

Færdselsuheld **2004**

Road traffic accidents



DANMARKS
STATISTIK

Færdselsuheld 2004

Udgivet af Danmarks Statistik
September 2005
72. årgang
Oplag: 325
Danmarks Statistiks trykkeri

ISBN 87-501-1484-0
ISSN 0070-3516

Pris: 126,00 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 0,0	} Mindre end ½ af den anvendte enhed
•	
•	Tal kan efter sagens natur ikke forekomme
..	Oplysning for usikker til at angives
...	Oplysning foreligger ikke
*	Foreløbige anslåede tal
—	Databrud i en tidsserie. Oplysninger fra før og efter databrudet er ikke fuldt sammenlignelige
//	Databrud i diagrammer
i.sk.	Ikke sæsonkorigeret
sk.	Sæsonkorigeret
r	Reviderede tal

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

© Danmarks Statistik 2005

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 2004 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 2004. 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 2003 belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter.

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

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

Danmarks Statistik, september 2005

Jan Plovsing / Carsten Torpe

Indholdsfortegnelse

	1 Færdselsuheld med personskade 2004	
<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. 2004	34
	2. Implicerede førere fordelt efter transportmiddel og alder. 2004	35
	3. Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2004	36
	4. Uheld og personskader fordelt efter måned og klokkeslæt. 2004	37
	5. Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2004	38
	6. Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2004	39
	7. Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2004	40
	8. Førere fordelt efter alder, transportmiddel og spirituspåvirkning. 2004	41
	9. Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2003	42
	2 Statistiksystemet	
	2.1 Formål	43
	2.2 Definitioner og afgrænsninger	43
	2.3 Oplysninger om færdselsuheld	43
	2.4 Dækningsgrad	44
	2.5 Indberetningssystem	45
	2.6 Offentliggørelse	45
	3 Personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter 2003	
	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 2004

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

Stort fald i antal trafikdræbte og tilskadekomne

I 2004 omkom 369 trafikanter. I forhold til 2003 faldt antallet af trafikdræbte med 15 pct., jf. oversigtstabel 1. Der var 3.561 alvorligt tilskadekomne, hvilket svarer til et fald på 8 pct. i forhold til 2003. Faldet i antallet af lettere tilskadekomne var på 12 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. 1990-2004

	Antal uheld i alt	Antal personskader			I alt	Antal indberettede materiel-skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne		
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
2004	6 209	369	3 561	3 985	7 915	9 451

8 pct. færre uheld i 2004

Politiet rapporterede i alt 6.209 uheld med personskade i 2004, hvilket er et fald på 8 pct. i forhold til 2003.

*Stigning
i biltrafikken
i 2004*

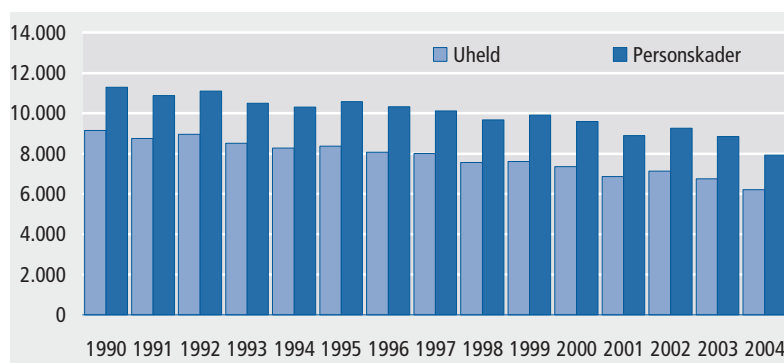
Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at biltrafikken i 2004 steg med 1,6 pct. i forhold til 2003. Cykel/knallert-30trafikken faldt fra 2003 til 2004 med 5,2 pct. Siden 1990 er biltrafikken vokset med i alt 36 pct. Niveaue for cykel/knallert-30trafikken er stort set faldet igennem hele perioden og lå i 2004 19 pct. lavere end cykel/knallert-30trafikken i 1990.

*Færre uheld og
personskader i
forhold til 1990*

Antallet af færdselsuheld er 32 pct. lavere i 2004 end i 1990. Således er antal uheld faldet fra 9.155 i 1990 til 6.209 i 2004. Der har været en reduktion på 30 pct. i antal personskader (tilskadekomne og dræbte tilsammen) fra 11.287 i 1990 til 7.915 i 2004.

Figur 1 viser udviklingen i antal uheld og personskader. Det ses, at der er et jævnt fald i antal færdselsuheld igennem hele perioden, dog med stigninger i årene 1992, 1995, 1999 og 2002. Udviklingen i det samlede antal personskader viser det samme mønster.

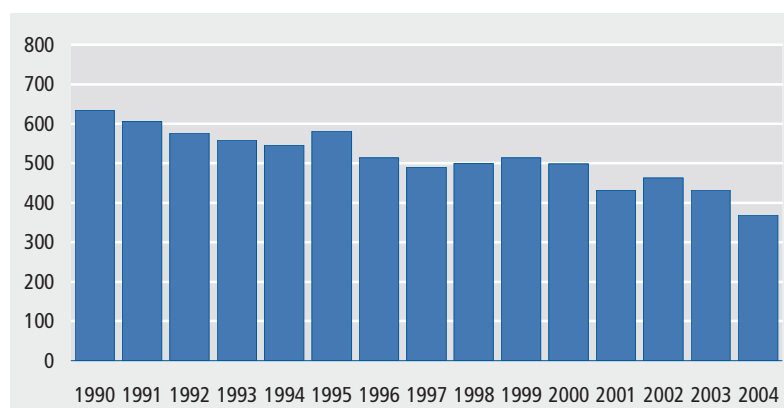
Figur 1. **Antal uheld og personskader. 1990-2004**



*Fald i antal
trafikdræbte
siden 1990*

Udviklingen i antal dræbte fra 1990 til 2004 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.

Figur 2. **Antal dræbte ved færdselsuheld. 1990-2004**



Størst fald i uheld med motorcykler og varebiler involveret

Oversigtstabel 2 viser udviklingen i antal uheld fordelt efter hvilke transportmidler, der har været involveret. Fra 2003 til 2004 skete det største fald i uheld, hvor motorcykler var involveret. Her var der 14 pct. færre uheld. Uheld med fodgængere involveret faldt med 4 pct. og uheld med cyklister involveret med 5 pct. Uheld med personbiler involveret faldt med 7 pct. Varebiler var involveret i 13 pct. færre uheld og lastbiler i 4 pct. færre.

Uheld med varebiler involveret faldet mest siden 1990

Totalt set er der i perioden 1990-2004 sket et fald på 32 pct. i antallet af uheld. Det største fald skete i antallet af uheld med varebiler, cyklister og fodgængere involveret med fald på mellem 45 og 48 pct. Det mindste fald er sket for knallert-30, hvor der er blevet 18 pct. færre uheld. Den relative fordeling mellem de implicerede transportmidler er ændret en smule: Mens der i 1990 var personbiler involveret i 71 pct. af uheldene, er der i 2004 personbiler med i 76 pct. Omvendt var der cyklister med i 30 pct. af uheldene i 1990, mens det kun gjaldt for 24 pct. af uheldene i 2004.

Oversigtstabel 2.

Uheld fordelt efter transportmiddel. 1990-2004

	I alt	Transportmiddel							
		Person-bil	Vare-bil	Lastbil mv. ¹	Motor-cykel	Knallert-45	Knallert-30	Cykel	Fodgænger
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
2004	6 209	4 728	692	629	298	217	1 021	1 478	729

¹ Inkl. bus og traktor.

Størst fald i personskader blandt personer i lastbiler mv. fra 2003 til 2004

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter transportmiddel. Det største fald i personskader fra 2003 til 2004 er sket for personer i lastbiler mv. (dvs. inkl. busser og traktorer), hvor 44 pct. færre mistede livet eller kom til skade. Også for varebiler og motorcyklister var der tale om relativt store fald på henholdsvis 23 og 21 pct. Blandt cyklister og fodgængere var der et fald på ca. 5 pct.

*Personskader
blandt personer
i lastbiler mv.
faldet med 60 pct.
siden 1990*

Siden 1990 er faldet i antallet af personskader størst blandt personer i lastbiler mv., motorcyklister, cyklister og fodgængere og mindst blandt knallert-30 kørere og personbilister. Således er antal personskader for personer i lastbiler mv. faldet med 60 pct. fra 196 i 1990 til 79 i 2004. For både cyklister og fodgængere har faldet været på 45 pct. For personer i personbiler er der sket et fald i antal personskader på 20 pct.

Oversigtstabel 3.

Personskader fordelt efter transportmiddel. 1990-2004

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
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
2004	7 915	3 891	311	79	293	211	977	1 429	718

¹ Inkl. bus og traktor.

*Stort fald i antal
dræbte fodgængere*

Udviklingen i antal trafikdræbte fordelt efter transportmiddel, jf. oversigtstabel 4, viser at antal dræbte fodgængere er faldet fra 118 i 1990 til 43 i 2004, svarende til et fald på 64 pct. For cyklister, førere af knallert-30 og personbilister har faldet været på henholdsvis 52, 14 og 35 pct.

Oversigtstabel 4.

Dræbte fordelt efter transportmiddel. 1990-2004

	I alt	Transportmiddel							
		Person- bil	Vare- bil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel	Knal- lert- 45	Knal- lert- 30	Cykel	Fod- gænger
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
2004	369	186	13	4	24	8	38	53	43

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

*Flest dræbte
blandt 18-24 årige
og blandt de ældre*

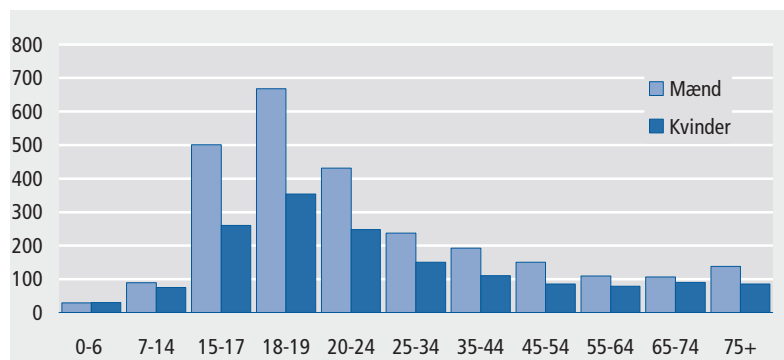
I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 182 personskader blandt mænd mod 112 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 514 mod 147 for alle aldersgrupper. De unge på 18-19 år og 20-24 år har også et højt antal dræbte pr. 100.000 indbyggere, nemlig henholdsvis 20 og 15. De ældre på 75 år og derover ligger også forholdsvis højt med 12 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 2004 668 personskader pr. 100.000 indbyggere, dvs. 4,5 gange så mange som gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 3 og tabel 1 (side 34).

