

1. Færdselsuheld med personskade 1999

1.1 Indledning

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

1.2 Udviklingen i hovedtræk

Fortsat stigning i antal trafikdræbte

I 1999 omkom 514 trafikanter. I forhold til 1998 steg antallet af trafikdræbte med 3 pct., jf. oversigtstabel 1. Antallet af dræbte faldt gennem en lang årrække frem til 1997, hvor tallet nåede ned på 489 dræbte, men herefter er udviklingen vendt. Der var 4.217 alvorligt tilskadekomne, hvilket svarer til en stigning på 4 pct. i forhold til 1998. Stigningen i antallet af lettere tilskadekomne var på 1 pct. Der er et brud i den relative fordeling af lettere og alvorligt tilskadekomne fra 1997, på grund af en ny definition af skadestype.

Flere uheld i 1999

Politiet rapporterede i alt 7.605 uheld med personskade i 1999. Det er en stigning på 1 pct. i forhold til 1998.

3,5 pct. stigning i biltrafikken i 1999

Trafikindekset fra Vejdirektoratet viser, at biltrafikken voksede med 3,5 pct. i 1999 i forhold til 1998, mens cykel/knallertrafikken faldt med 1,5 pct. Siden 1985 er biltrafikken vokset med i alt 59 pct.

Oversigtstabel 1.

Antal uheld og personskader. 1985–1999

Accidents and casualties. 1985–1999

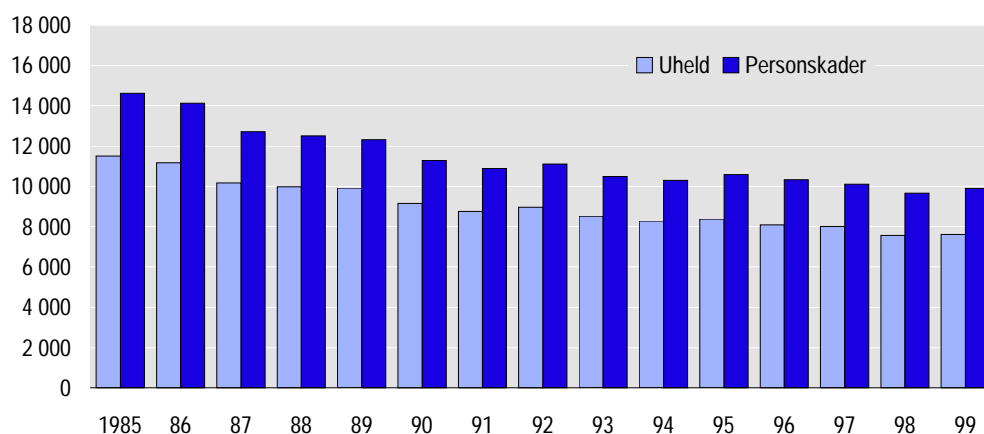
	Antal uheld i alt	Antal personskader			I alt	Antal indberettede materiel-skadeuheld i alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne		
1985	11 502	772	8 672	5 183	14 627	14 169
1986	11 170	723	8 301	5 097	14 121	14 186
1987	10 164	698	7 357	4 659	12 714	13 349
1988	9 978	713	7 321	4 469	12 503	12 427
1989	9 922	670	7 266	4 379	12 315	12 269
1990	9 155	634	6 396	4 257	11 287	11 781
1991	8 757	606	6 231	4 034	10 871	10 976
1992	8 965	577	6 031	4 483	11 091	11 180
1993	8 513	559	5 735	4 195	10 489	11 459
1994	8 279	546	5 661	4 096	10 303	10 911
1995	8 373	582	5 624	4 367	10 573	11 015
1996	8 080	514	5 339	4 471	10 324	10 718
1997	8 004	489	4 424	5 193	10 106	9 952
1998	7 556	499	4 071	5 104	9 674	9 081
1999	7 605	514	4 217	5 176	9 907	9 301

Færre uheld og personskader i forhold til 1985

Antallet af færdselsuheld er 34 pct. lavere i 1999 end i 1985. Således er antal uheld faldet fra 11.502 i 1985 til 7.605 i 1999. Der har været en reduktion på 32 pct. i antal personskader (tilskadekomne og dræbte) fra 14.627 i 1985 til 9.907 i 1999.

Figur 1.**Antal uheld og personskader. 1985–1999**

Accidents and casualties. 1985–1999



Figur 1 viser udviklingen i antal uheld og personskader. Det ses, at der var et betydeligt fald i antal færdselsuheld i perioden fra 1985 til 1991, hvor der indtraf et fald på 23 pct. fra omkring 11.500 til 8.800. Ses der bort fra de mindre stigninger i 1992 og 1995 fortsætter den faldende tendens frem til 1998. I 1999 er der igen en mindre stigning.

Oversigtstabel 2.**Gennemsnitligt antal uheld og personskader. 1985–1999**

Accidents and casualties, average. 1985–1999

	Antal uheld pr. dag	Antal personskader		
		Pr. dag	Pr. 1 000 indbyggere	Pr. uheld
1985	31,5	40,1	2,86	1,27
1986	30,6	38,7	2,76	1,26
1987	27,8	34,8	2,48	1,25
1988	27,3	34,2	2,44	1,25
1989	27,2	33,7	2,40	1,24
1990	25,1	30,9	2,20	1,23
1991	24,0	29,8	2,11	1,24
1992	24,5	30,3	2,15	1,24
1993	23,3	28,7	2,02	1,23
1994	22,7	28,2	1,98	1,24
1995	22,9	29,0	2,03	1,26
1996	22,1	28,2	1,97	1,28
1997	21,9	27,7	1,92	1,26
1998	20,7	26,5	1,83	1,28
1999	20,8	27,1	1,86	1,30

Oversigtstabel 2 viser bl.a. det gennemsnitlige antal uheld og personskader pr. dag fra 1985-1999. Siden 1985 er det gennemsnitlige antal uheld pr. dag faldet fra 31,5 til 20,8 i 1999, og antal personskader er faldet fra 40,1 til 27,1 pr. dag.

