



FÆRDSEL SUHED 2009



DANMARKS
STATISTIK

Færdselsuheld **2009**

Road traffic accidents



DANMARKS
STATISTIK

Færdsehel 2009

Udgivet af Danmarks Statistik

December 2010

77. årgang

Oplag: 160

Printet hos ParitasDigitalService

Foto omslag: Morten Stricker/Scanpix

Trykt udgave:

Pris: 60,00 kr. inkl. 25 pct. moms

Kan købes på www.schultzboghandel.dk/

distribution@rosendahls-schultzgrafisk.dk

Tlf. 43 22 73 00

ISBN 978-87-501-1875-6

ISSN 0070-3516

Pdf-udgave:

Kan hentes gratis på

www.dst.dk/publ/FaerdselsUheld

ISBN 978-87-501-1876-3

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

Signaturforklaring

0 } Mindre end ½ af den anvendte enhed
0,0 }

- . Tal kan efter sagens natur ikke forekomme
- .. Oplysning for usikker til at angives
- ... Oplysning foreligger ikke
- Nul

© Danmarks Statistik 2010

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

Denne årspublikation er den sidste udgave af *Færdselsuheld*. Af budgetmæssige årsager har Danmarks Statistiks Styrelse besluttet at nedlægge publikationen fra og med statistikåret 2010. Statistikken vil fortsat blive publiceret i *Nyt fra Danmarks Statistik* og i *Statistikbanken*.

Færdselsuheld 2009 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. Indberetningen 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 indberetningssystemet ændret således, at det er Vejdirektoratet, der modtager politiets rapporter, mod tidligere Danmarks Statistik.

Tekstafsnittet omfatter tre artikler.

I den *første* artikel præsenteres statistikens 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 2009. En række baggrundoplysninger om færdselsuheldene inddrages i beskrivelsen. Afsnittet indeholder desuden en international oversigt.

I den *anden* artikel gennemgås det samlede statistiksystem.

Den *tredje* artikel omhandler politiets sigtelser af de førere, der har været involveret i færdselsuheld. Denne artikel bringes for første gang.

Tidligere årgange af *Færdselsuheld* har indeholdt en artikel om personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter. Artiklen har måttet udgå af *Færdselsuheld 2009*, da de nødvendige oplysninger om skadestue- og sygehusregistreringer ikke forelå på tidspunktet for publikationens færdiggørelse.

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

Publikationen er udarbejdet i Danmarks Statistiks kontor for Befolkning af overassistent Dorrit Ingvorsen under ledelse af specialkonsulent Lisbeth Laursen.

En følgegruppe bestående af Stig Hemdorff fra Vejdirektoratet, Søren Troels Berg fra Rådet for Sikker Trafik og Gitte Carstensen fra DTU Transport har fulgt udarbejdelsen af publikationen.

Danmarks Statistik, november 2010

Jan Plovsing / Anita Lange

Indholdsfortegnelse

	1	Færdselsuheld med personskade 2009	
<i>Tekst med oversigtstabeller og figurer</i>	1.1	Indledning	5
	1.2	Udviklingen i hovedtræk	5
	1.3	Personskader efter køn, alder og skadestype	10
	1.4	Implicerede førere og fodgængere	15
	1.5	Tid og sted	17
	1.6	Uheldssituationer	19
	1.7	Implicerede transportmidler	20
	1.8	Anvendelse af fodgængerovergange, cykelstier mv.	24
	1.9	Spiritusuheld	26
	1.10	Korrektion for ændret definition af hjernerystelse	33
	1.11	International oversigt	34
<i>Tabelafsnit</i>	1.	Personskader fordelt efter alder og køn. 2009	36
	2.	Implicerede førere fordelt efter transportmiddel og alder. 2009	37
	3.	Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2009	38
	4.	Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2009	39
	5.	Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2009	40
	6.	Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2009	41
	7.	Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2009	42
	8.	Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2009	43
	9.	Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2008	44
	2	Statistiksystemet	
	2.1	Formål	45
	2.2	Definitioner og afgrænsninger	45
	2.3	Oplysninger om færdselsuheld	45
	2.4	Dækningsgrad	46
	2.5	Indberetningssystem	47
	2.6	Offentliggørelse	47
	3	Sigtelser af førere involveret i færdselsuheld	
	3.1	Indledning	49
	3.2	Datagrundlag og metode	51
	3.3	Resultater	51
	3.4	Opsummering	57

1. Færdselsuheld med personskade 2009

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.

1.2 Udviklingen i hovedtræk

Stort fald i antal trafikdræbte

I 2009 omkom 303 trafikanter. Det er 103 eller 25 pct. færre end i 2008, jf. oversigtstabel 1a. Der var 2.498 alvorligt tilskadekomne, hvilket er et fald på 12 pct. i forhold til 2008. Antallet af lettere tilskadekomne faldt med 21 pct. til 2.449. 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 1a.

Antal uheld og personskader. 1995-2009

	Antal uheld i alt	Antal personskader			I alt	Antal indberettede materiel-skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne		
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
2008	5 020	406	2 831	3 092	6 329	8 757
2009	4 174	303	2 498	2 449	5 250	8 111

17 pct. færre uheld

Politiet rapporterede i alt 4.174 uheld med personskade i 2009, hvilket er 17 pct. færre end i 2008.

*Lille fald i
biltrafikken
i 2009*

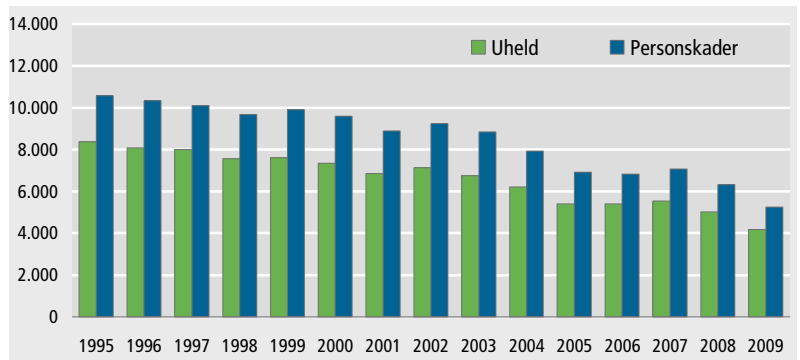
Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at biltrafikken i 2009 faldt med 1,5 pct. i forhold til 2008. Cykel/knallert-30 trafikken faldt lidt mere, nemlig med 1,9 pct. fra 2008 til 2009. Siden 1995 er biltrafikken vokset med i alt 25 pct. Niveaue for cykel/knallert-30 trafikken er med få undtagelser faldet igennem hele perioden og lå i 2009 14 pct. lavere end cykel/knallert-30 trafikken i 1995.

*Halvering af uheld
og personskader
i forhold til 1995*

Både antal færdselsuheld og antal personskader (tilskadekomne og dræbte tilsammen) er 50 pct. lavere i 2009 end i 1995. Antal uheld er således faldet fra 8.373 til 4.174 og antal personskader fra 10.573 til 5.250.

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

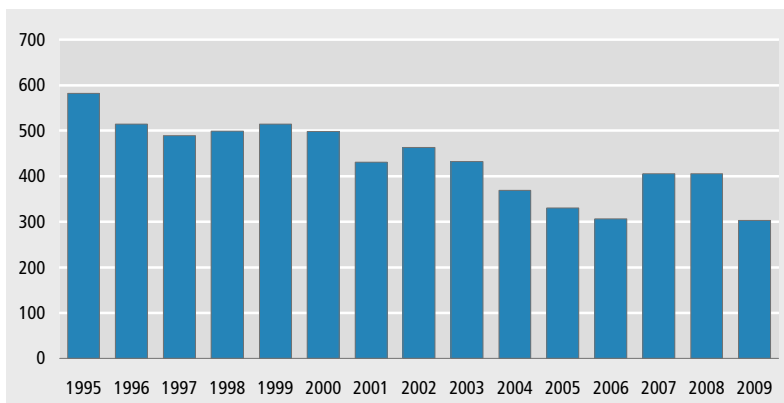
Figur 1. Antal uheld og personskader. 1995-2009



*Igen fald i antal
trafikdræbte*

Udviklingen i antal dræbte fra 1995 til 2009 er vist i figur 2. På trods af enkelte år med stigninger har antallet af dræbte vist et jævnt fald i perioden frem til og med 2006. I 2007 steg antallet af dræbte kraftigt og holdt sig på samme høje niveau i 2008. I 2009 er der indtruffet et kraftigt fald, så niveauet nu er det samme som i 2006.

Figur 2. Antal dræbte ved færdselsuheld. 1995-2009



Dræbte
i seks pct.
af uheldene

I de fleste uheld er der ingen dræbte. I 2009 gjaldt det for 94 pct. af uheldene. Det er en andel, der har været stort set konstant siden 1997 jf. oversigtstabel 1b.

Oversigtstabel 1b.

Uheld fordelt efter antal dræbte. 1997-2009

	antal				pct.					
	0 dræbte	1 dræbt	2 dræbte	3 eller flere dræbte	I alt	0 dræbte	1 dræbt	2 dræbte	3 eller flere dræbte	I alt
1997	7 543	435	24	2	8 004	94	5	0	0	100
1998	7 094	429	30	3	7 556	94	6	0	0	100
1999	7 138	432	28	7	7 605	94	6	0	0	100
2000	6 892	416	32	6	7 346	94	6	0	0	100
2001	6 476	353	24	8	6 861	94	5	0	0	100
2002	6 711	378	29	8	7 126	94	5	0	0	100
2003	6 367	350	24	8	6 749	94	5	0	0	100
2004	5 868	317	20	4	6 209	95	5	0	0	100
2005	5 107	282	20	3	5 412	94	5	0	0	100
2006	5 119	267	14	3	5 403	95	5	0	0	100
2007	5 183	333	28	5	5 549	93	6	1	0	100
2008	4 642	359	12	7	5 020	92	7	0	0	100
2009	3 903	247	17	7	4 174	94	6	0	0	100

Størst fald i uheld
med lastbiler mv.

Oversigtstabel 2 viser udviklingen i antal uheld fordelt efter hvilke transportmidler, der har været involveret. Mens det samlede antal uheld faldt med 17 pct. fra 2008 til 2009 var der store forskelle i udviklingen, når der ses på de forskellige typer af transportmidler. Størst var faldet for uheld med lastbiler mv. involveret, nemlig 32 pct. For uheld med personbiler involveret var faldet på 15 pct. For uheld med cykler involveret var faldet 18 pct. og for uheld med fodgængere på 12 pct.

Uheld med cyklister involveret er faldet med to tredjedele siden 1995

Totalt set er der i perioden 1995-2009 sket et fald på 50 pct. i antallet af uheld. Det største fald skete i antallet af uheld med varebiler, cyklister og fodgængere involveret med fald på mellem 58 og 65 pct. Det mindste fald er sket for knallerter-30, hvor der er kun blevet 27 pct. færre uheld. Den relative fordeling mellem de implicerede transportmidler er ændret en smule: Mens der i 1995 var personbiler involveret i 73 pct. af uheldene, er der i 2009 personbiler med i 79 pct. Omvendt var der cyklister med i 29 pct. af uheldene i 1995, mens det kun gjaldt for 21 pct. af uheldene i 2009.

Oversigtstabel 2.

Uheld fordelt efter transportmiddel. 1995-2009

	I alt	Transportmiddel							
		Person-bil	Vare-bil	Lastbil mv. ¹	Motor-cykel	Knallert-45 ²	Knallert-30	Cykel	Fodgænger
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
2008	5 020	3 879	527	481	347	99	897	1 071	555
2009	4 174	3 312	421	328	314	95	699	882	491

¹ Inkl. bus og traktor.

² Knallert-45 blev indført i 1994.

Størst fald i personskader blandt lastbiler fra 2008 til 2009

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter transportmiddel. Det største fald i personskader fra 2008 til 2009 er sket for personer i lastbiler mv. (dvs. inkl. busser og traktorer), hvor 49 pct. færre mistede livet eller kom til skade og for personer i varebiler og knallert 30-kørere, hvor faldet var på henholdsvis 23 pct. og 25 pct. Blandt personbilister var der 15 pct. færre personskader i 2008 end i 2009 og blandt cyklister 18 pct. færre. Som den eneste trafikantgruppe skete der en stigning på 6 pct. i antallet af personskader blandt knallert 45-kørere.

Personskader blandt personer i lastbiler faldet med 71 pct. siden 1995

Siden 1995 er faldet i antallet af personskader størst blandt personer i varebiler, lastbiler mv., cyklister og fodgængere og mindst blandt knallert-30 kørere, motorcyklister og personbilister. Således er antal personskader for personer i lastbiler mv. faldet med 71 pct. fra 203 i 1995 til 58 i 2009. For cyklister og fodgængere har faldet været på henholdsvis 64 og 57 pct. For personer i personbiler er der sket et fald i antal personskader på 48 pct.

