

Færdselsuheld **2007**

Road traffic accidents



DANMARKS
STATISTIK

Færdselsuheld 2007

Udgivet af Danmarks Statistik
September 2008
75. årgang
Oplag: 325
Printet hos ParitasDigital

Trykt udgave:	Pris: 55,00 kr. inkl. 25 pct. moms Kan købes på www.dst.dk/boghandel	ISBN 978-87-501-1708-7 ISSN 0070-3516
---------------	---	--

Pdf-udgave:	Kan hentes gratis på www.dst.dk/publ/FaerdselsUheld	ISBN 978-87-501-1709-4 ISSN 1601-1120
-------------	--	--

Adresser:

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
--	-------------------------------------	--

© Danmarks Statistik 2008

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 2007 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 2007. 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 2006 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, september 2008

Jan Plovsing / Carsten Torpe

Indholdsfortegnelse

	1	Færdselsuheld med personskade 2007	
<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. 2007	34
	2.	Implicerede førere fordelt efter transportmiddel og alder. 2007	35
	3.	Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2007	36
	4.	Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2007	37
	5.	Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2007	38
	6.	Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2007	39
	7.	Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2007	40
	8.	Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2007	41
	9.	Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2006	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 2006	
	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 2007

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

Kraftig stigning i antal trafikdræbte

I 2007 omkom 406 trafikanter. I forhold til 2006 steg antallet af trafikdræbte med 33 pct., jf. oversigtstabel 1. Der var 3.138 alvorligt tilskadekomne, hvilket er en stigning på 8 pct. i forhold til 2006. Antallet af lettere tilskadekomne faldt med 2 pct. til 3.518. 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. 1993-2007

	Antal uheld i alt	Antal personskader			I alt	Antal indberettede materiel-skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne		
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
2007	5 549	406	3 138	3 518	7 062	9 484

3 pct. flere uheld

Politiet rapporterede i alt 5.549 uheld med personskade i 2007, hvilket er 3 pct. flere end i 2006.

*Lille stigning
i biltrafikken
i 2007*

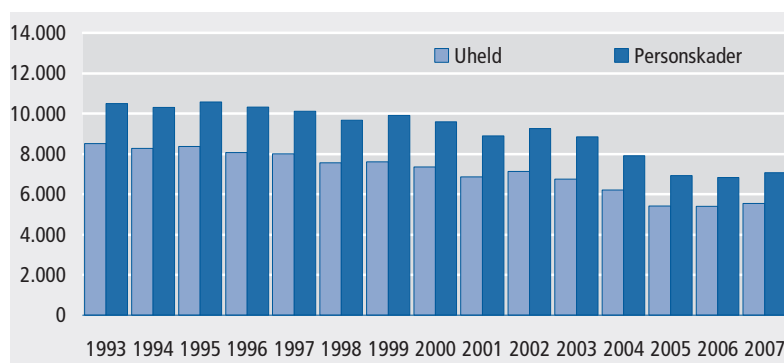
Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at biltrafikken i 2007 steg med 3 pct. i forhold til 2006. Cykel/knallert-30 trafikken faldt omvendt 3 pct. fra 2006 til 2007. Siden 1993 er biltrafikken vokset med i alt 36 pct. Niveaueet for cykel/knallert-30 trafikken er stort set faldet igennem hele perioden og lå i 2007 16 pct. lavere end cykel/knallert-30 trafikken i 1993.

*Færre ulykker og
personskader i
forhold til 1993*

Antallet af færdselsulykker er 35 pct. lavere i 2007 end i 1993. Således er antal ulykker faldet fra 8.513 i 1993 til 5.549 i 2007. Der har været en reduktion på 33 pct. i antal personskader (tilskadekomne og dræbte tilsammen) fra 10.489 i 1993 til 7.062 i 2007.

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 1995, 1999, 2002 og senest i 2007. Udviklingen i det samlede antal personskader viser det samme mønster.

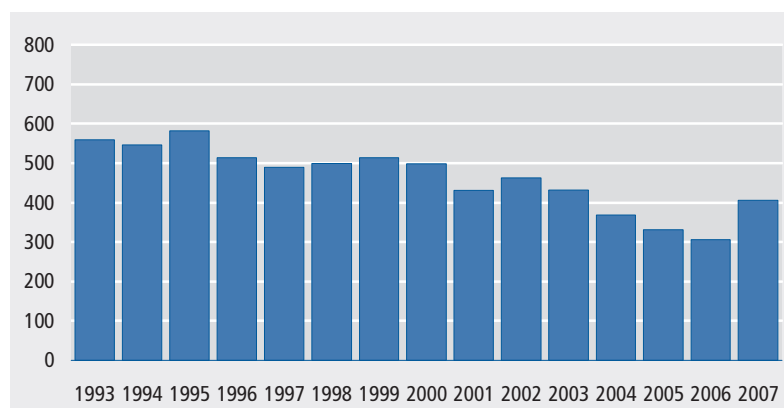
Figur 1. Antal ulykker og personskader. 1993-2007



*Fald afløst af stigning
i antal trafikdræbte*

Udviklingen i antal dræbte fra 1993 til 2007 er vist i figur 2. På trods af enkelte år med stigninger har antallet af dræbte vist et jævnt fald i perioden. Denne udvikling er afløst af en kraftig stigning i 2007.

Figur 2. Antal dræbte ved færdselsulykker. 1993-2007



Fald i uheld med fodgængere og cykler involveret, stigning i uheld med motorcykler og knallerter-45

Oversigtstabel 2 viser udviklingen i antal uheld fordelt efter hvilke transportmidler, der har været involveret. Mens det samlede antal uheld steg med 3 pct. fra 2006 til 2007 var der store forskelle i udviklingen, når der ses på de forskellige typer af transportmidler. Således faldt antallet af uheld med cykler og fodgængere involveret med 3-4 pct., mens antal uheld med knallerter-30 og motorcykler involveret steg med henholdsvis 15 og 25 pct. Uheld med personbiler involveret steg med 3 pct.

Uheld med cykler involveret er mere end halveret siden 1993

Totalt set er der i perioden 1993-2007 sket et fald på 35 pct. i antallet af uheld. Det største fald skete i antallet af uheld med varebiler, cykler og fodgængere involveret med fald på mellem 46 og 56 pct. Det mindste fald er sket for knallerter-30, hvor der er kun er blevet 1 pct. færre uheld. Den relative fordeling mellem de implicerede transportmidler er ændret en smule: Mens der i 1993 var personbiler involveret i 72 pct. af uheldene, er der i 2007 personbiler med i 77 pct. Omvendt var der cykler med i 30 pct. af uheldene i 1993, mens det kun gjaldt for 20 pct. af uheldene i 2007.

Oversigtstabel 2.

Uheld fordelt efter transportmiddel. 1993-2007

	I alt	Transportmiddel							
		Person-bil	Vare-bil	Lastbil mv. ¹	Motor-cykel	Knallert-45	Knallert-30	Cykel	Fodgænger
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
2007	5 549	4 255	658	593	385	152	996	1 134	646

¹ Inkl. bus og traktor.

Størst stigning i personskader blandt lastbiler og motorcykler fra 2006 til 2007

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter transportmiddel. Den største stigning i personskader fra 2006 til 2007 er sket for motorcykler, hvor 20 pct. flere mistede livet eller kom til skade og for personer i lastbiler mv. (dvs. inkl. busser og traktorer), der steg med 21 pct. fra 133 til 161. Også blandt personbiler og knallert 30-kørere var der et større antal personskader i 2006 end i 2007, mens der var færre personskader blandt varebiler, knallert 45-kørere, cykler og fodgængere.

*Personskader
blandt cyklister
faldet med 55 pct.
siden 1993*

Siden 1993 er faldet i antallet af personskader størst blandt cyklister, personer i varebiler og fodgængere og mindst blandt motorcyklister, personbiler og personer i lastbiler mv. Antallet af personskader blandt knallert 30-kørere er steget med 2 pct. i perioden. Således er antal personskader for cyklister faldet med 55 pct. fra 2.457 i 1993 til 1.115 i 2007. For fodgængere og personer i varebiler har faldet været på henholdsvis 45 og 47 pct. For personer i personbiler er der sket et fald i antal personskader på 28 pct.

Oversigtstabel 3.

Personskader fordelt efter transportmiddel. 1993-2007

I alt		Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
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
2007	7 062	3 327	305	161	393	148	959	1 115	648

¹ Inkl. bus og traktor.

*Stort fald i antal
dræbte fodgængere
fra 1993 til 2007*

Udviklingen i antal trafikdræbte fordelt efter transportmiddel, jf. oversigtstabel 4, viser at antal dræbte fodgængere er faldet fra 133 i 1993 til 68 i 2007, svarende til et fald på 49 pct. For cyklister har der været et fald på 22 pct. og for personbiler på 34 pct. Blandt motorcyklister og knallert-30-kørere var der flere dræbte i 2007 end i 1993.

Oversigtstabel 4.

