

# Ulykkestal fordelt på regioner

Status for trafikulykker 2020

Rapport 611



**Titel**

Ulykkestal fordelt på regioner  
Status for trafikulykker 2020  
Rapport 611

**Dato**

November 2021

**ISBN (web)**

978-87-94158-55-8

**ISSN (web):**

2246-5278

**Copyright**

Vejdirektoratet, 2021

**Kontaktoplysninger**

Vil du vide mere om  
Vejdirektoratets  
ulykkesstatistik, kan  
du kontakte vores  
eksperter:

[ulykkesdata@vd.dk](mailto:ulykkesdata@vd.dk)

**Ida Hvid**

Ingeniør  
Telefon 7244 3012

**Katrine Terp Ravn**

Ingeniør  
Telefon 7244 3541

# Indhold

Indhold og forudsætninger	4
0. Ulykker i Danmark	6
1. Region Nordjylland	18
2. Region Midtjylland	28
3. Region Syddanmark	38
4. Region Hovedstaden	48
5. Region Sjælland	58

# Indhold og forudsætninger

Denne rapport indeholder en status for trafikulykker i 2020 på landsplan og for landets fem sygehusregioner.

Corona-pandemien betød, at 2020 på mange måder var et usædvanligt år. I lange perioder var samfundet lukket ned, og det havde stor indflydelse på trafikken og de ulykker, der skete på de danske veje. Formålet med rapporten er at undersøge, hvilken indflydelse det havde på ulykkesbilledet regionalt.

Rapporten indeholder en række figurer og tabeller med data om person- og materielskadeulykker i trafikken i 2020 fordelt på landets fem regioner. Nogle af parametrene er sammenholdt med tilsvarende tal fra tidligere år for at se udviklingen. Nogle figurer viser ulykkestallene for 2016-2020 samlet set, fordi det i enkelte analyser giver anledning til små tal, når ulykkestallene opdeles på regioner. Det betyder, at den tilfældige variation vil være stor fra et år til et andet.

Tallene for regionerne sammenlignes desuden med tallene på landsplan. Rapporten har særligt fokus på trafikulykker med dræbte og tilskadekomne.

Rapporten er udarbejdet af Vejdirektoratet og udgivet i november 2021. Det er tilladt at gengive rapportens resultater, hvis du angiver Vejdirektoratet som kilde.

## Kilder

Rapporten bygger på oplysninger fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik, vejdirektoratet.dk og Danmarks Statistik.

Vejdirektoratets ulykkesstatistik indeholder informationer om alle politiregistrerede ulykker. Oplysninger om ekstrauheld er ikke medtaget i denne rapport.

Mørketal: En del af de ulykker, der sker på vejnettet, kommer ikke til politiets kendskab og indgår derfor ikke i statistikken. Generelt vurderes det, at mørketallet er størst blandt mindre alvorlige ulykker. Samtidig er nogle typer af ulykker og nogle trafikantgrupper underrepræsenterede i den officielle ulykkesstatistik. Eneulykker med cyklister vil fx ofte ikke komme til politiets kendskab.

Oplysninger om udviklingen i antallet af kørte kilometer på vejnettet (trafkarbejde) stammer fra Vejdirektoratets "Nøgletal om vejtransport" og fra systemet Mastra. Trafiktallene omfatter biltrafik (personbil, varebil, lastbil, motorcykler mv.), men ikke cykeltrafik.

Ulykkestallene kan variere meget fra et år til et andet. Derfor sammenlignes 2020 i denne rapport med gennemsnittet for 2015-2019, når der ses på udviklingen i ulykkestallene. Udviklingen i trafikken i 2020 sammenlignes alene med året forinden, da en længere sammenligningsperiode vil give et billede af, at trafikken er steget i 2020, men det skyldes, at trafikken er steget år for år i en lang periode forinden.

## Definitioner










Ulykkerne opdeles i personskadeulykker og materielskadeulykker. Personskadeulykker er ulykker, hvor en eller flere personer bliver dræbt eller kommer til skade. Materielskadeulykker er ulykker, hvor der alene er materielle skader.

Trafikdræbte betegnes som "dræbte" og er personer, der døde inden for 30 dage som følge af ulykken. Personer, der har begået selvmord i trafikken eller er døde før ulykken fx som følge af hjertestop, defineres ikke som dræbte i statistikken.

Personskader anvendes om skader, der kræver behandling hos læge, tandlæge eller på et hospital. De opdeles i "alvorligt tilskadekomne" og "lettere tilskadekomne". Alvorligt tilskadekomne har fået skader som fx kranie- eller knoglebrud, hjernerystelse, læsioner af brystkasse, rygsøjle eller nakke samt svære forstuvninger. Lettere tilskadekomne har fået mindre alvorlige skader, som kræver behandling hos læge eller tandlæge. Mindre hudafskrabninger, små snitsår eller små "blå mærker" betragtes ikke som tilskadekomst.

Spiritusulykker er ulykker, hvor mindst én fører eller fodgænger har haft en promille højere end 0,50, eller hvor politiet har vurderet, at trafikanten var påvirket af alkohol.

## Transportmidler inddeles i følgende 10 hovedgrupper

-  Personbil (personbiler, taxier og små udrykningskøretøjer)
-  Varebil
-  Lastbil/Bus (lastbiler, sættevogne, store udrykningskøretøjer, busser og rutebiler)
-  Motorcykel
-  Knallert 30 med eller uden ulovlige ændringer
-  Knallert 45 med eller uden ulovlige ændringer
-  Cykel (alm. cykler, ladcykler, elcykler, elløbbehjul m.m.)
-  Fodgænger (inkluderer fx også personer på rulleskøjter eller el-kørestol)
-  Andet (traktorer, ryttere til hest, motorredskaber, letbanekøretøjer og lette køretøjer under 400 kg).

## Vejtyper inddeles i rapporten i tre grupper

Byveje er veje inden for byzone-tavlerne

Motorveje inkluderer tilhørende ramper

Landeveje er veje uden for byzone-tavlerne samt motortrafikveje med tilhørende ramper

## Hovedsituationer

 0. Eneulykker	 1. Ulykker med ligeudkørende samme kurs	 2. Ulykker med ligeudkørende modsat kurs	 3. Ulykker med svingning samme kurs	 4. Ulykker med svingning modsat kurs
 5. Krydsningsulykker uden svingning	 6. Krydsningsulykker med svingning	 7. Ulykker med parkeret køretøj med svingning	 8. Ulykker med fodgængere	 9. Ulykker med genstande, dyr og lignende

### De 10 hovedsituationer\* for ulykker er i rapporten grupperet i følgende 7 grupper:

**Eneulykker:** Hovedsituation 0 (eneulykker).

**Bagendekollisioner:** Hovedsituation 1 (ulykker med ligeudkørende med samme kurs). Ulykkestypen inkluderer også overhalings- og trængningsulykker.

**Frontalkollisioner:** Hovedsituation 2 (ulykker med ligeudkørende med modsat kurs).

**Krydsningsulykker:** Hovedsituation 3 (ulykker med svingning med samme kurs), hovedsituation 4 (ulykker med svingning med modsat kurs), hovedsituation 5 (krydsulykker uden svingning) og hovedsituation 6 (krydsulykker med svingning).

**Fodgængerulykker:** Hovedsituation 8 (ulykker med fodgængere). Fodgængerulykker kan både ske i kryds og på strækninger. Eneulykker med fodgængere (faldulykker) indgår ikke, da de ikke defineres som trafikulykker.

**Ulykker med påkørsel af dyr og genstande:** Hovedsituation 7 (ulykker med parkeret køretøj) og hovedsituation 9 (ulykker med genstande, dyr og lignende på kørebanen).

\*Hovedsituationerne indeholder en række undergrupper/uheldssituationer, der har et fælles træk. Uheldssituationerne kan findes i vejledningen: "Indberetning af færdselsuheld – rapport 580"

# 0. Ulykker i Danmark

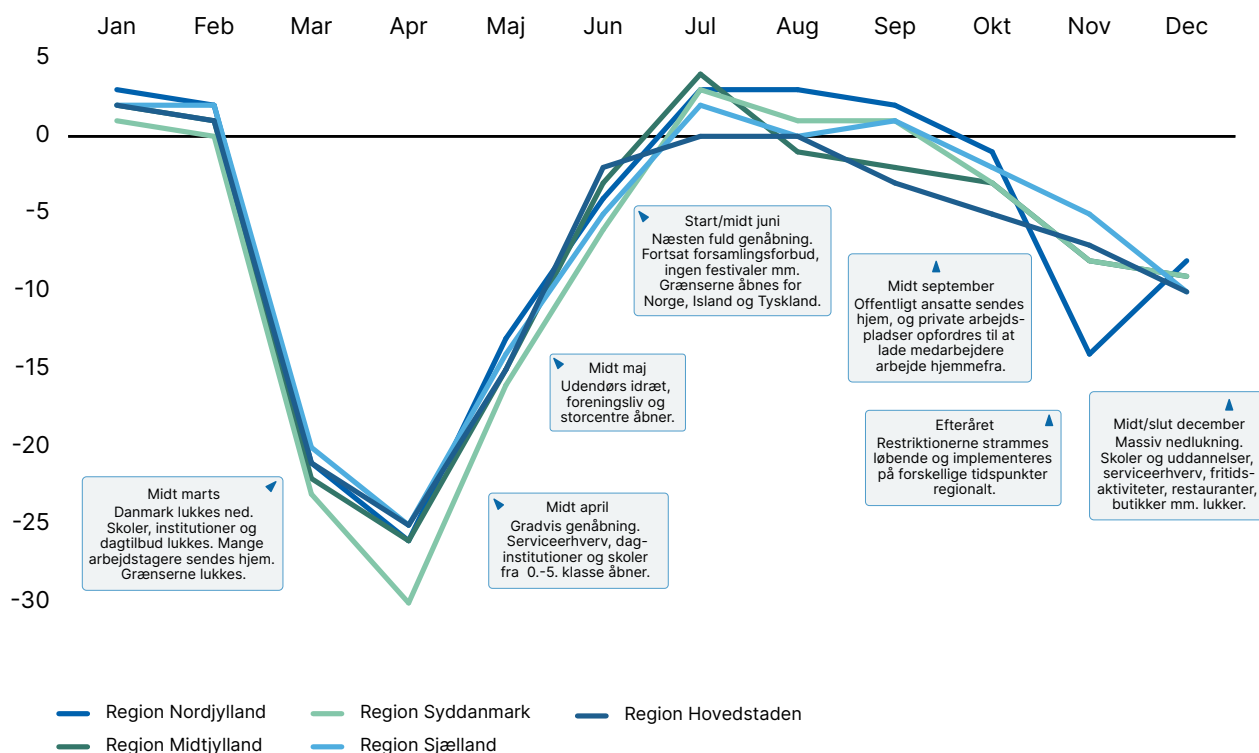
## Corona havde stor indflydelse på trafikken i 2020

I 2020 var trafikken som alt andet påvirket af coronavirusen, der på kort tid udviklede sig til en verdensomspændende pandemi. De fleste lande indførte omfattende restriktioner, som lukkede store dele af samfundet ned i længere perioder. I Danmark var skoler, uddannelsesinstitutioner, forretninger og foreningsliv lukket i flere perioder, og mange arbejdspladser sendte deres medarbejdere hjem. Trafikken var derfor stærkt reduceret i lange perioder, og det havde naturligvis en stor effekt på ulykkestallene, som var historisk lave i 2020.

Figuren nedenfor viser udviklingen i biltrafik i 2020 fordelt på regioner og i relation til de corona-restriktioner, der blev indført i løbet af året. Der var et meget stort fald i trafikken i foråret, da de første corona-

restriktioner trådte i kraft. I løbet af foråret steg trafikken, i takt med at restriktionerne blev ophævet. Hen over sommeren var trafikken på niveau med året før, og i løbet af efteråret faldt trafikken igen, da der løbende blev indført nye restriktioner.

For alle fem regioner var den overordnede udvikling i biltrafik den samme som på landsplan. Region Syddanmark havde dog et større fald i trafikken i forårs månederne. Det kan blandt andet hænge sammen med, der var et stort fald i grænsetrafikken, fordi der blev indført indrejserestriktioner i både Danmark og Tyskland. I starten af november blev der indført særligt restriktive corona-tiltag i Region Nordjylland, hvilket også medførte et markant dyk i biltrafikken.



Figur 0.1 Udvikling i biltrafik\* for hver region i 2020 i forhold til samme måned i 2019.

\* Biltrafik er defineret som km kørt i et motorkøretøj og er opgjort på køretøjsniveau (motorcykel og knallert udgør kun ca. 1% af dette)

### Forskellig udvikling på tværs af landet

Corona-restriktionerne havde forskellig effekt på trafikken og ulykkesbilledet på tværs af landet. Dels var der forskel på, hvilke restriktioner der blev indført lokalt, og hvor længe de var gældende. Desuden har de eksisterende forhold, såsom befolkningstæthed, geografiske afstande og andelen af by- og landeveje betydning for, hvordan restriktionerne påvirkede den trafikale situation regionalt.

Fx vil et fald i trafikken på 10% kunne have stor betydning for hastighedsniveauet på strækninger, hvor der til dagligt er meget trængsel. Mens et tilsvarende fald på veje med mindre trafik ikke nødvendigvis vil påvirke trafikforholdene væsentligt.

Desuden har faktorer såsom afstande til arbejde og uddannelse og udbuddet af kollektiv trafik betydning for trafikanternes valg af transportmiddel. I de regioner, hvor en stor del af den daglige pendling foregår i bil, vil biltrafikken være mere påvirket især i spidstimerne, når arbejdspladserne sender medarbejderne hjem.

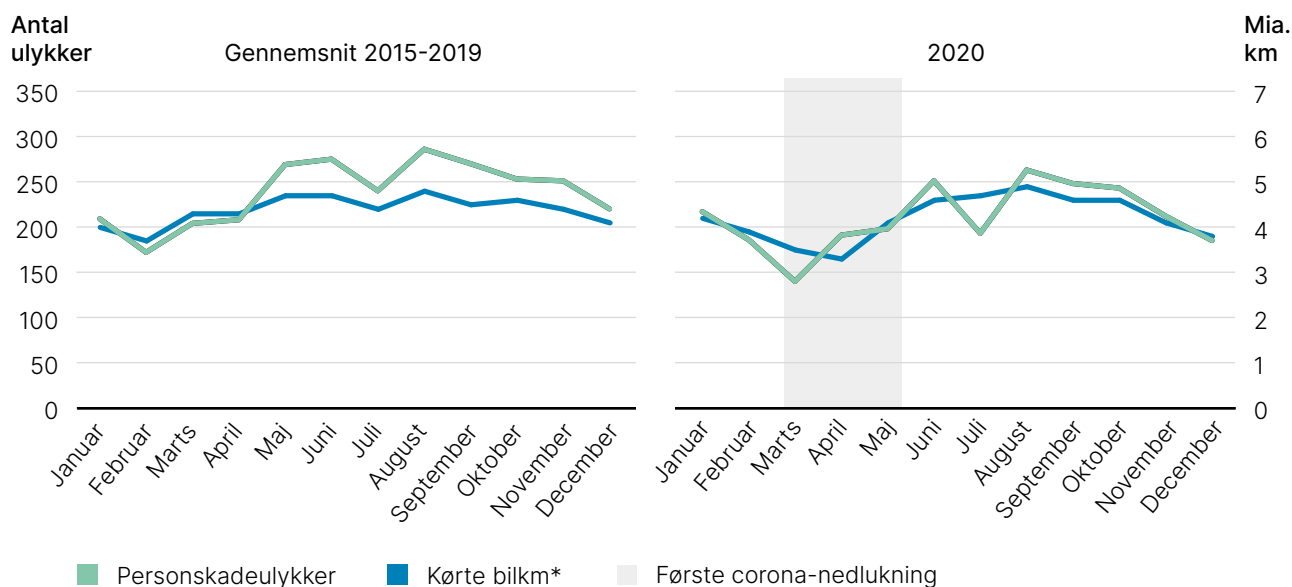
I løbet af året var der også store fald i passagertallene i den kollektive trafik. Det skyldes sandsynligvis både, at flere blev hjemme, og at mange valgte andre transportmidler. I regioner med høj befolkningstæthed og korte afstande til arbejde, uddannelse, indkøb osv., vil cyklen ofte være et attraktivt alternativ, mens man oftere vælger bilen, når afstandene bliver større.

Der er derfor mange forskellige faktorer, der har betydning for, hvordan corona-restriktionerne påvirkede trafiksituationen på tværs af landet. Det er en del af forklaringen på, at ulykkesbilledet udviklede sig forskelligt i de fem regioner.

### Udvikling i ulykker

Antallet af ulykker kan variere meget, når man ser på tallene måned for måned, men generelt sker der flere ulykker med personskade hen over sommeren og i efteråret. Fra 2015-2019 er 56% af personskadeulykkerne sket i halvåret maj-oktober, og 44% er sket i det andet halvår november-april. En del af forklaringen er, at der bliver kørt mere i sommerhalvåret. Men antallet af ulykker med personskade stiger mere end antallet af kørte bilkm\*. Det hænger blandt andet sammen med, at der også er mere cykeltrafik, når vejret er godt. Desuden er hastighederne typisk lidt lavere i vinterhalvåret, hvor det er mere mørkt, og vejene oftere er glatte.

I 2020 har der været så store udsving i trafikken, at det har haft væsentlig indflydelse på antallet af ulykker. Derfor er der også en tættere sammenhæng mellem antallet af ulykker med personskade og antallet af kørte bilkm end i de foregående år, som det kan ses af figuren nedenfor.



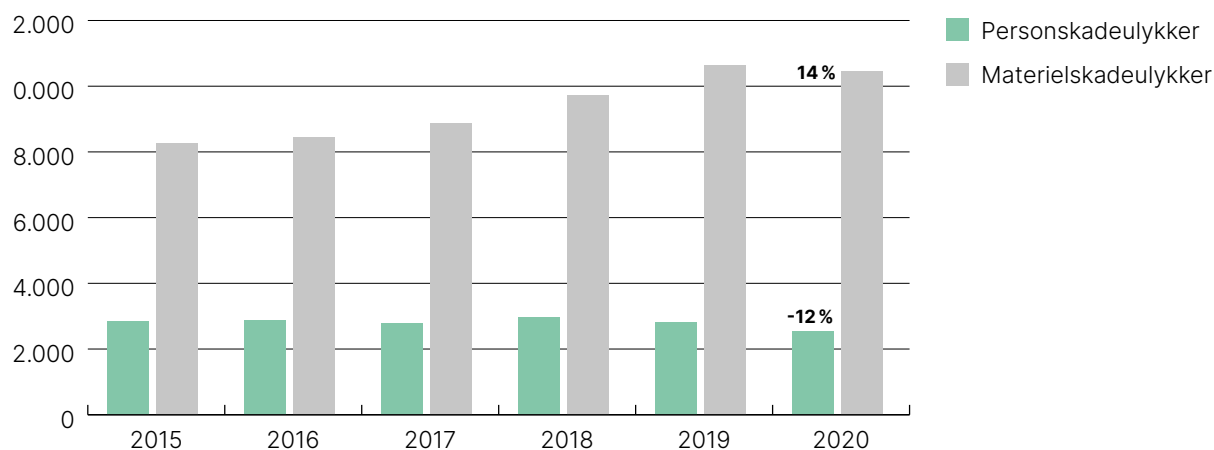
Figur 0.2 Personskadeulykker pr. måned i forhold til kørte km. Venstre side af figuren viser gennemsnittet af antallet af personskadeulykker for 2015-2019 (trafik for 2019) og højre side viser antallet i 2020 (trafik for 2020).

\* Biltrafik er defineret som km kørt i et motorkøretøj og er opgjort på køretøjsniveau (motorcykel og knallert udgør kun ca. 1% af dette)

## Ulykker og personskader

I 2020 var der 12% færre ulykker med personskade på landsplan i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det hænger i høj grad sammen med, at corona-restriktionerne medførte et fald i trafikken. I 2020 var der 7% mindre trafik på vejene i forhold til 2019.

Særligt i marts, april og maj, hvor de første restriktioner trådte i kraft, var der et stort fald i trafikken. Det afspejlede sig tydeligt i ulykkestallene, da det også var den periode i 2020, hvor der var det største fald i antallet af personskadeulykker. Samlet set var der ca. 21% mindre trafik på vejene i de tre måneder i forhold til samme periode i 2019 og 22% færre ulykker med personskade i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.



Figur 0.3 Udvikling i person- og materielskadeulykker, 2015-2020. Procenterne angiver udviklingen i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.

Der er stor forskel på den procentvise udvikling i antallet af ulykker med personskade i de enkelte regioner. Fx var der et større fald i Region Hovedstaden i forårs-månederne, end der var på landsplan, men et mindre fald for hele året samlet set. I Region Midtjylland var faldet mindre i foråret, mens det samlede fald for hele året i regionen var på niveau med landsplan.

Disse forskelle hænger til dels sammen med, at corona-restriktionerne har påvirket trafiksituationen forskelligt i de enkelte regioner. Men det er også vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene varierer fra år til år, og at en del af den procentvise udvikling også kan være et udtryk for tilfældig variation.

Tablet 0.1 Procentvis udvikling i antallet af ulykker med personskade i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.

Udvikling i antal personskadeulykker	Hele året	Marts-maj
Region Nordjylland	-27%	-42%
Region Midtjylland	-12%	-9%
Region Syddanmark	-13%	-18%
Region Hovedstaden	-5%	-27%
Region Sjælland	-2%	-17%
Hele landet	-12%	-22%

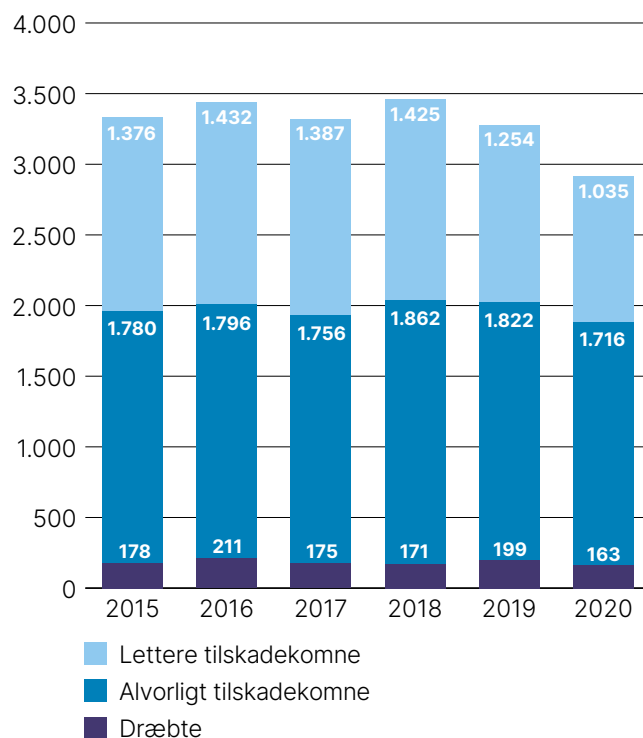


Både antallet af dræbte og tilskadekomne var usædvanligt lavt i Danmark i 2020.

Fra 2015-2019 var der mellem 171 og 211 dræbte om året. I 2020 var der 163 dræbte, hvilket er det laveste antal, siden man begyndte at føre statistik over trafikdræbte i 1930'erne.

2.751 personer kom til skade i trafikken i 2020. Det er 13% færre i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.

Der var især færre lettere tilskadekomne. Antallet af alvorligt tilskadekomne var 5% lavere, mens antallet af lettere tilskadekomne var 25% lavere end gennemsnittet for 2015-2019.



Figur 0.4 Udvikling i antal dræbte og tilskadekomne, 2015-2019.

Da såvel antallet af ulykker med personskaade som antallet af dræbte og tilskadekomne er lavere end i de foregående år, er antallene pr. indbygger også lavere.

Tabel 0.2 Udvikling i antal ulykker samt antal dræbte og tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere i Danmark, 2015-2020.

