

Færdselsuheld **2003**

Road traffic accidents

DANMARKS
STATISTIK



Færdselsuheld 2003

Udgivet af Danmarks Statistik
November 2004
71. årgang
Oplag: 375
Danmarks Statistiks trykkeri

ISBN 87-501-1432-8
ISSN 0070-3516

Pris: 122,00 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 sæsonkorrigeret
sk.	Sæsonkorrigeret
r	Reviderede tal

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

© Danmarks Statistik 2004

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 2003 er en fortsættelse af de årlige publikationer om færdselsuheld, der er udkommet siden 1930. Statistikken bygger på detaljerede oplysninger fra politiet om færdselsuheld med personskaade. Indberetning foregår elektronisk, og er indbygget som en del af politirapporten, idet indberetningen automatisk udfyldes, samtidig med at der optages politirapport. Fra og med 1. januar 2003 er indberetnings-systemet ændret således, at det er Vejdirektoratet, der modtager politiets rapporter, mod tidligere Danmarks Statistik.

Tekstafsnittet omfatter tre artikler.

I den *første* artikel præsenteres statistikkens hovedresultater i form af tekst, oversigtstabeller og figurer. I artiklen belyses væsentlige træk af udviklingen set over en længere periode, og desuden redegøres for færdselsuheld med personskaade i 2003. 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 personskaader ved færdselsuheld i 2002 belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter.

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

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

Danmarks Statistik, november 2004

Jan Plovsing / Carsten Torpe

Indholdsfortegnelse

	1	Færdselsuheld med personskade 2003	
<i>Tekst med oversigtstabeller og figurer</i>	1.1	Indledning	5
	1.2	Udviklingen i hovedtræk	5
	1.3	Personskader efter køn, alder og skadetype	9
	1.4	Implicerede førere og fodgængere	14
	1.5	Tid og sted	16
	1.6	Uheldssituationer	18
	1.7	Implicerede transportmidler	19
	1.8	Anvendelse af fodgængerovergange, cykelstier mv.	23
	1.9	Spiritusuheld	25
	1.10	Korrektion for ændret definition af hjernerystelse	30
	1.11	International oversigt	31
<i>Tabelafsnit</i>	1.	Personskader fordelt efter alder og køn. 2003	33
	2.	Implicerede førere fordelt efter transportmiddel og alder. 2003	34
	3.	Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2003	35
	4.	Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2003	36
	5.	Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2003	37
	6.	Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2003	38
	7.	Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2003	39
	8.	Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2003	40
	9.	Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2002	41
	2	Statistiksystemet	
	2.1	Formål	43
	2.2	Definitioner og afgrænsninger	43
	2.3	Oplysninger om færdselsuheld	43
	2.4	Dækningsgrad	44
	2.5	Indberetningssystem	45
	2.6	Offentliggørelse	45
	3	Personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter 2002	
	3.1	Baggrund	47
	3.2	Metode	48
	3.3	Udviklingen i antal personskader	49
	3.4	Sammenligning af politi- og skadestue/sygehusindberettede personskader	50
	3.5	Resumé	53

1. Færdselsuheld med personskade 2003

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

Fald i antal trafikdræbte og tilskadekomne

I 2003 omkom 432 trafikanter. I forhold til 2002 faldt antallet af trafikdræbte med 7 pct., jf. oversigtstabel 1. Der var 3.868 alvorligt tilskadekomne, hvilket svarer til et fald på 5 pct. i forhold til 2002. Faldet i antallet af lettere tilskadekomne var på 3 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. 1989-2003

	Antal uheld i alt	Antal personskader			I alt	Antal indberettede materiel-skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne		
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
2003	6 749	432	3 868	4 544	8 844	9 386

5 pct. færre uheld i 2003

Politiet rapporterede i alt 6.749 uheld med personskade i 2003, hvilket er et fald på 5 pct. i forhold til 2002.

*Stigning
i biltrafikken
i 2003*

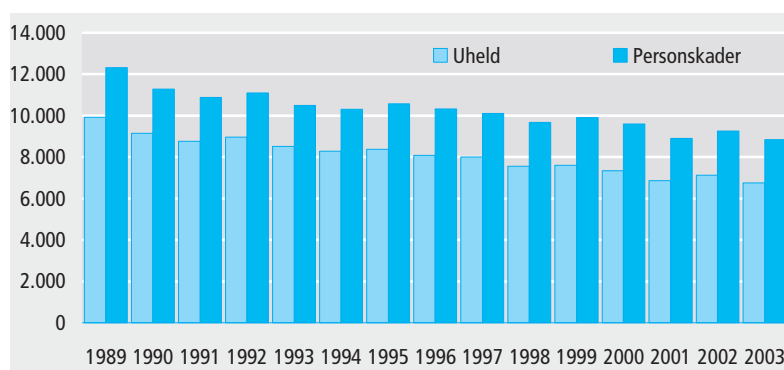
Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at biltrafikken i 2003 steg med 1,4 pct. i forhold til 2002. Cykel/knallert-30trafikken faldt fra 2002 til 2003 med 1,7 pct. Siden 1989 er biltrafikken vokset med i alt 37 pct. Niveaue for cykel/knallert-30trafikken er stort set faldet igennem hele perioden og lå i 2003 13 pct. lavere end cykel/knallert-30trafikken i 1989.

*Færre uheld og
personskader i
forhold til 1989*

Antallet af færdselsuheld er 32 pct. lavere i 2003 end i 1989. Således er antal uheld faldet fra 9.922 i 1989 til 6.749 i 2003. Der har været en reduktion på 28 pct. i antal personskader (tilskadekomne og dræbte tilsammen) fra 12.315 i 1989 til 8.844 i 2003.

Figur 1 viser udviklingen i antal uheld og personskader. Det ses, at der var et betydeligt fald i antal færdselsuheld i perioden fra 1989 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 og i 2003 et fald. Udviklingen i det samlede antal personskader viser det samme mønster.

Figur 1. Antal uheld og personskader. 1989-2003



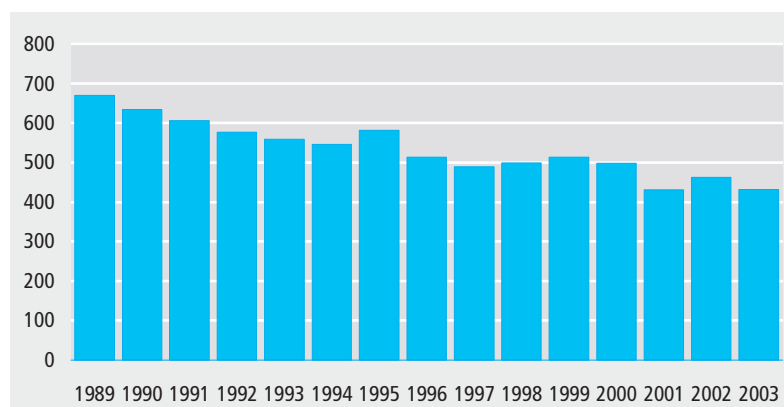
*Fald i antal
trafikdræbte
siden 1989*

Udviklingen i antal dræbte fra 1989 til 2003 er vist i figur 2. Der har været et jævnt fald i antallet af dræbte i perioden frem til 1995. Herefter har der været flere år med stigninger, senest i 2002.

*Størst fald i uheld
med knallert-45
involveret*

Oversigtstabel 2 viser udviklingen i antal uheld fordelt efter hvilke transportmidler, der har været involveret. Fra 2002 til 2003 skete det største fald i uheld, hvor knallert-45 var involveret. Her var der 20 pct. færre uheld. Uheld med fodgængere involveret faldt med 11 pct. og uheld med cyklister involveret med 8 pct. Uheld med personbiler involveret faldt med 6 pct. Motorcykler var det eneste transportmiddel, der var involveret i flere uheld i 2003 end i 2002; nemlig i 3 pct. flere uheld.

Figur 2. Antal dræbte ved færdselsuheld. 1989-2003



*Uheld med
varebiler involveret
faldet mest
siden 1989*

Totalt set er der i perioden 1989-2003 sket et fald på 32 pct. i antallet af uheld. Det største fald skete i antallet af uheld med varebiler, motorcykler, lastbiler, cyklister og fodgængere involveret med fald på mellem 42 og 47 pct. Det mindste fald er sket for knallert-30, hvor der er blevet 20 pct. færre uheld. Den relative fordeling mellem de implicerede transportmidler er dog stort set uændret: Der er således både i 1989 og 2003 personbiler involveret i rundt regnet tre fjerdedele af uheldene og cyklister i 25 pct.

Oversigtstabel 2. Uheld fordelt efter transportmiddel. 1989-2003

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
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	482	17	961	2 467	1 159
1996	8 080	6 004	1 220	964	441	101	866	2 296	995
1997	8 004	5 963	1 250	985	396	221	767	2 215	1 003
1998	7 556	5 576	1 165	867	362	300	812	1 910	968
1999	7 605	5 638	1 099	926	376	315	840	1 914	941
2000	7 346	5 426	987	773	347	351	1 046	1 798	923
2001	6 861	5 091	876	788	308	300	1 073	1 604	813
2002	7 126	5 404	840	718	336	289	1 131	1 704	853
2003	6 749	5 102	794	656	346	231	1 101	1 561	762

¹ Inkl. bus og traktor.

*Størst fald
i personskader
blandt
knallert-45 køre-
re fra 2002 til 2003*

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter transportmiddel. Det største fald i personskader fra 2002 til 2003 er sket for knallert-45 køre- re, hvor 19 pct. færre mistede livet eller kom til skade. Også for lastbiler mv. var der tale om et relativt stort fald på 17 pct. Blandt cyklister og fodgængere var der et fald på 10 pct. Modsat var der henholdsvis 4 og 0,5 pct. flere personskader blandt motorcyklister og varebiler.

*Personskader
blandt personer
i varebiler
faldet med 45 pct.
siden 1989*

Siden 1989 er faldet i antallet af personskader størst blandt personer i varebiler, motorcyklister, cyklister og mindst blandt knallert-30 køre- re og personbiler. Således er antal personskader for personer i varebiler faldet med 45 pct. fra 736 i 1989 til 406 i 2003. For cyklister og fod- gængere har faldet været på henholdsvis 44 og 42 pct. For personer i personbiler er der sket et fald i antal personskader på 20 pct.

Oversigtstabel 3.

Personskader fordelt efter transportmiddel. 1989-2003

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
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
2003	8 844	4 378	406	142	371	233	1 045	1 503	760

¹ Inkl. bus og traktor.

*Stort fald i antal
dræbte fodgængere*

Udviklingen i antal trafikdræbte fordelt efter transportmiddel, jf. over- sigtstabel 4, viser at antal dræbte fodgængere er faldet fra 131 i 1989 til 49 i 2003, svarende til et fald på 63 pct. For motorcyklister og førere af knallert-45 har der samlet set ikke været tale om nogen ændring i antal- let af trafikdræbte i perioden 1989-2003. For cyklister, førere af knal- lert-30 og personbiler har faldet været på henholdsvis 50, 35 og 21 pct. Antallet af dræbte personer i lastbil mv. er i 2003 på samme niveau som i 1989.

Oversigtstabel 4.