Dræbte fordelt efter transportmiddel. 1993-2007

	I alt	Transportmiddel							
		Person-bil	Vare-bil	Lastbil mv. ¹	Motor-cykel	Knal-lert-45	Knal-lert-30	Cykel	
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
2007	406	168	24	8	36	10	38	54	68

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

Flest dræbte blandt 18-24 årige og blandt de ældre

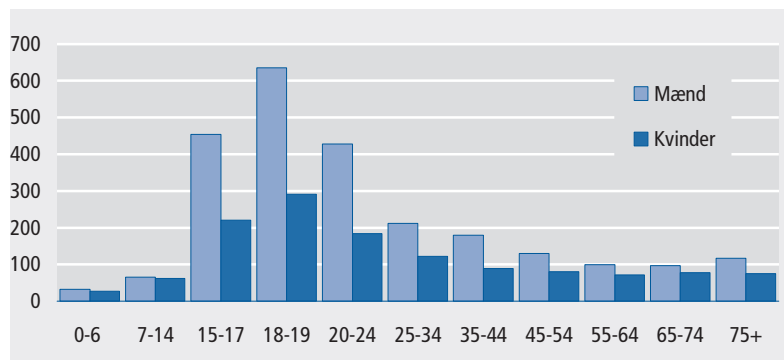
I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 166 personskader blandt mænd mod 94 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 469 mod 130 for alle aldersgrupper. De unge på 18-19 år og 20-24 år har også et højt antal dræbte pr. 100.000 indbyggere, nemlig 14. De ældre på 75 år og derover ligger tilsvarende højt. 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 2007 636 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

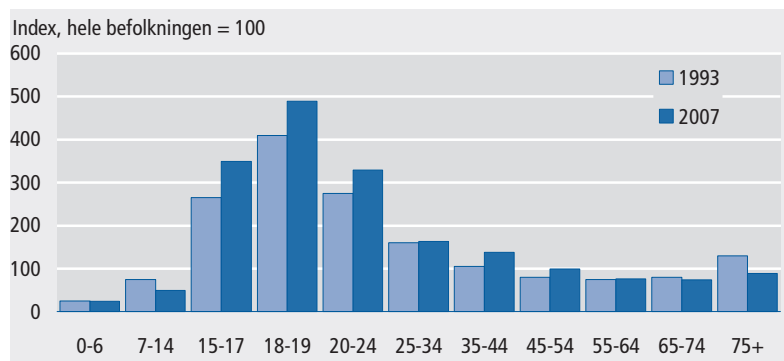
Denne forskel er blevet større end for 15 år siden, hvor de unge mænd i alderen 18-19 år havde 410 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnitligt 100 skader for hele befolkningen. Det tilsvarende tal for 2007 er 489, jf. figur 4.

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.

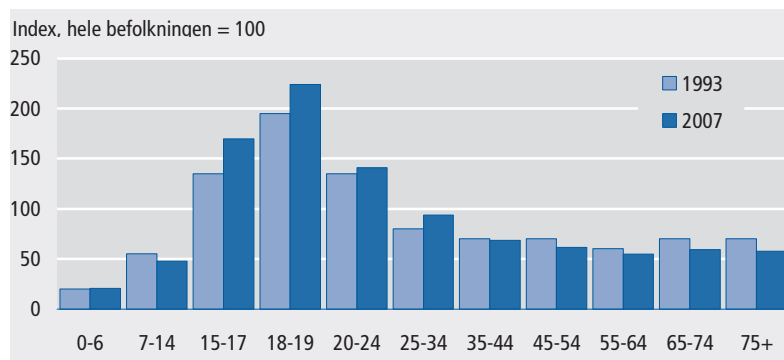
Figur 3. Personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 2007



Figur 4. Personskader pr. 100.000 mænd fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1993 og 2007



Figur 5. Personskader pr. 100.000 kvinder fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1993 og 2007



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

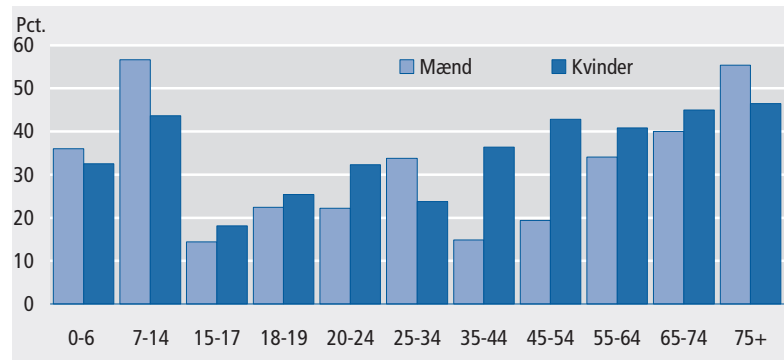
Der har for alle aldersgrupper været tale om et fald i de 15 år fra 1993-2007 i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. Det generelle billede er, at faldet har været mindst for de aldersgrupper, hvor der er flest personskader. Faldet er således størst for børn og unge mellem 0 og 14 år og for de ældre aldersgrupper. For 7-14 årige drenge og piger er

antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere således faldet med henholdsvis 57 og 44 pct. i perioden. Tilsvarende fald ses for mænd og kvinder over 74 år, jf. figur 6.

*Mindre fald
for de unge*

De 15-17 årige mænd og kvinder har oplevet et noget mindre fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere: 14 pct. for mændene og 18 pct. for kvinderne. Også for de 18-19 årige har der været tale om forholdsvis små fald.

Figur 6. Fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 1993-2007



*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 og de 20-24 årige steget fra at udgøre omkring halvdelen til at udgøre ca. to tredjedele af alle skader. Omvendt er andelen af skader som cyklist faldet for disse aldersgrupper. Også for de endnu yngre aldersgrupper er der sket et fald i den andel personskaderne som cyklist udgør. For de 7-14 årige udgjorde personskaderne som cyklist således mere end halvdelen i 1993, men kun en tredjedel i 2007. For de ældre på 74 år og derover er der en større andel af skaderne, der sker for førere af eller passager i personbiler og en mindre andel, der sker som fodgængere, 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 76 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. 1993 og 2007

	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>										
1993	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2007	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Personbil</i>										
1993	44	51	21	23	53	48	48	47	48	34
2007	47	47	31	21	65	62	53	39	39	48
<i>Motorcykel</i>										
1993	5	0	0	3	9	12	5	1	0	0
2007	6	0	3	0	1	7	9	7	4	0
<i>Knallert-45</i>										
1993	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2007	2	0	1	2	1	2	3	3	1	1
<i>Knallert-30</i>										
1993	9	0	2	35	10	6	8	7	6	6
2007	14	1	9	54	15	8	9	10	8	7
<i>Cykel</i>										
1993	23	13	54	27	16	21	22	24	21	19
2007	16	9	32	12	6	10	13	23	27	21
<i>Fodgænger</i>										
1993	11	32	20	8	5	4	7	12	18	37
2007	9	24	20	8	6	5	6	11	14	23
<i>Øvrige</i>										
1993	8	3	3	5	7	10	9	9	8	3
2007	7	19	4	3	6	6	8	8	6	1

Oversigtstabel 6.

Personskader fordelt efter skadernes type og transportmiddel. 2007

	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	7 062	689	288	390	737	877	556	7	3 518
Personbil	3 327	247	171	253	211	183	281	4	1 977
Varebil	305	25	18	16	21	15	28	-	182
Lastbil mv. ¹	161	16	5	8	14	18	6	1	93
Motorcykel	393	22	20	38	79	100	40	-	94
Knallert-45	148	16	5	8	21	33	9	-	56
Knallert-30	959	114	28	22	128	229	62	2	374
Cykel	1 115	177	22	30	191	139	55	-	501
Fodgænger	648	72	19	14	72	160	75	-	236

¹ Inkl. bus og traktor.

30 pct. af de
tilskadekomne bliver
indlagt på hospital

Ca. 30 pct. af de personer, der kommer til skade ved et færdselsuheld bliver hospitalsindlagt, og yderligere 24 pct. bliver indlagt til observation. 28 pct. af de hospitalsindlagte havde læsioner i hofte, ben og fod, og 18 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 35 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. 2007

	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	6 550	642	268	364	716	861	412	5	3 282
Indlagt på hospital	1 953	344	196	233	254	541	382	3	.
Indlagt til observation	1 579	151	47	55	79	63	12	1	1 171
Skadestue- behandlet	3 018	147	25	76	383	257	18	1	2 111

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 71 pct. af samtlige implicerede førere og fodgængere. Mændenes andel var størst blandt lastbilførere og motorcyklister med 95-96 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 22 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 63 pct. af de implicerede førere på ulovlige knallerter-30. Andelen af ældre over 74 år udgjorde 12 pct. af alle implicerede fodgængere, men kun 4 pct. af samtlige implicerede.

