

Færdselsuheld **2002**

Road traffic accidents

DANMARKS
STATISTIK



Færdselsuheld 2002

Udgivet af Danmarks Statistik
November 2003
70. årgang
Oplag: 375
Danmarks Statistiks trykkeri

ISBN 87-501-1260-0
ISSN 0070-3516

Pris: 115,00 kr. inkl. 25 pct. moms

Adresse:

Danmarks Statistik
Sejrøgade 11
2100 København Ø

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

Signaturforklaring

»	Gentagelse
-	Nul
0	} 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
*	Foreløbige anslåede tal
—	Databrud i en tidsserie. Oplysninger fra før og efter databrudet er ikke fuldt sammenlignelige
//	Databrud i diagrammer
i.sk.	Ikke sæsonkorigeret
sk.	Sæsonkorigeret
r	Reviderede tal

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

© Danmarks Statistik 2003

Enhver form for hel eller delvis gengivelse eller mangfoldiggørelse af denne publikation, uden skriftligt samtykke fra Danmarks Statistik, er forbudt efter gældende lov om ophavsret.

Undtaget herfra er citatretten, der giver ret til at citere, med angivelse af denne publikation som kilde, i overensstemmelse med god skik og i det omfang, som betinges af formålet.

Forord

Færdselsuheld 2002 er en fortsættelse af de årlige publikationer om færdselsuheld, der er udkommet siden 1930. Statistikken bygger på detaljerede oplysninger fra politiet om færdselsuheld med personskade. Indberetning foregår elektronisk, og er indbygget som en del af politirapporten, idet indberetningen til Danmarks Statistik 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.

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 2002. En række baggrundsoplysninger om færdselsuheldene inddrages i beskrivelsen. Afsnittet indeholder desuden en international oversigt. I den anden artikel gennemgås det samlede statistiksystem. Den tredje artikel omhandler personskader ved færdselsuheld i 2001 belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter.

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

Publikationen for 2002 er væsentlig ændret i forhold til tidligere udgivelser. Den mest markante ændring er, at de detaljerede bilagstabeller er udeladt. En del af de oplysninger, der fandtes i bilagstabellerne, vil fremover være tilgængelige i Danmarks Statistikbank på adressen www.statistikbanken.dk. En anden væsentlig ændring er, at analysen af mørketallet i afsnit 3 er udvidet til også at omfatte sygehusindlæggelser forårsaget af færdselsuheld.

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

Danmarks Statistik, november 2003

Jan Plovsing / Carsten Torpe

Indholdsfortegnelse

1	Færdselsuheld med personskade 2002	
	<i>a) Tekst med oversigtstabeller og figurer</i>	
1.1	Indledning	5
1.2	Udviklingen i hovedtræk	5
1.3	Personskader efter køn, alder og skadetype	9
1.4	Implicerede førere og fodgængere	14
1.5	Tid og sted	15
1.6	Uheldssituationer	17
1.7	Implicerede transportmidler	18
1.8	Anvendelse af fodgængerovergange, cykelstier mv.	22
1.9	Spiritusuheld	24
1.10	Korrektion for ændret definition af hjernerystelse	29
1.11	International oversigt	30
	<i>b) Tabelafsnit:</i>	
1.	Personskader fordelt efter alder og køn. 2002	32
2.	Implicerede førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og alder. 2002	33
3.	Implicerede førere og fodgængere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2002	34
4.	Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2002	35
5.	Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2002	36
6.	Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2002	37
7.	Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2002	38
8.	Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2002	39
9.	Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2001	40
2	Statistiksystemet	
2.1	Formål	41
2.2	Definitioner og afgrænsninger	41
2.3	Oplysninger om færdselsuheld	41
2.4	Dækningsgrad	42
2.5	Indberetningssystem	43
2.6	Offentliggørelse	43
2.7	Service	44
3	Personskader ved færdselsuheld belyst gennem sygehusregistreringer og politirapporter 2001	
3.1	Baggrund	45
3.2	Metode	46
3.3	Udviklingen i antal personskader	47
3.4	Sammenligning af politi - og skadestue/sygehusindberettede personskader	48
3.5	Resumé	51

1. Færdselsuheld med personskade 2002

1.1 Indledning

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

1.2 Udviklingen i hovedtræk

*Stigning i
antal trafikdræbte
og tilskadekomne*

I 2002 omkom 463 trafikanter. I forhold til 2001 steg antallet af trafikdræbte med 7 pct., jf. oversigtstabel 1. Der var 4.088 alvorligt tilskadekomne, hvilket svarer til en stigning på 4 pct. i forhold til 2001. Stigningen i antallet af lettere tilskadekomne var ligeledes på 4 pct. Der er et brud i den relative fordeling af lettere og alvorligt tilskadekomne fra 1997 på grund af en ny vejledning til politiet om færdselsuheldsindberetning, se afsnit 1.10.

Oversigtstabel 1.

Antal uheld og personskader. 1988-2002

	Antal uheld i alt	Antal personskader				Antal ind- berettede materiel- skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	I alt	
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
2001	6 861	431	3 946	4 519	8 896	9 534
2002	7 126	463	4 088	4 703	9 254	9 382

*4 pct. flere
uheld i 2002*

Politiet rapporterede i alt 7.126 uheld med personskade i 2002, hvilket er en stigning på 4 pct. i forhold til 2001.

*Stigning
i biltrafikken
i 2002*

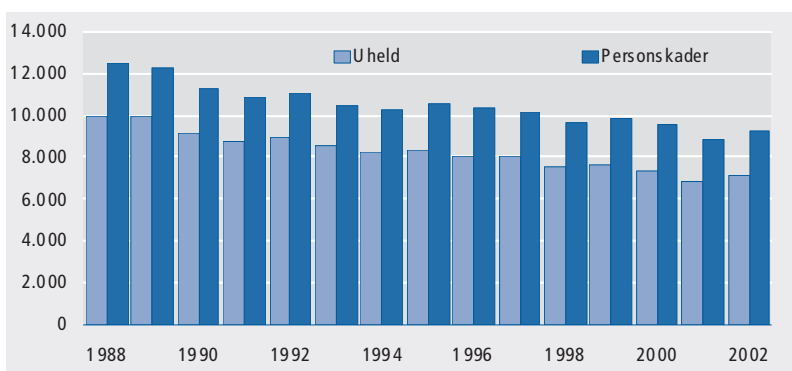
Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at biltrafikken i 2002 steg med 2,2 pct. i forhold til 2001. Også cykel/knallertrafikken steg fra 2001 til 2002, nemlig med 5,2 pct. Det er første gang siden 1997 at cykel/knallertrafikken har udvist en stigning. Siden 1988 er biltrafikken vokset med i alt 40 pct. Niveauet for cykel/knallertrafikken er stort set faldet igennem hele perioden og lå i 2002 17 pct. lavere end cykel/knallertrafikken i 1988.

*Færre uheld og
personskader i
forhold til 1988*

Antallet af færdselsuheld er 29 pct. lavere i 2002 end i 1988. Således er antal uheld faldet fra 9.978 i 1988 til 7.126 i 2002. Der har været en reduktion på 25 pct. i antal personskader (tilskadekomne og dræbte tilsammen) fra 11.790 i 1988 til 8.791 i 2002.

Figur 1 viser udviklingen i antal uheld og personskader. Det ses, at der var et betydeligt fald i antal færdselsuheld i perioden fra 1988 til 1991, hvor der indtraf et fald på 12 pct. fra omkring 10.000 til 8.800. 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 fald i 2000 og 2001. I 2002 ses igen en stigning.

Figur 1. Antal uheld og personskader. 1988-2002



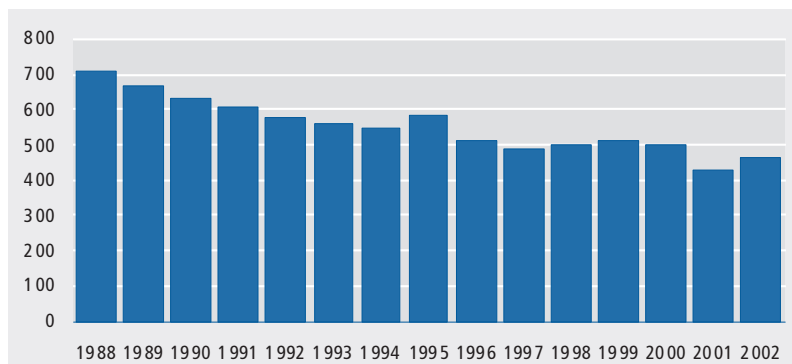
*Fald i antal
trafikdræbte
siden 1988*

Udviklingen i antal dræbte fra 1988 til 2002 er vist i figur 2. Der har været et jævnt fald i antallet af dræbte i perioden frem til 1994. Herefter har der været flere år med stigninger. Niveauet i 2002 er dog lavere end i 1994.

*Størst stigning i uheld
med motorcykler
involveret*

Oversigtstabel 2 viser udviklingen i antal uheld fordelt efter hvilke transportmidler, der har været involveret. Fra 2001 til 2002 skete den største stigning i uheld, hvor motorcykler var involveret. Her var der 9 pct. flere uheld. Uheld med personbiler, knallerter, cykler og fodgængere involveret steg med 5-6 pct. Uheld med varebiler og knallerter-45 involveret faldt 4 pct. og uheld med lastbiler mv. involveret faldt med 9 pct.

Figur 2. Antal dræbte ved færdselsuheld. 1988-2002



*Uheld med
varebiler involveret
faldet mest
siden 1988*

Totalt set er der i perioden 1988-2002 sket et fald på 29 pct. i antallet af uheld. Det største fald skete i antallet af uheld med varebiler, motorcykler og fodgængere involveret med et fald på henholdsvis 46, 42 og 41 pct. Det mindste fald er sket for knallerter, hvor der er blevet 14 pct. færre uheld. Den relative fordeling mellem de implicerede transportmidler er dog stort set uændret: Der er således både i 1988 og 2002 personbiler involveret i ca. tre fjerdedele af uheldene og cyklister i ca. 25 pct.

Oversigtstabel 2.

Uheld fordelt efter transportmiddel. 1988-2002

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert	Cykel	Fod- gænger
1988	9 978	7 244	1 547	1 130	581	...	1 308	2 573	1 445
1989	9 922	7 059	1 512	1 167	624	...	1 382	2 762	1 325
1990	9 155	6 502	1 323	1 029	607	...	1 243	2 733	1 323
1991	8 757	6 206	1 347	1 004	524	...	1 173	2 543	1 301
1992	8 965	6 383	1 301	933	524	...	1 234	2 769	1 253
1993	8 513	6 125	1 313	959	466	...	1 009	2 558	1 187
1994	8 279	5 934	1 261	898	508	...	1 044	2 517	1 110
1995	8 375	6 154	1 207	1 005	499	...	961	2 467	1 159
1996	8 080	6 004	1 220	964	542	...	866	2 296	995
1997	8 004	5 963	1 250	985	617	...	767	2 215	1 003
1998	7 556	5 576	1 165	867	662	...	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

¹ Inkl. bus, traktor mv.

*Størst stigning i
personskader
blandt motorcyklister
fra 2001 til 2002*

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter transportmiddel. Den største stigning i personskader fra 2001 til 2002 er sket for motorcyklister, hvor 13 pct. flere mistede livet eller kom til skade. Blandt personbilister, knallertførere, cyklister og fodgængere var

der stigninger på mellem 4 og 7 pct. Modsat var der henholdsvis 6 og 13 pct. færre personskader blandt varebilister og personer i lastbiler mv. og 2 pct. færre blandt førere af knallert-45.

*Personskader
blandt fodgængere
faldet med 41 pct.
siden 1988*

Siden 1988 er faldet i antallet af personskader størst blandt fodgængere og personer i varebiler og mindst blandt knallertkørere. Således er antal personskader for fodgængere faldet med 41 pct. fra 1.432 i 1988 til 846 i 2002. For personer i personbiler og cyklister er der sket et fald i antal personskader på henholdsvis 23 og 32 pct. For motorcyklister og førere af knallert-45 er der samlet set sket en lille stigning fra 1988 til 2002.

Oversigtstabel 3.

Personskader fordelt efter transportmiddel. 1988-2002

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert	Cykel	Fod- gænger
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	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

¹ Inkl. bus, traktor mv.