*Større forskel
end for 15 år siden*

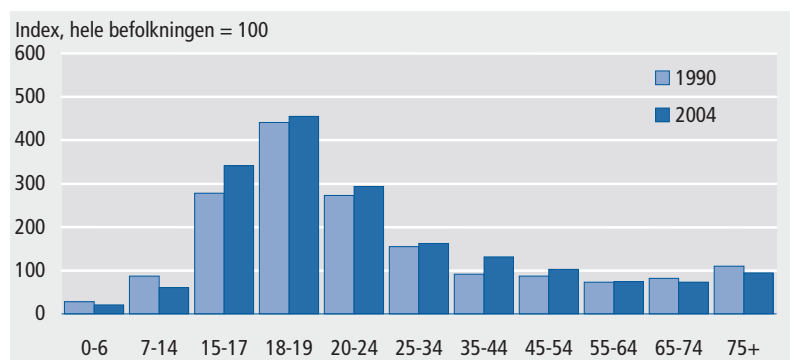
Denne forskel er blevet lidt større end for 15 år siden, hvor de unge mænd i alderen 18-19 år havde 441 personskader pr. 100.000 indbyggere mod gennemsnitligt 100 skader for hele befolkningen. Det tilsvarende tal for 2004 er 454, jf. figur 4.

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

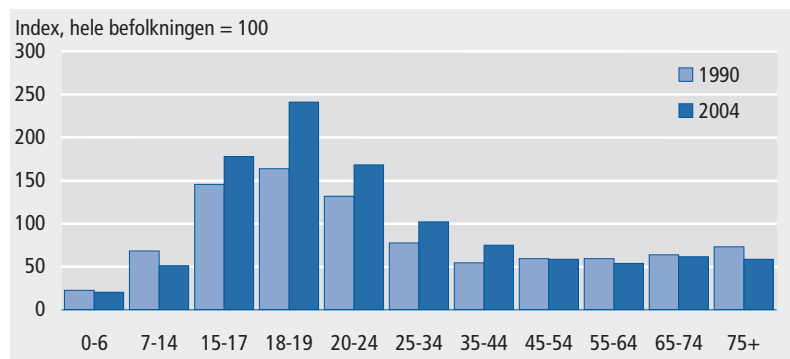
Figur 3. Personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 2004



Figur 4. Personskader pr. 100.000 mænd fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1990 og 2004



Figur 5. Personskader pr. 100.000 kvinder fordelt efter alder. Index, hele befolkningen = 100. 1990 og 2004



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 1990-2004 i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. Det generelle billede er, at faldet har været mindst for de aldersgrupper, hvor der er flest personskader. Faldet er således størst for børn og unge under 14 år og for de ældre aldersgrupper. For drenge og piger er der således tale

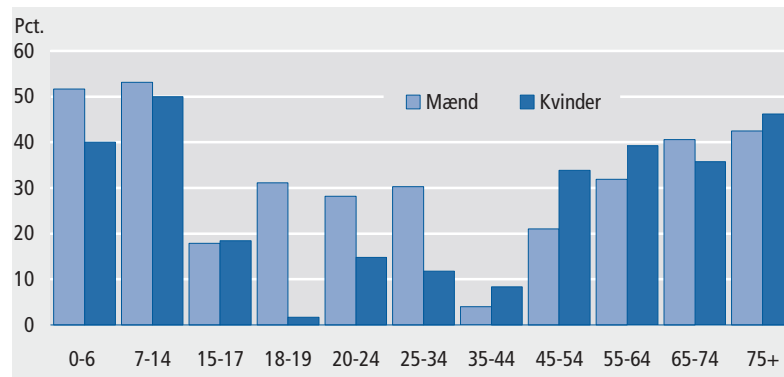
om fald på 40-50 pct. Tilsvarende fald ses for personer over 64 år, jf. figur 6.

*Lille fald for
15-44 årige kvinder,
især de 18-19 årige*

De 18-19 årige kvinder har kun oplevet et meget lille fald i antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere. Fra 1990 til 2004 er faldet for denne gruppe således kun på to pct. Også for de øvrige kvinder i alderen fra 15 til 44 år har der været tale om relativt små fald; mellem 8 og 18 pct.

Figur 6.

Fald i antal personskader pr. 100.000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 1990-2004



*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 24 pct. Også for de 7-14 årige er der sket en stigning i den andel som personskaderne i personbil udgør: fra 19 til 36 pct. Samtidig har denne aldersgruppe oplevet et fald i andelen af personskader som cyklist: fra 54 til 33 pct. De 15-17 årige har ligeledes oplevet et fald fra 31 til 15 pct. i cyklisternes andel af personskaderne samtidig med en stigning fra 36 til 46 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 70 pct. af de tilskadekomne på motorcykel kommet alvorligt til skade. Det er især læsion af skulder, arm, hånd, hofte, ben og fod, der er overrepræsenteret blandt denne type trafikanter, jf. oversigtstabel 6.

Oversigtstabel 5. Personskader fordelt på alder og transportmiddel. 1990 og 2004

	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>										
1990	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2004	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Personbil</i>										
1990	43	47	19	20	50	49	48	48	48	34
2004	49	67	36	26	65	62	53	44	46	39
<i>Motorcykel</i>										
1990	6	0	1	3	12	14	6	1	0	0
2004	4	0	1	1	1	5	6	4	1	2
<i>Knallert-45</i>										
1990	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
2004	3	0	2	3	2	2	3	4	1	0
<i>Knallert-30</i>										
1990	10	0	3	36	12	7	9	9	7	4
2004	12	0	7	46	16	8	8	11	7	6
<i>Cykel</i>										
1990	23	17	54	31	14	18	21	24	20	18
2004	18	7	33	15	7	13	17	23	25	20
<i>Fodgænger</i>										
1990	12	32	20	8	6	5	6	11	22	41
2004	9	24	18	7	4	6	6	8	16	31
<i>Øvrige</i>										
1990	6	5	3	2	6	8	10	7	3	2
2004	5	2	3	2	4	6	6	6	3	2

Oversigtstabel 6.

Personskader fordelt efter skadernes type og transportmiddel. 2004

	I alt	Kranie- brud, piske- smæld	Læsion af bryst- kasse, underliv	Læsion af ryg- søjle, bækken	Læsion i skulder, arm, hånd	Læsion i hofte, ben, fod	Læsion i flere krops- om- råder	For- bræn- ding	Alene lettere skade, hjerne- rystelse
I alt	7 915	978	284	434	792	946	492	4	3 985
Personbil	3 891	397	184	298	251	212	269	3	2 277
Varebil	311	38	20	27	22	20	26	1	157
Lastbil mv. ¹	79	12	5	4	4	4	3	-	47
Motorcykel	293	15	10	19	62	74	25	-	88
Knallert-45	211	25	7	6	35	48	10	-	80
Knallert-30	977	134	28	24	123	212	44	-	412
Cykel	1 429	264	20	33	226	189	47	-	650
Fodgænger	718	92	9	23	69	186	68	-	271

¹ Inkl. bus og traktor.

Ca. en fjerdedel af de tilskadekomne bliver indlagt på hospital

Lidt mere end en fjerdedel af de personer, der kommer til skade ved et færdselsuheld bliver hospitalsindlagt, og yderligere en fjerdedel bliver indlagt til observation. 30 pct. af de hospitalsindlagte havde læsioner i hofte, ben og fod og 21 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. (I modsætning til tidligere år, er der ikke blandt personer med skadestypen *Alene lettere skade* registreret personer som *Indlagt på hospital*. Det skyldes sandsynligvis, at det i 2003 i den nye vejledning til politiet vedrørende registrering af færdselsuheld, blev præciseret, at kun personer, der var indlagt til observation for hjernerystelse skulle registreres med skadestypen *Alene lettere skade*, mens personer, der fik konstateret hjernerystelse skulle registreres med skadestypen *Kraniebrud, piskesmæld*. Se i øvrigt også afsnit 1.10 Korrektion for ændret definition af hjernerystelse).

Oversigtstabel 7.

Personskader¹ fordelt efter skadernes type og hospitalsbehandling. 2004

	I alt	Kranie- brud, piske- smæld ²	Læsion af bryst- kasse, underliv	Læsion af ryg- søjle, bækken	Læsion i skulder, arm, hånd	Læsion i hofte, ben, fod	Læsion i flere krops- om- råder	For- bræn- ding	Alene lettere skade ³
I alt	7 434	931	271	412	781	933	364	1	3 741
Indlagt på hospital	2 099	434	189	242	275	620	339	-	-
Indlagt til observation	2 041	271	52	96	90	72	9	1	1 450
Skadestue- behandlet	3 294	226	30	74	416	241	16	-	2 291

¹ Personskader med oplysning om hospitalsbehandling.² Inkl. personer med konstateret hjernerystelse.³ Inkl. personer indlagt til observation for hjernerystelse.

1.4 Implicerede førere og fodgængere

Implicerede førere og fodgængere

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

Fordelt efter køn

Mandlige førere og fodgængere udgjorde 69 pct. af samtlige implicerede førere og fodgængere. Mændenes andel var størst blandt lastbilførere med 93 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 35) 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 30 pct. af de implicerede førere af lastbiler over 3,5 tons var i alderen 35-44 år. De unge i alderen 15-17 år udgjorde 55 pct. af de implicerede førere på ulovlige knallerter-30 og de 18-19 årige udgjorde 16 pct. Andelen af ældre over 74 år udgjorde 17 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. 13 pct. af de implicerede motorcyklister og 28 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 36).

Oversigtstabel 8a.

Implicerede førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og køn. 2004

	I alt	Mænd	Kvinder
		pct.	
I alt	11 183	69,2	30,8
Personbil	5 939	67,2	32,8
Varebil	698	88,5	11,5
Lastbil mv. ¹	611	93,3	6,7
Motorcykel	305	91,5	8,5
Knallert-45	217	91,5	8,5
Knallert-30	1 042	86,3	13,7
Cykel	1 571	49,8	50,2
Fodgænger	761	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 11 og 9 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: 9 og 14 pct. Til sammenligning er der blandt førere af personbil 59 pct. og blandt førere af lastbil mv. 92 pct., der ikke kommer til skade.

Oversigtstabel 8b.

**Førere og fodgængere fordelt efter transportmiddel og personska-
de. 2004**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	11 183	3	27	27	44
Personbil	5 939	2	16	23	59
Varebil	698	1	16	17	66
Lastbil mv. ¹	611	0	3	4	92
Motorcykel	305	8	56	25	11
Knallert-45	217	4	54	33	9
Knallert-30	1 042	4	46	36	14
Cykel	1 571	3	46	41	9
Fodgænger	761	6	53	36	6

¹ Inkl. bus og traktor.

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

Blandt børn, der er involveret i et færdselsuheld som førere eller fodgængere, er der en langt større andel, der kommer til skade end blandt voksne. Hovedparten - 87 pct. - af de 0-17 årige børn og unge, der har været involveret i et færdselsuheld som fører eller fodgænger, er således kommet til skade eller er blevet dræbt, mens det kun gælder for 50-60 pct. af de voksne førere og fodgængere, jf. oversigtstabel 8c.