Oversigtstabel 3. Personskader fordelt efter transportmiddel. 1995-2009

	I alt	Transportmiddel							
		Person-bil	Vare-bil	Lastbil mv. ¹	Motor-cykel	Knallert-45	Knallert-30	Cykel	Fodgænger
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
2008	6 329	3 033	230	113	369	88	878	1 058	555
2009	5 250	2 575	176	58	324	93	656	871	494

¹ Inkl. bus og traktor.

Størst fald i antal dræbte cyklister og knallert 30-kørere

Det samlede antal dræbte i 2009 er faldet med 25 pct. i forhold til 2008. Det største fald er sket blandt knallert 30-kørere og cyklister, hvor henholdsvis 57 pct. og 54 pct. færre mistede livet i trafikken i 2009 i forhold til 2008. Blandt fodgængerne skete der et fald på 10 pct. og blandt personbilisterne et fald på 17 pct., jf. oversigtstabel 4.

Størst fald i antallet af dræbte svage trafikanter fra 1995 til 2009

Antal dræbte cyklister er faldet fra 77 i 1995 til 25 i 2009, svarende til et fald på 68 pct. For både fodgængere og knallert 30-kørere har der været et fald på 56 pct., mens faldet for personbilister har været på 43 pct.

Oversigtstabel 4. Dræbte fordelt efter transportmiddel. 1995-2009

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
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
2008	406	197	22	4	41	2	28	54	58
2009	303	164	16	3	27	3	12	25	52

¹ Inkl. bus og traktor.

1.3 Personskader efter køn, alder og skadestype

Flest dræbte blandt 18-24 årige og blandt de ældre

I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 120 personskader blandt mænd mod 71 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 337 mod 95 for alle aldersgrupper. De unge på 18-19 år har også et højt antal dræbte pr. 100.000 indbyggere, nemlig 18. De ældre på 75 år ligger også forholdsvis højt med 10 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 2009 413 personskader pr. 100.000 indbyggere, dvs. mere end fire gange så mange som gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 3 og tabel 1 (side 36).

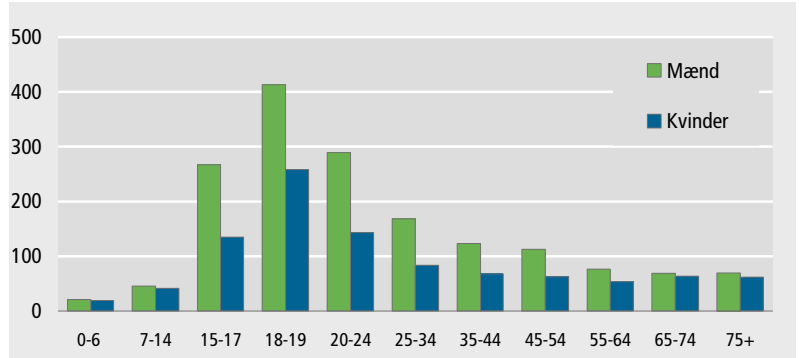
Lidt mindre forskel end for 15 år siden

Denne forskel er blevet lidt mindre end for 15 år siden, hvor de unge mænd i alderen 18-19 år havde 470 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnitligt 100 skader for hele befolkningen. Det tilsvarende tal for 2009 er 435, jf. figur 4.

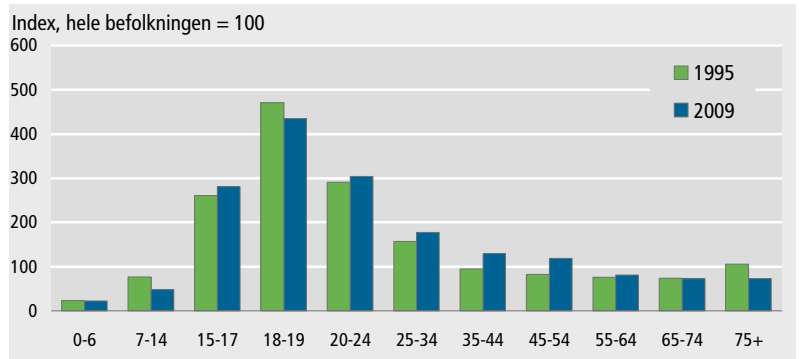
Større forskel for de unge kvinder

For de unge kvinder er der derimod sket en ret kraftig stigning i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. I 1995 havde de 18-19-årige kvinder 195 personskader pr. 100.000 indbyggere i forhold til gennemsnittet på 100 skader for hele befolkningen. I 2009 var dette antal steget til 272, jf. figur 5.

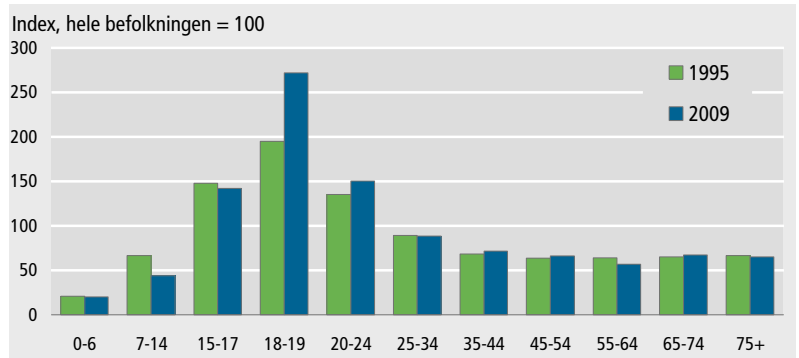
Figur 3. Personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 2009



Figur 4. Personskader pr. 100.000 mænd fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1995 og 2009



Figur 5. Personskader pr. 100.000 kvinder fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1995 og 2009

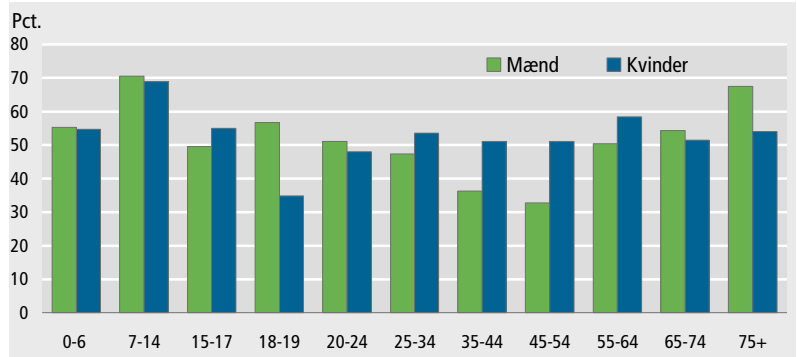


Fald for alle aldersgrupper, men størst for de store børn

Der har for alle aldersgrupper været tale om et fald i de 15 år fra 1995-2009 i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. For kvinderne har der typisk været tale om et fald på 50-60 pct., dog næsten 70 pct. for de 7-14-årige og kun lidt over 30 pct. for 18-19-årige. Mændene adskil-

ler sig fra kvinderne ved at have haft større fald både for de 18-19-årige og for personer over 74 år, og ved at mænd i alderen 35-54 år kun har haft et fald på ca. 35 pct. jf. figur 6.

Figur 6. Fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere 1995 og 2009. Fordelt efter alder og køn.



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 henholdsvis 57 pct. og 50 pct. til at udgøre 69 pct. og 61 pct. 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 personskadernerne som cyklist udgør. For de 7-14 årige udgjorde personskadernerne som cyklist således halvdelen i 1995, men kun en tredjedel i 2009. Og personskadernerne blandt de 15-17-årige skete i 2009 i højere grad som knallert 30-kørere og i mindre grad som cyklister. For de 45-64-årige skete en mindre del af personskadernerne i personbiler i 2009 end i 1995, til gengæld oplevede denne gruppe skader som køre af motorcykler og knallerter. For de ældre på 74 år og derover er der en større andel af skadernerne, 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 77 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. 1995 og 2009

	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 alt										
1995	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2009	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Personbil										
1995	47	57	25	25	57	50	50	50	49	37
2009	49	67	36	29	69	61	52	39	49	44
Motorcykel										
1995	5	0	0	3	9	11	6	2	0	0
2009	6	0	1	1	3	7	9	8	3	0
Knallert-45										
1995	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2009	2	0	2	2	2	1	2	2	1	0
Knallert-30										
1995	8	0	2	33	8	5	7	8	5	4
2009	12	1	7	45	12	7	10	12	7	5
Cykel										
1995	23	12	51	28	14	20	22	24	20	15
2009	17	11	33	13	6	13	15	23	19	16
Fodgænger										
1995	11	28	19	7	5	5	8	9	19	40
2009	9	21	21	7	4	5	7	9	16	32
Øvrige										
1995	7	3	2	3	6	8	8	7	6	3
2009	5	0	1	2	4	5	6	6	5	2

Oversigtstabel 6. Personskader fordelt efter skadernes type og transportmiddel. 2009

	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	5 250	469	201	376	624	688	437	6	2 449
Personbil	2 575	175	116	240	190	159	227	5	1 463
Varebil	176	12	14	13	18	9	18	-	92
Lastbil mv. ¹	58	2	4	4	2	4	6	-	36
Motorcykel	324	24	12	29	66	79	41	-	73
Knallert-45	93	13	1	6	20	16	1	-	36
Knallert-30	656	70	22	23	104	147	39	1	250
Cykel	871	121	20	42	173	125	38	-	352
Fodgænger	494	52	12	19	51	148	66	-	146

¹ Inkl. bus og traktor.

En tredjedel af de tilskadekomne bliver indlagt på hospital

Ca. en tredjedel 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 16 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 56 pct. af de tilskadekomne med kraniebrud og piskesmæld, jf. oversigtstabel 7.

Oversigtstabel 7. Personskader¹ fordelt efter skadernes type og hospitalsbehandling. 2009

	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	4 866	434	188	352	610	677	318	3	2 284
Indlagt på hospital	1 536	242	131	238	207	426	290	2	-
Indlagt til observation	1 172	98	32	51	72	40	11	-	868
Skadestue-behandlet	2 158	94	25	63	331	211	17	1	1 416

¹ Personskader med oplysning om hospitalsbehandling.

² Inkl. personer med konstateret hjernerystelse.

³ Inkl. personer indlagt til observation for hjernerystelse.

1.4 Implacerede førere og fodgængere

Implacerede 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 69 pct. af samtlige implicerede førere og fodgængere. Mændenes andel var størst blandt lastbilførere og motorcyklister med henholdsvis 95 pct. og 92 pct., og mindst blandt cyklister og fodgængere med 53 pct. og 45 pct., jf. oversigtstabel 8a. Når der alene ses på spiritusuheld er mændenes andel endnu højere, jf. oversigtstabel 19.

Fordelt efter alder Tabel 2 (side 37) viser de implicerede førere og fodgængere fordelt efter alder. 20 pct. af de implicerede førere af almindelig personbil og 31 pct. af de implicerede førere af lastbiler var i alderen 35-44 år, mens 25 pct. af de implicerede førere af varebil var i alderen 25-34 år. De unge i alderen 15-17 år udgjorde 58 pct. af de implicerede førere på ulovlige knallerter-30. Andelen af ældre over 74 år udgjorde 16 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. 18 pct. af de implicerede motorcyklister og 35 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 38).

Oversigtstabel 8a. Implacerede førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og køn. 2009

	I alt	pct.	
		Mænd	Kvinder
I alt	7 580	69	31
Personbil	4 231	66	34
Varebil	419	91	9
Lastbil mv. ¹	320	95	5
Motorcykel	327	92	8
Knallert-45	95	88	12
Knallert-30	712	83	17
Cykel	925	53	47
Fodgænger	527	45	55

¹ Inkl. bus og traktor.

Førere af tohjulede køretøjer kommer oftest til skade Blandt cyklister involveret i færdselsuheld kommer næsten alle til skade. Der er kun 6 pct., der slipper uskadt fra et færdselsuheld, jf. oversigtstabel 8b. Også for førere af motorcykler, knallerter-45 og knallerter-30 er det forholdsvis få, der er uskadte: 9, 8 og 14 pct. Til sammenligning er der blandt førere af personbil 61 pct. og blandt førere af lastbil mv. 90 pct., der ikke kommer til skade.

Oversigtstabel 8b. **Førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og personska-
de. 2009**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskade
	pct.				
I alt	7 580	3	28	24	45
Personbil	4 231	3	15	21	61
Varebil	419	3	12	17	68
Lastbil mv. ¹	320	1	3	6	90
Motorcykel	327	8	63	20	9
Knallert-45	95	3	57	32	8
Knallert-30	712	2	52	33	14
Cykel	925	3	53	38	6
Fodgænger	527	10	56	28	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 - 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 50-60 pct. af de voksne førere og fodgængere, jf. oversigtstabel 8c.