Dræbte fordelt efter transportmiddel. 1989-2003

	I alt	Transportmiddel							
		Person-bil	Vare-bil	Lastbil mv. ¹	Motor-cykel	Knal-lert-45	Knal-lert-30	Cykel	Fod-gænger
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
2003	432	236	20	12	25	9	34	47	49

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

Flest dræbte blandt 18-19 årige og blandt de ældre

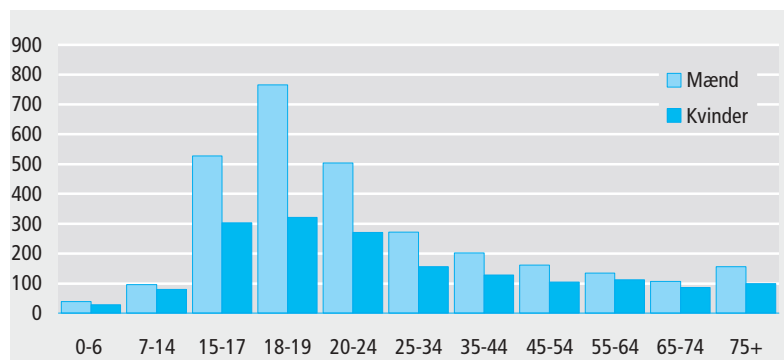
I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 203 personskader blandt mænd mod 125 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 548 mod 164 for alle aldersgrupper. De unge på 18-24 år har også et højt antal dræbte pr. 100.000 indbyggere, nemlig 16. Det er imidlertid de ældre på 75 år og derover, der ligger højest 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 2003 766 personskader pr. 100.000 indbyggere, dvs. næsten fem gange så mange som gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 3 og tabel 1 (side 33).

Større forskel end for 15 år siden

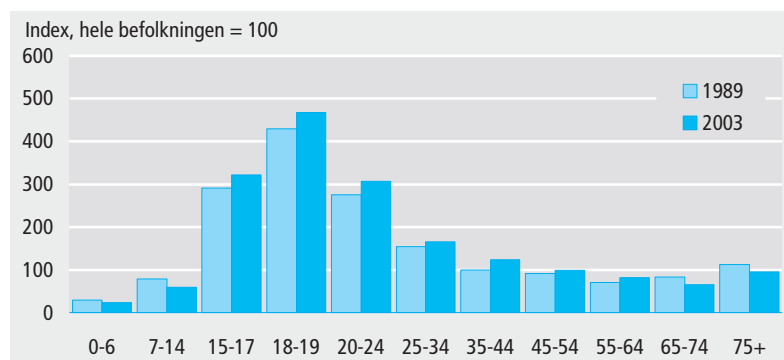
Denne forskel er blevet endnu større end for 15 år siden, hvor de unge mænd i alderen 18-19 år havde 429 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnitligt 100 skader for hele befolkningen. Det tilsvarende tal for 2003 er 467, jf. figur 4.

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.

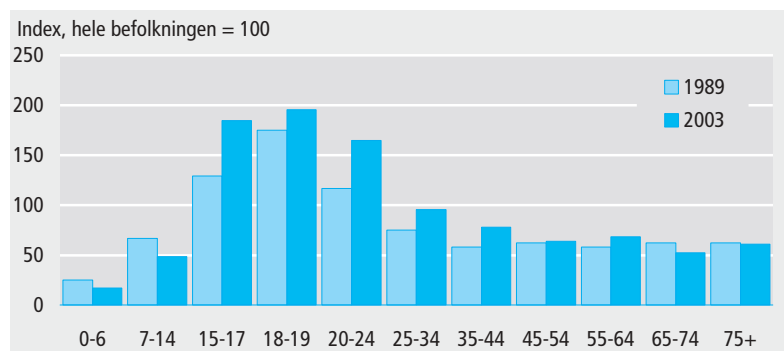
Figur 3. Personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 2003



Figur 4. Personskader pr. 100.000 mænd fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1989 og 2003



Figur 5. Personskader pr. 100.000 kvinder fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1989 og 2003



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

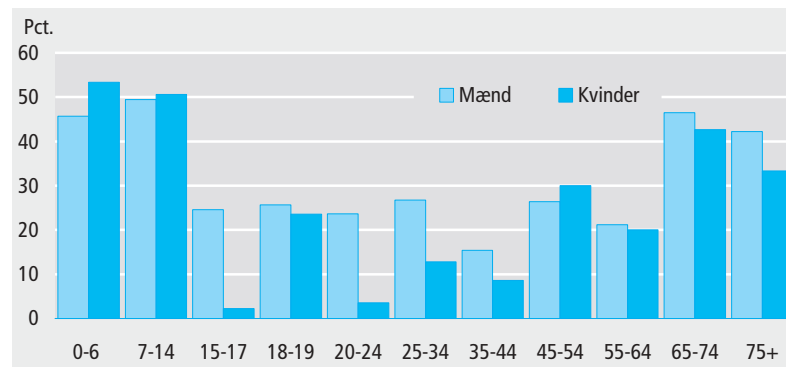
Der har for alle aldersgrupper været tale om et fald i de 15 år fra 1989-2003 i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. Det er dog ret tydeligt, at faldet har været mindst for de aldersgrupper, hvor der er flest personskader. Faldet for de 18-19 årige er således på ca. 25 pct., mens det fx ligger på omkring 50 pct. for børn under 15 år, jf. figur 6.

Meget lille fald for de 15-17 årige og de 20-24 årige kvinder

De 15-17 årige og de 20-24 årige kvinder har kun oplevet et meget lille fald i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. Fra 1989 til 2003 er faldet for disse grupper således på henholdsvis to og fire pct.

Figur 6.

Fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 1989-2003



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 halvdelen til at udgøre to tredjedele af alle skader. Omvendt er skaderne blandt 0-6 årige fodgængere faldet fra at udgøre 32 pct. til at udgøre 19 pct. Også for de 7-14 årige er der sket en stigning i den andel som personskaderne i personbil udgør: fra 21 til 38 pct. Samtidig har denne aldersgruppe oplevet et fald i andelen af personskader som cyklist: fra 56 til 34 pct. De 15-17 årige har ligeledes oplevet et fald fra 27 til 13 pct. i cyklisternes andel af personskaderne samtidig med en stigning fra 38 til 49 pct. i førere af knallert-30's 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. 1989 og 2003

	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>										
1989	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2003	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Personbil</i>										
1989	44	51	21	21	53	50	50	49	46	34
2003	50	75	38	26	68	59	53	46	46	38
<i>Motorcykel</i>										
1989	5	0	0	3	10	13	6	1	0	0
2003	4	1	1	1	2	5	6	5	2	0
<i>Knallert-45</i>										
1989	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2003	3	0	1	1	2	3	4	3	2	0
<i>Knallert-30</i>										
1989	10	0	3	38	12	6	9	9	6	7
2003	12	0	7	49	16	7	9	9	9	4
<i>Cykel</i>										
1989	22	14	56	27	13	16	19	21	22	18
2003	17	3	34	13	5	13	15	23	22	22
<i>Fodgænger</i>										
1989	11	32	17	6	4	5	6	11	22	37
2003	9	19	17	7	3	5	5	8	17	32
<i>Øvrige</i>										
1989	8	3	3	5	7	10	11	9	4	3
2003	6	3	3	4	3	8	8	7	2	3

Oversigtstabel 6.

Personskader fordelt efter skadernes type og transportmiddel. 2003

	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	8 844	1 227	319	326	875	970	558	25	4 544
Personbil	4 378	640	200	199	254	224	324	14	2 523
Varebil	406	54	18	22	38	20	31	-	223
Lastbil mv. ¹	142	13	4	5	12	7	5	9	87
Motorcykel	371	19	17	17	69	85	42	-	122
Knallert-45	233	29	10	7	35	51	14	-	87
Knallert-30	1 045	128	22	17	139	221	37	1	480
Cykel	1 503	252	35	45	246	176	42	1	706
Fodgænger	760	91	13	14	82	186	63	-	311

¹ Inkl. bus og traktor.

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

Oversigtstabel 7.

Personskader¹ fordelt efter skadernes type og hospitalsbehandling. 2003

	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	8 345	1 170	303	309	856	956	434	7	4 310
Indlagt på hospital	2 739	556	207	207	285	672	400	3	409
Indlagt til observation	1 830	262	58	46	113	46	15	-	1 290
Skadestue-behandlet	3 776	352	38	56	458	238	19	4	2 611

¹ Personskader med oplysning om hospitalsbehandling.

1.4 Implicerede førere og fodgængere

Implicerede førere og fodgængere

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

Fordelt efter køn

Mandlige førere og fodgængere udgjorde 70 pct. af samtlige implicerede førere og fodgængere. Mændenes andel var størst blandt lastbilførere med 94 pct., og mindst blandt cyklister og fodgængere med 50 pct., jf. oversigtstabel 8a. Når der alene ses på spiritusuheld er mændenes andel endnu højere, jf. oversigtstabel 19.

Fordelt efter alder

Tabel 2 (side 34) viser de implicerede førere og fodgængere fordelt efter alder. Ca. en fjerdedel af de implicerede førere af almindelig personbil og af varebil var i alderen 25-34 år, og også ca. en fjerdedel af de implicerede 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 implicerede førere på ulovlige knallerter-30 og de 18-19 årige udgjorde 13 pct. Andelen af ældre over 74 år udgjorde 19 pct. af alle implicerede fodgængere, men kun 4 pct. af samtlige implicerede.

Kørekort

Førere af implicerede motorcykler og knallert-45 er mindre erfarne i trafikken end førere af personbil. 12 pct. af de implicerede motorcyklister og 23 pct. af de implicerede førere af knallert-45 med oplysninger om kørekort havde således ikke kørekort til det benyttede køretøj, mens det kun gælder for 4 pct. af førere af personbil, jf. tabel 3 (side 35).

Oversigtstabel 8a.

Implicerede førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og køn. 2003

	I alt	Mænd	Kvinder
	pct.		
I alt	12 236	70,1	29,9
Personbil	6 559	68,3	31,7
Varebil	801	90,1	9,9
Lastbil mv. ¹	650	94,0	6,0
Motorcykel	349	89,9	10,1
Knallert-45	231	90,4	9,6
Knallert-30	1 135	85,5	14,5
Cykel	1 667	50,6	49,4
Fodgænger	809	50,1	49,9

¹ Inkl. bus og traktor.

Førere af tohjulede køretøjer kommer oftest til skade

Blandt førere af motorcykler og knallert-45 involveret i færdselsuheld kommer næsten alle til skade. Der er kun henholdsvis 6 og 5 pct., der slipper uskadt fra et færdselsuheld, jf. oversigtstabel 8b. Også for cyklister og førere af knallert-30 er det forholdsvis få, der er uskadte: 10 og 16 pct. Til sammenligning er der blandt førere af personbil 59 pct. og blandt førere af lastbil mv. 88 pct., der ikke kommer til skade.

Oversigtstabel 8b.

**Førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og personska-
de. 2003**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	12 236	3	26	27	44
Personbil	6 559	3	16	22	59
Varebil	801	2	16	19	63
Lastbil mv. ¹	650	1	4	7	88
Motorcykel	349	7	59	28	6
Knallert-45	231	4	58	33	5
Knallert-30	1 135	3	44	38	16
Cykel	1 667	3	45	42	10
Fodgænger	809	6	49	38	7

¹ Inkl. bus og traktor.