Oversigtstabel 8c.

**Førere og fodgængere fordelt efter alder og personska-
de. 2004**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettene tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	11 183	3	27	27	44
Under 18 år	901	2	46	39	13
18-19 år	670	2	28	30	39
20-24 år	1 292	3	26	31	40
25-44 år	4 304	2	24	27	47
45-64 år	2 672	3	24	22	51
65-74 år	603	5	32	21	43
75+ år	493	8	35	26	31
Uoplyst	248	0	2	1	97

*Unge førere af
personbil kommer
oftest til skade*

For førere af personbil er der en større andel af de unge end af de ældre, der kommer til skade, når de er involveret i et færdselsuheld. For de 18-24 årige er der således ca. halvdelen, der kommer til skade, mens det for førere over 24 år kun er 35-45 pct., jf. oversigtstabel 8d.

... og mest alvorligt

Der er en tendens til, at de unge førere kommer alvorligst til skade. Der er således ca. en fjerdedel af de 18-24 årige, der er blevet dræbt eller kommet alvorligt til skade mens det kun gælder for 18 pct. af de 25-44 årige og 14 pct. af de 45-64 årige.

Oversigtstabel 8d.

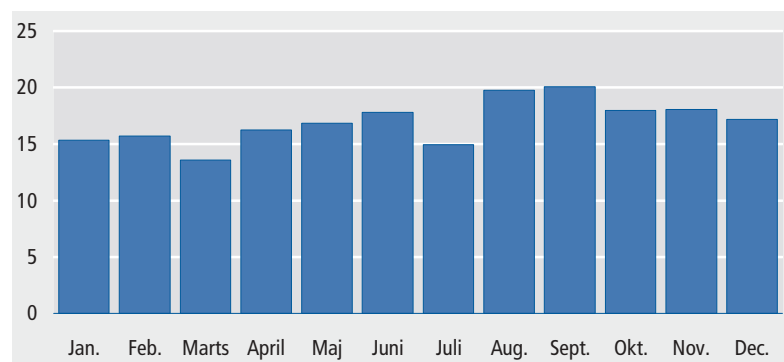
Førere af personbil fordelt efter alder og personskade. 2004

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne	Uskadte
	pct.				
I alt	5 939	2	16	23	59
Under 18 år	30	3	43	23	30
18-19 år	444	2	22	27	48
20-24 år	802	3	21	28	48
25-44 år	2 524	2	16	25	57
45-64 år	1 404	2	12	20	66
65-74 år	351	4	14	18	65
75+ år	248	4	16	21	59
Uoplyst	136	0	1	1	97

1.5 Tid og sted*Uheld fordelt
på tidspunkt*

De fleste uheld forekom i august og september, hvor der i gennemsnit skete 20 uheld pr. dag, mod 17 for hele 2004 i gennemsnit, jf. figur 7 og tabel 4 (side 37). Færrest uheld blev noteret i marts med i gennemsnit 14 uheld pr. dag.

Figur 7.

Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 2004*Fredag
farligst*

Fredag er den farligste dag at færdes i trafikken. Om fredagen skete i gennemsnit 19,8 uheld, mens søndag var sikrest med 14,8 uheld, jf. oversigtstabel 9.

Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag med 25,1 pr. dag mod 21,6 pr. dag for samtlige personskader i 2004. Om onsdagen skete færrest personskader med 20,0 pr. dag.

Oversigtstabel 9. **Uheld og personskader fordelt efter ugedag. 2004**

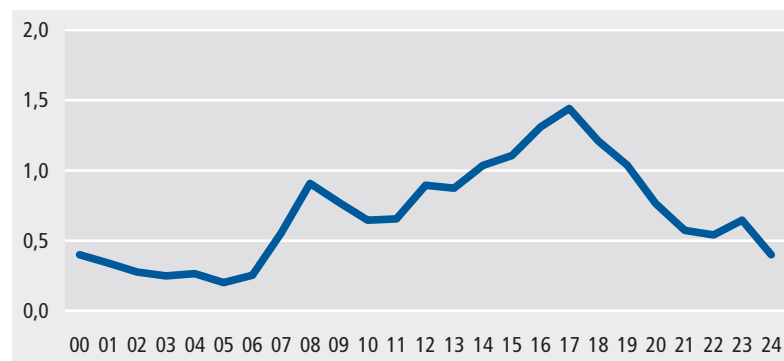
	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Uheld i alt	6 209¹	846	882	884	939	1 050	838	768
Pr. dag	17,0	16,3	17,0	17,0	17,7	19,8	16,1	14,8
Personskader i alt	7 915¹	1 043	1 075	1 041	1 180	1 330	1 180	1 064
Pr. dag	21,6	20,1	20,7	20,0	22,3	25,1	22,7	20,5
Dræbte i alt	369	49	47	46	58	44	72	53
Pr. dag	1,0	0,9	0,9	0,9	1,1	0,8	1,4	1,0

¹ Inkl. 2 uheld med uoplyst ugedag.

Flest uheld i myldretiden

Fordelt på uheldstidsrum sker de fleste uheld i myldretiden om eftermiddagen fra kl. 14 til 19. Færrest uheld sker i nattetimerne fra kl. 01 til 06, jf. figur 8 og tabel 4 (side 37).

Figur 8. **Gennemsnitligt antal uheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2004**



Uheld udenfor byzone de alvorligste

I 2004 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene udenfor byzone er langt alvorligere. 59,8 pct. af alle uheld og 53,9 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men udenfor byzone forekom flest trafikdrab - 68 pct. af alle trafikdræbte i 2004, jf. oversigtstabel 10.

Oversigtstabel 10. **Uheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2004**

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Uheld	3 710	2 499	6 209	59,8	40,2	100,0
Personskader	4 267	3 648	7 915	53,9	46,1	100,0
Dræbte	120	249	369	32,5	67,5	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: **forhindrengsuheld**.

Som det fremgår af oversigtstabel 11, var eneuheld dominerende med omkring 22 pct. af samtlige uheld i 2004. Indhentningsuheld og fodgængeruheld udgjorde hver omkring 11 pct. af samtlige uheld. Omvendt udgjorde forhindrengsuheld kun 1,5 pct. af alle uheld.

Antal personskader fordelt efter hovedsituation

I gennemsnit for samtlige uheld var der 127 personskader pr. 100 uheld og 6 dræbte. Parkeringsuheld og fodgængeruheld tegnede sig for det laveste antal personskader pr. 100 uheld med henholdsvis 114 og 106.

Mødeuheld er farligst

Mødeuheld var farligst med 167 personskader og 18 dræbte pr. 100 uheld. Antal dræbte i fodgængeruheld var på 6 pr. 100 uheld. Antal dræbte i svingningsuheld, i indhentningsuheld og i parkeringsuheld var på 2-5 pr. 100 uheld.

Oversigtstabel 11.

Uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2004

	I alt	→	→→	→←	↔	→↺	→↑	↺↻	→↻	→↻	→↻	→↻	→↻	→↻
		0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Uheld														
I alt		6 209	1 371	679	497	650	549	695	692	276	706	94		
Pct.		100,0	22,1	10,9	8,0	10,5	8,8	11,2	11,1	4,4	11,4	1,5		
Personskader														
I alt		7 915	1 804	911	829	741	710	878	871	315	746	110		
Pct.		100,0	22,8	11,5	10,5	9,4	9,0	11,1	11,0	4,0	9,4	1,4		
Dræbte														
I alt		369	95	31	89	19	12	39	22	12	41	9		
Pct.		100,0	25,7	8,4	24,1	5,1	3,3	10,6	6,0	3,3	11,1	2,4		

Uheld fordelt efter
transportmidler

Tabel 5 (side 38) viser antal uheld fordelt efter hovedsituation og transportmiddel. Eneuheld forekom hyppigst med knallert-30, knallert-45 og motorcykel, hvor ca. hvert fjerde uheld var eneuheld. En femtedel af uheldene med cyklister involveret var svingningsuheld mellem krydsende køretøjer. Desuden var 17 pct. af uheldene 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 2002, 2003 og 2004.

Oversigtstabel 12.

Implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2002-2004

	I alt			Pr. 1.000 enheder ¹		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
I alt	14 253	13 661	12 757	.	.	.
Personbil i alt	7 159	6 778	6 169	4	4	3
Personbil, almindelig	7 000	6 640	6 024	4	4	3
Hyrevogn	139	111	128	23	19	23
Udrykningskøretøj max. 3.5 t	20	27	17	...	...	...
Varebil i alt	903	837	739	3	2	2
0-2.000 kg totalvægt	289	287	223	5	5	4
2.001-3.500 kg totalvægt	614	550	516	2	2	2
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	456	439	417	13	13	12
Sololastbil	235	214	193	...	...	...
Lastbil med anhænger	103	105	103	...	...	...
Sættevognstog	114	117	117	...	...	...
Køretøj under udrykning	2	3	4	...	...	...
Bus i alt	187	163	158	13	12	11
Rutebus	122	115	105	...	...	...
Bus i øvrigt	65	48	53	...	...	...
Traktor i alt	95	96	83	...	...	...
Traktor	65	70	65	...	...	...
Motorredskab	30	26	18	...	...	...
Motorcykel i alt	634	581	522	4	4	3
Motorcykel	342	349	305	4	4	3
Knallert-45	292	232	217	4	3	3
Knallert-30 i alt	1 158	1 136	1 042	...	...	...
Knallert-30 lovlig	967	903	832	...	...	...
Knallert-30 ulovlig	191	233	210	...	...	...
Cykel	1 830	1 676	1 573	...	...	...
Fodgænger	905	809	761	..	..	..
Rytter, hestevogn	6	5	6	...	...	...
Uoplyst køretøj	12	32	34	...	...	...
Forhindring	908	1 109	1 253	...	...	...

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

*Fald i antal
implicerede
transportmidler*

Antallet af implicerede transportmidler er faldet med 7 pct. i 2004 i forhold til 2003. Der har været et fald i antallet af implicerede almindelige personbiler på 9 pct., mens antallet af implicerede hyrevogne steg med 15 pct. Antallet af implicerede varebiler faldt med 12 pct., og antallet af implicerede lastbiler og busser med henholdsvis 5 og 3 pct. Antallet af implicerede motorcykler udviste et stort fald på 13 pct., mens antallet af knallerter-45 faldt med 6 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 2004: 3 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 70 pct. af alle uheld i 2004, 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 24 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 6 og 3 pct. af uheldene. Fodgængere var involveret i 12 pct. af uheldene.

... og 71 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld

Antallet af personskader fordelt efter transportmiddel vises i oversigtstabel 14. Antallet af personskader i personbiluheld var 6.280, hvoraf 62 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 262 trafikanter dræbt, svarende til 71 pct. af alle trafikdræbte i 2004. Af de 262 dræbte i personbiluheld befandt 186 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 65 trafikanter dræbt, heraf 62 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 15 dræbt, heraf 14 modtrafikanter og i traktoruheld blev 10 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. 574 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 2004. 88 pct. af personskaderne i motorcykeluheld ramte motorcyklisterne selv.