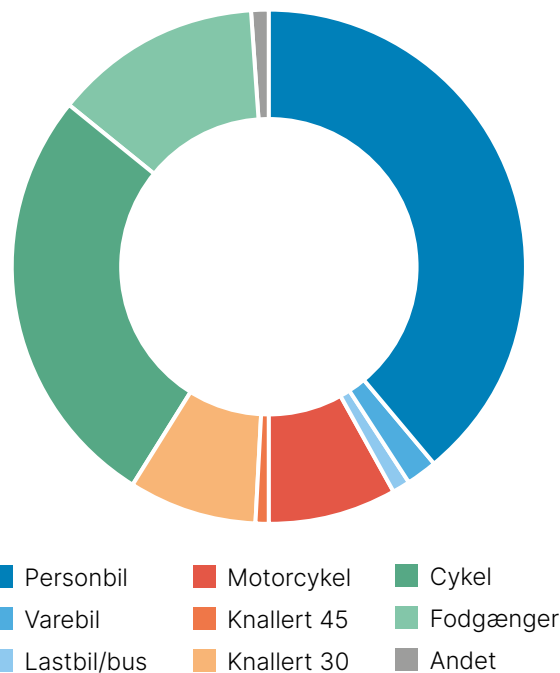
År	Ulykker pr. 10.000 indbyggere			Dræbte og tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere			
	Personskade-ulykker	Materielskade-ulykker	Alle ulykker	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Alle personskaader
2015	5,04	14,58	19,62	0,31	3,15	2,43	5,89
2016	5,05	14,81	19,86	0,37	3,15	2,51	6,03
2017	4,85	15,46	20,31	0,30	3,05	2,41	5,77
2018	5,13	16,80	21,93	0,30	3,22	2,46	5,98
2019	4,84	18,30	23,14	0,34	3,14	2,16	5,64
2020	4,34	17,95	22,29	0,28	2,95	1,78	5,00

## Transportmiddel

I 2020 udgjorde bilister i personbil 39% af de dræbte og tilskadekomne i ulykker. Personbilen er dermed fortsat det transportmiddel, som flest bliver dræbt eller kommer til skade i. Det skyldes i høj grad, at bilen er det mest anvendte transportmiddel.

I de fleste regioner udgør bilister i personbil den største gruppe af dræbte og tilskadekomne i trafikulykker. Det gælder dog ikke i Region Hovedstaden, hvor cyklister udgør en større andel. I de øvrige regioner udgør bilister mellem 36% (i Region Sjælland) og 51% (i Region Nordjylland).

Cyklister udgjorde den næststørste gruppe af dræbte og tilskadekomne i ulykker. 27% af de dræbte og tilskadekomne i Danmark kørte i 2020 på cykel. Det er en lidt større andel end de foregående år. Det kan skyldes, at der ikke var et fald i cykeltrafikken i 2020. Andelen af cyklister spænder fra 18% af de dræbte og tilskadekomne i Region Nordjylland i 2020 til 42% i Region Hovedstaden.



Figur 0.5 Andel af dræbte og tilskadekomne i hele landet fordelt på transportmidler, 2020.

I alle regioner var der et fald i antal dræbte og tilskadekomne i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Ligesom på landsplan dækker det samlede fald i regionerne over forskelle mellem trafikantgrupperne. På landsplan var der fx 20% færre dræbte og tilskadekomne bilister i personbil i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019, mens der var 38% færre i Region Nordjylland og blot 3% færre i Region Hovedstaden.

Tabel 0.3 Udviklingen i antal dræbte og tilskadekomne i 2020 for hver region og for hele landet i forhold til gennemsnittet for 2015-2019 opgjort for bilister i personbil, cyklister, fodgængere og den samlede antal dræbte og tilskadekomne.

	Personbil	Cykel	Fodgænger	Samlet udvikling i dræbte og tilskadekomne
<b>Region Nordjylland</b>	-38%	-25%	-12%	-32%
<b>Region Midtjylland</b>	-12%	-7%	-15%	-12%
<b>Region Syddanmark</b>	-14%	-7%	-10%	-13%
<b>Region Hovedstaden</b>	-3%	-5%	-15%	-5%
<b>Region Sjælland</b>	-26%	14%	5%*	-6%
<b>Hele landet</b>	-20%	-7%	-11%	-13%

\* Trafikantgruppen udgør i gennemsnit mindre end 50 dræbte og tilskadekomne om året, og selv mindre forskelle i antal giver derfor store procentvise ændringer.

## Alder

Der var færre dræbte og tilskadekomne i næsten alle aldersgrupperne på landsplan i 2020. Antallet af personskader faldt mest i de aldersgrupper, der omfatter mange studerende og erhvervsaktive. Samlet set var der 18% færre dræbte og tilskadekomne i aldersgrupperne fra 18-54 år i 2020 i forhold til gennemsnittet for de foregående 5 år.

Det hænger sandsynligvis sammen med, at mange har arbejdet hjemme store dele af året, og at de videregående uddannelser har haft meget distanceundervisning. Det betyder, at de 18-54-årige har haft mindre transport til og fra arbejde eller studie, end de plejer.

Der var dog forskel på, hvordan udviklingen var fordelt på aldersgrupperne i de enkelte regioner. Det er vanskeligt at afgøre, i hvor høj grad disse forskelle skyldes, at corona-restriktionerne har haft forskellig effekt på tværs af landet, men det er sandsynligvis en del af forklaringen.

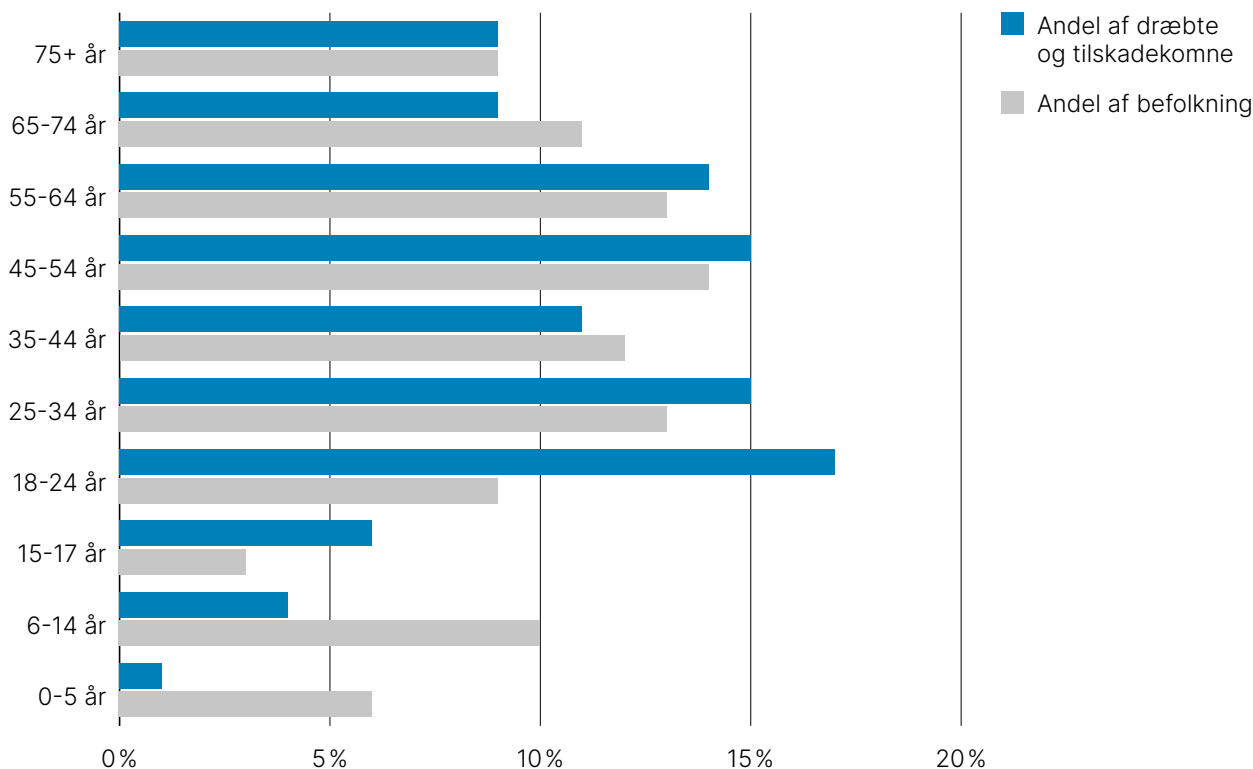
I Region Nordjylland var der ligesom på landsplan et stort fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i

aldersgrupperne 18-54 år i 2020. Men det største fald i regionen sås blandt de unge. I 2020 blev antallet af dræbte og tilskadekomne unge mellem 15 og 24 år i Region Nordjylland mere end halveret i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.

I Region Midtjylland og Region Sjælland var de største fald hhv. i aldersgrupperne 25-64 år og 25-54 år, mens antallet dræbte og tilskadekomne unge var på niveau med de foregående år i begge regioner.

I Region Syddanmark var der også et større fald i de aldersgrupper, der omfatter mange studerende og erhvervsaktive. Det var dog ikke helt så udtalt som på landsplan. I Region Syddanmark faldt det samlede antal dræbte og tilskadekomne med 13%, og antallet af dræbte og tilskadekomne i aldersgrupperne 18-54 år faldt med 15% i 2020.

I Region Hovedstaden var billedet mere blandet. Antallet af dræbte og tilskadekomne faldt samlet set med 5%. Aldersgrupperne på 25-44 år havde det største fald på 18%.

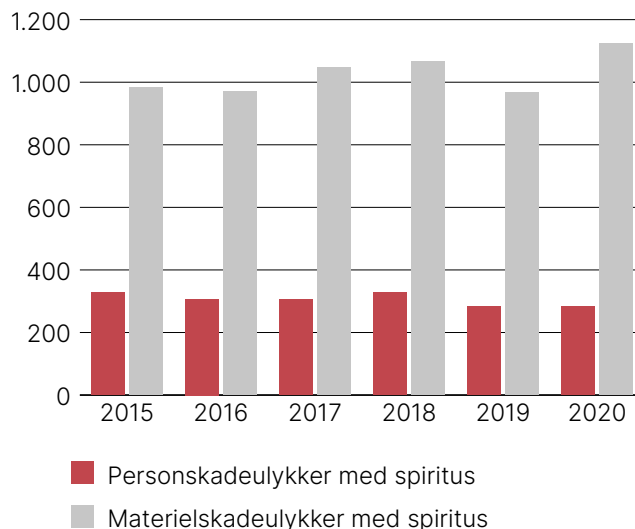


Figur 0.6 Andel af dræbte og tilskadekomne fordelt på alder på landsplan sammenholdt med andel af befolkningen, 2020.

## Spiritus

Antallet af spiritusulykker med personskade faldt i 2020 med 9% i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. De faldt altså ikke lige så meget som alle personskadeulykker (med og uden spiritus), som faldt med 12%. Samtidig var der flere materielskadeulykker med spirituspåvirkede førere, ligesom der generelt var flere ulykker med materielskade i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.

I Danmark udgør spiritusulykkerne 11% af det samlede antal trafikulykker. Det gælder både for 2020 alene og for gennemsnittet for 2016-2020. I regionerne er der forskel på, hvor stor en andel spiritusulykkerne udgør. Fx har 8% af ulykkerne i Region Hovedstaden de seneste 5 år været spiritusulykker, mens det gælder for 14% af ulykkerne i Region Nordjylland.



Figur 0.7 Antal spiritusulykker med hhv. personskade og alene materielskade i hele landet, 2015-2020.

Fra region til region er der forskel på udviklingen i antallet af spiritusulykker med personskade i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Mens tre regioner havde et fald i antallet, var der modsat en stigning i to andre regioner. Corona-restriktionerne kan muligvis have påvirket omfanget af spirituskørsel forskelligt på tværs af landet, og i så fald kan det have haft betydning for udviklingen i antallet af spiritusulykker. Men da der er tale om relativt små tal, kan der i lige så høj grad også blot være tale om tilfældig variation. Desuden er det vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene kun siger noget om, hvor mange spiritusulykker der er sket, men ikke noget om hvor mange der har kørt spirituskørsel.

Tabel 0.4 Søjlerne til venstre viser antal spiritusulykker med personskade i 2020 samt udviklingen i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Søjlerne til højre viser det gennemsnitlige antal spiritusulykker pr. år fra 2016-2020 (både person- og materielskadeulykker), samt det andel af ulykkerne som spiritusulykker udgjorde i hver region og på landsplan i samme periode.

Spiritusulykker med personskade			Alle spiritusulykker (person- og materielskadeulykker)	
	Antal i 2020	Udvikling i 2020 ifht. 2015-2019	Gennemsnit pr. år i 2016-2020	Andel af alle ulykker i 2016-2020
Region Nordjylland	34	-46%	161	14%
Region Midtjylland	66	-10%	304	11%
Region Syddanmark	78	12%	355	11%
Region Hovedstaden	50	-18%	291	8%
Region Sjælland	56	26%	226	13%
<b>Hele landet</b>	<b>284</b>	<b>-9%</b>	<b>1.336</b>	<b>11%</b>

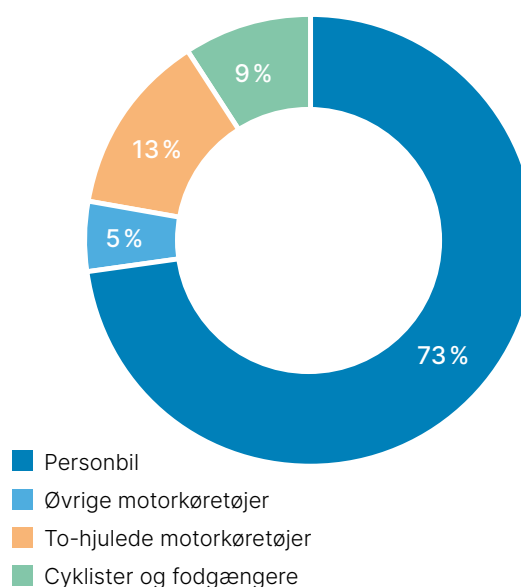
334 personer blev dræbt eller kom til skade i spiritusulykker i Danmark i 2020. Det er samlet set 10% lavere end gennemsnittet for 2015-2019. Det tal dækker over et fald i dræbte og lettere tilskadekomne i spiritusulykker, mens der har været en mindre stigning i antallet af alvorligt tilskadekomne.

Tabel 0.5 Antal dræbte og tilskadekomne i spiritusulykker i hele landet, 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Dræbte</b>	27	30	36	32	38	29	33
<b>Alvorligt tilskadekomne</b>	200	179	175	183	163	191	180
<b>Lettere tilskadekomne</b>	158	170	157	181	118	114	157
<b>I alt</b>	<b>385</b>	<b>379</b>	<b>368</b>	<b>396</b>	<b>319</b>	<b>334</b>	<b>369</b>

Førere af personbil udgør langt de fleste spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker. Det gælder både på landsplan og for alle regionerne. Fra 2016-2020 udgjorde biler 73% af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykkerne.

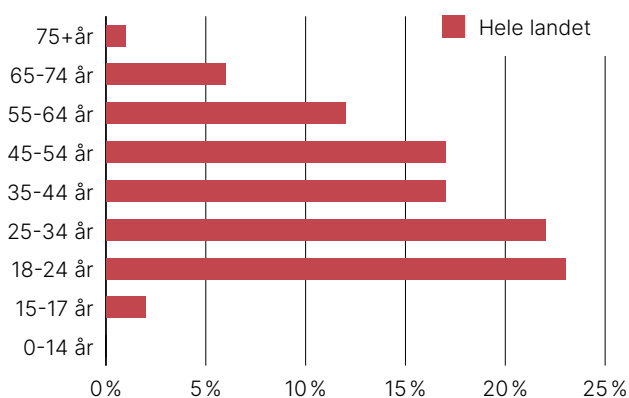
Den næststørste gruppe af spirituspåvirkede trafikanter i ulykker ses på landsplan for de tohjulede motorkøretøjer. Spirituspåvirkede førere af motorcykel, knallert 30 og knallert 45 udgjorde 13% af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykker fra 2016-2020.



Figur 0.8 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i hele landet fordelt på grupper af transportmidler, 2016-2020.

Aldersfordelingen for de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker fra 2016-2020 på landsplan viser, at næsten halvdelen (47%) var mellem 15 og 35 år.

Den største aldersgruppe er de 18-24-årige, som de seneste 5 år har udgjort 23% af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker, mens de kun udgør 9% af den danske befolkning.



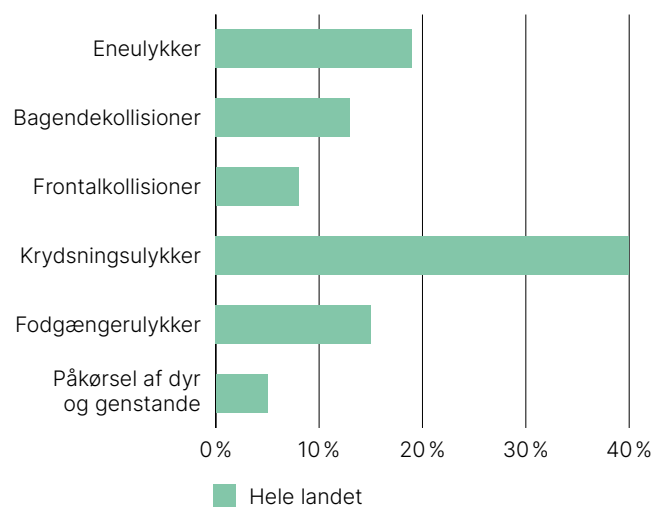
Figur 0.9 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i hele landet fordelt på aldersgrupper, 2016-2020.

## Ulykkestyper

I 2020 var 40% af ulykkerne med personskade i Danmark en krydsningsulykke. Altså ulykker, hvor to trafikanter krydser hinanden fx i forbindelse med højre- eller venstresving eller på vej gennem et kryds.

Næsten 3 ud af 4 krydsningsulykker i Danmark sker i byerne. Region Hovedstaden har den højeste befolkningstæthed og den mindste andel bosat i landdistrikter af de fem regioner, og i denne region udgør krydsningsulykker også en større andel af ulykkerne med personskade end i de øvrige regioner.

19% af ulykkerne med personskade i 2020 var eneulykker. Denne ulykkestype forekommer hyppigere uden for byerne, og ulykkestypen fylder også mest i regioner med lav befolkningstæthed og mange km vej. I 2020 var 26% af ulykkerne i Region Syddanmark eneulykker.



Figur 0.10 Personskadeulykker fordelt på hovedsituation for hele landet, 2020.

Der var færre ulykker med personskade for alle ulykkestyper i Danmark i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det gjaldt især for ulykkestyper med mere end én trafikant, nemlig krydsningsulykker, frontalkollisioner, bagendekollisioner og fodgængerulykker. Antallet af eneulykker var dog kun 2% lavere i 2020.

Tabel 0.6 Udvikling i personskadeulykker fordelt på hovedsituation for hele landet, 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Eneulykker</b>	494	537	514	517	441	491	501
<b>Bagendekollisioner</b>	352	408	326	410	420	326	383
<b>Frontalkollisioner</b>	226	252	227	250	227	197	236
<b>Krydsningsulykker</b>	1.227	1.134	1.178	1.187	1.145	1.015	1.174
<b>Fodgængerulykker</b>	390	413	404	454	425	369	417
<b>Påkørsel af dyr og genstande</b>	164	138	140	146	150	129	148

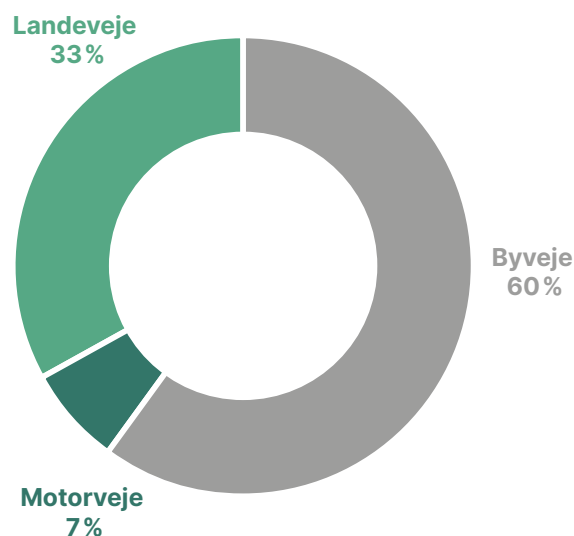
## By og land

I Danmark sker den største andel af ulykkerne med personskade på byveje. De seneste fem år skete 60% af personskadeulykkerne på denne vejtype. Næsten samme andel ses også for 2020 alene. I byerne er der ofte mange kryds, tæt trafik og mange forskellige trafikanter. Derfor opstår der flere situationer, hvor der er risiko for ulykker.

De ulykker der sker uden for byerne, er dog ofte mere alvorlige, blandt andet fordi hastigheden er højere. Det betyder, at når der sker en ulykke, er risikoen for personskade større.

Regionerne er forskellige, når det blandt andet kommer til befolkningstæthed og bosætning i by og land. Det afspejler sig i forskelle i fordelingen mellem ulykker på byveje, landeveje og motorveje.

Samlet set faldt antallet af personskadeulykker i Danmark i 2020 med 12% i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Dette fald dækker over et fald på både byveje, landeveje og motorveje, men særligt på landevejene og motorvejene er der sket færre personskadeulykker, nemlig hhv. 17% og 23% færre end gennemsnittet for årene 2015-2019.



Figur 0.11 Personskadeulykker for hele landet opdelt på vejtyper, 2016-2020.

Tabel 0.7 Udviklingen i antal personskadeulykker i 2020 for hver region og for hele landet fordelt på vejtyper i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Bemærk, at for hver region er der i gennemsnit færre end 50 personskadeulykker på motorvejene om året, derfor vil selv mindre forskelle i antal give store procentvise ændringer.

	By	Land		Alle veje
	Byveje	Motorveje	Landeveje*	
<b>Region Nordjylland</b>	-22%	-27%	-33%	-27%
<b>Region Midtjylland</b>	-10%	-20%	-13%	-12%
<b>Region Syddanmark</b>	-11%	-30%	-12%	-13%
<b>Region Hovedstaden</b>	-5%	-22%	6%	-5%
<b>Region Sjælland</b>	18%	-12%	-22%	-2%
<b>Hele landet</b>	-7%	-23%	-17%	-12%

\* Landeveje inkluderer også motortrafikveje.

For hver region ses også samlet et fald i personskadeulykkerne i 2020, men for hver vejtype er der forskelle i udviklingen regionalt. Fx var der i Region Nordjylland 22% færre ulykker med personskade på byveje, mens der i Region Sjælland var 18% flere.

Ca. en tredjedel af landets trafik bliver kørt på motorveje. Generelt set sker en lav andel af ulykkerne med personskade på motorvejene. I de seneste 5 år er 7% af ulykkerne med personskade sket på motorveje. Det samme billede ses i alle regionerne.

Tabel 0.8 Antal personskadeulykker for hele landet fordelt på vejtyper for årene 2015-2020. Den nederste række viser for hver vejtype andelen af det samlede antal af ulykker med personskade for perioden 2016-2020 på landsplan.

	By	Land	
	Byveje	Motorveje	Landeveje*
<b>2015</b>	1.692	185	976
<b>2016</b>	1.696	197	989
<b>2017</b>	1.626	167	996
<b>2018</b>	1.768	211	985
<b>2019</b>	1.756	205	847
<b>2020</b>	1.581	149	797
<b>Andel 2016-2020</b>	60%	7%	33%

\* Landeveje inkluderer også motortrafikveje.

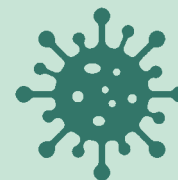




# 1. Region Nordjylland

## Corona i Region Nordjylland

I 2020 var Region Nordjylland omfattet af de nationale corona-tiltag, der omfattede massiv nedlukning fra midten af marts, gradvis genåbning sidst på foråret og hen over sommeren, samt nye restriktioner i løbet af efteråret og vinteren.



