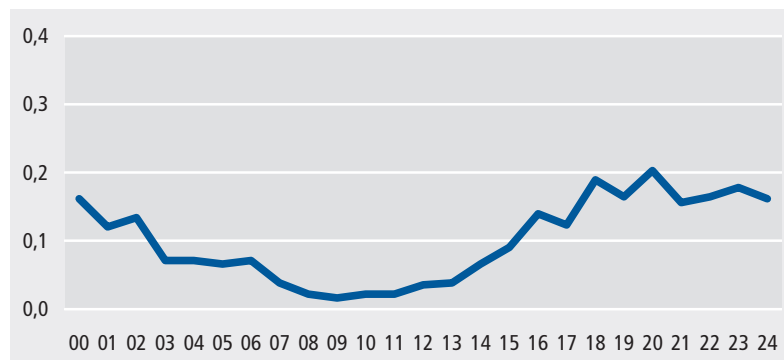
Ca. halvdelen af alle spiritusuheld skete i byzone og ca. halvdelen udenfor byzone. Uheldene udenfor byzone er dog de alvorligste, idet mere end to tredjedele af dødsfaldene skete her, jf. oversigtstabel 21a. Det samme gør sig gældende, når alle uheld betragtes, jf. oversigtstabel 10.

Spiritusuheld udgjorde 15 pct. af samtlige uheld i byområder i 2006 og 18 pct. udenfor byområder.

*Halvdelen af alle
spiritusuheld er
eneuheld*

I 2006 var 53 pct. af alle spiritusuheld eneuheld. Det er en væsentlig større andel end for de øvrige uheld, hvor eneuheld i 2006 kun udgjorde 15 pct., jf. oversigtstabel 21b. Fodgængeruheld udgjorde 12 pct. af spiritusuheldene, hvilket er den samme andel som for de øvrige uheld.

Figur 13. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2006



Oversigtstabel 21a.

Spiritusuheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2006

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Spiritusuheld	452	411	863	52,4	47,6	100,0
Personskader	536	557	1 093	49,0	51,0	100,0
Dræbte	23	50	73	31,5	68,5	100,0

Oversigtstabel 21b.

Spiritusuheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2006

	I alt	→	→→	→←	↔	→↺	→↑	↺→	↻	→↻	→↻	→↻
		0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld												
I alt	863	460	63	56	31	18	35	30	52	107	11	
Pct.	100,0	53,3	7,3	6,5	3,6	2,1	4,1	3,5	6,0	12,4	1,3	
Personskader												
I alt	1 093	560	82	108	36	21	62	40	56	117	11	
Pct.	100,0	51,2	7,5	9,9	3,3	1,9	5,7	3,7	5,1	10,7	1,0	
Dræbte												
I alt	73	34	3	12	1	4	2	2	0	15	0	
Pct.	100,0	46,6	4,1	16,4	1,4	5,5	2,7	2,7	0,0	20,5	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 definitorisk 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 65 pct. af samtlige dødsfald som følge af færdselsuheld indtræffer 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.

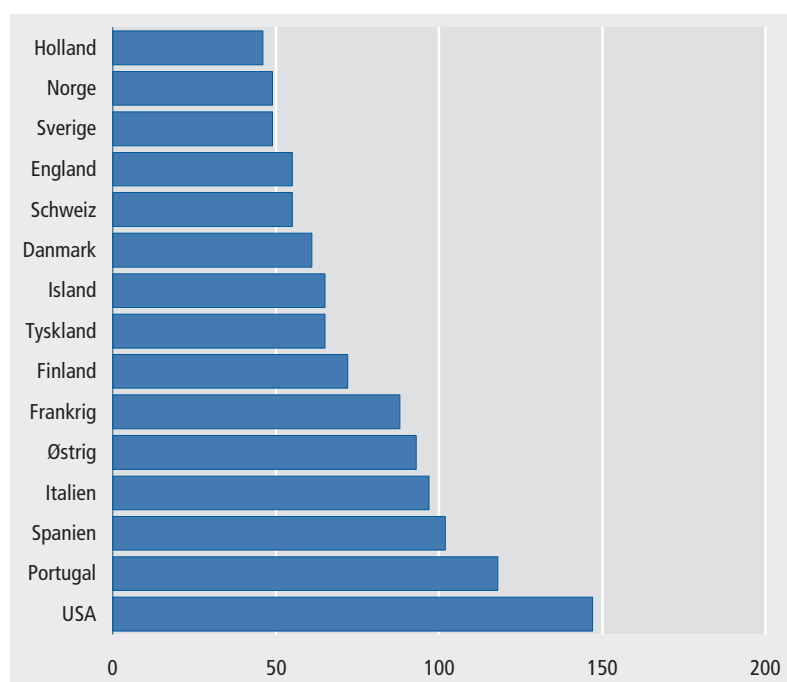
De nordiske lande har relativt få uheld - USA og Japan mange