Kørekort

Førere af implicerede motorcykler og knallerter-45 er mindre erfarne i trafikken end førere af personbil. 15 pct. af de implicerede motorcyklister og 29 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 5 pct. af førere af personbil, jf. tabel 3 (side 36).

Oversigtstabel 8a.

Implicerede førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og køn. 2007

	I alt	Mænd	Kvinder
		pct.	
I alt	10 082	70,9	29,1
Personbil	5 360	67,9	32,1
Varebil	670	88,1	11,9
Lastbil mv. ¹	584	96,0	4,0
Motorcykel	396	95,4	4,6
Knallert-45	152	87,5	12,5
Knallert-30	1 019	83,6	16,4
Cykel	1 191	53,2	46,8
Fodgænger	682	50,4	49,6

¹ Inkl. bus og traktor.

Førere af tohjulede køretøjer kommer oftest til skade

Blandt førere af motorcykler og knallerter-45 involveret i færdselsuheld kommer næsten alle til skade. Der er kun henholdsvis 8 og 9 pct., der slipper uskadt fra et færdselsuheld, jf. oversigtstabel 8b. Også for cyklister og førere af knallerter-30 er det forholdsvis få, der er uskadte: 7 og 14 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. 2007**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	10 082	3	26	26	44
Personbil	5 360	2	15	23	60
Varebil	670	3	12	20	65
Lastbil mv. ¹	584	1	7	6	86
Motorcykel	396	8	62	22	8
Knallert-45	152	7	52	33	9
Knallert-30	1 019	4	49	33	14
Cykel	1 191	4	47	42	7
Fodgænger	682	10	50	34	5

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 - 87 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 50-65 pct. af de voksne førere og fodgængere, jf. oversigtstabel 8c.

Oversigtstabel 8c.

**Førere og fodgængere fordelt efter alder og personska-
de. 2007**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	10 082	3	26	26	44
Under 18 år	843	3	46	38	13
18-19 år	684	2	24	34	40
20-24 år	1 121	3	24	32	41
25-44 år	3 722	3	24	25	48
45-64 år	2 508	3	25	22	50
65-74 år	553	7	28	23	41
75+ år	434	10	32	23	35
Uoplyst	217	0	1	1	97

*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 50 pct., der kommer til skade, mens det for førere over 24 år kun er mellem 32 og 42 pct., jf. oversigtstabel 8d.

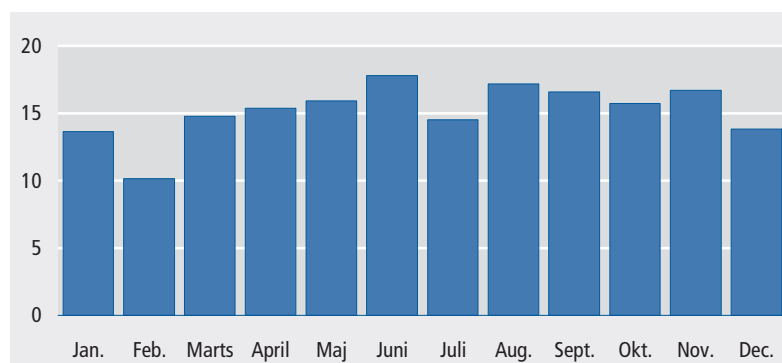
Oversigtstabel 8d.

Førere af personbil fordelt efter alder og personskade. 2007

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	5 360	2	15	23	60
Under 18 år	26	4	35	27	35
18-19 år	463	2	17	32	50
20-24 år	725	2	18	30	50
25-44 år	2 205	2	16	24	58
45-64 år	1 285	2	12	18	68
65-74 år	292	3	15	15	67
75+ år	249	5	15	21	59
Uoplyst	115	0	1	1	98

1.5 Tid og sted**Uheld fordelt
på tidspunkt**

De fleste uheld forekom i juni, hvor der i gennemsnit skete 18 uheld pr. dag, mod 15 for hele 2007 i gennemsnit, jf. figur 7 og tabel 4 (side 37). Færrest uheld blev noteret i februar med i gennemsnit 10 uheld pr. dag.

Figur 7. Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 2007**Fredag
farligst**

Fredag er den farligste dag at færdes i trafikken. Om fredagen skete i gennemsnit 17,5 uheld, mens søndag var sikrest med 13,4 uheld, jf. oversigtstabel 9.

Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag med 21,8 pr. dag mod 19,3 pr. dag for samtlige personskader i 2007. Om tirsdagen skete færrest personskader med 17,4 pr. dag.

Oversigtstabel 9.

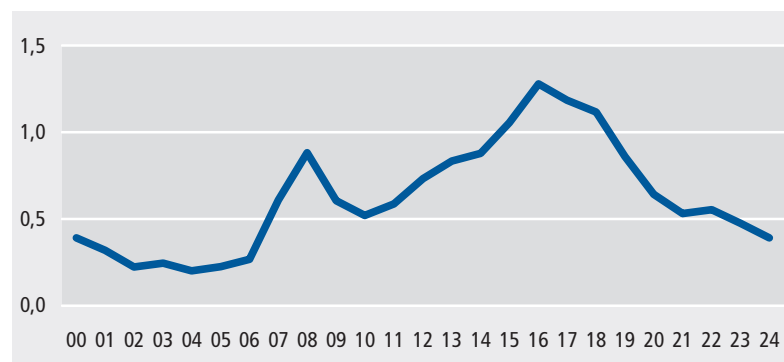
Uheld og personskader fordelt efter ugedag. 2007

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Uheld i alt	5 549	796	762	750	877	911	755	698
Pr. dag	15,2	15,0	14,7	14,4	16,9	17,5	14,5	13,4
Personskader i alt	7 062	983	904	942	1 081	1 136	1 062	954
Pr. dag	19,3	18,5	17,4	18,1	20,8	21,8	20,4	18,3
Dræbte i alt	406	65	56	35	56	73	66	55
Pr. dag	1,1	1,2	1,1	0,7	1,1	1,4	1,3	1,1

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. 2007

Uheld udenfor byzone de alvorligste

I 2007 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene udenfor byzone er langt alvorligere. 56,6 pct. af alle uheld og 51,1 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men udenfor byzone forekom flest trafikdrab – 68,2 pct. af alle trafikdræbte i 2007, jf. oversigtstabel 10.

Oversigtstabel 10.

Uheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2007

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Uheld	3 141	2 408	5 549	56,6	43,4	100,0
Personskader	3 607	3 455	7 062	51,1	48,9	100,0
Dræbte	129	277	406	31,8	68,2	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: **forhindreingsuheld**.

Som det fremgår af oversigtstabel 11, var eneuheld dominerende med omkring 22 pct. af samtlige uheld i 2007. Indhentningsuheld og fodgængeruheld udgjorde hver 12 pct. af samtlige uheld. Omvendt udgjorde forhindreingsuheld under 2 pct. af alle uheld.

Antal personskader fordelt efter hovedsituation

I gennemsnit for samtlige uheld var der 127 personskader pr. 100 uheld og 7 dræbte. Parkeringsuheld og fodgængeruheld tegnede sig for det laveste antal personskader pr. 100 uheld med henholdsvis 111 og 107.

Mødeuheld er farligst

Mødeuheld var farligst med 168 personskader og 20 dræbte pr. 100 uheld. Antal dræbte i fodgængeruheld var på 11 pr. 100 uheld. Antal dræbte i svingningsuheld, i indhentningsuheld, i uheld mellem krydsende køretøjer og i parkeringsuheld var på 3-6 pr. 100 uheld.

Oversigtstabel 11.

Uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2007

	I alt											
		0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld												
I alt	5 549	1 214	678	473	638	442	529	629	239	637	70	
Pct.	100,0	21,9	12,2	8,5	11,5	8,0	9,5	11,3	4,3	11,5	1,3	
Personskader												
I alt	7 062	1 563	929	795	765	552	684	750	265	680	79	
Pct.	100,0	22,1	13,2	11,3	10,8	7,8	9,7	10,6	3,8	9,6	1,1	
Dræbte												
I alt	406	95	37	93	21	17	32	27	7	69	8	
Pct.	100,0	23,4	9,1	22,9	5,2	4,2	7,9	6,7	1,7	17,0	2,0	

*Flest eneuheld blandt
motorcyklister*

Tabel 5 (side 38) viser antal uheld fordelt efter hovedsituation og transportmiddel. Eneuheld forekom hyppigst med motorcykel, knallert-45, knallert-30 og personbil, hvor mellem 17 og 28 pct. var eneuheld. 51 pct. af uheldene med cyklister involveret var svingningsuheld. Desuden var 17 pct. af uheldene med bus involveret fodgængeruheld, og ca. hvert fjerde 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 2005, 2006 og 2007.

Oversigtstabel 12.

Implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2005-2007

	I alt			Pr. 1.000 enheder ¹		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
I alt	10 981	11 132	11 551	.	.	.
Personbil i alt	5 257	5 459	5 547	3	3	3
Personbil, almindelig	5 161	5 345	5 446	3	3	3
Hyrevogn	80	99	89	15	18	16
Udrykningskøretøj max. 3.5 t	16	15	12	...	...	...
Varebil i alt	705	697	716	2	2	1
0-2.000 kg totalvægt	259	204	239	5	5	3
2.001-3.500 kg totalvægt	446	493	477	1	1	1
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	406	361	392	12	10	11
Sololastbil	179	177	174	...	...	...
Lastbil med anhænger	96	79	111	...	...	...
Sættevognstog	130	103	103	...	...	...
Køretøj under udrykning	1	2	4	...	...	...
Bus i alt	118	136	143	8	9	10
Rutebus	86	101	104	...	...	...
Bus i øvrigt	32	35	39	...	...	...
Traktor i alt	79	83	91	...	...	...
Traktor	66	63	64	...	...	...
Motorredskab	13	20	27	...	...	...
Motorcykel i alt	446	482	548	3	3	3
Motorcykel	313	317	396	3	3	3
Knallert-45	133	165	152	2	3	2
Knallert-30 i alt	859	882	1 019	...	...	...
Knallert-30 lovlig	693	729	841	...	...	...
Knallert-30 ulovlig	166	153	178	...	...	...
Cykel	1 454	1 259	1 195	...	...	...
Fodgænger	649	700	682	..	..	..
Rytter, hestevogn	3	3	5	...	...	...
Uoplyst køretøj	29	29	23	...	...	...
Forhindring	976	1 041	1 190	...	...	...

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

*Lille stigning i
antal implicerede
transportmidler*

Antallet af implicerede transportmidler steg med 4 pct. fra 2006 til 2007. Der har været en stigning i antallet af implicerede almindelige personbiler på 2 pct. og i antallet af implicerede varebiler med 3 pct. og antallet af implicerede lastbiler med 9 pct. Antallet af implicerede motorcykler steg med 25 pct., mens antallet af knallerter-45 faldt med 8 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 2007: 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 2007, og antal uheld med flere end to transportmidler impliceret udgjorde 8 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 20 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 7 og 3 pct. af uheldene. Fodgængere var involveret i 12 pct. af uheldene.

... og 70 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld

Antallet af personskader fordelt efter transportmiddel vises i oversigtstabel 14. Antallet af personskader i personbiluheld var 5.577, hvoraf 60 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 283 trafikanter dræbt, svarende til 70 pct. af alle trafikdræbte i 2007. Af de 283 dræbte i personbiluheld befandt 168 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 66 trafikanter dræbt, heraf 62 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 20 dræbt, heraf 17 modtrafikanter og i traktoruheld blev 8 dræbt, heraf 7 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. 453 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 2007. 87 pct. af personskaderne i motorcykeluheld ramte motorcyklisterne selv.

I knallert-30 uheld blev 88 pct. af personskaderne tilføjet knallertkørerne selv. I cykeluheld var det tilsvarende tal 96 pct., og i fodgængeruheld 94 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 2 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. 2007**

	I alt	Med et transport-middel impliceret	Med to transport-midler impliceret	Med tre eller flere transport-midler impliceret
Uheld i alt	5 549	1 273	3 844	432
<i>Transportmiddel</i>				
<i>Personbil</i>	4 255	786	3 069	400
Personbil, almindelig	4 198	784	3 017	397
Hyrevoan	83	2	67	14
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	10	-	8	2
<i>Varebil</i>	658	81	469	108
0-2.000 kg totalvægt	230	34	156	40
2.001-3.500 kg totalvægt	440	47	319	74
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	376	19	301	56
Sololastbil	171	6	140	25
Lastbil med anhænger	111	3	90	18
Sættevognstog	98	6	73	19
Køretøj under udrykning	4	4	-	-
<i>Bus</i>	142	2	118	22
Rutebus	103	1	85	17
Bus i øvrigt	39	1	33	5
<i>Traktor</i>	91	4	83	4
Traktor	64	2	58	4
Motorredskab	27	2	25	-
<i>Motorcykel</i>	535	141	364	30
Motorcykel	385	115	244	26
Knallert-45	152	26	122	4
<i>Knallert-30</i>	996	205	756	35
Knallert-30 lovlig	823	171	621	31
Knallert-30 ulovlig	176	34	138	4
<i>Cykel</i>	1 134	35	1 060	39
<i>Fodgænger</i>	646	-	589	57
Medbringende barnevogn, cykel mv.	47	-	43	4
<i>Rytter, hestevogn</i>	5	-	5	-
<i>Uoplyst køretøj</i>	23	-	21	2
<i>Forhindring</i>	976	684	241	51

Oversigtstabel 14.

Personskader fordelt efter implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2007

	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>	3 327	2 250	168	115	3 159	2 135
Personbil, almindelig	3 301	2 212	167	111	3 134	2 101
Hyrevogn	22	76	1	5	21	71
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	4	8	-	1	4	7
<i>Varebil</i>	305	561	24	38	281	523
0-2.000 kg totalvægt	101	197	9	11	92	186
2.001-3.500 kg totalvægt	204	380	15	29	189	351
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	73	410	4	62	69	348
Sololastbil	38	191	3	27	35	164
Lastbil med anhænger	13	130	-	20	13	110
Sættevognstog	16	100	1	18	15	82
Køretøj under udrykning	6	-	-	-	6	-
<i>Bus</i>	73	158	3	17	70	141
Rutebus	25	110	2	12	23	98
Bus i øvrigt	48	48	1	5	47	43
<i>Traktor</i>	15	119	1	7	14	112
Traktor	8	72	1	5	7	67
Motorredskab	7	47	-	2	7	45
<i>Motorcykel</i>	541	71	46	3	495	68
Motorcykel	393	60	36	3	357	57
Knallert-45	148	14	10	-	138	14
<i>Knallert-30</i>	959	135	38	3	921	132
Knallert-30 lovlig	770	113	30	3	740	110
Knallert-30 ulovlig	189	26	8	-	181	26
<i>Cykel</i>	1 115	51	54	-	1 061	51
<i>Fodgænger</i>	648	44	68	1	580	43
Medbr. barnevogn, cykel mv.	44	6	9	-	35	6
<i>Rytter, hestevogn</i>	6	-	-	-	6	-
<i>Uoplyst køretøj</i>	-	24	-	1	-	23
<i>Forhindring</i>	-	1 381	-	104	-	1 277

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. 2007

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lette tilskadekomne
Personskader i alt¹	648	68	344	236
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	56	2	34	20
Fortov fandtes, men ikke benyttet	16	-	9	7
Langsgående fodgængere i øvrigt	50	9	26	15
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	170	13	74	83
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	42	2	28	12
Fodgængerfelt fandtes ikke	195	24	111	60
Fodgænger på helle el.lign. ifm. med krydsning	4	-	4	-
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	101	17	50	34

¹ Inkl. 14 personer med uoplyst placering.

Det ses i oversigtstabel 15, at 63 pct. af de dræbte og tilskadekomne fodgængere enten ikke benyttede et eksisterende fortov/fodgængerfelt eller færdedes et sted, hvor fortov/fodgængerfelt ikke fandtes.

48 pct. af personskaderne blandt førere af knallert-30 og 42 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. 2007

	Knallert-30				Cykel			
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst
Implicerede transportmidler i alt	1 019	545	455	19	1 195	683	497	15
På fodgængerareal	15	9	4	2	26	9	15	2
Anlæg benyttet	485	484	.	1	631	630	.	1
Anlæg ej benyttet	455	46	408	1	485	32	453	.
Uoplyst	64	6	43	15	53	12	29	12
Personskader i alt	959	485	457	17	1 115	628	473	14
På fodgængerareal	12	6	5	1	20	5	13	2
Anlæg benyttet	424	423	.	1	579	579	.	.
Anlæg ej benyttet	464	50	413	1	464	32	432	.
Uoplyst	59	6	39	14	52	12	28	12

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.

Flere dræbte i spiritusuheld

I 2007 registrerede politiet 966 spiritusuheld med i alt 1.261 personskader jf. oversigtstabel 17. Spiritusuheld udgjorde hermed 17 pct. af alle uheld, hvilket er den samme andel som i 1993. Der omkom 112 trafikanter i spiritusuheld i 2007, hvilket er 39 flere end i 2006. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde således 28 pct. af alle dræbte i trafikken. Det er en lille stigning i forhold til 1993, hvor de dræbte i spiritusuheld udgjorde 25 pct. af alle dræbte i trafikken. 1.149 personer kom i 2007 til skade i spiritusuheld mod 1.020 i 2006.

Oversigtstabel 17.