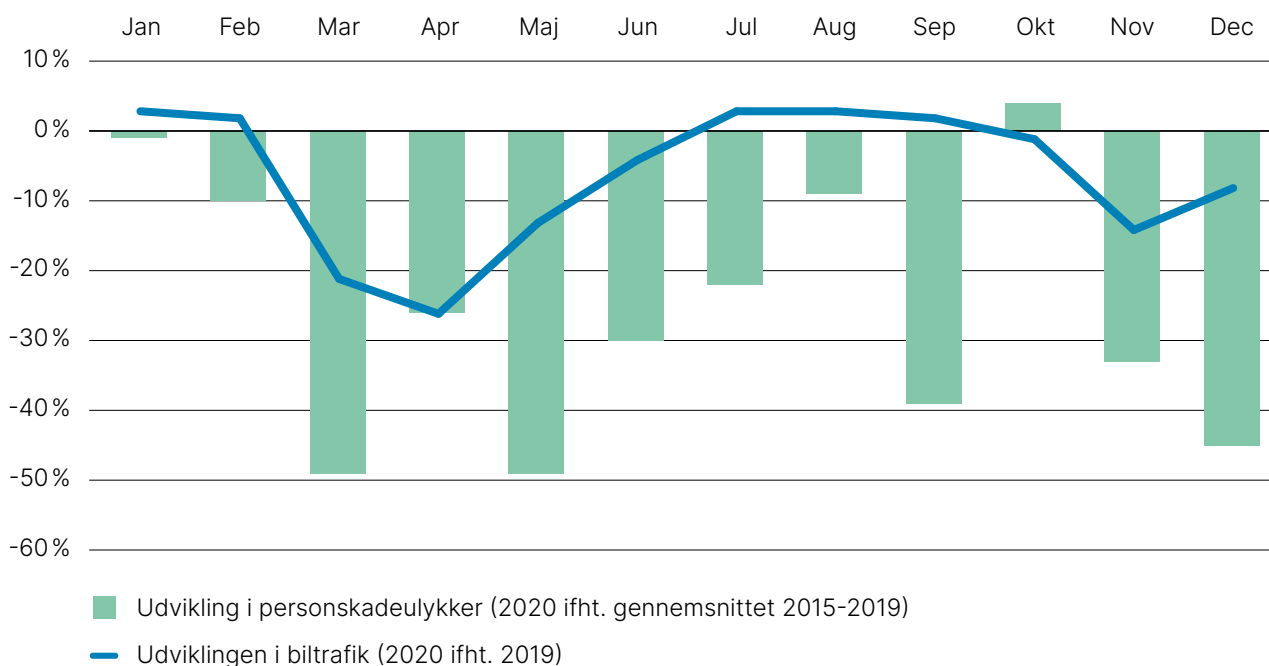
I november blev der indført særlige restriktioner i 7 af de 11 kommuner i Region Nordjylland, som var gældende i ca. to uger. Det betød blandt andet, at der var omfattende nedlukning af skoler, erhverv, kultur- og fritidsliv, samt at den kollektive trafik blev indstillet, og at borgerne blev opfordret til ikke at krydse kommunegrænserne.

Ingen nordjyske kommuner var blandt de 38 kommuner, der i start december fik indført lokale tiltag, men et par dage senere var Aalborg Kommune blandt de 31 yderligere kommuner, der blev lukket ned. Senere i december blev nedlukningen landsdækkende.

## Ulykker og trafik i regionen i 2020

Corona-restriktionerne medførte et stort fald i trafikken i 2020. I Region Nordjylland gjaldt det særligt i marts, april, maj og november. I de tre forårsmåneder var der i regionen også især et stort fald i antallet af

personskadeulykker, nemlig på 42%. De særlige corona-tiltag, der blev pålagt en række kommuner i november, afspejler sig i et større fald i trafikken end på landsplan. I både november og december var der et stort fald i ulykkerne med personskade i regionen.



Figur 1.1 Udvikling i antallet af personskadeulykker i Region Nordjylland pr. måned i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019, sammenholdt med udviklingen i antallet af kørte km i 2020 forhold til 2019.

\* Biltrafik er defineret som km kørt i et motorkøretøj og er opgjort på køretøjsniveau (motorcykel og knallert udgør kun ca. 1% af dette)

**-27%**

**-42%**

**27% færre ulykker med personskade i 2020.  
42% færre i marts-maj**



**38% færre dræbte og tilskadekomne bilister i 2020. Bilister udgør dog stadig mere end halvdelen af de dræbte og tilskadekomne**

**15-24  
år**

**52% færre dræbte og tilskadekomne i alderen 15-24 år**



**54% færre dræbte og tilskadekomne i spiritusulykker**

## Om Region Nordjylland

Region Nordjylland omfatter 11 kommuner, og 10% af Danmarks befolkning bor i regionen.

Region Nordjylland er med sine ca. 590.000 indbyggere Danmarks mindst folkerige region. Region Nordjyllands areal udgør ca. 18% af Danmarks samlede areal. Regionen har med en befolkningstæthed på 75 indbyggere pr. km<sup>2</sup> landets laveste befolkningstæthed af de fem regioner.

Aalborg er den største by i regionen, hvor 20% af regionens indbyggere bor. Ligesom i de andre store byer i Danmark har Aalborg meget cykeltrafik og en høj grad af kollektiv trafikbetjening. Derudover består en stor del af regionen af åbent land og mindre byer (færre end 20.000 indbyggere), der forbindes af små og store landeveje. Næsten halvdelen af befolkningen (49%) bor i de mindre byer og næsten hver femte (18%) i landdistrikter. Den lave befolkningstæthed og de store afstande, betyder at der bliver kørt mere i bil.

Limfjorden løber på tværs af regionen, og der er derfor relativt få vejforbindelser, der forbinder den nordlige og sydlige del af regionen. Især i myldretiden betyder det, at der er tæt trafik gennem Aalborg.

Region Nordjylland har ca. 12.250 km vej. Det svarer til ca. 16% af det samlede vejnet i Danmark. Den østlige del af regionen har en nord-sydgående motorvejsforbindelse, der forbinder Hobro i syd med henholdsvis Hirtshals og Frederikshavn i nord. I den vestlige del af regionen afvikles al regional trafik på landeveje og motortrafikveje.



## Ulykker og personskader

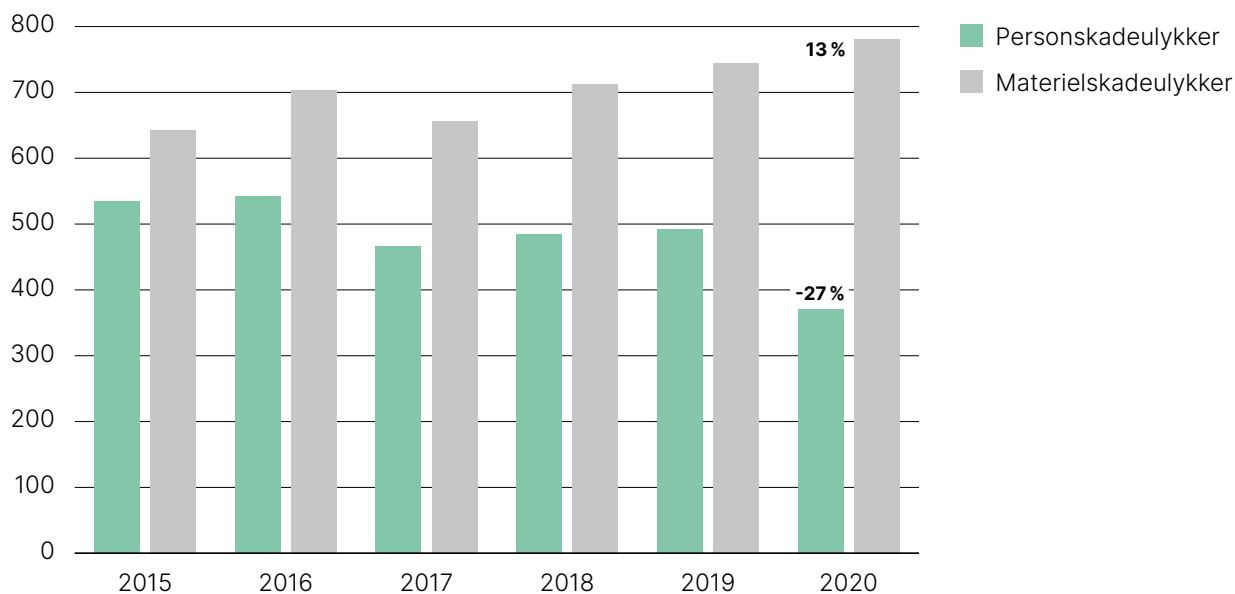
I 2020 var der 27% færre ulykker med personskade i Region Nordjylland i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det var et væsentligt større fald end på landsplan, hvor antallet af ulykker med personskade faldt med 12%.

Fra 2015-2019 var der mellem 467 og 543 ulykker med personskade om året i Region Nordjylland. I 2020 var der 370.

Også i foråret, hvor de første corona-restriktioner trådte i kraft, var der et markant større fald i ulykker med personskade i Region Nordjylland end på landsplan. I Region Nordjylland var der 42% færre ulykker med personskade i marts-maj i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan var der 22% færre

ulykker med personskade i samme periode. I Region Nordjylland faldt biltrafikken samlet set med 20% i marts-maj, og på landsplan faldt den med 21%.

Desuden var der et større fald i ulykker med personskade i november og december i Region Nordjylland, end der var på landsplan. I Region Nordjylland var der samlet set 39% færre ulykker med personskade i de to måneder i forhold til gennemsnittet for 2015-2019, mens der på landsplan var 16% færre. Det hænger sandsynligvis sammen med, at der i november blev indført særligt restriktive corona-tiltag i Region Nordjylland. Det medførte, at biltrafikken faldt med 14% i november 2020 i forhold til samme måned året før. På landsplan var biltrafikken i november kun 8% lavere end i 2019.

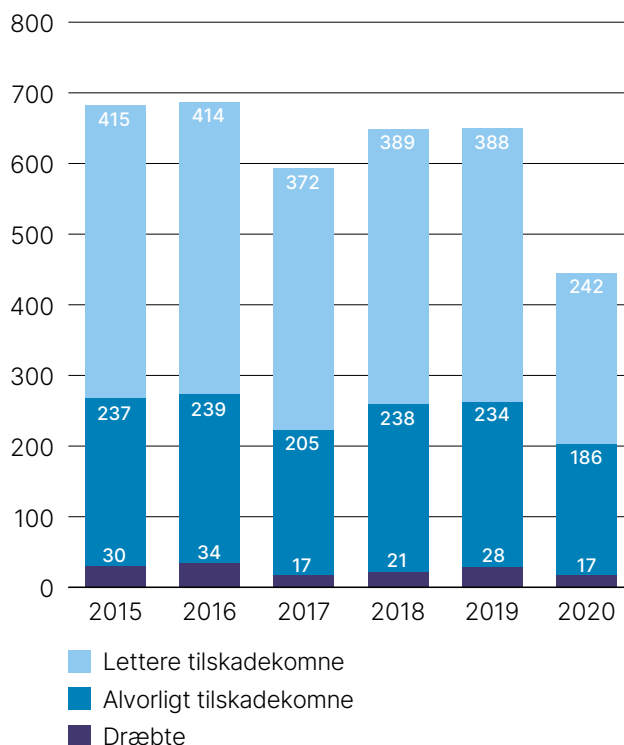


Figur 1.2 Udvikling i person- og materielskadeulykker i Region Nordjylland, 2015-2020. Procenterne angiver udviklingen i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.

I 2020 var der 17 personer, der mistede livet i trafikken i Region Nordjylland. Fra 2015 til 2019 var der mellem 17 og 34 dræbte om året i regionen.

186 personer kom alvorligt til skade, og 242 kom lettere til skade i 2020. Det er færre end i årene 2015-2019, hvor der i gennemsnit var 231 alvorligt tilskadede og 396 lettere tilskadede om året i Region Nordjylland.

Samlet set var der 32% færre dræbte og tilskadede i Region Nordjylland i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan faldt antallet af dræbte og tilskadede med 13%.



Figur 1.3 Udvikling i antal dræbte og tilskadede i Region Nordjylland, 2015-2020.

Det, at der var et større fald i personskadeulykker samt i dræbte og tilskadede i Region Nordjylland i 2020, end der var på landsplan, kan skyldes, at corona-restriktionerne muligvis har påvirket trafikmønstrene forskelligt på tværs af landet. Det er dog også vigtigt at være opmærksom på, at ulykker i høj grad er påvirket af tilfældig variation, og at mange andre faktorer også kan have spillet ind.

Selvom antallet af personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere i Region Nordjylland var lavere i 2020 end i de foregående år, var det dog fortsat højere end på landsplan. I 2020 skete der 6,27 personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere i regionen, på landsplan var tallet 4,34. Det er særligt antallet af lettere tilskadede pr. indbygger, der er højere end på landsplan.

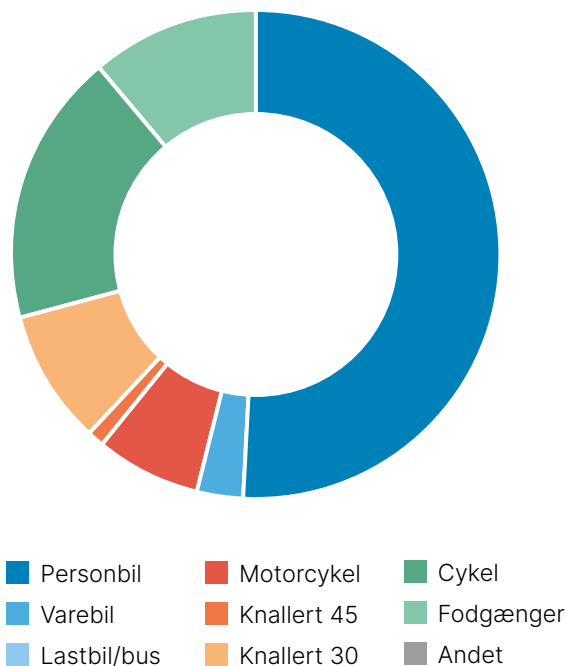
Tabel 1.1 Udvikling i antal ulykker samt antal dræbte og tilskadede pr. 10.000 indbyggere i Region Nordjylland, 2015-2020.

År	Ulykker pr. 10.000 indbyggere			Dræbte og tilskadede pr. 10.000 indbyggere			
	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Alle ulykker	Dræbte	Alvorligt tilskadede	Lettere tilskadede	Alle personskader
2015	9,18	11,02	20,20	0,51	4,07	7,12	11,71
2016	9,27	12,02	21,30	0,58	4,08	7,07	11,73
2017	7,95	11,17	19,12	0,29	3,49	6,33	10,11
2018	8,22	12,10	20,32	0,36	4,04	6,60	11,00
2019	8,34	12,63	20,97	0,47	3,97	6,58	11,02
2020	6,27	13,22	19,49	0,29	3,15	4,10	7,54
<b>Landsplan 2020</b>	4,34	17,95	22,29	0,28	2,95	1,78	5,00

## Transportmiddel

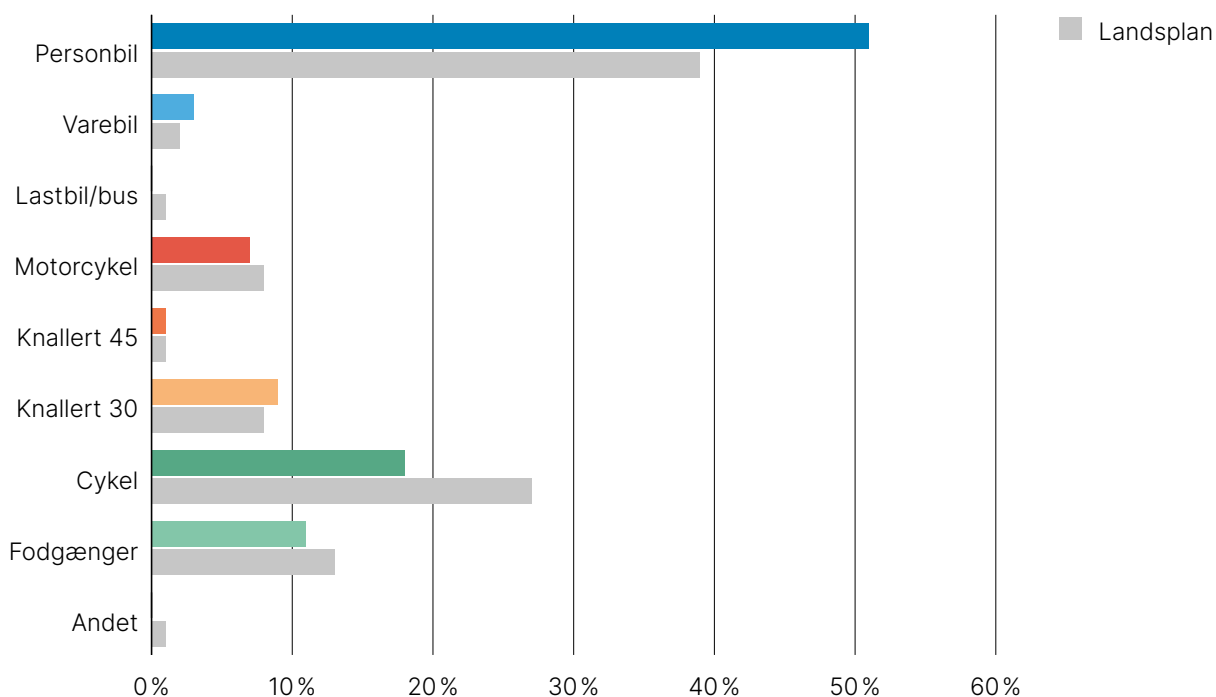
I 2020 var der et stort fald i antallet af tilskadekomne bilister i Region Nordjylland. 228 bilister blev dræbt eller kom til skade i trafikken, hvilket er 38 % færre end gennemsnittet for 2015-2019.

Bilister udgør dog stadig en større andel af de dræbte og tilskadekomne i regionen, end de gør på landsplan. I 2020 var ca. 5 ud 10 dræbte og tilskadekomne i Region Nordjylland en bilist, mens det var ca. 4 ud af 10 på landsplan.



Figur 1.4 Andel af dræbte og tilskadekomne i Region Nordjylland fordelt på transportmidler, 2020.

Samtidig udgør cyklister en mindre andel af de dræbte og tilskadekomne i Region Nordjylland, end de gør på landsplan. Det kan hænge sammen med, at store dele af regionen består af mindre byer og landområder, hvor der kan være større afstand til arbejde, uddannelse, indkøb mv., og at der derfor bliver kørt mere i bil og mindre på cykel.



Figur 1.5 Andel af dræbte og tilskadekomne i Region Nordjylland og på landsplan fordelt på transportmidler, 2020.

## Alder

Der var færre dræbte og tilskadekomne i 2020 i næsten alle aldersgrupperne både i Region Nordjylland og på landsplan. På landsplan faldt antallet af personskader mest i de aldersgrupper, der omfatter mange studerende og erhvervsaktive. Samlet set var der 18% færre dræbte og tilskadekomne i aldersgrupperne fra 18-54 år på landsplan i 2020 i forhold til gennemsnittet for de foregående 5 år. I Region Nordjylland var der også et stort fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i denne aldersgruppe på 39% i 2020.

Det hænger sandsynligvis sammen med, at mange har arbejdet hjemme store dele af året, og at de videregående uddannelser har haft meget distanceundervisning. Det betyder, at de 18-54-årige har haft mindre transport til og fra arbejde eller studie, end de plejer.

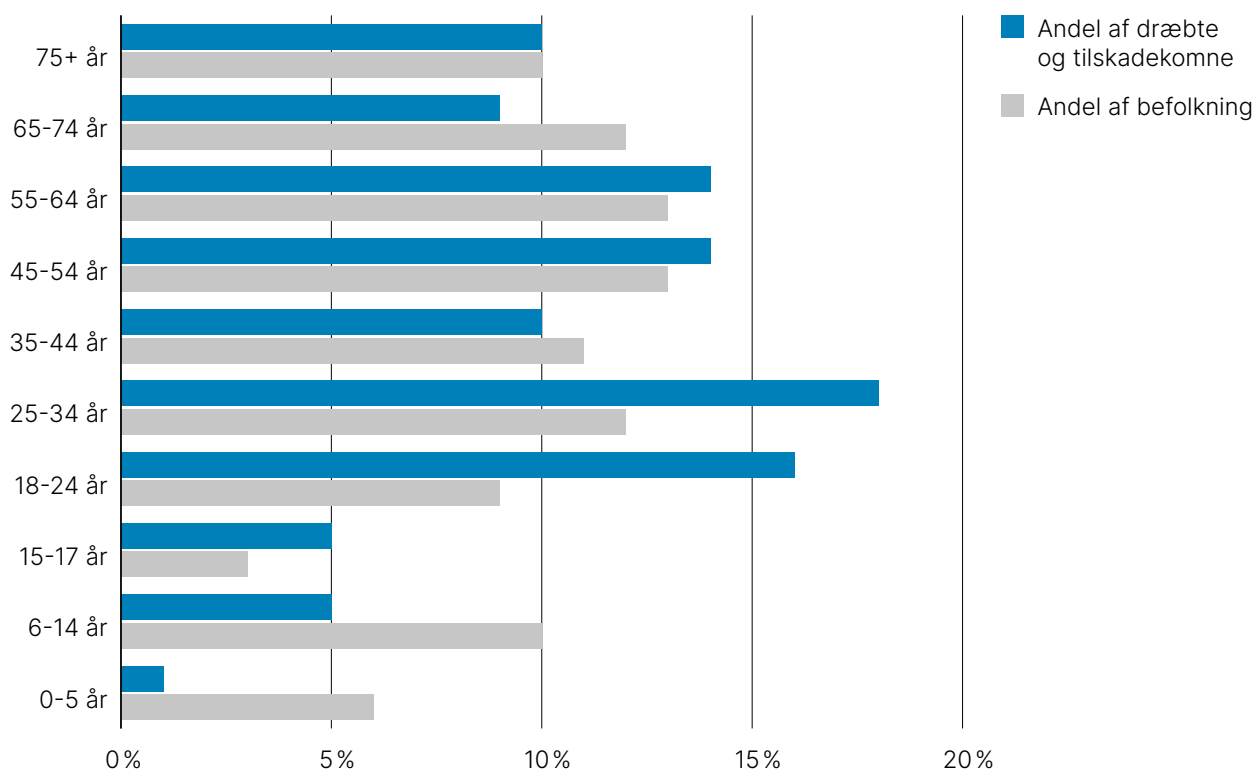
I Region Nordjylland var unge den aldersgruppe, der havde det største fald i antallet af dræbte og tilskadekomne. I 2020 blev antallet af dræbte og tilskadekomne unge mellem 15 og 24 år mere end halveret i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. I 2020 blev 5 unge dræbt i trafikken i Region Nordjylland, mens 84 unge kom til skade. Fra 2015-2019 var der mellem 169 og 200 unge, der blev dræbt eller kom til skade om året.

Eftersom der også var et fald for de fleste andre aldersgrupper, er unge dog fortsat overrepræsenterede blandt de dræbte og tilskadekomne i forhold til deres andel af befolkningen. Unge mellem 15 og 24 år udgjorde 13% af befolkningen, men 20% af de dræbte og tilskadekomne i 2020 i Region Nordjylland.

På landsplan udgjorde unge 23% af de dræbte og tilskadekomne. I de foregående år var andelen af dræbte og tilskadekomne unge i Region Nordjylland højere end i de øvrige regioner.

Mens antallet af dræbte og tilskadekomne er faldet for de øvrige aldersgrupper i regionen, så er antallet af dræbte og tilskadekomne på 75 år eller derover i 2020 på niveau med gennemsnittet for 2015-2019. Her er det dog vigtigt at være opmærksom på, at der er tale om relativt små tal, som derfor kan variere meget fra år til år.

I 2020 var der 43 personer på 75 år eller derover, som blev dræbt eller kom til skade i trafikken i Region Nordjylland. Fra 2015 til 2019 var det mellem 34 og 50 om året.



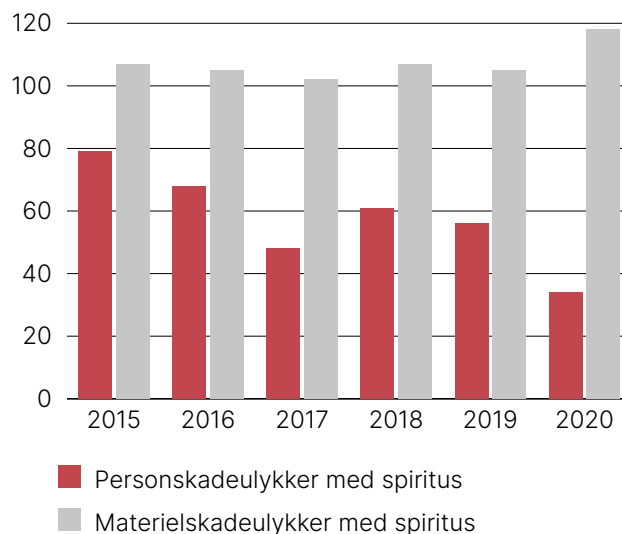
Figur 1.6 Andel af dræbte og tilskadekomne fordelt på alder i Region Nordjylland sammenholdt med andel af befolkningen, 2020.