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 128 uheld pr. 100.000 indbyggere. USA og Japan ligger derimod meget højt med henholdsvis 647 og 734 uheld pr. 100.000 indbyggere, jf. tabel 9.

Flest dræbte i Grækenland og færrest i Holland

Grækenland er det land i 2005, 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 Polen, der rapporterede væsentlig færre uheld end USA. Holland er det land, der har registreret det laveste antal dræbte (46 pr. 1 mio. indbyggere). Danmark har omtrent det samme antal dræbte pr. 1 mio. indbyggere som Tyskland, selvom Tyskland har tre gange så mange uheld pr. 1 mio. indbyggere som Danmark.

Figur 14. Dræbte pr. 1 mio. indbyggere i udvalgte OECD-lande. 2005



Tabel 1. Personskader fordelt efter alder og køn. 2006

	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	6 821	84	312	574	569	842	1 161	1 071	839	633	367	359
Dræbte	306	5	8	19	25	40	35	38	36	28	25	47
Alvorligt tilskadekomne	2 911	21	116	232	224	329	483	486	369	311	175	161
Lettere tilskadekomne	3 604	58	188	323	320	473	643	547	434	294	167	151
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	4 250	42	175	386	390	558	715	711	536	363	197	172
Dræbte	219	2	2	12	20	32	31	30	28	18	15	29
Alvorligt tilskadekomne	1 875	9	68	172	159	234	308	335	248	184	86	68
Lettere tilskadekomne	2 156	31	105	202	211	292	376	346	260	161	96	75
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	2 567	42	137	188	179	284	446	360	303	270	170	187
Dræbte	87	3	6	7	5	8	4	8	8	10	10	18
Alvorligt tilskadekomne	1 036	12	48	60	65	95	175	151	121	127	89	93
Lettere tilskadekomne	1 444	27	83	121	109	181	267	201	174	133	71	76
	pr. 100.000 indbyggere											
Personskader i alt	126	18	56	295	476	289	162	132	115	88	83	94
Dræbte	6	1	1	10	21	14	5	5	5	4	6	12
Alvorligt tilskadekomne	54	5	21	119	187	113	67	60	50	43	40	42
Lettere tilskadekomne	66	13	34	166	268	162	89	67	59	41	38	40
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	158	18	61	386	634	378	198	172	145	101	94	119
Dræbte	8	1	1	12	33	22	9	7	8	5	7	20
Alvorligt tilskadekomne	70	4	24	172	259	158	85	81	67	51	41	47
Lettere tilskadekomne	80	13	37	202	343	198	104	84	70	45	46	52
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	94	19	51	199	308	198	125	90	84	75	73	79
Dræbte	3	1	2	7	9	6	1	2	2	3	4	8
Alvorligt tilskadekomne	38	5	18	63	112	66	49	38	33	35	38	39
Lettere tilskadekomne	53	12	31	128	188	126	75	50	48	37	31	32