Oversigtstabel 8c. **Førere og fodgængere fordelt efter alder og personska-
de. 2009**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskade
	pct.				
I alt	7 580	3	28	24	45
Under 18 år	521	3	47	37	13
18-19 år	543	3	27	30	40
20-24 år	890	2	27	29	42
25-44 år	2 695	3	26	23	48
45-64 år	1 922	3	27	22	48
65-74 år	487	4	28	21	48
75+ år	340	10	32	18	40
Uoplyst	182	0	1	1	99

*Unge førere af
personbil kommer
oftest til skade*

For førere af personbil er der størst andel af de unge, der kommer til skade, når de er involveret i et færdselsuheld. For de 18-24-årige er det således ca. halvdelen, der kommer til skade, mens det for førere over 24 år er mellem 32 og 40 pct., jf. oversigtstabel 8d.

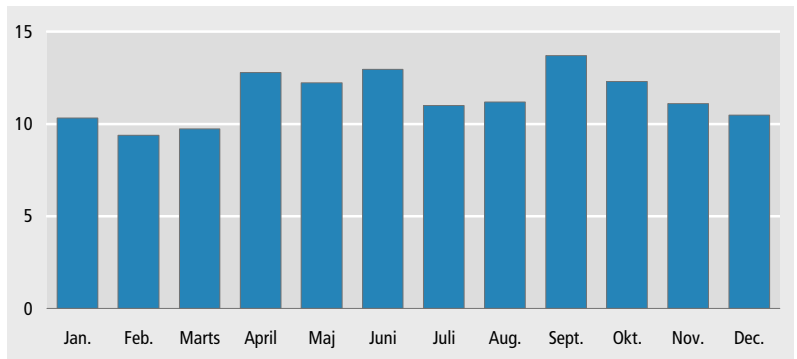
Oversigtstabel 8d.

Førere af personbil fordelt efter alder og personskade. 2009

	I alt	Dræbte	pct.		Uskadede
			Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	
I alt	4 231	3	15	21	61
Under 18 år	18	17	22	28	33
18-19 år	391	4	19	28	50
20-24 år	573	2	18	27	52
25-44 år	1 651	3	16	22	60
45-64 år	1 002	2	12	20	67
65-74 år	291	3	13	16	68
75+ år	191	5	14	16	65
Uoplyst	114	0	0	0	100

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

De fleste uheld forekom i september, hvor der i gennemsnit skete 14 uheld pr. dag, mod 11 for hele 2009 i gennemsnit, jf. figur 7 og tabel 4 (side 39). Færrest uheld blev noteret i februar med i gennemsnit 9 uheld pr. dag.

Figur 7. Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 2009**Fredag farligst**

Fredag er den farligste dag at færdes i trafikken. Om fredagen skete i gennemsnit 13,4 uheld, mens søndag var sikrest med 8,9 uheld, jf. oversigtstabel 9.

Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag med 16,9 pr. dag mod 14,4 pr. dag for samtlige personskader i 2009. Om søndagen skete færrest personskader med 12,2 pr. dag.

Oversigtstabel 9.

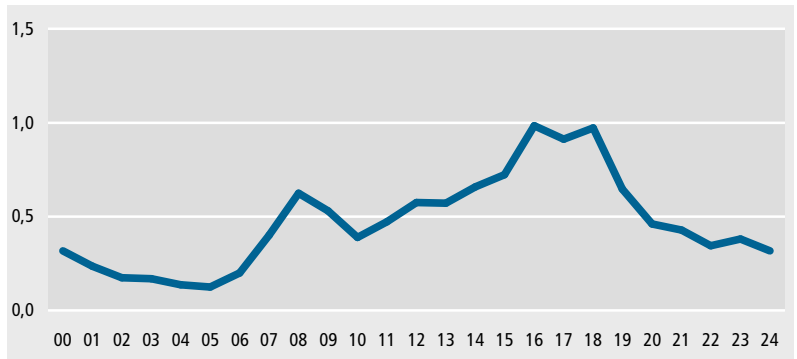
Uheld og personskader fordelt efter ugedag. 2009

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Uheld i alt	4 174	587	610	606	650	698	560	463
Pr. dag	11,4	11,3	11,7	11,7	12,3	13,4	10,8	8,9
Personskader i alt	5 250	714	736	740	767	881	777	635
Pr. dag	14,4	13,7	14,2	14,2	14,5	16,9	14,9	12,2
Dræbte i alt	303	42	41	41	32	45	52	50
Pr. dag	0,8	0,8	0,8	0,8	0,6	0,9	1,0	1,0

Flest uheld i myldretiden

Fordelt på uheldstidsrum sker de fleste uheld i myldretiderne om morgenen fra kl. 7 til 8 og om eftermiddagen fra kl. 15 til 18. Færrest uheld sker i nattetimerne fra kl. 01 til 06, jf. figur 8 og tabel 4 (side 39).

Figur 8.

Gennemsnitligt antal uheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2009*Uheld udenfor byzone de alvorligste*

I 2009 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene udenfor byzone er langt alvorligere. 58 pct. af alle uheld og 52 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men udenfor byzone forekom flest trafikdrab – 70 pct. af alle trafikdræbte i 2009, jf. oversigtstabel 10.

Oversigtstabel 10.

Uheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2009

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Uheld	2 408	1 766	4 174	57,7	42,3	100,0
Personskader	2 719	2 531	5 250	51,8	48,2	100,0
Dræbte	92	211	303	30,4	69,6	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: **forhindreuheld**.

Som det fremgår af oversigtstabel 11, var eneuheld dominerende med 23 pct. af samtlige uheld i 2009. Indhentningsuheld og fodgængeruheld udgjorde hver omkring 11 pct. af samtlige uheld. Omvendt udgjorde forhindringsuheld under 2 pct. af alle uheld.

Antal personskader fordelt efter hovedsituation

I gennemsnit for samtlige uheld var der 126 personskader pr. 100 uheld og 7 dræbte. Fodgængeruheld tegnede sig med 107 personskader for det laveste antal skader pr. 100 uheld.

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, i parkeringsuheld og i forhindreuheld var på 3-6 pr. 100 uheld.

Oversigtstabel 11.

Uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2009

	I alt	→	→→	→←	↔	→↺	→↑	↺	↻	→↑	→↓
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld											
I alt	4 174	958	471	347	411	376	395	510	157	484	65
Pct.	100,0	23,0	11,3	8,3	9,8	9,0	9,5	12,2	3,8	11,6	1,6
Personskader											
I alt	5 250	1 195	651	584	461	483	486	614	176	520	80
Pct.	100,0	22,8	12,4	11,1	8,8	9,2	9,3	11,7	3,4	9,9	1,5
Dræbte											
I alt	303	83	23	70	13	14	18	17	10	51	4
Pct.	100,0	27,4	7,6	23,1	4,3	4,6	5,9	5,6	3,3	16,8	1,3

*Flest enueheld
blandt
motorcyklister*

Tabel 5 (side 40) viser antal uheld fordelt efter hovedsituation og transportmiddel. Eneuheld forekom hyppigst med motorcykel, knallert-45, knallert-30 og personbil, hvor mellem 19 og 26 pct. var enueheld. 57 pct. af uheldene med cyklister involveret var svingningsuheld. Desuden var 31 pct. af uheldene med bus involveret fodgængeruheld, og ca. hvert fjerde uheld med lastbil involveret var indhentningsuheld.

1.7 Implacerede 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 2007, 2008 og 2009.

Oversigtstabel 12. **Implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2007-2009**

	I alt			Pr. 1.000 enheder ¹		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
I alt	11 551	10 400	8 652	.	.	.
Personbil i alt	5 547	5 110	4 358	3	2	2
Personbil, almindelig	5 446	5 021	4 267	3	2	2
Hyrevogn	89	63	70	16	11	13
Udrykningskøretøj max. 3.5 t	12	26	21	...	...	...
Varebil i alt	716	571	449	1	1	1
0-2.000 kg totalvægt	239	177	155	3	2	2
2.001-3.500 kg totalvægt	477	394	294	1	1	1
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	392	309	200	11	9	6
Sololastbil	174	128	81	...	...	...
Lastbil med anhænger	111	85	57	...	...	...
Sættevognstog	103	92	61	...	...	...
Køretøj under udrykning	4	4	1	...	...	...
Bus i alt	143	105	92	10	7	6
Rutebus	104	76	62	...	...	...
Bus i øvrigt	39	29	30	...	...	...
Traktor i alt	91	88	48	...	...	...
Traktor	64	64	36	...	...	...
Motorredskab	27	24	12	...	...	...
Motorcykel i alt	548	456	422	3	2	2
Motorcykel	396	357	327	3	2	2
Knallert-45	152	99	95	2	2	2
Knallert-30 i alt	1 019	922	712	...	...	...
Knallert-30 lovlig	841	792	603	...	...	...
Knallert-30 ulovlig	178	130	109	...	...	...
Cykel	1 195	1 137	925	...	...	...
Fodgænger	682	583	527	..	..	..
Rytter, hestevogn	5	4	2	...	...	...
Uoplyst køretøj	23	26	23	...	...	...
Forhindring	1 190	1 089	894	...	...	...

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

*Fald i antal
implicerede
transportmidler*

Antallet af implicerede transportmidler faldt med 17 pct. fra 2008 til 2009. Der har været et fald i antallet af implicerede almindelige personbiler på 15 pct., i antallet af implicerede varebiler på 21 pct. og i antallet af implicerede lastbiler på 35 pct. Antallet af implicerede motorcykler faldt med 7 pct., mens antallet af knallerter-45 faldt med 4 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, knallert-45, varebiler 0-2.000 kg og personbiler var impliceret i færdselsuheld med den samme hyppighed i 2009: 2 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 2009, og antal uheld med flere end to transportmidler impliceret udgjorde 7 pct., jf. oversigtstabel 13.

Personbil var impliceret i 79 pct. af samtlige uheld ...

Personbil var impliceret i 79 pct. af alle uheldene, og cykler var impliceret i 21 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 5 og 2 pct. af uheldene. Fodgængere var involveret i 12 pct. af uheldene.

... og 79 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld

Antallet af personskader fordelt efter transportmiddel vises i oversigtstabel 14. Antallet af personskader i personbiluheld var 4.299, hvoraf 60 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 238 trafikanter dræbt, svarende til 79 pct. af alle trafikdræbte i 2009. Af de 238 dræbte i personbiluheld befandt 164 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 37 trafikanter dræbt, heraf 34 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 9 dræbt, alle modtrafikanter og i traktoruheld blev 6 dræbt, også alle 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. 367 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 2009. 88 pct. af personskaderne i motorcykeluheld ramte motorcyklisterne selv.

Også i knallert-30 uheld blev 88 pct. af personskaderne tilføjet knallertkørerne selv. I cykeluheld var det tilsvarende tal 96 pct., og i fodgængeruheld 93 pct. I motorcykel-, knallert-45-, knallert-30-, cykel- og fodgængeruheld var næsten alle dræbte svage trafikanter.

Tabel 6 (side 41) viser, hvilket transportmiddel, som har forårsaget personskader mod personer i et andet transportmiddel. For knallert-45, knallert-30, cykel og fodgænger var lastbil modpart i mellem 2 og 4 pct. af uheldene, men disse uheld tegnede sig for 17 pct. af alle trafikdræbte svage trafikanter.