I knallert-30 uheld blev 88 pct. af personskaderne tilføjet knallertkørerne selv. I cykeluheld var det tilsvarende tal 93 pct., og i fodgængeruheld 92 pct. I motorcykel-, knallert-30-, cykel- og fodgængeruheld var næsten alle dræbte svage trafikanter.

Tabel 6 (side 39) viser, hvilket transportmiddel, som har forårsaget personskader mod personer i et andet transportmiddel. For motorcykel, knallert-45, knallert-30, cykel og fodgænger under ét var lastbil modpart i 4 pct. af uheldene, men disse uheld tegnede sig for 20 pct. af alle trafikdræbte svage trafikanter.

Oversigtstabel 13.

Uheld fordelt efter implicerede transportmidler mv. 2004

	I alt	Med et transport-middel impliceret	Med to transport-midler impliceret	Med tre eller flere transport-midler impliceret
Uheld i alt	6 209	1 439	4 352	418
<i>Transportmiddel</i>				
<i>Personbil</i>	4 728	885	3 450	393
Personbil, almindelig	4 639	880	3 373	386
Hyrevoan	126	4	111	11
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	15	1	9	5
<i>Varebil</i>	692	90	519	83
0-2.000 kg totalvægt	212	27	149	36
2.001-3.500 kg totalvægt	492	63	377	52
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	398	6	334	58
Sololastbil	190	2	161	27
Lastbil med anhænger	99	-	77	22
Sættevognstog	114	4	98	12
Køretøj under udrykning	4	-	3	1
<i>Bus</i>	158	3	134	21
Rutebus	105	1	93	11
Bus i øvrigt	53	2	41	10
<i>Traktor</i>	83	2	73	8
Traktor	65	2	55	8
Motorredskab	18	-	18	-
<i>Motorcykel</i>	515	140	350	25
Motorcykel	298	85	195	18
Knallert-45	217	55	155	7
<i>Knallert-30</i>	1 021	245	748	28
Knallert-30 lovlig	817	199	599	19
Knallert-30 ulovlig	206	46	150	10
<i>Cykel</i>	1 478	66	1 353	59
<i>Fodgænger</i>	729	-	668	61
Medbringende barnevogn, cykel mv.	46	-	41	5
<i>Rytter, hestevogn</i>	6	2	4	-
<i>Uoplyst køretøj</i>	34	-	34	-
<i>Forhindring</i>	1 021	652	315	54

Oversigtstabel 14.

Personskader fordelt efter implicerede transportmidler, fodgængere og forhindringer. 2004

	I alt		Dræbte		Tilskadekomne	
	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet	inden i trans- port- midlet	uden for trans- port- midlet
<i>Transportmiddel</i>						
<i>Personbil</i>	3 891	2 389	186	76	3 705	2 313
Personbil, almindelig	3 839	2 337	186	75	3 653	2 262
Hyrevogn	45	120	-	4	45	116
Udrysningsskøretøj max. 3,5 t	7	14	-	-	7	14
<i>Varebil</i>	311	618	13	30	298	588
0-2.000 kg totalvægt	89	200	5	6	84	194
2.001-3.500 kg totalvægt	222	439	8	25	214	414
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	32	463	3	62	29	401
Sololastbil	20	221	-	30	20	191
Lastbil med anhænger	2	121	-	16	2	105
Sættevognstog	10	130	3	18	7	112
Køretøj under udrykning	-	4	-	-	-	4
<i>Bus</i>	32	174	1	14	31	160
Rutebus	18	116	-	6	18	110
Bus i øvrigt	14	58	1	8	13	50
<i>Traktor</i>	15	95	-	10	15	85
Traktor	13	75	-	8	13	67
Motorredskab	2	20	-	2	2	18
<i>Motorcykel</i>	504	70	32	1	472	69
Motorcykel	293	42	24	-	269	42
Knallert-45	211	28	8	1	203	27
<i>Knallert-30</i>	977	136	38	1	939	135
Knallert-30 lovlig	764	108	33	-	731	108
Knallert-30 ulovlig	213	31	5	1	208	30
<i>Cykel</i>	1 429	106	53	1	1 376	105
<i>Fodgænger</i>	718	61	43	3	675	58
Medbr. barnevogn, cykel mv.	44	10	1	1	43	9
Rytter, hestevogn	6	2	-	-	6	2
Uoplyst køretøj	-	36	-	1	-	35
<i>Forhindring</i>	-	1 450	-	81	-	1 369

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.
2004**

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskade- komne	Lettere tilskade- komne
Personskader i alt¹	718	43	404	271
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	45	1	26	18
Fortov fandtes, men ikke benyttet	25	1	20	4
Langsgående fodgængere i øvrigt	59	4	30	25
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	210	11	114	85
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	79	1	44	34
Fodgængerfelt fandtes ikke	209	18	122	69
Fodgænger på helle el.lign. ifm. med krydsning	5	-	4	1
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	75	7	41	27

¹ Inkl. 11 personer med uoplyst placering.

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

46 pct. af personskaderne blandt førere af knallert-30 og 39 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. 2004**

	Knallert-30				Cykel			
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	Uoplyst
Implicerede transportmidler i alt	1 042	561	453	28	1 573	950	598	25
På fodgængerareal	25	11	11	3	45	25	19	1
Anlæg benyttet	474	469	.	5	887	882	.	5
Anlæg ej benyttet	434	67	365	2	521	29	488	4
Uoplyst	109	14	77	18	120	14	91	15
Personskader i alt	977	503	448	26	1 429	846	559	24
På fodgængerareal	20	7	10	3	38	23	14	1
Anlæg benyttet	422	418	.	4	790	785	.	5
Anlæg ej benyttet	429	66	361	2	488	26	458	4
Uoplyst	106	12	77	17	113	12	87	14

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 tilskadekomne i spiritusuheld

I 2004 registrerede politiet 1.085 spiritusuheld med i alt 1.392 personskader jf. oversigtstabel 17. Spiritusuheld udgjorde hermed 17 pct. af alle uheld, hvilket stort set er det samme andel som i 1990, hvor spiritusuheld udgjorde 18 pct. af alle uheld. Der omkom 106 trafikanter i spiritusuheld i 2004, hvilket er en mere end i 2003. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde således 29 pct. af alle dræbte i trafikken. Det er en stigning i forhold til 1990, hvor de dræbte i spiritusuheld udgjorde 24 pct. af alle dræbte i trafikken. 1.286 personer kom i 2004 til skade i spiritusuheld mod 1.473 i 2003, hvilket svarer til et fald på 13 pct.

Oversigtstabel 17.

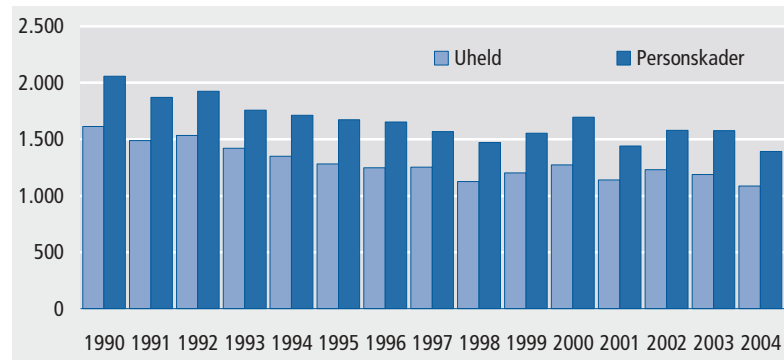
Spiritusuheld og personskader. 1990-2004

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskader			I alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	
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
2004	1 085	106	607	679	1 392

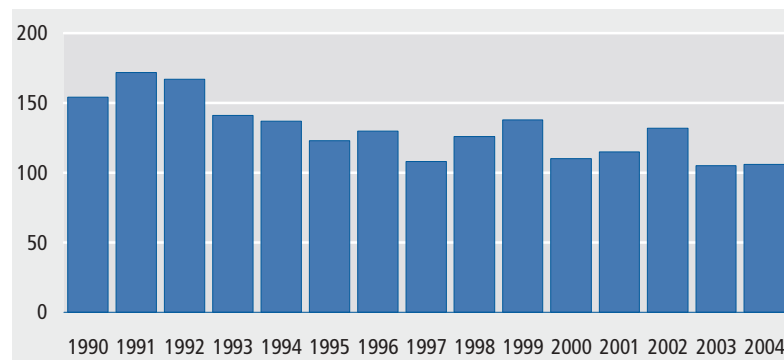
*Udviklingen
1990-2004*

Siden 1990 er antallet af spiritusuheld faldet med 33 pct., mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 31 pct., og antallet af tilskadekomne er faldet med 32 pct. Til sammenligning er antallet af øvrige uheld faldet 32 pct. siden 1990, antallet af dræbte med 45 pct. og antallet af tilskadekomne med 28 pct. Det vil sige, at mens faldet i antal spiritusuheld og øvrige uheld er stort set det samme, er faldet i antal dræbte i spiritusuheld noget mindre end faldet i dræbte i 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 personskader.

Figur 9. Spiritusuheld og personskader. 1990-2004



Figur 10. Dræbte ved spiritusuheld. 1990-2004



*Skaderne ramte
især de spiritus-
påvirkede selv*

Skaderne i spiritusuheld rammer i høj grad de spirituspåvirkede selv, især når det gælder spiritusuheld med to-hjulede køretøjer og fodgængere; for disse trafikantgrupper var 90 pct. af de dræbte og tilskadekomne selv spirituspåvirkede, mens andelen for spiritusuheld med biler under ét var 56 pct. Af de dræbte i spiritusuheld var 75 pct. selv påvirkede af spiritus, jf. oversigtstabel 18.

Oversigtstabel 18.

Personskader i uheld med spirituspåvirket¹ fører eller fodgænger. 2004

	I alt	Heraf med spirituspåvirket ¹ fører af:							Med spirituspåvirket fodgænger
		Person-bil	Vare-bil	Last-bil mv. ²	Motorcykel	Knallert-45	Knallert-30	Cykel	
Spiritusuheld i alt	1 085	557	49	8	21	48	280	41	100
Personskader i alt	1 392	827	67	8	23	55	300	44	104
Dræbte	106	68	6	1	1	3	18	4	12
Tilskadekomne	1 286	759	61	7	22	52	282	40	92
Personskader blandt spirituspåvirkede førere/fodgængere									
	955	471	32	4	21	45	265	41	100
Dræbte	80	42	2	1	1	3	18	4	12
Tilskadekomne	875	429	30	3	20	42	247	37	88
Personskader blandt øvrige implicerede									
	437	356	35	3	2	10	35	3	4
Dræbte	26	26	4	.	.	.	.	.	.
Tilskadekomne	411	330	31	3	2	10	35	3	4

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

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

² Inkl. bus og traktor.