*Også stort fald i antal
dræbte fodgængere*

Udviklingen i antal trafikdræbte fordelt efter transportmiddel, jf. oversigtstabel 4, viser at antal dræbte fodgængere er faldet fra 139 i 1988 til 64 i 2002, svarende til et fald på 54 pct. For motorcyklister og førere af knallert-45 har der samlet set været tale om et fald på 18 pct. i antallet af trafikdræbte i perioden 1988-2002. For cyklister, knallertførere og personbilister har faldet været på henholdsvis 36, 33 og 32 pct. mens faldet for personer i lastbil mv. kun har været på 9 pct.

Oversigtstabel 4. Dræbte fordelt efter transportmiddel. 1988-2002

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert	Cykel	
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	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

¹ Inkl. bus, traktor mv.

1.3 Personskader efter køn, alder og skadetype

*Flest dræbte
blandt 18-19 årige
og blandt de ældre*

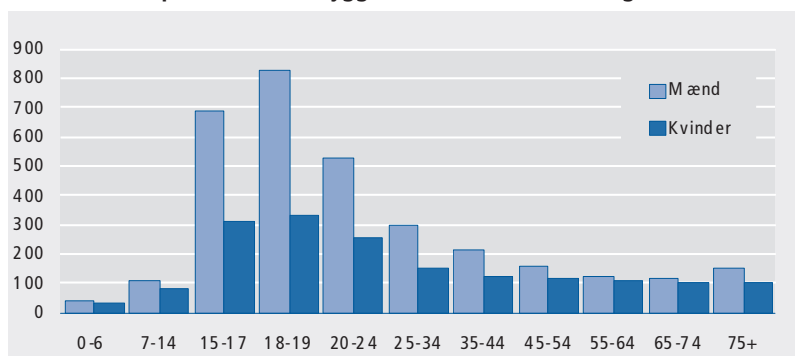
I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 218 personskader blandt mænd mod 127 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 586 mod 172 for alle aldersgrupper. De unge på 18-19 år har også det højeste antal dræbte pr. 100.000 indbyggere, nemlig 24. Men også de ældre på 75 år og derover ligger højt med 17 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 2002 830 personskader pr. 100.000 indbyggere, dvs. næsten fem gange så mange som gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 3 og tabel 1 (side 32).

*Større forskel
end for 15 år siden*

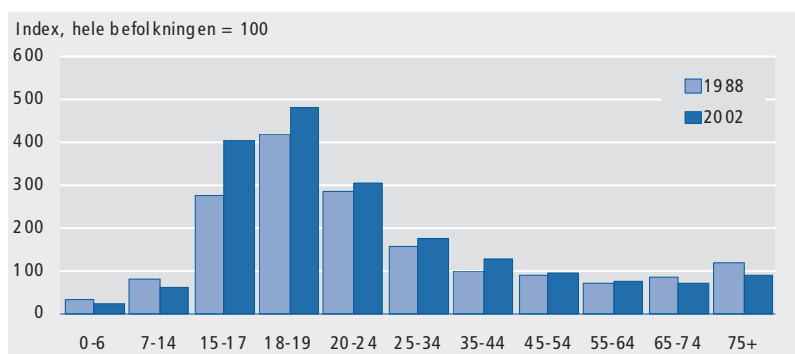
Denne forskel er blevet endnu større end for 15 år siden, hvor de unge mænd i alderen 18-19 år havde 417 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnitligt 100 skader for hele befolkningen, jf. figur 4.

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

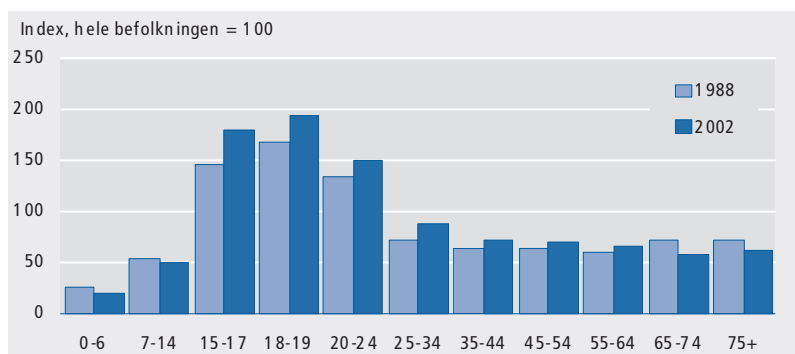
Figur 3. Personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 2002



Figur 4. Personskader pr. 100.000 mænd fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1988 og 2002.



Figur 5. Personskader pr. 100.000 kvinder fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1988 og 2002.



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

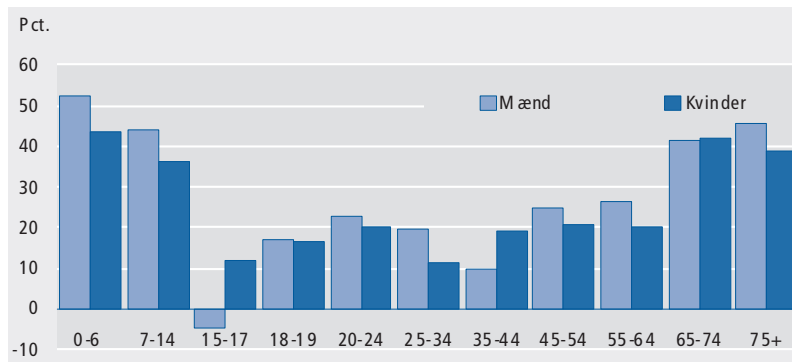
Der har for alle aldersgrupper (med en enkelt undtagelse) været tale om et fald i de 15 år fra 1988-2002 i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. Det er dog ret tydeligt, at faldet har været mindst for de aldersgrupper, hvor der er flest personskader. Faldet for de 18-19 årige er således på 17 pct. mens det ligger mellem 36 og 53 pct. for børn under 15 år og for de ældre over 64 år, jf. figur 6.

*Stigning i antal
personskader blandt
15-17 årige drenge*

Det er bemærkelsesværdigt, at de 15-17 årige drenge i perioden 1988-2002 faktisk har oplevet en stigning på 5 pct. i antal personskader pr. 100.000 indbyggere.

Figur 6.

Fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 1988-2002



*Fordeling efter alder
og transportmiddel*

Set under ét er der ikke sket de store ændringer i personskadernes relative fordeling på transportmiddel. Men for nogle aldersgrupper er der sket ret markante ændringer. Fx er personskader som passager i personbil for de 0-6 årige steget fra at udgøre knap halvdelen til at udgøre to tredjedele af alle skader. Omvendt er skaderne blandt 0-6 årige fodgængere faldet fra at udgøre 31 pct. til at udgøre 20 pct. Også for de 7-14 årige er der sket en stigning i den andel som personskaderne i personbil udgør: fra 22 til 29 pct. Samtidig har denne aldersgruppe oplevet et fald i andelen af personskader som cyklist: fra 48 til 37 pct. De 15-17 årige har ligeledes oplevet et fald fra 26 til 13 pct. i cyklisterens andel af personskaderne samtidig med en stigning fra 38 til 47 pct. i knallertkørernes andel, jf. oversigtstabel 5.

*Transportmiddel og
skadens type*

For ca. halvdelen af alle personskader er der tale om alvorlig tilskadekomst og for den anden halvdel om lettere tilskadekomst. Der er imidlertid nogen variation med typen af transportmiddel. Således er ca. to tredjedele 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. 1988 og 2002

	I alt	0-6 år	7-14 år	15-17 år	18-19 år	20-24 år	25-44 år	45-64 år	65-74 år	Over 74 år
	pct.									
<i>I alt</i>										
1988	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2002	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Personbil</i>										
1988	46	47	22	24	56	53	52	51	45	36
2002	48	68	29	27	63	59	50	45	50	43
<i>Motorcykel</i>										
1988	5	0	1	2	11	13	5	1	0	0
2002	4	0	1	1	2	5	6	4	1	0
<i>Knallert-45</i>										
1988	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2002	3	0	1	2	3	3	4	3	1	0
<i>Knallert</i>										
1988	10	0	4	38	10	6	8	9	7	5
2002	12	0	6	47	14	7	8	9	6	4
<i>Cykel</i>										
1988	20	16	48	26	11	14	17	21	21	16
2002	18	9	37	13	7	14	17	23	24	19
<i>Fodgænger</i>										
1988	11	31	23	6	5	4	7	11	23	40
2002	9	20	23	9	6	5	5	9	13	30
<i>Øvrige</i>										
1988	8	5	3	4	7	10	10	8	4	3
2002	6	3	4	2	5	6	8	7	5	3

Oversigtstabel 6.

Personskader fordelt efter skadernes type og transportmiddel. 2002

	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	9 254	1 341	341	234	912	1 078	641	4	4 703
Personbil	4 433	744	219	131	273	222	364	4	2 476
Varebil	404	60	16	17	27	37	35	-	212
Lastbil mv. ¹	171	16	8	5	10	11	14	-	107
Motorcykel	358	21	16	9	72	82	44	-	114
Knallert-45	286	26	6	10	49	65	16	-	114
Knallert	1 085	134	32	13	143	243	38	-	482
Cykel	1 671	250	33	31	250	212	62	-	833
Fodgænger	846	90	11	18	88	206	68	-	365

¹ Inkl. bus, traktor mv.

Ca. en tredjedel af de tilskadekomne bliver indlagt på hospital

Ca. en tredjedel af de personer, der kommer til skade ved et færdsels-uheld bliver hospitalsindlagt, og yderligere 20 pct. bliver indlagt til observation. 25 pct. af de hospitalsindlagte havde læsioner i hofte, ben og fod og 18 pct. havde pådraget sig et kraniebrud eller piskesmæld. Ca. 90 pct. af de personer, der havde læsioner i flere kropsområder blev hospitalsindlagt, mens det kun gjaldt for ca. 40 pct. af de tilskadekomne med læsion i skulder arm og hånd eller med kraniebrud og piskesmæld, jf. oversigtstabel 7.

Oversigtstabel 7.

Personskader¹ fordelt efter skadernes type og hospitalsbehandling. 2002

	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	8 722	1 253	332	223	903	1 066	516	2	4 427
Indlagt på hospital	2 880	515	219	170	348	708	469	1	450
Indlagt til observation	1 783	274	64	31	100	80	19	1	1 214
Skadestue-behandlet	4 059	464	49	22	455	278	28	-	2 763

¹ Personskader med oplysning om hospitalsbehandling.

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 implaceret i færdselsuheld som førere af motorkøretøjer.

Fordelt efter køn Mandlige førere og fodgængere udgjorde 71 pct. af samtlige implacerede førere og fodgængere. Mændenes andel var størst blandt lastbilførere med 95 pct., og mindst blandt cyklister med 50 pct., jf. oversigtstabel 8. Når der alene ses på spiritusuheld er mændenes andel endnu højere, jf. oversigtstabel 19.

Fordelt efter alder Tabel 2 (side 33) viser de implacerede førere og fodgængere fordelt efter alder. Ca. en fjerdedel af de implacerede førere af almindelig personbil og af varebil var i alderen 25-34 år, og ca. en tredjedel af de implacerede førere af lastbiler over 3,5 tons var i alderen 35-44 år. De unge i alderen 15-17 år udgjorde 58 pct. af de implacerede førere på ulovlige knallerter og de 18-19 årige udgjorde 15 pct. Andelen af ældre over 74 år udgjorde 16 pct. af alle implacerede fodgængere, men kun 4 pct. af samtlige implacerede.

Kørekort Førere af implacerede motorcykler og knallert-45 er mindre erfarne i trafikken end førere af personbil. 10 pct. af de implacerede motorcyklister og 23 pct. af de implacerede førere af knallert-45 med oplysninger om kørekort havde således ikke kørekort til det benyttede køretøj, mens det kun gælder for 4 pct. af førere af personbil, jf. tabel 3 (side 34).