Oversigtstabel 13. Uheld fordelt efter implicerede transportmidler mv. 2009

	I alt	Med et transportmiddel impliceret	Med to transportmidler impliceret	Med tre eller flere transportmidler impliceret
Uheld i alt	4 174	1 003	2 860	311
<i>Transportmiddel</i>				
<i>Personbil</i>	3 312	637	2 375	300
Personbil, almindelig	3 259	630	2 330	299
Hyrevogn	69	2	60	7
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	20	5	13	2
<i>Varebil</i>	421	52	296	73
0-2.000 kg totalvægt	151	18	107	26
2.001-3.500 kg totalvægt	281	34	195	52
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	192	6	148	38
Sololastbil	80	1	62	17
Lastbil med anhænger	56	2	43	11
Sættevognstog	58	3	44	11
Køretøj under udrykning	1	-	1	-
<i>Bus</i>	90	7	74	9
Rutebus	62	4	52	6
Bus i øvrigt	29	3	22	4
<i>Traktor</i>	48	2	41	5
Traktor	36	1	33	2
Motorredskab	12	1	8	3
<i>Motorcykel</i>	407	112	275	20
Motorcykel	314	91	206	17
Knallert-45	95	21	71	3
<i>Knallert-30</i>	699	168	511	20
Knallert-30 lovlig	592	145	432	15
Knallert-30 ulovlig	108	23	80	5
<i>Cykel</i>	882	18	840	24
<i>Fodgænger</i>	491	-	443	48
Medbringende barnevogn, cykel mv.	35	-	29	6
<i>Rytter, hestevogn</i>	2	1	1	-
<i>Uoplyst køretøj</i>	23	-	21	2
<i>Forhindring</i>	757	533	182	42

Oversigtstabel 14. **Personskader fordelt efter implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2009**

	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>	2 575	1 724	164	74	2 411	1 650
Personbil, almindelig	2 545	1 699	164	69	2 381	1 630
Hyrevogn	19	70	-	6	19	64
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	11	13	-	-	11	13
<i>Varebil</i>	176	398	16	40	160	358
0-2.000 kg totalvægt	64	146	5	15	59	131
2.001-3.500 kg totalvægt	112	272	11	26	101	246
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	16	213	3	34	13	179
Sololastbil	4	98	-	11	4	87
Lastbil med anhænger	7	62	1	10	6	52
Sættevognstog	5	55	2	15	3	40
Køretøj under udrykning	-	1	-	-	-	1
<i>Bus</i>	32	86	-	9	32	77
Rutebus	26	63	-	7	26	56
Bus i øvrigt	6	24	-	2	6	22
<i>Traktor</i>	10	52	-	6	10	46
Traktor	7	37	-	3	7	34
Motorredskab	3	15	-	3	3	12
<i>Motorcykel</i>	417	50	30	3	387	47
Motorcykel	324	43	27	3	297	40
Knallert-45	93	10	3	1	90	9
<i>Knallert-30</i>	656	87	12	1	644	86
Knallert-30 lovlig	560	64	10	-	550	64
Knallert-30 ulovlig	96	24	2	1	94	23
<i>Cykel</i>	871	36	25	1	846	35
<i>Fodgænger</i>	494	40	52	-	442	40
Medbr. barnevogn, cykel mv.	33	7	6	1	27	6
<i>Rytter, hestevogn</i>	3	-	1	-	2	-
<i>Uoplyst køretøj</i>	-	24	-	-	-	24
<i>Forhindring</i>	-	1 045	-	93	-	952

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, 2009**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
Personskader i alt¹	494	52	296	146
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	40	5	23	12
Fortov fandtes, men ikke benyttet	11	-	7	4
Langsgående fodgængere i øvrigt	37	3	20	14
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	146	9	79	58
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	38	4	27	7
Fodgængerfelt fandtes ikke	152	19	100	33
Fodgænger på helle el.lign. ifm. med krydsning	4	1	1	2
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	55	11	32	12

¹ Inkl. 11 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.

49 pct. af personskaderne blandt førere af knallert-30 og 38 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. 2009**

	Knallert-30				Cykel			
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst
Implicerede transportmidler i alt	712	357	338	17	925	570	341	14
På fodgængerareal	9	3	6	-	27	10	16	1
Anlæg benyttet	310	309	.	1	524	522	.	2
Anlæg ej benyttet	300	36	262	2	279	25	252	2
Uoplyst	93	9	70	14	95	13	73	9
Personskader i alt	656	313	323	20	871	530	328	13
På fodgængerareal	2	1	1	-	25	9	15	1
Anlæg benyttet	273	272	.	1	487	485	.	2
Anlæg ej benyttet	286	32	251	3	271	25	244	2
Uoplyst	95	8	71	16	88	11	69	8

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 2009 registrerede politiet 680 spiritusuheld med i alt 861 personskader jf. oversigtstabel 17. Spiritusuheld udgjorde hermed 16 pct. af alle uheld, hvilket er næsten det samme som i 1995, hvor spiritusuheld udgjorde 15 pct. af alle uheld. Der omkom 75 trafikanter i spiritusuheld i 2009, hvilket er 18 færre end i 2008. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde hermed 25 pct. af alle dræbte i trafikken. Det er en lille stigning i forhold til 1995, hvor de dræbte i spiritusuheld udgjorde 21 pct. af alle dræbte i trafikken. 786 personer kom i 2009 til skade i spiritusuheld mod 919 i 2008.

Oversigtstabel 17.

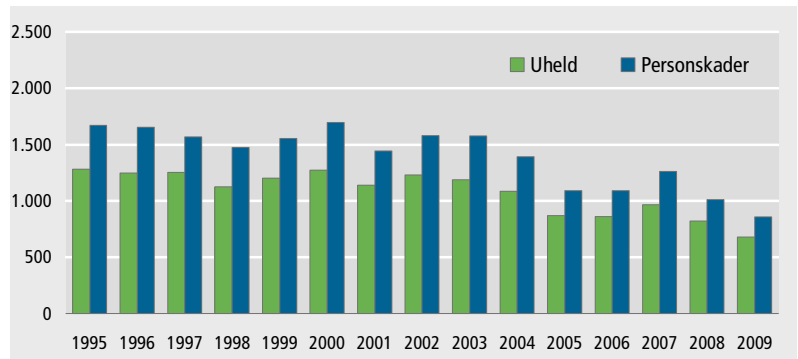
Spiritusuheld og personskader. 1995-2009

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskader			I alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	
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
2008	824	93	439	480	1 012
2009	680	75	421	365	861

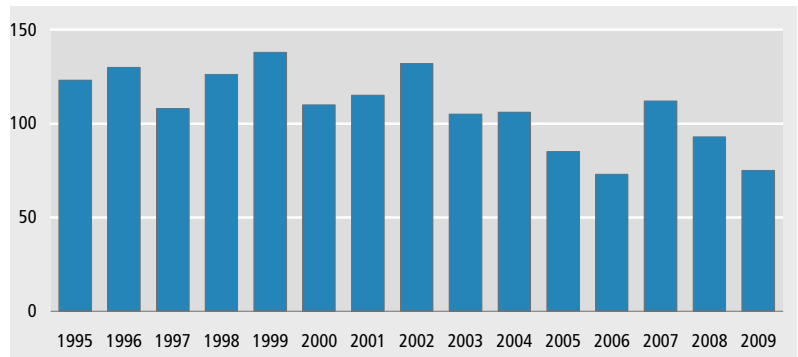
Udviklingen 1995-2009

Siden 1995 er antallet af spiritusuheld faldet med 47 pct., mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 39 pct., og antallet af tilskadekomne er faldet med 49 pct. Til sammenligning er antallet af øvrige uheld faldet 51 pct. siden 1995, antallet af dræbte med 50 pct. og antallet af tilskadekomne med 51 pct. Det vil sige, at faldet 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 2009 end i 1995 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. 1995-2009



Figur 10. Dræbte ved spiritusuheld. 1995-2009



*Spirituspåvirkede
førere af personbil
involveret i næsten
halvdelen af
spiritusuheldene*

I 2009 var der i næsten halvdelen af spiritusuheldene spirituspåvirkede førere af personbil involveret. Det er en andel, der har været nogenlunde konstant i perioden 1995-2009. I 1995 var der involveret spirituspåvirkede cyklister og fodgængere i tilsammen hvert femte uheld. I 2009 var det kun i hvert syvende spiritusuheld, jf. oversigtstabel 18a.

Oversigtstabel 18a.

Uheld med spirituspåvirket fører eller fodgænger. 1995-2009

	I alt	Heraf med spirituspåvirket fører af:						Cykel	Med spirituspåvirket fodgænger
		Person-bil	Vare-bil	Last-bil mv. ¹	Motor-cykel ²	Knallert-45	Knallert-30		
1995	1 282	672	80	10	63	...	237	100	144
1996	1 248	668	90	8	67	...	202	104	134
1997	1 253	662	94	12	100	...	209	78	117
1998	1 126	547	89	17	107	...	199	64	124
1999	1 202	614	83	7	111	...	229	55	128
2000	1 272	659	66	4	91	...	289	70	118
2001	1 140	535	60	11	29	66	287	66	110
2002	1 230	623	62	7	27	59	292	59	129
2003	1 189	599	76	6	36	68	269	59	97
2004	1 085	557	49	8	21	48	280	41	100
2005	870	414	56	4	22	37	219	47	83
2006	863	420	49	3	32	36	226	26	83
2007	966	478	59	9	48	34	233	31	88
2008	824	428	41	1	30	16	225	23	71
2009	680	327	39	4	34	19	181	29	62

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 Inkl. bus og traktor.

² Fra 1995-2000 inkl. knallert-45.

Skaderne ramte især de spirituspåvirkede selv og deres passagerer

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 86 pct. af de dræbte og tilskadede selv spirituspåvirkede førere/fodgængere, mens andelen for spiritusuheld med biler under ét var 58 pct. Af samtlige dræbte i spiritusuheld var 68 pct. spirituspåvirkede førere. Af de i alt 186 dræbte og tilskadede passagerer var de 145 passagerer hos spirituspåvirkede førere. Det svarer til 78 pct. To tredjedele af de dræbte passagerer befandt sig i et køretøj med en spirituspåvirket fører, jf. oversigtstabel 18b.

Oversigtstabel 18b.

Personskader i spiritusuheld. 2009

	Førere/fodgængere			Passagerer		
	Spiritus- påvirket	Ikke spiritus- påvirket	I alt	Hos spiritus- påvirket fører	Øvrige passa- gerer	I alt
I alt	602	73	675	145	41	186
Personbil	258	38	296	121	39	160
Varebil	33	3	36	8	1	9
Lastbil/bus	3	-	3	-	-	-
Motorcykel	30	6	36	6	-	6
Knallert-45	19	-	19	3	-	3
Knallert-30	169	5	174	7	1	8
Cykel	29	4	33	-	-	-
Fodgænger	58	17	75	.	.	.
Andet	3	-	3	-	-	-
Dræbte	51	8	59	11	5	16
Personbil	28	4	32	10	5	15
Varebil	1	-	1	1	-	1
Lastbil/bus	-	-	-	-	-	-
Motorcykel	5	2	7	-	-	-
Knallert-45	2	-	2	-	-	-
Knallert-30	2	-	2	-	-	-
Cykel	2	-	2	-	-	-
Fodgænger	11	2	13	.	.	.
Andet	-	-	-	-	-	-
Tilskadekomne	551	65	616	134	36	170
Personbil	230	34	264	111	34	145
Varebil	32	3	35	7	1	8
Lastbil/bus	3	-	3	-	-	-
Motorcykel	25	4	29	6	-	6
Knallert-45	17	-	17	3	-	3
Knallert-30	167	5	172	7	1	8
Cykel	27	4	31	-	-	-
Fodgænger	47	15	62	.	.	.
Andet	3	-	3	-	-	-

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 mv. og af motorcykel var mænd, og mellem 92 og 95 pct. af de implicerede spirituspåvirkede førere af person- og varebiler, knallerter-45 og knallerter-30 var mænd. Af de spirituspåvirkede cyklister var 17 pct. kvinder, og af de spirituspåvirkede fodgængere udgjorde kvinder 21 pct. Til sammenligning udgjorde mændene kun 64 pct. af øvrige førere og fodgængere. For cyklister var der en næsten ligelig fordeling mellem mænd og kvinder.

*Færre
spirituspåvirkede
førere og
fodgængere*

Antallet af spirituspåvirkede førere og fodgængere var 695 i 2009. Det er 140 færre end i 2008. 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 42).

Oversigtstabel 19.

Implicerede førere og fodgængere i spiritusuheld og øvrige uheld fordelt efter transportmiddel og køn. 2009

	Spiritusuheld			Øvrige uheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt ¹	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	695	92	8	6 884	64	33
Personbil	327	92	8	3 904	62	35
Varebil	39	95	5	379	90	9
Lastbil mv. ²	4	100	0	316	94	5
Motorcykel	34	100	0	293	91	9
Knallert-45	19	95	5	76	84	13
Knallert-30	181	95	5	531	75	21
Cykel	29	83	17	896	52	47
Fodgænger	62	79	21	465	40	59

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

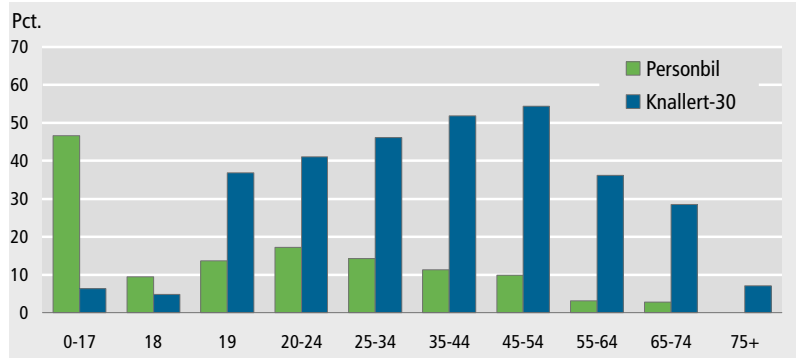
¹ Inkl. uoplyst.

² Inkl. bus og traktor.

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

Blandt de mandlige knallert-30 købere var der en stigende andel spirituspåvirkede med alderen frem til 45-54 år, hvor over halvdelen af de implicerede førere var 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 43). For de helt unge under 18 år uden kørekort var der 47 pct. af førerne af personbil, der var spirituspåvirkede. Dette skal dog tolkes med forsigtighed, da der er tale om ganske få personer.