De fleste spirituspåvirkede førere er mænd

Spirituspåvirkede mænd optræder langt oftere i færdselsuheld end spirituspåvirkede kvinder, jf. oversigtstabel 19. 91 pct. af alle implicerede spirituspåvirkede førere og fodgængere var mænd. 100 pct. af alle spirituspåvirkede førere af lastbil var mænd, og mellem 91 og 98 pct. af de implicerede spirituspåvirkede førere af motorcykel, knallert-45 og knallert-30 var mænd. Af de spirituspåvirkede cyklister var 17 pct. kvinder, og af de spirituspåvirkede fodgængere udgjorde kvinder 23 pct. Til sammenligning udgjorde mændene kun 65 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 1.104 i 2004, hvilket er et fald på 9 pct. i forhold til 2003. Over halvdelen af samtlige spirituspåvirkede førere var førere af personbil. Over en fjerdedel af samtlige implicerede førere af knallert-30 var spirituspåvirkede, mens der blandt førere af hyrevogne og lastbiler var 1-2 pct. spirituspåvirkede. Ingen førere af bus var spirituspåvirkede i 2004, jf. tabel 7 (side 40).

Oversigtstabel 19.

Implicerede førere og fodgængere i spiritusuheld og øvrige uheld fordelt efter transportmiddel og køn. 2004

	Spiritusuheld			Øvrige uheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt ¹	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	1 104	90,9	9,1	10 079	65,2	32,4
Personbil	557	90,5	9,5	5 382	63,2	34,4
Varebil	49	95,9	4,1	649	86,0	11,9
Lastbil mv. ²	8	100,0	0,0	603	91,2	6,6
Motorcykel	21	90,5	9,5	284	91,5	8,5
Knallert-45	48	97,9	2,1	169	87,6	10,1
Knallert-30	280	95,7	4,3	762	79,5	16,7
Cykel	41	82,9	17,1	1 530	48,4	50,6
Fodgænger	100	77,0	23,0	661	45,7	53,7

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

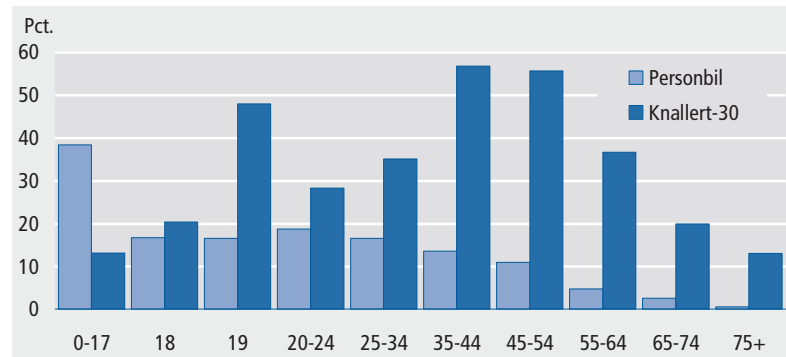
¹ Inkl. uoplyst.

² Inkl. bus og traktor.

Over halvdelen af alle implicerede mandlige knallert-30 køreere i alderen 35-54 år var spirituspåvirkede

Blandt de mandlige knallert-30 køreere var der størst andel spirituspåvirkede i de lidt ældre aldersgrupper, især blandt de 35-54 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, der var størst andel spirituspåvirkede, hvorefter der er en faldende andel med alderen, jf. figur 11 og tabel 8 (side 41). For de helt unge under 18 år uden kørekort var der 38 pct. af førerne af personbil, der var spirituspåvirkede. Dette skal dog tolkes med forsigtighed, da der er tale om ganske få personer.

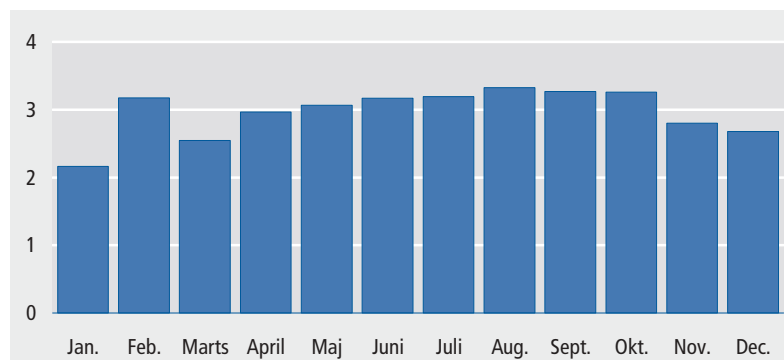
Figur 11. Spirituspåvirkede knallert-30 køreere og førere af personbil. Mænd. 2004



Flest spiritusuheld i august, september og oktober måned ...

I 2004 forekom flest spiritusuheld i august, september og oktober måned, med 3,3 uheld pr. dag, jf. figur 12.

Figur 12. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. dag fordelt efter måned. 2004



... 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 10 pct. af uheldene i hverdagene, jf. oversigtstabel 9 og 20.

Oversigtstabel 20.

Antal spiritusuheld og personskader fordelt efter ugedag. 2004

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Spiritusuheld i alt	1 085	78	87	83	107	198	267	265
Pr. dag	3,0	1,5	1,7	1,6	2,0	3,7	5,1	5,1
Personskader i alt	1 392	99	107	91	131	258	354	352
Pr. dag	3,8	1,9	2,1	1,8	2,5	4,9	6,8	6,8
Dræbte i alt	106	10	13	9	15	11	25	23
Pr. dag	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,5	0,4

... og i aften- og nattetimerne

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

Uheld udenfor byzone de alvorligste

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

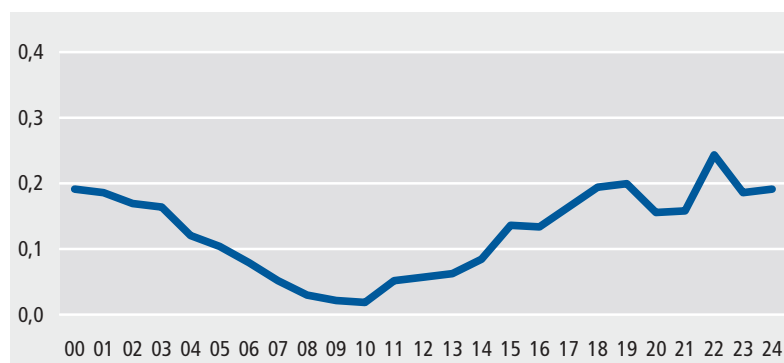
Spiritusuheld udgjorde 16 pct. af samtlige uheld i byområder i 2004 og 20 pct. udenfor byområder.

Halvdelen af alle spiritusuheld er eneuheld

I 2004 var 51 pct. af alle spiritusuheld eneuheld. Det er en væsentlig større andel end for de øvrige uheld, hvor eneuheld i 2004 kun udgjorde 16 pct., jf. oversigtstabel 21 b. Fodgængeruheld udgjorde 11 pct. af

spiritusuheldene, hvilket stort set er den samme andel som for de øvrige uheld.

Figur 13. Gennemsnitligt antal spiritusuheld pr. time fordelt efter klokkeslæt. 2004



Oversigtstabel 21a. Spiritusuheld og personskader fordelt efter by- eller landområde. 2004

	I byzone	Udenfor byzone	I alt	I byzone	Udenfor byzone	I alt
	antal			pct.		
Spiritusuheld	583	502	1 085	53,7	46,3	100,0
Personskader	686	706	1 392	49,3	50,7	100,0
Dræbte	31	75	106	29,2	70,8	100,0

Oversigtstabel 21b. Spiritusuheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 2004

	I alt										
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld											
I alt	1 085	556	95	81	32	23	55	34	75	116	18
Pct.	100,0	51,2	8,8	7,5	2,9	2,1	5,1	3,1	6,9	10,7	1,7
Personskader											
I alt	1 392	695	132	143	41	31	76	53	80	122	19
Pct.	100,0	49,9	9,5	10,3	2,9	2,2	5,5	3,8	5,7	8,8	1,4
Dræbte											
I alt	106	45	7	23	1	1	7	2	5	14	1
Pct.	100,0	42,5	6,6	21,7	0,9	0,9	6,6	1,9	4,7	13,2	0,9

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 42) og figur 14, der bygger på tal fra OECD's database International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), er der taget højde for disse forskelle, idet der er anvendt en korrektionsfaktor for de lande, der anvender en anden definition end 30-dages reglen.

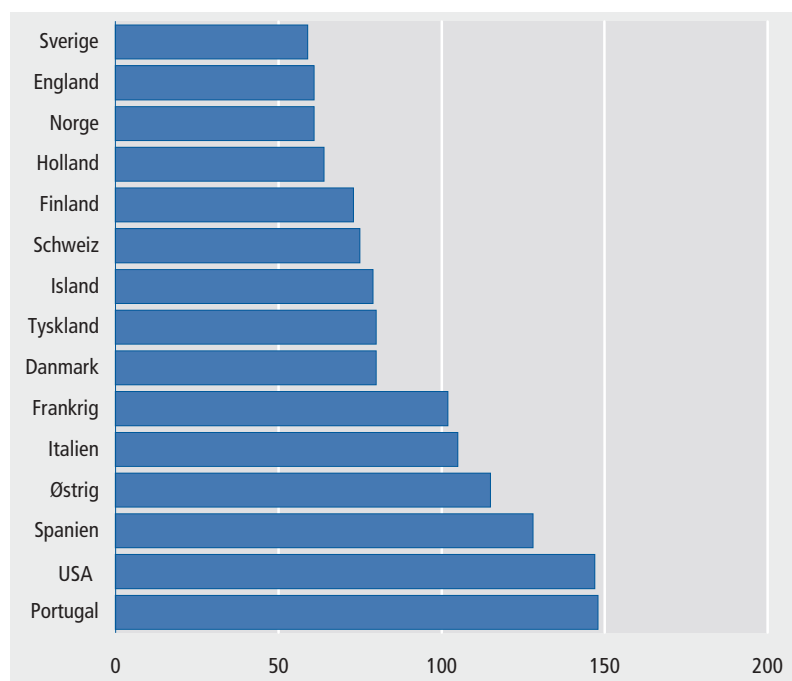
De nordiske lande har relativt få uheld - USA og Japan mange

Sættes antal uheld med personskade i forhold til indbyggertallet har de nordiske lande relativt få uheld med under 200 uheld pr. 100.000 indbyggere. 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. 2003



