

1. Færdselsuheld med personskade 2000

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. Praktisk taget alle uheld med dræbte indgår i statistikken, og uheld med alvorlig personskade indberettes hyppigere end uheld med lettere personskade. Desuden bliver uheld med biler hyppigere indberettet end uheld med cykler. For en nærmere uddybning henvises til afsnit 2, statistiksystemet, og afsnit 3, personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestuerregistreringer og politirapporter.

1.2 Udviklingen i hovedtræk

Lille fald i antal trafikdræbte

I 2000 omkom 498 trafikanter. I forhold til 1999 faldt antallet af trafikdræbte med 3 pct., jf. oversigtstabel 1. Der var 4.259 alvorligt tilskadekomne, hvilket svarer til en stigning på 1 pct. i forhold til 1999. Stigningen i antallet af lettere tilskadekomne var på knap 7 pct. Der er et brud i den relative fordeling af lettere og alvorligt tilskadekomne fra 1997 på grund af en ny vejledning til politiet om færdselsuheldsindberetning, se afsnit 1.8.

3,4 pct. færre uheld i 2000

Politiet rapporterede i alt 7.346 uheld med personskade i 2000, hvilket er et fald på 3,4 pct. i forhold til 1999.

3,5 pct. stigning i biltrafikken i 1999

Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at både bil- og cykeltrafikken var uændret i 2000 i forhold til 1999. Siden 1986 er biltrafikken vokset med i alt 59 pct., hvorimod niveauet for cykel/knallertrafikken har varieret i perioden, men var i 2000 på niveau med cykel/knallertrafikken i 1986.

Oversigtstabel 1.

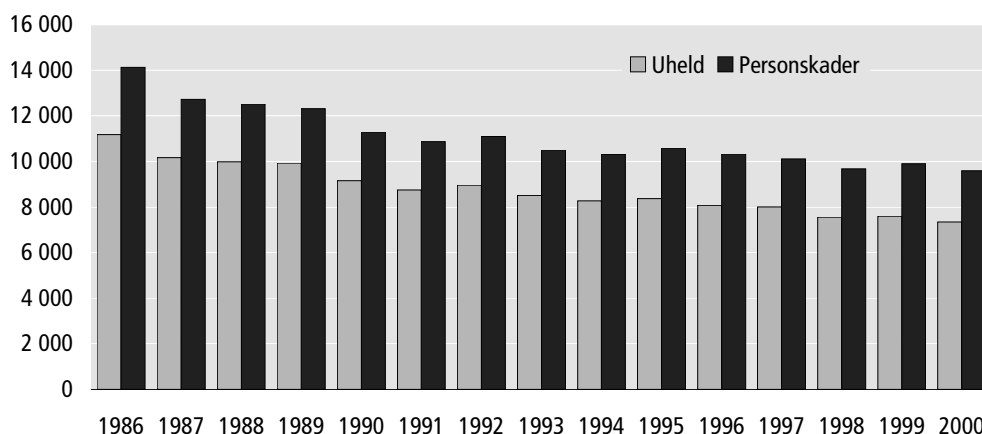
Antal uheld og personskader. 1986–2000
Accidents and casualties. 1986–2000

	Antal uheld i alt	Antal personskader				Antal indberettede materiel-skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	I alt	
1986	11 170	723	8 301	5 097	14 121	14 186
1987	10 164	698	7 357	4 659	12 714	13 349
1988	9 978	713	7 321	4 469	12 503	12 427
1989	9 922	670	7 266	4 379	12 315	12 269
1990	9 155	634	6 396	4 257	11 287	11 781
1991	8 757	606	6 231	4 034	10 871	10 976
1992	8 965	577	6 031	4 483	11 091	11 180
1993	8 513	559	5 735	4 195	10 489	11 459
1994	8 279	546	5 661	4 096	10 303	10 911
1995	8 373	582	5 624	4 367	10 573	11 015
1996	8 080	514	5 339	4 471	10 324	10 718
1997	8 004	489	4 424	5 193	10 106	9 952
1998	7 556	499	4 071	5 104	9 674	9 081
1999	7 605	514	4 217	5 176	9 907	9 301
2000	7 346	498	4 259	4 833	9 590	9 744

Færre uheld og personskader i forhold til 1986

Antallet af færdselsuheld er 34 pct. lavere i 2000 end i 1986. Således er antal uheld faldet fra 11.170 i 1986 til 7.346 i 2000. Der har været en reduktion på 32 pct. i antal personskader (tilskadekomne og dræbte tilsammen) fra 14.121 i 1986 til 9.590 i 2000.

Figur 1. Antal uheld og personskader. 1986–2000
Accidents and casualties. 1986–2000



Figur 1 viser udviklingen i antal uheld og personskader. Det ses, at der var et betydeligt fald i antal færdselsuheld i perioden fra 1985 til 1991, hvor der indtraf et fald på 22 pct. fra omkring 11.500 til 9.000. Ses der bort fra de mindre stigninger i 1992 og 1995 fortsætter den faldende tendens frem til 1998. I 1999 er der en mindre stigning, hvorefter der igen sker et mindre fald i 2000.