Oversigtstabel 8. Implacerede førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og køn. 2002

	I alt	Mænd	Kvinder
	pct.		
I alt	13 029	71,2	28,8
Personbil	6 947	69,7	30,3
Varebil	853	88,9	11,1
Lastbil mv. ¹	695	94,8	5,2
Motorcykel	341	93,2	6,8
Knallert-45	292	88,2	11,8
Knallert	1 157	88,5	11,5
Cykel	1 827	49,8	50,2
Fodgænger	905	54,5	45,5

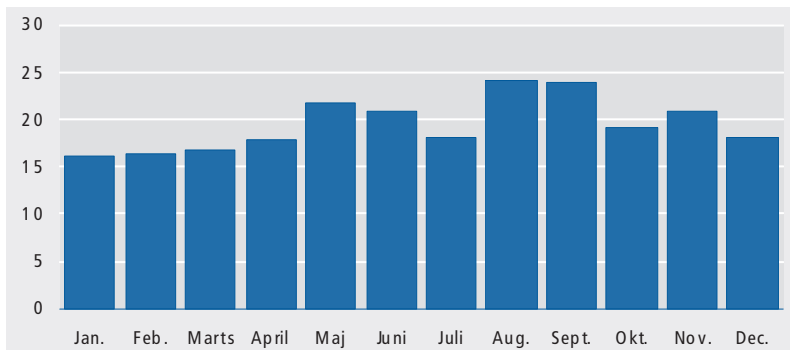
¹ Inkl. bus, traktor mv.

1.5 Tid og sted

Uheld fordelt på tidspunkt

De fleste uheld forekom i august og september, hvor der i gennemsnit skete 24 uheld pr. dag, mod 20 for hele 2002 i gennemsnit, jf. figur 7 og tabel 4 (side 35). Færrest uheld blev noteret i månederne januar og februar med i gennemsnit 16 uheld pr. dag.

Figur 7. Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 2002



Fredag farligst

Fredag er den farligste dag at færdes i trafikken. Om fredagen skete i gennemsnit 24,8 uheld, mens søndag var sikrest med 15,6 uheld, jf. oversigtstabel 9.

Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag med 31,8 pr. dag mod 25,4 pr. dag for samtlige personskader i 2002. Om søndagen skete færrest personskader med 22,4 pr. dag.

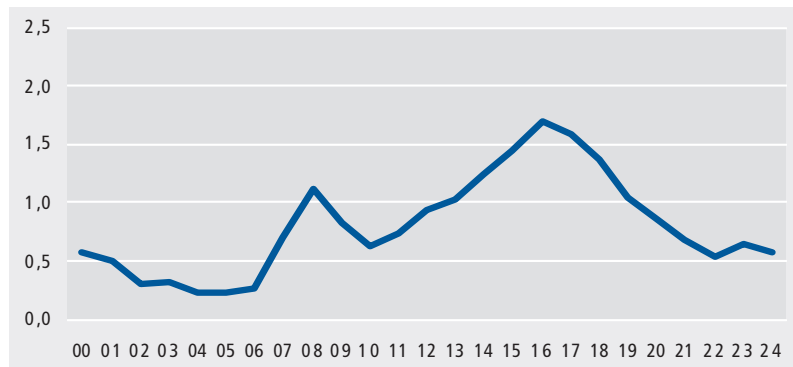
Oversigtstabel 9. Uheld og personskader fordelt efter ugedag. 2002

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Uheld i alt	7 126	1 026	981	1 000	1 059	1 289	959	812
Pr. dag	19,5	19,7	18,5	19,2	20,4	24,8	18,4	15,6
Personskader i alt	9 254	1 284	1 223	1 240	1 347	1 656	1 341	1 163
Pr. dag	25,4	24,7	23,1	23,8	25,9	31,8	25,8	22,4
Dræbte i alt	463	55	54	53	70	75	75	81
Pr. dag	1,3	1,1	1,0	1,0	1,3	1,4	1,4	1,6

Flest uheld i myldretiden

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 8 og tabel 4 (side 35).

Figur 8. Gennemsnitligt antal uheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2002



Uheld uden for byzone de alvorligste

I 2002 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene uden for byzone er langt alvorligere. 58,4 pct. af alle uheld og 52,0 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men uden for byzone forekom flest trafikdrab - 73 pct. af alle trafikdræbte i 2002, jf. oversigtstabel 10.

Oversigtstabel 10.

Uheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2002

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Uheld	4 162	2 964	7 126	58,4	41,6	100,0
Personskader	4 814	4 440	9 254	52,0	48,0	100,0
Dræbte	126	337	463	27,2	72,8	100,0

1.6 Uheldssituationer

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

Symboler for uheldssituationer

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

Som det fremgår af oversigtstabel 11, var eneuheld dominerende med omkring 22 pct. af samtlige uheld i 2002. Indhentningsuheld og fodgængeruheld udgjorde hver omkring 12 pct. af samtlige uheld. Omvendt udgjorde forhindreingsuheld kun 1,3 pct. af alle uheld.

Antal personskader fordelt efter hovedsituation

I gennemsnit for samtlige uheld var der 130 personskader pr. 100 uheld og 6 dræbte. Parkeringsuheld og fodgængeruheld tegnede sig for det laveste antal personskader pr. 100 uheld med henholdsvis 106 og 108.

Mødeuheld er farligst

Mødeuheld var farligst med 174 personskader og 15 dræbte pr. 100 uheld. Antal dræbte i fodgængeruheld var på 7 pr. 100 uheld. Antal dræbte både i svingningsuheld mellem krydsende og i parkeringsuheld var på 2 pr. 100 uheld, hvilket er det laveste gennemsnit for antal dræbte pr. uheld.

Oversigtstabel 11. Uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2002

I alt ¹ → →→ →← ↺ → ↻ →↑ ↺→ → → → → →											
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld											
I alt	7 126	1 548	861	558	800	636	734	796	245	837	91
Pct.	100,0	21,7	12,1	7,8	11,2	8,9	10,3	11,2	3,4	11,7	1,3
Person-skader											
I alt	9 254	2 008	1 188	969	942	808	1 040	982	259	906	123
Pct.	100,0	21,7	12,8	10,5	10,2	8,7	11,2	10,6	2,8	9,8	1,3
Dræbte											
I alt	463	133	58	81	31	22	42	19	4	62	10
Pct.	100,0	28,7	12,5	17,5	6,7	4,8	9,1	4,1	0,9	13,4	2,2

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 20 uheld, 29 personskader og 1 dræbt.

Uheld fordelt efter transportmidler

Tabel 5 (side 36) viser antal uheld fordelt efter hovedsituation og transportmiddel. Eneuheld forekom hyppigst med knallert, knallert-45 og motorcykel, hvor godt hvert femte uheld var eneuheld. En femtedel af uheldene med cyklister involveret var svingningsuheld mellem krydsende køretøjer. Desuden var ca. hvert fjerde uheld med bus involveret fodgængeruheld og hvert fjerde uheld med lastbil involveret var indhentningsuheld.

1.7 Implicerede transportmidler

Der skelnes i færdselsuheldsstatistikken mellem transportmidler, der udgøres af køretøjer og fodgængere, og andre elementer, der udgøres af forhindringer på, over eller uden for kørebanen, fx dyr, afspærringsmateriel, luftledninger og vejtræer. Med henblik på en nøjere belysning af forskelle mellem de enkelte transportmidler er der i oversigtstabel 12 foretaget en opgørelse over antallet af implicerede transportmidler i forhold til antallet af enheder af samme art medio 2000, 2001 og 2002.

Oversigtstabel 12.

Implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2000-2002

	I alt			Pr. 1.000 enheder ¹		
	2000	2001	2002	2000	2001	2002
I alt	14 639	13 708	14 253	.	.	.
Personbil i alt	7 144	6 749	7 159	4	4	4
Personbil, almindelig	6 955	6 591	7 000	4	4	4
Hyrevogn	159	133	139	26	22	23
Udrykningskøretøj max 3.5 t	30	25	20	...	...	...
Varebil i alt	1 044	929	903	3	3	3
0-2.000 kg totalvægt	380	283	289	6	5	5
2.001-3.500 kg totalvægt	664	646	614	2	2	2
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	506	512	456	13	14	13
Sololastbil	281	274	235	...	...	...
Lastbil med anhænger	114	114	103	...	...	...
Sættevognstog	104	122	114	...	...	...
Køretøj under udrykning	4	1	2	...	...	...
Bus i alt	188	194	187	13	14	13
Rutebus	130	146	122	...	...	...
Bus i øvrigt	58	48	65	...	...	...
Traktor i alt	98	112	95	...	...	...
Traktor mv.	83	84	65	...	...	...
Motorredskab	15	28	30	...	...	...
Motorcykel i alt	704	614	634	5	4	4
Motorcykel mv.	353	312	342	5	4	4
Knallert-45	351	302	292	5	4	4
Knallert i alt	1 071	1 092	1 158	...	...	...
Knallert lovlig	939	954	967	...	...	...
Knallert ulovlig	132	138	191	...	...	...
Cykel	1 940	1 734	1 830	...	...	...
Fodgænger	998	865	905	..	..	..
Rytter, hestevogn	11	5	6	...	...	...
Uoplyst køretøj	61	33	12	...	...	...
Forhindring	874	869	908	...	...	...

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

*Stigning i antal
implicerede
transportmidler*

Antallet af implicerede transportmidler er steget med 4 pct. i 2002 i forhold til 2001. Der har været en stigning i antal implicerede personbiler på 6 pct. Antallet af implicerede knallerter og cykler er ligeledes steget med 6 pct. og antal implicerede motorcykler med 3 pct. For fodgængernes vedkommende var der tale om en stigning på 5 pct. For varebiler, lastbiler, busser og traktorer var der derimod et fald i forhold til 2001. Således faldt antal implicerede varebiler med 3 pct. og lastbiler med 11 pct.

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

Motorcykler og personbiler var impliceret i færdselsuheld med den samme hyppighed i 2002: 4 pr. 1.000 enheder. Det indikerer en større uheldsrisiko for motorcykler, da den gennemsnitlige årskørsel er mindre for motorcykler end for personbiler, jf. *Transport 2000*. I årshæftet *Færdselsuheld 1992* er uheldsrisici for personbiler analyseret nærmere.

<i>Flest uheld med to transportmidler</i>	Færdselsuheld med to transportmidler impliceret udgjorde 70 pct. af alle uheld i 2002, og antal uheld med flere end to transportmidler impliceret udgjorde 7 pct., jf. oversigtstabel 13.
<i>Personbil var impliceret i 76 pct. af samtlige uheld ...</i>	Personbil var impliceret i 76 pct. af alle uheldene, og cykler var impliceret i 24 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 6 og 3 pct. af uheldene. Fodgængere var involveret i 12 pct. af uheldene.
<i>... og 74 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld</i>	Antallet af personskader fordelt efter transportmiddel vises i oversigtstabel 14. Antallet af personskader i personbiluheld var 7.274, hvoraf 61 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 342 trafikanter dræbt, svarende til 74 pct. af alle trafikdræbte i 2002. Af de 342 dræbte i personbiluheld befandt 246 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 79 trafikanter dræbt, heraf 74 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 22 dræbt, heraf 18 modtrafikanter og i traktoruheld blev 8 dræbt, alle modtrafikanter.
<i>De svage trafikanter</i>	De svage trafikanter er i høj grad udsat for personskader. I motorcykeluheld (inkl. knallert-45) rammer personskaderne for det meste motorcyklisterne selv. 719 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 2002. 90 pct. af personskaderne i motorcykeluheld ramte motorcyklisterne selv. I knallertuheld blev 87 pct. af personskaderne tilføjet knallertkørerne selv. I cykeluheld var det tilsvarende tal 93 pct., og i fodgængeruheld 91 pct. I motorcykel-, knallert-, cykel- og fodgængeruheld var næsten alle dræbte svage trafikanter. Tabel 6 (side 37) viser, hvilket transportmiddel, som har forårsaget personskader mod personer i et andet transportmiddel. For motorcykel, knallert, cykel og fodgænger under ét var lastbil modpart i 4 pct. af uheldene, men disse uheld tegnede sig for 13 pct. af alle trafikdræbte svage trafikanter.

Oversigtstabel 13. Uheld fordelt efter implicerede transportmidler mv. 2002

	I alt	Med et transport- middel impliceret	Med to transport- midler impliceret	Med tre eller flere transport- midler impliceret
Uheld i alt	7 126	1 639	4 984	503
<i>Transportmiddel</i>				
<i>Personbil</i>	5 404	967	3 968	469
Personbil, almindelig	5 298	958	3 875	465
Hyrevogn	136	5	118	13
Udrykn.køretøj max. 3,5 t	19	4	13	2
<i>Varebil</i>	840	121	602	117
0-2.000 kg totalvægt	272	44	191	37
2.001-3.500 kg totalvægt	582	77	417	88
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	438	23	351	64
Sololastbil	235	11	190	34
Lastbil med anhænger	98	4	79	15
Sættevognstog	110	7	86	17
Køretøj under udrykning	2	1	-	1
<i>Bus</i>	185	8	161	16
Rutebus	121	4	109	8
Bus i øvrigt	64	4	52	8
<i>Traktor</i>	95	5	87	3
Traktor mv.	65	4	60	1
Motorredskab	30	1	27	2
<i>Motorcykel</i>	625	156	433	36
Motorcykel mv.	336	82	230	24
Knallert-45	289	74	203	12
<i>Knallert</i>	1 131	256	843	32
Knallert lovlig	945	223	694	28
Knallert ulovlig	188	33	151	4
<i>Cykel</i>	1 704	101	1 531	72
<i>Fodgænger</i>	853	1	785	67
Medbringende barnevogn, cykel mv.	44	-	41	3
<i>Rytter, hestevogn</i>	6	1	4	1
<i>Uoplyst køretøj</i>	11	10	1	-
<i>Forhindring</i>	897	547	295	55

Oversigtstabel 14.