Tabel 1. Personskader fordelt efter alder og køn. 2004

	I alt	0-6 år	7-14 år	15-17 år	18-19 år	20-24 år	25-34 år	35-44 år	45-54 år	55-64 år	65-74 år	Over 74 år
	antal											
Personskader i alt	7 915	138	454	697	585	1 014	1 439	1 240	865	655	417	401
Dræbte	369	7	13	10	23	44	56	57	51	28	34	46
Alvorligt tilskadekomne	3 561	41	209	334	247	418	599	563	395	322	228	199
Lettere tilskadekomne	3 985	90	232	353	315	552	784	620	419	305	155	156
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	4 853	69	252	467	388	649	887	798	553	379	215	196
Dræbte	271	3	8	6	17	35	48	47	39	17	21	30
Alvorligt tilskadekomne	2 200	23	128	235	162	270	379	372	252	172	116	91
Lettere tilskadekomne	2 382	43	116	226	209	344	460	379	262	190	78	75
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	3 052	69	202	230	197	365	552	442	312	276	202	205
Dræbte	98	4	5	4	6	9	8	10	12	11	13	16
Alvorligt tilskadekomne	1 355	18	81	99	85	148	220	191	143	150	112	108
Lettere tilskadekomne	1 599	47	116	127	106	208	324	241	157	115	77	81
	pr. 100.000 indbyggere											
Personskader i alt	147	30	82	384	514	340	194	152	118	94	98	106
Dræbte	7	2	2	6	20	15	8	7	7	4	8	12
Alvorligt tilskadekomne	66	9	38	184	217	140	81	69	54	46	54	53
Lettere tilskadekomne	74	19	42	195	277	185	106	76	57	44	36	41
<i>Mænd</i>												
Personskader i alt	182	29	89	501	668	431	237	192	150	109	107	138
Dræbte	10	1	3	6	29	23	13	11	11	5	10	21
Alvorligt tilskadekomne	82	10	45	252	279	179	101	90	68	50	58	64
Lettere tilskadekomne	89	18	41	242	360	228	123	91	71	55	39	53
<i>Kvinder</i>												
Personskader i alt	112	30	75	261	354	247	150	110	86	79	90	86
Dræbte	4	2	2	5	11	6	2	2	3	3	6	7
Alvorligt tilskadekomne	50	8	30	112	153	100	60	48	39	43	50	46
Lettere tilskadekomne	59	21	43	144	191	141	88	60	43	33	34	34

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. 2004

	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	11 183	43	298	560	670	1 292	2 213	2 091	1 529	1 143	603	493
<i>Transportmiddel</i>												
<i>Personbil</i>	5 939	1	2	27	444	802	1 323	1 201	794	610	351	248
Personbil, almindelig	5 799	1	2	27	444	797	1 291	1 158	767	590	345	247
Hyrevogn	123	.	-	-	-	4	27	36	25	20	6	1
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	17	.	-	-	-	1	5	7	2	-	-	-
<i>Varebil</i>	698	.	-	1	38	85	174	153	118	90	22	3
0-2.000 kg totalvægt	205	.	-	1	7	23	54	38	41	22	11	1
2.001-3.500 kg totalvægt	493	.	-	-	31	62	120	115	77	68	11	2
<i>Lastbil over 3.500 kg totalvægt</i>	376	.	-	-	2	23	82	112	86	56	6	-
Sololastbil	185	.	-	-	1	12	37	55	46	26	4	-
Lastbil med anhænger	89	.	-	-	-	4	20	30	18	13	2	-
Sættevognstog	98	.	-	-	1	6	25	26	21	16	-	-
Køretøj under udrykning	4	.	-	-	-	1	-	1	1	1	-	-
<i>Bus</i>	153	.	-	-	-	4	14	36	55	39	3	-
Rutebus	101	.	-	-	-	1	5	26	39	28	1	-
Bus i øvrigt	52	.	-	-	-	3	9	10	16	11	2	-
<i>Traktor</i>	82	.	1	2	5	13	21	15	11	7	4	1
Traktor	65	.	-	2	5	10	16	12	8	7	3	1
Motorredskab	17	.	1	-	-	3	5	3	3	-	1	-
<i>Motorcykel</i>	522	.	6	19	17	71	145	118	82	40	11	9
Motorcykel	305	.	1	3	7	50	93	72	46	20	6	7
Knallert-45	217	.	5	16	10	21	52	46	36	20	5	2
<i>Knallert-30</i>	1 042	.	22	344	89	79	112	127	115	68	32	25
Knallert-30 lovlig	832	.	16	228	56	63	93	115	110	67	31	25
Knallert-30 ulovlig	210	.	6	116	33	16	19	12	5	1	1	-
<i>Cykel</i>	1 571	9	177	111	49	149	262	249	197	165	107	80
<i>Fodgænger</i>	761	33	89	56	26	66	78	78	71	67	66	127
Medbringende barnevogn, cykel mv.	49	2	4	-	-	1	7	4	2	7	5	17
<i>Rytter, hestevogn</i>	6	-	1	-	-	-	2	1	-	1	1	-

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

Tabel 3. Implicerede førere fordelt efter kørekortets udstedelsesår. 2004

	I alt	Kørekort			Kørekortets udstedelsesår				
		Haves til det benyttede køretøj	Haves, men ikke til det benyttede køretøj	Mangler	2004	2002-2003	2000-2001	1995-1999	Før 1995
Implicerede i alt	7 617	7 258	44	315	192	567	434	905	4 306
<i>Transportmiddel</i>									
<i>Personbil</i>	5 817	5 583	14	220	167	504	356	695	3 206
Personbil, almindelig	5 681	5 447	14	220	167	503	352	681	3 110
Hyrevogn	119	119	-	-	-	1	4	12	85
Udrykningskøretøj max. 3,5 t	17	17	-	-	-	-	-	2	11
<i>Varebil</i>	684	664	3	17	19	39	35	88	426
0-2.000 kg totalvægt	198	191	2	5	6	9	9	28	126
2.001-3.500 kg totalvægt	486	473	1	12	13	30	26	60	300
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	367	366	1	-	-	5	7	31	279
Sololastbil	181	180	1	-	-	1	5	16	145
Lastbil med anhænger	87	87	-	-	-	-	1	5	70
Sættevognstog	95	95	-	-	-	4	1	9	61
Køretøj under udrykning	4	4	-	-	-	-	-	1	3
<i>Bus</i>	151	150	1	-	-	1	7	5	116
Rutebus	100	99	1	-	-	1	4	3	79
Bus i øvrigt	51	51	-	-	-	-	3	2	37
<i>Traktor</i>	79	75	2	2	1	4	6	13	37
Traktor	64	61	2	1	1	4	5	10	31
Motorredskab	15	14	-	1	-	-	1	3	6
<i>Motorcykel</i>	518	419	23	76	5	14	23	73	241
Motorcykel	305	266	20	19	1	7	14	48	157
Knallert-45	213	153	3	57	4	7	9	25	84

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. 2004

	Alle uheld				Spiritusuheld			
	Antal uheld	Personskader			Antal uheld	Personskader		
		I alt	Dræbte	Tilskadekomne		I alt	Dræbte	Tilskadekomne
I alt	6 209¹	7 915¹	369	7 546¹	1 085	1 392	106	1 286
Januar	476	644	29	615	67	92	8	84
Februar	456	574	30	544	92	117	9	108
Marts	421	525	24	501	79	104	14	90
April	488	635	26	609	89	114	4	110
Maj	522	660	35	625	95	127	15	112
Juni	534	680	30	650	95	117	5	112
Juli	464	613	35	578	99	127	13	114
August	612	772	30	742	103	140	6	134
September	602	735	26	709	98	124	6	118
Oktober	557	681	25	656	101	121	6	115
November	542	683	43	640	84	104	14	90
December	533	711	36	675	83	105	6	99
00-01	125	181	18	163	70	103	12	91
01-02	101	132	10	122	68	87	9	78
02-03	91	125	5	120	62	82	5	77
03-04	97	139	11	128	60	78	8	70
04-05	74	86	7	79	44	48	4	44
05-06	93	118	6	112	38	51	3	48
06-07	203	240	13	227	29	41	1	40
07-08	332	391	10	381	19	25	1	24
08-09	283	341	9	332	11	13	-	13
09-10	237	274	11	263	8	10	-	10
10-11	240	285	14	271	7	8	-	8
11-12	327	415	26	389	19	21	1	20
12-13	320	404	17	387	21	24	2	22
13-14	379	481	10	471	23	28	1	27
14-15	405	505	24	481	31	33	2	31
15-16	479	620	23	597	50	59	4	55
16-17	528	638	28	610	49	63	6	57
17-18	443	564	22	542	60	72	4	68
18-19	380	503	20	483	71	92	4	88
19-20	280	378	29	349	73	101	16	85
20-21	209	283	10	273	57	75	4	71
21-22	198	267	16	251	58	73	8	65
22-23	237	339	17	322	89	119	8	111
23-24	146	204	13	191	68	86	3	83

¹ Inkl. 2 uheld med uoplyst uheldstidspunkt.

Tabel 5. Uheld fordelt på hovedsituation og transportmiddel. 2004

Uheldssituation	I alt	Ene- uheld	Ind- hent- nings- uheld	Møde- uheld	Sving- nings- uheld mellem med- kørende	Sving- nings- uheld mellem mod- kørende	Uheld mellem kryd- sende køretøjer	Sving- nings- uheld mellem kryd- sende køretøjer	Parke- rings- uheld	Fod- gænger- uheld	For- hin- drings- uheld
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
antal											
Uheld i alt	6 209	1 371	679	497	650	549	695	692	276	706	94
Uheld med impl.:											
personbil	4 728	871	514	413	510	497	596	606	225	456	40
varebil	692	89	113	83	82	56	84	80	47	53	5
lastbil	398	8	81	59	67	25	44	42	41	28	3
bus	158	3	28	20	18	11	30	14	6	27	1
traktor	83	2	13	16	17	8	10	11	2	4	-
motorcykel	298	80	38	19	34	53	20	39	4	6	5
knallert-45	217	52	13	14	21	33	22	33	17	9	3
knallert-30	1 021	221	94	63	206	68	114	118	60	53	24
cykel	1 478	51	186	78	235	189	262	299	97	65	16
fodgænger	729	.	4	-	4	-	7	1	5	706	-
pct.											
<i>Relativ fordeling</i>											
Uheld i alt	100	22	11	8	10	9	11	11	4	11	2
Uheld med impl.:											
personbil	100	18	11	9	11	11	13	13	5	10	1
varebil	100	13	16	12	12	8	12	12	7	8	1
lastbil	100	2	20	15	17	6	11	11	10	7	1
bus	100	2	18	13	11	7	19	9	4	17	1
traktor	100	2	16	19	20	10	12	13	2	5	0
motorcykel	100	27	13	6	11	18	7	13	1	2	2
knallert-45	100	24	6	6	10	15	10	15	8	4	1
knallert-30	100	22	9	6	20	7	11	12	6	5	2
cykel	100	3	13	5	16	13	18	20	7	4	1
fodgænger	100	.	1	0	1	0	1	0	1	97	0