Der skete en svag stigning i antal personskader pr. uheld i 1999 i forhold til 1985. I 1985 blev antallet af personskader pr. uheld opgjort til 1,27 mod 1,30 i 1999. Færrest antal personskader pr. uheld blev noteret i 1990 og 1993 med 1,23.

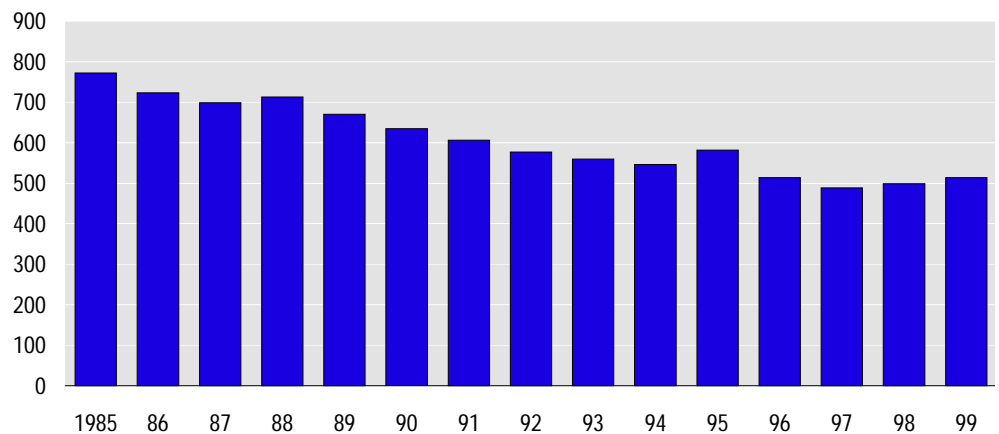
Fald i antal trafikdræbte siden 1985

Udviklingen i antal dræbte fra 1985 til 1999 er vist i figur 2. Siden 1985 frem til 1997 har der været et jævnt fald i antallet af dræbte, med undtagelse af årene 1988 og 1995. Efter 1997 stiger antallet af dræbte igen.

Figur 2.

Antal dræbte ved færdselsuheld. 1985–1999

Persons killed in road traffic accidents. 1985–1999

**Flere personskader blandt lastbilkørere og motorcyklister**

Oversigtstabel 3 viser udviklingen i antal personskader fordelt efter elementart fra 1985 til 1999. I 1999 var der et mindre fald i antallet af personskader blandt varebilkørere og fodgængere på henholdsvis 5 pct. og 4 pct. i forhold til 1998. Der var en markant stigning på 27 pct. i antallet af tilskadekomne lastbilkørere og en stigning på 8 pct. i antallet af tilskadekomne motorcyklister, inklusiv knallert-45. For de øvrige trafikantgrupper var der mindre stigninger på 2 til 4 pct.

Siden 1985 er faldet i antallet af personskader størst blandt varebiler, knallertkørere og fodgængere, og mindst blandt motorcyklister. Således er antal personskader blandt knallertkørere mere end halveret fra 1.616 i 1985 til 789 i 1999, mens faldet for motorcyklisterne "kun" var på 18 pct. Ses der bort fra knallert-45 er der et markant fald på 53 pct. i antallet af personskader blandt motorcyklister.

Oversigtstabel 3.

Antal personskader fordelt efter elementart. 1985–1999

Casualties by type of unit. 1985–1999

	Personskader							
	I alt	Elementart						
		Personbil	Varebil	Lastbil mv. ¹	Motorcykel ²	Knallert	Cykel	Fodgænger
1985	14 627	6 705	734	408	861	1 616	2 695	1 608
1986	14 121	6 673	786	367	828	1 373	2 542	1 552
1987	12 714	5 936	722	316	690	1 155	2 370	1 525
1988	12 503	5 780	701	242	635	1 240	2 473	1 432
1989	12 315	5 452	736	229	639	1 282	2 676	1 301
1990	11 287	4 843	533	196	626	1 169	2 615	1 305
1991	10 871	4 666	596	229	548	1 113	2 419	1 300
1992	11 091	4 692	596	205	546	1 159	2 666	1 227
1993	10 489	4 619	580	234	483	937	2 457	1 179
1994	10 303	4 509	551	193	536	987	2 423	1 104
1995	10 573	4 930	489	203	512	884	2 404	1 151
1996	10 324	4 981	577	203	547	817	2 237	962
1997	10 106	4 830	548	233	631	702	2 153	1 009
1998	9 674	4 742	525	195	651	757	1 839	965
1999	9 907	4 875	498	247	703	789	1 867	928

¹ Inkl. bus, traktor mv.² Inkl. knallert-45.