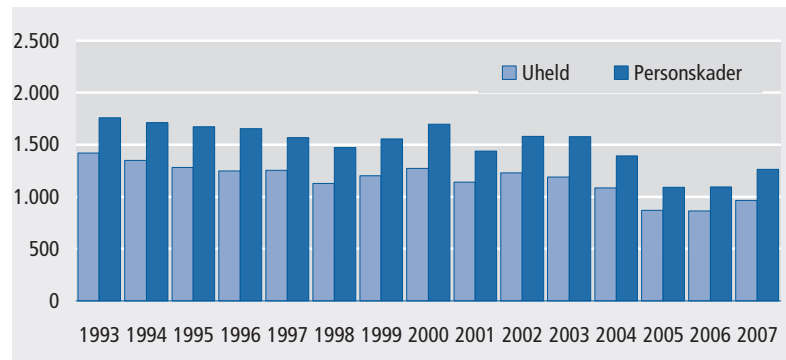
Spiritusuheld og personskader. 1993-2007

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskader			I alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	
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
2007	966	112	567	582	1 261

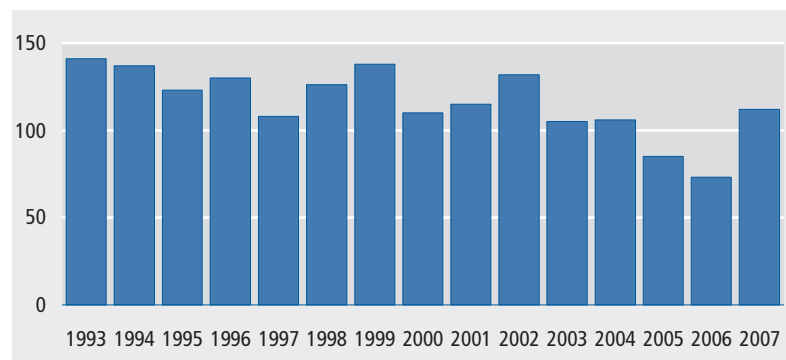
Udviklingen 1993-2007

Siden 1993 er antallet af spiritusuheld faldet med 32 pct., mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 21 pct., og antallet af tilskadekomne er faldet med 29 pct. Til sammenligning er antallet af øvrige uheld faldet 35 pct. siden 1993, antallet af dræbte med 30 pct. og antallet af tilskadekomne med 34 pct. Det vil sige, at faldet i antal spiritusuheld og i antal dræbte og tilskadekomne i spiritusuheld har været mindre end de tilsvarende fald for øvrige uheld. Selv om det samlede antal af spiritusuheld og tilskadekomne i spiritusuheld er mindre i 2007 end i 1993 ses det af figur 9 og figur 10, at der har været en svingende udvikling i perioden med både stigninger og fald.

Figur 9. Spiritusuheld og personskader. 1993-2007



Figur 10. Dræbte ved spiritusuheld. 1993-2007



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 54 pct. Af de dræbte i spiritusuheld var 72 pct. selv påvirkede af spiritus, jf. oversigtstabel 18.

Oversigtstabel 18.

Personskader i uheld med spirituspåvirket¹ fører eller fodgænger. 2007

	I alt	Heraf med spirituspåvirket ¹ fører af:							Med spirituspåvirket fodgænger
		Person-bil	Vare-bil	Last-bil mv. ²	Motorcykel	Knallert-45	Knallert-30	Cykel	
Spiritusuheld i alt	966	478	59	9	48	34	233	31	88
Personskader i alt	1 261	717	77	11	56	36	256	31	97
Dræbte	112	58	5	-	7	3	22	4	14
Tilskadekomne	1 149	659	72	11	49	33	234	27	83
Personskader blandt spirituspåvirkede førere/fodgængere	840	383	44	4	48	33	224	30	93
Dræbte	81	30	5	-	7	3	21	4	12
Tilskadekomne	759	353	39	4	41	30	203	26	81
Personskader blandt øvrige implicerede	421	334	33	7	8	3	32	1	4
Dræbte	31	28	-	-	-	-	1	-	2
Tilskadekomne	390	306	33	7	8	3	31	1	2

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. 91 pct. af alle implicerede spirituspåvirkede førere og fodgængere var mænd. 100 pct. af alle spirituspåvirkede førere af lastbil og af knallert-45 var mænd, og mellem 90 og 97 pct. af de implicerede spirituspåvirkede førere af person- og varebiler, motorcykler og knallerter-30 var mænd. Af de spirituspåvirkede cyklister var 26 pct. kvinder, og af de spirituspåvirkede fodgængere udgjorde kvinder 22 pct. Til sammenligning udgjorde mændene kun 67 pct. af øvrige førere og fodgængere. For cyklister og fodgængere var der en næsten ligelig fordeling mellem mænd og kvinder.

Stigning i antal spirituspåvirkede førere og fodgængere

Antallet af spirituspåvirkede førere og fodgængere var 980 i 2007. Det er 105 flere end i 2006. 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. 2007

	Spiritusuheld			Øvrige uheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt ¹	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	980	90,7	9,1	9 102	67,1	30,6
Personbil	478	89,5	10,5	4 882	64,2	33,5
Varebil	59	94,9	5,1	611	85,4	12,3
Lastbil mv. ²	9	100,0	0,0	575	94,4	4,0
Motorcykel	48	95,8	4,2	348	94,8	4,6
Knallert-45	34	100,0	0,0	118	83,9	16,1
Knallert-30	233	96,6	3,0	786	76,3	19,7
Cykel	31	74,2	25,8	1 160	51,9	46,7
Fodgænger	88	77,3	21,6	594	46,1	53,5

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

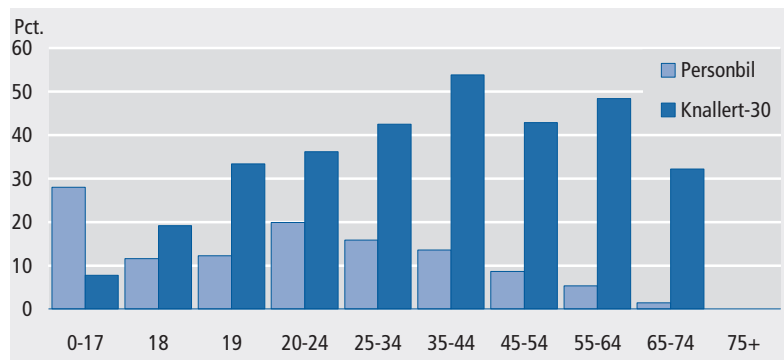
¹ Inkl. uoplyst.

² Inkl. bus og traktor.

Halvdelen af alle implicerede mandlige knallert-30 kørere i alderen 35-44 år var spirituspåvirkede

Blandt de mandlige knallert-30 kørere var der størst andel spirituspåvirkede i alderen 35-44 år, hvor over halvdelen af de implicerede førere var spirituspåvirkede. Også i de ældre aldersgrupper var en stor andel af de mandlige knallert-30 kørere spirituspåvirkede. For de mandlige førere af personbiler var mønsteret lidt anderledes, idet det her var blandt de 20-24 årige, 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 28 pct. af førerne af personbil, der var spirituspåvirkede. Dette skal dog tolkes med forsigtighed, da der er tale om ganske få personer.

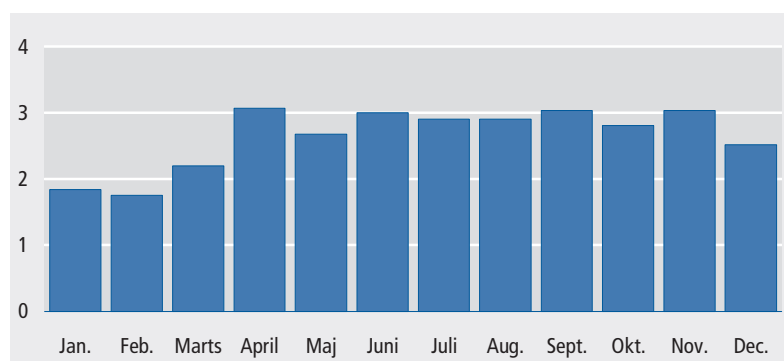
Figur 11. Spirituspåvirkede knallert-30 kørere og førere af personbil. Mænd. 2007



*Færrest spiritusuheld
i starten af året*

I 2007 forekom der færrest spiritusuheld i starten af året med ca. 2 uheld pr. dag, mens der var ca. 3 uheld pr. dag i de fleste af årets andre måneder, jf. figur 12.