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. 2006

	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	9 811	29	212	426	660	1 105	1 823	1 828	1 408	1 126	513	442
<i>Transportmiddel</i>												
<i>Personbil</i>	5 258	.	-	17	454	671	1 092	1 065	718	600	270	233
Personbil, almindelig	5 147	.	-	17	454	666	1 061	1 040	703	577	266	233
Hyrevogn	96	.	-	-	-	4	22	22	14	23	4	-
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	15	.	-	-	-	1	9	3	1	-	-	-
<i>Varebil</i>	663	.	1	1	22	92	170	148	107	80	22	6
0-2.000 kg totalvægt	197	.	-	-	7	26	50	35	29	29	7	5
2.001-3.500 kg totalvægt	466	.	1	1	15	66	120	113	78	51	15	1
<i>Lastbil over 3.500 kg totalvægt</i>	330	.	-	-	2	36	68	81	79	46	7	1
Sololastbil	166	.	-	-	2	21	38	39	36	19	5	1
Lastbil med anhænger	77	.	-	-	-	3	14	17	22	17	2	-
Sættevognstog	85	.	-	-	-	12	15	24	21	10	-	-
Køretøj under udrykning	2	.	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-
<i>Bus</i>	135	.	-	-	-	4	18	33	42	30	5	-
Rutebus	101	.	-	-	-	3	13	23	33	24	3	-
Bus i øvrigt	34	.	-	-	-	1	5	10	9	6	2	-
<i>Traktor</i>	71	.	1	6	5	6	15	14	13	8	2	1
Traktor	56	.	-	6	5	6	11	9	9	7	2	1
Motorredskab	15	.	1	-	-	-	4	5	4	1	-	-
<i>Motorcykel</i>	482	.	5	13	19	62	108	120	89	43	15	4
Motorcykel	317	.	-	2	12	44	82	85	56	22	8	2
Knallert-45	165	.	5	11	7	18	26	35	33	21	7	2
<i>Knallert-30</i>	882	.	14	253	87	64	102	113	100	77	27	19
Knallert-30 lovlig	729	.	5	179	60	49	90	105	95	75	27	18
Knallert-30 ulovlig	153	.	9	74	27	15	12	8	5	2	-	1
<i>Cykel</i>	1 258	3	108	82	40	130	181	179	199	161	101	62
<i>Fodgænger</i>	700	26	82	54	31	40	69	75	59	81	64	116
Medbringende barnevogn, cykel mv.	50	-	4	1	1	1	7	4	3	2	6	20
<i>Rytter, hestevogn</i>	3	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-

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. 2006

	I alt	Kørekort			Kørekortets udstedelsesår				
		Haves til det benyttede køretøj	Haves, men ikke til det benyttede køretøj	Mangler	2006	2004-2005	2002-2003	1997-2001	Før 1997
Implicerede i alt	6 771	6 429	51	291	209	551	433	812	3 719
<i>Transportmiddel</i>									
<i>Personbil</i>	5 123	4 905	25	193	191	481	359	596	2 764
Personbil, almindelig	5 019	4 803	23	193	191	481	354	577	2 696
Hyrevogn	89	88	1	-	-	-	4	18	61
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	15	14	1	-	-	-	1	1	7
<i>Varebil</i>	649	625	2	22	8	37	40	91	383
0-2.000 kg totalvægt	188	176	2	10	2	7	8	25	109
2.001-3.500 kg totalvægt	461	449	-	12	6	30	32	66	274
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	320	318	2	-	4	3	10	48	205
Sololastbil	161	159	2	-	2	2	5	31	105
Lastbil med anhænger	75	75	-	-	2	-	2	6	55
Sættevognstog	82	82	-	-	-	1	3	10	44
Køretøj under udrykning	2	2	-	-	-	-	-	1	1
<i>Bus</i>	132	131	1	-	-	4	5	16	91
Rutebus	99	99	-	-	-	4	3	12	66
Bus i øvrigt	33	32	1	-	-	-	2	4	25
<i>Traktor</i>	68	63	1	4	1	9	1	6	34
Traktor	56	53	1	2	1	9	1	6	28
Motorredskab	12	10	-	2	-	-	-	-	6
<i>Motorcykel</i>	479	387	20	72	5	17	18	55	242
Motorcykel	314	275	16	23	2	9	14	46	169
Knallert-45	165	112	4	49	3	8	4	9	73