*Børn involveret i
færdselsuheld
kommer oftere til
skade end voksne*

Blandt børn, der er involveret i et færdselsuheld som førere eller fodgængere, er der en langt større andel, der kommer til skade end blandt voksne. Hovedparten - 85 pct. - af de 0-17 årige børn og unge, der har været involveret i et færdselsuheld som fører eller fodgænger, er således kommet til skade eller er blevet dræbt, mens det kun gælder for 50-60 pct. af de voksne førere og fodgængere, jf. oversigtstabel 8c.

Oversigtstabel 8c.

**Førere og fodgængere fordelt efter alder og personska-
de. 2003**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	12 236	3	26	27	44
Under 18 år	914	2	40	43	15
18-19 år	705	2	26	31	41
20-24 år	1416	3	27	32	39
25-44 år	4 761	3	24	25	48
45-64 år	2 952	2	26	25	47
65-74 år	637	5	24	24	46
75+ år	548	9	36	24	31
Uoplyst	303	0	3	3	94

*Unge førere af
personbil kommer
oftest til skade*

For førere af personbil er der en større andel af de unge end af de ældre, der kommer til skade, når de er involveret i et færdselsuheld. For de 18-24 årige er der således ca. 5 ud af 10, der kommer til skade, mens det for de 25-64 årige er ca. 4 ud af 10 og for de 65-74 årige ca. 3 ud af 10, jf. oversigtstabel 8d.

Oversigtstabel 8d.

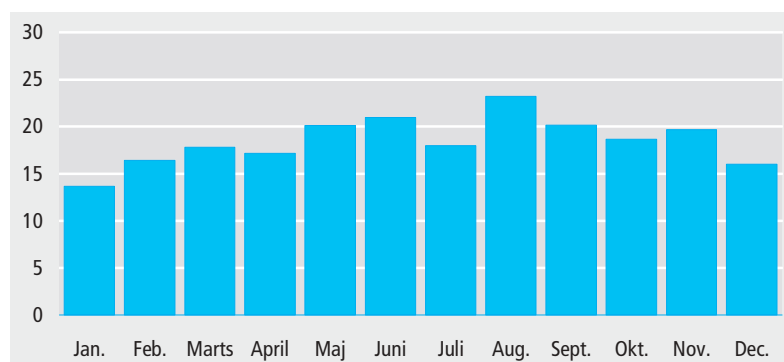
Førere af personbil fordelt efter alder og personskade. 2003

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskade
	pct.				
I alt	6 559	3	16	22	59
Under 18 år	19	0	21	37	42
18-19 år	495	2	19	28	50
20-24 år	848	2	19	30	49
25-44 år	2 808	2	17	22	58
45-64 år	1 580	2	15	21	61
65-74 år	389	5	12	16	68
75+ år	260	7	15	18	60
Uoplyst	160	0	1	2	97

1.5 Tid og sted*Uheld fordelt
på tidspunkt*

De fleste uheld forekom i juni og august, hvor der i gennemsnit skete henholdsvis 21 og 23 uheld pr. dag, mod 19 for hele 2003 i gennemsnit, jf. figur 7 og tabel 4 (side 36). Færrest uheld blev noteret i januar med i gennemsnit 14 uheld pr. dag.

Figur 7.

Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 2003*Fredag
farligst*

Fredag er den farligste dag at færdes i trafikken. Om fredagen skete i gennemsnit 21,6 uheld, mens søndag var sikrest med 15,5 uheld, jf. oversigtstabel 9.

Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag med 27,8 pr. dag mod 24,2 pr. dag for samtlige personskader i 2003. Om tirsdagen skete færrest personskader med 21,7 pr. dag.

Oversigtstabel 9.

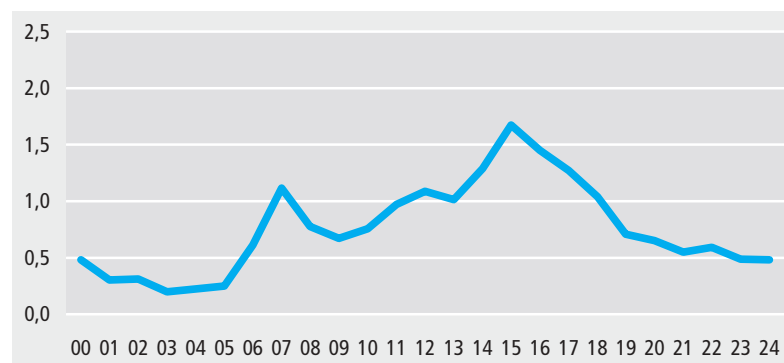
Uheld og personskader fordelt efter ugedag. 2003

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Uheld i alt	6 749	1 021	922	960	1 012	1 125	903	806
Pr. dag	18,5	19,6	17,7	18,1	19,5	21,6	17,4	15,5
Personskader i alt	8 844	1 321	1 129	1 206	1 297	1 443	1 256	1 192
Pr. dag	24,2	25,4	21,7	22,8	24,9	27,8	24,2	22,9
Dræbte i alt	432	64	46	52	60	78	66	66
Pr. dag	1,2	1,2	0,9	1,0	1,2	1,5	1,3	1,3

Flest uheld i myldretiden

Fordelt på uheldstidsrum sker de fleste uheld i myldretiden om eftermiddagen fra kl. 14 til 18. Færrest uheld sker i nattetimerne fra kl. 01 til 06, jf. figur 8 og tabel 4 (side 36).

Figur 8.

Gennemsnitligt antal uheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2003

Uheld udenfor byzone de alvorligste

I 2003 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene udenfor byzone er langt alvorligere. 58,2 pct. af alle uheld og 51,9 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men udenfor byzone forekom flest trafikdrab - 74 pct. af alle trafikdræbte i 2003, jf. oversigtstabel 10.

Oversigtstabel 10.

Uheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2003

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Uheld	3 928	2 821	6 749	58,2	41,8	100,0
Personskader	4 593	4 251	8 844	51,9	48,1	100,0
Dræbte	114	318	432	26,4	73,6	100,0

1.6 Uheldssituationer

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

Symboler for uheldssituationer

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

Som det fremgår af oversigtstabel 11, var eneuheld dominerende med omkring 23 pct. af samtlige uheld i 2003. Indhentningsuheld og fodgængeruheld udgjorde hver omkring 11 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 131 personskader pr. 100 uheld og 6 dræbte. Parkeringsuheld og fodgængeruheld tegnede sig for det laveste antal personskader pr. 100 uheld med henholdsvis 114 og 109.

Mødeuheld er farligst

Mødeuheld var farligst med 177 personskader og 20 dræbte pr. 100 uheld. Antal dræbte i fodgængeruheld var på 7 pr. 100 uheld. Antal dræbte i svingningsuheld og i indhentningsuheld var på 3-4 og i parkeringsuheld på 2 pr. 100 uheld.

Oversigtstabel 11.

Uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2003

	I alt	→	→→	→←	↔	→↪	↪→	↪↪	↪↪↪	↪↪↪↪	↪↪↪↪↪	↪↪↪↪↪↪	↪↪↪↪↪↪↪	↪↪↪↪↪↪↪↪
		0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Uheld														
I alt		6 749	1 521	744	592	743	591	727	731	268	746	86		
Pct.		100,0	22,5	11,0	8,8	11,0	8,8	10,8	10,8	4,0	11,1	1,3		
Personskader														
I alt		8 844	1 949	1 055	1 049	892	763	993	923	306	812	102		
Pct.		100,0	22,0	11,9	11,9	10,1	8,6	11,2	10,4	3,5	9,2	1,2		
Dræbte														
I alt		432	114	28	119	24	18	45	26	5	50	3		
Pct.		100,0	26,4	6,5	27,5	5,6	4,2	10,4	6,0	1,2	11,6	0,7		

Uheld fordelt efter
transportmidler

Tabel 5 (side 37) viser antal uheld fordelt efter hovedsituation og transportmiddel. Eneuheld forekom hyppigst med knallert-30, knallert-45 og motorcykel, hvor mellem hvert fjerde og hvert femte uheld var eneuheld. En femtedel af uheldene med cyklister involveret var svingningsuheld mellem krydsende køretøjer. Desuden var ca. hvert fjerde uheld med bus involveret fodgængeruheld og hvert femte uheld med lastbil involveret var indhentningsuheld.

1.7 Implicerede transportmidler

Der skelnes i færdselsuheldsstatistikken mellem transportmidler, der udgøres af køretøjer og fodgængere, og andre elementer, der udgøres af forhindringer på, over eller uden for kørebanen, fx dyr, afspærringsmateriel, luftledninger og vejtræer. Med henblik på en nøjere belysning af forskelle mellem de enkelte transportmidler er der i oversigtstabel 12 foretaget en opgørelse over antallet af implicerede transportmidler i forhold til antallet af enheder af samme art medio 2001, 2002 og 2003.

Oversigtstabel 12.

Implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2001-2003

	I alt			Pr. 1.000 enheder ¹		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
I alt	13 708	14 253	13 661	.	.	.
Personbil i alt	6 749	7 159	6 778	4	4	4
Personbil, almindelig	6 591	7 000	6 640	4	4	4
Hyrevogn	133	139	111	22	23	19
Udrykningskøretøj max. 3.5 t	25	20	27	...	...	...
Varebil i alt	929	903	837	3	3	2
0-2.000 kg totalvægt	283	289	287	5	5	5
2.001-3.500 kg totalvægt	646	614	550	2	2	2
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	512	456	439	14	13	13
Sololastbil	274	235	214	...	...	...
Lastbil med anhænger	114	103	105	...	...	...
Sættevognstog	122	114	117	...	...	...
Køretøj under udrykning	1	2	3	...	...	...
Bus i alt	194	187	163	14	13	12
Rutebus	146	122	115	...	...	...
Bus i øvrigt	48	65	48	...	...	...
Traktor i alt	112	95	96	...	...	...
Traktor	84	65	70	...	...	...
Motorredskab	28	30	26	...	...	...
Motorcykel i alt	614	634	581	4	4	4
Motorcykel	312	342	349	4	4	4
Knallert-45	302	292	232	4	4	3
Knallert-30 i alt	1 092	1 158	1 136	...	...	...
Knallert-30 lovlig	954	967	903	...	...	...
Knallert-30 ulovlig	138	191	233	...	...	...
Cykel	1 734	1 830	1 676	...	...	...
Fodgænger	865	905	809	..	..	..
Rytter, hestevogn	5	6	5	...	...	...
Uoplyst køretøj	33	12	32	...	...	...
Forhindring	869	908	1 109	...	...	...

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

*Fald i antal
implicerede
transportmidler*

Antallet af implicerede transportmidler er faldet med 4 pct. i 2003 i forhold til 2002. Der har været et fald i antal implicerede personbiler på 5 pct. og i antallet af implicerede varebiler på 7 pct. Også antallet af implicerede lastbiler og busser faldt med henholdsvis 4 og 13 pct. Antallet af implicerede knallerter-45 udviste det største fald med 21 pct., mens motorcykler steg med 2 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 2003: 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*.

Flest uheld med to transportmidler

Færdselsuheld med to transportmidler impliceret udgjorde 69 pct. af alle uheld i 2003, og antal uheld med flere end to transportmidler impliceret udgjorde 7 pct., jf. oversigtstabel 13.

Personbil var impliceret i 76 pct. af samtlige uheld ...

Personbil var impliceret i 76 pct. af alle uheldene, og cykler var impliceret i 23 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 6 og 2 pct. af uheldene. Fodgængere var involveret i 11 pct. af uheldene.