## Spiritus

I 2020 var der et større fald i spiritusulykker med personskaade i Region Nordjylland, end der var på landsplan. Der skete 34 spiritusulykker med personskaade i Region Nordjylland i 2020. Det er 46% færre end gennemsnittet for årene 2015-2019. På landsplan faldt antallet med 9% i 2020. Regionen er den region med det største fald i antallet af spiritusulykker med personskaade.

I Region Nordjylland var 2020 modsat et år med mange spiritusulykker med alene materielskaade. Her svarer udviklingen til, hvad vi ser på landsplan.



Figur 1.7 Antal spiritusulykker med hhv. personskaade og alene materielskaade i Region Nordjylland, 2015-2020.

I Region Nordjylland udgør spiritusulykkerne en større andel af det samlede antal trafikulykker end på landsplan. Det gælder både for 2020 alene og for de foregående år. De seneste 5 år har 14% af trafikulykkerne i regionen været spiritusulykker, hvor det for hele landet har været 11% af ulykkerne.

Corona-restriktionerne kan muligvis have påvirket omfanget af spirituskørsel forskelligt på tværs af landet, og i så fald kan det have haft betydning for udviklingen i antallet af spiritusulykker. Men da der er tale om relativt små tal, kan der i lige så høj grad også blot være tale om tilfældig variation. Desuden er det vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene kun siger noget om, hvor mange spiritusulykker der er sket, men ikke noget om hvor mange der har kørt spirituskørsel.

37 personer blev dræbt eller kom til skade i spiritusulykker i regionen i 2020. Det er samlet set 54% lavere end gennemsnittet for 2015-2019. Det tal dækker over et fald i både dræbte, alvorligt tilskadede og lettere tilskadede i spiritusulykker. Faldet er større end regionens generelle fald i dræbte og tilskadede.

Tabel 1.2 Antal dræbte og tilskadede i spiritusulykker i Region Nordjylland, 2015-2020.

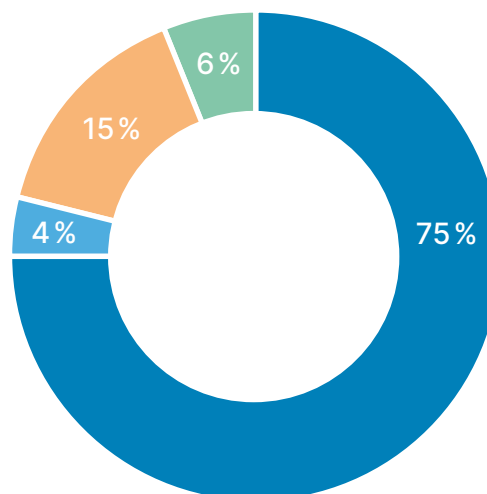
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Dræbte</b>	9	6	5	3	6	2	6
<b>Alvorligt tilskadede</b>	42	37	23	34	34	15	34
<b>Lettere tilskadede</b>	54	39	38	47	28	20	41
<b>I alt</b>	<b>105</b>	<b>82</b>	<b>66</b>	<b>84</b>	<b>68</b>	<b>37</b>	<b>81</b>



Ligesom på landsplan udgør førere af personbil langt de fleste af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i Region Nordjylland. Fra 2016-2020 udgjorde bilister 75% af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykkerne, mens det på landsplan er 73%.

Det hænger sandsynligvis sammen med, at der på grund af de store afstande generelt bliver kørt mere i bil i Region Nordjylland. Og det svarer til billedet blandt de dræbte og tilskadekomne i alle ulykker i regionen (med eller uden spiritus), idet bilister udgør en større andel af de dræbte og tilskadekomne i regionen, end de gør på landsplan.

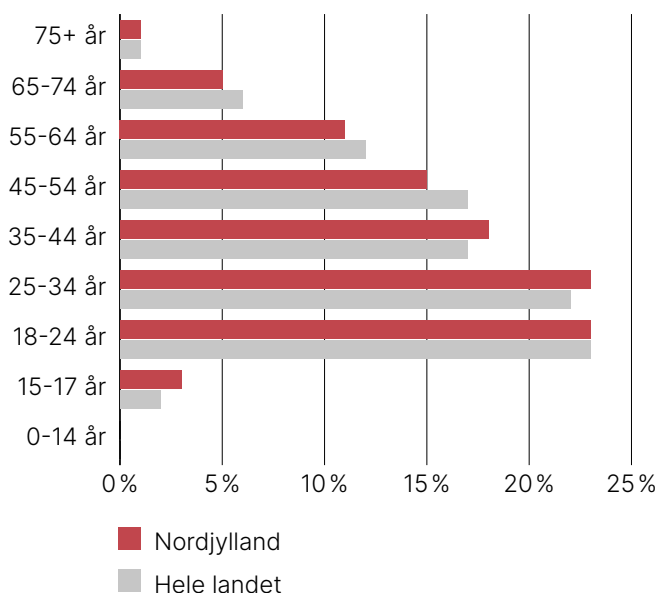
Samtidig udgør spirituspåvirkede cyklister og fodgængere en mindre andel af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker. Fra 2016-2020 var 6% af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykkerne i Region Nordjylland enten på cykel eller til fods. På landsplan var det 9%.



- Personbil
- Øvrige motorkøretøjer
- To-hjulede motorkøretøjer
- Cyklister og fodgængere

Figur 1.8 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Nordjylland fordelt på grupper af transportmidler, 2016-2020.

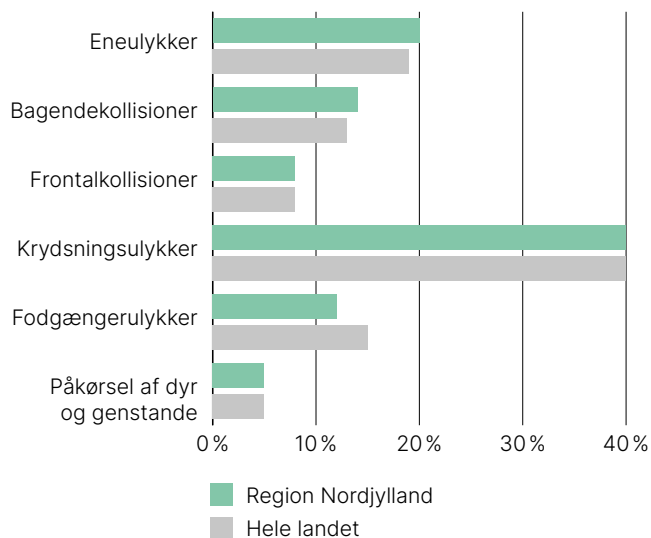
Aldersfordelingen for de spirituspåvirkede trafikanter i ulykker i Region Nordjylland svarer i høj grad til aldersfordelingen på landsplan. Fra 2016-2020 udgjorde de yngre aldersgrupper til og med 44 år dog samlet en større andel, mens de ældre aldersgrupper over 45 år udgjorde en mindre andel end på landsplan.



Figur 1.9 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Nordjylland fordelt på aldersgrupper, 2016-2020.

## Ulykkestyper

Fordelingen af ulykker med personskade efter ulykkestype i Region Nordjylland svarer til fordelingen på landsplan. I 2020 var 40% af ulykkerne med personskade i Region Nordjylland en krydsningsulykke. Altså ulykker, hvor to trafikanter krydser hinanden fx i forbindelse med højre- eller venstresving eller på vej gennem et kryds.



Figur 1.10 Personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Nordjylland og på landsplan, 2020.

20% af ulykkerne med personskade var eneulykker.

Der var færre ulykker med personskade for alle ulykkestyper i Region Nordjylland i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det gjaldt især for bagendekollisioner, eneulykker og krydsningsulykker.

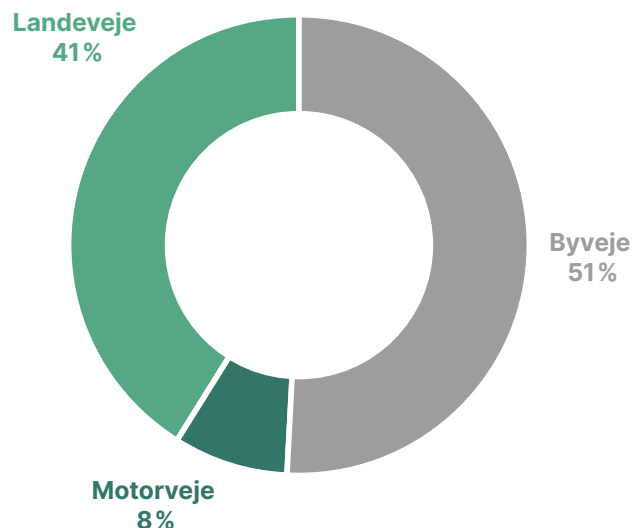
Tabel 1.3 Udvikling i personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Nordjylland, 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Eneulykker</b>	119	112	84	100	98	74	103
<b>Bagendekollisioner</b>	84	93	70	72	86	53	81
<b>Frontalkollisioner</b>	32	45	35	45	37	28	39
<b>Krydsningsulykker</b>	211	207	213	194	197	149	204
<b>Fodgængerulykker</b>	58	50	45	53	54	46	52
<b>Påkørsel af dyr og genstande</b>	31	36	20	20	20	20	25

## By og land

I Region Nordjylland sker en større andel af ulykker med personskade på landeveje, end der gør på landsplan. De seneste fem år skete 41% af personskadeulykkerne på landeveje, mens det på landsplan var 33%. Det kan blandt andet hænge sammen med, at Region Nordjylland er den region, som har den laveste befolkningstæthed, og at flere i regionen er bosatte i mindre byer og i landdistrikter end på landsplan. Det er dog på byveje, at de fleste ulykker med personskade sker, hvilket også er tilfældet på landsplan.

Samlet set faldt antallet af personskadeulykker i Region Nordjylland i 2020 med 27% i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Dette fald dækker over et fald på både byveje, landeveje og motorveje, men særligt på landevejene er der sket færre personskadeulykker, nemlig 33% færre end gennemsnittet for årene 2015-2019.



Figur 1.11 Personskadeulykker i Region Nordjylland opdelt på vejtyper, 2016-2020.

28% af regionens trafik i 2020 blev kørt på motorveje. Generelt set sker en lav andel af ulykkerne med personskade på motorvejene, det gælder også i Region Nordjylland, hvor 8% af ulykkerne med personskade har fundet sted de seneste 5 år.

I 2020 var der samlet set et fald i landets trafik på 7% i forhold til året før. I Region Nordjylland faldt trafikken med 6%. Det skyldes et lidt mindre fald i trafikken på vejene uden for motorvejsnettet end på landsplan, nemlig på 4% i regionen mod 5% på landsplan.

Tabel 1.4 Antal personskadeulykker i Region Nordjylland fordelt på vejtyper for årene 2015-2020.

De to nederste rækker viser for hver vejtype andelen af det samlede antal ulykker med personskade for perioden 2016-2020 for hhv. regionen og for på landsplan.

	By	Land	
	Byveje	Motorveje	Landeveje*
<b>2015</b>	273	49	213
<b>2016</b>	287	42	214
<b>2017</b>	228	32	207
<b>2018</b>	251	41	192
<b>2019</b>	239	49	204
<b>2020</b>	200	31	139
<b>Region Nordjylland andel 2016-2020</b>	51%	8%	41%
<b>Landsplan andel 2016-2020</b>	60%	7%	33%

\* Landeveje inkluderer også motortrafikveje.

## 2. Region Midtjylland

### Corona i Region Midtjylland

I 2020 var Region Midtjylland omfattet af de nationale corona-tiltag med massiv nedlukning fra midten af marts, gradvis genåbning sidst på foråret og hen over sommeren, samt nye restriktioner i løbet af efteråret og vinteren.



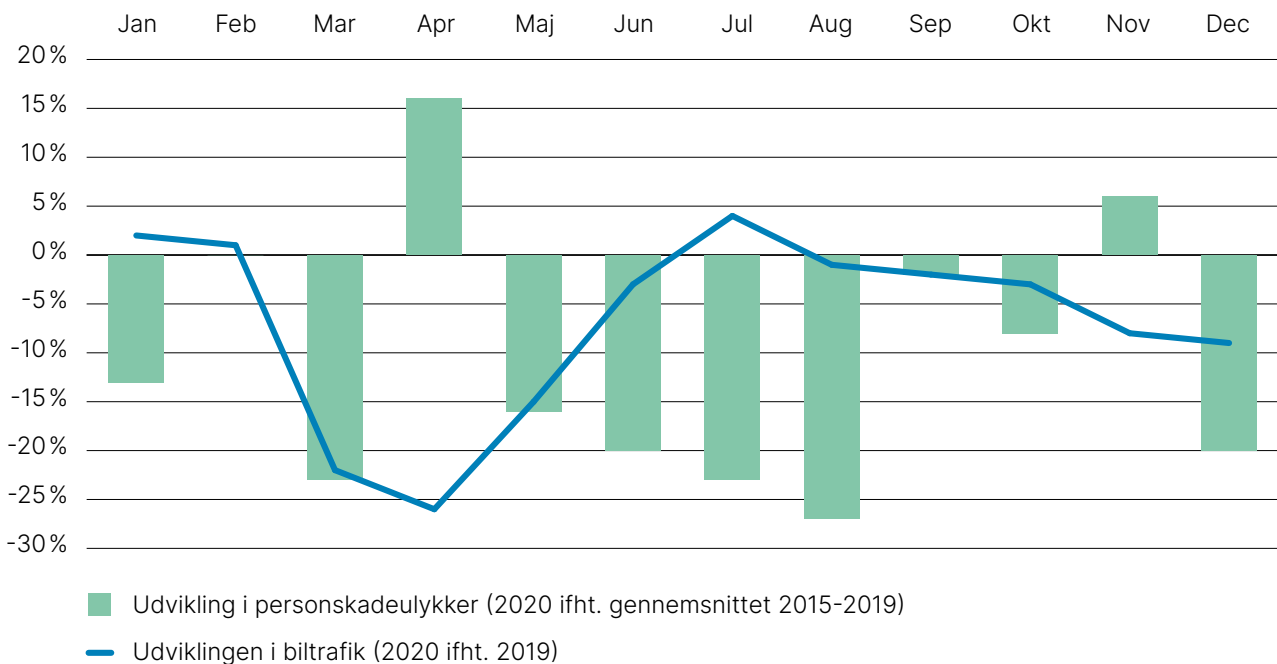
I starten af august blev der indført særlige tiltag for at standse smitten i Aarhus Kommune og Silkeborg Kommune med blandt andet opfordringer om at undgå offentlig transport og om at arbejde hjemme.

I starten af december var Aarhus Kommune blandt de 38 kommuner, hvor der blev indført lokale restriktioner, der betød, at store dele af samfundet lukkede ned i kommunerne. Et par dage senere blev resten af kommunerne i Region Midtjylland også omfattet af restriktionerne. Senere i december blev nedlukningen landsdækkende.

### Ulykker og trafik i regionen i 2020

Corona-restriktionerne medførte et stort fald i trafikken i 2020. I Region Midtjylland gjaldt det særligt i marts, april og maj. Antallet af personskadeulykker i Region Midtjylland faldt dog ikke lige så meget fra marts-maj som på landsplan. Det skyldes, at der i april var flere personskadeulykker end i de foregående år i

regionen. Omvendt var der et større fald i Region Midtjylland end på landsplan fra juni-august, hvor trafikken var tilbage på niveau med året forinden. Trafiktallene kan altså ikke alene forklare udviklingen i ulykkestallene. Mange parametre er i spil, og tilfældig variation fra måned til måned er også en faktor.



Figur 2.1 Udvikling i antallet af personskadeulykker i Region Midtjylland pr. måned i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019, sammenholdt med udviklingen i antallet af kørte km i 2020 forhold til 2019.

\* Biltrafik er defineret som km kørt i et motorkøretøj og er opgjort på køretøjsniveau (motorcykel og knallert udgør kun ca. 1% af dette).

**-12%**

**-9%**

**12% færre ulykker med personskade i 2020.  
9% færre i marts-maj**



**46% af de dræbte og tilskadekomne  
var bilister**

**15-24  
år**

**27% af de dræbte og tilskadekomne  
var mellem 15-24 år**



**11% af personskadeulykkerne  
var spiritusulykker**

## Om Region Midtjylland

Region Midtjylland omfatter 19 kommuner, og 23% af Danmarks befolkning bor i regionen.

Region Midtjylland er med sine omkring 1,3 mio. indbyggere Danmarks næstmest folkerige region.

Region Midtjyllands areal udgør 30% af Danmarks samlede areal og er dermed den største region i Danmark. Regionen har en befolkningstæthed på 102 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, hvilket er på niveau med befolkningstætheden i Region Syddanmark og Region Sjælland.

I den østlige del af regionen er der en tættere befolkningstæthed end i den vestlige.

Danmarks næststørste by, Aarhus, er den største by i regionen. Ligesom de andre store byer i Danmark har Aarhus meget cykeltrafik og en høj grad af kollektiv trafikbetjening, som blandt andet omfatter letbanen, der åbnede i 2017.

Derudover har regionen 7 mellemstore byer med mere end 20.000 indbyggere. Samlet set bor næsten halvdelen (45%) af regionens indbyggere i Aarhus og de 7 mellemstore byer, mens 14% bor i landdistrikter.

Region Midtjylland har ca. 20.750 km vej. Det svarer til ca. 28% af det samlede vejnet i Danmark. Regionen er den region i Danmark, der har næstflest km motorvej, og hovedparten af de store og mellemstore byer i regionen har forbindelse til motorveje. Det er dog kun en fjerdedel af trafikken i regionen, der afvikles på motorveje, hvilket er en mindre andel end i de øvrige regioner i Danmark.



## Ulykker og personskader

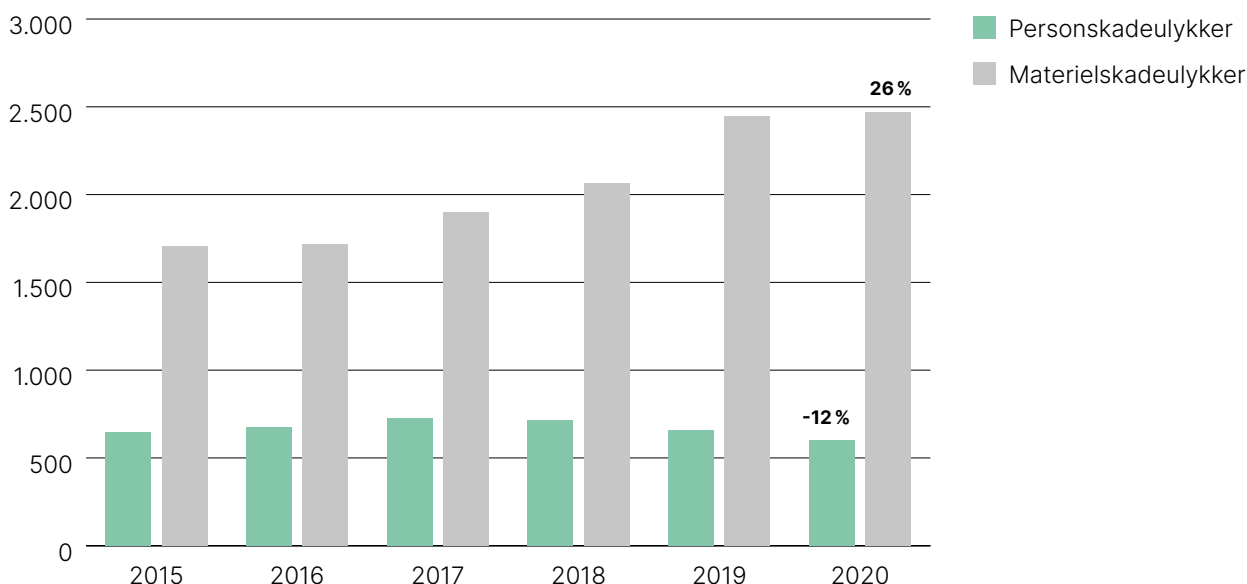
I 2020 var der 12% færre ulykker med personskade i Region Midtjylland i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det svarer til udviklingen på landsplan, hvor antallet af ulykker med personskade også faldt med 12%.

Fra 2015-2019 var der mellem 646 og 729 ulykker med personskade i Region Midtjylland. I 2020 var der 603.

I foråret, hvor de første corona-restriktioner trådte i kraft, faldt antallet af ulykker med personskade ikke lige så meget i Region Midtjylland som på landsplan. I Region Midtjylland var der 9% færre ulykker med

personskade i marts-maj i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan var der 22% færre ulykker med personskade i samme periode.

Omvendt var der et større fald i ulykker med personskade i løbet af sommeren (juni-august) i Region Midtjylland, end der var på landsplan. I Region Midtjylland var der 24% færre ulykker med personskade i juni-august i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan var der 12% færre ulykker med personskade i sommermånederne.



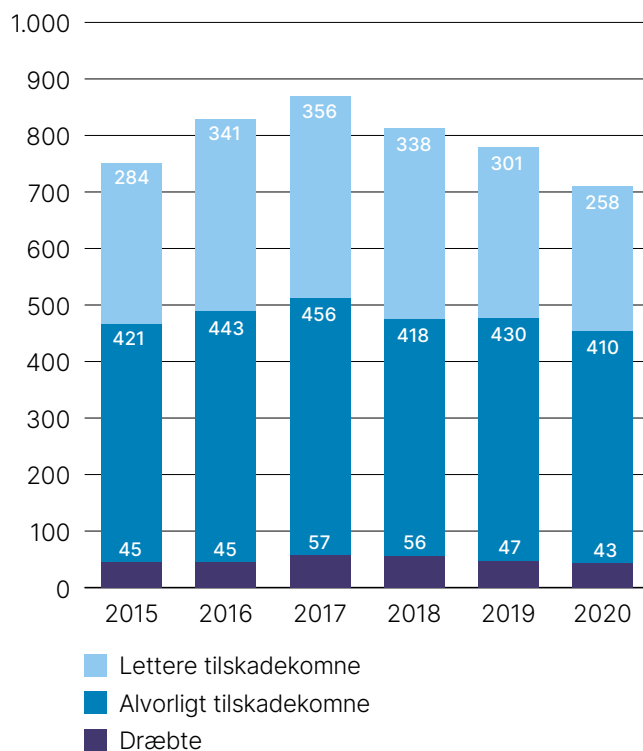
Figur 2.2 Udvikling i person- og materielskadeulykker i Region Midtjylland, 2015-2020. Procenterne angiver udviklingen i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019

I 2020 var der 43 personer, der mistede livet i trafikken i Region Midtjylland. Fra 2015-2019 var der mellem 45 og 57 dræbte om året i regionen.

410 personer kom alvorligt til skade i 2020. Det er på niveau med antallet i 2015-2019, hvor der i gennemsnit var 434 personer der kom alvorligt til skade i trafikken.

258 personer kom lettere til skade, hvilket er lavere end i de foregående 5 år, hvor der i gennemsnit var 324 lettere tilskadedekomne.

Samlet set var der 12% færre dræbte og tilskadedekomne i Region Midtjylland i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan faldt antallet af dræbte og tilskadedekomne med 13%.



Figur 2.3 Udvikling i antal dræbte og tilskadedekomne i Region Midtjylland, 2015-2020.

Selvom antallet af ulykker med personskade faldt lige så meget i Region Midtjylland som på landsplan, så var antallet af personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere dog forsat lidt højere i regionen end på landsplan.