Oversigtstabel 2. Gennemsnitligt antal uheld og personskader. 1986–2000
Accidents and casualties, average. 1986–2000

	Antal uheld pr. dag	Antal personskader		
		Pr. dag	Pr. 1 000 indbyggere	Pr. uheld
1986	30,6	38,7	2,76	1,26
1987	27,8	34,8	2,48	1,25
1988	27,3	34,2	2,44	1,25
1989	27,2	33,7	2,40	1,24
1990	25,1	30,9	2,20	1,23
1991	24,0	29,8	2,11	1,24
1992	24,5	30,3	2,15	1,24
1993	23,3	28,7	2,02	1,23
1994	22,7	28,2	1,98	1,24
1995	22,9	29,0	2,03	1,26
1996	22,1	28,2	1,97	1,28
1997	21,9	27,7	1,92	1,26
1998	20,7	26,5	1,83	1,28
1999	20,8	27,1	1,86	1,30
2000	20,1	26,2	1,80	1,31

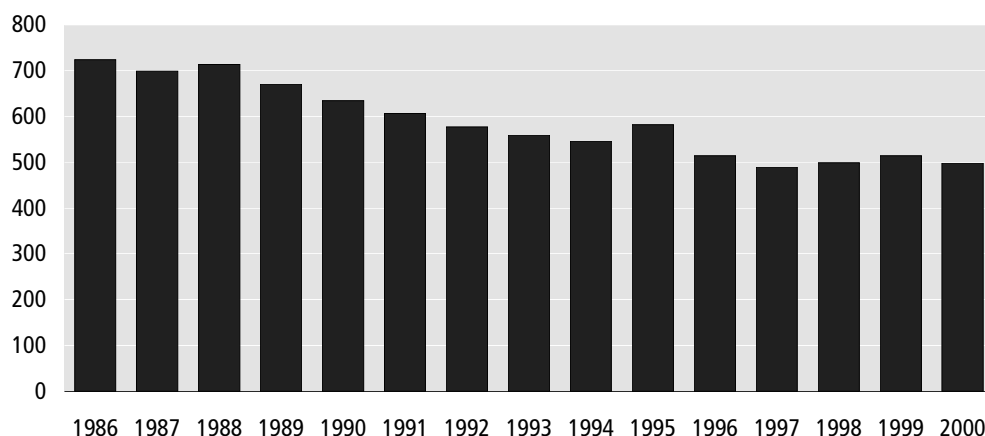
Oversigtstabel 2 viser bl.a. det gennemsnitlige antal uheld og personskader pr. dag fra 1986-2000. Siden 1986 er det gennemsnitlige antal uheld pr. dag faldet fra 30,6 til 20,1 i 2000, og antal personskader er faldet fra 38,7 til 26,2 pr. dag.

Der skete en svag stigning i antal personskader pr. uheld i 2000 i forhold til 1986. I 1986 blev antallet af personskader pr. uheld opgjort til 1,26 mod 1,31 i 2000. Færrest antal personskader pr. uheld blev noteret i 1990 og 1993 med 1,23.

Fald i antal trafikdræbte siden 1986

Udviklingen i antal dræbte fra 1986 til 2000 er vist i figur 2. Siden 1986 frem til 1997 har der været et jævnt fald i antallet af dræbte, med undtagelse af årene 1988 og 1995 og 1999.

Figur 2. Antal dræbte ved færdselsuheld. 1986–2000
Persons killed in road traffic accidents. 1986–2000



*Markant flere
personskader
blandt knallertkørere*

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter elementart fra 1986 til 2000. I 2000 var der en markant stigning i personskader blandt knallertkørere på 28 pct. i forhold til 1999. Omvendt var antallet af personskader blandt lastbilkørere faldet med 26 pct., og med 16 pct. blandt varebilkørere. For førere af personbil var faldet på 5,5 pct. og for cyklister 6 pct.

Siden 1986 er faldet i antallet af personskader størst blandt personer i last- og varebiler og for fodgængere, og mindst blandt motorcyklister. Således er antal personskader for personer i lastbiler halveret fra 367 i 1986 til 183 i 2000. For personer i personbiler og cyklister er der sket et fald i antal personskader på 31 pct.

Oversigtstabel 3. Antal personskader fordelt efter elementart. 1986–2000
Casualties by type of unit. 1986–2000

	Personskader							
	I alt	Elementart						
		Personbil	Varebil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel ²	Knallert	Cykel	Fod- gænger
1986	14 121	6 673	786	367	828	1 373	2 542	1 552
1987	12 714	5 936	722	316	690	1 155	2 370	1 525
1988	12 503	5 780	701	242	635	1 240	2 473	1 432
1989	12 315	5 452	736	229	639	1 282	2 676	1 301
1990	11 287	4 843	533	196	626	1 169	2 615	1 305
1991	10 871	4 666	596	229	548	1 113	2 419	1 300
1992	11 091	4 692	596	205	546	1 159	2 666	1 227
1993	10 489	4 619	580	234	483	937	2 457	1 179
1994	10 303	4 509	551	193	536	987	2 423	1 104
1995	10 573	4 930	489	203	512	884	2 404	1 151
1996	10 324	4 981	577	203	547	817	2 237	962
1997	10 106	4 830	548	233	631	702	2 153	1 009
1998	9 674	4 742	525	195	651	757	1 839	965
1999	9 907	4 875	498	247	703	789	1 867	928
2000	9 590	4 609	418	183	675	1 010	1 750	945

¹ Inkl. bus, traktor mv.

² Fra 1995 inkl. knallert-45.

Oversigtstabel 4.

Antal dræbte fordelt efter elementart. 1986–2000

Casualties by type of unit. 1986–2000

	Dræbte							
	I alt	Elementart						
		Personbil	Varebil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel ²	Knallert	Cykel	Fod- gænger
1986	723	360	39	15	43	50	83	133
1987	698	337	38	18	44	33	87	141
1988	713	364	35	11	40	43	81	139
1989	670	300	49	11	33	52	94	131
1990	634	284	27	12	39	44	110	118
1991	606	284	36	10	32	35	68	141
1992	577	261	31	9	41	41	83	111
1993	559	254	32	10	26	35	69	133
1994	546	267	24	8	40	36	77	94
1995	582	290	21	13	36	27	77	118
1996	514	266	33	10	24	25	88	68
1997	489	259	27	5	23	23	65	87
1998	499	263	36	9	27	33	58	73
1999	514	271	27	8	43	24	59	82
2000	498	235	23	12	36	35	58	99

¹ Inkl. bus, traktor mv.² Fra 1995 inkl. knallert-45.