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. 2006

	Alle uheld				Spiritusuheld			
	Antal uheld	Personskader			Antal uheld	Personskader		
		I alt	Dræbte	Tilskadekomne		I alt	Dræbte	Tilskadekomne
I alt	5 403	6 821	306	6 515	863	1 093	73	1 020
Januar	353	462	12	450	43	56	4	52
Februar	323	436	21	415	61	89	5	84
Marts	368	461	19	442	56	71	4	67
April	378	476	24	452	72	91	7	84
Maj	445	551	22	529	62	76	4	72
Juni	534	662	31	631	89	109	6	103
Juli	481	610	25	585	88	112	5	107
August	488	634	31	603	78	100	8	92
September	556	698	25	673	87	108	7	101
Oktober	504	633	34	599	82	102	7	95
November	462	539	27	512	72	84	8	76
December	511	659	35	624	73	95	8	87
00-01	116	155	5	150	59	81	3	78
01-02	72	105	5	100	44	62	4	58
02-03	78	105	8	97	49	63	5	58
03-04	55	64	3	61	26	30	.	30
04-05	67	86	4	82	26	29	1	28
05-06	92	112	8	104	24	27	2	25
06-07	192	215	11	204	26	28	3	25
07-08	345	409	11	398	14	20	.	20
08-09	253	300	9	291	8	9	.	9
09-10	194	234	10	224	6	8	.	8
10-11	213	252	16	236	8	9	.	9
11-12	258	331	14	317	8	9	1	8
12-13	296	371	13	358	13	13	.	13
13-14	283	354	13	341	14	16	1	15
14-15	356	440	27	413	24	28	7	21
15-16	466	604	24	580	33	43	2	41
16-17	477	596	16	580	51	68	2	66
17-18	358	445	19	426	45	58	4	54
18-19	295	371	11	360	69	81	7	74
19-20	209	281	18	263	60	87	7	80
20-21	219	289	17	272	74	90	3	87
21-22	202	286	19	267	57	75	6	69
22-23	164	220	10	210	60	76	7	69
23-24	143	196	15	181	65	83	8	75

Tabel 5. Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2006

Uheldssituation	I alt	Ene- uheld	Ind- hent- nings- uheld	Møde- uheld	Sving- nings- uheld mellem med- kørende	Sving- nings- uheld mellem mod- kørende	Uheld mellem kryd- sende køretøjer	Sving- nings- uheld mellem kryd- sende køretøjer	Parke- rings- uheld	Fod- gænger- uheld	For- hin- drings- uheld
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
antal											
Uheld i alt	5 403	1 131	602	481	586	447	565	610	229	656	96
Uheld med impl.:											
personbil	4 148	697	487	404	459	408	491	534	174	464	30
varebil	647	87	93	104	86	43	85	63	40	40	6
lastbil	339	22	63	58	48	20	25	41	40	19	3
bus	133	3	25	12	16	10	16	18	3	30	-
traktor	81	1	9	13	21	2	5	8	13	7	2
motorcykel	309	76	44	31	33	36	27	45	2	3	12
knallert-45	163	31	13	10	21	15	17	30	10	6	10
knallert-30	865	186	65	42	191	73	83	103	58	50	14
cykel	1 173	31	156	52	210	160	192	239	75	35	23
fodgænger	670	.	4	-	3	1	1	2	2	656	-
pct.											
<i>Relativ fordeling</i>											
Uheld i alt	100	21	11	9	11	8	10	11	4	12	2
Uheld med impl.:											
personbil	100	17	12	10	11	10	12	13	4	11	1
varebil	100	13	14	16	13	7	13	10	6	6	1
lastbil	100	6	19	17	14	6	7	12	12	6	1
bus	100	2	19	9	12	8	12	14	2	23	0
traktor	100	1	11	16	26	2	6	10	16	9	2
motorcykel	100	25	14	10	11	12	9	15	1	1	4
knallert-45	100	19	8	6	13	9	10	18	6	4	6
knallert-30	100	22	8	5	22	8	10	12	7	6	2
cykel	100	3	13	4	18	14	16	20	6	3	2
fodgænger	100	.	1	0	0	0	0	0	0	98	0