Figur 12. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. dag fordelt efter måned. 2007



*Flest spiritusuheld 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 26 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. 2007

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Spiritusuheld i alt	966	86	73	76	113	154	241	223
Pr. dag	2,6	1,6	1,4	1,5	2,2	3,0	4,6	4,3
Personskader i alt	1 261	104	81	104	141	198	322	311
Pr. dag	3,5	2,0	1,6	2,0	2,7	3,8	6,2	6,0
Dræbte i alt	112	6	16	5	13	21	27	24
Pr. dag	0,3	0,1	0,3	0,1	0,3	0,4	0,5	0,5

*... 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*

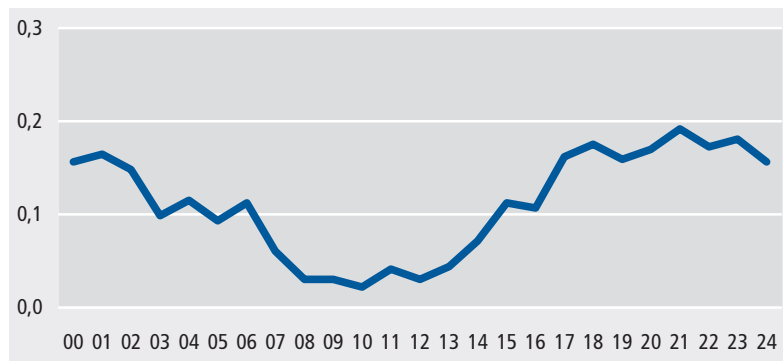
Ca. halvdelen af alle spiritusuheld skete i byzone og ca. halvdelen udenfor byzone. Uheldene udenfor byzone er dog de alvorligste, idet over 70 pct. af dødsfaldene skete her, jf. oversigtstabel 21a. Det samme gør sig gældende, når alle uheld betragtes, jf. oversigtstabel 10.

Spiritusuheld udgjorde 16 pct. af samtlige uheld i byområder i 2007 og 20 pct. udenfor byområder.

*Halvdelen af alle
spiritusuheld er
eneuheld*

I 2007 var 53 pct. af alle spiritusuheld eneuheld. Det er en væsentlig større andel end for de øvrige uheld, hvor eneuheld i 2007 kun udgjorde 15 pct., jf. oversigtstabel 21b. Fodgængeruheld udgjorde 11 pct. af spiritusuheldene, hvilket er den samme andel som for de øvrige uheld.

Figur 13. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2007



Oversigtstabel 21a. Spiritusuheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2007

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Spiritusuheld	487	479	966	50,4	49,6	100,0
Personskader	597	664	1 261	47,3	52,7	100,0
Dræbte	32	80	112	28,6	71,4	100,0

Oversigtstabel 21b. Spiritusuheld og personskafer fordelt efter hovedsituation. 2007

	I alt	→	→→	→←	↔	→↺	→↑	↺↻	↻	→🧑	→🐾
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld											
I alt	966	511	91	73	26	20	32	34	65	102	12
Pct.	100,0	52,9	9,4	7,6	2,7	2,1	3,3	3,5	6,7	10,6	1,2
Personskader											
I alt	1 261	635	146	129	36	27	47	41	75	112	13
Pct.	100,0	50,4	11,6	10,2	2,9	2,1	3,7	3,3	5,9	8,9	1,0
Dræbte											
I alt	112	47	9	21	1	1	7	4	3	17	2
Pct.	100,0	42,0	8,0	18,8	0,9	0,9	6,3	3,6	2,7	15,2	1,8

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 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.

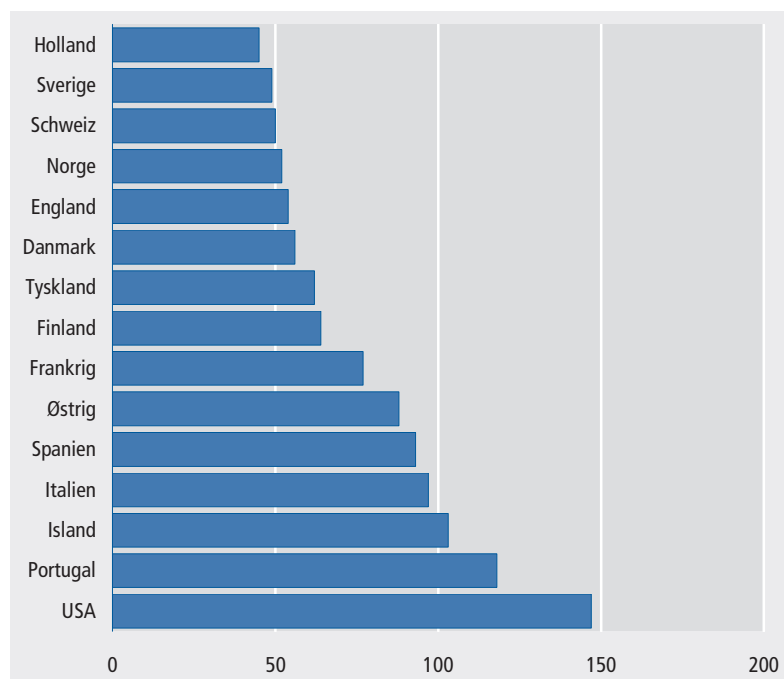
De nordiske lande har relativt få uheld - USA og Japan mange

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 100 uheld pr. 100.000 indbyggere. USA og Japan ligger derimod meget højt med henholdsvis 626 og 694 uheld pr. 100.000 indbyggere, jf. tabel 9.

Flest dræbte i Grækenland og færrest i Holland

Grækenland er det land i 2006, hvor der er flest dræbte i forhold til befolkningstallet: 149 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 (45 pr. 1 mio. indbyggere). Danmark har omtrent det samme antal dræbte pr. 1 mio. indbyggere som Japan, selvom Japan har syv gange så mange uheld pr. 1 mio. indbyggere som Danmark.

Figur 14. Dræbte pr. 1 mio. indbyggere i udvalgte OECD-lande. 2006



Tabel 1. Personskader fordelt efter alder og køn. 2007

	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	7 062	135	354	680	577	910	1 172	1 099	773	617	390	346
Dræbte	406	8	12	18	17	41	58	72	52	32	43	52
Alvorligt tilskadekomne	3 138	39	151	330	221	353	531	488	375	301	182	162
Lettere tilskadekomne	3 518	88	191	332	339	516	583	539	346	284	165	132
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	4 480	75	186	465	403	644	746	741	480	360	208	169
Dræbte	300	6	7	15	14	37	45	56	40	20	28	32
Alvorligt tilskadekomne	2 100	22	87	250	171	258	366	350	252	179	95	67
Lettere tilskadekomne	2 080	47	92	200	218	349	335	335	188	161	85	70
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	2 576	60	168	215	174	266	426	358	293	257	182	177
Dræbte	105	2	5	3	3	4	13	16	12	12	15	20
Alvorligt tilskadekomne	1 036	17	64	80	50	95	165	138	123	122	87	95
Lettere tilskadekomne	1 435	41	99	132	121	167	248	204	158	123	80	62
	pr. 100.000 indbyggere											
Personskader i alt	130	29	64	340	469	307	167	135	105	85	86	91
Dræbte	7	2	2	9	14	14	8	9	7	4	9	14
Alvorligt tilskadekomne	58	9	27	165	180	119	76	60	51	41	40	42
Lettere tilskadekomne	65	19	34	166	275	174	83	66	47	39	36	35
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	166	32	65	454	636	428	212	179	129	99	96	116
Dræbte	11	3	2	15	22	25	13	14	11	6	13	22
Alvorligt tilskadekomne	78	9	31	244	270	171	104	85	68	49	44	46
Lettere tilskadekomne	77	20	32	195	344	232	95	81	51	44	39	48
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	94	27	62	221	291	183	122	89	80	71	77	75
Dræbte	4	1	2	3	5	3	4	4	3	3	6	8
Alvorligt tilskadekomne	38	8	24	82	84	65	47	34	34	33	37	40
Lettere tilskadekomne	52	18	37	136	203	115	71	51	43	34	34	26

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. 2007

	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	10 082	43	238	559	684	1 121	1 838	1 884	1 389	1 119	553	434
<i>Transportmiddel</i>												
<i>Personbil</i>	5 360	.	3	22	463	725	1 131	1 074	707	578	292	249
Personbil, almindelig	5 271	.	3	22	463	721	1 107	1 053	691	561	289	249
Hyrevogn	77	.	-	-	-	3	17	18	16	17	3	-
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	12	.	-	-	-	1	7	3	-	-	-	-
<i>Varebil</i>	670	.	1	2	38	76	150	153	127	78	25	5
0-2.000 kg totalvægt	225	.	1	1	17	22	56	48	33	28	9	3
2.001-3.500 kg totalvægt	445	.	-	1	21	54	94	105	94	50	16	2
<i>Lastbil over 3.500 kg totalvægt</i>	363	.	-	-	3	23	71	116	87	47	8	-
Sololastbil	169	.	-	-	1	12	30	50	40	25	5	-
Lastbil med anhænger	104	.	-	-	1	3	24	35	26	13	-	-
Sættevognstog	86	.	-	-	1	8	16	28	21	9	3	-
Køretøj under udrykning	4	.	-	-	-	-	1	3	-	-	-	-
<i>Bus</i>	136	.	-	-	-	3	9	36	33	47	7	1
Rutebus	97	.	-	-	-	2	6	28	23	36	2	-
Bus i øvrigt	39	.	-	-	-	1	3	8	10	11	5	1
<i>Traktor</i>	85	1	-	1	7	10	14	14	18	11	6	2
Traktor	61	.	-	1	5	9	11	9	9	10	6	1
Motorredskab	24	1	-	-	2	1	3	5	9	1	-	1
<i>Motorcykel</i>	548	.	6	17	13	77	137	137	94	42	19	3
Motorcykel	396	.	5	3	5	57	107	103	72	28	13	-
Knallert-45	152	.	1	14	8	20	30	34	22	14	6	3
<i>Knallert-30</i>	1 019	.	23	372	89	71	95	122	87	68	33	24
Knallert-30 lovlig	841	.	18	260	70	58	83	113	83	67	33	23
Knallert-30 ulovlig	178	.	5	112	19	13	12	9	4	1	-	1
<i>Cykel</i>	1 191	10	122	89	37	94	167	153	161	164	107	71
<i>Fodgænger</i>	682	32	82	56	34	42	63	77	75	83	56	79
Medbringende barnevogn, cykel mv.	48	-	8	2	1	2	6	5	4	5	5	10
<i>Rytter, hestevogn</i>	5	-	1	-	-	-	1	2	-	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. 2007