Personskader fordelt efter implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2002

	I alt		Dræbte		Tilskadekomne	
	i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet	i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet	i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet
<i>Transportmiddel</i>						
<i>Personbil</i>	4 433	2 841	246	96	4 187	2 745
Personbil, almindelig	4 375	2 780	245	91	4 130	2 689
Hyrevogn	43	129	1	8	42	121
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	15	11	-	-	15	11
<i>Varebil</i>	404	720	29	43	375	677
0-2.000 kg totalvægt	139	247	8	15	131	232
2.001-3.500 kg totalvægt	265	506	21	30	244	476
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	62	513	5	74	57	439
Sololastbil	29	293	2	35	27	258
Lastbil med anhænger	15	110	2	14	13	96
Sættevognstog	17	121	1	26	16	95
Køretøj under udrykning	1	1	-	-	1	1
<i>Bus</i>	89	186	4	18	85	168
Rutebus	39	120	-	11	39	109
Bus i øvrigt	50	66	4	7	46	59
<i>Traktor</i>	11	104	-	8	11	96
Traktor mv.	8	23	-	1	8	22
Motorredskab	3	31	-	2	3	29
<i>Motorcykel</i>	644	75	33	6	611	69
Motorcykel mv.	358	50	24	5	334	45
Knallert-45	286	23	9	1	277	22
<i>Knallert</i>	1 085	159	29	3	1 056	156
Knallert lovlig	891	132	25	3	866	129
Knallert ulovlig	194	27	4	-	190	27
<i>Cykel</i>	1 671	123	52	1	1 619	122
<i>Fodgænger</i>	846	83	64	2	782	81
Medbr. barnevogn, cykel mv.	44	-	4	1	40	1
<i>Rytter, hestevogn</i>	6	1	1	-	5	1
<i>Uoplyst køretøj</i>	.	-	.	-	.	-
<i>Forhindring</i>	.	1 332	.	96	.	1 236

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. 2002**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne
Personskader i alt	846	64	417	365
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	58	-	22	36
Fortov fandtes, men ikke benyttet	18	3	7	8
Langsgående fodgængere i øvrigt	86	9	37	40
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	157	8	79	70
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	71	4	35	32
Fodgængerfelt fandtes ikke	320	24	176	120
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	136	16	61	59

Det ses i oversigtstabel 15, at 75 pct. af de tilskadekomne fodgængere enten ikke benyttede et eksisterende fortov/fodgængerfelt eller færdes et sted, hvor fortov/forgængerfelt ikke fandtes.

51 pct. af personskaderne blandt knallertkørere og 44 pct. af personskaderne blandt cyklister skete uden for cykelsti, jf. oversigtstabel 16.

Oversigtstabel 16. **Implicerede knallerter og cykler fordelt efter benyttelse af cykelsti mv. 2002**

	Knallert			Cykel		
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti
Impl. transp.midler i alt	1 158	565	593	1 830	1 026	804
På fodgængerareal	17	6	11	54	22	32
Anlæg benyttet	459	455	.	892	882	.
Anlæg ej benyttet	584	66	518	766	59	707
Personskader i alt	1 085	494	591	1 671	917	754
På fodgængerareal	9	1	8	47	17	30
Anlæg benyttet	399	394	.	800	790	.
Anlæg ej benyttet	587	62	525	717	54	663

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

1.9 Spiritusuheld

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

Spiritusuheld og spirituspåvirket

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

Flere dræbte og tilskadekomne i spiritusuheld

I 2002 registrerede politiet 1.230 spiritusuheld med i alt 1.581 personskader jf. oversigtstabel 17. Spiritusuheld udgjorde hermed 17 pct. af alle uheld, hvilket er lidt mindre end i 1988, hvor spiritusuheld udgjorde 19 pct. af alle uheld. Der omkom 132 trafikanter i spiritusuheld i 2002, hvilket er en stigning på 15 pct. i forhold til 2001. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde således 29 pct. af alle dræbte i trafikken. Det er lidt mindre end i 1988, hvor de dræbte i spiritusuheld udgjorde 32 pct. af alle dræbte i trafikken. 1.449 personer kom i 2002 til skade i spiritusuheld mod 1.326 i 2001, hvilket svarer til en stigning på 9 pct.

Oversigtstabel 17.

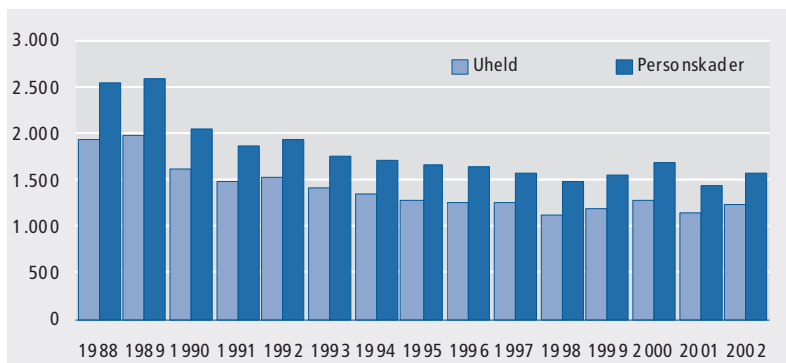
Spiritusuheld og personskader. 1988-2002

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskader			
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	I alt
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
2001	1 140	115	636	690	1 441
2002	1 230	132	712	737	1 581

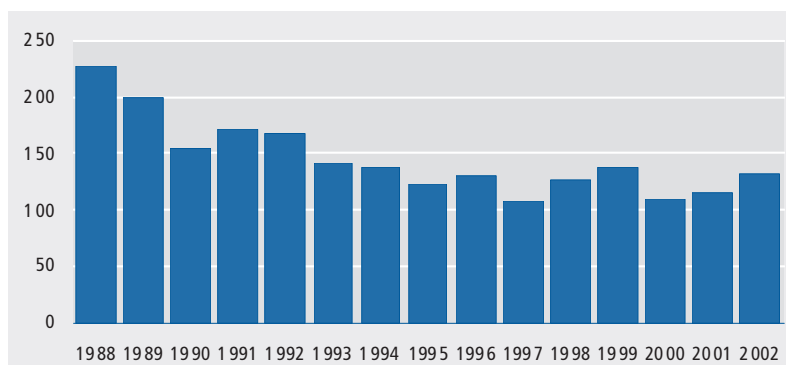
**Udviklingen
1988-2002**

Siden 1988 er antallet af spiritusuheld faldet med 36 pct., mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 42 pct., og antallet af tilskadekomne er faldet med 38 pct. Til sammenligning er antallet af øvrige uheld faldet 27 pct. siden 1988, antallet af dræbte med 32 pct. og antallet af tilskadekomne med 22 pct. Det vil sige, at faldet i antal spiritusuheld og personskader i spiritusuheld har været større end for øvrige uheld. Som det ses af figur 9 og figur 10 var faldet størst i starten af perioden og siden midten af 1990'erne har der været en svingende udvikling med både stigninger og fald i antallet af uheld og tilskadekomne

Figur 9. Spiritusuheld og personskader. 1988-2002



Figur 10. Dræbte ved spiritusuheld. 1988-2002



**Skaderne ramte især
de spirituspåvirkede
selv**

Skaderne i spiritusuheld rammer i høj grad de spirituspåvirkede selv, især når det gælder spiritusuheld med to-hjulede køretøjer og fodgængere; for disse trafikantgrupper var 89 pct. af de dræbte og tilskadekomne selv spirituspåvirkede, mens andelen for spiritusuheld med biler under ét var 54 pct. Af de dræbte i spiritusuheld var 75 pct. selv påvirkede af spiritus, jf. oversigtstabel 18.

Oversigtstabel 18.

**Personskader i uheld med spirituspåvirket¹ fører eller fodgænger.
2002**

	I alt	Heraf med spirituspåvirket ¹ fører af:							Med spiritus- påvirket fod- gænger
		Person- bil	Vare- bil	Last- bil mv. ²	Mo- tor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert	Cykel	
Spiritusuheld i alt	1 230	623	62	7	27	59	292	59	129
Personskader i alt	1 581	890	99	7	32	61	327	63	150
Dræbte	132	77	8	-	2	4	15	5	22
Tilskadekomne	1 449	813	91	7	30	57	312	58	128
Personskader blandt spirituspåvirkede									
førere/fodgængere	1 058	480	50	7	28	58	279	58	141
Dræbte	99	47	6	-	2	4	15	4	22
Tilskadekomne	959	433	44	7	26	54	264	54	119
Personskader blandt øvrige implicerede									
øvrige implicerede	523	410	49	-	4	3	48	5	9
Dræbte	33	30	2	-	-	-	-	1	-
Tilskadekomne	490	380	47	-	4	3	48	4	9

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

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

² Inkl. bus, traktor mv.

*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 var mænd, og 96 pct. af de implicerede spirituspåvirkede førere af motorcykel var mænd. Af de spirituspåvirkede cyklister var 19 pct. kvinder, og af de spirituspåvirkede fodgængere udgjorde kvinder 16 pct. Til sammenligning udgjorde mændene kun 67 pct. af øvrige førere og fodgængere. For cyklister og fodgængere var der en næsten ligelig fordeling mellem mænd og kvinder.

*Implicerede førere
og fodgængere*

Antallet af spirituspåvirkede førere og fodgængere var 1.258 i 2002, hvilket er en stigning på 8 pct. i forhold til 2001. Næsten halvdelen af samtlige spirituspåvirkede førere var førere af personbil. Omkring en fjerdedel af samtlige implicerede knallertførere var spirituspåvirkede, mens der ikke var spirituspåvirkede førere af hyrevogne, bus og traktor, jf. tabel 7 (side 38).

Oversigtstabel 19.

Implicerede førere og fodgængere i spiritusuheld og øvrige uheld fordelt efter transportmiddel og køn. 2002

	Spiritusuheld			Øvrige uheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt ¹	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	1 258	91,5	8,5	11 771	67,3	30,3
Personbil	622	90,4	9,6	6 325	65,6	31,4
Varebil	62	96,8	3,2	791	86,5	11,5
Lastbil mv. ²	8	100,0	0,0	687	93,7	5,2
Motorcykel	27	96,3	3,7	314	92,7	7,0
Knallert-45	59	98,3	1,7	233	84,5	14,2
Knallert	292	95,9	4,1	865	82,8	13,5
Cykel	58	81,0	19,0	1 769	48,1	50,5
Fodgænger	129	84,5	15,5	776	49,0	50,1

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

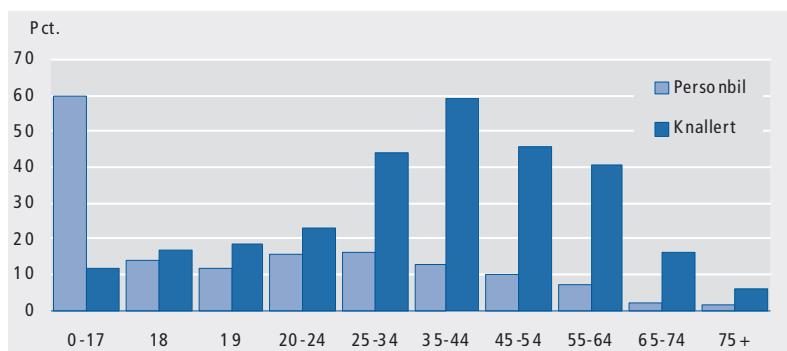
¹ Inkl. uoplyst.

² Inkl. bus, traktor mv.