Tabel 6. Uheld og personskader fordelt efter de anvendte transportmidler. 2004

	I alt	Uheld med kun ét transportmiddel ¹	Modparten										
			Personbil	Varebil	Lastbil	Bus	Traktor	Motorcykel	Knallert-45	Knallert-30	Cykel	Fodgænger	Forhindring
Uheld med impl.													
personbil	4 728	407	1 214	303	190	79	44	157	102	512	959	477	816
varebil	692	41	303	44	35	5	4	20	15	51	111	55	129
lastbil	398	2	190	35	19	5	4	5	10	35	84	29	50
bus	158	1	79	5	5	-	1	4	5	8	28	27	18
traktor	83	1	44	4	4	1	-	6	1	13	6	4	6
motorcykel	298	62	157	20	5	4	6	7	-	7	9	6	31
knallert-45	217	43	102	15	10	5	1	-	-	6	16	9	14
knallert-30	1 021	181	512	51	35	8	13	7	6	21	72	55	79
cykel	1 478	48	959	111	84	28	6	9	16	72	93	69	32
fodgænger	729	.	477	55	29	27	4	6	9	55	69	.	.
Personskader													
i personbil	3 891	587	1 981	361	249	100	57	22	4	14	23	10	1 128
i varebil	311	49	111	48	38	3	4	1	-	1	1	-	118
i lastbil	32	2	9	1	13	-	1	1	-	1	-	-	15
i bus	32	1	18	1	5	-	3	1	-	-	-	3	7
i traktor	15	1	6	-	4	2	-	1	-	-	-	-	2
på motorcykel	293	66	161	21	4	4	5	6	-	4	5	-	31
på knallert-45	211	46	101	16	10	5	1	-	-	4	11	5	15
på knallert-30	977	194	537	53	35	8	14	3	3	28	20	13	85
på cykel	1 429	49	957	108	83	27	6	7	14	59	108	30	29
for fodgængere	718	.	488	56	34	25	4	6	7	53	46	.	.
Dræbte													
i personbil	186	30	79	12	27	6	5	-	-	-	-	1	56
i varebil	13	3	1	2	1	-	1	-	-	-	-	-	7
i lastbil	3	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1
i bus	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
i traktor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
på motorcykel	24	7	11	3	-	-	3	-	-	-	-	-	3
på knallert-45	8	-	4	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2
på knallert-30	38	8	18	1	5	-	-	-	1	-	1	2	8
på cykel	53	8	16	8	18	3	-	-	-	-	1	-	3
fodgængere	43	.	24	6	10	4	-	-	-	1	-	.	.

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

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

Tabel 7.

Implicerede førere og fodgængere fordelt efter spirituspåvirkning. 2004

	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	109	166	231	217	245	136	1 104	11 183	9,9
<i>Transportmiddel:</i>									
<i>Personbil</i>	72	96	137	124	112	16	557	5 939	9,4
Personbil, almindelig	72	96	137	124	111	16	556	5 799	9,6
Hyrevogn	-	-	-	-	1	-	1	123	0,8
<i>Varebil</i>	10	8	8	9	11	3	49	698	7,0
0-2.000 kg totalvægt	1	4	3	4	1	-	13	205	6,3
2.001-3.500 kg totalvægt	9	4	5	5	10	3	36	493	7,3
<i>Lastbil over 3,5 t totalvægt</i>	1	2	2	1	-	-	6	376	1,6
<i>Bus</i>	-	-	-	-	-	-	-	153	-
<i>Traktor</i>	-	2	-	-	-	-	2	82	2,4
<i>Motorcykel</i>	6	13	15	15	19	1	69	522	13,2
Motorcykel	3	6	5	4	2	1	21	305	6,9
Knallert-45	3	7	10	11	17	-	48	217	22,1
<i>Knallert-30</i>	15	36	55	56	92	26	280	1 042	26,9
<i>Cykel</i>	2	3	4	3	-	29	41	1 571	2,6
<i>Fodgænger</i>	3	6	10	9	11	61	100	761	13,1

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 9.

Uheld og dræbte i færdselsuheld i en række OECD-lande. 2003

	Uheld	Dræbte				
		I alt	0-14 år	15-24 år	25-64 år	Over 64 år
		pr. 100.000 indbyggere				
Australien	-	8,2	2,7	15,5	7,7	10,5
Belgien ¹	462	14,5	3,5	26,3	15,0	15,3
Canada	496	8,7	2,0	15,8	8,5	11,5
Danmark	125	8,0	2,2	13,9	7,7	12,4
England	385 ²	6,1	1,3	12,8	5,9	6,9
Finland	133	7,3	2,4	10,9	6,7	12,0
Frankrig	151	10,2	2,0	20,1	10,0	11,3
Grækenland ³	218	19,3	2,5	29,5	19,6	23,4
Holland	195	6,4	2,1	12,1	5,7	10,0
Irland	150	8,4	1,9	14,6	8,1	12,0
Island	271	7,9	3,1	14,0	5,4	20,6
Italien	393	10,5	1,6	17,7	10,2	11,4
Japan	743	7,0	1,3	8,2	5,3	15,0
Korea	503	15,1	4,1	11,1	15,8	43,0
Luxembourg	161	11,8	1,2	21,6	14,0	9,5
New Zealand	265	11,5	3,1	22,4	11,2	13,8
Norge	173	6,1	2,2	10,8	5,8	7,9
Polen	134	14,8	3,5	16,7	16,3	17,9
Portugal	396	14,8	3,3	21,2	15,4	17,1
Schweiz	326	7,5	1,9	14,4	6,7	11,0
Slovakiet	146 ²	11,3 ²	-	-	-	-
Slovenien	597	12,1	1,0	21,1	11,3	17,7
Spanien	237	12,8	2,5	21,7	13,2	11,4
Sverige	205	5,9	1,3	11,1	5,8	7,7
Tjekkiet	268	14,2	2,4	19,7	15,3	16,3
Tyskland	430	8,0	1,7	18,0	7,3	9,2
Ungarn	193 ²	13,1	3,1 ²	13,5 ²	17,0 ²	14,9 ²
USA	675	14,7	3,5	26,2	15,0	18,5
Østrig	535	11,5	2,8	21,8	10,6	15,8

¹ 2001. ² 2002. ³ 2000.

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.

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 skadestueregistreringer og politirapporter.

Undersøgelsen udvidet med data om sygehusindlæggelser

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

82 pct. af personskaaderne kommer ikke til politiets kendskab

Undersøgelsen vedrørende 2003 er beskrevet i afsnit 3. Undersøgelsen viser bl.a., at den officielle færdselsuheldsstatistik dækker en femtedel af de personskaader ved færdselsuheld, som tilsammen bliver registreret af politiet, skadestuerne og sygehusene.

2.5 Indberetningssystem

<i>Udtræk fra Vejsektorens Informations System</i>	Pr. 1. januar 2003 ophørte de ugentlige indberetninger fra politiet til Danmarks Statistik om færdselsuheld med personskaade. Fra denne dato leveres politiets indberetninger i stedet til Vejdirektoratet og Danmarks Statistik modtager herfra data én gang årligt.
<i>Politirapporten</i>	Politiets indberetninger om færdselsuheld til Vejdirektoratet foregår via Rigspolicehens uhedsregister.
<i>Foreløbig indberetning</i>	Den foreløbige indberetning, der indeholder en summarisk uhedsbeskrivelse, foretages indenfor 24 timer efter færdselsuheldet er sket. Den foreløbige indberetning benyttes til en hurtig, summarisk månedsstatistik, og desuden kontrollerer Vejdirektoratet ved hjælp af de foreløbige indberetninger, at også de endelige indberetninger om uheld, hvor der er optaget rapport, modtages.
<i>Endelig indberetning</i>	Den endelige indberetning indeholder den fulde information om uheldet, stedet, elementerne og personerne i uheldet. Den endelige indberetning skal være afsendt centralt til Vejdirektoratet senest 5 uger efter uheldet. De modtagne oplysninger kontrolleres for uoverensstemmelser i de indberettede informationer og indlægges i Vejsektorens Informations System (VIS). I VIS har vejmyndighederne adgang til information om uheld. Det er også i VIS, at informationerne suppleres med de administrative vejinformationer, der stedfæster uheldene i forhold til vejnettet.

2.6 Offentliggørelse

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

3. Personskader ved færdselsuheld belyst gennem skadestue- og sygehusregistreringer og politirapporter 2003

3.1 Baggrund

<i>Mørketal i uheldsstatistikken</i>	Den officielle færdselsuheldsstatistik har siden 1930 været baseret på politiets indberetninger af uheld med personskade. Undersøgelser har vist, at statistikken har en høj dækningsgrad, når det gælder belysning af antal trafikdræbte. Men det er samtidig kendt, at der sker en betydelig underrapportering af de tilskadekomne, idet et væsentligt antal personskadeuheld slet ikke kommer til politiets kundskab.
<i>Skadestue-registreringer</i>	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>Landsdækkende undersøgelse</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>Analysen udvidet med indlæggelser på sygehuse</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 2003.
<i>Antallet af sygehusindlæggelser en smule undervurderet</i>	De fleste sygehusindlæggelser foregår via en skadestue. Et mindre antal indlæggelser sker dog direkte på en sygehusafdeling uden om skadestuen. Det må formodes, at dette også kan forekomme, når det drejer sig om personer, der er kommet til skade i et færdselsuheld. For at forbedre belysningen af mørketallet er sygehusindlæggelser forårsaget af færdselsuheld derfor inddraget sammen med skadestueregistreringerne fra og med 2001.

uheld vil være en smule undervurderet i denne undersøgelse idet personer, der er kommet til skade i 2003, men endnu ikke udskrevet ved årets udgang, ikke er omfattet af analysen. Problemet skønnes dog at være af et meget lille omfang.

3.2 Metode

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

<i>Uoplyst eller manglende personnummer</i>	Landspatientregistret og Færdselsuheldsregistret er samkørt på personnummer. Både i Landspatientregistret og Færdselsuheldsregistret optræder personer, som ikke har et gyldigt dansk personnummer. Personer i de to registre uden gyldigt personnummer, herunder udlændinge uden dansk personnummer, indgår ikke i undersøgelsen. Dette er en ændring i forhold til undersøgelserne for de tidligere år, hvor kun personer uden gyldigt personnummer i Landspatientregistret blev udelukket.
<i>Samkøring</i>	Fra Landspatientregistret udvælges alle besøg på skadestuer og sygehuse i 2003, hvor kontaktårsagen er <i>færdselsuheld</i> , og stedkoden er <i>trafikområde</i> . Denne udvælgelse svarer til Sundhedsstyrelsens definition af besøg/indlæggelse som følge af færdselsuheld. Omkring halvdelen af de trafikdræbte indgår ikke i Landspatientregistret, da det ikke indeholder oplysning om personer, der er døde inden ankomsten til hospitalet. Fra Færdselsuheldsregistret 2003 udvælges alle med personskade, dvs. dræbte og tilskadekomne. De to populationer er herefter samkørt. Hvis der er sammenfald på personnummer, og hvis dato for ankomst til skadestue/indlæggelse på sygehus er samme dag eller én dag efter uheldsdatoen i Færdselsuheldsregistret, betragtes det politiregistrerede uheld som årsag til skadestuebesøget/sygehusindlæggelsen.
<i>Dobbeltbesøg på skadestue/sygehus</i>	For hvert besøg på en skadestue/sygehusafdeling udfylder personalet en rapport med oplysninger om bl.a. kontaktårsag, dato og klokkeslæt for ankomst, diagnose, køn, alder og udskrivnings- og afslutningsmåde. Det betyder, at der kan være flere rapporter, som skyldes det samme uheld, mens en person kun optræder én gang pr. uheld i Færdselsuheldsregistret. Hvor der konstateres mere end én skadestue/sygehusregistrering af samme person indenfor et todøgninterval, er kun den første registrering medtaget i undersøgelsespopulationen, idet det antages, at dobbeltbesøget skyldes det samme færdselsuheld. Hvis en person har haft et besøg på en skadestue på en dato og samme dag eller dagen efter, er blevet indlagt på en sygehusafdeling, er kun skadestuebesøget taget med i den videre analyse.
<i>Undersøgelsespopulationen</i>	I det følgende anvendes betegnelsen LPR for de personskader, som er udtrukket af Landspatientregistret, 2003 mens FUR betegner de personskader, som er hentet fra Færdselsuheldsregistret 2003. Undersøgelses-

populationen omfatter foreningsmængden af personskader i LPR og FUR 2003.