Intet fald i antal dræbte blandt lastbilkørere

Udviklingen i antal trafikdræbte fordelt efter elementart, jf. oversigtstabel 4, viser at faldet i antal dræbte fra 1986-2000 ikke har været gældende for lastbilkørere. Faldet i antal trafikdræbte blandt personbilister, knallertkørere, cyklister og fodgængere har været henholdsvis 35 pct., 30 pct., 30 pct. og 26 pct. Det mindste fald ses blandt motorcyklister med kun 16 pct., men her bliver opgørelsen forstyrret af, at knallert-45 fra 1995 har været medtaget under motorcykel.

1.3 Uheld efter tid og sted

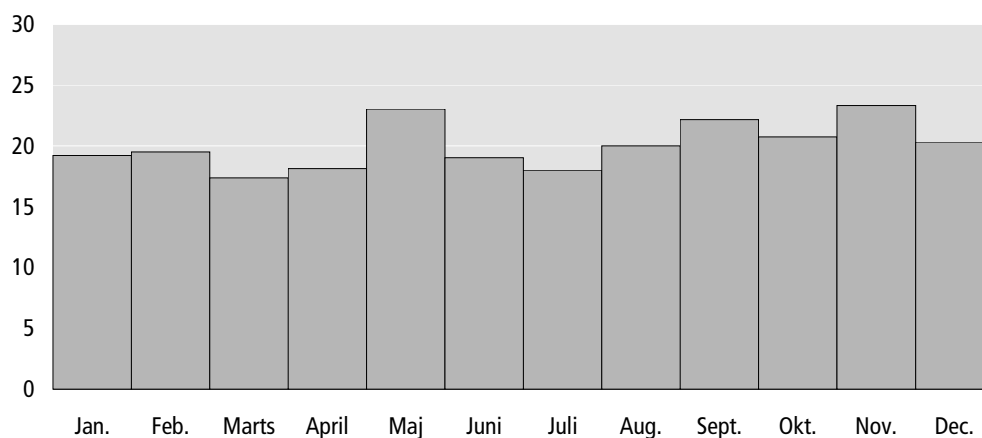
Uheld fordelt på tidspunkt

De fleste uheld forekom i maj, hvor der i gennemsnit skete 23 uheld pr. dag, mod 20 for hele 2000 i gennemsnit, jf. figur 3. Færrest uheld blev noteret i marts med i gennemsnit 17 uheld.

Figur 3.

Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 2000

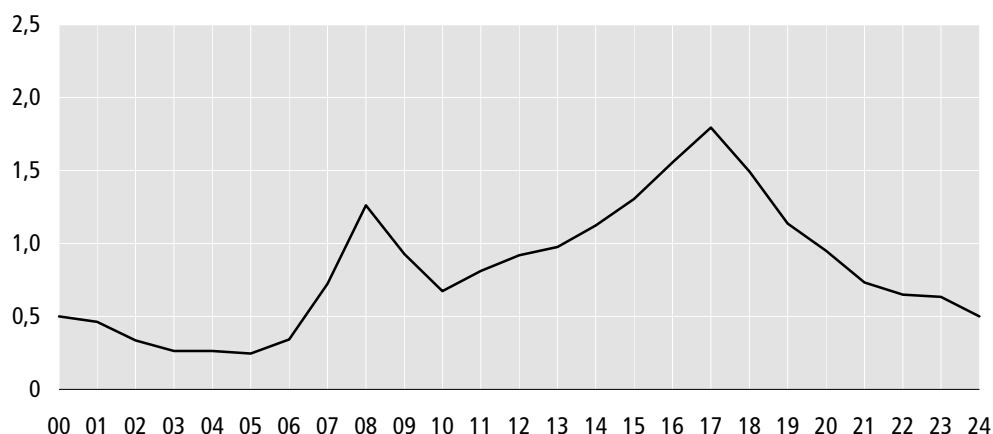
Accidents per day, by months of 2000



Fordelt på uheldstidsrum sker de fleste uheld i myldretiden om eftermiddagen fra kl. 15 til 18. Færrest uheld sker i nattetimerne fra kl. 02 til 06, jf. figur 4.

Fredag er den farligste dag at færdes i trafikken. Om fredagen skete i gennemsnit 24,8 uheld, mens søndag var sikrest med 15 uheld, jf. oversigtstabel 5.

Figur 4. **Gennemsnitligt antal uheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2000**
Accidents per hour, by hours of the day. 2000



Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag og lørdag med 32,3 og 27,3 pr. dag mod 26,2 for samtlige personskader i 2000. Om søndagen skete færrest personskader med 21,5 pr. dag.

I 2000 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene uden for byzone er langt alvorligere.

59,5 pct. af alle uheld og 53,6 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men uden for byzone forekom flest trafikdrab - to tredjedele af alle trafikdræbte i 2000.