Oversigtstabel 4.**Antal dræbte fordelt efter elementart. 1985–1999**

Casualties by type of unit. 1985–1999

	Dræbte							
	I alt	Elementart						
		Personbil	Varebil	Lastbil mv. ¹	Motor- cykel ²	Knallert	Cykel	Fod- gænger
1985	772	396	30	11	52	56	101	126
1986	723	360	39	15	43	50	83	133
1987	698	337	38	18	44	33	87	141
1988	713	364	35	11	40	43	81	139
1989	670	300	49	11	33	52	94	131
1990	634	284	27	12	39	44	110	118
1991	606	284	36	10	32	35	68	141
1992	577	261	31	9	41	41	83	111
1993	559	254	32	10	26	35	69	133
1994	546	267	24	8	40	36	77	94
1995	582	290	21	13	36	27	77	118
1996	514	266	33	10	24	25	88	68
1997	489	259	27	5	23	23	65	87
1998	499	263	36	9	27	33	58	73
1999	514	271	27	8	43	24	59	82

¹ Inkl. bus, traktor mv.² Inkl. knallert-45.**Intet fald i antal dræbte blandt varebil- og lastbilkørere**

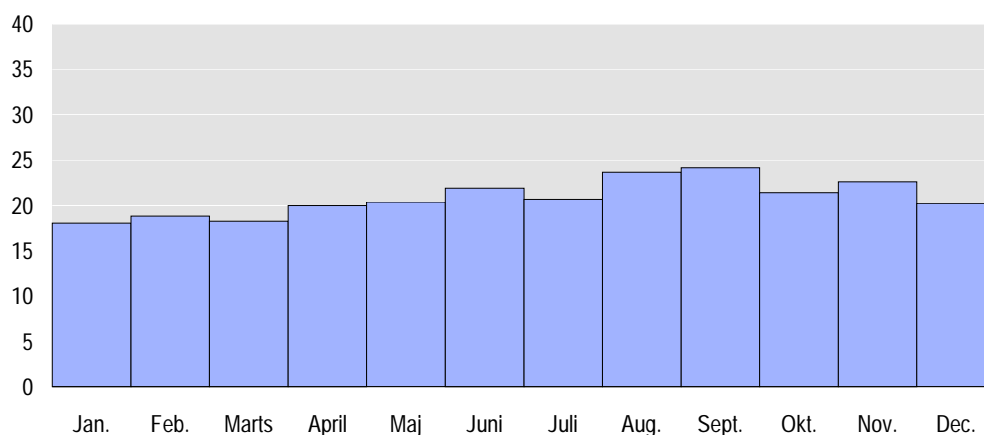
Udviklingen i antal trafikdræbte fordelt efter elementart, jf. oversigtstabel 4, viser at faldet i antal dræbte fra 1985-1999 ikke har været gældende for varebilkørere og lastbilkørere. Faldet i antal trafikdræbte blandt personbilister, knallertkørere, cyklister og fodgængere har været henholdsvis 32 pct., 57 pct., 42 pct. og 35 pct. Det mindste fald ses blandt motorcyklister med kun 17 pct.

1.3 Uheld efter tid og sted**Uheld fordelt på tidspunkt samt by/land**

De fleste uheld forekom i september, hvor der i gennemsnit skete 24 uheld pr. dag, mod 21 for hele 1999 i gennemsnit, jf. figur 3. Færrest uheld blev noteret i januar-marts måned med i gennemsnit 18 uheld.

Figur 3.**Gennemsnitligt antal uheld pr. dag fordelt efter måned. 1999**

Accidents per day, by months of 1999



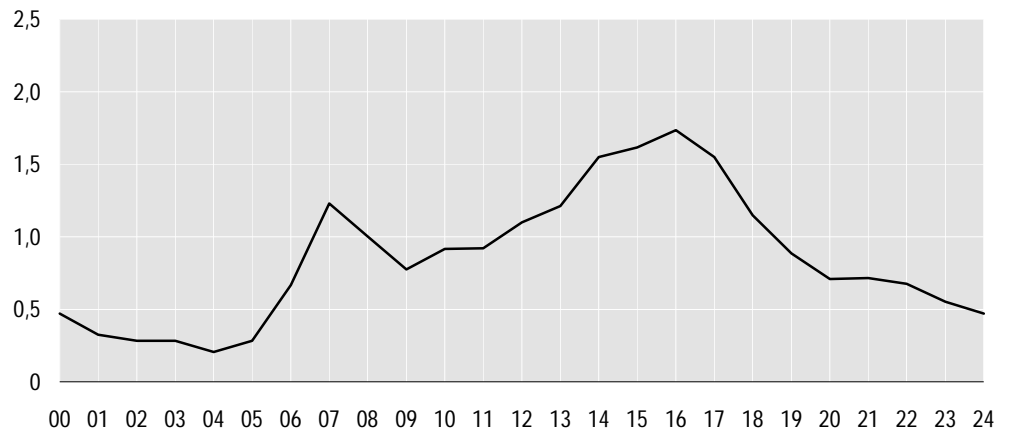
Fordelt på uheldstidsrum sker de fleste uheld i myldretiden om eftermiddagen fra kl. 14 til 18. Færrest uheld sker i nattetimerne fra kl. 01 til 06, jf. figur 4.

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

Figur 4.

Gennemsnitligt antal uheld pr. time fordelt efter klokkeslet. 1999

Accidents per hour, by hours of the day. 1999



Antal personskader fordelt på ugedag viser, at der var flest personskader fredag og lørdag med henholdsvis 32,8 og 30,1 mod 27,1 pr. dag for samtlige personskader i 1999. Om søndagen skete færrest personskader med 22 pr. dag.

I 1999 forekom de fleste af uheldene i byområder. Men uheldene uden for byzone er langt alvorligere.

60 pct. af alle uheld og 54 pct. af samtlige personskader skete i byområder, men uden for byzone forekom flest trafikdrab - to tredjedele af alle trafikdræbte i 1999.

Oversigtstabel 5.