... og 73 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld

Antallet af personskader fordelt efter transportmiddel vises i oversigtstabel 14. Antallet af personskader i personbiluheld var 6.969, hvoraf 63 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 315 trafikanter dræbt, svarende til 73 pct. af alle trafikdræbte i 2003. Af de 315 dræbte i personbiluheld befandt 236 sig i personbil.

Lastbil og bus er farligst for modtrafikanter

Lastbiler, busser og traktorer var som nævnt impliceret i relativt få uheld, men konsekvenserne heraf var meget alvorlige, især for modtrafikanterne. I lastbiluheld blev 69 trafikanter dræbt, heraf 67 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 26 dræbt, heraf 16 modtrafikanter og i traktoruheld blev 4 dræbt, alle modtrafikanter.

De svage trafikanter

De svage trafikanter er i høj grad udsat for personskader. I motorcykeluheld (inkl. knallert-45) rammer personskaderne for det meste motorcyklisterne selv. 661 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 2003. 91 pct. af personskaderne i motorcykeluheld ramte motorcyklisterne selv.

I knallert-30 uheld blev 87 pct. af personskaderne tilføjet knallertkørerne selv. I cykeluheld var det tilsvarende tal 93 pct., og i fodgængeruheld 90 pct. I motorcykel-, knallert-30-, cykel- og fodgængeruheld var næsten alle dræbte svage trafikanter.

Tabel 6 (side 38) viser, hvilket transportmiddel, som har forårsaget personskader mod personer i et andet transportmiddel. For motorcykel, knallert-45, knallert-30, cykel og fodgænger under ét var lastbil modpart i 4 pct. af uheldene, men disse uheld tegnede sig for 18 pct. af alle trafikdræbte svage trafikanter.

Oversigtstabel 13.

Uheld fordelt efter implicerede transportmidler mv. 2003

	I alt	Med et transport- middel impliceret	Med to transport- midler impliceret	Med tre eller flere transport- midler impliceret
Uheld i alt	6 749	1 588	4 677	484
<i>Transportmiddel</i>				
<i>Personbil</i>	5 102	956	3 696	450
Personbil, almindelig	5 014	951	3 618	445
Hyrevogn	107	3	94	10
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	25	2	19	4
<i>Varebil</i>	794	123	556	115
0-2.000 kg totalvægt	275	39	195	41
2.001-3.500 kg totalvægt	526	84	365	77
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	412	20	324	68
Sololastbil	207	6	161	40
Lastbil med anhænger	100	6	74	20
Sættevognstog	111	8	91	12
Køretøj under udrykning	3	-	-	3
<i>Bus</i>	161	6	136	19
Rutebus	114	4	100	10
Bus i øvrigt	47	2	36	9
<i>Traktor</i>	95	4	83	8
Traktor	69	4	61	4
Motorredskab	26	-	22	4
<i>Motorcykel</i>	576	159	383	34
Motorcykel	346	96	229	21
Knallert-45	231	63	155	13
<i>Knallert-30</i>	1 101	233	833	35
Knallert-30 lovlig	879	197	652	30
Knallert-30 ulovlig	227	36	184	7
<i>Cykel</i>	1 561	85	1 429	47
<i>Fodgænger</i>	762	-	694	68
Medbringende barnevogn, cykel mv.	44	-	38	6
<i>Rytter, hestevogn</i>	5	1	4	-
<i>Uoplyst køretøj</i>	32	1	26	5
<i>Forhindring</i>	937	613	270	54

Oversigtstabel 14.

Personskader fordelt efter implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2003

	I alt		Dræbte		Tilskadekomne	
	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet
<i>Transportmiddel</i>						
<i>Personbil</i>	4 378	2 591	236	79	4 142	2 512
Personbil, almindelig	4 328	2 538	236	76	4 092	2 462
Hyrevogn	33	118	-	6	33	112
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	17	19	-	1	17	18
<i>Varebil</i>	406	717	20	59	386	658
0-2.000 kg totalvægt	141	265	8	17	133	248
2.001-3.500 kg totalvægt	265	465	12	43	253	422
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	62	500	2	67	60	433
Sololastbil	33	285	-	34	33	251
Lastbil med anhænger	14	113	1	22	13	91
Sættevognstog	15	114	1	15	14	99
Køretøj under udrykning	-	5	-	-	-	5
<i>Bus</i>	69	182	10	16	59	166
Rutebus	34	132	-	12	34	120
Bus i øvrigt	35	50	10	4	25	46
<i>Traktor</i>	11	113	-	4	11	109
Traktor	9	81	-	2	9	79
Motorredskab	2	32	-	2	2	30
<i>Motorcykel</i>	604	57	34	4	570	53
Motorcykel	371	37	25	5	346	32
Knallert-45	233	22	9	-	224	22
<i>Knallert-30</i>	1 045	157	34	1	1 011	156
Knallert-30 lovlig	817	128	25	1	792	127
Knallert-30 ulovlig	228	37	9	-	219	37
<i>Cykel</i>	1 503	117	47	3	1 456	114
<i>Fodgænger</i>	760	81	49	2	711	79
Medbr. barnevogn, cykel mv.	42	9	3	-	39	9
Rytter, hestevogn	5	1	-	-	5	1
Uoplyst køretøj	1	36	-	1	1	35
<i>Forhindring</i>	-	1 375	-	88	-	1 287

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.
2003**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne
Personskader i alt¹	760	49	400	311
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	68	2	37	29
Fortov fandtes, men ikke benyttet	16	1	10	5
Langsgående fodgængere i øvrigt	63	6	32	25
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	201	4	100	97
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	59	3	32	24
Fodgængerfelt fandtes ikke	239	19	130	90
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	104	14	53	37

¹ Inkl. 10 personer med uoplyst placering.

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

49 pct. af personskaderne blandt førere af knallert-30 og 41 pct. af personskaderne blandt cyklister skete uden for cykelsti, jf. oversigtstabel 16.

Oversigtstabel 16.

**Implicerede knallerter-30 og cykler fordelt efter benyttelse af cykelsti mv.
2003**

	Knallert-30				Cykel			
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst
Implicerede transportmidler i alt	1 136	561	516	59	1 676	959	663	54
På fodgængerareal	22	14	7	1	54	31	19	4
Anlæg benyttet	453	451	.	2	852	842	.	10
Anlæg ej benyttet	498	57	425	16	620	46	563	11
Uoplyst	163	39	84	40	150	40	81	29
Personskader i alt	1 045	482	510	53	1 503	843	615	45
På fodgængerareal	15	9	5	1	42	23	16	3
Anlæg benyttet	387	386	.	1	752	744	.	8
Anlæg ej benyttet	494	55	424	15	576	42	524	10
Uoplyst	149	32	81	36	133	34	75	24

1.9 Spiritusuheld

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

Spiritusuheld og spirituspåvirket

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

Færre dræbte og flere tilskadekomne i spiritusuheld

I 2003 registrerede politiet 1.189 spiritusuheld med i alt 1.578 personskader jf. oversigtstabel 17. Spiritusuheld udgjorde hermed 18 pct. af alle uheld, hvilket er lidt mindre end i 1989, hvor spiritusuheld udgjorde 20 pct. af alle uheld. Der omkom 105 trafikanter i spiritusuheld i 2003, hvilket er et fald på 20 pct. i forhold til 2002. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde således 24 pct. af alle dræbte i trafikken. Det er et fald i forhold til 1989, hvor de dræbte i spiritusuheld udgjorde 30 pct. af alle dræbte i trafikken. 1.473 personer kom i 2003 til skade i spiritusuheld mod 1.449 i 2002, hvilket svarer til en stigning på 2 pct.

Oversigtstabel 17.

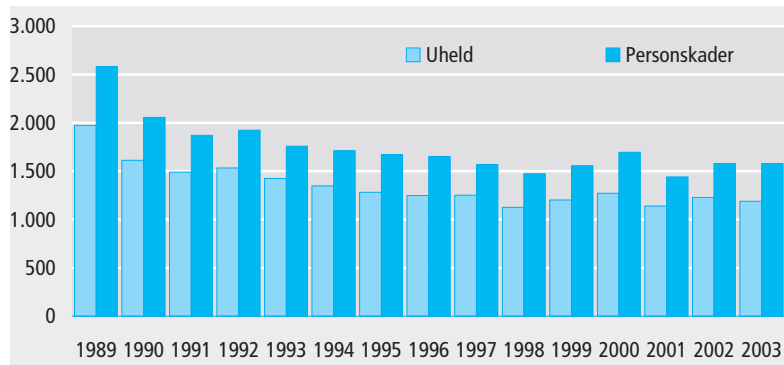
Spiritusuheld og personskader. 1989-2003

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskader			I alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	
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
2003	1 189	105	672	801	1 578

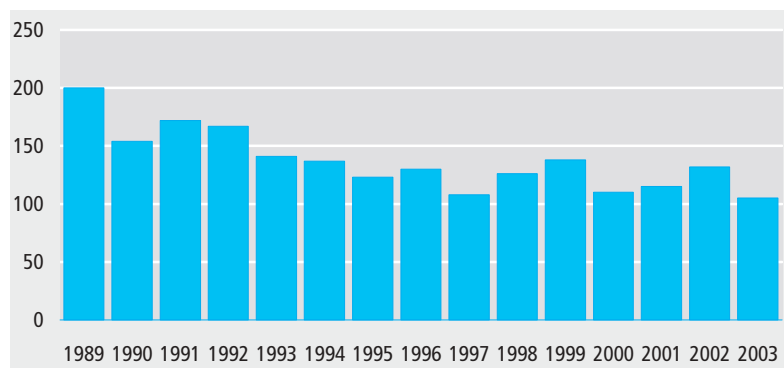
*Udviklingen
1989-2003*

Siden 1989 er antallet af spiritusuheld faldet med 40 pct., mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 48 pct., og antallet af tilskadekomne er faldet med 38 pct. Til sammenligning er antallet af øvrige uheld faldet 30 pct. siden 1989, antallet af dræbte ligeledes med 30 pct. og antallet af tilskadekomne med 25 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. 1989-2003



Figur 10. Dræbte ved spiritusuheld. 1989-2003



*Skaderne ramte
især de spiritus-
påvirkede selv*

Skaderne i spiritusuheld rammer i høj grad de spirituspåvirkede selv, især når det gælder spiritusuheld med to-hjulede køretøjer og fodgængere; for disse trafikantgrupper var 86 pct. af de dræbte og tilskadekomne selv spirituspåvirkede, mens andelen for spiritusuheld med biler under ét var 53 pct. Af de dræbte i spiritusuheld var 74 pct. selv påvirkede af spiritus, jf. oversigtstabel 18.

Oversigtstabel 18.

**Personskader i uheld med spirituspåvirket¹ fører eller fodgænger.
2003**

	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- 30	Cykel	
Spiritusuheld i alt	1 189	599	76	6	36	68	269	59	97
Personskader i alt	1 578	882	118	11	52	75	296	62	123
Dræbte	105	64	8	2	6	2	8	4	20
Tilskadekomne	1 473	818	110	9	46	73	288	58	103
Personskader blandt spirituspåvirkede førere/fodgængere	1 023	473	57	2	39	67	254	55	109
Dræbte	78	43	4	-	6	2	8	4	19
Tilskadekomne	945	430	53	2	33	65	246	51	90
Personskader blandt øvrige implicerede	555	409	61	9	13	8	42	7	14
Dræbte	27	21	4	2	-	-	-	-	1
Tilskadekomne	528	388	57	7	13	8	42	7	13

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

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

² Inkl. bus og traktor.