Oversigtstabel 5. **Antal uheld og personskader fordelt efter ugedag og by- eller landområde. 2000**
Accidents and casualties by day and urban or rural area. 2000

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Uheld								
	antal							
Uheld i alt	7 346	1 020	1 009	1 100	1 117	1 289	1 014	797
Pr. dag	20,1	19,6	19,4	21,2	21,5	24,8	19,1	15,0
	pct.							
Relativ fordeling								
I byzone	59,5	62,5	61,5	62,6	63,7	60,7	51,5	50,7
Uden for byzone	40,5	37,5	38,5	37,4	36,3	39,3	48,5	49,3
Personskader								
	antal							
Personskader i alt	9 590	1 299	1 235	1 393	1 399	1 681	1 446	1 137
Pr. dag	26,2	25,0	23,8	26,8	26,9	32,3	27,3	21,5
	pct.							
Relativ fordeling								
I byzone	53,6	56,7	56,7	56,7	56,8	55,4	46,3	46,0
Uden for byzone	46,4	43,3	43,3	43,3	43,2	44,6	53,7	54,0
Dræbte								
	antal							
Dræbte i alt	498	57	65	59	86	88	79	64
Pr. dag	1,4	1,1	1,3	1,1	1,7	1,7	1,5	1,2
	pct.							
Relativ fordeling								
I byzone	36,3	38,6	36,9	44,1	38,4	40,9	24,1	32,8
Uden for byzone	63,7	61,4	63,1	55,9	61,6	59,1	75,9	67,2

1.4 Uheldssituationer

En oversigt over uheldssituationerne er vist i bilag 1, og 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: **forhindringsuheld**.

Som det fremgår af oversigtstabel 6, var eneuheld dominerende med omkring 21 pct. af samtlige uheld i 2000. Fodgængeruheld og svingningsuheld mellem krydsende køretøjer forekom i henholdsvis 12 pct. og 11,4 pct. af samtlige uheld. Omvendt udgjorde forhindringsuheld kun 1,4 pct. af alle uheld.

Antal personskader fordelt
efter hovedsituation

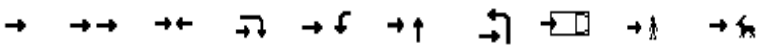
I gennemsnit for samtlige uheld var der 131 personskader pr. 100 uheld og 7 dræbte. Fodgængeruheld tegnede sig for det laveste antal personskader pr. 100 uheld med 109.

Mødeuheld var farligst med 171 personskader pr. 100 uheld, heraf blev 16 trafikanter dræbt. Antal dræbte i fodgængeruheld var på 11 pr. 100 uheld. Antal dræbte i svingningsuheld mellem modkørende var på 2 pr. 100 uheld, hvilket er det laveste gennemsnit for antal dræbte pr. uheld.

Oversigtstabel 6.

Antal uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2000

Accidents and casualties by group of accident situations. 2000

											
Uheds-situation (jævnfør bilag 1)	I alt ¹	Ene- uheld	Ind- hent- nings- uheld	Møde- uheld	Sving- nings- uheld mellem mod- kørende	Sving- nings- uheld mellem mod- kørende	Uheld mellem kryds- ende køre- tøjer	Sving- nings- uheld mellem kryds- ende køre- tøjer	Parke- rings- uheld	Fod- gæn- ger- uheld	Forhin- drings- uheld
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld											
I alt	7 346	1 561	823	625	789	590	770	839	317	901	105
Pct.	100,0	21,2	11,2	8,5	10,7	8,0	10,5	11,4	4,3	12,3	1,4
Person- skader											
I alt	9 590	2 022	1 157	1 066	962	775	1 074	1 037	356	984	120
Pct.	100,0	21,1	12,1	11,1	10,0	8,1	11,2	10,8	3,7	10,3	1,3
Dræbte											
I alt	498	113	48	103	33	13	42	27	10	99	9
Pct.	100,0	22,7	9,6	20,7	6,6	2,6	8,4	5,4	2,0	19,9	1,8

¹ Inkl. uheld med et hændelsesforløb, der enten er uoplyst, eller som ikke kan beskrives gennem en af de benyttede hovedsituationer. For totaltallets vedkommende drejer det sig om 26 uheld og 37 personskader.

**Uheld fordelt efter
elementarter**

Tabel 1 (side 22) viser antal uheld fordelt efter hovedsituation og elementart. Eneuheld forekom hyppigst med knallert og motorcykel (inklusiv knallert-45). Knap hver fjerde knallertuheld og mere end en femtedel af alle motorcykeluheld var eneuheld. Cyklister var involverede i en femtedel af samtlige svingningsuheld mellem krydsende køretøjer. Desuden sker 26 pct. af busuheldene med fodgængere.

Vigepligtsforhold

Tabel 2 (side 23) viser antal uheld i hovedsituation 5 – uheld mellem krydsende køretøjer - fordelt efter de implicerede køretøjers vigepligtsforhold lige før uheldsøjeblikket. Næsten halvdelen af de implicerede køretøjer, der havde modparten kommende fra højre side, havde ikke overholdt vigepligten. Personbiler tegnede sig for 60 pct. af alle vigepligtsovertrædelserne. Cyklisters andel af vigepligtsovertrædelserne var på 13 pct., når modparten kom fra højre side, og 19 pct. når modparten kom fra venstre side.

Tabel 3 (side 23) viser antal uheld fordelt efter trafikanters overtrædelser af vigepligten i forbindelse med svingningsuheld, hovedsituation 6. 85 pct. af alle elementarter i højresvingningsuheld overtrådte vigepligten. 90 pct. af de højresvingende personbiler overtrådte vigepligten, og venstresvingende person- og lastbiler overtrådte vigepligten i henholdsvis 84 og 90 pct. af tilfældene. Af de 356 svingningsuheld med cyklister impliceret, brød i alt 58 cyklister vigepligten i forbindelse med svingning.

1.5 Implicerede elementer

Der skelnes i færdselsuheldsstatistikken mellem færdselselementer, 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 elementarter er der i oversigtstabel 7 foretaget en opgørelse over antallet af implicerede elementer i forhold til antallet af enheder af samme art medio 1998, 1999 og 2000.