Antal uheld og personskader fordelt efter ugedag og by- eller landområde. 1999

Accidents and casualties by day and urban or rural area. 1999

	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Uheld i alt	7 605	1 064	1 133	1 078	1 135	1 317	1 071	807
Pr. dag	20,8	20,5	21,8	20,7	21,8	24,8	20,6	15,5
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	59,8	63,6	62,5	63,4	62,6	58,9	54,3	51,1
Uden for byzone	40,2	36,4	37,5	36,6	37,4	41,1	45,7	48,9
	antal							
Personskader i alt	9 907	1 313	1 394	1 328	1 422	1 741	1 564	1 145
Pr. dag	27,1	25,3	26,8	25,5	27,3	32,8	30,1	22,0
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	54,1	59,4	56,5	58,8	57,9	52,8	47,5	45,9
Uden for byzone	45,9	40,6	43,5	41,2	42,1	47,2	52,5	54,1
	antal							
Dræbte i alt	514	71	82	64	68	87	83	59
Pr. dag	1,4	1,4	1,6	1,2	1,3	1,6	1,6	1,1
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	33,1	35,2	30,5	45,3	27,9	29,9	28,9	37,3
Uden for byzone	66,9	64,8	69,5	54,7	72,1	70,1	71,1	62,7

1.4 Uheldssituationer

En oversigt over uheldssituationerne er vist i bilag 1, og baggrunden for brugen af uheldssituationerne er omtalt i afsnit 2.3. Uheldssituationerne er inddelt i 10 hovedsituationer, der kan karakteriseres som følger:

Symboler for uheldssituationer

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

Som det fremgår af oversigtstabel 6, var eneuheld dominerende med omkring 21 pct. af samtlige uheld i 1999. Svingningsuheld mellem krydsende køretøjer, hovedsituation 6 og fodgængeruheld, hovedsituation 8, forekom næsthøjest med hver ca. 12 pct. af alle uheldene.

Antal personskader fordelt efter hovedsituation

I gennemsnit for samtlige uheld var der 130 personskader pr. 100 uheld og 7 dræbte. Parkerings- og fodgængeruheld tegnede sig for det laveste antal personskader pr. 100 uheld med 109.

Mødeuheld var farligst med 168 personskader pr. 100 uheld, heraf blev 19 trafikanter dræbt. Antal dræbte i eneuheld og fodgængeruheld var på 8 pr. 100 uheld. Antal dræbte i svingningsuheld mellem modkørende og parkeringsuheld var på 3 pr. 100 uheld, hvilket er det laveste gennemsnit for antal dræbte pr. uheld.

Oversigtstabel 6.

Antal uheld og personskader fordelt efter hovedsituation. 1999

Accidents and casualties by group of accident situations. 1999

Uhelds- situation (jævnfør bilag 1)											
	I alt ¹	Ene- uheld	Ind- hent- nings- uheld	Møde- uheld	Sving- nings- uheld mellem med- kørende	Sving- nings- uheld mellem mod- kørende	Uheld mellem kryds- ende køre- tøjer	Sving- nings- uheld mellem kryds- ende køre- tøjer	Parke- rings- uheld	Fod- gæn- ger- uheld	Forhin- drings- uheld
	0-9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Uheld											
I alt	7 605	1 572	781	631	790	696	828	907	344	917	119
Pct.	100,0	20,7	10,3	8,3	10,4	9,2	10,9	11,9	4,5	12,1	1,6
Person- skader											
I alt	9 907	2 045	1 075	1 057	959	896	1 136	1 175	398	981	155
Pct.	100,0	20,6	10,9	10,7	9,7	9,0	11,5	11,9	4,0	9,9	1,6
Dræbte											
I alt	514	128	44	122	29	21	39	32	10	77	12
Pct.	100,0	24,9	8,6	23,7	5,6	4,1	7,6	6,2	1,9	15,0	2,3

¹ Inkl. uheld med et hændelsesforløb, der enten er uoplyst, eller som ikke kan beskrives gennem en af de benyttede hovedsituationer. For totaltallets vedkommende drejer det sig om 20 uheld og 30 personskader.

Uheld fordelt efter elementarter

Tabel 1 viser antal uheld fordelt efter hovedsituation og elementart. Eneuheld forekommer hyppigst med motorcykel og knallert. Mere end en femtedel af alle motorcykeluheld og knallertuheld er eneheld. Lastbil og bus er ofte impliceret i indhentningsuheld. Desuden sker 27 pct. af busuheldene med fodgængere. Halvdelen af cykeluheldene er svingningsuheld.

Vigepligtsforhold

Tabel 2 viser antal uheld i hovedsituation 5 fordelt efter de implicerede køretøjers vigepligtsforhold lige før uheldsøjeblikket. Næsten halvdelen af de implicerede køretøjer, der havde modparten kommende fra højre side, havde ikke overholdt vigepligten. Personbiler tegnede sig for tre femtedele af alle vigepligtsovertrædelserne. Cyklisters andel af vigepligtsovertrædelserne var på 12 pct., når modparten kom fra højre side, og 19 pct. når modparten kom fra venstre side.

Tabel 3 viser antal uheld fordelt efter trafikanters overtrædelser af vigepligten i forbindelse med svingningsuheld, hovedsituation 6. 79 pct. af alle elementarter i højresvingningsuheld overtrådte vigepligten. Venstresvingende person- og varebiler overtrådte vigepligten i henholdsvis 86 og 85 pct. af tilfældene. Af de 371 svingningsuheld med cyklister impliceret, brød i alt 55 cyklister vigepligten i forbindelse med svingning.

1.5 Implicerede elementer

Der skelnes i færdselsuhedsstatistikken mellem færdselselementer, der udgøres af køretøjer og fodgængere, og andre elementer, der udgøres af forhindringer på, over eller uden for kørebanen, fx dyr, afspærringsmateriel, luftledninger og vejtræer. Med henblik på en nøjere belysning af forskelle mellem de enkelte elementarter er der i oversigtstabel 7 foretaget en opgørelse over antallet af implicerede elementer i forhold til antallet af enheder af samme art medio 1997, 1998 og 1999.