*De fleste
spirituspåvirkede
førere er mænd*

Spirituspåvirkede mænd optræder langt oftere i færdselsuheld end spirituspåvirkede kvinder, jf. oversigtstabel 19. 92 pct. af alle implicerede spirituspåvirkede førere og fodgængere var mænd. 100 pct. af alle spirituspåvirkede førere af lastbil var mænd, og 97 pct. af de implicerede spirituspåvirkede førere af motorcykel var mænd. Af de spirituspåvirkede cyklister var 12 pct. kvinder, og af de spirituspåvirkede fodgængere udgjorde kvinder 24 pct. Til sammenligning udgjorde mændene kun 66 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 1.210 i 2003, hvilket er et fald på 4 pct. i forhold til 2002. Næsten halvdelen af samtlige spirituspåvirkede førere var førere af personbil. Omkring en fjerdedel af samtlige implicerede førere af knallert-30 var spirituspåvirkede, mens der blandt førere af hyrevogne, lastbiler, busser og traktorer var 1 pct. spirituspåvirkede, jf. tabel 7 (side 39).

Oversigtstabel 19.

Implicerede førere og fodgængere i spiritusuheld og øvrige uheld fordelt efter transportmiddel og køn. 2003

	Spiritusuheld			Øvrige uheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt ¹	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	1 210	91,7	8,2	11 026	65,8	31,5
Personbil	599	91,7	8,3	5 960	64,1	33,2
Varebil	76	93,4	6,6	725	88,3	10,1
Lastbil mv. ²	6	100,0	0,0	644	91,8	5,9
Motorcykel	36	97,2	2,8	313	88,2	10,9
Knallert-45	68	98,5	1,5	163	85,9	12,9
Knallert-30	269	95,5	4,5	866	78,8	17,0
Cykel	59	86,4	11,9	1 608	48,2	49,8
Fodgænger	97	76,3	23,7	712	45,8	52,7

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

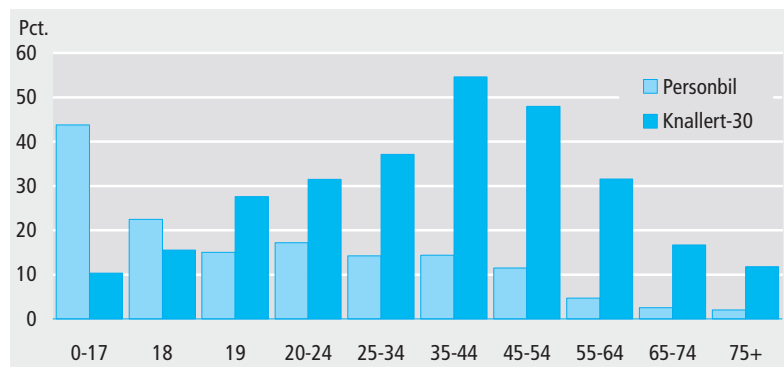
¹ Inkl. uoplyst.

² Inkl. bus og traktor.

Over halvdelen af alle implicerede mandlige knallert-30 køre i alderen 35-44 år var spirituspåvirkede

Blandt de mandlige knallert-30 køre var der størst andel spirituspåvirkede i de lidt ældre aldersgrupper, især blandt de 35-44 årige, hvor over halvdelen af de implicerede førere var spirituspåvirkede. For de mandlige førere af personbiler var mønsteret lidt anderledes, idet det var blandt de yngre, især de 18-årige, der var størst andel spirituspåvirkede, hvorefter der er en faldende andel med alderen, jf. figur 11 og tabel 8 (side 40). For de helt unge under 18 år uden kørekort var der 44 pct. af førerne af personbil, der var spirituspåvirkede. Dette skal dog tolkes med forsigtighed, da der er tale om ganske få personer.

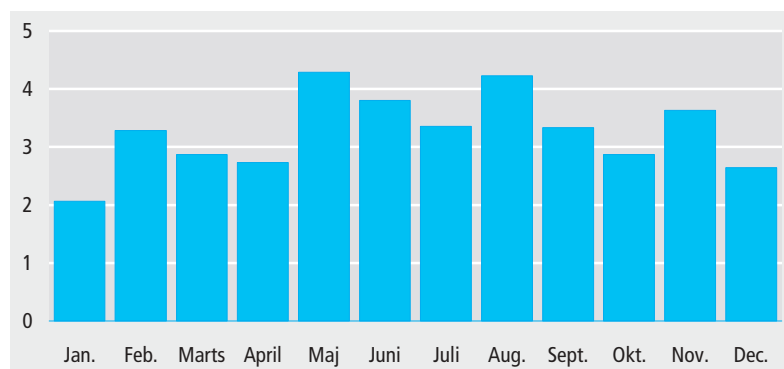
Figur 11. Spirituspåvirkede knallert-30 køre og førere af personbil. Mænd. 2003



*Flest spiritusuheld
i maj og august
måned ...*

I 2003 forekom flest spiritusuheld i maj og august måned, med henholdsvis 4,3 og 4,2 uheld pr. dag, jf. figur 12. 22 pct. af samtlige spiritusuheld forekom i disse to måneder.

Figur 12. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. dag fordelt efter måned. 2003



... og i weekenden ...

Flest spiritusuheld sker i weekenden. To tredjedele af alle spiritusuheld skete fra fredag til søndag, men relativt få i begyndelsen af ugen. I weekenden udgør spiritusuheldene 27 pct. af alle uheld, mens de kun udgør 11 pct. af uheldene i hverdage, jf. oversigtstabel 9 og 20.

Oversigtstabel 20.

Antal spiritusuheld og personskader fordelt efter ugedag. 2003

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Spiritusuheld i alt	1 189	108	86	108	135	207	291	254
Pr. dag	3,3	2,1	1,7	2,0	2,6	4,0	5,6	4,9
Personskader i alt	1 578	134	109	127	185	282	379	362
Pr. dag	4,3	2,6	2,1	2,4	3,6	5,4	7,3	7,0
Dræbte i alt	105	8	6	7	14	21	18	31
Pr. dag	0,3	0,2	0,1	0,1	0,3	0,4	0,3	0,6

*... og i aften- og
nattetimerne*

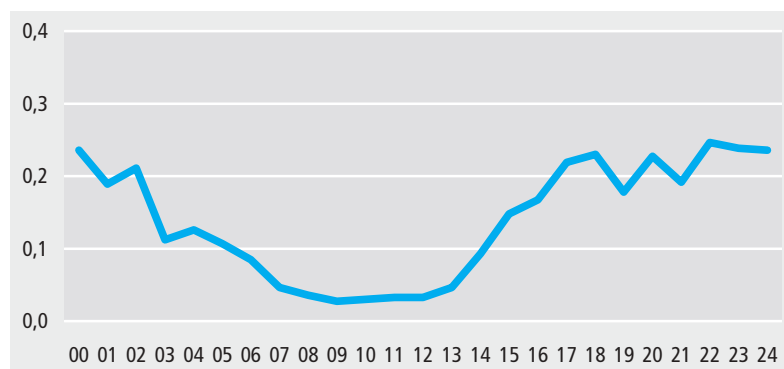
I aften- og nattimerne sker flest spiritusuheld. Især i tidsrummet kl. 17-01 blev mange uheld registreret, jf. figur 13. Det er den helt omvendte situation i forhold til alle uheld under ét, hvor der sker færrest uheld om natten, jf. figur 8.

*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 i byområder i 2003 og 21 pct. udenfor byområder.

Figur 13. Gennemsnitligt antal uheld pr. time med spirituspåvirket fører eller fodgænger fordelt efter klokkeslæt. 2003



Oversigtstabel 21. Spiritusuheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2003

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Spiritusuheld	602	587	1 189	50,6	49,4	100,0
Personskader	736	842	1 578	46,6	53,4	100,0
Dræbte	25	80	105	23,8	76,2	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 Handlingsplans mål fra 2000 om reduktion på 40 pct. dræbte og alvorligt tilskadekomne frem til 2012 har taget udgangspunkt i antallet af alvorligt tilskadekomne for 1998.

Oversigtstabel 22 viser fordelingen mellem alvorlige og lettere tilskadekomne for henholdsvis det registrerede antal tilskadekomne og efter korrektionen.

Oversigtstabel 22.

Alvorligt tilskadekomne, registrerede og korrigerede tal¹

	Alvorligt tilskadekomne		Lettere tilskadekomne	
	registrerede	korrigerede	registrerede	korrigerede
1995	5 624	.	4 367	.
1996	5 339	.	4 471	.
1997	4 424	5 211	5 193	4 406
1998	4 071	4 715	5 104	4 460
1999	4 217	4 920	5 176	4 473
2000	4 259	5 006	4 833	4 086
2001	3 946	4 594	4 519	3 871
2002	4 088	4 789	4 703	4 002
2003	3 868	4 526	4 544	3 886

¹ Beregningsmetoden er udarbejdet af Stig Hemdorff, Vejdirektoratet og Hans Lund, Danmarks TransportForskning.

Metoden til korrektion er baseret på, at man har kunnet konstatere en stabil udvikling i forholdet mellem hovedskader og øvrige alvorlige skader fra 1991-1996. Det antages derfor, at forholdet ville have været uændret fra 1997-2003. Korrektionen beregnes derfor ved at klarlægge springet i forholdet mellem 1991-1996 og 1997-2003.

2003 sidste år,
der korrigeres

Ved revision af vejledningen til politiet i september 2003 er registreringsreglerne vedrørende hjernerystelse blevet præciseret. 2003 er derfor det sidste år, for hvilket der er udarbejdet korrektionsfaktor.

1.11 International oversigt

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

Definition
af dræbte

Især med hensyn til antallet af dræbte ved færdselsuheld er det væsentligt at være opmærksom på de anvendte definitioner, idet det ved internationale undersøgelser er blevet påvist, at 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 41) og figur 14, der bygger på tal fra OECD's database International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), er der taget højde for disse forskelle, idet der er anvendt en korrektionsfaktor for de lande, der anvender en anden definition end 30-dages reglen.

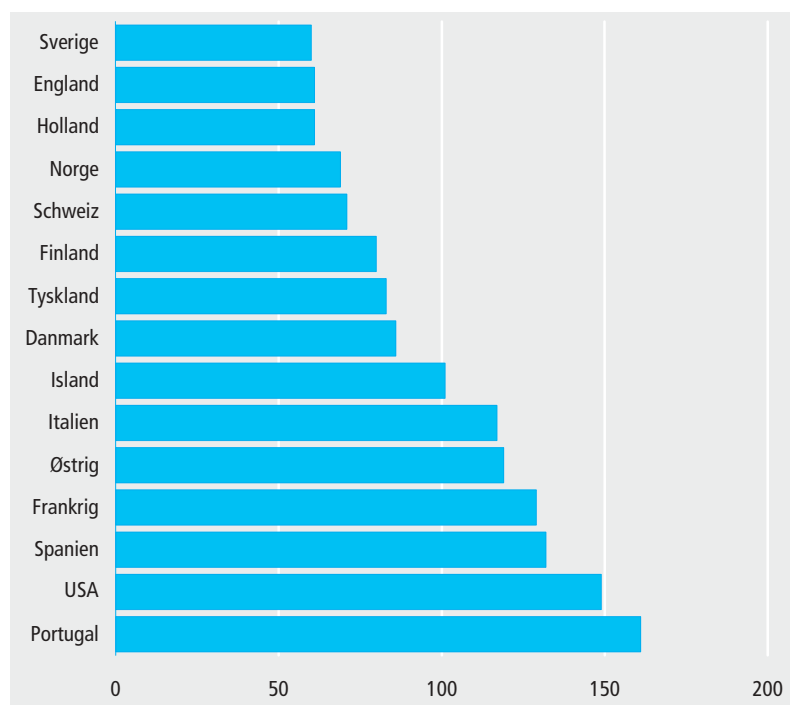
De nordiske lande har relativt få uheld - USA og Japan mange

Sættes antal uheld med personskaade 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 og Japan ligger derimod meget højt med omkring 700 uheld pr. 100.000 indbyggere, jf. tabel 9.