Oversigtstabel 7. **Antal implicerede elementer. 1998–2000**
Number of units involved. 1998–2000

	I alt			Pr. 1 000 enheder ¹		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Implicerede elementer i alt	15 114	15 177	14 639	.	.	.
<i>Elementart</i>						
Personbil i alt	7 459	7 447	7 144	4	4	4
Personbil, almindelig	7 245	7 242	6 955	4	4	4
Hyrevogn	198	182	159	33	30	26
Udrykningskøretøj max 3.5 t	16	23	30	...	...	...
Varebil i alt	1 226	1 162	1 044	4	4	3
0-2.000 kg totalvægt	404	417	380	7	6	6
2.001-3.500 kg totalvægt	822	745	664	3	3	2
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	578	556	506	15	15	13
Sololastbil	408	352	281	...	...	...
Lastbil med anhænger	92	104	114	...	...	...
Sættevognstog	75	98	104	...	...	...
Køretøj under udrykning	3	1	4	...	...	...
Bus i alt	199	268	188	14	19	13
Rutebus	133	184	130	...	...	...
Bus i øvrigt	66	84	58	...	...	...
Traktor i alt	124	128	98	...	...	...
Traktor med anhænger	45	49	63	...	...	...
Motorredskab	28	34	15	...	...	...
Motorcykel i alt	670	704	704	6	6	5
Motorcykel	370	388	353	6	6	5
Knallert-45	300	316	351	6	5	5
Knallert i alt	823	865	1 071	...	...	...
Med konstruktive ændringer	130	102	132	...	...	...
Cykel	2 033	2 065	1 940	...	...	...
Fodgænger	1 020	988	998	..	..	..
Rytter, hestevogn	5	12	11	...	...	...
Uoplyst køretøj	57	48	61	...	...	...
Forhindring	920	934	874	...	...	...

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

Fald i antal implicerede færdselselementer

Antallet af implicerede færdselselementer er faldet med 3,5 pct. i 2000 i forhold til 1999. Der har været et fald i antal implicerede busser på 30 pct., mens stigningen for implicerede knallert og knallert-45 var på henholdsvis 24 og 11 pct. Antal implicerede varebil på mellem 2.001 og 3.500 kg totalvægter faldet med 11 pct. og hyrevogne er faldet 13 pct.

I forhold til antallet af enheder var hyrevogne, busser og lastbiler de hyppigst implicerede i færdselsuheld med personskade. Dette betyder ikke nødvendigvis, at de er de mest risikobelastede køretøjer, idet deres gennemsnitlige årskørsel uden tvivl er større end for de øvrige køretøjer.

<i>Lidt større uheldsrisiko for motorcykler</i>	Motorcykler var lidt hyppigere impliceret i færdselsuheld end personbiler. For motorcykler var hyppigheden 5 pr. 1.000 enheder mod 4 for personbiler. Det indikerer en større uheldsrisiko for motorcykler, da den gennemsnitlige årskørsel er mindre for motorcykler end for personbiler, jf. <i>Transport 2000</i> . I årshæftet <i>Færdselsuheld 1992</i> er uheldsrisici for personbiler analyseret nærmere.
<i>Flest uheld med to færdselselementer</i>	Færdselsuheld med to færdselselementer impliceret udgjorde 70 pct. af alle uheld i 2000, og antal uheld med flere end to færdselselementer impliceret udgjorde 7 pct., jf. <i>tabel 4</i> (side 24).
<i>Personbil var impliceret i 74 pct. af samtlige uheld . . .</i>	Personbil var impliceret i 74 pct. af alle uheldene, og cykler var impliceret i knap 24 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 7 og 3 pct. af uheldene. Fodgængere var involveret i 13 pct. af uheldene.
<i>. . . og 72 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld</i>	Antallet af personskader fordelt efter færdselselementer vises i <i>tabel 5</i> (side 25). Antallet af personskader i personbiluheld var 7.420, hvoraf 62 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 360 trafikanter dræbt, svarende til 72 pct. af alle trafikdræbte i 2000. Af de 360 dræbte i personbiluheld befandt 235 sig i personbil.
<i>Lastbil og bus er farligst for modtrafikanter</i>	Lastbiler, busser og traktorer var som nævnt impliceret i relativt få uheld, men konsekvenserne heraf var meget alvorlige, især for modtrafikanterne. I lastbiluheld blev 98 trafikanter dræbt, heraf 95 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 17 dræbt, heraf 11 modtrafikanter og i traktoruheld blev 10 dræbt, heraf 7 modtrafikanter.
<i>De svage trafikanter</i>	De svage trafikanter er i høj grad udsat for personskader. I motorcykeluheld rammer personskaderne for det meste motorcyklisterne selv. 786 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 2000. 86 pct. af personskaderne i motorcykeluheld ramte motorcyklisterne selv. I knallertuheld blev 87 pct. af personskaderne tilføjet knallertkørerne selv. I cykeluheld var det tilsvarende tal 92 pct., og i fodgængeruheld 92 pct. I motorcykel-, knallert-, cykel- og fodgængeruheld var næsten alle dræbte svage trafikanter. <i>Tabel 6</i> (side 26) viser, hvilket færdselselement, som har forårsaget personskader mod personer i et andet færdselselement. For motorcykel, knallert, cykel og fodgænger under ét var lastbil modpart i 4 pct. af uheldene, men disse uheld tegnede sig for 16 pct. af alle trafikdræbte svage trafikanter. Der findes forskellige fysiske anlæg, fx fortov, fodgængerovergange og cykelstier, som har til formål at begrænse skaderne blandt de svage trafikanter.