	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	7 026	6 616	66	344	231	544	400	706	3 222
<i>Transportmiddel</i>									
<i>Personbil</i>	5 253	4 988	29	236	212	478	330	523	2 327
Personbil, almindelig	5 165	4 901	28	236	211	478	327	508	2 280
Hyrevogn	76	75	1	-	1	-	3	13	39
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	12	12	-	-	-	-	-	2	8
<i>Varebil</i>	656	625	3	28	13	38	32	80	330
0-2.000 kg totalvægt	219	203	1	15	5	10	13	24	113
2.001-3.500 kg totalvægt	437	422	2	13	8	28	19	56	217
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	355	352	2	1	2	3	9	30	210
Sololastbil	163	160	2	1	1	1	4	16	102
Lastbil med anhænger	102	102	-	-	1	1	1	4	63
Sættevognstog	86	86	-	-	-	1	4	9	43
Køretøj under udrykning	4	4	-	-	-	-	-	1	2
<i>Bus</i>	136	135	1	-	1	3	1	13	82
Rutebus	97	96	1	-	1	2	1	10	63
Bus i øvrigt	39	39	-	-	-	1	-	3	19
<i>Traktor</i>	80	75	1	4	-	5	1	4	36
Traktor	58	55	1	2	-	5	1	3	30
Motorredskab	22	20	-	2	-	-	-	1	6
<i>Motorcykel</i>	546	441	30	75	3	17	27	56	237
Motorcykel	394	333	29	32	1	6	22	44	190
Knallert-45	152	108	1	43	2	11	5	12	47

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. 2007

	Alle uheld				Spiritusuheld			
	Antal uheld	Personskader			Antal uheld	Personskader		
		I alt	Dræbte	Tilskadekomne		I alt	Dræbte	Tilskadekomne
I alt	5 549	7 062	406	6 656	966	1 261	112	1 149
Januar	423	525	36	489	57	65	3	62
Februar	284	388	23	365	49	62	5	57
Marts	458	561	34	527	68	85	6	79
April	461	591	35	556	92	131	14	117
Maj	493	660	41	619	83	105	16	89
Juni	534	691	26	665	90	119	8	111
Juli	450	596	34	562	90	118	9	109
August	532	693	41	652	90	125	9	116
September	497	608	29	579	91	124	8	116
Oktober	487	585	37	548	87	110	14	96
November	501	612	42	570	91	113	13	100
December	429	552	28	524	78	104	7	97
00-01	116	153	15	138	57	85	7	78
01-02	81	120	13	107	60	87	8	79
02-03	89	129	7	122	54	72	5	67
03-04	73	96	9	87	36	42	5	37
04-05	82	118	18	100	42	58	8	50
05-06	97	126	9	117	34	50	4	46
06-07	222	264	12	252	41	48	4	44
07-08	322	384	14	370	22	33	2	31
08-09	221	256	10	246	11	15	-	15
09-10	190	246	12	234	11	13	1	12
10-11	214	262	17	245	8	10	1	9
11-12	267	336	16	320	15	23	1	22
12-13	304	403	23	380	11	14	-	14
13-14	321	388	20	368	16	17	-	17
14-15	385	517	27	490	26	36	5	31
15-16	466	551	32	519	41	44	5	39
16-17	432	540	34	506	39	41	4	37
17-18	407	517	22	495	59	76	7	69
18-19	314	403	15	388	64	78	5	73
19-20	234	308	22	286	58	79	7	72
20-21	194	245	10	235	62	74	7	67
21-22	202	267	12	255	70	79	3	76
22-23	174	240	24	216	63	97	18	79
23-24	142	193	13	180	66	90	5	85

Tabel 6. Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2007

	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	4 255	306	1 066	286	190	58	42	186	85	533	768	450	744
varebil	658	29	286	53	47	9	4	26	14	66	92	39	114
lastbil	376	10	190	47	14	11	3	14	7	21	54	23	47
bus	142	-	58	9	11	1	2	6	2	11	25	24	13
traktor	91	2	42	4	3	2	-	8	4	14	5	5	8
motorcykel	385	76	186	26	14	6	8	10	2	11	10	7	52
knallert-45	152	20	85	14	7	2	4	2	-	2	6	6	10
knallert-30	996	131	533	66	21	11	14	11	2	23	66	58	86
cykel	1 134	15	768	92	54	25	5	10	6	66	56	34	31
fodgænger	646	.	450	39	23	24	5	7	6	58	34	.	.
Personskader													
i personbil	3 327	434	1 686	306	227	73	52	28	2	10	5	9	1 003
i varebil	305	36	119	62	39	6	2	1	-	2	2	1	103
i lastbil	73	11	26	11	11	6	2	1	-	-	-	-	23
i bus	73	-	14	3	19	1	25	-	-	-	1	-	43
i traktor	15	2	5	2	2	1	-	-	-	-	-	-	4
på motorcykel	393	82	194	29	15	7	8	14	1	6	4	5	52
på knallert-45	148	20	90	14	7	2	4	2	-	1	2	1	10
på knallert-30	959	139	562	67	21	11	14	12	1	29	15	15	98
på cykel	1 115	15	772	91	54	26	5	8	5	62	67	13	29
for fodgængere	648	.	466	38	25	25	5	8	5	54	22	.	.
Dræbte													
i personbil	168	11	71	18	29	3	3	1	-	-	-	-	63
i varebil	24	-	4	2	6	1	-	-	-	-	-	-	15
i lastbil	4	-	-	-	2	1	-	-	-	-	-	-	1
i bus	3	-	-	-	2	-	1	-	-	-	-	-	2
i traktor	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
på motorcykel	36	3	18	4	3	3	1	2	-	-	-	1	7
på knallert-45	10	2	5	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1
på knallert-30	38	7	14	3	3	1	2	1	-	1	-	-	9
på cykel	54	5	29	5	9	3	-	-	-	2	2	-	2
fodgængere	68	.	45	8	8	5	-	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. 2007

	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	95	165	180	213	228	99	980	10 082	9,7
<i>Transportmiddel:</i>									
<i>Personbil</i>	64	95	103	106	97	13	478	5 360	8,9
Personbil, almindelig	64	95	103	106	97	13	478	5 271	9,1
Hyrevogn	-	-	-	-	-	-	-	77	-
<i>Varebil</i>	5	13	14	16	11	-	59	670	8,8
0-2.000 kg totalvægt	1	6	7	2	7	-	23	225	10,2
2.001-3.500 kg totalvægt	4	7	7	14	4	-	36	445	8,1
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	1	1	-	2	1	-	5	363	1,4
<i>Bus</i>	-	-	-	-	-	-	-	136	-
<i>Traktor</i>	1	1	1	-	1	-	4	85	4,7
<i>Motorcykel</i>	6	20	14	20	18	4	82	548	15,0
Motorcykel	4	13	9	11	9	2	48	396	12,1
Knallert-45	2	7	5	9	9	2	34	152	22,4
<i>Knallert-30</i>	14	29	45	53	82	10	233	1 019	22,9
<i>Cykel</i>	1	2	1	7	4	16	31	1 191	2,6
<i>Fodgænger</i>	3	4	2	9	14	56	88	682	12,9

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. 2007

[illegible]

Tabel 9.

Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2006

	Uheld	Dræbte				
		I alt	0-14 år	15-24 år	25-64 år	Over 64 år
		pr. 100.000 indbyggere				
Australien	-	7,7	2,0	15,8	7,6	8,3
Belgien	468	10,2	1,8	17,0	11,1	10,7
Canada ¹	471	9,1	1,8	16,4	8,8	11,5
Danmark	100	5,6	1,3	13,9	4,6	8,8
England	321	5,4	1,3	11,2	5,1	6,0
Finland	128	6,4	0,6	13,4	6,0	8,4
Frankrig	131	7,7	1,2	16,2	7,3	8,9
Grækenland	144	14,9	2,3	26,0	15,0	15,9
Holland	150	4,5	1,3	7,4	3,7	8,9
Irland ¹	154	9,3	1,0	21,5	8,2	12,0
Island	296	10,3	1,5	23,3	10,3	11,4
Italien ²	388	9,7	1,4	17,6	9,3	10,5
Japan	694	5,7	0,9	6,5	4,2	12,3
Korea	441	13,1	3,1	8,3	13,4	37,7
Luxembourg	159 ²	7,7	0,0 ²	19,2 ²	10,4 ²	21,9 ²
New Zealand	273	9,4	2,9	16,9	8,7	13,8
Norge	168	5,2	1,0	9,2	4,6	9,4
Polen	123	13,8	2,5	17,1	14,4	17,4
Portugal ¹	351	11,8	1,9	19,8	12,5	12,3
Schweiz	288	5,0	1,3	9,1	4,1	8,5
Slovenien	578	13,1	3,2	25,1	13,6	10,3
Spanien	227	9,3	1,8	14,8	10,1	9,0
Sverige	201	4,9	1,0	8,8	4,9	6,1
Tjekkiet	216	10,4	2,1	14,9	10,9	11,9
Tyskland	398	6,2	1,2	12,2	5,8	7,3
Ungarn	206 ¹	12,7 ¹	2,4 ²	11,7 ²	15,5 ²	13,6
USA	626 ¹	14,7 ¹	3,2 ¹	25,5 ¹	15,3 ¹	17,7 ²
Østrig	482	8,8	1,8	16,1	8,5	11,3

¹ 2005. 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 skadestueregistreringer 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 2006 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 2006

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 2006.
<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 2006, 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 2006, 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 2006 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 2006, mens FUR betegner de personskader, som er hentet fra Færdselsuhedsregistret 2006. Undersøgelsespopulationen omfatter foreningsmængden af personskader i LPR og FUR 2006.

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 2006 blev der via politi, skadestue og sygehus indberettet i alt 44.980 personskader ved færdselsuheld. 37.472 af skaderne blev kun indberettet af skadestuerne og 805 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 805 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.
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
2006	1 496	37 472	5 024	805	183	44 980	85

Politiet indberetter relativt færre personskader

Fra 1997 til 2006 har antallet af personskader, der kun kommer til skadestuernes kendskab været næsten uændret, henholdsvis 37.240 og 37.472. I samme periode er antallet af politiindberettede personskader ved færdselsuheld faldet med 34 pct. fra 10.096 til 6.703. Det svarer til,

at politiets andel af de indberettede personskader i perioden er faldet fra 21 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.

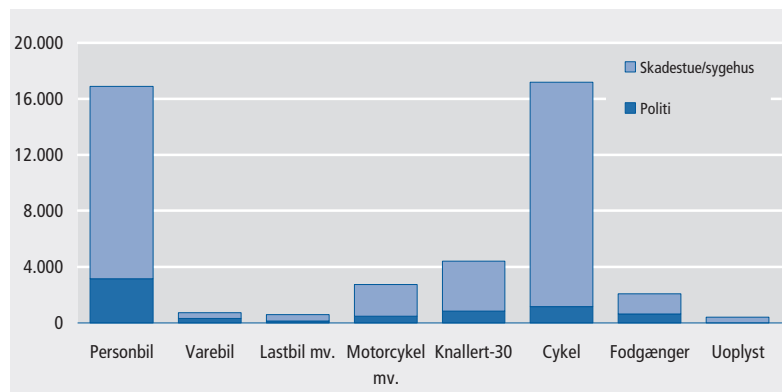
Tabel 2. Personskader fordelt efter transportmiddel. 2006

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	6 703	37 472	805	44 980	85
Personbil	3 138	13 566	173	16 877	81
Varebil	320	405	4	729	56
Lastbil mv.	126	460	8	594	79
Motorcykel mv.	478	2 171	78	2 727	82
Knallert-30	836	3 467	103	4 406	81
Cykel	1 157	15 670	345	17 172	93
Fodgænger	647	1 366	59	2 072	69
Andet eller uoplyst	1	367	35	403	100

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

Tre fjerdedele af alle personskader sker blandt cyklister og personbiler. 16.015 ud af de i alt 17.172 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« 81 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 9 pct. af personskaderne, hvorimod politiet havde registreret 20 pct. af personskaderne med person-, last- og varebiler. For motorcyklister (inkl. knallert-45) og førere af knallert-30 fik politiet kendskab til henholdsvis 18 og 19 pct. af personskaderne, jf. tabel 2.

Figur 1. Personskader fordelt på transportmiddel. 2006



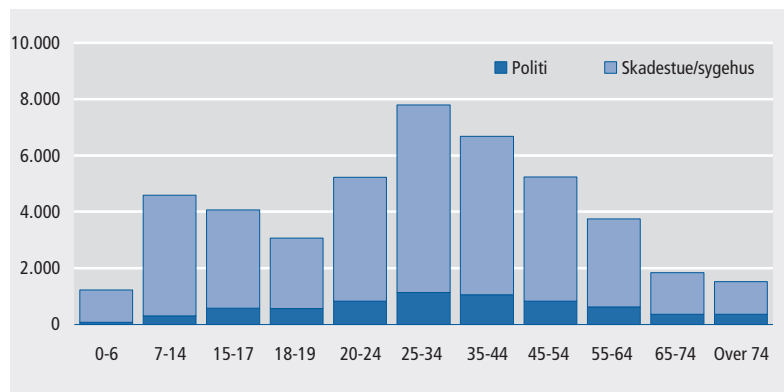
De yngste mindst repræsenteret i politiets opgørelser

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. 5.424 tilskadekomne 0-14 årige er kun registreret via skadestuerne eller sygehusene, hvilket svarer til, at 93 pct. af samtlige tilskadekomne i aldersgruppen ikke kommer til politiets kendskab. De 2.638 tilskadekomne over 64 år, som kun er indberettet til skadestue eller sygehus, udgør 78 pct. af samtlige tilskadekomne over 64 år.

Tabel 3. Personskader fordelt efter alder. 2006

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuers/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	6 703	37 472	805	44 980	85
0-6 år	82	1 117	18	1 217	93
7-14 år	307	4 223	66	4 596	93
15-17 år	572	3 447	44	4 063	86
18-19 år	566	2 460	35	3 061	82
20-24 år	828	4 347	54	5 229	84
25-34 år	1 128	6 558	103	7 789	86
35-44 år	1 051	5 510	126	6 687	84
45-54 år	825	4 293	117	5 235	84
55-64 år	621	3 021	100	3 742	83
65-74 år	363	1 405	73	1 841	80
Over 74 år	360	1 091	69	1 520	76

Figur 2. Personskader fordelt efter alder. 2006

*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. 2006

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	6 703	37 472	805	44 980	85
Uheld med kun ét transportmiddel	1 729	19 045	431	21 205	92
Uheld med mere end ét transportmiddel	4 974	18 427	374	23 775	79
Uheld i pct. med kun ét transportmiddel	26	51	54	47	

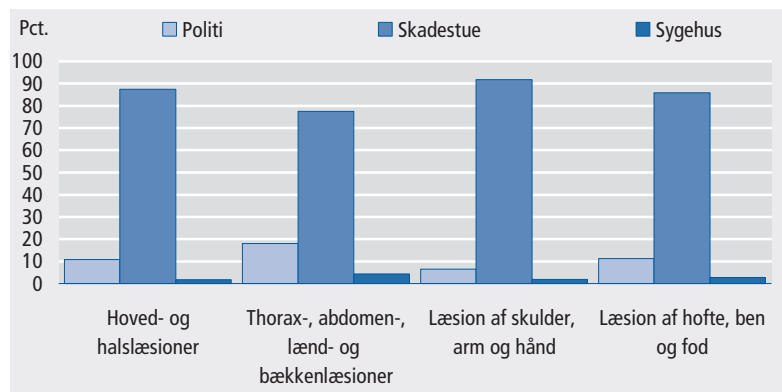
Halvdelen af personskaderne sker i eneheld

Knap halvdelen af alle personskader opstår i uheld med kun ét transportmiddel. Skadestuernes/sygehusenes andel udgør 92 pct. af de 21.205 personskader i eneheld. Henholdsvis 51 og 54 pct. af de personskader, der kun er indberettet via skadestue og sygehus, er forårsaget af eneheld, mens det kun gælder for 26 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. 2006



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. 2006

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt
I alt	6 703	37 472	805	44 980
Hoved- og halslæsioner	1 230	9 870	187	11 287
Thorax-, abdomen-, lænd- og bækkenlæsioner	598	2 571	147	3 316
Læsion af skulder, arm og hånd	687	9 604	190	10 481
Læsion af hofte, ben og fod	798	6 071	200	7 069
Øvrige	3 390	9 356	81	12 827

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 44.980 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 93 pct. af de i alt 5.813 personskader i aldersgruppen. For de ældre over 64 år er det »kun« 78 pct., der ikke kommer til politiets kendskab.
<i>... cyklister og ...</i>	Skadestuerne og sygehusene omfatter 16.015 cyklister og 13.739 personbilister, hvilket svarer til henholdsvis 93 og 81 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.