Flest dræbte i Portugal og færrest i Sverige

Portugal er det land i 2002, hvor der er flest dræbte i forhold til befolkningstallet: 161 pr. 1 mio. indbyggere. Også USA har mange dræbte, men ikke mange flere end Frankrig og Spanien, der rapporterede væsentlig færre uheld end USA. Sverige er det land, der har registreret det laveste antal dræbte (60 pr. 1 mio. indbyggere). England ligger næsten ligeså lavt, selvom landet har registreret forholdsvis mange uheld. Danmark og Finland har omtrent det samme antal dræbte pr. 1 mio. indbyggere som Tyskland.

Figur 14. Dræbte pr. 1 mio. indbyggere i udvalgte OECD-lande. 2002



Tabel 1. Personskader fordelt efter alder og køn. 2003

	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	8 844	155	477	737	606	1 197	1 614	1 351	981	834	403	456
Dræbte	432	8	14	16	18	49	73	71	44	40	35	64
Alvorligt tilskadekomne	3 868	37	178	305	242	495	722	610	467	391	181	225
Lettere tilskadekomne	4 544	110	285	416	346	653	819	670	470	403	187	167
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	5 408	92	268	477	432	784	1 032	839	599	455	211	219
Dræbte	310	4	8	14	14	35	60	54	30	25	27	39
Alvorligt tilskadekomne	2 442	24	106	224	187	323	463	418	298	213	86	100
Lettere tilskadekomne	2 656	64	154	239	231	426	509	367	271	217	98	80
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	3 403	63	209	260	174	413	582	512	382	379	192	237
Dræbte	122	4	6	2	4	14	13	17	14	15	8	25
Alvorligt tilskadekomne	1 411	13	72	81	55	172	259	192	169	178	95	125
Lettere tilskadekomne	1 870	46	131	177	115	227	310	303	199	186	89	87
	pr. 100.000 indbyggere											
Personskader i alt	164	33	88	418	548	388	215	166	133	123	96	120
Dræbte	8	2	3	9	16	16	10	9	6	6	8	17
Alvorligt tilskadekomne	72	8	33	173	219	161	96	75	64	58	43	59
Lettere tilskadekomne	84	23	52	236	313	212	109	82	64	60	45	44
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	203	38	96	528	766	504	271	203	162	134	107	156
Dræbte	12	2	3	15	25	22	16	13	8	7	14	28
Alvorligt tilskadekomne	92	10	38	248	332	208	122	101	80	63	44	71
Lettere tilskadekomne	100	27	55	264	410	274	134	89	73	64	50	57
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	125	28	79	303	321	270	157	128	105	112	86	100
Dræbte	4	2	2	2	7	9	3	4	4	4	4	11
Alvorligt tilskadekomne	52	6	27	94	102	113	70	48	46	53	43	53
Lettere tilskadekomne	69	20	50	206	212	149	83	76	55	55	40	37

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

Tabel 2. Implicerede førere fordelt efter transportmiddel og alder. 2003

	I alt	0-6 år	7-14 år	15-17 år	18-19 år	20-24 år	25-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65-74 år	Over 74 år
	antal											
Implicerede førere i alt	12 236	41	299	574	705	1 416	2 461	2 300	1 657	1 295	637	548
<i>Transportmiddel</i>												
<i>Personbil</i>	6 559	1	2	16	495	848	1 494	1 314	871	709	389	260
Personbil, almindelig	6 426	1	2	16	495	838	1 459	1 281	848	689	385	260
Hyrevogn	106	.	-	-	-	9	22	28	21	18	4	-
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	27	.	-	-	-	1	13	5	2	2	-	-
<i>Varebil</i>	801	1	-	2	28	113	221	181	125	90	21	7
0-2.000 kg totalvægt	274	.	-	-	15	42	70	61	36	33	7	3
2.001-3.500 kg totalvægt	527	1	-	2	13	71	151	120	89	57	14	4
<i>Lastbil over 3.500 kg totalvægt</i>												
Sololastbil	220	.	-	-	3	11	66	59	45	25	5	1
Lastbil med anhænger	91	.	-	-	1	2	17	26	32	10	-	-
Sættevognstog	85	.	-	-	1	9	22	28	18	5	1	-
Køretøj under udrykning	2	.	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
<i>Bus</i>	161	.	-	-	-	1	23	32	60	36	4	-
Rutebus	113	.	-	-	-	-	16	19	44	28	2	-
Bus i øvrigt	48	.	-	-	-	1	7	13	16	8	2	-
<i>Traktor</i>	91	.	-	3	2	10	18	21	18	12	1	5
Traktor	69	.	-	3	2	8	11	14	15	11	1	4
Motorredskab	22	.	-	-	-	2	7	7	3	1	-	1
<i>Motorcykel</i>	580	1	2	12	20	96	165	129	86	47	16	1
Motorcykel	349	1	1	1	11	58	110	75	53	27	9	-
Knallert-45	231	.	1	11	9	38	55	54	33	20	7	1
<i>Knallert-30</i>	1 135	.	26	383	96	85	110	165	108	67	37	21
Knallert-30 lovlig	902	.	21	247	66	60	93	150	105	67	35	21
Knallert-30 ulovlig	233	.	5	136	30	25	17	15	3	-	2	-
<i>Cykel</i>	1 667	5	181	102	36	178	244	254	219	219	93	102
<i>Fodgænger</i>	809	33	88	54	23	63	77	91	73	75	70	151
Medbringende barnevogn, cykel mv.	45	-	4	4	-	3	7	5	6	5	1	10
<i>Rytter, hestevogn</i>	5	-	-	2	-	-	2	-	1	-	-	-

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

Tabel 3. Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2003

	I alt	Kørekort			Kørekortets udstedelsesår				
		Haves til det benyttede køretøj	Haves, men ikke til det benyttede køretøj	Mangler	2003	2001-2002	1999-2000	1994-1998	Før 1994
Implicerede i alt	8 435	8 044	55	336	231	589	477	1 047	4 795
<i>Transportmiddel</i>									
<i>Personbil</i>	6 430	6 173	22	235	215	496	397	809	3 570
Personbil, almindelig	6 300	6 043	22	235	215	491	392	791	3 488
Hyrevogn	103	103	-	-	-	4	4	16	69
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	27	27	-	-	-	1	1	2	13
<i>Varebil</i>	789	760	4	25	12	55	37	113	473
0-2.000 kg totalvægt	267	262	-	5	6	25	12	39	156
2.001-3.500 kg totalvægt	522	498	4	20	6	30	25	74	317
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	393	390	1	2	-	11	6	29	296
Sololastbil	216	213	1	2	-	8	3	15	163
Lastbil med anhænger	90	90	-	-	-	2	-	5	76
Sættevognstog	85	85	-	-	-	1	3	9	55
Køretøj under udrykning	2	2	-	-	-	-	-	-	2
<i>Bus</i>	159	156	3	-	-	1	3	10	123
Rutebus	111	110	1	-	-	-	3	8	86
Bus i øvrigt	48	46	2	-	-	1	-	2	37
<i>Traktor</i>	86	83	-	3	-	2	-	9	53
Traktor	69	67	-	2	-	2	-	9	46
Motorredskab	17	16	-	1	-	-	-	-	7
<i>Motorcykel</i>	577	481	25	71	4	24	34	76	280
Motorcykel	347	304	23	20	-	9	20	59	173
Knallert-45	230	177	2	51	4	15	14	17	107

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

Tabel 4. Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2003

	Alle uheld				Spiritusuheld			
	Antal uheld	Personskader			Antal uheld	Personskader		
		I alt	Dræbte	Tilskadekomne		I alt	Dræbte	Tilskadekomne
I alt	6 749	8 844	432	8 412	1 189	1 578	105	1 473
Januar	424	565	30	535	64	87	7	80
Februar	460	641	32	609	92	124	9	115
Marts	552	731	27	704	89	117	7	110
April	515	680	23	657	82	99	5	94
Maj	623	816	43	773	133	185	12	173
Juni	629	799	34	765	114	141	5	136
Juli	557	794	53	741	104	160	16	144
August	720	892	36	856	131	166	10	156
September	604	737	32	705	100	129	8	121
Oktober	578	721	37	684	89	122	10	112
November	590	799	46	753	109	145	8	137
December	497	669	39	630	82	103	8	95
00-01	176	216	19	197	86	107	11	96
01-02	111	143	7	136	69	83	6	77
02-03	114	164	14	150	77	108	12	96
03-04	72	101	7	94	41	55	5	50
04-05	81	100	7	93	46	56	1	55
05-06	91	129	14	115	39	59	6	53
06-07	224	276	14	262	31	42	2	40
07-08	408	481	16	465	17	23	1	22
08-09	283	333	8	325	13	15	2	13
09-10	245	305	8	297	10	11	1	10
10-11	276	354	18	336	11	12	-	12
11-12	354	456	32	424	12	16	2	14
12-13	398	528	29	499	12	16	-	16
13-14	370	507	15	492	17	21	1	20
14-15	471	624	20	604	34	42	1	41
15-16	611	798	37	761	54	76	5	71
16-17	529	685	34	651	61	77	3	74
17-18	464	625	34	591	80	108	4	104
18-19	379	502	22	480	84	106	6	100
19-20	259	364	14	350	65	86	3	83
20-21	238	322	15	307	83	97	9	88
21-22	201	289	16	273	70	103	9	94
22-23	216	310	21	289	90	143	10	133
23-24	178	232	11	221	87	116	5	111

Tabel 5. Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2003

Uheldssituation	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	6 749	1 521	744	592	743	591	727	731	268	746	86
Uheld med impl.:											
personbil	5 102	932	563	480	591	543	625	629	213	487	39
varebil	794	123	123	106	101	59	106	74	49	51	2
lastbil	412	21	87	65	73	26	40	39	41	19	1
bus	161	5	22	24	16	10	21	15	3	44	1
traktor	95	4	9	14	28	6	10	13	6	4	1
motorcykel	346	95	48	24	44	47	32	43	6	5	2
knallert-45	231	58	39	21	12	21	17	31	18	9	5
knallert-30	1 101	218	94	80	238	86	132	113	68	57	15
cykel	1 561	67	188	104	262	209	245	306	80	78	22
fodgænger	762	.	6	-	-	5	3	1	-	746	1
pct.											
<i>Relativ fordeling</i>											
Uheld i alt	100	23	11	9	11	9	11	11	4	11	1
Uheld med impl.:											
personbil	100	18	11	9	12	11	12	12	4	10	1
varebil	100	15	15	13	13	7	13	9	6	6	0
lastbil	100	5	21	16	18	6	10	9	10	5	0
bus	100	3	14	15	10	6	13	9	2	27	1
traktor	100	4	9	15	29	6	11	14	6	4	1
motorcykel	100	27	14	7	13	14	9	12	2	1	1
knallert-45	100	25	17	9	5	9	7	13	8	4	2
knallert-30	100	20	9	7	22	8	12	10	6	5	1
cykel	100	4	12	7	17	13	16	20	5	5	1
fodgænger	100	.	1	-	-	1	0	0	-	98	0