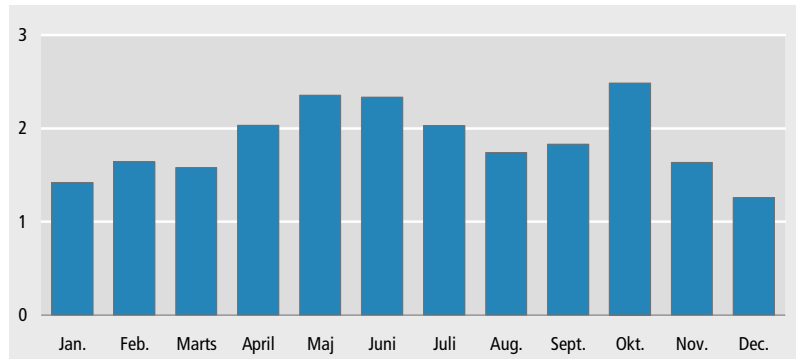
Figur 11. Spirituspåvirkede knallert-30 køere og førere af personbil. Mænd. 2009



Flest spiritusuheld i oktober måned

I 2009 forekom der flest uheld i oktober måned med 2,5 uheld pr. dag. Også maj og juni lå højt med henholdsvis 2,4 og 2,3 uheld pr. dag. I årets øvrige måneder skete der i gennemsnit mellem 1,3 og 2,0 uheld pr. dag, jf. figur 12.

Figur 12. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. dag fordelt efter måned. 2009



Flest spiritusuheld i weekenden ...

Flest spiritusuheld sker i weekenden. Næsten to tredjedele af spiritusuheldene 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 hverdage, jf. oversigtstabel 9 og 20.

Oversigtstabel 20. Antal spiritusuheld og personskader fordelt efter ugedag. 2009

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
		antal						
Spiritusuheld i alt	680	53	71	49	86	109	173	139
Pr. dag	1,9	1,0	1,4	0,9	1,6	2,1	3,3	2,7
Personskader i alt	861	60	83	63	99	139	232	185
Pr. dag	2,4	1,2	1,6	1,2	1,9	2,7	4,5	3,6
Dræbte i alt	75	4	5	4	5	15	20	22
Pr. dag	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,3	0,4	0,4

... 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

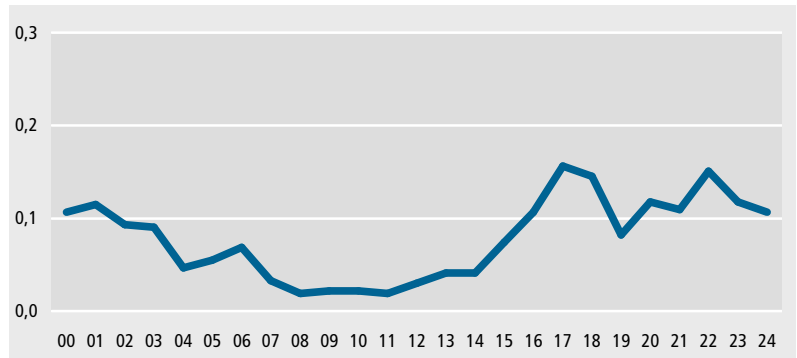
Ca. halvdelen af alle spiritusuheld skete i byzone og ca. halvdelen udenfor byzone. Uheldene udenfor byzone er dog de alvorligste, idet to tredjedele af dødsfaldene skete her, jf. oversigtstabel 21a. Det samme gør sig gældende, når alle uheld betragtes, jf. oversigtstabel 10.

Spiritusuheld udgjorde 15 pct. af samtlige uheld i byområder i 2009 og 18 pct. udenfor byområder.

Halvdelen af alle spiritusuheld er eneuheld

I 2009 var 54 pct. af alle spiritusuheld eneuheld. Det er en væsentlig større andel end for de øvrige uheld, hvor eneuheld i 2009 kun udgjorde 17 pct., jf. oversigtstabel 21b. Fodgængeruheld udgjorde 11 pct. af spiritusuheldene, hvilket stort set er den samme andel som for de øvrige uheld.

Figur 13. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2009



Oversigtstabel 21a.

Spiritusuheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2009

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Spiritusuheld	367	313	680	54,0	46,0	100,0
Personskader	430	431	861	49,9	50,1	100,0
Dræbte	26	49	75	34,7	65,3	100,0

Oversigtstabel 21b.

Spiritusuheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2009

	I alt	→	→→	→←	↔	→↺	→↑	↺	→□	→↑	→↺	
		0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld												
I alt	680	366	47	52	17	15	33	24	44	75	7	
Pct.	100,0	53,8	6,9	7,6	2,5	2,2	4,9	3,5	6,5	11,0	1,0	
Personskader												
I alt	861	437	68	101	19	19	44	35	49	82	7	
Pct.	100,0	50,8	7,9	11,7	2,2	2,2	5,1	4,1	5,7	9,5	0,8	
Dræbte												
I alt	75	32	6	13	1	1	4	3	2	13	0	
Pct.	100,0	42,7	8,0	17,3	1,3	1,3	5,3	4,0	2,7	17,3	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 tilskadekomne 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 44) 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 dræbte

Sættes antal dræbte i forhold til indbyggertallet har de nordiske lande relativt få dræbte. Danmark ligger højest med 74 dræbte pr. 1 mio. indbyggere og Island lavest med 38, jf. tabel 9.

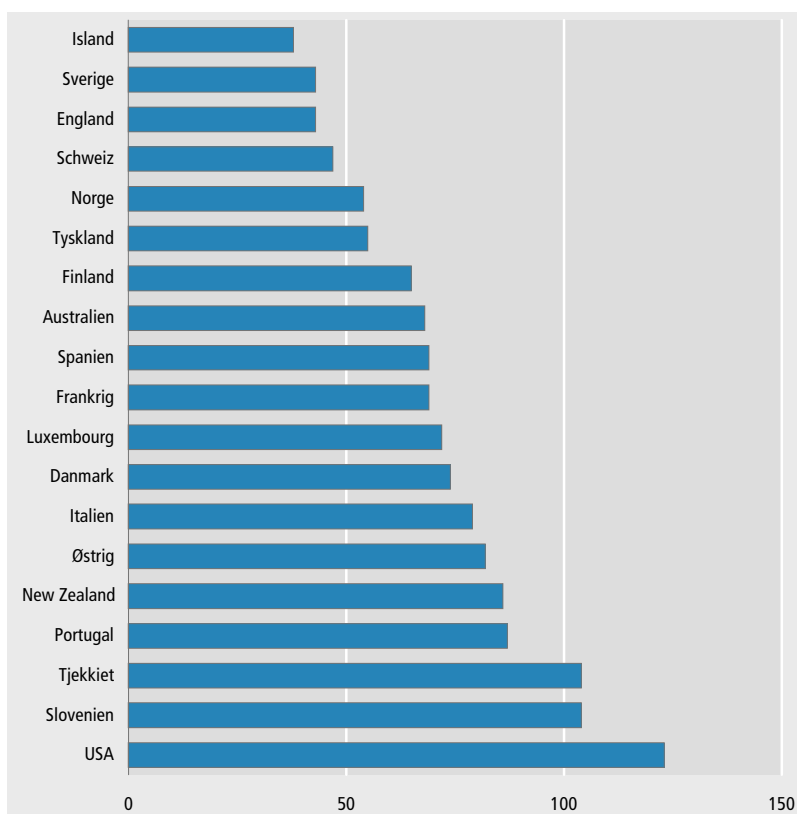
Flest dræbte i USA og Grækenland

Blandt de lande, hvor der findes oplysninger for 2008 ligger USA højest med 123 dræbte pr. 1 mio. indbyggere. Oplysningerne for Grækenland vedrører 2007, og her var der det højeste antal dræbte pr. 1 mio. indbyggere, nemlig 144 dræbte.

Flest dræbte blandt de 18-24 årige

For de fleste lande er der flest dræbte blandt de 18-24 årige. Særlig højt er antallet i Grækenland, hvor der er omkring 300 dræbte pr. 1 mio. indbyggere i denne aldersgruppe og i Belgien og USA, hvor der er 230-250 dræbte.

Figur 14. Dræbte pr. 1 mio. indbyggere i udvalgte lande. 2008



Tabel 1. Personskader fordelt efter alder og køn. 2009

	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	5 250	92	243	423	451	686	854	776	664	481	325	251
Dræbte	303	6	4	17	24	29	50	48	37	27	22	39
Alvorligt tilskadekomne	2 498	25	101	202	187	301	391	396	339	254	169	131
Lettere tilskadekomne	2 449	61	138	204	240	356	413	332	288	200	134	81
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	3 265	49	129	286	283	465	570	506	428	282	162	105
Dræbte	212	2	3	13	14	23	41	38	25	20	17	16
Alvorligt tilskadekomne	1 643	17	61	153	127	213	280	277	224	159	79	53
Lettere tilskadekomne	1 410	30	65	120	142	229	249	191	179	103	66	36
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	1 981	43	114	137	168	221	284	270	236	199	163	146
Dræbte	91	4	1	4	10	6	9	10	12	7	5	23
Alvorligt tilskadekomne	853	8	40	49	60	88	111	119	115	95	90	78
Lettere tilskadekomne	1 037	31	73	84	98	127	164	141	109	97	68	45
	pr. 100.000 indbyggere											
Personskader i alt	95	20	44	202	337	217	126	96	88	66	66	65
Dræbte	5	1	1	8	18	9	7	6	5	4	4	10
Alvorligt tilskadekomne	45	5	18	97	140	95	58	49	45	35	34	34
Lettere tilskadekomne	44	13	25	98	179	113	61	41	38	27	27	21
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	120	21	46	267	413	289	168	123	113	77	69	70
Dræbte	8	1	1	12	20	14	12	9	7	5	7	11
Alvorligt tilskadekomne	60	7	22	143	185	132	82	67	59	44	34	36
Lettere tilskadekomne	52	13	23	112	207	142	73	46	47	28	28	24
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	71	19	42	135	258	143	84	68	63	54	64	62
Dræbte	3	2	0	4	15	4	3	3	3	2	2	10
Alvorligt tilskadekomne	31	4	15	48	92	57	33	30	31	26	35	33
Lettere tilskadekomne	37	14	27	82	150	82	49	35	29	27	27	19

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. 2009

	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	7 580	32	149	340	543	890	1 324	1 371	1 118	804	487	340												
<i>Transportmiddel</i>																								
<i>Personbil</i>	4 231	.	1	17	391	573	806	845	610	392	291	191												
Personbil, almindelig	4 147	.	1	17	391	562	784	825	595	387	290	191												
Hyrevogn	63	.	-	-	-	9	15	16	12	4	1	-												
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	21	.	-	-	-	2	7	4	3	1	-	-												
<i>Varebil</i>																								
0-2.000 kg totalvægt	419	.	-	2	19	54	104	75	65	68	26	2												
2.001-3.500 kg totalvægt	145	.	-	2	11	20	27	26	19	24	13	1												
274	.	-	-	8	34	77	49	46	44	13	1													
<i>Lastbil over 3.500 kg totalvægt</i>																								
185	.	-	-	-	-	7	37	58	42	34	5	-												
Sololastbil	80	.	-	-	-	6	21	19	17	14	2	-												
Lastbil med anhænger	54	.	-	-	-	-	8	23	10	9	3	-												
Sættevognstog	50	.	-	-	-	1	8	16	14	11	-	-												
Køretøj under udrykning	1	.	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-												
<i>Bus</i>																								
90	.	-	-	-	-	2	9	17	27	26	7	-												
Rutebus	62	.	-	-	-	1	6	11	21	19	4	-												
Bus i øvrigt	28	.	-	-	-	1	3	6	6	7	3	-												
<i>Traktor</i>																								
45	.	-	3	2	6	7	8	8	6	3	2													
Traktor	35	.	-	3	2	3	6	6	5	5	3	2												
Motorredskab	10	.	-	-	-	3	1	2	3	1	-	-												
<i>Motorcykel</i>																								
422	.	4	14	24	61	94	91	82	34	14	1													
Motorcykel	327	.	2	5	14	51	79	71	67	24	12	1												
Knallert-45	95	.	2	9	10	10	15	20	15	10	2	-												
<i>Knallert-30</i>																								
712	.	11	215	58	49	82	90	83	62	24	18													
Knallert-30 lovlig	603	.	8	152	48	40	73	82	81	60	24	17												
Knallert-30 ulovlig	109	.	3	63	10	9	9	8	2	2	-	1												
<i>Cykel</i>																								
925	8	82	57	31	99	120	134	150	128	64	43													
<i>Fodgænger</i>																								
527	24	51	32	18	39	64	53	50	54	53	83													
Medbringende barnevogn, cykel mv.	40	4	4	-	1	2	7	3	-	1	6	12												
Rytter, hestevogn	2	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-												