Oversigtstabel 8.

Antal personskader blandt fodgængere fordelt efter fodgængernes placering. 2000

Pedestrian casualties by location of pedestrian. 2000

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
Personskader i alt	944	99	470	375
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	62	5	27	30
Fortov fandtes, men ikke benyttet	28	-	16	12
Langsgående fodgængere i øvrigt	90	4	41	45
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	242	12	122	108
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	67	8	32	27
Fodgængerfelt fandtes ikke	320	49	168	103
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	133	21	63	49

Det ses i oversigtstabel 8, at betydeligt færre fodgængere blev dræbt eller kom til skade, når de benyttede fortov eller fodgængerfelt, end når disse arealer ikke blev benyttet eller ikke var til stede. 56 pct. af personskaderne blandt knallertkørere og 47 pct. af personskaderne blandt cyklister skete uden for cykelsti, jf. oversigtstabel 9.

Oversigtstabel 9.

Implicerede knallerter og cykler fordelt efter benyttelse af cykelsti mv. 2000

Mopeds and cycles involved, by use of cycle track etc. 2000

	Knallert			Cykel		
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti
Implicerede elementer i alt	1 071	507	564	1 940	1 047	893
På fodgængerareal	35	19	16	49	29	20
Anlæg benyttet	400	396	.	923	921	.
Anlæg ej benyttet	557	64	493	889	67	822
Personskader i alt	1 010	449	561	1 750	925	825
På fodgængerareal	25	10	15	41	26	15
Anlæg benyttet	356	352	.	812	810	.
Anlæg ej benyttet	548	58	490	828	62	766

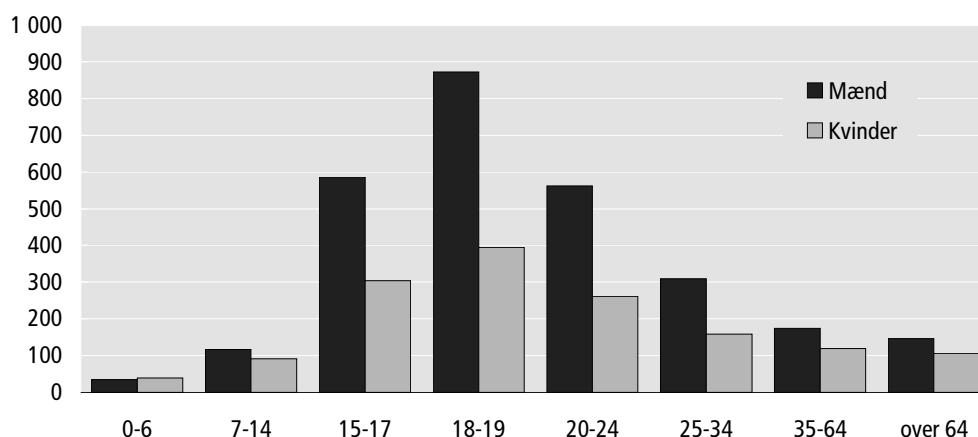
Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger.

1.6 Personskader efter køn og alder

Flere dræbte ældre pr. 100.000

I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 227 personskader blandt mænd mod 134 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 637 mod 180 for alle aldersgrupper. Siden 1994 har de unge på 18-19 år også haft det højeste antal dræbte pr. 100.000 indbyggere, men i 2000 har ældre på 75 og derover 23 dræbte pr. 100.000 indbyggere mod 21 for de 18-19 årige. 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 2000 872 personskader pr. 100.000 indbyggere, dvs. næsten det femdobbelte af gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 5 og tabel 7 (side 27).

Figur 5. Antal personskader pr. 100 000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 2000
Causalties by age and sex, per 100 000 persons. 2000



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

Fordelt efter køn Mandlige førere og fodgængere udgjorde 71 pct. af samtlige implicerede førere og fodgængere. Mændenes andel var størst blandt lastbilførere med knap 96 pct., og mindst fodgængere med 48 pct., jf. oversigtstabel 10.

Fordelt efter alder Tabel 8 (side 28) viser de implicerede førere og fodgængere fordelt efter alder. Andelen af unge er større blandt førere af motorcykel end blandt førere af personbil. Antallet af implicerede førere af motorcykel på 18-24 år udgjorde 26 pct. af samtlige motorcyklister, mod en andel på 22 pct. blandt førere af personbil. For knallert-45 udgør antallet af førere mellem 15-24 år 32 pct. Andelen af ældre over 65 år udgjorde 26 pct. af alle implicerede fodgængere.

Oversigtstabel 10. Antal implicerede førere og fodgængere fordelt efter elementart og køn. 2000
Drivers and pedestrians involved, by sex. 2000

	Samtlige uheld			Spiritusuheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	13 382	71,3	28,7	1 297	92,6	7,4
Personbil	6 896	70,2	29,8	659	91,7	8,3
Varebil	981	87,2	12,8	66	97,0	3,0
Lastbil mv. ¹	743	95,6	4,4	4	100,0	0,0
Motorcykel ²	704	91,3	8,7	91	96,7	3,3
Knallert	1 070	88,1	11,9	289	97,2	2,8
Cykel	1 937	53,4	46,6	70	90,0	10,0
Fodgænger	998	48,3	51,7	118	82,2	17,8

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

¹ Inkl. bus, traktor og andet.

² Inkl. knallert-45.

Kørekort Førere af implicerede motorcykler er mindre erfarne i trafikken end førere af personbil. 13 pct. af de implicerede motorcyklister med oplysninger om kørekort har ikke kørekort til motorcykel, mens det kun er 4 pct. af førere af personbil, der ikke har kørekort. For førere af knallert-45 gælder, at 18 pct. ikke har kørekort til det benyttede køretøj, jf. tabel 9 (side 29).