Tre femtedele af alle implicerede mandlige knallertkørere i alderen 35-44 år var spirituspåvirkede

Blandt de mandlige knallertkørere var der størst andel spirituspåvirkede i de lidt ældre aldersgrupper, især blandt de 35-44 årige, hvor næsten 60 pct. af de implicerede førere var spirituspåvirkede. For de mandlige førere af personbiler var mønsteret lidt anderledes, idet det var blandt de 20-34 årige, der var størst andel spirituspåvirkede, hvorefter der er en faldende andel med alderen, jf. figur 11 og tabel 8 (side 39). For de helt unge under 18 år uden kørekort var der 60 pct. af førerne af personbil, der var spirituspåvirkede. Dette skal dog tolkes med forsigtighed, da der er tale om ganske få personer.

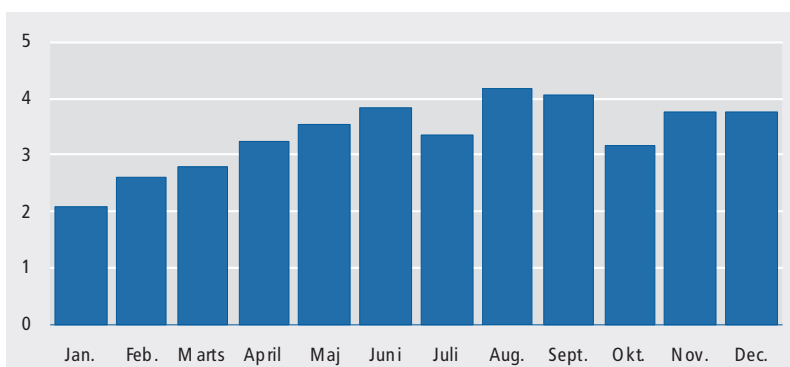
Figur 11. Spirituspåvirkede knallertkørere og førere af personbil. Mænd. 2002



Flest spiritusuheld i august måned ...

I 2002 forekom flest spiritusuheld i august, med 4,2 uheld pr. dag, jf. figur 12. 11 pct. af samtlige spiritusuheld forekom i august.

Figur 12. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. dag fordelt efter måned. 2002



... og i weekenden ...

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 26 pct. af alle uheld, mens de kun udgør 11 pct. af uheldene i hverdagene, jf. oversigtstabel 9 og 20.

Oversigtstabel 20.

Antal spiritusuheld og personskader fordelt efter ugedag. 2002

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Spiritusuheld i alt	1 230	107	97	104	122	265	302	233
Pr. dag	3,4	2,1	1,8	2,0	2,3	5,1	5,8	4,5
Personskader i alt	1 581	134	119	133	155	332	401	307
Pr. dag	4,3	2,6	2,2	2,6	3,0	6,4	7,7	5,9
Dræbte i alt	132	7	12	8	16	20	34	35
Pr. dag	0,4	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,7	0,7

... og i aften- og nattetimerne

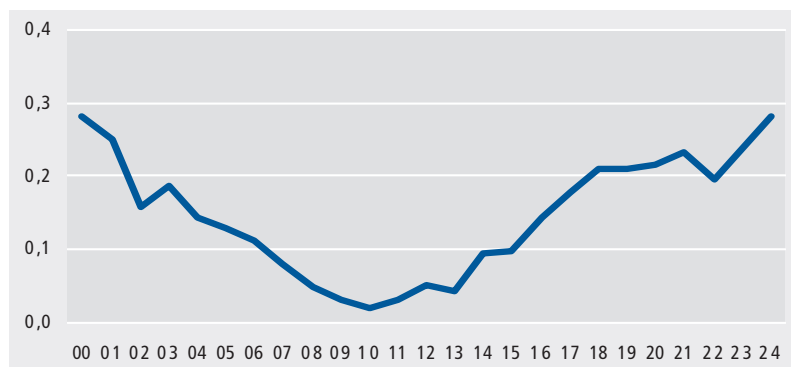
I aften- og nattetimerne sker flest spiritusuheld. Især i tidsrummet kl. 18-01 blev mange uheld registreret, jf. figur 13. Det er den helt omvendte situation i forhold til alle uheld under ét, hvor der sker færrest uheld om natten, jf. figur 8.

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 ca. tre fjerdedele af dødsfaldene skete her, jf. oversigtstabel 21. Det samme gør sig gældende når alle uheld betragtes, jf. oversigtstabel 10.

Spiritusuheld udgjorde 15 pct. af samtlige uheld inden for byområder i 2002 og 20 pct. uden for byområder.

Figur 13. Gennemsnitligt antal uheld pr. time med spirituspåvirket fører eller fodgænger fordelt efter klokkeslæt. 2002



Oversigtstabel 21. Spiritusuheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2002

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Spiritusuheld	629	601	1 230	51,1	48,9	100,0
Personskader	756	825	1 581	47,8	52,2	100,0
Dræbte	35	97	132	26,5	73,5	100,0

1.10 Korrektion for ændret definition af hjernerystelse

Ny vejledning førte til misforståelse

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

Den manglende præcisering har yderligere haft som konsekvens, at man har måttet korrigere antallet af alvorligt tilskadekomne, idet Færdsels-sikkerhedskommissionen Handlungsplans 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	4 778	4 703	4 013

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 1997-2002. Korrektionen beregnes derfor ved at klarlægge springet i forholdet mellem 1991-1996 og 1997-2002.

1.11 International oversigt

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

Definition af dræbte

Især med hensyn til antallet af dræbte ved færdselsuheld er det væsentligt at være opmærksom på de anvendte definitioner, idet det ved internationale undersøgelser er blevet påvist, at af samtlige dødsfald som følge af færdselsuheld indtræffer omkring 65 pct. ved eller umiddelbart efter uheldet. Ca. 88 pct. af dødsfaldene indtræffer i løbet af de første 3 dage efter uheldet, medens yderligere 11 pct. sker inden udløbet af en 30-døgns periode efter uheldet. De fleste lande anvender i dag 30-dages reglen ved opgørelser over dræbte i færdselsuheld, men der er stadig enkelte lande, der anvender andre definitioner. I tabel 9 (side 40) og figur 14, der bygger på tal fra OECD's database International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), er der taget højde for disse forskelle, idet der er anvendt en korrektionsfaktor for de lande, der anvender en anden definition end 30-dages reglen.

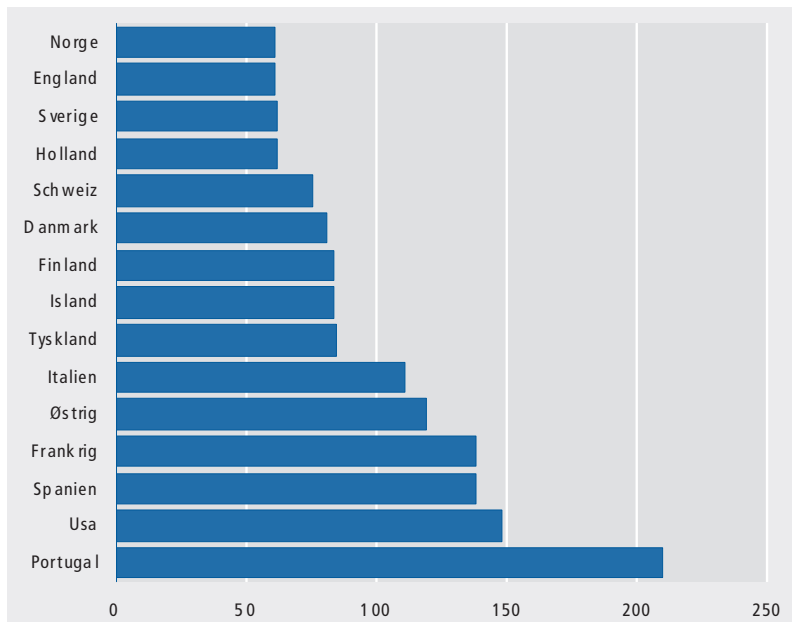
De nordiske lande har relativt få uheld - USA mange

Sættes antal uheld med personskade i forhold til indbyggertallet har de nordiske lande relativt få uheld med under 200 uheld pr. 100.000 indbyggere. Især Finland og Danmark ligger lavt. USA ligger derimod meget højt med over 700 uheld pr. 100.000 indbyggere, jf. tabel 9.

**Flest dræbte i
Portugal**

Portugal er det land, hvor der er flest dræbte i forhold til befolkningstallet: 210 pr. 1 mio. indbyggere. Også USA har mange dræbte, men ikke mange flere end Frankrig og Spanien, der rapporterede væsentlig færre uheld end USA. England er et af de lande, der har færrest dræbte (61 pr. 1 mio. indbyggere), selvom landet har registreret forholdsvis mange uheld. Danmark og Finland har omtrent det samme antal dræbte pr. 1 mio. indbyggere som Island og Tyskland.

Figur 14. Dræbte pr. 1 mio. indbyggere i udvalgte OECD-lande. 2001



Anm. Oplysninger for Italien vedrører 2000 og for Portugal 1999.

**Tabel 1. Personskader fordelt efter alder og køn.
2002**

	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	9 254	173	502	866	650	1 237	1 733	1 365	1 035	774	446	462
Dræbte	463	7	7	26	27	49	89	56	49	50	38	65
Alvorligt tilskadekomne	4 088	58	195	380	247	493	766	640	523	355	224	205
Lettere tilskadekomne	4 703	108	300	460	376	695	878	669	463	369	184	192
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	5 794	93	289	607	469	836	1 160	889	595	408	226	214
Dræbte	344	5	2	19	21	40	75	45	36	32	27	42
Alvorligt tilskadekomne	2 644	38	132	272	188	347	541	436	311	195	103	79
Lettere tilskadekomne	2 806	50	155	316	260	449	544	408	248	181	96	93
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	3 460	80	213	259	181	401	573	476	440	366	220	248
Dræbte	119	2	5	7	6	9	14	11	13	18	11	23
Alvorligt tilskadekomne	1 444	20	63	108	59	146	225	204	212	160	121	126
Lettere tilskadekomne	1 897	58	145	144	116	246	334	261	215	188	88	99
	pr. 100.000 indbyggere											
Personskader i alt	172	36	95	504	586	391	226	170	139	119	107	122
Dræbte	9	1	1	15	24	16	12	7	7	8	9	17
Alvorligt tilskadekomne	76	12	37	221	223	156	100	80	70	54	54	54
Lettere tilskadekomne	88	23	57	268	339	220	114	83	62	57	44	51
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	218	38	106	691	830	524	298	217	158	125	117	153
Dræbte	13	2	1	22	37	25	19	11	10	10	14	30
Alvorligt tilskadekomne	100	16	49	310	333	218	139	106	83	60	53	56
Lettere tilskadekomne	106	20	57	360	460	282	140	100	66	56	50	66
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	127	34	83	309	333	256	151	121	119	112	99	104
Dræbte	4	1	2	8	11	6	4	3	4	6	5	10
Alvorligt tilskadekomne	53	9	24	129	109	93	59	52	57	49	55	53
Lettere tilskadekomne	70	25	56	172	214	157	88	66	58	58	40	41

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 og fodgængere fordelt efter transportmiddel og alder. 2002

	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	Ov. 74 år
	antal											
Implicerede førere og fodgængere i alt	13 029	47	349	668	770	1 559	2 649	2 401	1 784	1 311	633	549
<i>Transportmiddel</i>												
<i>Personbil</i>	6 947	.	1	24	509	949	1 579	1 324	929	757	390	282
Personbil, almindelig	6 805	.	1	24	509	940	1 545	1 297	899	728	386	281
Hyrevogn	123	.	-	-	-	7	28	24	25	29	4	1
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	19	.	-	-	-	2	6	3	5	-	-	-
<i>Varebil</i>	853	1	-	2	32	120	231	186	144	92	20	9
0-2.000 kg totalvægt	274	.	-	2	9	41	75	57	39	34	9	2
2.001-3.500 kg totalvægt	579	1	-	-	23	79	156	129	105	58	11	7
<i>Lastbil over 3.500 kg totalvægt</i>	422	.	-	1	1	37	92	147	91	41	7	-
Sololastbil	219	.	-	1	1	17	51	74	46	20	6	-
Lastbil ,med anhænger	95	.	-	-	-	13	17	30	21	12	1	-
Sættevognstog	104	.	-	-	-	6	23	42	23	9	-	-
Køretøj under udrykning	2	.	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-
<i>Bus</i>	179	.	-	-	-	2	21	52	58	39	5	-
Rutebus	117	.	-	-	-	2	15	35	36	25	2	-
Bus i øvrigt	58	.	-	-	-	-	6	16	22	12	2	-
<i>Traktor</i>	88	.	2	7	4	6	14	24	15	10	3	2
Traktor mv.	61	.	1	6	4	4	11	15	9	7	3	1
Motorredskab	27	.	1	1	-	2	3	9	6	3	-	1
<i>Motorcykel</i>	633	.	2	21	31	102	189	143	86	41	11	2
Motorcykel mv.	341	.	-	3	10	62	117	79	42	19	6	1
Knallert-45	292	.	2	18	21	40	72	64	44	22	5	1
<i>Knallert</i>	1 157	.	18	418	100	78	130	153	117	63	29	19
Knallert lovlig	966	.	14	308	71	62	117	139	114	62	29	19
Knallert ulovlig	191	.	4	110	29	16	13	14	3	1	-	-
<i>Cykel</i>	1 827	11	207	117	53	191	298	280	248	195	107	92
<i>Fodgænger</i>	905	35	119	78	40	73	93	90	94	70	61	142
Medbringende barnevogn, cykel mv.	45	2	7	2	-	2	11	2	2	5	3	9
<i>Rytter, hestevogn</i>	6	-	-	-	-	1	1	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. Implicerede førere og fodgængere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2002