Oversigtstabel 7.

Antal implicerede elementer. 1997–1999

Number of units involved. 1997–1999

	I alt			Pr. 1 000 enheder ¹		
	1997	1998	1999	1997	1998	1999
Implicerede elementer i alt	16 114	15 114	15 177	.	.	.
<i>Elementart</i>						
Personbil i alt	7 794	7 459	7 447	4	4	4
Personbil, almindelig	7 549	7 245	7 242	4	4	4
Hyrevogn	217	198	182	37	33	30
Udrykningskøretøj max 3.5 t	28	16	23	...	...	...
Varebil i alt	1 324	1 226	1 162	4	4	4
0-2.000 kg totalvægt	389	404	417	7	7	6
2.001-3.500 kg totalvægt	935	822	745	4	3	3
Lastbil over 3.500 kg totalvægt i alt	649	578	556	17	15	15
Sololastbil	465	408	352	...	...	...
Lastbil med anhænger	113	92	104	...	...	...
Sættevognstog	70	75	98	...	...	...
Køretøj under udrykning	1	3	1	...	...	...
Bus i alt	247	199	268	18	14	19
Rutebus	165	133	184	...	...	...
Bus i øvrigt	82	66	84	...	...	...
Traktor i alt	119	124	128	...	...	...
Traktor m. anhænger	32	45	49	...	...	...
Motorredskab	17	28	34	...	...	...
Motorcykel i alt	619	670	704	7	6	6
Motorcykel	398	370	388	7	6	6
Knallert-45	221	300	316	7	6	5
Knallert i alt	780	823	865	...	...	...
Med konstruktive ændringer	148	130	102	...	...	...
Cykel	2 355	2 033	2 065	...	...	...
Fodgænger	1 064	1 020	988	..	..	..
Rytter, hestevogn	10	5	12	...	...	...
Uoplyst køretøj	24	57	48	...	...	...
Forhindring	1 129	920	934	...	...	...

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

Ingen ændring i antal implicerede færdselselementer

Antallet af implicerede færdselselementer er uændret i 1999 i forhold til 1998. Der har været en stigning i antal implicerede busser på 35 pct., mens stigningen for implicerede motorcykler og knallerter var på 5 pct. Antal implicerede vare- og lastbiler og fodgængere er faldet med henholdsvis 5, 4 og 3 pct. Antallet af implicerede personbiler er uændret.

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.

Større uhedsrisiko for motorcykler	Motorcykler var hyppigere impliceret i færdselsuheld end personbiler. For motorcykler var hyppigheden 6 pr. 1.000 enheder mod 4 for personbiler. Det indikerer en større uhedsrisiko for motorcykler, da den gennemsnitlige årskørsel er mindre for motorcykler end for personbiler, jf. <i>Transport 2000</i> . I årshæftet <i>Færdselsuheld 1992</i> er uhedsrisici for personbiler analyseret nærmere.
Flest uheld med to færdselselementer	Færdselsuheld med to færdselselementer impliceret udgjorde 70 pct. af alle uheld i 1999, og antal uheld med flere end to færdselselementer impliceret udgjorde 7 pct., jf. <i>tabel 4</i> .
Personbil var impliceret i 74 pct. af samtlige uheld . . .	Personbil var impliceret i 74 pct. af alle uheldene, og cykler var impliceret i 25 pct. af samtlige uheld. De tunge køretøjer som lastbiler og busser var impliceret i henholdsvis 7 og 3 pct. af uheldene.
. . . og 75 pct. af alle trafikdræbte blev dræbt i personbiluheld	Antallet af personskader fordelt efter færdselselementer vises i <i>tabel 5</i> . Antallet af personskader i personbiluheld var 7.672, hvoraf 64 pct. befandt sig i personbil. I personbiluheld blev 386 trafikanter dræbt, svarende til 75 pct. af alle trafikdræbte i 1999. Af de 386 dræbte i personbiluheld befandt 271 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 86 trafikanter dræbt, heraf 83 modtrafikanter, i busuheld blev i alt 25 dræbt, heraf 24 modtrafikanter og i traktoruheld blev 13 dræbt, heraf 10 modtrafikanter.
De svage trafikanter	De svage trafikanter er i høj grad udsat for personskader. I motorcykeluheld rammer personskaderne for det meste motorcyklisterne selv. 787 trafikanter blev dræbt eller kom til skade ved motorcykeluheld i 1999. 89 pct. af personskaderne i motorcykeluheld ramte motorcyklisterne selv.
	I knallertuheld blev 86 pct. af personskaderne tilføjet knallertkørerne selv. I cykeluheld var det tilsvarende tal 93 pct., og i fodgængeruheld 89 pct. I motorcykel-, knallert-, cykel- og fodgængeruheld var næsten alle dræbte svage trafikanter.
	<i>Tabel 6</i> viser, hvilket færdselselement, som har forårsaget personskader mod personer i et andet færdselselement. For motorcykel, knallert, cykel og fodgænger under ét var lastbil modpart i 4 pct. af uheldene, men disse uheld tegnede sig for 13 pct. af alle trafikdræbte svage trafikanter.
	Der findes forskellige fysiske anlæg, fx fortov, fodgængerovergange og cykelstier, som har til formål at begrænse skaderne blandt de svage trafikanter.

Oversigtstabel 8.