Tabel 6. Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2006

	I alt	Uheld med kun ét transportmiddel ¹	Modparten										
			Per-son-bil	Vare-bil	Last-bil	Bus	Trak-tor	Motor-cykel	Knal-lert -45	Knal-lert -30	Cykel	Fod-gæn-ger	Forhin-dring
Uheld med impl.													
personbil	4 148	323	1 100	281	165	49	43	176	93	447	774	476	651
varebil	647	35	281	47	39	9	5	14	8	62	89	41	110
lastbil	339	11	165	39	16	2	1	8	5	24	61	19	45
bus	133	2	49	9	2	3	1	6	-	7	32	30	10
traktor	81	1	43	5	1	1	2	4	2	7	7	7	5
motorcykel	309	53	176	14	8	6	4	8	-	4	6	3	43
knallert-45	163	24	93	8	5	-	2	-	2	1	7	6	18
knallert-30	865	138	447	62	24	7	7	4	1	17	52	53	73
cykel	1 173	25	774	89	61	32	7	6	7	52	77	37	38
fodgænger	670	.	476	41	19	30	7	3	6	53	37	.	.
Personskader													
i personbil	3 208	416	1 783	291	192	43	54	18	1	9	4	9	888
i varebil	330	39	133	62	44	8	4	1	-	-	-	1	104
i lastbil	66	15	25	5	13	2	-	-	-	-	-	-	20
i bus	50	6	12	5	17	12	-	-	-	-	-	1	21
i traktor	17	1	10	1	-	1	2	-	-	-	-	-	3
på motorcykel	327	55	191	14	8	6	6	13	-	3	3	-	48
på knallert-45	159	25	95	8	5	-	2	-	2	-	4	3	18
på knallert-30	839	144	464	63	23	7	7	2	1	29	15	21	81
på cykel	1 163	25	779	89	61	32	7	6	5	47	90	21	42
for fodgængere	661	.	490	44	19	31	7	3	5	44	16	.	.
Dræbte													
i personbil	138	21	56	10	24	-	7	-	-	-	-	1	44
i varebil	24	5	3	3	5	2	1	-	-	-	-	-	10
i lastbil	2	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
i bus	3	1	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
i traktor	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
på motorcykel	22	3	10	1	1	1	3	1	-	-	-	-	8
på knallert-45	7	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
på knallert-30	17	2	6	3	2	-	1	-	-	-	-	-	6
på cykel	31	1	17	1	6	4	-	-	-	1	3	-	-
fodgængere	60	.	46	3	5	4	2	-	-	-	-	.	.

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. 2006

	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	73	133	178	179	215	97	875	9 811	8,9
<i>Transportmiddel:</i>									
<i>Personbil</i>	45	74	116	90	86	9	420	5 258	8,0
Personbil, almindelig	45	74	116	90	86	9	420	5 147	8,2
Hyrevogn	-	-	-	-	-	-	-	96	-
<i>Varebil</i>	3	13	11	7	13	2	49	663	7,4
0-2.000 kg totalvægt	1	3	6	4	5	1	20	197	10,2
2.001-3.500 kg totalvægt	2	10	5	3	8	1	29	466	6,2
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	-	1	-	-	-	-	1	330	0,3
<i>Bus</i>	-	-	-	-	-	-	-	135	-
<i>Traktor</i>	-	1	-	-	1	-	2	71	2,8
<i>Motorcykel</i>	10	9	14	13	20	2	68	482	14,1
Motorcykel	5	5	6	7	9	-	32	317	10,1
Knallert-45	5	4	8	6	11	2	36	165	21,8
<i>Knallert-30</i>	13	30	31	56	80	16	226	882	25,6
<i>Cykel</i>	-	-	2	6	4	14	26	1 258	2,1
<i>Fodgænger</i>	2	5	4	7	11	54	83	700	11,9

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. 2006

[illegible]

Tabel 9.

Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2005

	Uheld	Dræbte				
		I alt	0-14 år	15-24 år	25-64 år	Over 64 år
		pr. 100.000 indbyggere				
Australien	-	8,1	1,9	14,8	8,0	10,1
Belgien	472	10,4	2,1	18,0	11,3	10,3
Canada	471	9,1	1,8	16,4	8,8	11,5
Danmark	128	6,1	1,3	12,1	5,9	8,6
England	340	5,5	1,1	11,6	5,2	6,3
Finland	134	7,2	2,3	10,6	7,0	11,0
Frankrig	140	8,8	1,3	18,9	8,5	10,0
Grækenland	153	15,0	2,8	26,4	14,9	16,0
Holland	166	4,6	1,0	8,0	4,2	8,2
Irland ¹	150	8,4	1,9	14,6	8,1	12,0
Island	228	6,5	0,0	18,6	6,0	5,7
Italien ²	388	9,7	1,4	17,6	9,3	10,5
Japan	734	6,2	1,1	6,9	4,8	13,4
Korea	443	13,2	3,1	8,0	13,8	38,8
Luxembourg ²	159	11,1	0,0	19,2	10,4	21,9
New Zealand	265	9,9	3,5	22,4	8,5	11,3
Norge	171	4,9	1,2 ²	13,3 ²	4,8 ²	8,2
Polen	126	14,3	2,7	17,5	15,1	18,2
Portugal	351	11,8	1,9	19,8	12,5	12,3
Schweiz	293	5,5	1,2	10,7	4,6	9,2
Slovenien	525	12,9	3,5	19,5	13,6	13,1
Spanien	210	10,2	1,9	17,0	10,8	9,8
Sverige	201	4,9	0,6	7,8	5,0	6,7
Tjekkiet	247	12,6	2,7	18,6	13,3	14,1
Tyskland	408	6,5	1,3	13,4	6,0	7,6
Ungarn	206	12,7	2,4 ²	11,7 ²	15,5 ²	13,7 ²
USA	647 ²	14,7	3,5 ²	25,9 ²	14,9 ²	17,9 ²
Østrig	497	9,3	1,9	18,5	8,9	11,3

¹ 2003. ² 2004.

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).

Element-oplysninger

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«.

Person-oplysninger

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.

85 pct. af personskaderne kommer ikke til politiets kendskab

Undersøgelsen vedrørende 2005 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 Rigspolicehens 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 2005

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 2005.
<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 2005, 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 Færdselsuhedsregistret er samkørt på personnummer. Både i Landspatientregistret og Færdselsuhedsregistret 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.
<i>Samkøring</i>	Fra Landspatientregistret udvælges alle besøg på skadestuer og sygehuse i 2005, hvor kontaktårsagen 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 Færdselsuhedsregistret 2005 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 Færdselsuhedsregistret, 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. kontaktårsag, 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 Færdselsuhedsregistret. 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 2005, mens FUR betegner de personskader, som er hentet fra Færdselsuhedsregistret 2005. Undersøgelsespopulationen omfatter foreningsmængden af personskader i LPR og FUR 2005.

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 2005 blev der via politi, skadestue og sygehus indberettet i alt 45.654 personskader ved færdselsuheld. 38.095 af skaderne blev kun indberettet af skadestuerne og 781 kun af sygehusene, hvilket svarer til, at 85 pct. af personskaderne ikke kom til politiets kendskab, jf. tabel 1.

Sygehusene udgør kun en lille del

De 781 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
2005	1 492	38 095	5 089	781	197	45 654	85

Politiet indberetter relativt færre personskader

Fra 1996 til 2005 er den del af personskaderne, der kun kommer til skadestuernes kendskab, steget med 8 pct. fra 35.242 til 38.095. I samme periode er antallet af politiindberettede personskader ved færdselsuheld faldet med 34 pct. fra 10.289 til 6.778. Det svarer til, at politi-

ets andel af de indberettede personskader i perioden er faldet fra 23 pct. til 15 pct.