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

Tabel 3. Implacerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2009

	I alt	Kørekort			Kørekortets udstedelsesår				
		Haves til det benyttede køretøj	Haves, men ikke til det benyttede køretøj	Mangler	2009	2007-2008	2005-2006	2000-2004	Før 2000
Implacerede i alt	5 272	4 940	54	278	185	473	289	587	2 580
<i>Transportmiddel</i>									
<i>Personbil</i>	4 122	3 906	27	189	168	425	244	466	1 994
Personbil, almindelig	4 044	3 829	26	189	168	423	238	450	1 959
Hyrevoan	57	56	1	-	-	2	6	10	27
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	21	21	-	-	-	-	-	6	8
<i>Varebil</i>	416	392	2	22	11	25	22	48	210
0-2.000 kg totalvægt	143	131	1	11	6	10	8	16	64
2.001-3.500 kg totalvægt	273	261	1	11	5	15	14	32	146
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	183	183	-	-	3	-	4	8	108
Sololastbil	79	79	-	-	1	-	3	7	50
Lastbil med anhænger	53	53	-	-	1	-	1	-	31
Sættevoanstag	50	50	-	-	1	-	-	1	26
Køretøj under udrykning	1	1	-	-	-	-	-	-	1
<i>Bus</i>	90	90	-	-	-	-	-	10	57
Rutebus	62	62	-	-	-	-	-	8	41
Bus i øvrigt	28	28	-	-	-	-	-	2	16
<i>Traktor</i>	42	42	-	-	1	5	2	5	23
Traktor	33	33	-	-	1	4	1	3	20
Motorredskab	9	9	-	-	-	1	1	2	3
<i>Motorcykel</i>	419	327	25	67	2	18	17	50	188
Motorcykel	326	267	24	35	1	13	15	46	155
Knallert-45	93	60	1	32	1	5	2	4	33

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. 2009

	Alle uheld				Spiritusuheld			
	Antal uheld	Personskader			Antal uheld	Personskader		
		I alt	Dræbte	Tilskadekomne		I alt	Dræbte	Tilskadekomne
I alt	4 174	5 250	303	4 947	680	861	75	786
Januar	320	411	24	387	44	54	7	47
Februar	263	318	22	296	46	59	3	56
Marts	302	389	28	361	49	71	13	58
April	383	505	36	469	61	83	4	79
Maj	379	477	29	448	73	95	8	87
Juni	389	480	22	458	70	78	7	71
Juli	341	445	30	415	63	76	8	68
August	347	452	17	435	54	76	3	73
September	411	508	34	474	55	66	5	61
Oktober	381	449	16	433	77	91	7	84
November	333	390	23	367	49	56	5	51
December	325	426	22	404	39	56	5	51
00-01	86	122	12	110	39	48	9	39
01-02	64	77	6	71	42	49	4	45
02-03	62	74	5	69	34	39	2	37
03-04	50	72	6	66	33	47	4	43
04-05	46	64	4	60	17	21	3	18
05-06	73	95	11	84	20	29	4	25
06-07	146	173	17	156	25	32	3	29
07-08	228	255	11	244	12	13	-	13
08-09	194	222	7	215	7	9	2	7
09-10	142	165	10	155	8	9	1	8
10-11	172	211	9	202	8	11	1	10
11-12	210	250	14	236	7	10	-	10
12-13	209	258	10	248	11	14	1	13
13-14	240	313	13	300	15	19	-	19
14-15	264	341	26	315	15	18	1	17
15-16	359	450	16	434	27	33	3	30
16-17	333	403	15	388	39	45	2	43
17-18	355	452	24	428	57	70	6	64
18-19	236	295	17	278	53	62	8	54
19-20	168	237	18	219	30	52	6	46
20-21	156	208	15	193	43	57	5	52
21-22	126	173	9	164	40	52	1	51
22-23	139	184	9	175	55	73	5	68
23-24	116	156	19	137	43	49	4	45

Tabel 5. Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2009

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
Uheld i alt	4 174	958	471	347	411	376	395	510	157	484	65
Uheld med impl.:	antal										
personbil	3 312	622	389	293	344	346	351	455	135	346	31
varebil	421	53	77	60	41	40	45	55	29	18	3
lastbil	192	4	44	31	27	8	12	24	18	19	5
bus	90	7	11	10	4	11	9	8	2	28	-
traktor	48	2	8	10	8	4	4	5	5	1	1
motorcykel	314	83	34	20	26	54	19	55	7	5	11
knallert-45	95	18	16	3	10	7	10	15	9	4	3
knallert-30	699	157	58	49	131	53	75	91	38	35	12
cykel	882	14	95	45	174	118	144	208	50	28	6
fodgænger	491	.	2	2	-	-	-	-	3	484	-
	pct.										
<i>Relativ fordeling</i>											
Uheld i alt	100	23	11	8	10	9	9	12	4	12	2
Uheld med impl.:											
personbil	100	19	12	9	10	10	11	14	4	10	1
varebil	100	13	18	14	10	10	11	13	7	4	1
lastbil	100	2	23	16	14	4	6	13	9	10	3
bus	100	8	12	11	4	12	10	9	2	31	0
traktor	100	4	17	21	17	8	8	10	10	2	2
motorcykel	100	26	11	6	8	17	6	18	2	2	4
knallert-45	100	19	17	3	11	7	11	16	9	4	3
knallert-30	100	22	8	7	19	8	11	13	5	5	2
cykel	100	2	11	5	20	13	16	24	6	3	1
fodgænger	100	.	0	0	0	0	0	0	1	99	0

Tabel 6. Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2009

	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	3 312	250	852	204	106	30	29	177	51	378	633	353	595
varebil	421	23	204	24	24	7	4	14	9	36	63	19	77
lastbil	192	1	106	24	8	2	-	-	4	14	29	21	30
bus	90	3	30	7	2	2	-	1	1	2	11	28	10
traktor	48	2	29	4	-	-	-	6	2	3	4	1	3
motorcykel	314	59	177	14	-	1	6	12	2	2	11	5	43
knallert-45	95	11	51	9	4	1	2	2	-	-	4	4	10
knallert-30	699	108	378	36	14	2	3	2	-	13	50	36	65
cykel	882	12	633	63	29	11	4	11	4	50	40	28	13
fodgænger	491	.	353	19	21	28	1	5	4	36	28	.	.
Personskader													
i personbil	2 575	331	1370	250	121	37	36	26	1	4	3	11	810
i varebil	176	28	75	24	20	6	1	-	-	-	-	-	61
i lastbil	16	1	5	2	5	-	-	-	-	-	-	2	9
i bus	32	3	13	4	3	2	-	-	-	-	-	-	14
i traktor	10	2	6	2	-	-	-	-	-	-	1	-	-
på motorcykel	324	62	186	14	-	1	6	20	1	2	3	2	45
på knallert-45	93	13	51	9	4	1	2	2	-	-	1	1	11
på knallert-30	656	115	387	34	15	2	3	-	-	16	11	10	67
på cykel	871	12	634	63	29	11	3	10	4	47	47	14	14
for fodgængere	494	.	367	19	21	28	1	5	4	34	17	.	.
Dræbte													
i personbil	164	13	61	26	11	4	4	1	-	-	-	-	72
i varebil	16	2	5	1	7	1	-	-	-	-	-	-	5
i lastbil	3	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1
i bus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
på motorcykel	27	-	13	4	-	-	1	4	-	-	-	-	7
på knallert-45	3	-	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	1
på knallert-30	12	-	7	1	1	-	-	-	-	-	-	-	3
på cykel	25	2	10	5	5	-	1	1	-	1	-	-	1
fodgængere	52	.	37	2	10	4	-	-	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. 2009

	Spirituspåvirkede i promille						I alt	Alle førere	Andel spirituspåvirkede
	0,51 - 0,8	0,81 - 1,2	1,21 - 1,6	1,61 - 2,0	Over 2,0	Ikke prøvet			
Implicerede førere og fodgængere i alt	60	108	143	141	155	88	695	7 580	9,2
<i>Transportmiddel:</i>									
<i>Personbil</i>	33	67	82	72	65	8	327	4 231	7,7
Personbil, almindelig	32	67	81	72	65	8	325	4 147	7,8
Hyrevogn	-	-	1	-	-	-	1	63	1,6
<i>Varebil</i>	5	8	10	5	10	1	39	419	9,3
0-2.000 kg totalvægt	1	4	3	1	4	1	14	145	9,7
2.001-3.500 kg totalvægt	4	4	7	4	6	-	25	274	9,1
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	-	-	1	-	-	-	1	185	0,5
<i>Bus</i>	-	-	-	-	-	-	-	90	-
<i>Traktor</i>	-	-	-	1	-	2	3	45	6,7
<i>Motorcykel mv.</i>	4	13	9	15	10	2	53	422	12,6
Motorcykel	1	12	6	9	4	2	34	327	10,4
Knallert-45	3	1	3	6	6	-	19	95	20,0
<i>Knallert-30</i>	16	16	35	37	66	11	181	712	25,4
<i>Cykel</i>	-	1	5	3	-	20	29	925	3,1
<i>Fodgænger</i>	2	3	1	8	4	44	62	527	11,8

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

Tabel 8. Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2009

	Personbil		Motorcykel		Knallert-45		Knallert-30		Cykel	
	Førere i alt	Spirituspåvirkede førere	Førere i alt	Spirituspåvirkede førere	Førere i alt	Spirituspåvirkede førere	Førere i alt	Spirituspåvirkede førere	Førere i alt	Spirituspåvirkede førere
Mænd	2 727	300	300	34	82	18	571	172	486	24
Under 15 år	1	-	2	-	2	-	9	-	56	-
15 år	5	3	2	-	1	-	26	1	8	-
16 år	3	1	1	-	3	1	92	8	13	1
17 år	6	3	2	1	5	1	60	3	10	-
18 år	147	14	6	2	4	1	21	1	2	-
19 år	139	19	7	2	4	1	19	7	3	-
20-24 år	418	72	48	5	10	1	39	16	56	7
25-34 år	561	80	71	9	13	8	65	30	48	7
35-44 år	503	57	65	7	17	3	79	41	81	4
45-54 år	383	38	60	6	13	1	68	37	86	2
55-64 år	260	8	23	2	9	-	58	21	66	2
65-74 år	183	5	12	-	1	1	21	6	37	1
Over 74 år	118	-	1	-	-	-	14	1	20	-
Kvinder	1 390	27	26	-	11	1	121	9	430	5
Under 15 år	-	-	-	-	-	-	2	-	34	-
15 år	1	-	-	-	-	-	2	-	7	-
16 år	2	-	-	-	-	-	14	1	10	-
17 år	-	-	-	-	-	-	21	-	9	-
18 år	62	-	-	-	1	-	12	-	16	-
19 år	43	-	1	-	1	-	6	1	10	-
20-24 år	155	5	3	-	-	-	10	1	43	1
25-34 år	245	8	8	-	2	-	17	1	72	-
35-44 år	342	7	6	-	3	1	11	2	53	3
45-54 år	227	4	7	-	2	-	15	3	64	-
55-64 år	132	2	1	-	1	-	4	-	62	-
65-74 år	108	1	-	-	1	-	3	-	27	1
Over 74 år	73	-	-	-	-	-	4	-	23	-

Tabel 9.

Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række lande. 2008

	Dræbte						
	I alt	0-14 år	15-17 år	18-20 år	21-24 år	25-64 år	Over 64 år
	pr. 1 mio. indbyggere						
Australien	68	14	88	161	118	69	83
Belgien ¹	101	17	69	237	245	109	93
Canada ¹	84	19	97	208	149	82	101
Danmark	74	19	67	181	132	70	111
England	43	10	66	106	78	41	50
Finland	65	9	129	156	76	58	106
Frankrig	69	11	75	180	172	68	79
Grækenland ¹	144	26	124	280	308	144	159
Holland ²	39	8	43	88	91	31	76
Irland ¹	78	18	81	210	137	72	123
Island	38	0	0	143	56	30	111
Italien	79	-	-	-	-	-	-
Japan ²	45	7	37	64	43	30	102
Korea ¹	127	23	81	82	106	126	371
Luxembourg	72	-	-	-	-	-	-
New Zealand	86	26	150	221	196	77	93
Norge	54	10	57	192	115	50	69
Polen ²	120	22	78	217	188	123	158
Portugal	87	-	-	-	-	95	109
Schweiz	47	8	51	96	50	44	80
Slovenien	104	14	159	176	221	108	102
Spanien	69	13	71	145	112	71	73
Sverige	43	4	33	88	72	44	63
Tjekkiet	104	13	37	208	195	107	123
Tyskland	55	9	65	149	116	50	65
Ungarn ²	82	-	-	-	-	-	-
USA	123	22	125	247	234	134	142
Østrig	82	9	86	200	176	73	120

¹ 2007. ² 2009.

Kilde: International Road Traffic and Accident Database, OECD.