Antal personskader blandt fodgængere fordelt efter fodgængernes placering. 1999

Pedestrian casualties by location of pedestrian. 1999

	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
Personskader i alt	928	82	477	369
<i>Langsgående fodgængere</i>				
Fortov benyttet	77	2	44	31
Fortov fandtes, men ikke benyttet	6	-	2	4
Langsgående fodgængere i øvrigt	81	10	40	31
<i>Krydsende fodgængere</i>				
Fodgængerfelt benyttet	238	10	118	110
Fodgængerfelt fandtes, men ikke benyttet	55	7	31	17
Fodgængerfelt fandtes ikke	353	36	182	135
Fodgænger der opholder sig på kørebanen uden at være hverken langsgående eller krydsende	118	17	60	41

Det ses i oversigtstabel 8, at betydeligt færre fodgængere blev dræbt eller kom til skade, når de benyttede fortov eller fodgængerfelt, end når disse arealer ikke blev benyttet eller ikke var til stede. 59 pct. af personskaderne blandt knallertkørere og halvdelen af personskaderne blandt cyklister skete uden for cykelsti, jf. oversigtstabel 9.

Oversigtstabel 9.

Implicerede knallerter og cykler fordelt efter benyttelse af cykelsti mv. 1999

Mopeds and cycles involved, by use of cycle track etc. 1999

	Knallert			Cykel		
	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti	I alt	Med cykelsti	Uden cykelsti
Implicerede elementer i alt	865	383	482	2 065	1 050	1 015
På fodgængerareal	26	11	15	73	33	40
Anlæg benyttet	315	314	.	918	912	.
Anlæg ej benyttet	473	39	434	983	65	918
Personskader i alt	789	326	463	1 867	939	928
På fodgængerareal	18	7	11	66	30	36
Anlæg benyttet	267	266	.	817	813	.
Anlæg ej benyttet	455	37	418	905	63	842

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

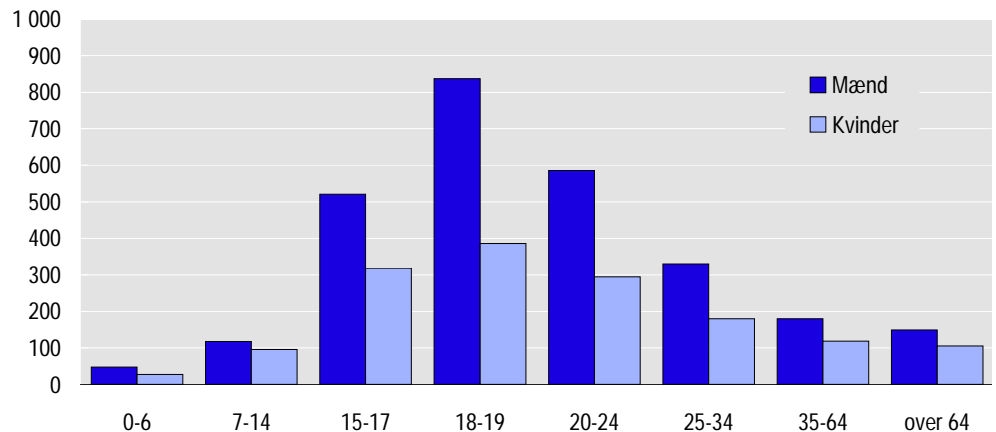
1.6 Personskader efter køn og alder

I forhold til indbyggertallet havde mænd langt flere personskader end kvinder. Pr. 100.000 indbyggere forekom 235 personskader blandt mænd mod 139 blandt kvinder. Antallet af personskader pr. 100.000 indbyggere var størst blandt de unge på 18-19 år med 616 mod 186 for alle aldersgrupper. De unge på 18-19 år havde også det højeste antal dræbte pr. 100.000 indbyggere med 28. Unge mænd i alderen 18-19 år, som netop har opnået alderen, som muliggør erhvervelse af kørekort til motorcykel og bil, skiller sig særlig markant ud: De 18-19 årige mænd havde i 1999 837 personskader pr. 100.000 indbyggere, dvs. mere end det fire-dobbelte af gennemsnittet for hele befolkningen, jf. figur 5 og tabel 7.

Figur 5.

Antal personskader pr. 100 000 indbyggere fordelt efter alder og køn. 1999

Causalties by age and sex, per 100 000 persons. 1999



Implicerede førere og fodgængere

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

Fordelt efter køn

Mandlige førere og fodgængere udgjorde 71 pct. af samtlige implicerede førere og fodgængere. Mændenes andel var størst blandt lastbilførere med 94 pct., og mindst blandt cyklister og fodgængere med 53 pct., jf. oversigtstabel 10.

Fordelt efter alder

Tabel 8 viser de implicerede førere og fodgængere fordelt efter alder. Andelen af unge er større blandt motorcykelførere end blandt personbilførere. Antallet af implicerede motorcykelførere på 18-24 år udgjorde 30 pct. af samtlige motorcyklister, mod en andel på 23 pct. blandt personbilførere. Andelen af ældre over 65 år udgjorde 28 pct. af alle implicerede fodgængere.

Oversigtstabel 10.

Antal implicerede førere og fodgængere fordelt efter elementart og køn. 1999

Drivers and pedestrians involved, by sex. 1999

	Samtlige uheld			Spiritusuheld		
	I alt	Mænd	Kvinder	I alt	Mænd	Kvinder
	pct.			pct.		
I alt	13 858	71,4	28,6	1 227	92,6	7,3
Personbil	7 189	69,9	30,1	614	92,8	7,0
Varebil	1 093	89,2	10,8	83	95,2	4,8
Lastbil mv. ¹	918	93,5	6,5	7	85,7	14,3
Motorcykel ²	702	90,8	9,2	111	97,3	2,7
Knallert	866	88,1	11,9	228	96,1	3,5
Cykel	2 063	52,8	47,2	55	85,5	14,5
Fodgænger	989	52,5	47,5	128	82,8	17,2

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

¹ Inkl. bus, traktor og andet.