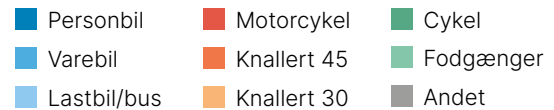
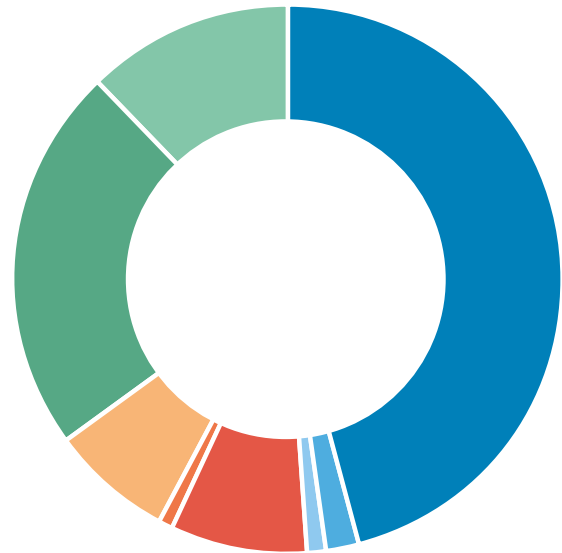
Tabel 2.1 Udvikling i antal af ulykker samt antal af dræbte og tilskadedekomne pr. 10.000 indbyggere i Region Midtjylland, 2015-2020.

År	Ulykker pr. 10.000 indbyggere			Dræbte og tilskadedekomne pr. 10.000 indbyggere			
	Personskade-ulykker	Materielskade-ulykker	Alle ulykker	Dræbte	Alvorligt tilskadedekomne	Lettere tilskadedekomne	Alle personskader
2015	5,04	13,32	18,35	0,35	3,28	2,21	5,85
2016	5,20	13,26	18,46	0,35	3,43	2,64	6,41
2017	5,59	14,54	20,13	0,44	3,50	2,73	6,66
2018	5,43	15,73	21,16	0,43	3,18	2,57	6,18
2019	4,97	18,53	23,50	0,36	3,26	2,28	5,89
2020	4,55	18,63	23,18	0,32	3,09	1,95	5,36
<b>Landsplan 2020</b>	4,34	17,95	22,29	0,28	2,95	1,78	5,00

## Transportmiddel

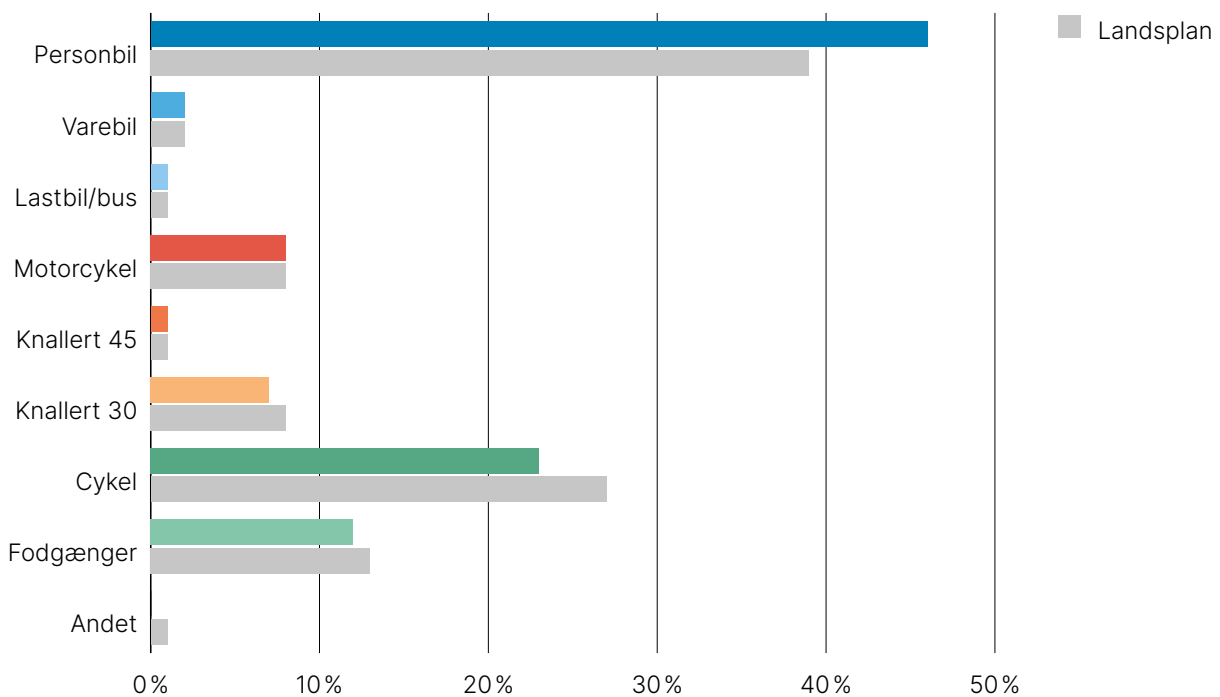
Bilister udgør en større andel af de dræbte og tilskadekomne i Region Midtjylland, end de gør på landsplan. I 2020 var 46% af de dræbte og tilskadekomne i regionen bilister, mens de på landsplan udgjorde 39% af de dræbte og tilskadekomne.

Samtidig udgør cyklister en mindre del af de dræbte og tilskadekomne i Region Midtjylland, end de gør på landsplan. Det kan hænge sammen med, at store dele af regionen består af mindre byer og landområder, hvor der kan være større afstand til arbejde, uddannelse, indkøb mv., og at der derfor bliver kørt mere i bil og mindre på cykel.



Figur 2.4 Andel af dræbte og tilskadekomne i Region Midtjylland fordelt på transportmidler, 2020.

I 2020 var der i Region Midtjylland ligesom på landsplan færre personer, der blev dræbt eller kom til skade i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. I Region Midtjylland fordelte dette fald sig jævnt over de forskellige trafikantgrupper, og fordelingen af dræbte og tilskadekomne på transportmiddel i regionen i 2020 svarer til fordelingen de foregående år.



Figur 2.5 Andel af dræbte og tilskadekomne i Region Midtjylland og på landsplan fordelt på transportmidler, 2020.



## Alder

I 2020 var der færre dræbte og tilskadekomne i næsten alle aldersgrupper både i Region Midtjylland og på landsplan. På landsplan faldt antallet af personskader mest i de aldersgrupper, der omfatter mange studerende og erhvervsaktive. Samlet set var der 18% færre dræbte og tilskadekomne i aldersgrupperne fra 18-54 år på landsplan i 2020 i forhold til gennemsnittet for de foregående 5 år.

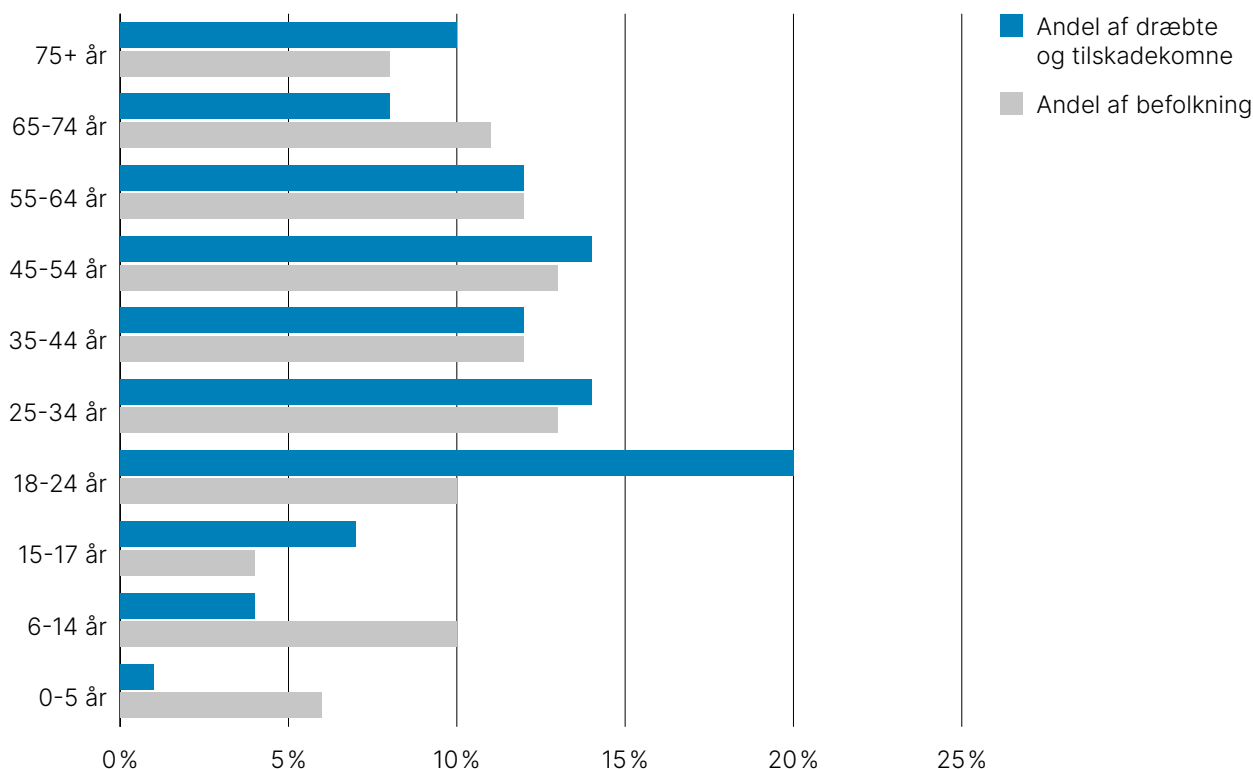
Det hænger sandsynligvis sammen med, at mange har arbejdet hjemme store dele af året, og at de videregående uddannelser har haft meget distanceundervisning. Det betyder, at de 18-54-årige har haft mindre transport til og fra arbejde eller studie, end de plejer.

I Region Midtjylland var der et stort fald i antallet af dræbte og tilskadekomne 25-64-årige på 19% i 2020. Men antallet af dræbte og tilskadekomne unge mellem 15 og 24 år var på niveau med antallet de foregående 5 år. Dermed udgjorde unge en lidt større andel af de dræbte og tilskadekomne i 2020 end i årene før.

Ligesom på landsplan er unge overrepræsenterede i forhold til deres andel af befolkningen i Region Midtjylland. I 2020 var 27% af de dræbte og tilskadekomne i regionen mellem 15 og 24 år, mens denne aldersgruppe kun udgør 13% af regionens befolkning.

I 2020 var der 69 personer på 75 år eller derover, som blev dræbt eller kom til skade i trafikken i Region Midtjylland. Fra 2015 til 2019 var der mellem 49 og 65 personer på 75 år og derover, der blev dræbt eller kom til skade om året.

Det vil sige, at mens det samlede antal dræbte og tilskadekomne i regionen faldt med 12%, så var antallet af dræbte og tilskadekomne på 75 år eller derover lidt højere end gennemsnittet for 2015-2019. Her er det dog vigtigt at være opmærksom på, at der er tale om relativt små tal, som derfor kan variere meget fra år til år.



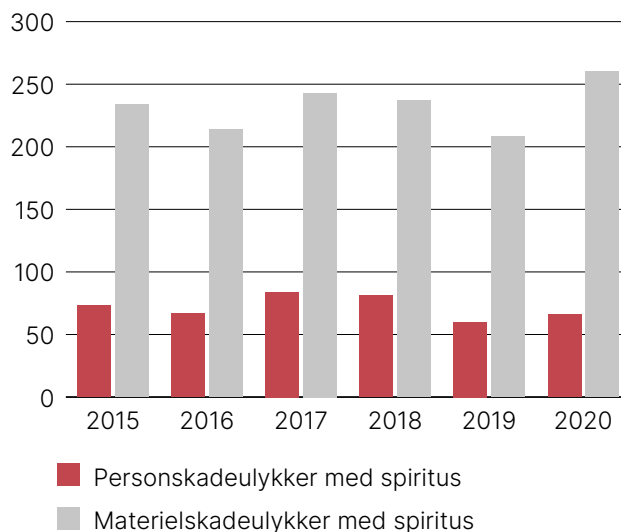
Figur 2.6 Dræbte og tilskadekomne fordelt på alder i Region Midtjylland sammenholdt med andel af befolkningen, 2020.

## Spiritus

I 2020 skete der 66 spiritusulykker med personskade i Region Midtjylland. Det er flere spiritusulykker end i året forinden, men 10% færre end gennemsnittet for årene 2015-2019. Her var der i gennemsnit 73 spiritusulykker med personskade om året. På landsplan faldt antallet med 9% i 2020.

I Region Midtjylland udgjorde spiritusulykkerne 11% af det samlede antal trafikulykker fra 2016-2020. Det svarer til andelen på landsplan.

Corona-restriktionerne kan muligvis have påvirket omfanget af spirituskørsel forskelligt på tværs af landet, og i så fald kan det have haft betydning for udviklingen i antallet af spiritusulykker. Men da der er tale om relativt små tal, kan der i lige så høj grad også blot være tale om tilfældig variation. Desuden er det vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene kun siger noget om, hvor mange spiritusulykker der er sket, men ikke noget om hvor mange der har kørt spirituskørsel.



Figur 2.7 Antal spiritusulykker med hhv. personskade og alene materielskade i Region Midtjylland, 2015-2020.

84 personer blev dræbt eller kom til skade i spiritusulykker i regionen i 2020. Samlet set er det på niveau med gennemsnittet for perioden 2015-2019, men tallet dækker over mange alvorligt tilskadedekomne og få dræbte og lettere tilskadedekomne i spiritusulykker.

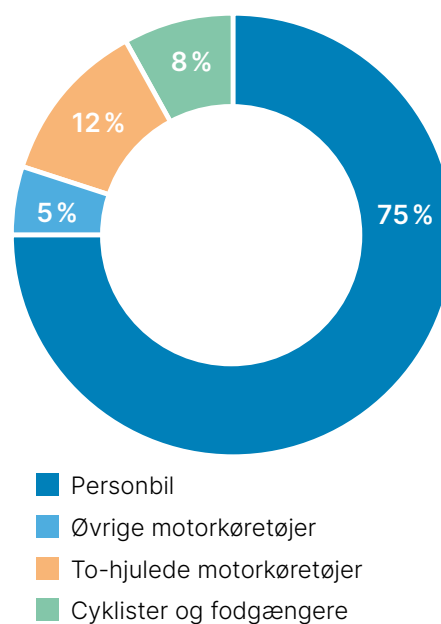
Tabel 2.2 Antal dræbte og tilskadedekomne i spiritusulykker i Region Midtjylland, 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Dræbte</b>	8	6	14	15	9	6	10
<b>Alvorligt tilskadedekomne</b>	50	49	44	37	27	51	41
<b>Lettere tilskadedekomne</b>	24	33	43	52	27	27	36
<b>I alt</b>	<b>82</b>	<b>88</b>	<b>101</b>	<b>104</b>	<b>63</b>	<b>84</b>	<b>88</b>

Ligesom på landsplan udgør førere af personbil langt de fleste spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker. Fra 2016-2020 var 75% af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykkerne bilister, mens det på landsplan var 73%.

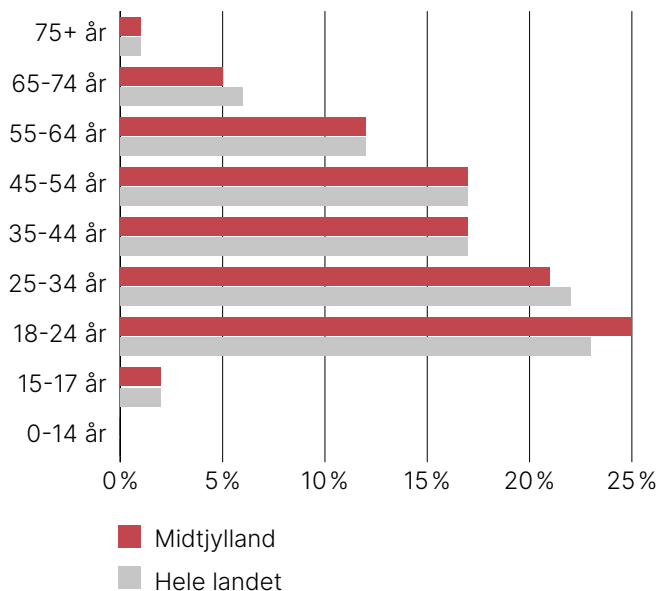
Det hænger sandsynligvis sammen med, at der på grund af de store afstande generelt bliver kørt mere i bil i Region Midtjylland. Og det svarer til billedet blandt de dræbte og tilskadedekomne i alle ulykker i regionen (med eller uden spiritus), idet bilister udgør en større andel af de dræbte og tilskadedekomne i regionen, end de gør på landsplan.

Fordelingen af spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i Region Midtjylland stemmer ellers i høj grad overens med fordelingen på landsplan.



Figur 2.8 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Midtjylland fordelt på grupper af transportmidler, 2016-2020.

Aldersfordelingen for de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i Region Midtjylland svarer også høj grad til aldersfordelingen på landsplan. De 18-24-årige udgjorde dog en større andel af de spirituspåvirkede trafikanter i regionen fra 2016-2020, end de gjorde i resten af landet. 25% af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykkerne i Region Midtjylland var mellem 18 og 24 år. På landsplan var det for 23%.



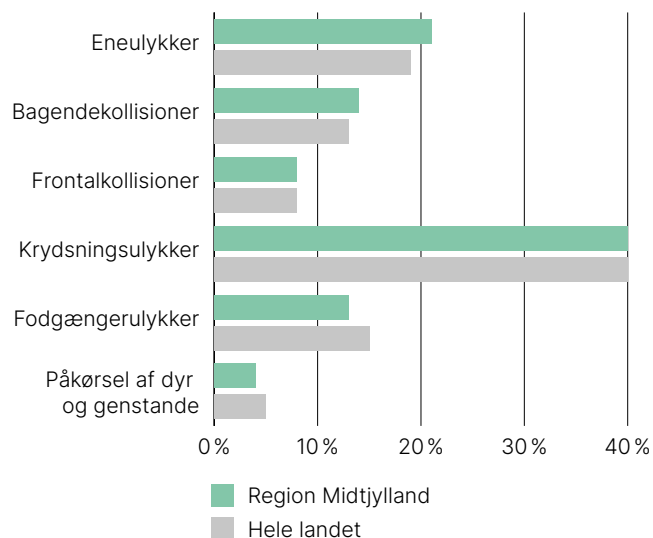
Figur 2.9 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Midtjylland fordelt på aldersgrupper, 2016-2020.

## Ulykkestyper

Fordelingen af personskadeulykker efter ulykkestyper i Region Midtjylland svarer til fordelingen på landsplan.

I 2020 var 40% ulykker med personskade i Region Midtjylland en krydsningsulykke. Altså ulykker, hvor to trafikanter krydser hinanden fx i forbindelse med højre- eller venstresving eller på vej gennem et kryds.

21% af ulykkerne med personskade var eneulykker.



Figur 2.10 Personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Midtjylland og på landsplan, 2020.

Der var færre ulykker med personskade for de fleste ulykkestyper i Region Midtjylland i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det gjaldt især for frontalkollisioner og krydsningsulykker. Fra 2015-2019 var der mellem 54 og 87 frontalkollisioner med personskade. I 2020 var der 49. Der var 242 krydsningsulykker i Region Midtjylland i 2020. Fra 2015-2019 var der mellem 267 og 301.

Tabel 2.3 Udvikling i personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Midtjylland, 2015-2020.

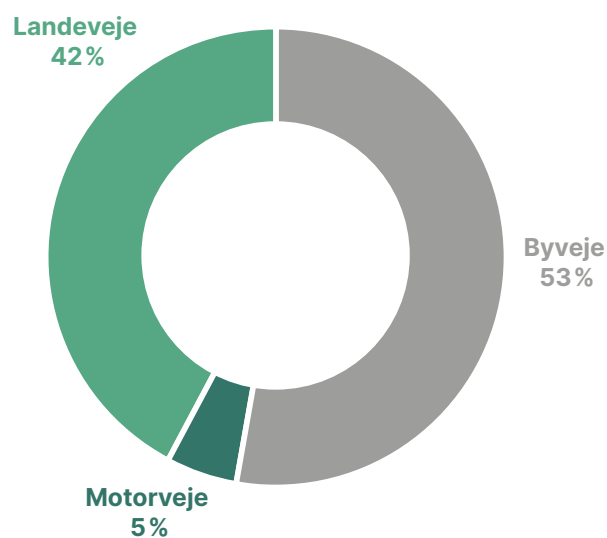
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Eneulykker</b>	100	109	145	129	115	125	120
<b>Bagendekollisioner</b>	75	89	84	103	102	82	91
<b>Frontalkollisioner</b>	74	87	77	68	54	49	72
<b>Krydsningsulykker</b>	281	274	301	290	267	242	283
<b>Fodgængerulykker</b>	89	93	95	103	93	81	95
<b>Påkørsel af dyr og genstande</b>	27	21	27	20	26	24	24

## By og land

I Region Midtjylland er der en større andel af ulykkerne med personskade, som sker på landeveje, end der er på landsplan. De seneste 5 år skete 42% af personskadeulykkerne på landeveje, mens det på landsplan gjaldt 33%. Det hænger blandt andet sammen med de store afstande i regionen, som er den største af de fem regioner. Det er dog på byveje, at de fleste ulykker med personskade sker, hvilket også er tilfældet på landsplan.

Samlet set faldt antallet af personskadeulykker i Region Midtjylland i 2020 med 12% i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Dette fald dækker over et fald på både byveje, landeveje og motorveje.

Region Midtjylland er den region i Danmark, der har næstflest kilometer motorvej. Generelt set sker en lav andel af ulykkerne med personskade på motorvejene. Det gælder også i Region Midtjylland, hvor 5% af personskadeulykkerne er sket på motorveje de seneste 5 år, selvom 25% af regionens trafik afvikles her.



Figur 2.11 Personskadeulykker i Region Midtjylland opdelt på vejtyper, 2016-2020.

**Tabel 2.4 Antal personskadeulykker i Region Midtjylland fordelt på vejtyper, 2015-2020.**

De to nederste rækker viser for hver vejtype andelen af det samlede antal af personskadeulykker for perioden 2016-2020 for hhv. regionen og for på landsplan.

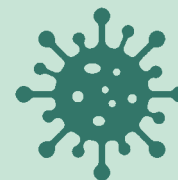
	By	Land	
	Byveje	Motorveje	Landeveje*
<b>2015</b>	344	28	274
<b>2016</b>	362	28	283
<b>2017</b>	384	36	309
<b>2018</b>	354	44	315
<b>2019</b>	370	40	247
<b>2020</b>	327	28	248
<b>Region Midtjylland andel 2016-2020</b>	53%	5%	42%
<b>Landsplan andel 2016-2020</b>	60%	7%	33%

\* Landeveje inkluderer også motortrafikveje.

# 3. Region Syddanmark

## Corona i Region Syddanmark

I 2020 var Region Syddanmark omfattet af de nationale corona-tiltag med massiv nedlukning fra midten af marts, gradvis genåbning sidst på foråret og hen over sommeren, samt nye restriktioner i løbet af efteråret og vinteren.

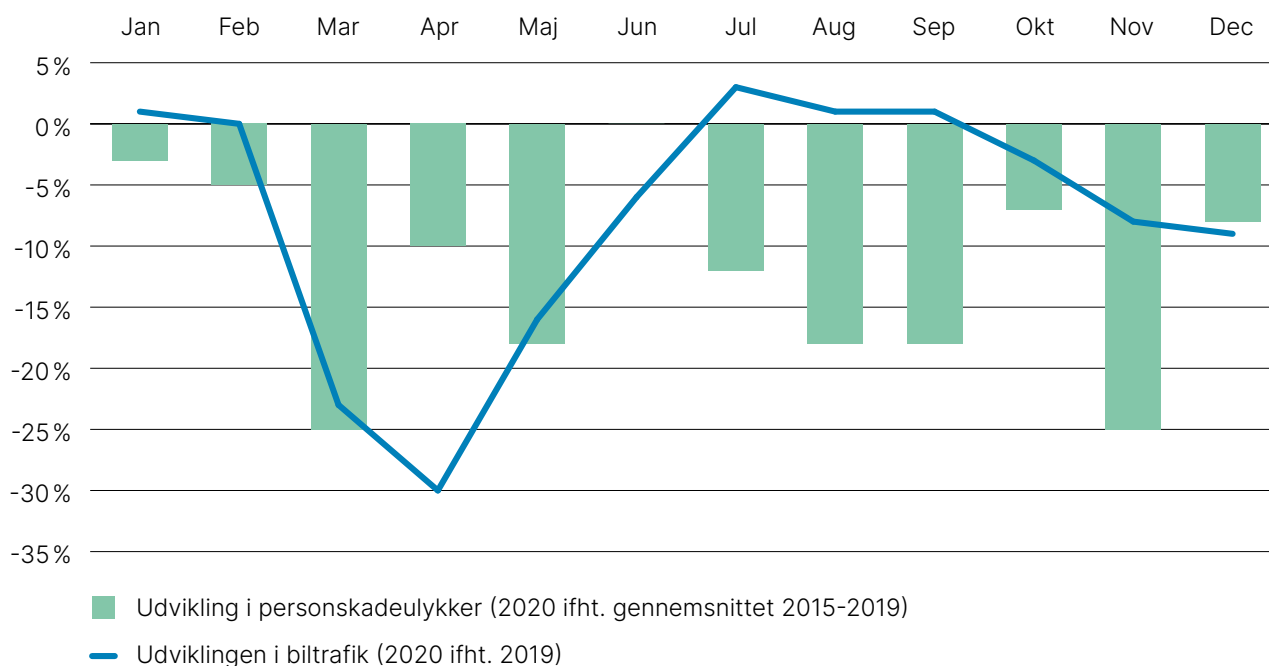


I starten af december var Odense Kommune blandt de 38 kommuner, hvor der blev indført lokale restriktioner, der betød, at store dele af samfundet lukkede ned i kommunerne. Et par dage senere blev kommunerne Fredericia, Vejle og Middelfart også omfattet af restriktionerne. Senere i december blev nedlukningen landsdækkende.