	I alt	Kørekort			Kørekortets udstedelsesår				
		Haves til det benyttede køretøj	Haves, men ikke til det benyttede køretøj	Mangler	2002	2000-2001	1998-1999	1993-1997	Før 1993
Implicerede førere og fodgængere i alt¹	13 029	8 479	41	376	214	645	515	1 167	5 065
<i>Transportmiddel</i>									
<i>Personbil</i>	6 947	6 464	13	271	187	563	416	887	3 728
Personbil, almindelig	6 805	6 329	12	271	187	563	408	869	3 632
Hyrevogn	123	117	1	-	-	-	8	13	86
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	19	18	-	-	-	-	-	5	10
<i>Varebil</i>	853	813	4	20	14	45	39	109	525
0-2.000 kg totalvægt	274	259	1	8	2	14	11	34	169
2.001-3.500 kg totalvægt	579	554	3	12	12	31	28	75	356
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	422	413	2	2	1	6	11	41	318
Sololastbil	219	213	2	1	-	4	4	25	170
Lastbil med anhænger	95	93	-	1	1	2	5	8	69
Sættevognstog	104	103	-	-	-	-	1	7	78
Køretøj under udrykning	2	2	-	-	-	-	-	1	1
<i>Bus</i>	179	174	3	-	1	2	3	11	148
Rutebus	117	114	1	-	1	2	3	10	91
Bus i øvrigt	58	56	2	-	-	-	-	1	54
<i>Traktor</i>	88	83	-	3	-	6	5	6	43
Traktor mv.	61	59	-	2	-	5	5	4	33
Motorredskab	27	24	-	1	-	1	-	2	10
<i>Motorcykel</i>	633	528	19	80	11	22	41	113	299
Motorcykel mv.	341	307	15	18	5	9	20	76	175
Knallert-45	292	221	4	62	6	13	21	37	124

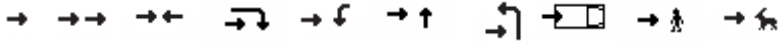
Anm. Summen af tallene i de enkelte fordelinger vil ikke altid udgøre den anførte total, da der ikke for alle uheld foreligger samtlige oplysninger. ¹ Inkl. knallertførere, cyklister, fodgængere mv.

Tabel 4.

**Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt.
2002**

	Alle uheld				Spiritusuheld			
	Antal uheld	Personskader			Antal uheld	Personskader		
		I alt	Dræbte	Tilskadekomne		I alt	Dræbte	Tilskadekomne
I alt	7 126	9 254	463	8 791	1 230	1 581	132	1 449
Januar	500	657	35	622	64	91	8	83
Februar	455	577	16	561	73	84	5	79
Marts	522	715	29	686	87	120	10	110
April	539	692	32	660	97	126	8	118
Maj	675	896	40	856	110	153	11	142
Juni	628	789	40	749	115	134	10	124
Juli	562	781	26	755	104	134	5	129
August	751	938	49	889	130	172	17	155
September	719	901	56	845	122	139	18	121
Oktober	592	740	34	706	98	123	8	115
November	625	825	58	767	113	151	15	136
December	558	743	48	695	117	154	17	137
00-01	184	250	9	241	91	114	4	110
01-02	107	138	6	132	57	67	3	64
02-03	115	167	13	154	68	90	8	82
03-04	83	109	12	97	52	61	11	50
04-05	84	125	17	108	47	70	11	59
05-06	98	113	10	103	41	45	4	41
06-07	256	308	21	287	29	38	5	33
07-08	409	506	15	491	18	26	2	24
08-09	301	373	16	357	11	16	2	14
09-10	230	294	12	282	7	10	-	10
10-11	267	349	17	332	11	17	-	17
11-12	344	413	19	394	19	21	3	18
12-13	374	465	26	439	15	20	3	17
13-14	455	565	38	527	34	40	3	37
14-15	529	693	25	668	35	44	3	41
15-16	620	816	34	782	52	66	6	60
16-17	583	766	29	737	65	76	4	72
17-18	500	636	31	605	76	93	7	86
18-19	383	539	29	510	77	96	6	90
19-20	318	418	13	405	79	100	7	93
20-21	250	320	15	305	85	109	7	102
21-22	193	266	16	250	71	93	7	86
22-23	233	315	20	295	87	119	12	107
23-24	210	310	20	290	103	150	14	136

Tabel 5. Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2002

											
Uheldssituation (jævnfør bilag 1)	I alt ¹	Ene- uheld	Ind- hent- nings- uheld	Møde- uheld	Sving- nings- uheld mellem med- kørende	Sving- nings- uheld mellem mod- kørende	Uheld mellem kryd- sende køretøjer	Sving- nings- uheld mellem kryd- sende køretøjer	Parke- rings- uheld	Fod- gænger- uheld	For- hin- drings- uheld
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
antal											
Uheld i alt	7 126	1 548	861	558	800	636	734	796	245	837	91
Uheld med impl.:											
personbil	5 404	942	666	469	647	572	634	687	191	548	34
varebil	840	117	136	100	109	78	105	86	46	54	4
lastbil	438	20	109	58	77	23	46	45	37	19	3
bus	185	6	39	14	25	9	19	19	9	42	2
traktor	95	5	13	11	23	9	8	13	7	6	0
motorcykel	336	78	56	29	39	51	21	43	5	10	4
knallert-45	289	64	40	24	27	29	19	48	16	11	10
knallert	1 131	237	100	82	236	108	117	110	59	61	17
cykel	1 704	80	223	83	301	213	262	337	90	93	17
fodgænger	853	.	.	.	.	.	.	.	.	837	.
pct.											
<i>Relativ fordeling</i>											
Uheld i alt	100	22	12	8	11	9	10	11	3	12	1
Uheld med impl.:											
personbil	100	17	12	9	12	11	12	13	4	10	1
varebil	100	14	16	12	13	9	13	10	5	6	0
lastbil	100	5	25	13	18	5	11	10	8	4	1
bus	100	3	21	8	14	5	10	10	5	23	1
traktor	100	5	14	12	24	9	8	14	7	6	0
motorcykel	100	23	17	9	12	15	6	13	1	3	1
knallert-45	100	22	14	8	9	10	7	17	6	4	3
knallert	100	21	9	7	21	10	10	10	5	5	2
cykel	100	5	13	5	18	13	15	20	5	5	1
fodgænger	100	.	.	.	.	.	.	.	.	98	.

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 20 uheld.

Tabel 6.

Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2002

	I alt	Uheld med kun ét transportmiddel ¹	Modparten										
			Personbil	Varebil	Lastbil	Bus	Traktor	Motorcykel	Knallert-45	Knallert	Cykel	Fodgænger	Forhindring
Uheld med impl.													
personbil	5 404	576	1 424	352	219	69	50	195	150	556	1 092	562	713
varebil	840	69	352	52	48	12	3	20	30	92	109	56	131
lastbil	438	11	219	48	16	12	2	10	6	29	94	19	54
bus	185	4	69	12	12	2	1	1	2	16	30	42	15
traktor	95	5	50	3	2	1	-	6	5	7	11	7	3
motorcykel	336	65	195	20	10	1	6	5	-	6	10	10	20
knallert-45	289	61	150	30	6	2	5	-	3	4	8	12	15
knallert	1 131	213	556	92	29	16	7	6	4	26	89	62	50
cykel	1 704	77	1 092	109	94	30	11	10	8	89	118	97	33
fodgænger	853	.	562	56	19	42	7	10	12	62	97	.	.
Personskader													
i personbil	4 433	822	2 393	403	287	78	64	29	2	17	19	8	1 023
i varebil	404	82	154	73	36	15	3	-	-	3	1	-	111
i lastbil	62	12	22	3	15	1	2	-	-	-	-	-	27
i bus	89	4	26	3	32	2	-	-	-	1	1	-	30
i traktor	11	6	3	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-
på motorcykel	358	76	213	22	10	-	6	7	-	4	8	3	20
på knallert-45	286	61	155	31	6	2	5	-	4	4	6	4	15
på knallert	1 085	226	578	99	31	15	7	4	3	39	29	16	54
på cykel	1 671	78	1 099	108	97	30	11	10	6	75	143	51	29
for fodgængere	846	.	588	57	19	44	6	9	12	57	62	.	.
Dræbte													
i personbil	246	49	88	24	48	9	3	2	-	1	-	1	71
i varebil	29	8	6	5	5	1	-	-	-	-	-	-	11
i lastbil	5	1	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-	3
i bus	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
i traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
på motorcykel	24	3	12	4	4	-	2	-	-	-	-	-	1
på knallert-45	9	2	4	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-
på knallert	29	12	6	3	3	2	-	1	-	1	-	-	2
på cykel	52	8	22	3	10	2	2	1	-	1	3	1	2
fodgængere	64	.	43	9	4	3	1	1	1	1	1	.	.

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

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

Tabel 7.

**Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning.
2002**

	Spirituspåvirkede i promille							Alle førere	Andel spiri- tus- påvir- kede
	0,51- 0,8	0,81- 1,2	1,21- 1,6	1,61- 2,0	Over 2,0	Ikke prøvet	I alt		
Implicerede førere og fodgængere i alt	91	203	261	221	309	173	1 258	13 029	9,7
<i>Transportmiddel</i>									
<i>Personbil</i>	56	122	150	127	151	16	622	6 947	9,0
Personbil, almindelig	56	122	150	127	151	16	622	6 805	9,1
Hyrevogn	-	-	-	-	-	-	-	123	-
<i>Varebil</i>	4	17	17	8	12	4	62	853	7,3
0-2.000 kg totalvægt	3	8	6	5	5	1	28	274	10,2
2.001-3.500 kg totalvægt	1	9	11	3	7	3	34	579	5,9
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	-	1	3	1	2	-	7	422	1,7
<i>Bus</i>	-	-	-	-	-	-	-	179	-
<i>Traktor</i>	-	-	-	-	-	-	-	88	-
<i>Motorcykel</i>	1	11	29	17	26	2	86	633	13,6
Motorcykel mv.	1	6	8	6	5	1	27	341	7,9
Knallert-45	-	5	21	11	21	1	59	292	20,2
<i>Knallert</i>	21	43	49	53	92	34	292	1 157	25,2
<i>Cykel</i>	3	2	4	4	4	41	58	1 827	3,2
<i>Fodgænger</i>	5	7	9	11	22	75	129	905	14,3

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. 2002

	Personbil		Motorcykel		Knallert		Cykel	
	Førere i alt	Spiritus-påvirkede førere	Førere i alt	Spiritus-påvirkede førere	Førere i alt	Spiritus-påvirkede førere	Førere i alt	Spiritus-påvirkede førere
Mænd	4 713	562	572	84	996	280	898	47
Under 15 år	-	-	-	-	17	1	138	-
15 år	-	-	-	-	47	5	24	-
16 år	1	-	2	-	176	19	18	2
17 år	14	9	10	-	152	21	22	-
18 år	207	29	13	2	60	10	11	1
19 år	186	22	13	2	32	6	8	1
20-24 år	711	112	91	9	70	16	67	4
25-34 år	1 101	177	172	32	113	50	151	12
35-44 år	850	109	132	20	137	81	170	13
45-54 år	592	58	80	13	98	45	117	9
55-64 år	518	37	37	4	52	21	66	4
65-74 år	288	6	11	2	25	4	49	-
Over 74 år	230	3	10	-	17	1	54	1
Uoplyst	15	-	1	-	-	-	3	-
Kvinder	2 046	60	57	2	129	12	904	11
Under 15 år	-	-	-	-	1	-	80	-
15 år	-	-	-	-	7	2	13	-
16 år	-	-	1	-	23	-	21	-
17 år	2	2	1	-	13	-	19	-
18 år	49	-	1	-	3	-	18	-
19 år	67	2	4	-	5	-	16	1
20-24 år	238	7	11	-	8	-	124	3
25-34 år	478	9	17	-	17	-	147	2
35-44 år	474	23	11	1	16	4	110	-
45-54 år	337	10	6	1	19	1	131	2
55-64 år	239	5	4	-	11	5	129	1
65-74 år	102	2	-	-	4	-	58	1
Over 74 år	60	-	1	-	2	-	38	1
Uoplyst	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabel 9.

**Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande.
2001**

	Uheld	Dræbte				
		I alt	0-14 år	15-24 år	25-64 år	Over 64 år
		pr. 100.000 indbyggere				
Australien	-	9,0	2,2	17,5	8,6	12,1
Belgien	462	14,5	2,9 ¹	30,8 ¹	14,3 ¹	13,9 ¹
Canada ¹	515	9,5	2,5	18,6	8,8	13,0
Danmark	128	8,1	2,1	15,0	7,3	12,9
England	402	6,1	1,7	12,4	5,9	7,0
Finland	125	8,4	2,0	15,8	7,6	12,4
Frankrig	198	13,8	2,7	28,7	13,7	14,3
Grækenland	218 ¹	19,3 ¹	3,3 ²	32,7 ²	19,6 ¹	23,4 ¹
Holland	221	6,2	1,6	11,5	5,7	10,2
Irland	180	10,7	3,2	20,1	10,2	11,0
Island	301	8,4	3,3	18,6	7,6	9,1
Italien ¹	366	11,1	1,5	19,9	10,3	12,7
Japan	744	7,9	1,6	10,4	6,2	16,6
Luxembourg	176	15,9	3,7 ¹	35,4 ¹	18,4 ¹	17,2 ¹
New Zealand	230	11,8	3,8	22,1	10,9	15,3
Norge	183	6,1	0,8	12,8	5,5	9,9
Polen	139	14,3	3,7	16,8	16,1	18,8
Portugal ²	505	21,0	5,2	33,7	21,5	23,2
Schweiz	332	7,6	1,8	13,0	7,2	11,5
Slovakiet	152	11,4	-	-	-	-
Slovenien	461	14,0	1,3	23,2	14,4	16,7
Spanien	250	13,8	2,7	20,7	14,5	12,7
Sverige	178	6,2	1,1	12,0	6,0	8,6
Tjekkiet	253	13,0	2,3	17,9	13,7	16,9
Tyrkiet	80	5,6	-	-	-	-
Tyskland	456	8,5	1,8	20,4	7,7	9,4
Ungarn	181	12,2	2,2	12,8	13,6	16,1
USA	717	14,8	3,6	26,6	15,0	19,0
Østrig	536	11,9	1,9	23,0	11,7	15,0

¹ 2000. ² 1999.

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

Færdselsuheld 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.

Tilskadekomne 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.

Personskadeuheld Statistikken omfatter kun personskadeuheld, altså færdselsuheld, hvor en eller flere personer er kommet til skade. Til vejmyndighederne indsamler Danmarks Statistik også oplysninger om materielskadeuheld, det vil sige uheld, hvor skaderne er begrænset til køretøjer og andet materiel.

2.3 Oplysninger om færdselsuheld

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

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

Element-oplysninger Elementoplysningerne vedrører de enkelte elementer, der er impliceret i færdselsuheldet. Det kan enten være færdselselementer (køretøjer eller fodgængere) eller en forhindring på eller uden for kørebanen. Foruden oplysninger om elementets art er der for hvert færdselselement data om vejforhold, eventuelle former for regulering, manøvre eller andre foranstaltninger gældende for dette element. I 1994 er der tilføjet en ny elementart. Det er »registreringspligtig knallert«, der højst må køre 45 km i timen.

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

Person-oplysninger Personoplysningerne anføres for alle implicerede førere og fodgængere samt for tilskadekomne passagerer. Foruden beskrivelse af personskafe 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, og hvorom der optages rapport. Der skal altid optages rapport om personskafeuheld, mens dette ikke gælder materielskafeuheld af begrænset omfang, og hvor der ikke er sket en sådan tilsidesættelse af færdselsloven, at der skal rejses sigtelse. Der kan dog træffes lokale aftaler om, at også materielskafeuheld uden rapport skal indberettes til Danmarks Statistik.

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 personskafeuheldene end af materielskafeuheldene, og praktisk taget alle uheld med dræbte indgår i statistikken. Med virkning fra 1998 kontroller og retter Danmarks Statistik antallet af politirapporterede dræbte ved at sammenholde politiets oplysninger om uheldsimplicerede personer med oplysninger om dødsfald fra CPR-registret.

Forskellige undersøgelser, bl.a. fra Ulykkes Analyse Gruppen ved Odense Universitetshospital, viser, at dækningsgraden varierer efter, hvor alvorlige personskader der er tale om. Således viser en opgørelse baseret på skadestureregistreringer om færdselsuheld på Fyn i 2001, at politiet i gennemsnit fik kendskab til en langt større andel af de alvorligt tilskadekomne end af de lettere tilskadekomne.

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

Undersøgelsen udvidet med data om sygehusindlæggelser

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

80 pct. af personskaderne kommer ikke til politiets kendskab

Undersøgelsen vedrørende 2001 er beskrevet i afsnit 3. Undersøgelsen viser bl.a., at den officielle færdselsuheldsstatistik dækker en femtedel af de personskader ved færdselsuheld som tilsammen bliver registreret af politiet, skadestuerne og sygehusene.

Færdselsuheldsstatistikens dækningsgrad er i øvrigt tidligere behandlet som specialemne i *Færdselsuheld 1984*, afsnit 4 og i *Færdselsuheld 1988*, ligeledes afsnit 4.

2.5 Indberetningssystem

Ændringer pr. 1. januar 2003

Pr. 1. januar 2003 ophørte de ugentlige indberetninger fra politiet til Danmarks Statistik om færdselsuheld med personskade. Fra denne dato leveres politiets indberetninger i stedet til Vejdirektoratet. Samtidig ophørte Danmarks Statistik med at offentliggøre månedlige og kvartalsvise opgørelser over færdselsuheld. Beskrivelsen i dette afsnit om indberetningssystemet gælder derfor kun til og med 2002.

Politirapporten

Politiets indberetninger om færdselsuheld til Danmarks Statistik foregik i 2002 ved edb-indberetninger via Rigspolitichefens uheldsregister.

Foreløbig indberetning

Den foreløbige indberetning, der indeholder en summarisk uheldsbeskrivelse, foretages indenfor 24 timer efter færdselsuheldet er sket. Den foreløbige indberetning benyttes til en hurtig, summarisk månedsstatistik, og desuden kontrollerer Danmarks Statistik ved hjælp af de foreløbige indberetninger, at også de endelige indberetninger om uheld med personskade modtages.

Endelig indberetning

Den endelige indberetning indeholder den fulde information om uheldet, stedet, elementerne og personerne i uheldet. Den endelige indberetning skal være afsendt centralt til Danmarks Statistik senest 5 uger efter uheldet. De modtagne oplysninger kontrolleres for overensstemmelser i de indberettede informationer. Fra Danmarks Statistik sendes informationerne om alle uheld videre til 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

Månedssstatistik (foreløbig)

Politiets foreløbige indberetning danner grundlag for den foreløbige færdselsuheldsstatistik. Den foreløbige statistik offentliggøres på et tidspunkt, hvor der endnu ikke foreligger komplette oplysninger om antal dræbte, jf. 30-dages definitionen (afsnit 2.2). For at gøre det muligt at sammenligne de nyeste tal for trafikdræbte med tidligere perioders tal, anvendes en korrektionsfaktor beregnet på grundlag af forholdet mellem antal dræbte og antal tilskadekomne i de seneste tre år.

Den foreløbige statistik offentliggøres i *Nyt fra Danmarks Statistik* og Statistiske Efterretninger i serien *Transport*.

<i>Kvartals- og årsstatistik</i>	Kvartalsvis offentliggøres en noget grundigere statistik baseret på de endelige indberetninger, som også danner grundlag for de årlige opgørelser i Statistiske Efterretninger i serien <i>Transport</i> samt den årlige publikation <i>Færdselsuheld</i> .
<i>Månedss- og kvartalsstatistik ophørt pr. 1. januar 2003</i>	Som nævnt er de månedlige og kvartalsvise opgørelser fra Danmarks Statistik ophørt pr. 1. januar 2003. Løbende information om udviklingen i færdselsuheld og tilskadekomster kan i stedet ses hos Vejdirektoratet på www.vejsektoren.dk .

2.7 Service

<i>Centrale brugere af statistikken</i>	Statistikens grunddata benyttes løbende af Vejdirektoratet, Danmarks TransportForskning samt Ulykkes Analyse Gruppen ved Odense Universitetshospital.
<i>Registrering af materielskadeuheld for Vejdirektoratet</i>	Danmarks Statistik behandler personskadeuheld forskelligt fra materielskadeuheld, idet Danmarks Statistik alene offentliggør statistikken om personskadeuheld. Materielskadeuheldene registreres månedligt og sendes til Vejdirektoratet, der forestår fejlsøgning og fejlrettelser. Endvidere registrerer Danmarks Statistik for Vejdirektoratet den summariske uheldsbeskrivelse for både materielskadeuheld og personskadeuheld. Vejdirektoratet benytter bl.a. færdselsuheldsdataene som en del af grundlaget for et servicesystem, der tilbyder de lokale og regionale vejmyndigheder forskellige former for bearbejdning af uhelds- og vejtrafikdata til brug for arbejdet med forebyggelse af færdselsuheld.
<i>Danmarks TransportForskning</i>	Danmarks TransportForskning anvender færdselsuheldsdata til at foretage specielle opgørelser til brug for forskningsprojekter, hvis behov ikke i alle tilfælde kan være tilgodeset af den offentliggjorte færdselsuheldsstatistik.

3. Personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter 2001

3.1 Baggrund

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

udgang, ikke er omfattet af analysen. Problemet skønnes dog at være af et meget lille omfang.

3.2 Metode

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

<i>Uoplyst eller manglende personnummer</i>	Landspatientregistret og Færdselsuheldsregistret er samkørt på personnummer. Både i Landspatientregistret og Færdselsuheldsregistret optræder personer, som ikke har et gyldigt dansk personnummer. Personer i Landspatientregistret uden gyldigt personnummer, herunder udlændinge uden dansk personnummer, indgår ikke i undersøgelsen.
<i>Samkøring</i>	Fra Landspatientregistret udvælges alle besøg på skadestuer og sygehuse i 2001, hvor kontaktårsagen er <i>færdselsuheld</i> , og stedkoden er <i>trafikområde</i> . Denne udvælgelse svarer til Sundhedsstyrelsens definition af besøg/indlæggelse som følge af færdselsuheld. Omkring halvdelen af de trafikdræbte indgår ikke i Landspatientregistret, da det ikke indeholder oplysning om personer, der er døde inden ankomsten til hospitalet. Fra Færdselsuheldsregistret 2001 udvælges alle med personskade, dvs. dræbte og tilskadekomne. De to populationer er herefter samkørt. Hvis der er sammenfald på personnummer, og hvis dato for ankomst til skadestue/indlæggelse på sygehus er samme dag eller én dag efter uheldsdatoen i Færdselsuheldsregistret, betragtes det politiregistrerede uheld som årsag til skadestuebesøget/sygehusindlæggelsen.
<i>Dobbeltbesøg på skadestue/sygehus</i>	For hvert besøg på en skadestue/sygehusafdeling udfylder personalet en rapport med oplysninger om bl.a. kontaktårsag, dato og klokkeslæt for ankomst, diagnose, køn, alder og udskrivnings- og afslutningsmåde. Det betyder, at der kan være flere rapporter, som skyldes det samme uheld, mens en person kun optræder én gang pr. uheld i Færdselsuheldsregistret. Hvor der konstateres mere end én skadestue/sygehusregistrering af samme person indenfor et todøgnsinterval, er kun den sidste registrering medtaget i undersøgelsespopulationen, idet det antages, at dobbeltbesøget skyldes det samme færdselsuheld. Hvis en person har haft et besøg på en skadestue på en dato og samme dag eller dagen efter, er blevet indlagt på en sygehusafdeling, er kun skadestuebesøget taget med i den videre analyse.
<i>Undersøgelsespopulationen</i>	I det følgende anvendes betegnelsen LPR for de personskader, som er udtrukket af Landspatientregistret 2001, mens FUR betegner de personskader, som er hentet fra Færdselsuheldsregistret 2001. Undersøgelsespopulationen omfatter foreningsmængden af personskader i LPR og FUR 2001.