2. Statistiksystemet

2.1 Formål

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

*Tilpasning
efter behov*

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

2.2 Definitioner og afgrænsninger

*Færdsels-
uheld*

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

Dræbte

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

*Tilskade-
komne*

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

*Personskade-
uheld*

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

2.3 Oplysninger om færdselsuheld

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

*Uhelds-
oplysninger*

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

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

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

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

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

2.4 Dækningsgrad

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

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

Vejdirektoratet kontrollerer og retter antallet af politirapporterede dræbte ved at sammenholde politiets oplysninger om uheldsimplicerede personer med oplysninger om dødsfald fra CPR-registret.

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 skadestuerregistreringer 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.

Kun en mindre del af personskaderne kommer til politiets kendskab Tidligere års undersøgelser har bl.a. vist, at den officielle færdselsuheldsstatistik dækker under en femtedel af de personskader ved færdselsuheld, som tilsammen bliver registreret af politiet, skadestuerne og sygehusene. Undersøgelsen har måttet udgå af *Færdselsuheld 2009*, da de nødvendige oplysninger om skadestue- og sygehusregistreringer ikke forelå på tidspunktet for publikationens færdiggørelse.

2.5 Indberetningssystem

<i>Udtræk fra Vejsektorens Informations System</i>	Politiet indberetter ugentligt oplysninger til Vejdirektoratet om færdselsuheld med personskade. Oplysningerne indgår i Vejdirektoratets Vejsektorens Informations System, hvorfra Danmarks Statistik modtager data én gang årligt.
<i>Politirapporten</i>	Politiets indberetninger om færdselsuheld til Vejdirektoratet foregår via Rigspolitichefens 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. Sigtelser af førere involveret i færdselsuheld

3.1 Indledning

<i>Ingen oplysninger om årsager til uheld i politiets indberetninger</i>	Politiets indberetninger af færdselsuheld med personskade indeholder ikke oplysninger om årsager til uheldene eller om hvilke(n) af de involverede førere, der har skylden for, at uheldet er sket. Politiets indberetninger indeholder alene oplysninger om omstændighederne ved uheldene, fx om det var glat, mørkt eller usigtbart.
<i>Inddragelse af politiets sigtelser</i>	Danmarks Statistik får imidlertid jævnligt spørgsmål om, hvem der er skyld i færdselsuheldene. Er det i sær de unge mænd? Eller måske ældre trafikanter, der har svært ved at orientere sig i trafikken? Med henblik på at belyse spørgsmålet har Danmarks Statistik forsøgsvis koblet Kriminalstatistikregistrets oplysninger om sigtelser for overtrædelse af straffeloven, færdselsloven og særlovene sammen med politiets oplysninger om førere involveret i færdselsuheld med personskade. Resultatet af denne kobling præsenteres i afsnit 3.3.
<i>Politiets praksis ved færdselsuheld</i>	Når politiet kontaktes i forbindelse med et færdselsuheld, vurderes det i det enkelte tilfælde, om der er brug for politiets bistand. Det kan der være, hvis der er sket skader på personer, eller der er opstået større trafikmæssige problemer, eller hvis det vurderes, at der er tale om væsentlige overtrædelser af færdselsloven.
<i>Politirapport nødvendig?</i>	Hvis politiet rykker ud til et færdselsuheld, vurderes det på uheldsstedet, om det er nødvendigt at optage en politirapport og foretage en efterforskning. Hvis det <i>ikke</i> skønnes nødvendigt, registreres færdselsuheldet kun i døgnrapporten, og der foretages ikke videre i sagen, dvs. der bliver ikke rejst sigtelse mod nogen af de involverede parter.
<i>Efterforskning og sigtelse</i>	Hvis politiet skønner, at der er sket en lovovertrædelse, vil der blive iværksat en efterforskning. Hvis efterforskningen bekræfter formodningen om en lovovertrædelse, vil politiet rejse en eller flere sigtelser mod de pågældende personer. Dog undlader politiet i nogle tilfælde at rejse en sigtelse, hvis lovovertræderen selv er kommet alvorligt til skade. Sigtelserne registreres i det centrale kriminalregister, og det er oplysninger herfra, der indgår i denne undersøgelse.
<i>Ikke alle sigtelser for overtrædelse af færdselsloven indgår</i>	Det er dog kun sigtelser for <i>visse typer af færdselslovsovertrædelser</i> , der registreres i kriminalregistret. Det drejer sig om sigtelser for: <ul style="list-style-type: none"> • spiritus- og narkotikakørsel • kørsel uden førerret • kørsel i frakendelsestiden, dvs. at føreren midlertidigt eller varigt er frakendt kørekortet • overtrædelser, der kan medføre frakendelse af førerretten • overtrædelse af reglerne, der er omfattet af klippekortordningen • konstruktivt ændrede og hastighedsforøgede knallerter • regler om kontrolapparat • overlæs

Alle andre færdselslovssigtelser registreres ikke i kriminalregistret, og indgår derfor ikke i denne undersøgelse.

Alle sigtelser for overtrædelse af straffeloven indgår

Personer, der har været involveret i et færdselsuheld, kan også sigtes for overtrædelse af *straffeloven*. Det kan fx være for *Uagtsom betydelig legemsbeskadigelse i forbindelse med færdselsuheld*. Sigtelser for overtrædelse af straffeloven registreres altid i kriminalregistret, og indgår dermed i denne undersøgelse.

Sigtet er ikke det samme som skyldig, men for færdselslovs-overtrædelser næsten altid

På baggrund af politiets efterforskning vil anklagemyndigheden vurdere, om der er begået lovovertrædelser, som kan betyde, at en eller flere af parterne i uheldet kan idømmes straf i form af bøde eller fængsel, ligesom det vurderes, om der skal ske frakendelse af førerretten. Det er også muligt, at der ikke rejses tiltale mod nogen. Hvis der rejses tiltale, og sagen dermed indbringes for retten, kan udfaldet både blive en sanktion eller en frifindelse. At der er rejst sigtelse mod en person, der har været involveret i et færdselsuheld, er altså ikke ensbetydende med, at vedkommende bliver fundet skyldig i en lovovertrædelse. På den anden side viser Danmarks Statistiks opgørelse over strafferetslige afgørelser, at over 99 pct. af de afgørelser, der vedrører overtrædelse af færdselsloven, resulterer i en sanktion.

Ikke alle uheld vil have en "skyldig"

Som det er fremgået af ovenstående, kan det ikke forventes, at koblingen mellem færdselsuheldsstatistikregistret og kriminalstatistikregistrets oplysninger om sigtelser vil medføre, at der for alle uheld vil kunne findes en "skyldig" person. For det første fordi politiet ikke iværksætter en efterforskning i alle tilfælde, for det andet fordi en efterforskning ikke nødvendigvis resulterer i en sigtelse, for det tredje fordi en sigtelse ikke altid registreres i kriminalregistret, og dermed ikke indgår i datagrundlaget for denne undersøgelse, og for det fjerde fordi politiet i nogle tilfælde undlader at rejse en sigtelse, hvis personen, der har begået en lovovertrædelse, selv er kommet alvorligt til skade i færdselsuheldet.

Sigtet ikke det samme som årsag til uheldet

Ved tolkningen af resultaterne er det desuden vigtigt at huske, at en sigtelse for en given lovovertrædelse ikke nødvendigvis er ensbetydende med, at lovovertrædelsen er årsag til uheldet. Fx kan en person være sigtet for en hastighedsovertrædelse, uden at det betyder, at uheldet er sket på grund af, at der er kørt for stærkt. Det kan tænkes, at uheldet ville være sket alligevel. I andre tilfælde er det mere oplagt, at den sigtede person er en kraftig medvirkende faktor til, at uheldet er sket. Fx ved sigtelsen *Spirituskørsel*.

3.2 Datagrundlag og metode

Datagrundlag Der er anvendt oplysninger dels fra Danmarks Statistiks Færdselsuheldsstatistikregister (FU), og dels fra Danmarks Statistiks Kriminalstatistikregister (KR). Fra FU er hentet oplysninger om alle førere, der har været involveret i færdselsuheld i 2008 samt oplysninger om de uheld, de har været impliceret i. Der er taget udgangspunkt i 2008 (selv om 2009 foreligger) for at kunne få oplysninger om så mange sigtelser som muligt, jf. nedenfor.

Fra KR er hentet oplysninger om sigtelser med en gerningsdato, der ligger i 2008. Da nogle sigtelser ikke rejses samme år, som lovovertrædelser (gerningen) har fundet sted, er inddraget oplysninger om sigtelser rejst både i 2008 og 2009.

Metode De to sæt oplysninger er koblet via personnummer. Hvis en person optræder i både FU og KR, og uheldsdatoen i FU er den samme som gerningsdatoen i KR, er sigtelsen i KR medtaget i første omgang. Efterfølgende er det undersøgt, om sigtelsen i KR har en gerningskode, der må formodes, at have relation til færdselsuheldet, fx *Vigepligtsforseelse*. Sådanne sigtelser er medtaget i den videre analyse, mens sigtelser med gerningskoder, der ikke kan antages at have noget med færdselsuheldet at gøre, fx *Tyveri af indregistreret køretøj*, ikke er medtaget.

3.3 Resultater

Førere involveret i færdselsuheld I 2008 var der ifølge Færdselsuheldsstatistikregistret (FU) i alt 8.303 førere involveret i færdselsuheld med personskaade. Et mindre antal førere (48) optræder mere end én gang i FU. Det vil sige, at der er nogle førere, der har været involveret i mere end ét uheld i løbet af 2008. De 8.303 førere er altså mere præcist udtrykt éntydige kombinationer af personnummer og uheldsdato. For nemheds skyld betegnes de *personer* i det følgende.

Er der rejst en sigtelse mod de involverede? Blandt de 8.303 førere og fodgængere findes der 6.683 sigtelser i KR for 2008 og 2009, heraf 3.395, hvor gerningsdatoen i sigtelsen er den samme som uheldsdatoen i færdselsuheldet.

For hovedparten af de 3.395 sigtelser forekommer gerningskoden at være relevant, men der forekommer også gerningskoder som ikke synes at have direkte relevans til involvering i et færdselsuheld, fx *Tyveri af indregistreret køretøj*. En summarisk oversigt over de i alt 3.198 relevante gerningskoder er vist i tabel 1.

Disse 3.198 sigtelser vedrører 2.597 personer og 2.603 kombinationer af personnummer og uheldsdato. Dvs. der er seks personer, der optræder med mere end én uheldsdato og også et antal uheld, hvor der er rejst mere end én sigtelse mod den samme fører. Det kan fx være for

”Uagtsomt manddrab i forbindelse med færdselsuheld” og for ”Vigepligtsforsømmelse”. I det følgende tages der udgangspunkt i de 2.603 kombinationer af uheldsdato og personnummer.

Tabel 1. Sigtelser med relevante gerningskoder. 2008 og 2009

	Antal	Pct.
I alt	3 198	100
Uagtsomt manddrab/betydelig legemsbeskadigelse	280	9
Fører påvirket af spiritus, euforiserende stoffer, medicin	944	30
Mangler ved køretøj	154	5
Vigepligtsforseelse	670	21
Hastighedsovertrædelse	124	4
Kørsel uden førerret/kørsel i frakendelsestid	308	10
Manøvre til fare/ulempe	255	8
Øvrige færdselslovsovertrædelser	463	14

Knap hver tredje sigtes

Mod lidt mindre end hver tredje af de involverede førere er der rejst en eller flere sigtelser med samme gerningsdato som uheldsdatoen. Ikke så overraskende er andelen størst for førere uden kørekort, da dette jo i sig selv er en lovovertrædelse.

Tabel 2. Førere involveret i færdselsuheld. 2008

	Personer med sigtelse	Personer i alt	Andel sigtede
	antal		pct.
I alt	2 603	8 303	31
Motorfører med kørekort til det benyttede køretøj	1 913	5 894	32
Motorfører med kørekort, men ikke til det benyttede køretøj	31	58	53
Motorfører uden kørekort, hvor dette kræves	269	316	85
Knallertkører på 16-17 år med knallertbevis	108	266	41
Knallertkører under 18 år uden knallertbevis	36	83	43
Fører af køretøj, hvortil kørekort/knallertbevis ikke kræves (knallertkører > 17 år)	247	1 686	15

Sammenhæng sigtelse og tilskadekomst

Det kan undre, at ikke alle personer uden kørekort, er blevet sigtet. Det viser sig, at ud af de i alt 47 personer, der ikke er sigtet, er 20 døde inden for 30 dage efter uheldet, og yderligere 7 er alvorligt tilskadekomne. Det kan derfor være udtryk for, at politiet i et vist omfang undlader at sigte personer, der selv er kommet alvorligt til skade i et færdselsuheld. Det overordnede generelle billede er også, at jo alvorligere tilskadekomst, jo mindre andel er sigtet, jf. tabel 3.