1.7 Spiritusuheld

Førere og fodgængere, der er impliceret i færdselsuheld, kan på politiets foranledning underkastes spiritusprøve. Alkoholpromillen indberettes med 2 decimaler. Endvidere har politiet mulighed for at anføre, at en fører eller en fodgænger er skønnet spirituspåvirket, uden at der er udtaget spiritusprøve. Dette blev i 2000 anført for 153 førere og fodgængere, fortrinsvis for knallertkørere, cyklister og fodgængere, jf. *tabel 10* (side 30).

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 og flere tilskadekomne i spiritusuheld

I 2000 registrerede politiet 1.272 spiritusuheld med i alt 1.696 personskader jf. oversigtstabel 11. Der omkom 110 trafikanter i spiritusuheld i 2000, hvilket er et fald på 20 pct. i forhold i 1999. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde således mere end en femtedel af alle dræbte i trafikken. 1.586 personer kom til skade i spiritusuheld mod 1.418 i 1999, hvilket svarer til en stigning på 12 pct.

Siden 1986 er antallet af spiritusuheld faldet med 44 pct., mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 48 pct., og antallet af tilskadekomne er faldet med 44 pct.

Oversigtstabel 11.

Antal spiritusuheld og personskader. 1986–2000

Accidents and casualties in alcohol accidents. 1986–2000

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskader			
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	I alt
1986	2 278	211	1 862	971	3 044
1987	2 054	222	1 524	937	2 683
1988	1 929	228	1 491	836	2 555
1989	1 975	200	1 513	869	2 582
1990	1 613	154	1 176	727	2 057
1991	1 491	172	1 027	672	1 871
1992	1 534	167	1 051	707	1 925
1993	1 423	141	972	645	1 758
1994	1 349	137	956	620	1 713
1995	1 282	123	893	656	1 672
1996	1 248	130	872	651	1 653
1997	1 253	108	688	773	1 569
1998	1 126	126	633	715	1 474
1999	1 202	138	658	760	1 556
2000	1 272	110	738	848	1 696

Uheld fordelt på tidspunkt og byland

Spiritusuheld udgjorde knap 16 pct. af samtlige uheld inden for byområder i 2000 og 20 pct. uden for byområder, jf. bilagstabel 4.2.3 og 4.14.1.

I 2000 forekom flest spiritusuheld i november, med 11 pct. af samtlige spiritusuheld pr. måned, jf. bilagstabel 4.14.2. Den relative fordeling af personskader for spiritusuheld viser, at de fleste spiritusuheld sker i byzoner. 53,4 pct. af uheldene sker der, men næsten to tredjedel af dødsuheldene sker uden for byzone, jf. oversigtstabel 12.

Oversigtstabel 12.

Antal spiritusuheld og personskader fordelt efter ugedag og by- eller landområde. 2000
 Accidents and casualties in alcohol accidents by day and urban or rural area. 2000

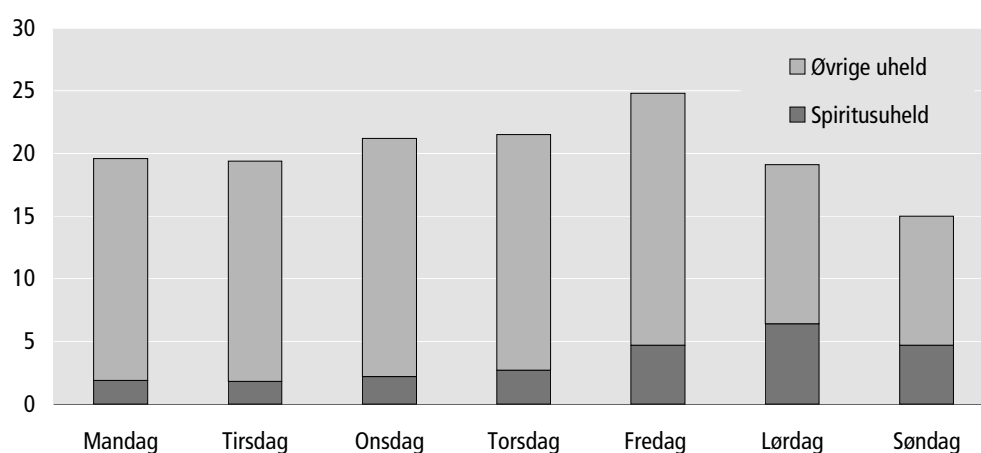
	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
Spiritusheld								
	antal							
Spiritusheld i alt	1 272	97	93	115	138	242	338	249
Pr. dag	3,5	1,9	1,8	2,2	2,7	4,7	6,4	4,7
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	53,4	57,7	58,1	60,9	52,9	54,5	50,3	49,8
Uden for byzone	46,6	42,3	41,9	39,1	47,1	45,5	49,7	50,2
Personskader								
	antal							
Personskader i alt	1 696	129	114	150	188	327	454	334
Pr. dag	4,6	2,5	2,2	2,9	3,6	6,3	8,6	6,3
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	50,5	55,0	54,4	54,7	47,9	50,2	48,0	50,6
Uden for byzone	49,5	45,0	45,6	45,3	52,1	49,8	52,0	49,4
Dræbte								
	antal							
Dræbte i alt	110	9	11	7	13	23	26	21
Pr. dag	0,3	0,2	0,2	0,1	0,3	0,4	0,5	0,4
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	37,3	22,2	45,5	28,6	53,8	43,5	26,9	38,1
Uden for byzone	62,7	77,8	54,5	71,4	46,2	56,5	73,1	61,9

Flest spiritusuheld sker i weekenden. To tredjedele af alle spiritusuheldene skete fra fredag til søndag, men relativ få i begyndelsen af ugen. I weekenden udgør spiritusuheldene 27 pct. af alle uheld, mens de kun udgør 10 pct. af uheldene i hverdage, jf. oversigtstabel 12, figur 6 og bilagstabel 4.2.1.