² Inkl. knallert-45.

Kørekort

Førere af implicerede motorcykler er mindre erfarne i trafikken end personbilførere. Hver syvende implicerede motorcyklist med oplysninger om kørekort har ikke kørekort til motorcykel, mens det kun er 4 pct. af personbilførerne der ikke har kørekort, jf. tabel 9.

1.7 Spiritusuheld

Førere og fodgængere, der er impliceret i færdselsuheld, kan på politiets foranledning underkastes spiritusprøve. Alkoholpromillen påføres indberetningsblanketten med 2 decimaler. Endvidere har politiet mulighed for at anføre, at en fører eller en fodgænger er skønnet spirituspåvirket, uden at der er udtaget spiritusprøve. Dette blev i 1999 anført for 156 førere og fodgængere, fortrinsvis for knallertkørere, cyklister og fodgængere, jf. *tabel 10*.

Spiritusuheld og spirituspåvirket

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

Flere dræbte og tilskadekomne i spiritusuheld

I 1999 registrerede politiet 1.202 spiritusuheld med personskaade og 1.556 personskaader i spiritusuheld, jf. oversigtstabel 11. Der har været en stigning på 10 pct. i antal dræbte i spiritusuheld fra 1998 til 1999, og en stigning på 5 pct. i antal tilskadekomne. Antallet af spiritusuheld er steget med 7 pct.

Siden 1985 er antallet af spiritusuheld halveret, mens antallet af dræbte i spiritusuheld er faldet med 47 pct. og antallet af tilskadekomne er faldet med 53 pct.

Oversigtstabel 11.

Antal spiritusuheld og personskaader. 1985–1999

Accidents and casualties in alcohol accidents. 1985–1999

	Antal spiritusuheld i alt	Antal personskaader			I alt
		Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	
1985	2 403	261	1 923	1 071	3 255
1986	2 278	211	1 862	971	3 044
1987	2 054	222	1 524	937	2 683
1988	1 929	228	1 491	836	2 555
1989	1 975	200	1 513	869	2 582
1990	1 613	154	1 176	727	2 057
1991	1 491	172	1 027	672	1 871
1992	1 534	167	1 051	707	1 925
1993	1 423	141	972	645	1 758
1994	1 349	137	956	620	1 713
1995	1 282	123	893	656	1 672
1996	1 248	130	872	651	1 653
1997	1 253	108	688	773	1 569
1998	1 126	126	633	715	1 474
1999	1 202	138	658	760	1 556

Uheld fordelt på tidspunkt og by/land

Spiritusuheld udgjorde 15 pct. af samtlige uheld inden for byområder i 1999 og 18 pct. uden for byområder, jf. bilagstabel 4.2.3 og 4.14.1.

I 1999 forekom der færrest spiritusuheld i januar måned, med kun 6 pct. af alle spiritusuheldene pr. måned. De fleste spiritusuheld forekom i oktober, med 10 pct. af samtlige spiritusuheld, jf. bilagstabel 4.14.2.

Oversigtstabel 12.

Antal spiritusuheld og personskader fordelt efter ugedag og by- eller landområde. 1999

Accidents and casualties in alcohol accidents by day and urban or rural area. 1999

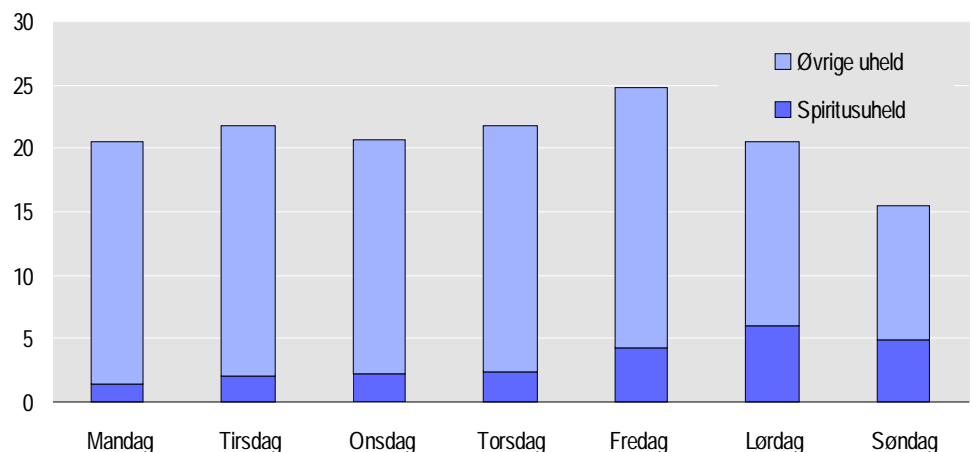
	I alt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
	antal							
Spiritusuheld i alt	1 202	72	105	115	119	227	310	254
Pr. dag	3,3	1,4	2,0	2,2	2,3	4,3	6,0	4,9
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	55,5	55,6	53,3	49,6	60,5	52,9	56,5	57,9
Uden for byzone	44,5	44,4	46,7	50,4	39,5	47,1	43,5	42,1
	antal							
Personskader i alt	1 556	92	131	136	146	299	405	347
Pr. dag	4,3	1,8	2,5	2,6	2,8	5,6	7,8	6,7
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	51,3	53,3	48,9	46,3	54,8	47,2	53,1	53,6
Uden for byzone	48,7	46,7	51,1	53,7	45,2	52,8	46,9	46,4
	antal							
Dræbte i alt	138	3	18	16	12	23	33	33
Pr. dag	0,4	0,1	0,3	0,3	0,2	0,4	0,6	0,6
	pct.							
<i>Relativ fordeling</i>								
I byzone	34,8	0,0	33,3	43,8	41,7	30,4	33,3	36,4
Uden for byzone	65,2	100,0	66,7	56,3	58,3	69,6	66,7	63,6

Flest spiritusuheld sker i weekenden. To tredjedele af alle spiritusuheldene skete fra fredag til søndag, men relativ få i begyndelsen af ugen. I weekenden udgør spiritusuheldene 30 pct. af alle uheld, mens de kun udgør 11 pct. af uheldene i hverdage, jf. oversigtstabel 12, figur 6 og bilagstabel 4.2.1.