3.4 Sammenligning af politi- og skadestue/sygehusindberettede personskader

Sammenligning af variable

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

Transportmiddel

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

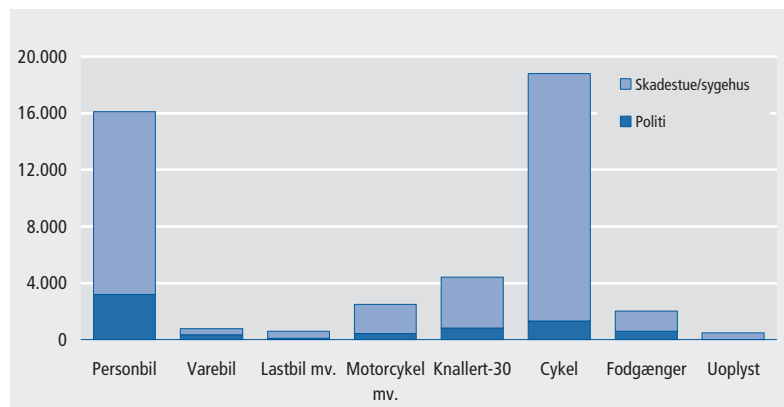
Tabel 2. Personskader fordelt efter transportmiddel. 2005

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	6 778	38 095	781	45 654	85
Personbil	3 192	12 758	167	16 117	80
Varebil	343	415	3	761	55
Lastbil mv.	82	490	22	594	86
Motorcykel mv.	433	1 958	81	2 472	82
Knallert-30	811	3 519	103	4 433	82
Cykel	1 317	17 186	301	18 804	93
Fodgænger	598	1 340	61	1 999	70
Andet eller uoplyst	2	429	43	474	100

Kun 7 pct. af personskaderne blandt cyklister kommer til politiets kendskab

Tre fjerdedele af alle personskader sker blandt cyklister og personbiler. 17.487 ud af de i alt 18.804 personskader blandt cyklister bliver kun indberettet via skadestuerne eller sygehusene. Det svarer til, at 93 pct. af alle personskader blandt cyklister ikke kommer til politiets kendskab. For bilisternes vedkommende er det »kun« 80 pct. af personskaderne, der ikke kommer til politiets kendskab. Størst kendskab har politiet til færdselsuheld med varebiler, hvor 45 pct. af personskaderne kom til politiets kendskab. For de svage trafikanter, cyklister og fodgængere under ét, fik politiet kun kendskab til 9 pct. af personskaderne, hvorimod politiet havde registreret 21 pct. af personskaderne med person-, last- og varebiler. For både motorcyklister (inkl. knallert-45) og førere af knallert-30 fik politiet kendskab til 18 pct. af personskaderne, jf. tabel 2.

Figur 1. Personskader fordelt på transportmiddel. 2005



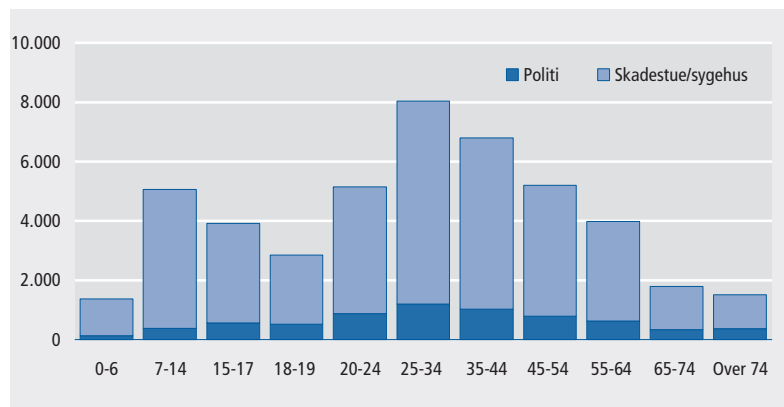
De yngste mindst repræsenteret i politiets opgørelser