Tabel 6. Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2003

	I alt	Uheld med kun ét transportmiddel ¹	Modparten										
			Personbil	Varebil	Lastbil	Bus	Traktor	Motorcykel	Knallert-45	Knallert-30	Cykel	Fodgænger	Forhindring
Uheld med impl.													
personbil	5 102	513	1 380	335	200	61	47	187	102	553	994	502	739
varebil	794	71	335	43	50	13	10	24	25	73	99	54	116
lastbil	412	12	200	50	24	5	5	12	14	32	69	19	49
bus	161	2	61	13	5	2	2	1	3	9	24	45	15
traktor	95	2	47	10	5	2	1	6	2	13	5	4	11
motorcykel	346	72	187	24	12	1	6	3	1	7	11	6	33
knallert-45	231	51	102	25	14	3	2	1	1	5	8	10	14
knallert-30	1 101	189	553	73	32	9	13	7	5	35	97	58	55
cykel	1 561	62	994	99	69	24	5	11	8	97	109	80	43
fodgænger	762	.	502	54	19	45	4	6	10	58	80	.	.
Personskader													
i personbil	4 378	718	2 420	421	282	89	66	11	6	7	17	16	1 047
i varebil	406	85	154	58	45	6	10	1	-	1	-	2	115
i lastbil	62	13	15	9	19	2	1	-	-	-	-	-	20
i bus	69	3	28	5	21	5	3	-	-	-	-	1	18
i traktor	11	2	3	-	3	-	1	-	-	-	-	-	4
på motorcykel	371	80	203	25	13	1	7	5	1	6	4	6	37
på knallert-45	233	54	101	26	14	3	2	1	1	5	5	9	14
på knallert-30	1 045	200	579	76	33	10	15	8	1	42	31	16	62
på cykel	1 503	63	988	100	69	24	5	8	6	83	120	31	37
for fodgængere	760	.	517	55	20	47	4	8	8	55	60	.	.
Dræbte													
i personbil	236	43	107	37	25	10	2	1	-	-		1	65
i varebil	20	5	6	3	4	-	-	-	-	-	-	-	6
i lastbil	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
i bus	10	-	1	-	9	-	-	-	-	-	-	-	9
i traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
på motorcykel	25	5	7	6	4	-	-	-	-	-	-	-	4
på knallert-45	9	2	3	1	2	-	-	1	-	-	-	-	-
på knallert-30	34	9	13	3	6	-	1	-	-	1	1	-	1
på cykel	47	6	17	7	15	2	-	-	-	-	1	1	1
fodgængere	49	.	32	5	2	4	1	3	-	1	2	.	.

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

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

Tabel 7.

**Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning.
2003**

	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	100	206	231	249	292	132	1 210	12 236	9,9
<i>Transportmiddel:</i>									
<i>Personbil</i>	71	131	141	127	119	10	599	6 559	9,1
Personbil, almindelig	70	131	141	127	119	10	598	6 426	9,3
Hyrevogn	1	-	-	-	-	-	1	106	0,9
<i>Varebil</i>	6	21	11	21	17	-	76	801	9,5
0-2.000 kg totalvægt	4	2	3	10	6	-	25	274	9,1
2.001-3.500 kg totalvægt	2	19	8	11	11	-	51	527	9,7
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	-	-	2	1	1	-	4	398	1,0
<i>Bus</i>	-	-	-	1	-	-	1	161	0,6
<i>Traktor</i>	-	-	-	-	1	-	1	91	1,1
<i>Motorcykel</i>	3	10	25	22	44	-	104	580	17,9
Motorcykel	2	5	14	7	8	-	36	349	10,3
Knallert-45	1	5	11	15	36	-	68	231	29,4
<i>Knallert-30</i>	18	41	37	58	93	22	269	1 135	23,7
<i>Cykel</i>	-	-	4	6	6	43	59	1 667	3,5
<i>Fodgænger</i>	2	3	11	13	11	57	97	809	12,0

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

[illegible]

Tabel 9.

Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2002

	Uheld	Dræbte				
		I alt	0-14 år	15-24 år	25-64 år	Over 64 år
		pr. 100.000 indbyggere				
Australien	-	8,8	2,1	16,7	8,8	10,6
Belgien ¹	462	14,5	3,5	26,3	15,0	15,3
Canada	508	9,3	2,8	16,6	8,9	12,9
Danmark	133	8,6	1,3	17,0	8,2	13,0
England	386	6,1	1,5	12,5	5,8	7,0
Finland	119	8,0	1,9	13,4	7,4	12,6
Frankrig	178	12,9	2,3	25,4	13,0	13,9
Grækenland	218 ²	19,3 ²	3,3 ³	32,7 ³	19,6 ²	23,4 ²
Holland	208	6,1	1,2	14,0	5,2	9,7
Irland	169	9,6	2,2	15,3	9,0	13,8
Island	357	10,1	8,1	9,3	9,7	11,8
Italien	411	11,7	2,3	19,0	11,0	13,3
Japan	735	7,5	1,6	9,8	5,8	15,8
Luxembourg	174	14,0	3,7 ²	35,4 ²	16,6	8,1
New Zealand	258	10,3	3,5	18,3	10,1	13,0
Norge	192	6,9	1,7	14,4	6,8	7,6
Polen	140	15,3	3,7	18,5	17,0	20,0
Portugal	406	16,1	4,5	20,9	16,7	17,3
Schweiz	326	7,1	1,7	14,0	6,6	9,4
Slovakiet	146	11,3	-	-	-	-
Slovenien	523	13,7	1,1	23,4	13,8	17,3
Spanien	244	13,2	2,5	20,4	14,0	12,0
Sverige	190	6,0	1,1	12,0	5,8	7,9
Tjekkiet	260	14,0	2,8	17,2	15,9	15,0
Tyrkiet ¹	80	5,6	-	-	-	-
Tyskland	439	8,3	1,7	19,9	7,6	8,8
Ungarn	193	14,0	3,1	13,5	17,0	14,9
USA	682	14,9	3,5	27,4	15,1	18,6
Østrig	537	11,9	1,9	22,5	11,3	17,0

¹ 2001. ² 2000. ³ 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

*Færdsels-
uheld*

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

Dræbte

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

*Tilskade-
komne*

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

*Personskade-
uheld*

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

2.3 Oplysninger om færdselsuheld

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

*Uhelds-
oplysninger*

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

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

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

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

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

2.4 Dækningsgrad

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

Dækningsgraden er størst for alvorligere uheld Jo alvorligere konsekvenserne af et uheld er, jo større er sandsynligheden for, at politiet får kendskab til uheldet. Det vil sige, at der indberettes en større andel af personskaadeuheldene end af materielskaadeuheldene, og praktisk taget alle uheld med dræbte indgår i statistikken. I perioden 1998-2002 kontrollerede og rettede Danmarks Statistik antallet af politirapporterede dræbte ved at sammenholde politiets oplysninger om uheldsimplicerede personer med oplysninger om dødsfald fra CPR-registret. Denne kontrol er fra 2003 videreført af Vejdirektoratet, jf. afsnit 2.5.

Forskellige undersøgelser, bl.a. fra Ulykkes Analyse Gruppen ved Odense Universitetshospital, viser, at dækningsgraden varierer efter, hvor alvorlige personskaader der er tale om. Således viser en opgørelse baseret på skadestureregistreringer om færdselsuheld på Fyn i 2002, at politiet i gennemsnit fik kendskab til en langt større andel af de alvorligt tilskadekomne end af de lettere tilskadekomne.

Undersøgelse baseret på skadestuedata og politirapporter Siden færdselsuheldsstatistikken for 1998 har Danmarks Statistik årligt gennemført en undersøgelse som belyser personskaader 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 2002 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.

2.5 Indberetningssystem

<i>Udtræk fra Vejsektorens Informations System</i>	Pr. 1. januar 2003 ophørte de ugentlige indberetninger fra politiet til Danmarks Statistik om færdselsuheld med personskade. Fra denne dato leveres politiets indberetninger i stedet til Vejdirektoratet og Danmarks Statistik modtager herfra data én gang årligt.
<i>Politirapporten</i>	Politiets indberetninger om færdselsuheld til Vejdirektoratet foregår via Rigspolitechefens uheldsregister.
<i>Foreløbig indberetning</i>	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 Vejdirektoratet ved hjælp af de foreløbige indberetninger, at også de endelige indberetninger om uheld, hvor der er optaget rapport, modtages.
<i>Endelig indberetning</i>	Den endelige indberetning indeholder den fulde information om uheldet, stedet, elementerne og personerne i uheldet. Den endelige indberetning skal være afsendt centralt til Vejdirektoratet senest 5 uger efter uheldet. De modtagne oplysninger kontrolleres for uoverensstemmelser i de indberettede informationer og indlægges i Vejsektorens Informations System (VIS). I VIS har vejmyndighederne adgang til information om uheld. Det er også i VIS, at informationerne suppleres med de administrative vejinformationer, der stedfæster uheldene i forhold til vejnettet.

2.6 Offentliggørelse

<i>Årsstatistik</i>	Pr. 1. januar 2003 ophørte Danmarks Statistik med de månedlige og kvartalsvise opgørelser over færdselsuheld med personskade og offentliggør herefter alene en årsstatistik baseret på udtræk fra Vejsektorens Informations System, jf. ovenfor. Årsstatistikken publiceres dels i <i>Nyt fra Danmarks Statistik</i> og i årspublikationen <i>Færdselsuheld</i> . Desuden findes årlige oplysninger om færdselsuheld i www.statistikbanken.dk
<i>Andre offentliggørelser</i>	Vejdirektoratet udarbejder en månedlig statistik baseret på politiets foreløbige indberetninger og en mere grundig kvartalsvis statistik baseret på de endelige indberetninger. Vejdirektoratet offentliggør desuden en årsstatistik, der ligeledes er baseret på politiets endelige oplysninger. Opgørelserne kan ses hos Vejdirektoratet på www.vejsektoren.dk .

3. Personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter 2002

3.1 Baggrund

<i>Mørketal i uheldsstatistikken</i>	Den officielle færdselsuheldsstatistik har siden 1930 været baseret på politiets indberetninger af uheld med personskade. Undersøgelser har vist, at statistikken har en høj dækningsgrad når det gælder 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, kontakårsag, evt. omstændigheder vedrørende ulykken samt oplysning om, hvor patienten efter behandling på skadestuen er afsluttet til, f.eks. til indlæggelse eller egen læge.
<i>Landsdækkende undersøgelse</i>	Danmarks Statistik gennemførte den første landsdækkende undersøgelse af forholdet mellem politiets og skadestuernes registrering af personskader ved færdselsuheld for 1996, jf. <i>Færdselsuheld 1998</i> , afsnit 3. Undersøgelsen opdateres årligt ved brug af de senest foreliggende skadestuedata. Herved opnås en mere dækkende færdselsuheldsstatistik, og det bliver samtidig muligt at følge udviklingen i dækningsgraden af de politirapporterede personskadeuheld. I det følgende belyses personskader ved færdselsuheld i 2002.
<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 fra og med 2001.
<i>Antallet af sygehusindlæggelser en smule undervurderet</i>	En årgang af LPR indeholder alle de sygehusindlæggelser, der er afsluttet i løbet af året. Dvs. at personer, der fortsat er indlagt ved udgangen af et kalenderår, ikke er omfattet af det pågældende års LPR-register. Det betyder, at antallet af sygehusindlæggelser forårsaget af færdsels-

uheld vil være en smule undervurderet i denne undersøgelse idet personer, der er kommet til skade i 2002, 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.

Uoplyst eller manglende personnummer

Landspatientregistret og Færdselsuhedsregistret er samkørt på personnummer. Både i Landspatientregistret og Færdselsuhedsregistret optræder personer, som ikke har et gyldigt dansk personnummer. Personer i Landspatientregistret uden gyldigt personnummer, herunder udlændinge uden dansk personnummer, indgår ikke i undersøgelsen.

Samkøring

Fra Landspatientregistret udvælges alle besøg på skadestuer og sygehuse i 2002, hvor kontaktårsagen er *færdselsuheld*, og stedkoden er *trafikområde*. Denne udvælgelse svarer til Sundhedsstyrelsens definition af besøg/indlæggelse som følge af færdselsuheld. Omkring halvdelen af de trafikdræbte indgår ikke i Landspatientregistret, da det ikke indeholder oplysning om personer, der er døde inden ankomsten til hospitalet. Fra Færdselsuhedsregistret 2002 udvælges alle med personskade, dvs. dræbte og tilskadekomne. De to populationer er herefter samkørt. Hvis der er sammenfald på personnummer, og hvis dato for ankomst til skadestue/indlæggelse på sygehus er samme dag eller én dag efter uheldsdatoen i Færdselsuhedsregistret, betragtes det politiregistrerede uheld som årsag til skadestuebesøget/sygehusindlæggelsen.

Dobbeltbesøg på skadestue/sygehus

For hvert besøg på en skadestue/sygehusafdeling udfylder personalet en rapport med oplysninger om bl.a. kontaktårsag, dato og klokkeslæt for ankomst, diagnose, køn, alder og udskrivnings- og afslutningsmåde. Det betyder, at der kan være flere rapporter, som skyldes det samme uheld, mens en person kun optræder én gang pr. uheld i Færdselsuhedsregistret. Hvor der konstateres mere end én skadestue/sygehusregistrering af samme person indenfor et todøgninterval, er kun den 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.

Undersøgelsespopulationen

I det følgende anvendes betegnelsen LPR for de personskader, som er udtrukket af Landspatientregistret 2002, mens FUR betegner de personskader, som er hentet fra Færdselsuhedsregistret 2002. Undersøgelsespopulationen omfatter foreningsmængden af personskader i LPR og FUR 2002.

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 2002 blev der via politi, skadestue og sygehus indberettet i alt 50.259 personskader ved færdselsuheld. 39.755 af skaderne blev kun indberettet af skadestuerne og 1.260 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 82 pct. af det samlede antal personskader. Det er en lille stigning i forhold til året før.

Sygehusene udgør kun en lille del

De 1.260 indlæggelser, der ikke kom til politiets kendskab og som ikke foregik via skadestuen udgjorde kun en meget lille del - 2,5 pct. - af det samlede antal personskader ved færdselsuheld.

Tabel 1.

Personskader indberettet af politi, skadestue og sygehus

	Politi	Skadestue	Politi og skadestue	Sygehus	Politi og sygehus	I alt	Skadestuernes/sygehusenes andel
	antal						pct.
1996	3 211	35 242	7 078	...	...	45 531	77
1997	3 126	37 240	6 970	...	...	47 336	79
1998	3 022	36 415	6 638	...	...	46 075	79
1999	2 919	38 049	6 977	...	...	47 945	79
2000	2 661	38 565	6 915	...	...	48 141	80
2001	1 977	37 885	6 562	1 319	349	48 092	82
2002	2 067	39 755	6 793	1 260	384	50 259	82

Politiet indberetter relativt færre personskader

Fra 1996 til 2002 er den del af personskaderne, der kun kommer til skadestuernes kendskab, steget med 13 pct. fra 35.242 til 39.755. I samme periode er antallet af politiindberettede personskader ved færdselsuheld faldet med 10 pct. fra 10.289 til 9.244. Det svarer til, at politi-

ets andel af de indberettede personskader i perioden er faldet fra 23 pct. til 18 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.

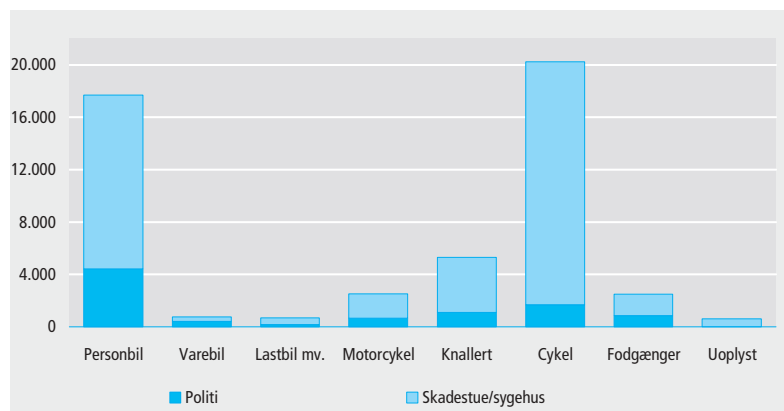
Tabel 2. Personskader fordelt efter transportmiddel. 2002

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	9 244	39 755	1 260	50 259	82
Personbil	4 425	12 936	340	17 701	75
Varebil	404	350	7	761	47
Lastbil mv.	162	494	20	676	76
Motorcykel	643	1 754	97	2 494	74
Knallert-30	1 085	4 029	189	5 303	80
Cykel	1 671	18 129	445	20 245	92
Fodgænger	845	1 555	82	2 482	66
Andet eller uoplyst	9	508	80	597	98

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

Tre fjerdedele af alle personskader sker blandt cyklister og personbiler. 18.574 ud af de i alt 20.245 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 53 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 førere af knallert-30 fik politiet kendskab til henholdsvis 26 og 20 pct. af personskaderne, jf. tabel 2.

Figur 1. Personskader fordelt på transportmiddel. 2002



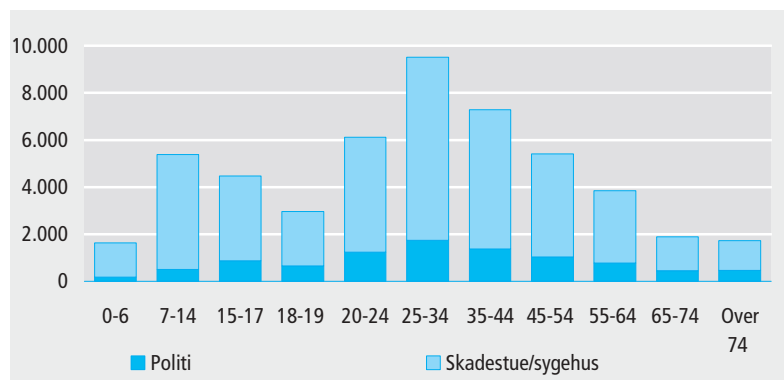
De yngste mindst repræsenteret i politiets opgørelser

Tabel 3 og figur 2 viser, at skadestuernes/sygehusenes andel af personskader er relativt størst for de unge under 15 år, og mindst for de ældre. 6.343 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 2.700 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	9 244	39 755	1 260	50 259	82
0-6 år	172	1 423	38	1 633	89
7-14 år	502	4 762	120	5 384	91
15-17 år	868	3 526	89	4 483	81
18-19 år	649	2 250	57	2 956	78
20-24 år	1 238	4 774	108	6 120	80
25-34 år	1 733	7 587	191	9 511	82
35-44 år	1 364	5 752	175	7 291	81
45-54 år	1 034	4 213	165	5 412	81
55-64 år	774	2 960	125	3 859	80
65-74 år	445	1 346	91	1 882	76
Over 74 år	465	1 162	101	1 728	73

Figur 2. Personskader fordelt efter alder. 2002

**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. 2002

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	9 244	39 755	1 260	50 259	82
Uheld med kun ét transportmiddel	2 389	21 009	682	24 080	90
Uheld med mere end ét transportmiddel	6 855	18 746	578	26 179	74
Uheld i pct. med kun ét transportmiddel	26	53	54	48	

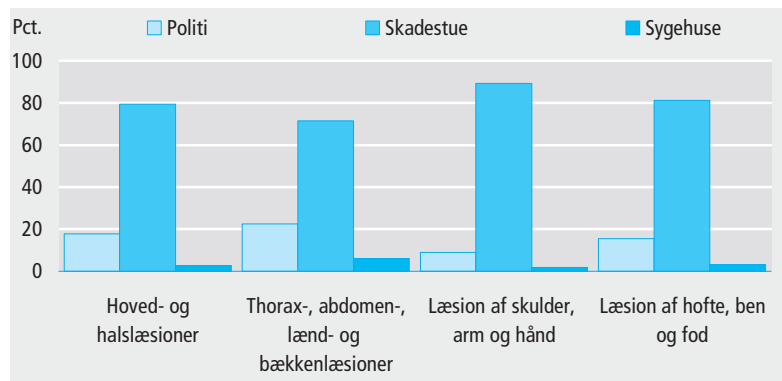
Halvdelen af personskaderne sker i eneuheld

Knap halvdelen af alle personskader opstår i uheld med kun ét transportmiddel. Skadestuernes/sygehusenes andel udgør 90 pct. af de 24.080 personskader i eneuheld. 53 pct. af de personskader der kun er indberettet via skadestue eller sygehus er forårsaget af eneuheld, mens det kun gælder for 26 pct. af de politirapporterede personskader.

Diagnose

I sammenligningen af diagnose i skadestueindberettede og politiindberettede personskader, er angivelse af diagnose i LPR anvendt for skadestuernes/sygehusenes vedkommende, mens skadens type i FUR er anvendt for de personskader, der kun findes i politiindberetningerne.

Figur 3. Personskader fordelt efter diagnose. 2002



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. 2002

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt
I alt	9 244	39 755	1260	50 259
Hoved- og halslæsioner	2 678	11 933	420	15 031
Thorax-, abdomen-, lænd- og bækkenlæsioner	824	2 624	220	3 668
Læsion af skulder, arm og hånd	1 106	10 941	218	12 265
Læsion af hofte, ben og fod	1 277	6 668	267	8 212
Øvrige	3 359	7 589	135	11 083

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 Færdselsuhedsregistret indenfor et todøgnsinterval udgør 82 pct. af de i alt 50.259 personskader. Hvis alene skadestuebesøgene lægges til grund drejer det sig også om 82 pct. af personskaderne. Fra 1996 til 2002 er politiets dækningsgrad dermed faldet fra at udgøre 23 pct. af de indberettede personskader til 18 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 18.574 cyklister og 13.276 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 7.017 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 eneuheldene mod 74 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.