Figur 6.

Spiritusuheld og øvrige uheld pr. dag. 1999

Alcohol accidents and other accidents per day, by days of the week. 1999

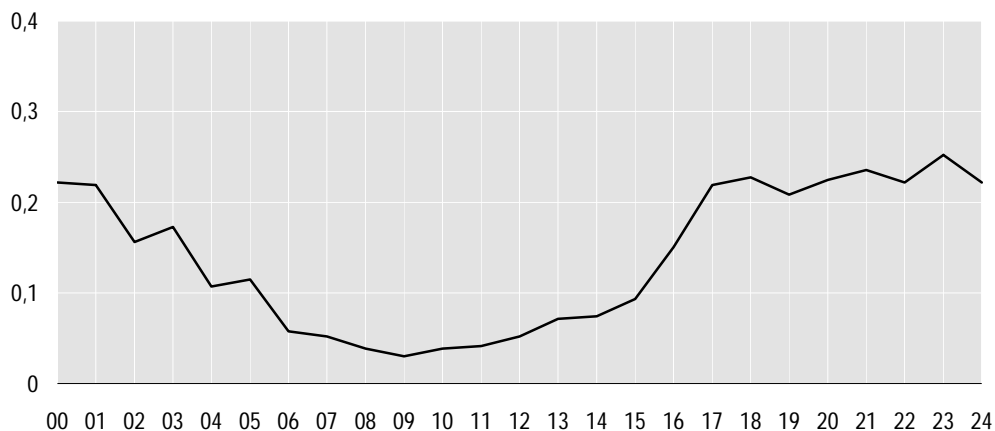


I aften- og nattetimerne sker flest spiritusuheld. Især i tidsrummet kl. 18-01 blev mange uheld registreret, jf. figur 7.

Figur 7.

Gennemsnitligt antal uheld pr. time med spirituspåvirket fører eller fodgænger fordelt efter klokkeslet. 1999

Accidents involving driver, rider or pedestrian influenced by alcohol: accidents per hour, by hours of the day. 1999



Implicerede førere og fodgængere

Antallet af spirituspåvirkede førere og fodgængere var 1.228 i 1999, hvilket er en stigning på 7 pct. i forhold til 1998. Halvdelen af samtlige spirituspåvirkede førere var personbilførere. Omkring en fjerdedel af samtlige implicerede knallertførere var spirituspåvirkede, mens der stort set ikke var spirituspåvirkede førere af tunge køretøjer som lastbil, bus og traktor, jf. tabel 8 og tabel 10.

Oversigtstabel 13.

Antal personskader i uheld med spirituspåvirket¹ fører eller fodgænger. 1999

Casualties in accident involving driver, rider or pedestrian influenced by alcohol. 1999

	I alt	Heraf med spirituspåvirket ¹ fører af:					Cykel	Med spirituspåvirket fodgænger
		Personbil	Varebil	Lastbil mv.	Motorcykel ²	Knallert		
Spiritusuheld i alt	1 202	614	83	7	111	229	55	128
Personskader i alt	1 556	880	126	11	126	255	57	144
Dræbte	138	85	9	-	13	15	3	19
Alvorligt tilskadekomne	658	339	54	5	59	119	24	71
Lettere tilskadekomne	760	456	63	6	54	121	30	54
Personskader blandt spirituspåvirkede førere/fodgængere	1 023	471	59	3	108	223	55	142
Dræbte	101	54	5	-	12	13	3	19
Alvorligt tilskadekomne	455	189	26	2	50	107	22	69
Lettere tilskadekomne	467	228	28	1	46	103	30	54
Personskader blandt øvrige implicerede	533	409	67	8	18	32	2	2
Dræbte	37	31	4	-	1	2	-	-
Alvorligt tilskadekomne	203	150	28	3	9	12	2	2
Lettere tilskadekomne	293	228	35	5	8	18	-	-

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

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

² Inkl. knallert-45.

Fordelt på køn	Spirituspåvirkede mænd optræder langt oftere i færdselsuheld end spirituspåvirkede kvinder, jf. oversigtstabel 10. 93 pct. af alle implicerede spirituspåvirkede førere og fodgængere var mænd. 97 pct. implicerede spirituspåvirkede førere af motorcykel var mænd.
Personskader i spiritusuheld	Der omkom 138 trafikanter i spiritusuheldene i 1999, hvilket er en stigning på 10 pct. i forhold til året før. Antallet af dræbte i spiritusuheld udgjorde således mere end en fjerdedel af alle dræbte i trafikken. 1.418 trafikanter kom tilskade i spiritusuheldene i 1999 mod 1.348 i 1998, hvilket svarer til en stigning på 5 pct.
Skaderne ramte især de spirituspåvirkede selv	Skaderne i spiritusuheld rammer i høj grad de spirituspåvirkede selv, især når det gælder spiritusuheld med to-hjulede køretøjer og fodgængere; for disse trafikantgrupper var 91 pct. af de dræbte og tilskadekomne selv spirituspåvirkede, mens andelen for spiritusuheld med biler under ét var 52 pct. Af de dræbte i spiritusuheld var 73 pct. selv påvirkede af spiritus, jf. oversigtstabel 13.