Figur 6.

Spiritusheld og øvrige uheld pr. dag. 2000

Alcohol accidents and other accidents per day, by days of the week. 2000

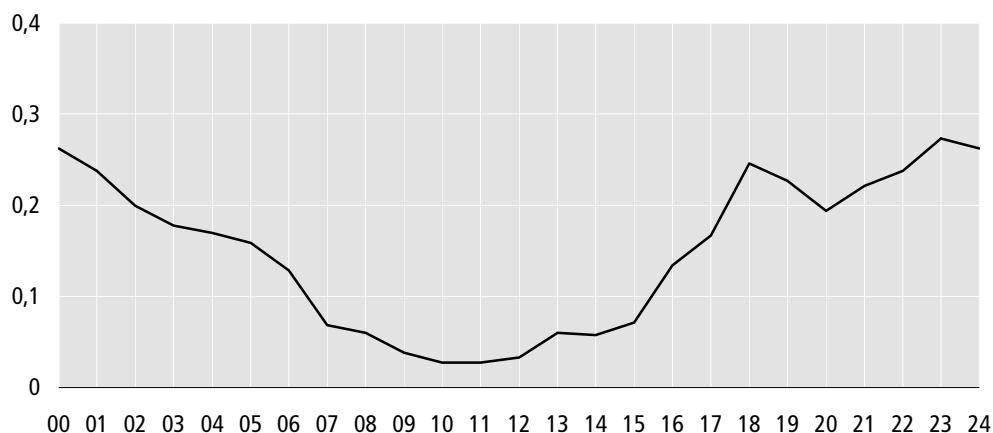


I aften- og nattetimerne sker flest spiritusuheld. Især i tidsrummet kl. 18-01 blev mange uheld registreret, jf. figur 7.

Figur 7.

Gennemsnitligt antal uheld pr. time med spirituspåvirket fører eller fodgænger fordelt efter klokkeslæt. 2000

Accidents involving driver, rider or pedestrian influenced by alcohol: accidents per hour, by hours of the day. 2000

**Implicerede førere og fodgængere**

Antallet af spirituspåvirkede førere og fodgængere var 1.297 i 2000, hvilket er en stigning på 6 pct. i forhold til 1999. Halvdelen af samtlige spirituspåvirkede førere var førere af personbil. Omkring en fjerdedel af samtlige implicerede knallertførere var spirituspåvirkede, mens der stort set ikke var spirituspåvirkede førere af tunge køretøjer som lastbil, bus og traktor, jf. tabel 8 og tabel 10.

Oversigtstabel 13.

Antal personskader i uheld med spirituspåvirket¹ fører eller fodgænger. 2000

Casualties in accident involving driver, rider or pedestrian influenced by alcohol. 2000

	I alt	Heraf med spirituspåvirket ¹ fører af:						Med spirituspåvirket fodgænger
		Personbil	Varebil	Lastbil mv.	Motorcykel ²	Knallert	Cykel	
Spiritusuheld i alt	1 272	659	66	4	91	289	70	118
Personskader i alt	1 696	1 014	85	5	107	318	77	130
Dræbte	110	63	4	-	6	16	3	20
Alvorligt tilskadekomne	738	404	40	1	56	149	40	60
Lettere tilskadekomne	848	547	41	4	45	153	34	50
Personskader blandt spirituspåvirkede førere/fodgængere	1 083	503	50	2	87	277	75	123
Dræbte	73	31	1	-	6	14	2	20
Alvorligt tilskadekomne	505	218	20	-	48	134	39	56
Lettere tilskadekomne	505	254	29	2	33	129	34	47
Personskader blandt øvrige implicerede	613	511	35	3	20	41	2	7
Dræbte	37	32	3	-	-	2	1	-
Alvorligt tilskadekomne	233	186	20	1	8	15	1	4
Lettere tilskadekomne	343	293	12	2	12	24	-	3

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

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

² Inkl. knallert-45.

<i>Fordelt på køn</i>	Spirituspåvirkede mænd optræder langt oftere i færdselsuheld end spirituspåvirkede kvinder, jf. oversigtstabel 10. 93 pct. af alle implicerede spirituspåvirkede førere og fodgængere var mænd. 100 pct. af alle spirituspåvirkede førere af lastbil var mænd, og 97 pct. af de implicerede spirituspåvirkede førere af motorcykel, knallert og varebil var mænd. Af de spirituspåvirkede fodgængere var 18 pct. kvinder.
<i>Skaderne ramte især de spirituspåvirkede selv</i>	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 89 pct. af de dræbte og tilskadekomne selv spirituspåvirkede, mens andelen for spiritusuheld med biler under ét var 51 pct. Af de dræbte i spiritusuheld var 66 pct. selv påvirkede af spiritus, jf. oversigtstabel 13.

1.8 Korrektion for ændret definition af hjernerystelse

<i>Ny vejledning førte til misforståelse</i>	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 Færdselssikkerhedskommissionen 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 14 viser fordelingen mellem alvorlige og lettere tilskadekomne for henholdsvis det registreret antal tilskadekomne og efter korrektionen.

Oversigtstabel 14. **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

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 1997-2000. Korrektionen beregnes derfor ved at klarlægge springet i forholdet mellem 1991-1996 og 1997-2000.