Delpopulationer Undersøgelsespopulationen er opdelt i tre populationer:

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

3.3 Udviklingen i antal personskader

Skadestuernes og sygehusenes andel af personskaderne

I 2001 blev der via politi, skadestue og sygehus indberettet i alt 48.092 personskader ved færdselsuheld. 37.885 af skaderne blev kun indberettet af skadestuerne og 1.319 kun af sygehusene, hvilket svarer til at 82 pct. af personskaderne ikke kom til politiets kendskab, jf. tabel 1. Hvis alene de personskader, der blev indberettet af skadestuer og politi betragtes, tegnede skadestuerne sig for 81 pct. af det samlede antal personskader. Det er en lille stigning i forhold til året før.

Sygehusene udgør kun en lille del

De 1.319 indlæggelser, der ikke kom til politiets kendskab og som ikke foregik via skadestuen udgjorde kun en meget lille del - ca. 3 pct. - af det samlede antal personskader ved færdselsuheld.

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

	Politi	Skadestue	Politi og skadestue	Sygehus	Politi og sygehus	I alt	Skadestuernes/sygehusenes andel
	Antal						Pct.
1996	3 211	35 242	7 078	...	...	45 531	77
1997	3 126	37 240	6 970	...	...	47 336	79
1998	3 022	36 415	6 638	...	...	46 075	79
1999	2 919	38 049	6 977	...	...	47 945	79
2000	2 661	38 565	6 915	...	...	48 141	80
2001	1 977	37 885	6 562	1 319	349	48 092	82

Politiet indberetter relativt færre personskader

Fra 1996 til 2001 er skadestuernes opgørelse over personskader steget med 7 pct. fra 35.242 til 37.885. I samme periode er antallet af politiindberettede personskader ved færdselsuheld faldet med 14 pct. fra 10.289 til 8.888. Det svarer til, at politiets andel af de indberettede personskader i perioden er faldet fra 23 pct. til 19 pct.

3.4 Sammenligning af politi- og skadestue/sygehusindberettede personskader

Sammenligning af variable

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

Transportmiddel

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

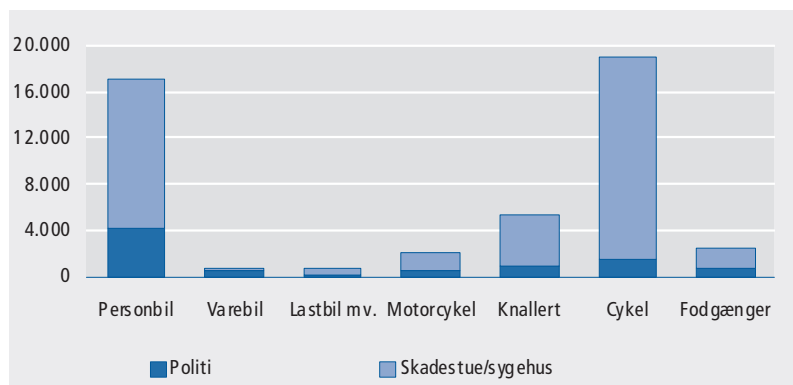
Tabel 2. Personskader fordelt efter transportmiddel. 2001

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes andel
	Antal				Pct.
Personskader i alt	8 888	37 885	1 319	48 092	82
Personbil	4 251	12 447	308	17 006	75
Varebil	431	358	4	793	46
Lastbil mv.	186	522	34	742	75
Motorcykel	609	1 459	89	2 157	72
Knallert	1 019	4 071	201	5 291	81
Cykel	1 568	16 959	486	19 013	92
Fodgænger	813	1 553	118	2 484	67
Andet eller uoplyst	11	516	79	606	98

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

Tre fjerdedele af alle personskader sker blandt cyklister og personbiler. 17.445 ud af de i alt 19.013 personskader blandt cyklister bliver kun indberettet via skadestuerne eller sygehusene. Det svarer til, at 92 pct. af alle personskader blandt cyklister ikke kommer til politiets kendskab. For bilisternes vedkommende er det "kun" 75 pct. af personskaderne, der ikke kommer til politiets kendskab. Størst kendskab har politiet til færdselsuheld med varebiler, hvor 54 pct. af personskaderne kom til politiets kendskab. For de svage trafikanter, cyklister og fodgængere under ét, fik politiet kun kendskab til 11 pct. af personskaderne, hvorimod politiet havde registreret 26 pct. af personskaderne med person-, last- og varebiler. For motorcyklister og knallertkørere fik politiet kendskab til henholdsvis 28 og 19 pct. af personskaderne, jf. tabel 2

Figur 1. Personskader fordelt på transportmiddel. 2001



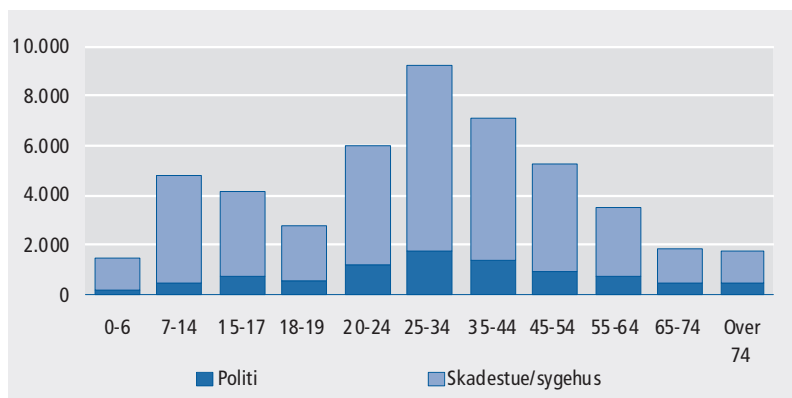
De yngste mindst repræsenteret i politiets opgørelser

Tabel 3 og figur 2 viser, at skadestuerne/sygehusenes andel af personskader er relativt størst for de unge under 15 år, og mindst for de ældre. 5.683 tilskadekomne 0-14 årige er kun registreret via skadestuerne eller sygehusene, hvilket svarer til at 90 pct. af samtlige tilskadekomne i aldersgruppen ikke kommer til politiets kendskab. De 2.703 tilskadekomne over 64 år, som kun er indberettet til skadestue eller sygehus, udgør 75 pct. af samtlige tilskadekomne over 64 år

Tabel 3. Personskader fordelt efter alder. 2001

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuers/ sygehusenes andel
	Antal				Pct.
Personskader i alt	8 888	37 885	1 319	48 092	82
0-6 år	166	1 299	41	1 506	89
7-14 år	448	4 234	109	4 791	91
15-17 år	712	3 373	79	4 164	83
18-19 år	602	2 165	46	2 813	79
20-24 år	1 200	4 731	122	6 053	80
25-34 år	1 730	7 325	183	9 238	81
35-44 år	1 361	5 548	174	7 083	81
45-54 år	978	4 118	184	5 280	81
55-64 år	783	2 626	144	3 553	78
65-74 år	452	1 300	113	1 865	76
Over 74 år	456	1 166	124	1 746	74

Figur 2. Personskader fordelt efter alder. 2001

**Uheldssituation**

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

Tabel 4. Personskader fordelt på uheldssituation. 2001

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/ sygehusenes andel
	Antal				Pct.
Personskader i alt	8 888	37 885	1 319	48 092	82
Uheld med kun ét transportmiddel	2 366	20 426	714	23 506	90
Uheld med mere end ét transportmiddel	6 522	17 459	605	24 586	73
Uheld i pct. med kun ét transportmiddel	27	54	54	49	

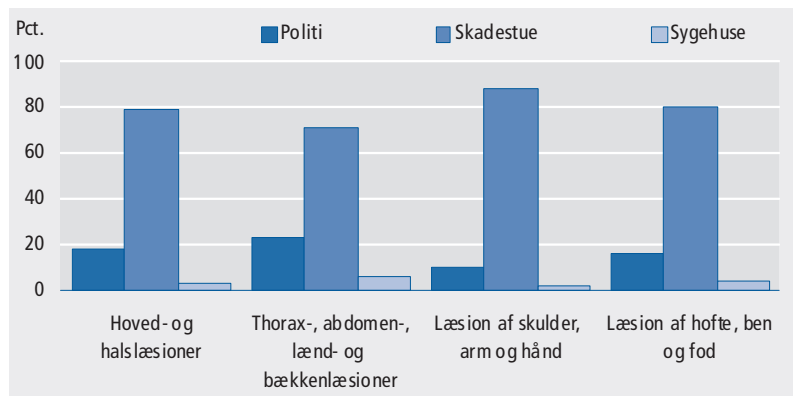
Halvdelen af personskaderne sker i eneuheld

Knap halvdelen af alle personskader opstår i uheld med kun ét transportmiddel. Skadestuernes/sygehusenes andel udgør 90 pct. af de 23.506 personskader i eneuheld. 54 pct. af de personskader der kun er indberettet via skadestue eller sygehus er forårsaget af eneuheld, mens det kun gælder for 27 pct. af de politirapporterede personskader.

Diagnose

I sammenligningen af diagnose i skadestueindberettede og politiindberettede personskader, er angivelse af diagnose i LPR anvendt for skadestuernes vedkommende, mens skadens type i FUR er anvendt for politiindberetningerne.

Figur 3. Personskader fordelt efter diagnose. 2001



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

Tabel 5. Personskader fordelt efter diagnose. 2001

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt
I alt	8 888	37 885	1 319	48 092
Hoved- og halslæsioner	2 711	12 014	454	15 179
Thorax-, abdomen-, lænd- og bækkenlæsioner	877	2 718	203	3 798
Læsion af skulder, arm og hånd	1 130	10 694	243	12 067
Læsion af hofte, ben og fod	1 290	6 368	331	7 989
Øvrige	2 880	6 091	88	9 059

3.5. Resumé

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

<i>Inddragelse af sygehusregistreringer</i>	Inddragelsen af sygehusindlæggelser som følge af færdselsuheld giver kun en mindre stigning i mørketallet.
<i>Lille fald i politiets dækningsgrad</i>	Antallet af personskader i Landspatientregistret, der ikke optræder i Færdselsuheldsregistret indenfor et todøgnsinterval udgør 82 pct. af de i alt 48.092 personskader. Hvis alene skadestuebesøgene ligges til grund drejer det sig om 81 pct. af personskaderne. Fra 1996 til 2001 er politiets dækningsgrad dermed faldet fra at udgøre 23 pct. af de indberettede personskader til 19 pct.
<i>Børn, ...</i>	Skadestuernes/sygehusenes andel af personskader er forholdsmæssigt størst for børn under 15 år, cyklister samt personskader forårsaget af uheld med kun ét transportmiddel impliceret.
<i>...cyklister og ...</i>	Skadestuerne og sygehusene omfatter 17.445 cyklister og 12.755 bilister, hvilket svarer til henholdsvis 92 og 75 pct. af cyklister og bilister i undersøgelsen. For børn under 15 år udgør skadestuernes andel af personskader 90 pct. af de i alt 5.683 personskader i aldersgruppen. For de ældre over 64 år er det "kun" 75 pct., der ikke kommer til politiets kendskab.
<i>... eneuheld kommer mindst til politiets kendskab</i>	Undersøgelsen viser endvidere, at der er flest personskader i eneuheld, der ikke kommer til politiets kendskab. Skadestuernes/sygehusenes andel udgør 90 pct. af alle enueheldene mod 73 pct. af personskaderne ved uheld med flere involverede transportmidler.
<i>Størst mørketal for læsioner i skulder, arm og hånd</i>	Endelig viser undersøgelsen, at det er blandt personskader i skulder, arm og hånd, at der er den største andel, der kun kommer til skadestuernes/sygehusenes kendskab.