## Ulykker og trafik i regionen i 2020

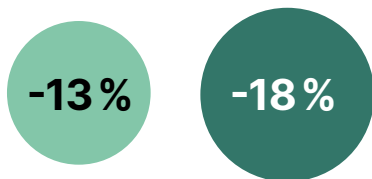
Corona-restriktionerne medførte et stort fald i trafikken i 2020. I Region Syddanmark gjaldt det særligt i forårsmånederne marts-maj, hvor trafikken faldt mere end i de øvrige regioner. Det kan blandt andet hænge sammen med, der var et stort fald i grænsetrafikken,

fordi der blev indført indrejserestriktioner i både Danmark og Tyskland. I de samme måneder var der også et stort fald i ulykker med personskade. Der var ingen måneder i 2020, hvor antallet af ulykker med personskade var højere end gennemsnittet for 2015-2019.



Figur 3.1 Udvikling i antallet af personskadeulykker i Region Syddanmark pr. måned i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019, sammenholdt med udviklingen i antallet af kørte km i 2020 i forhold til 2019.

\* Biltrafik er defineret som km kørt i et motorkøretøj og er opgjort på køretøjsniveau (motorcykel og knallert udgør kun ca. 1% af dette).



**13% færre ulykker med personskade i 2020.  
18% færre i marts-maj**



**41% af de dræbte og tilskadekomne var bilister, og 12% kørte på knallert**



**26% af ulykkerne med personskade var en eneulykke**



**40% af ulykkerne med personskade fra 2016-2020 skete på landeveje**

## Om Region Syddanmark

Region Syddanmark omfatter 22 kommuner, og 21% af Danmarks befolkning bor i regionen.

Region Syddanmark er med sine omkring 1,2 mio. indbyggere Danmarks tredje folkerigeste region.

Region Syddanmarks areal udgør ca. 29% af Danmarks samlede areal, hvilket gør den til den næststørste region i Danmark. Regionen har en befolkningstæthed på 100 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, hvilket er på niveau med befolkningstætheden i Region Sjælland og Region Midtjylland.

Danmarks 3. største by, Odense, ligger i regionen. Ligesom i de andre store byer i Danmark, er der meget cykeltrafik i Odense, og 23% af borgenes ture foregår på cykel (kilde: Nøgletal om udvikling i cykeltrafik i Odense, [www.odense.dk](http://www.odense.dk)).

Regionen har desuden syv mellemstore byer med mere end 20.000 indbyggere. 40% af regionens indbyggere bor i regionens otte største byer, mens 16% bor i landdistrikterne.

Region Syddanmark har ca. 22.500 km vej. Det svarer til ca. 30% af det samlede vejnet i Danmark. Samtidig er Region Syddanmark den region i Danmark, der har flest km motorvej, og mere end en tredjedel af trafikken i regionen afvikles på motorveje.



## Ulykker og personskader

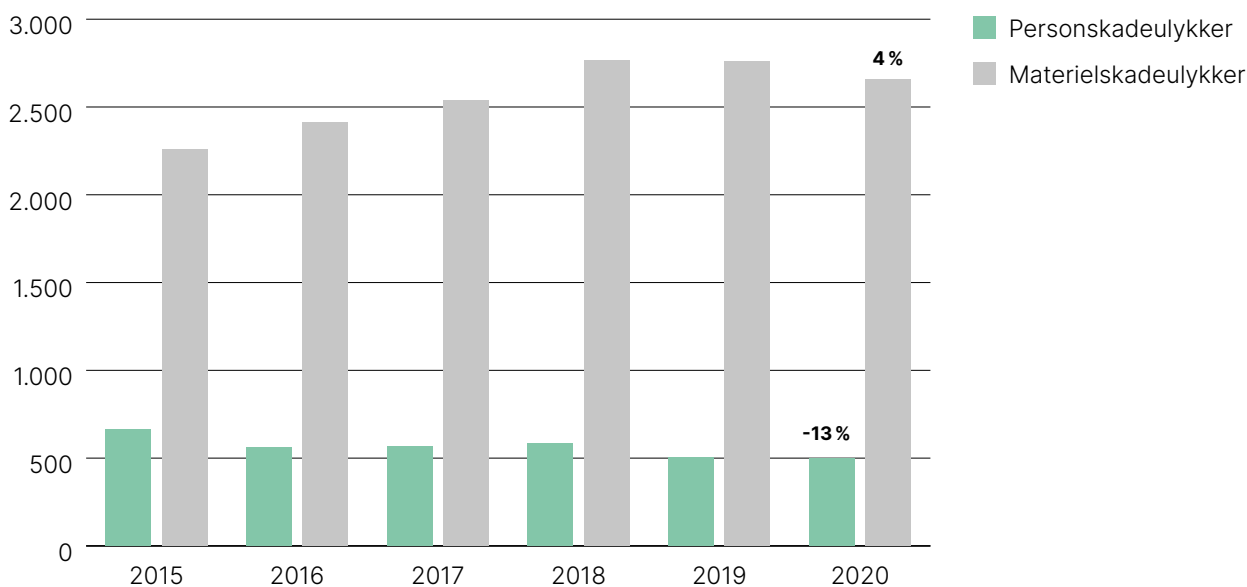
I 2020 var der 13% færre ulykker med personskade i Region Syddanmark i forhold til gennemsnittet 2015-2019. Det svarer nogenlunde til udviklingen på landsplan, hvor antallet af ulykker med personskade faldt med 12%.

Fra 2015-2019 var der mellem 502 og 661 ulykker med personskade om året i Region Syddanmark. I 2020 var der 501.

I forårmånederne marts-maj, hvor de første corona-restriktioner trådte i kraft, faldt antallet af ulykker med personskade med 18% i Region Syddanmark. Det var et lidt lavere fald i personskadeulykker end på lands-

plan i samme periode, hvor antallet af ulykker med personskade faldt med 22%, selvom biltrafikken i de samme måneder faldt lidt mere i Region Syddanmark end på landsplan.

I Region Syddanmark faldt biltrafikken i de tre måneder samlet set med 23% i 2020 i forhold til året før, mens den faldt med 21% på landsplan. Det kan blandt andet hænge sammen med, der var et stort fald i grænsetrafikken, fordi der blev indført indrejse-restriktioner i både Danmark og Tyskland.



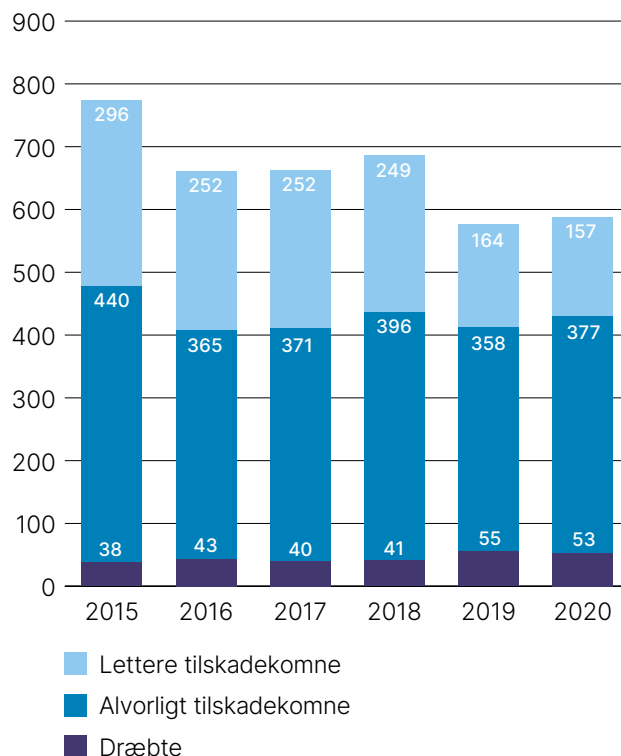
Figur 3.2 Udvikling i person- og materielskadeulykker i Region Syddanmark, 2015-2020. Procenterne angiver udviklingen i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.



I 2020 var der 53 personer, der mistede livet i Region Syddanmark. Fra 2015 til 2019 var der mellem 38 og 55 dræbte om året i regionen.

377 personer kom alvorligt til skade. Det er på niveau med antallet fra 2015-2019, hvor der i gennemsnit var 386 personer, der kom alvorligt til skade om året. Derudover var der 157 personer, der kom lettere til skade, hvilket er noget lavere end i de foregående fem år, hvor der i gennemsnit var 243 personer, der kom lettere til skade.

Samlet set var der 13% færre dræbte og tilskadekomne i Region Syddanmark i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det svarer til udviklingen på landsplan, hvor antallet af dræbte og tilskadekomne også faldt med 13%.



Figur 3.3 Udvikling i antal dræbte og tilskadekomne i Region Syddanmark, 2015-2019.

Antallet af personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere i Region Syddanmark er faldet de seneste år og ligger under antallet på landsplan. I 2020 skete der 4,10 personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere i regionen, på landsplan var tallet 4,34.

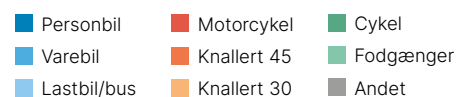
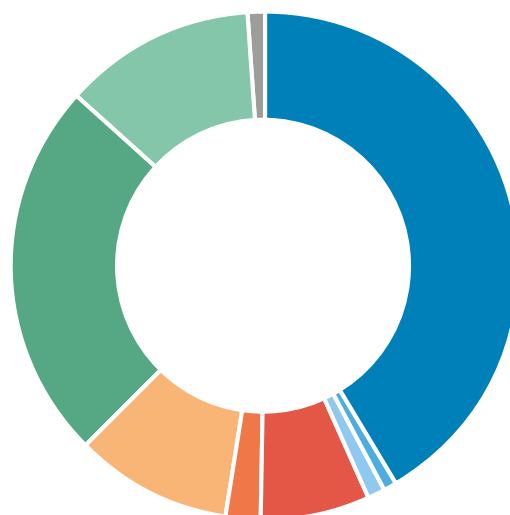
I både 2019 og 2020 har antallet af dræbte pr. 10.000 indbyggere været højt i Region Syddanmark, mens antallet af lettere tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere de samme to år har været lavere end på landsplan.

Tabel 3.1 Udvikling i antal af ulykker samt antal af dræbte og tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere i Region Syddanmark, 2015-2020.

År	Ulykker pr. 10.000 indbyggere			Dræbte og tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere			
	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Alle ulykker	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Alle personskader
2015	5,48	18,73	24,21	0,32	3,65	2,45	6,42
2016	4,62	19,89	24,51	0,35	3,01	2,08	5,45
2017	4,63	20,84	25,48	0,33	3,05	2,07	5,45
2018	4,78	22,65	27,43	0,34	3,24	2,04	5,62
2019	4,10	22,55	26,66	0,45	2,93	1,34	4,72
2020	4,10	21,72	25,81	0,43	3,08	1,28	4,80
<b>Landsplan 2020</b>	4,34	17,95	22,29	0,28	2,95	1,78	5,00

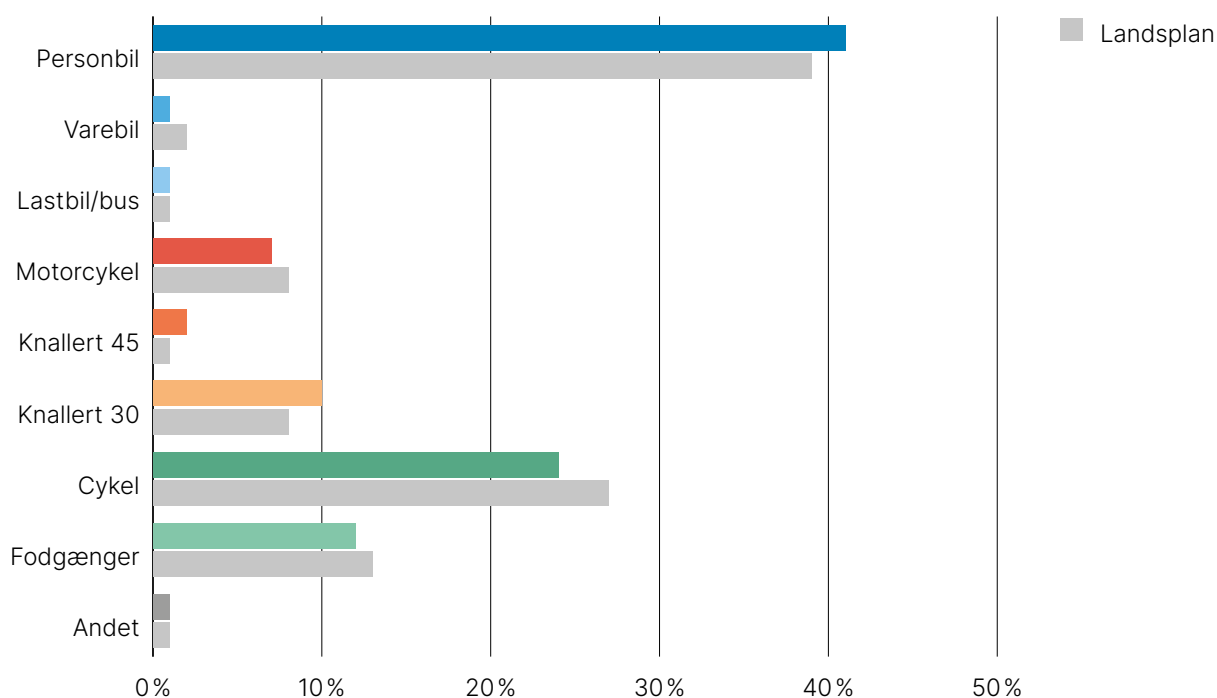
## Transportmiddel

Fordelingen af dræbte og tilskadekomne på transportmiddel i Region Syddanmark er tæt på fordelingen på landsplan. Der er dog en lidt større andel af dræbte og tilskadekomne i personbil og på knallert 30. Samtidig er der en lidt mindre andel af dræbte og tilskadekomne cyklister. Det kan hænge sammen med, at store dele af regionen består af mindre byer og landområder, hvor der kan være større afstand til arbejde, uddannelse, indkøb mv., og at der derfor bliver kørt mere i bil eller på knallert.



Figur 3.4 Andel af dræbte og tilskadekomne fordelt på transportmiddel i Region Syddanmark, 2020.

Ligesom på landsplan var der færre, der blev dræbt eller kom til skade i 2020 i Region Syddanmark i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. I Region Syddanmark fordelte dette fald sig jævnt over de forskellige trafikantgrupper, og fordelingen af dræbte og tilskadekomne på transportmiddel i regionen i 2020 svarer til fordelingen de foregående år.



Figur 3.5 Andel af dræbte og tilskadekomne fordelt på transportmiddel i Region Syddanmark og på landsplan, 2020.

## Alder

Der var færre dræbte og tilskadekomne i 2020 i næsten alle aldersgrupper både i Region Syddanmark og på landsplan. På landsplan faldt antallet af personskader mest i de aldersgrupper, der omfatter mange studerende og erhvervsaktive. Samlet set var der 18% færre dræbte og tilskadekomne i aldersgrupperne fra 18-54 år på landsplan i 2020 i forhold til gennemsnittet for de foregående 5 år.

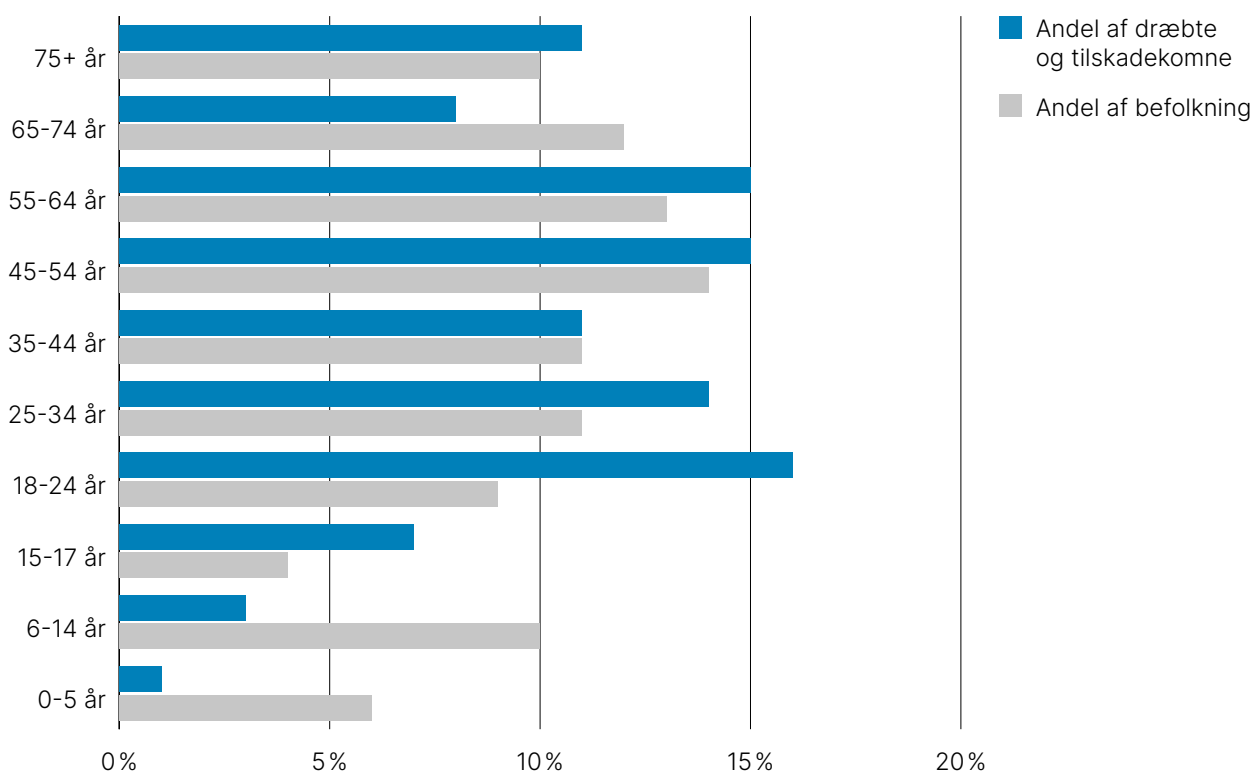
Det hænger sandsynligvis sammen med, at mange har arbejdet hjemme store dele af året, og at de videregående uddannelser har haft meget distanceundervisning. Det betyder, at de 18-54-årige har haft mindre transport til og fra arbejde eller studie, end de plejer.

Dette var dog ikke helt så udtalt i Region Syddanmark, hvor det samlede antal dræbte og tilskadekomne faldt

med 13%, og antallet af dræbte og tilskadekomne i aldersgruppen 18-54 år faldt med 15% i 2020.

Mens antallet af dræbte og tilskadekomne er faldet for de fleste aldersgrupper i regionen, så er antallet af dræbte og tilskadekomne på 75 år eller derover på niveau med gennemsnittet for 2015-2019.

Lige som på landsplan er unge i aldersgruppen 15-24 år overrepræsenterede i forhold til deres andel af befolkningen i Region Syddanmark. Det gjaldt både i 2020 og i årene før. I 2020 var 23% af de dræbte og tilskadekomne i regionen mellem 15 og 24 år, mens denne aldersgruppe kun udgør 12% af befolkningen i regionen.



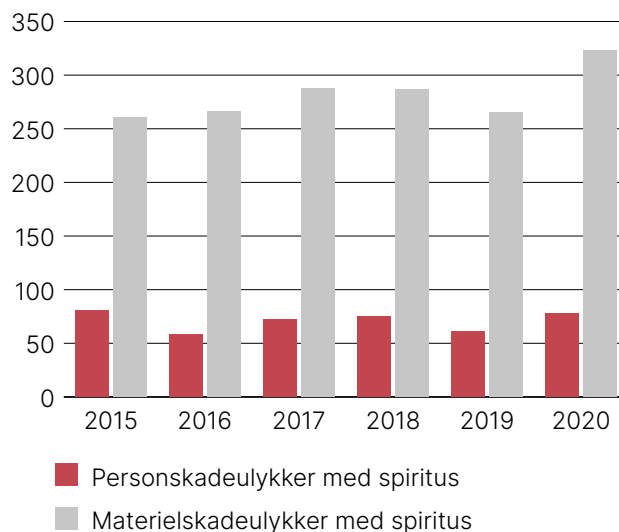
Figur 3.6 Dræbte og tilskadekomne fordelt på alder i Region Syddanmark og på landsplan, 2020.

## Spiritus

I 2020 skete der 78 spiritusulykker med personskade i Region Syddanmark. Det er på niveau med årene 2015 og 2018, men 12% flere end gennemsnittet for årene 2015-2019, hvor der i gennemsnit var 69 spiritusulykker om året. På landsplan faldt antallet med 9% i 2020.

I Region Syddanmark udgør spiritusulykkerne den samme andel af trafikulykkerne som på landsplan. De seneste 5 år har 11% af trafikulykkerne været spiritusulykker.

Corona-restriktionerne kan muligvis have påvirket omfanget af spirituskørsel forskelligt på tværs af landet, og i så fald kan det have haft betydning for udviklingen i antallet af spiritusulykker. Men da der er tale om relativt små tal, kan der i lige så høj grad også blot være tale om tilfældig variation. Desuden er det vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene kun siger noget om, hvor mange spiritusulykker der er sket, men ikke noget om, hvor mange der har kørt spirituskørsel.



Figur 3.7 Antal spiritusulykker med hhv. personskade og materielskade alene i Region Syddanmark, 2015-2020.

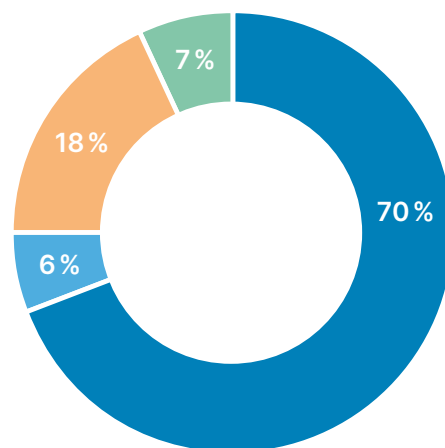
11 personer blev dræbt, og 80 personer kom til skade i spiritusulykker i Region Syddanmark i 2020. Mens antallet af lettere tilskadekomne lå på niveau med gennemsnittet for 2015-2019, var både antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne højt i regionen i 2020. Det betyder, at der samlet set var en stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne i spiritusulykker i regionen, mens der på landsplan var et fald. 27% af de dræbte og tilskadekomne i spiritusulykker i Danmark blev i 2020 dræbt eller kom til skade i Region Syddanmark. Det er en højere andel end de foregående 5 år, hvor det har været mellem 19% og 24%.

Tabel 3.2 Antal dræbte og tilskadekomne i spiritusulykker i Region Syddanmark, 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Dræbte</b>	5	5	7	6	11	11	7
<b>Alvorligt tilskadekomne</b>	51	25	45	44	39	52	41
<b>Lettere tilskadekomne</b>	35	41	32	32	19	28	32
<b>I alt</b>	<b>91</b>	<b>71</b>	<b>84</b>	<b>82</b>	<b>69</b>	<b>91</b>	<b>79</b>

Ligesom på landsplan udgør førere af personbil langt de fleste spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker. I Region Syddanmark og Region Hovedstaden udgør de dog en mindre andel end i de øvrige regioner.