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 2003 blev der via politi, skadestue og sygehus indberettet i alt 47.216 personskader ved færdselsuheld. 37.570 af skaderne blev kun indberettet af skadestuerne og 1.033 kun af sygehusene, hvilket svarer til, at 82 pct. af personskaderne ikke kom til politiets kendskab, jf. tabel 1. Hvis alene de personskader, der blev indberettet af skadestuer og politi betragtes, tegnede skadestuerne sig for 81 pct. af det samlede antal personskader. Det er samme andel som året før.

Sygehusene udgør kun en lille del

De 1.033 indlæggelser, der ikke kom til politiets kendskab, og som ikke foregik via skadestuen udgjorde kun en meget lille del - 2,2 pct. - af det samlede antal personskader ved færdselsuheld.

Tabel 1. Personskader indberettet af politi, skadestue og sygehus

	Politi	Skadestue	Politi og skadestue	Sygehus	Politi og sygehus	I alt	Skadestuernes/sygehusenes andel
	antal						pct.
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
2003	1 883	37 570	6 412	1 033	318	47 216	82

*Politiet indberetter
relativt færre
personskader*

Fra 1996 til 2003 er den del af personskaderne, der kun kommer til skadestuernes kendskab, steget med 7 pct. fra 35.242 til 37.570. I samme periode er antallet af politiindberettede personskader ved færdselsuheld faldet med 16 pct. fra 10.289 til 8.613. Det svarer til, at politiets andel af de indberettede personskader i perioden er faldet fra 23 pct. til 19 pct. Andelen har dog været den samme de sidste tre undersøgte år.

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.

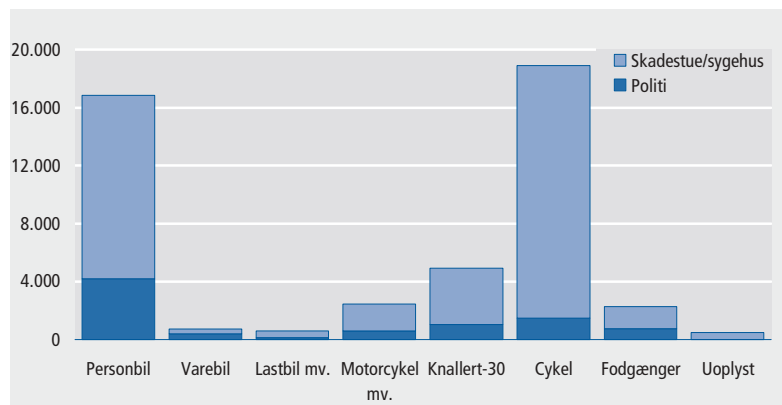
Tabel 2. Personskader fordelt efter transportmiddel. 2003

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuers/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	8 613	37 570	1 033	47 216	82
Personbil	4 211	12 387	252	16 850	75
Varebil	402	314	8	724	44
Lastbil mv.	137	452	13	602	77
Motorcykel mv.	594	1 771	86	2 451	76
Knallert-30	1 036	3 730	167	4 933	79
Cykel	1 481	17 052	374	18 907	92
Fodgænger	746	1 437	84	2 267	67
Andet eller uoplyst	6	427	49	482	99

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

Tre fjerdedele af alle personskader sker blandt cyklister og personbiler. 17.426 ud af de i alt 18.907 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 56 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 (inkl. knallert-45) og førere af knallert-30 fik politiet kendskab til henholdsvis 24 og 21 pct. af personskaderne, jf. tabel 2.

Figur 1. Personskader fordelt på transportmiddel. 2003



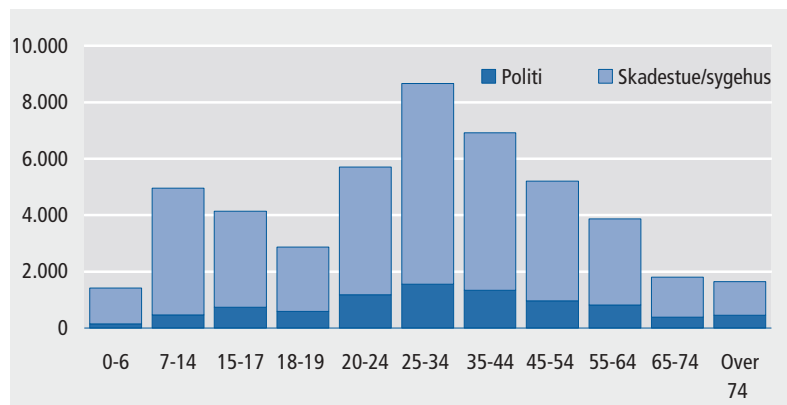
De yngste mindst repræsenteret i politiets opgørelser

Tabel 3 og figur 2 viser, at skadestuerne/sygehusenes andel af personskader er relativt størst for de unge under 15 år, og mindst for de ældre. 5.755 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 2.632 tilskadekomne over 64 år, som kun er indberettet til skadestue eller sygehus, udgør 76 pct. af samtlige tilskadekomne over 64 år.

Tabel 3. Personskader fordelt efter alder. 2003

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuers/ sygehusenes andel
	antal				pct.
Personskader i alt	8 613	37 570	1 033	47 216	82
0-6 år	143	1 245	21	1 409	90
7-14 år	468	4 418	71	4 957	91
15-17 år	734	3 336	75	4 145	82
18-19 år	593	2 216	63	2 872	79
20-24 år	1 176	4 428	97	5 701	79
25-34 år	1 561	6 963	145	8 669	82
35-44 år	1 331	5 443	145	6 919	81
45-54 år	956	4 100	147	5 203	82
55-64 år	814	2 945	113	3 872	79
65-74 år	389	1 350	73	1 812	79
Over 74 år	448	1 126	83	1 657	73

Figur 2. Personskader fordelt efter alder. 2003



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. 2003

	Polit	Skadestue	Sygehus	I alt	Skadestuernes/sygehuses andel
	antal				pct.
Personskader i alt	8 613	37 570	1 033	47 216	82
Uheld med kun ét transportmiddel	2 308	20 010	549	22 867	90
Uheld med mere end ét transportmiddel	6 305	17 560	484	24 349	74
Uheld i pct. med kun ét transportmiddel	27	53	53	48	

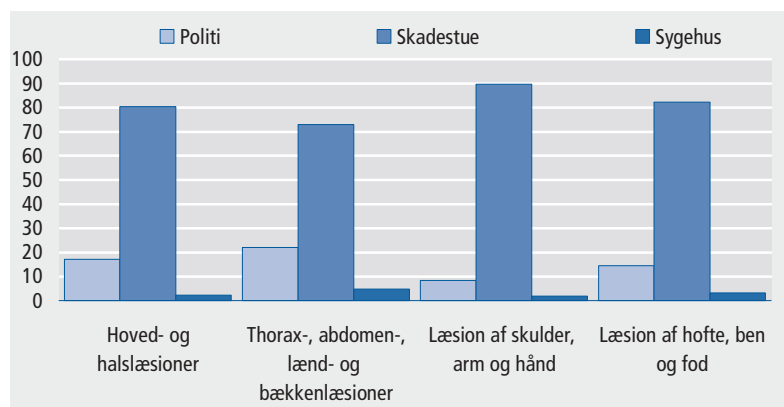
Halvdelen af personskaderne sker i eneuheld

Knap halvdelen af alle personskader opstår i uheld med kun ét transportmiddel. Skadestuernes/sygehuses andel udgør 90 pct. af de 22.867 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 27 pct. af de politirapporterede personskader.

Diagnose

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

Figur 3. Personskader fordelt efter diagnose. 2003



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

Tabel 5. Personskader fordelt efter diagnose. 2003

	Politi	Skadestue	Sygehus	I alt
I alt	8 613	37 570	1033	47 216
Hoved- og halslæsioner	2 325	10 843	308	13 476
Thorax-, abdomen-, lænd- og bækkenlæsioner	777	2 572	174	3 523
Læsion af skulder, arm og hånd	971	10 248	205	11 424
Læsion af hofte, ben og fod	1 103	6 249	242	7 594
Øvrige	3 437	7 658	104	11 199

3.5. Resumé

Den officielle færdselsuheldsstatistik, 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 uheldsstatistikken belyses. Det er samtidig muligt at følge udviklingen i dækningsgraden af de politirapporterede personskadeuheld.

<i>Lille fald i politiets dækningsgrad</i>	Antallet af personskader i Landspatientregistret, der ikke optræder i Færdselsuhedsregistret indenfor et todøgnsinterval udgør 82 pct. af de i alt 47.216 personskader. Hvis alene skadestuebesøgene lægges til grund drejer det sig om 81 pct. af personskaderne. Fra 1996 til 2003 er politiets dækningsgrad faldet fra at udgøre 23 pct. af de indberettede personskader til 19 pct. Andelen har dog været konstant de seneste tre undersøgte år.
<i>Børn, ...</i>	Skadestuernes/sygehusenes andel af personskader er forholdsmæssigt størst for børn under 15 år, cyklister samt personskader forårsaget af uheld med kun ét transportmiddel impliceret. For børn under 15 år udgør skadestuernes andel af personskader 90 pct. af de i alt 6.366 personskader i aldersgruppen. For de ældre over 64 år er det »kun« 76 pct., der ikke kommer til politiets kendskab.
<i>... cyklister og ...</i>	Skadestuerne og sygehusene omfatter 17.426 cyklister og 12.639 bilister, hvilket svarer til henholdsvis 92 og 75 pct. af cyklister og bilister i undersøgelsen.
<i>... eneuheld kommer mindst til politiets kendskab</i>	Undersøgelsen viser endvidere, at der er flest personskader i eneuheld, der ikke kommer til politiets kendskab. Skadestuernes/sygehusenes andel udgør 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.