Tabel 3. Førere involveret i færdselsuheld. 2008

	I alt		Heraf sigtet	
	antal	pct.	antal	pct.
I alt	8 303		29	
Dræbt	288		3	
Alvorligt tilskadekommen	2 084		30	
Lettere tilskadekommen	2 109		32	
Uskadt	3 822		34	

I tabel 4 er vist, hvordan sigtelserne fordeler sig på trafikanttype. Markante afvigelser fra gennemsnittet på 31 pct. er knallert-30 og knallert-45 med konstruktive ændringer. Dette er heller ikke så overraskende, da sådanne ændringer er en overtrædelse af færdselslovens §§ 67-68. Der er næsten ingen sigtelser mod de involverede cyklister.

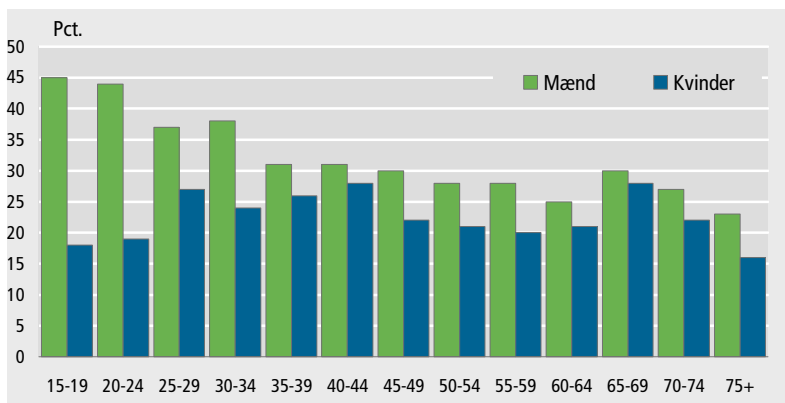
Tabel 4. Førere i færdselsuheld 2008

	Personer med sigtelse		Personer i alt		Andel med sigtelser	
	antal	pct.	antal	pct.	antal	pct.
I alt	2 603		8 303		31	
Hest med rytter	0		4		0	
Personbil	1 754		4 744		37	
Hyrevogn	16		58		28	
Køretøj 0-3.500 kg under udrykning	0		26		0	
Varebil 0-2.000 kg	50		156		32	
Varebil 2.001-3.500 kg	128		362		35	
Lastbil over 3.500 kg	60		201		30	
Forvogn til sættevogn	18		85		21	
Rutebus	17		73		23	
Bus i øvrigt	6		25		24	
Bil over 3.500 kg under udrykning	0		4		0	
Traktor	23		62		37	
Motorredskab	8		21		38	
Motorcykel	95		348		27	
3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg	4		9		44	
Knallert-45 med konstruktive ændringer	5		7		71	
Knallert-45	31		91		34	
Knallert-30 med konstruktive ændringer	100		129		78	
Knallert-30	284		770		37	
Cykel	6		1 128		1	

Flere blandt mandlige end blandt kvindelige førere sigtes

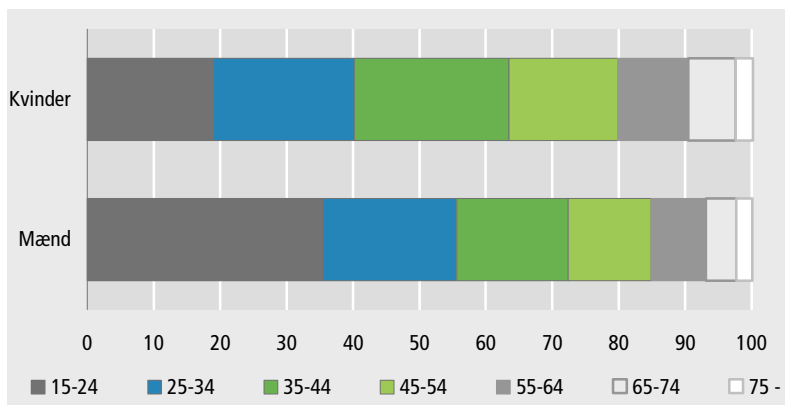
I alt 35 pct. af de involverede mandlige førere blev sigtet i forbindelse med et færdselsuheld. Den tilsvarende andel af de involverede kvindelige førere var på 23 pct. For mændene er der store forskelle afhængig af alder. Mere end 4 ud af 10 blandt de yngste mænd er således blevet sigtet, mens det kun er 2 ud af 10 blandt de ældste. For kvinderne er der tale om en meget mere konstant andel. Forskellen mellem mænd og kvinder er særlig stor blandt unge under 25 år, hvor der er mere end dobbelt så stor en andel af mændene som af kvinderne, der er sigtet, jf. figur 1.

Figur 1. Førere i færdselsuheld. Andel sigtet. 2008



En tredjedel af de sigtede mænd er under 25 år, og mere end halvdelen er under 35 år. For kvinderne er de tilsvarende andele knap 20 pct. og 40 pct. Dvs. de sigtede mænd er i gennemsnit yngre end de sigtede kvinder.

Figur 2. Førere i færdselsuheld. Sigtede fordelt på alder. 2008



Sigtelser af mænd vedrører spiritus

Som nævnt ovenfor blev der rejst 3.198 sigtelser mod de i alt 2.603 involverede førere. I tabel 5 er disse 3.198 sigtelser fordelt på gerningsart og køn. En tredjedel af de sigtelser, der er rejst mod mænd er sigtelser for at have været påvirket af spiritus eller andre stoffer. Det samme gælder kun for 14 pct. af sigtelserne mod kvinder. Mænd er også i højere grad end kvinder sigtet for at have kørt uden førerbevis og for at føre et køretøj med mangler. Til gengæld er der en større andel af kvindernes end af mændenes sigtelser, der handler om vigepligtsforseelser og om at foretage manøvrer, der er til fare eller ulempe for medtrafikanten.

Tabel 5. Sigtelser af førere i færdselsuheld 2008. Fordelt på køn og gerningskode

	Mænd	Kvinder
	antal	
I alt	2 611	587
	pct.	
I alt	100	100
Uagtsomt manddrab/betydelig legemsbeskadigelse	9	9
Fører påvirket af spiritus, euf. stoffer, medicin	33	14
Mangler ved køretøj	6	2
Vigepligtsforseelse	17	38
Hastighedsovertrædelse	4	4
Kørsel uden førerret/kørsel i frakendelsestid	11	3
Manøvre til fare/ulempe	7	13
Øvrige færdselslovsovertrædelser	14	17

Flest sigtede i eneuheld

Andelen af sigtede er størst for personer, der har været involveret i et eneuheld. Her er over halvdelen blevet sigtet. For personer involveret i svingningsuheld, parkeringsuheld og fodgængeruheld er ca. en tredjedel blevet sigtet, mens det kun er en fjerdedel af de involverede i mødeuheld og uheld mellem krydsende køretøjer.

Tabel 6. Sigtede førere i færdselsuheld 2008. Fordelt på uheldssituation

Uheldssituation	Personer med sigtelse	Personer i alt	Andel med sigtelser
	antal		pct.
I alt	2 603	8 303	31
Eneuheld	641	1 160	55
Indhentningsuheld	236	1 231	19
Mødeuheld	210	891	24
Svingningsuheld mellem medkørende	347	1 109	31
Svingningsuheld mellem modkørende	277	848	33
Uheld mellem krydsende køretøjer	256	1 056	24
Svingningsuheld mellem krydsende køretøjer	389	1 193	33
Parkeringsuheld	66	200	33
Fodgængeruheld	163	518	31
Forhindringsuheld	18	97	19

Førere i eneuheld sigtes for spirituskørsel

Der er stor forskel på gerningsmønstret for de enkelte uheldssituationer. To tredjedele af sigtelserne af førerne i eneuheld drejer sig om påvirkning af spiritus, euforiserende stoffer eller medicin, og yderligere 18 pct. er sigtelser for at køre uden førerbevis, eller køre selv om førerbeviset er frakendt. Sigtelserne af førere involveret i svingningsuheld og uheld mellem krydsende køretøjer vedrører derimod for en stor dels vedkommende vigepligtsforseelser og manøvrer til fare eller ulempe.

Tabel 7.

**Sigtelser af førere i færdselsuheld 2008.
Fordelt på gerningsart og uheldssituation.**

	Ene- uheld	Ind- hent- nings- uheld	Møde- uheld	Sving- nings- uheld mellem med- kø- rende	Sving- nings- uheld mellem mod kø- rende	Uheld mellem sende køre- tøjer	Sving- nings- uheld mellem kryd- sende køre- tøjer	Parke- rings- uheld	Fod- gæn- ger- uheld	For- hin- drings- uheld	I alt
	antal										
I alt	832	307	277	396	314	313	452	85	200	22	3 198
	pct.										
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Uagtsomt manddrab/betydelig legemsbeskadigelse	4	12	16	6	10	11	8	2	22	5	9
Fører påvirket af spiritus, euforiserende stoffer, medicin	65	29	31	10	8	11	7	58	17	55	30
Mangler ved køretøj	2	4	4	9	6	5	5	7	4	23	5
Vigepligtsforseelse	0	3	2	21	41	50	62	0	5	0	21
Hastighedsovertrædelse	6	5	7	2	1	1	1	9	4	9	4
Kørsel uden førerret/kørsel i frakendelsestid	18	10	9	5	4	6	5	15	5	5	10
Manøvre til fare/ulempe	0	10	4	28	24	0	2	0	9	0	8
Øvrige færdselslovsovertrædelser	4	27	27	18	6	17	11	8	35	5	14

*Knallert-30-kørere
sigtes ofte for
spirituskørsel*

Også når der kigges på de forskellige trafikanttyper, er der stor variation i hvilke lovovertrædelser førerne sigtes for. Seks ud af ti sigtelser mod førere af knallert-30 drejer sig om påvirkning af spiritus eller andre stoffer, mens en fjerdedel af sigtelserne mod lastbilchauffører er for uagtsomt manddrab/betydelig legemsbeskadigelse. Blandt de sigtede motorcyklister er der en fjerdedel, der er sigtet for kørsel uden førerret/kørsel i frakendelsestiden, og blandt de sigtede førere af knallert-30 med konstruktive ændringer er der – ikke overraskende – en meget stor andel, nemlig to tredjedele, der er sigtet for mangler ved køretøj.

Tabel 8.

**Sigtelser af førere i færdselsuheld 2008.
Fordelt på gerningsart og trafikanttype¹**

	Person- bil	Vare- bil 0-2.000 kg	Varebil 2.001- 3.500 kg	Last- bil over 3.500 kg	Motor- cykel	Knallert- 30 med kon- struk- tive æn- dringer	Knallert- 30	I alt
	antal							
I alt	2 146	59	160	81	127	126	330	3 198
	pct.							
I alt	100	100	100	100	100	100	100	100
Uagtsomt manddrab/betydelig legemsbeskadigelse	10	2	13	26	1	1	1	9
Fører påvirket af spiritus, euforiserende stoffer, medicin	27	32	26	5	33	21	61	30
Mangler ved køretøj	0	0	0	0	1	65	19	5
Vigepligtsforseelse	25	19	19	23	2	2	6	21
Hastighedsovertrædelse	4	8	4	9	9	0	1	4
Kørsel uden førerret/kørsel i frakendelsestid	10	12	6	2	24	6	2	10
Manøvre til fare/ulempe	9	14	13	20	2	0	0	8
Øvrige færdselslovsovertrædelser	14	14	18	15	28	6	11	14

¹ Kun trafikanttyper med mindst 50 sigtelser.

3.4 Opsummering

- En tredjedel sigtes* Politiet rejste sigtelse mod knap en tredjedel af de førere, der var involveret i færdselsuheld med personskaade i 2008.
- Flest blandt førere uden kørebevis* Ikke så overraskende var der flest sigtede blandt motorførere uden kørebevis og blandt førere af køretøjer med konstruktive ændringer.
- Mænd sigtes oftere end kvinder ..* Der var en større andel af de involverede mænd end af de involverede kvinder, der blev sigtet. Henholdsvis 35 pct. og 20 pct. Andelen er særlig stor blandt de unge mænd under 25 år, hvor ca. 45 pct. af de involverede førere blev sigtet.
- .. og oftere for spirituskørsel* En tredjedel af de sigtede mænd blev sigtet for at være påvirket af spiritus eller andre stoffer. Det samme gjaldt kun for 14 pct. af de sigtede kvinder.
- Flest i eneuheld sigtes ..* Blandt de involverede i eneuheld var det over halvdelen, der blev sigtet, mens det kun var hver fjerde i mødeuheld og uheld mellem krydsende køretøjer.
- .. og især for spirituskørsel* Førere i eneuheld adskiller sig også fra andre førere ved i højere grad at blive sigtet for spirituskørsel og kørsel uden førerret.
- Lastbilførere sigtes for uagtsom skadeforvoldelse* Førere af lastbiler er den trafikanttype, der oftest sigtes for uagtsomt manddrab/betydelig legemsbeskadigelse, mens knallert-30-kørere oftest sigtes for spirituspåvirkning.