Tabel 3 og figur 2 viser, at skadestuerne/sygehusenes andel af personskader er relativt størst for de unge under 15 år, og mindst for de ældre. 5.925 tilskadekomne 0-14 årige er kun registreret via skadestuerne eller sygehusene, hvilket svarer til, at 92 pct. af samtlige tilskadekomne i aldersgruppen ikke kommer til politiets kendskab. De 2.605 tilskadekomne over 64 år, som kun er indberettet til skadestue eller sygehus, udgør 79 pct. af samtlige tilskadekomne over 64 år.

Tabel 3. Personskader fordelt efter alder. 2005

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuers/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	6 778	38 095	781	45 654	85
0-6 år	133	1 215	22	1 370	89
7-14 år	376	4 606	82	5 064	93
15-17 år	558	3 309	46	3 913	86
18-19 år	515	2 298	37	2 850	82
20-24 år	870	4 227	44	5 141	83
25-34 år	1 192	6 751	93	8 036	85
35-44 år	1 019	5 657	126	6 802	85
45-54 år	789	4 292	113	5 194	85
55-64 år	626	3 247	106	3 979	84
65-74 år	337	1 403	61	1 801	81
Over 74 år	363	1 090	51	1 504	76

Figur 2. Personskader fordelt efter alder. 2005

**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. 2005

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	6 778	38 095	781	45 654	85
Uheld med kun ét transportmiddel	1 903	20 219	437	22 559	92
Uheld med mere end ét transportmiddel	4 875	17 876	344	23 095	79
Uheld i pct. med kun ét transportmiddel	28	53	56	49	

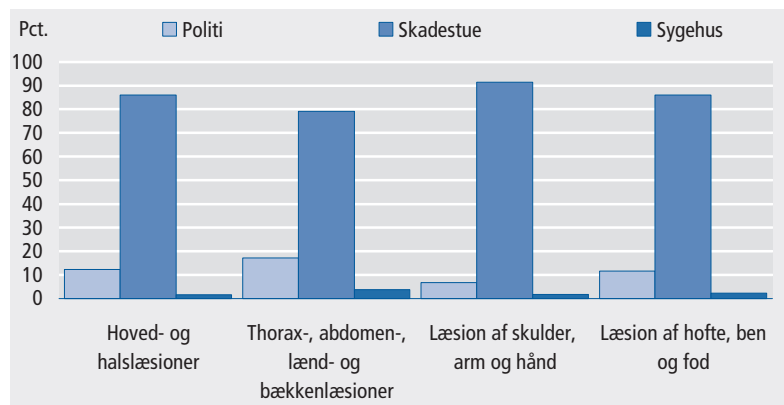
Halvdelen af personskaderne sker i eneuheld

Knap halvdelen af alle personskader opstår i uheld med kun ét transportmiddel. Skadestuernes/sygehusenes andel udgør 92 pct. af de 22.559 personskader i eneuheld. Henholdsvis 53 og 56 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. 2005



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. 2005

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt
I alt	6 778	38 095	781	45 654
Hoved- og halslæsioner	1 490	10 391	188	12 069
Thorax-, abdomen-, lænd- og bækkenlæsioner	573	2 635	124	3 332
Læsion af skulder, arm og hånd	763	10 268	199	11 230
Læsion af hofte, ben og fod	841	6 241	168	7 250
Øvrige	3 111	8 560	102	11 773

3.5. Resumé

Den officielle færdselsuhedsstatistik, 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 uhedsstatistikken 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 85 pct. af de i alt 45.654 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 92 pct. af de i alt 6.434 personskader i aldersgruppen. For de ældre over 64 år er det »kun« 79 pct., der ikke kommer til politiets kendskab.
<i>... cyklister og ...</i>	Skadestuerne og sygehusene omfatter 17.487 cyklister og 12.925 personbilister, hvilket svarer til henholdsvis 93 og 80 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 92 pct. af alle enueheldene mod 79 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.