Modsat udgør spirituspåvirkede førere af tohjulede motorkøretøjer en større andel af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i Region Syddanmark. Fra 2016-2020 var 18% af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i Region Syddanmark enten på knallert eller motorcykel. På landsplan var det 13%.

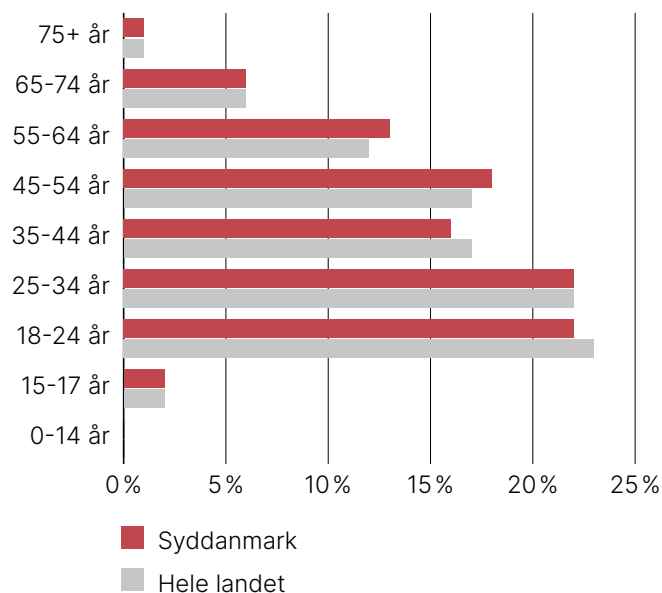


- Personbil
- Øvrige motorkøretøjer
- To-hjulede motorkøretøjer
- Cyklister og fodgængere

Figur 3.8 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Syddanmark fordelt på grupper af transportmidler, 2016-2020.

Fra 2016-2020 udgjorde aldersgrupperne mellem 45 og 64 år en lidt større andel af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i Region Syddanmark end på landsplan, mens de yngre aldersgrupper mellem 18 og 44 år fyldte lidt mindre end på landsplan.

Ligesom på landsplan udgjorde de 18-34-årige i Region Syddanmark den største andel af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykkerne.



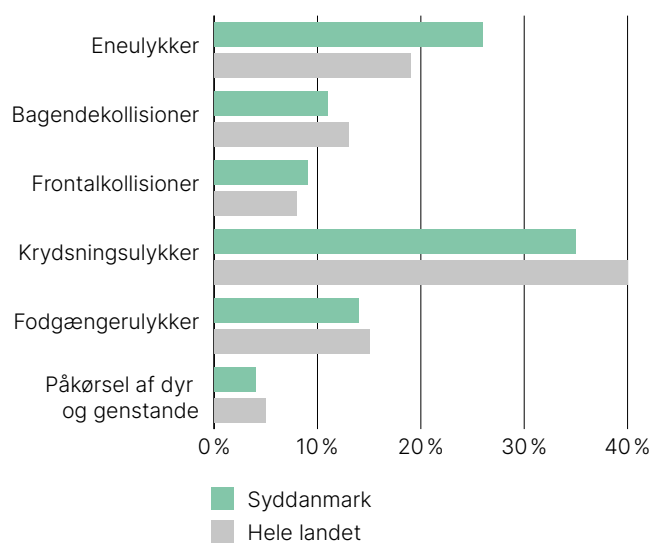
Figur 3.9 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Syddanmark fordelt på aldersgrupper, 2016-2020.

## Ulykkestyper

Mere end hver 4. ulykke med personskade i 2020 i Region Syddanmark var en eneulykke. Andelen af eneulykker var højere i Region Syddanmark end på landsplan, hvor ca. hver 5. ulykke med personskade i 2020 var en eneulykke.

Det hænger blandt andet sammen med, at en stor del af vejnettet i Region Syddanmark består af landeveje, og at eneulykker ofte sker uden for byerne. Her er hastigheden højere, og trafikanterne er mere adskilte end i byerne.

Omvendt udgjorde krydsningsulykker en mindre andel af personskadeulykkerne i Region Syddanmark, end de gjorde på landsplan i 2020. Det hænger sammen med, at krydsningsulykker oftere sker i byer, hvor der er flere kryds og mere blandet trafik end i landzone.



Figur 3.10 Personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Syddanmark og på landsplan, 2020.

I 2020 var der færre ulykker med personskade for de fleste ulykkestyper i Region Syddanmark i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det gjaldt især for bagendekollisioner og krydsningsulykker. Fra 2015-2019 var der mellem 68 og 92 bagendekollisioner med personskade. I 2020 var der 57. Der var 177 krydsningsulykker i Region Syddanmark i 2020. Fra 2015-2019 var der mellem 171 og 277.

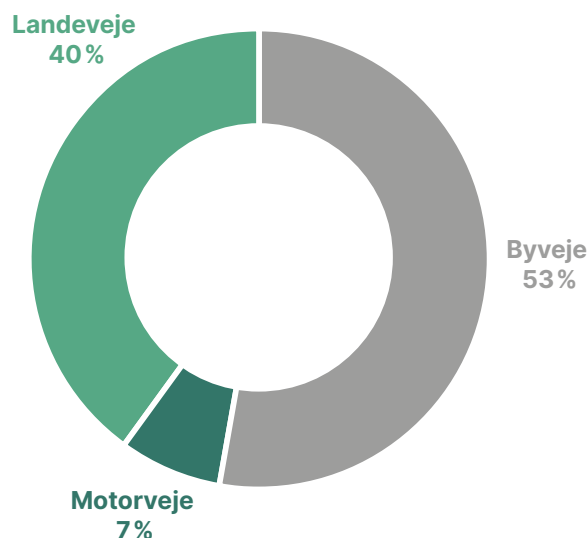
Antallet af eneulykker i Region Syddanmark var højere i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2020.

Tabel 3.3 Udvikling i personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Syddanmark, 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Eneulykker</b>	142	127	123	128	98	132	124
<b>Bagendekollisioner</b>	82	92	68	75	83	57	80
<b>Frontalkollisioner</b>	38	42	53	52	42	44	45
<b>Krydsningsulykker</b>	277	207	210	213	171	177	216
<b>Fodgængerulykker</b>	84	70	77	88	73	72	78
<b>Påkørsel af dyr og genstande</b>	38	22	33	28	35	19	31

## By og land

I Region Syddanmark sker en større andel af personskadeulykkerne på landeveje end på landsplan. De seneste fem år er 40% af personskadeulykkerne i regionen sket på landeveje, mens det på landsplan gælder for 33%. Det hænger blandt andet sammen med store afstande i regionen, og at flere er bosatte i mindre byer og i landdistrikter end på landsplan. Ligesom i resten af landet sker de fleste ulykker med personskade i Region Syddanmark dog fortsat på byveje.



Figur 3.11 Personskadeulykker i Region Syddanmark opdelt på vejtyper, 2016-2020.

Samlet set faldt antallet af personskadeulykker i Region Syddanmark i 2020 med 13% i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Dette fald dækker over et fald på både byveje, landeveje og motorveje.

Region Syddanmark er den region i Danmark, der har flest kilometer motorvej. Generelt set sker en lav andel af ulykkerne med personskade på motorvejene. Det gælder også i Region Syddanmark. Her er 7% af ulykkerne med personskade sket på motorveje de seneste 5 år, selvom ca. 35% af regionens trafik afvikles her.

I 2020 var der samlet set et fald i landets trafik på 7% i forhold til året før. I Region Syddanmark faldt trafikken med 8%. Det skyldes et lidt større fald i motorvejstrafikken end på landsplan, nemlig på 12% i regionen mod 11% på landsplan. Det er også på motorvejene i regionen, at det største procentvise fald i antallet af trafikulykker med personskade var i 2020.

Tabel 3.4 Antal personskadeulykker i Region Syddanmark fordelt på vejtyper, 2015-2020.

De to nederste rækker viser for hver vejtype andelen af de samlede ulykker med personskade for perioden 2016-2020 for hhv. regionen og for på landsplan.

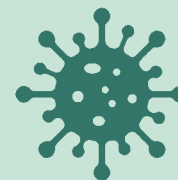
	By	Land	
	Byveje	Motorveje	Landeveje*
<b>2015</b>	365	40	256
<b>2016</b>	280	43	237
<b>2017</b>	294	32	238
<b>2018</b>	310	48	226
<b>2019</b>	276	38	188
<b>2020</b>	272	28	201
<b>Region Syddanmark andel 2016-2020</b>	53%	7%	40%
<b>Landsplan andel 2016-2020</b>	60%	7%	33%

\* Landeveje inkluderer også motortrafikveje.

# 4. Region Hovedstaden

## Corona i Region Hovedstaden

I 2020 var Region Hovedstaden omfattet af de nationale corona-tiltag med massiv nedlukning fra midten af marts, gradvis genåbning sidst på foråret og hen over sommeren, samt nye restriktioner i løbet af efteråret og vinteren.



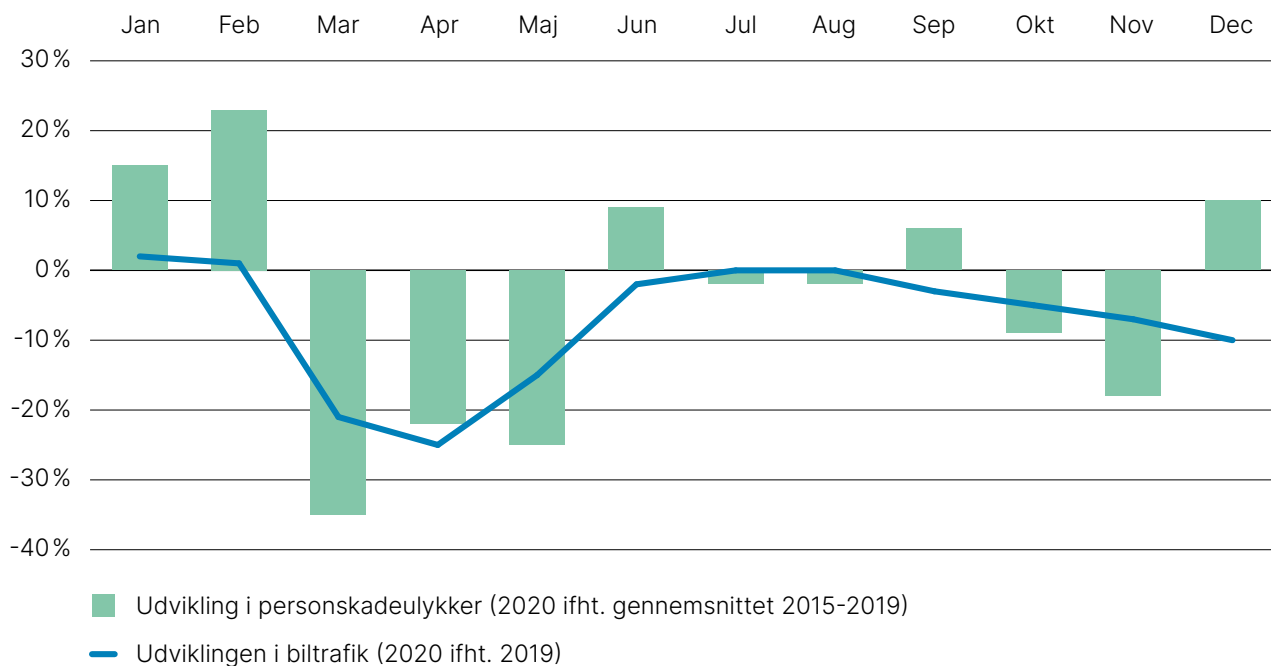
Hjemsendelsen af de offentligt ansatte i foråret var gældende i længere tid i den østlige del af landet og blev først ophævet i midten af juni, mens den vestlige del af landet kunne vende tilbage til arbejdspladserne i slutningen af maj.

I starten af december var kommunerne (undtagen Bornholms Regionskommune) i Region Hovedstaden blandt de 38 kommuner, hvor der blev indført lokale restriktioner, der betød, at store dele af samfundet lukkede ned i kommunerne. Senere i december blev nedlukningen landsdækkende.

## Ulykker og trafik i regionen i 2020

Corona-restriktionerne medførte et stort fald i trafikken i 2020. I Region Hovedstaden gjaldt det særligt i marts, april og maj. I de tre forårsmåneder til sammen faldt antallet af personskadeulykker i regionen mere end på landsplan. Fra marts-maj var der 27% færre

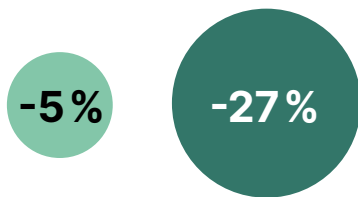
ulykker med personskade i regionen. På landsplan var tallet 22% færre i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Hen over sommeren, hvor trafikken næsten var på niveau med året forinden, var der heller ikke et fald i personskadeulykkerne i regionen.



Figur 4.1 Udvikling i antallet af personskadeulykker i Region Hovedstaden pr. måned i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019, sammenholdt med udviklingen i antallet af kørte km i 2020 i forhold til 2019.

\* Biltrafik er defineret som km kørt i et motorkøretøj og er opgjort på køretøjsniveau (motorcykel og knallert udgør kun ca. 1% af dette).





**5% færre ulykker med personskade i 2020.  
27% færre i marts-maj**



**58% af de dræbte og tilskadekomne  
var lette trafikanter**



**Spiritusulykker udgjorde 8% af  
personskadeulykkerne fra 2016-2020**



**84% af ulykkerne med personskade  
fra 2016-2020 skete på byveje**

## Om Region Hovedstaden

Region Hovedstaden omfatter 29 kommuner, og 32% af Danmarks befolkning bor i regionen. Region Hovedstaden er med sine mere end 1,8 mio. indbyggere den mest folkerige af Danmarks fem regioner. Omkring 70% af regionens indbyggere bor i Hovedstadsområdet og kun 2% i landdistrikter. Regionen er den region, hvor den mindste andel bor uden for byerne.

Den sydøstlige del af regionen består af tætte sammenhængende byområder, mens der er flere mindre byer og landevejstrækninger i den nordvestlige del af regionen samt på Bornholm.

Region Hovedstaden er landets mindste region, og udgør ca. 6% af Danmarks samlede areal. Samtidig er det den region, der har landets højeste befolkningstæthed på 720 indbyggere pr. km<sup>2</sup>. Det er mere end 6 gange så mange som i Region Sjælland, der har landets næsthøjeste befolkningstæthed.

Den gennemsnitlige afstand til og fra arbejde er væsentligt mindre end i de øvrige regioner. Sammenlignet med Region Sjælland, som har den længste gennemsnitlige pendlingsafstand, er afstanden i Region Hovedstaden næsten halvt så lang. Den høje befolkningstæthed og korte pendlingsafstand betyder, at der er grundlag for et omfattende netværk af kollektiv trafik med bus, tog og metro, samt at der er mere cykel- og fodgængertrafik end i de andre regioner.

Region Hovedstaden har ca. 6.600 km vej. Det svarer til ca. 9% af det samlede vejnet i Danmark. En stor del af vejnettet i regionen er præget af tæt trafik, og i 2020 blev ca. 19% af biltrafikken i Danmark afviklet på veje i Region Hovedstaden.



## Ulykker og personskader

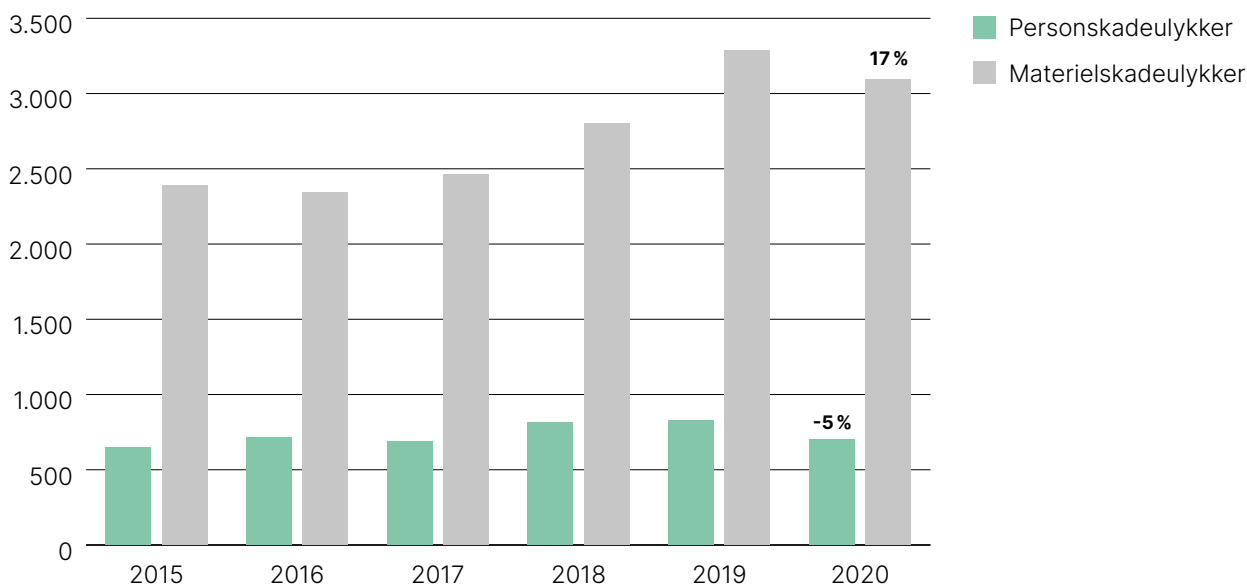
I 2020 var der 5% færre ulykker med personskade i Region Hovedstaden i forhold til gennemsnittet 2015-2019. Der er noget lavere end på landsplan, hvor antallet af ulykker med personskade faldt med 12%.

Fra 2015-2019 var der mellem 650 og 828 ulykker med personskade om året i Region Hovedstaden. I 2020 var der 702.

I foråret var der dog et stort fald i personskadeulykker i Region Hovedstaden. Fra marts til maj var

der 27% færre ulykker med personskade i regionen i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan var der 22% færre personskadeulykker i samme periode i forhold til årene før.

Det store fald i ulykker i foråret skyldtes i høj grad, at trafikken faldt markant, da de omfattende corona-restriktioner trådte i kraft. I Region Hovedstaden faldt biltrafikken samlet set med 20% i de tre måneder, og på landsplan med faldt den med 21%.

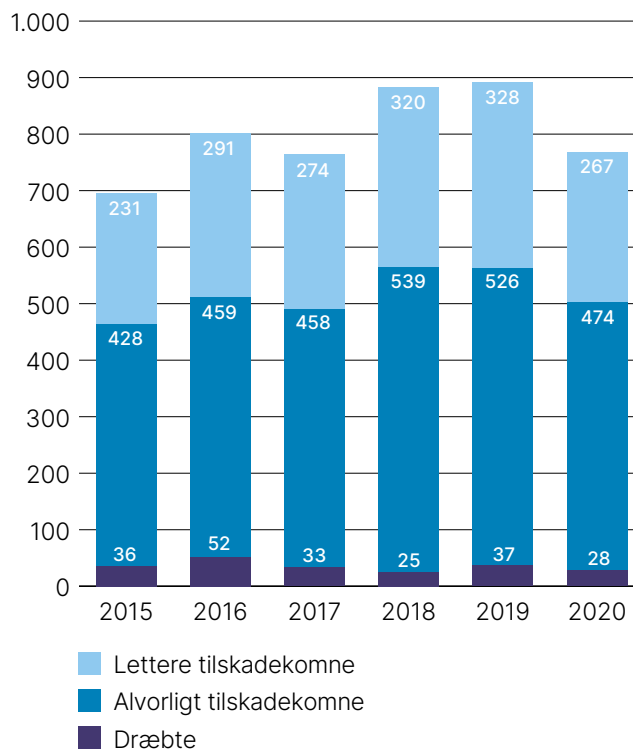


Figur 4.2 Udvikling i person- og materielskadeulykker i Region Hovedstaden, 2015-2020. Procenterne angiver udviklingen i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.

I 2020 var der 28 personer, der mistede livet i trafikken i Region Hovedstaden. Fra 2015 til 2019 var der mellem 25 og 52 dræbte om året i regionen.

474 personer kom alvorlig til skade, og 267 personer kom lettere til skade i 2020. Det er færre end i 2018 og 2019, men på niveau med antallet i årene 2015-2017.

Samlet set var der 5% færre dræbte og tilskadekomne i Region Hovedstaden i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan faldt antallet af dræbte og tilskadekomne med 13%.



Figur 4.3 Udvikling i antal dræbte og tilskadekomne i Region Hovedstaden, 2015-2020.

Antallet af personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere er lavere i Region Hovedstaden end på landsplan. I 2020 skete der 3,80 personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere i regionen, mens der på landsplan skete 4,34. Det samme gælder de foregående år. Det er særligt antallet af dræbte pr. 10.000 indbyggere, der ligger under niveauet på landsplan.

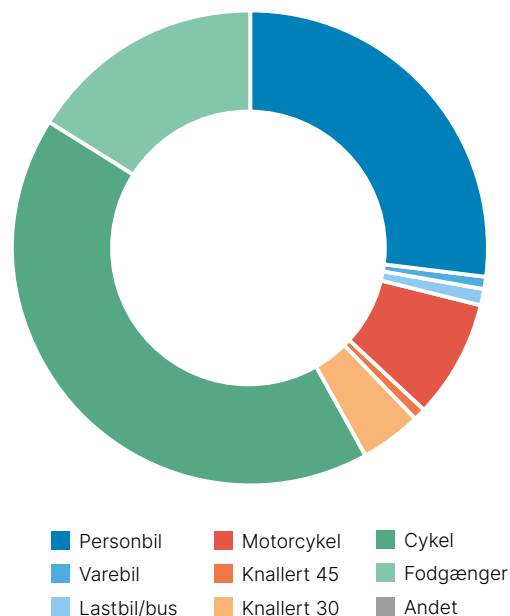
Tabel 4.1 Udvikling i antal ulykker samt antal dræbte og tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere i Region Hovedstaden, 2015-2020.

År	Ulykker pr. 10.000 indbyggere			Dræbte og tilskadekomne pr. 10.000 indbyggere			
	Personskade-ulykker	Materielskade-ulykker	Alle ulykker	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Alle personskader
2015	3,68	13,51	17,19	0,20	2,42	1,31	3,93
2016	3,98	13,11	17,09	0,29	2,57	1,63	4,48
2017	3,81	13,63	17,43	0,18	2,53	1,52	4,23
2018	4,46	15,36	19,82	0,14	2,96	1,76	4,85
2019	4,51	17,90	22,41	0,20	2,87	1,79	4,85
2020	3,80	16,77	20,57	0,15	2,57	1,45	4,17
<b>Landsplan 2020</b>	4,34	17,95	22,29	0,28	2,95	1,78	5,00

## Transportmiddel

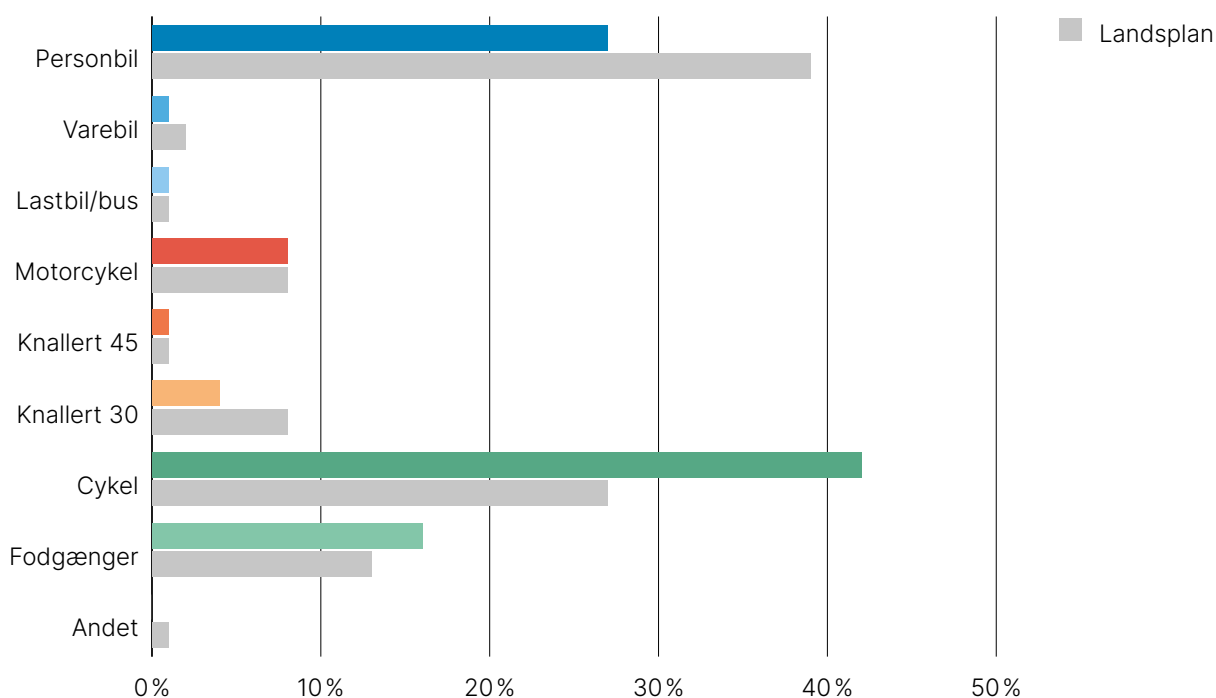
En stor del af Region Hovedstaden består af byer, hvor der er meget cykel- og fodgængertrafik. Det afspejler sig også i ulykkestallene, idet ca. 6 ud af 10 dræbte og tilskadekomne er cyklister og fodgængere. På landsplan udgør de lette trafikanter ca. 4 ud af 10 dræbte og tilskadekomne.

Samtidig er andelen af dræbte og tilskadekomne i personbil lavere i Region Hovedstaden end på landsplan. Det hænger blandt andet sammen med, at bilister oftere bliver dræbt eller kommer til skade uden for byerne, hvor hastigheden er højere.



Figur 4.4 Dræbte og tilskadekomne fordelt på transportmiddel i Region Hovedstaden, 2020.

I 2020 var der færre forgængere, der kom til skade i trafikken i Region Hovedstaden. Det var også tilfældet på landsplan på trods af, at der blev gået mere i 2020. En mulig forklaring kan være, at meget af den ekstra fodgængertrafik under corona-pandemien har været rekreative ture væk fra de trafikerede veje, hvor risikoen for konfliktpunkter med køretøjer er mindre.



Figur 4.5 Dræbte og tilskadekomne fordelt på transportmiddel i Region Hovedstaden og på landsplan, 2020.

## Alder

Der var færre dræbte og tilskadekomne i 2020 i næsten alle aldersgrupper på landsplan. Antallet af personskader faldt mest i de aldersgrupper, der omfatter mange studerende og erhvervsaktive. Samlet set var der 18% færre dræbte og tilskadekomne i aldersgrupperne fra 18-54 år på landsplan i 2020 i forhold til gennemsnittet for de foregående 5 år.

Det hænger sandsynligvis sammen med, at mange har arbejdet hjemme store dele af året, og at de videregående uddannelser har haft meget distanceundervisning. Det betyder, at de 18-54-årige har haft mindre transport til og fra arbejde eller studie, end de plejer.

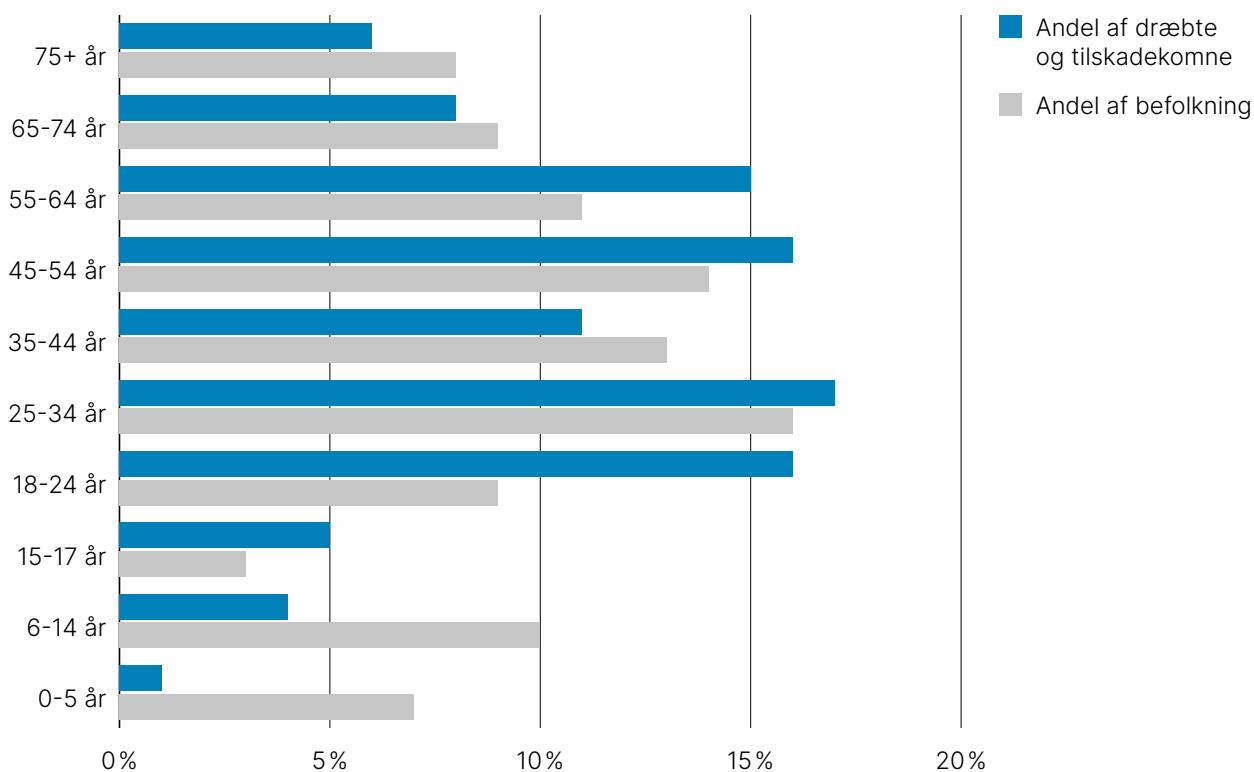
I Region Hovedstaden var billedet mere blandet. Antallet af dræbte og tilskadekomne faldt samlet set med 5%. Aldersgrupperne på 25-44 år havde det største fald på 18%.

Samtidig var der flere børn og unge under 18 år, der blev dræbt eller kom til skade i Region Hovedstaden i 2020 i forhold til gennemsnittet fra 2015-2019. Her er

det dog vigtigt at være opmærksom på, at der generelt er relativt få børn, der bliver dræbt eller kommer til skade i trafikken, og at tallet derfor kan variere meget fra år til år. Fra 2015-2019 var der mellem 48 og 72 børn og unge under 18 år, der blev dræbt eller kom til skade om året i Region Hovedstaden. I 2020 var der 76 dræbte og tilskadekomne børn under 18 år.

Ligesom på landsplan er unge i aldersgruppen 15-24 år overrepræsenterede i forhold til deres andel af befolkningen. I 2020 var 22% af de dræbte og tilskadekomne i regionen mellem 15 og 24 år, mens denne aldersgruppe kun udgør 12% af befolkningen i regionen.

Aldersgruppen 45-64 år er overrepræsenterede i Region Hovedstaden i forhold til deres andel af befolkningen. Det gjaldt både i 2020 og i de foregående fem år. I 2020 udgjorde de 45-64-årige 31% af de dræbte og tilskadekomne, men kun 25% af befolkningen. En del af forklaringen på det kan være, at denne aldersgruppe færdes mere i trafikken end andre aldersgrupper.



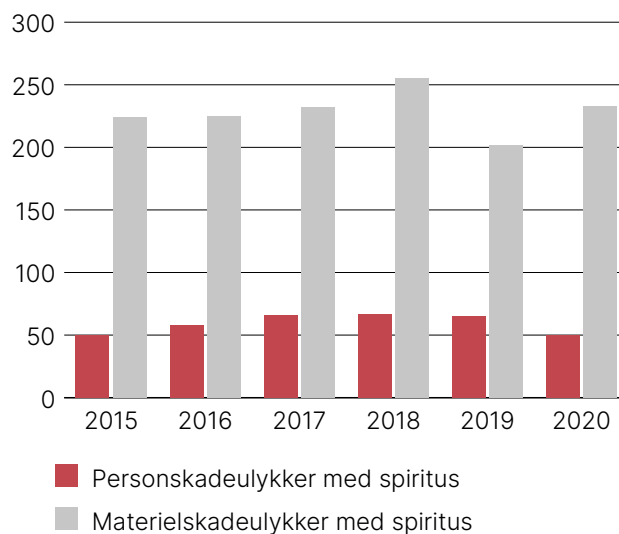
Figur 4.6 Andel af dræbte og tilskadekomne fordelt på alder i Region Hovedstaden sammenholdt med andel af befolkningen, 2020.

## Spiritus

I 2020 skete der 50 spiritusulykker med personskaade i Region Hovedstaden. Det var færre end i årene 2016-2019, men samme antal som i 2015. Samlet set var der 18% færre spiritusulykker i 2020 i forhold gennemsnittet for årene 2015-2019. På landsplan faldt antallet med 9% i 2020.

Region Hovedstaden er den region i landet, hvor spiritusulykker udgør den mindste andel af det samlede antal trafikulykker. De seneste 5 år har 8% af trafikulykkerne i regionen været spiritusulykker, hvor det for hele landet har været 11% af ulykkerne.

Corona-restriktionerne kan muligvis have påvirket omfanget af spirituskørsel forskelligt på tværs af landet, og i så fald kan det have haft betydning for udviklingen i antallet af spiritusulykker. Men da der er tale om relativt små tal, kan der i lige så høj grad også blot være tale om tilfældig variation. Desuden er det vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene kun siger noget om, hvor mange spiritusulykker der er sket, men ikke noget om hvor mange der har kørt spirituskørsel.



Figur 4.7 Antal spiritusulykker med hhv. personskaade og alene materielskaade i Region Hovedstaden, 2015-2020.

54 personer blev dræbt eller kom til skade i spiritusulykker i regionen i 2020. Antallet af tilskadekomne er 24% lavere end gennemsnittet for 2015-2019. Det er særligt antallet af lettere tilskadekomne i spiritusulykker, der var lavt i 2020.

Tabel 4.2 Antal dræbte og tilskadekomne i spiritusulykker i Region Hovedstaden, 2015 til 2020.

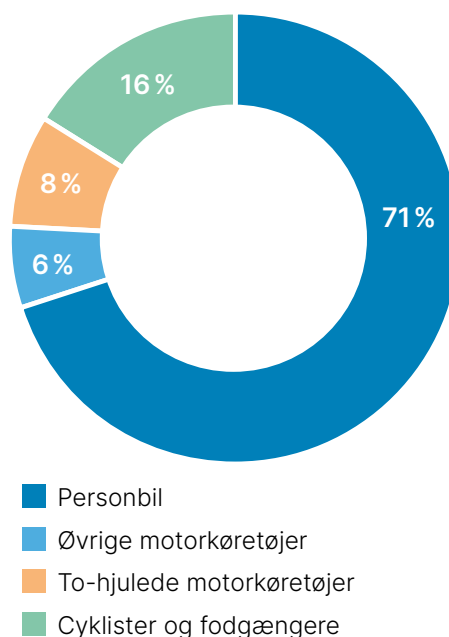
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Dræbte</b>	3	10	6	3	5	5	5
<b>Alvorligt tilskadekomne</b>	29	38	34	39	33	29	35
<b>Lettere tilskadekomne</b>	21	28	33	33	36	20	30
<b>I alt</b>	<b>53</b>	<b>76</b>	<b>73</b>	<b>75</b>	<b>74</b>	<b>54</b>	<b>70</b>

Ligesom på landsplan udgør førere af personbil langt de fleste spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker. Fra 2016-2020 udgjorde bilister dog en mindre andel af de spirituspåvirkede trafikanter i Region Hovedstaden og Region Syddanmark end i resten af landet.

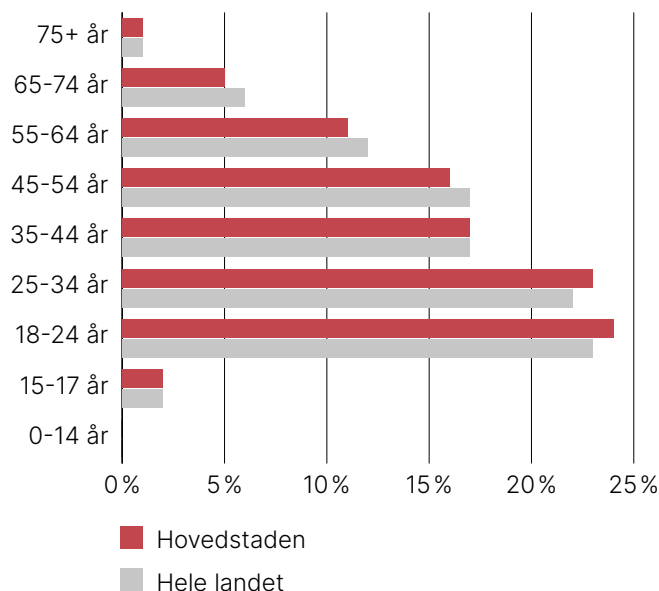
Modsat udgør spirituspåvirkede cyklister og fodgængere en større andel af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker. Fra 2016-2020 var 16% af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykkerne i Region Hovedstaden enten på cykel eller til fods. På landsplan var det 9%.

Det hænger sandsynligvis sammen med, at der på grund af de korte afstande generelt bliver cyklet og gået mere i Region Hovedstaden. Og det svarer til billedet blandt de dræbte og tilskadedekomne i alle ulykker i regionen (med og uden spiritus), idet cyklister og fodgængere udgør en større andel af de dræbte og tilskadedekomne i regionen, end de gør på landsplan.

Aldersfordelingen for de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i Region Hovedstaden svarer i høj grad til aldersfordelingen på landsplan. Fra 2016-2020 udgjorde de unge mellem 18 og 34 år dog en lidt større andel end på landsplan. Aldersgrupperne på 45 år og op efter fyldte lidt mindre end på landsplan.



Figur 4.8 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Hovedstaden fordelt på transportmiddel, 2016-2020.

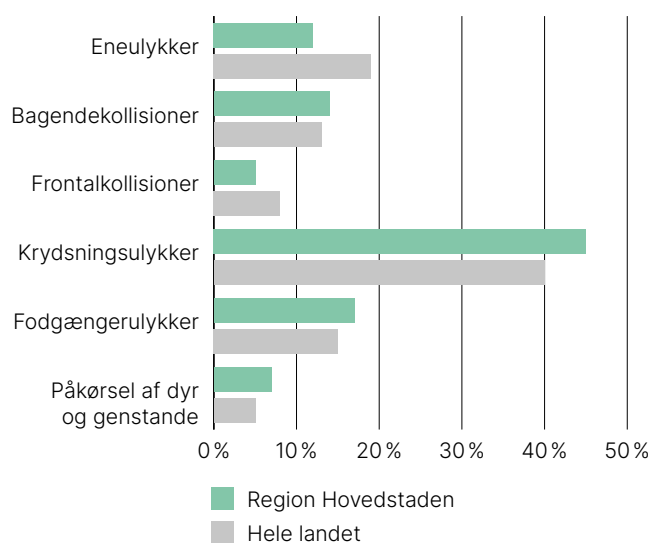


Figur 4.9 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Hovedstaden fordelt på aldersgrupper, 2016-2020.

## Ulykkestyper

Næsten halvdelen af de ulykker med personskade, der sker i Region Hovedstaden, er krydsningsulykker. Altså ulykker, hvor to trafikanter krydser hinanden fx i forbindelse med højre- eller venstresving eller på vej gennem et kryds. Andelen af krydsningsulykker er højere i Region Hovedstaden end på landsplan. Det hænger blandt andet sammen med, at en stor del af regionen består af byer, hvor der er mange kryds.

Omvendt er andelen af eneulykker med personskade lavere i Region Hovedstaden end på landsplan. Det hænger blandt andet sammen med, at eneulykker ofte sker uden for byerne.



Figur 4.10 Personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Hovedstaden og på landsplan, 2020.

I 2020 udgjorde eneulykker en lidt højere andel af ulykkerne med personskade i Region Hovedstaden end i de foregående år. Det kan hænge sammen med, at der var mindre trafik på vejene, og at hastighedsniveauet var højere i de større byer i de perioder, hvor corona-restriktionerne var mest omfattende.

Der var færre fodgængerulykker med personskade i Region Hovedstaden i 2020, hvilket også var tilfældet på landsplan.

Tabel 4.3 Udvikling i personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Hovedstaden, 2015-2020.

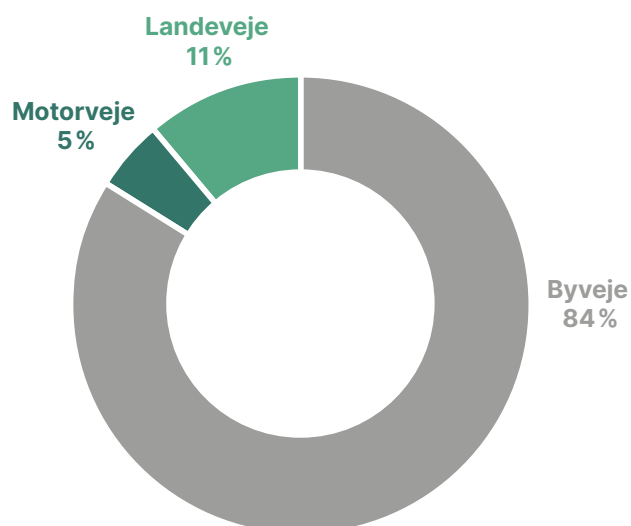
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Eneulykker</b>	72	73	73	81	57	83	71
<b>Bagendekollisioner</b>	69	80	73	112	100	98	87
<b>Frontalkollisioner</b>	40	40	31	37	56	38	41
<b>Krydsningsulykker</b>	303	321	328	366	391	313	342
<b>Fodgængerulykker</b>	118	149	139	158	167	122	146
<b>Påkørsel af dyr og genstande</b>	48	49	44	59	57	48	51



## By og land

Langt de fleste trafikulykker med personskade sker på byveje i Region Hovedstaden. De seneste fem år skete 84% af personskadeulykkerne på byveje, mens det på landsplan var 60%. Det hænger i høj grad sammen med, at regionen består af store tæt sammenhængende byområder.

Samlet set faldt antallet af personskadeulykker i Region Hovedstaden i 2020 med 5% i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Dette fald dækker over et fald på både byveje og motorveje, mens der ikke var et fald på landevejene.



Figur 4.11 Personskadeulykker i Region Hovedstaden opdelt på vejtyper, 2016-2020.

12% af landets motorvejsnet ligger i Region Hovedstaden, men mere end 20% af landets motorvejstrafik afvikles i regionen. Generelt sker en lav andel af ulykkerne med personskade på motorvejene. Det gælder også i Region Hovedstaden, hvor 5% af ulykkerne med personskade har fundet sted de seneste 5 år, selvom 36% af regionens trafik blev afviklet på motorveje.

I 2020 var der samlet set et fald i landets trafik på 7% i forhold til året før. Det samme billede ses i Region Hovedstaden. På motorveje faldt trafikken dog mindre i Region Hovedstaden, end den gjorde på landsplan. I Region Hovedstaden var der 7% mindre trafik på motorvejene, mens der 11% mindre på landsplan. Der ses dog samme fald i ulykkerne med personskade på motorveje i regionen som på landsplan.

Tabel 4.4 Antal personskadeulykker i Region Hovedstaden fordelt på vejtyper, 2015-2020.

De to nederste rækker viser for hver vejtype andelen af det samlede antal ulykker med personskade for perioden 2016-2020 for hhv. regionen og for på landsplan.

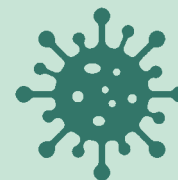
	By	Land	
	Byveje	Motorveje	Landeveje*
<b>2015</b>	528	38	84
<b>2016</b>	590	42	80
<b>2017</b>	569	38	81
<b>2018</b>	691	39	83
<b>2019</b>	702	48	78
<b>2020</b>	584	32	86
<b>Region Hovedstaden andel 2016-2020</b>	84%	5%	11%
<b>Landsplan andel 2016-2020</b>	60%	7%	33%

\* Landeveje inkluderer også motortrafikveje.

# 5. Region Sjælland

## Corona i Region Sjælland

I 2020 var Region Sjælland omfattet af de nationale corona-tiltag, der omfattede massiv nedlukning fra midten af marts, gradvis genåbning sidst på foråret og hen over sommeren, samt nye restriktioner i løbet af efteråret og vinteren.



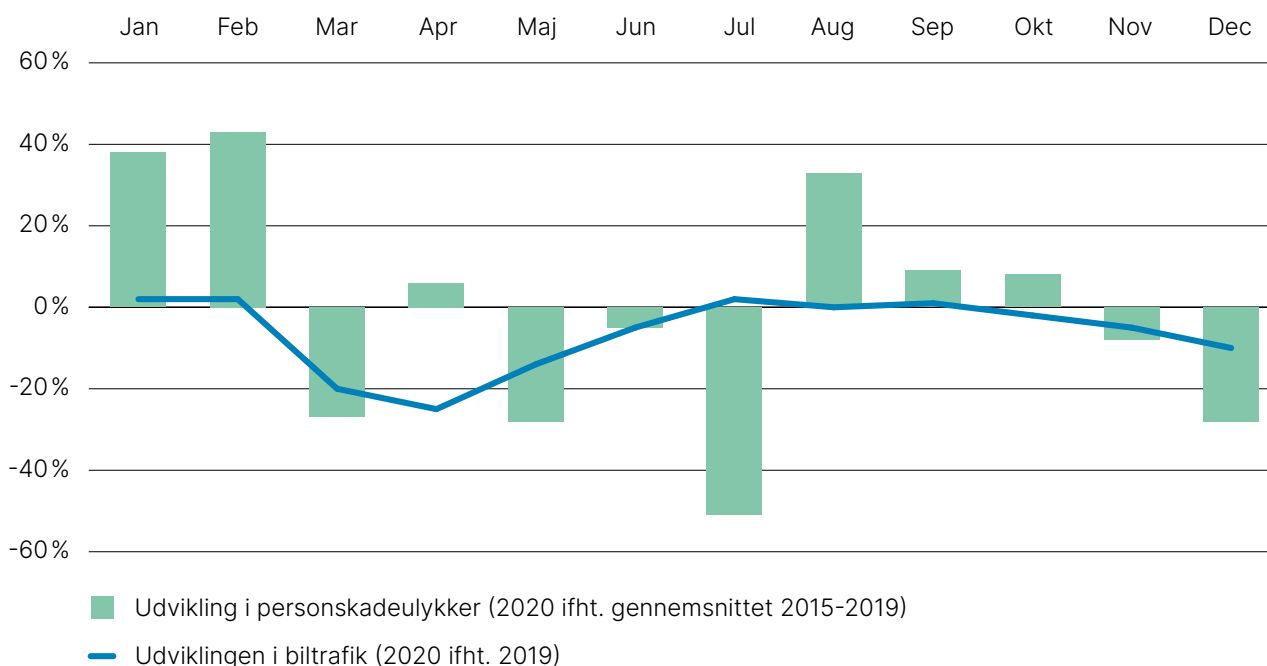
Hjemsendelsen af de offentligt ansatte i foråret var gældende i længere tid i den østlige del af landet og blev først ophævet i midten af juni, mens den vestlige del af landet kunne vende tilbage til arbejdspladserne i slutningen af maj.

I starten af december var 8 kommuner i Region Sjælland blandt de 38 kommuner, hvor der blev indført lokale restriktioner, der betød, at store dele af samfundet lukkede ned i kommunerne. Et par dage senere blev resten af kommunerne i Region Sjælland også omfattet af restriktionerne.

## Ulykker og trafik i regionen i 2020

Corona-restriktionerne medførte et stort fald i trafikken i 2020. I Region Sjælland var der dog kun et lille fald i ulykker med personskader for året samlet set. Det hænger blandt andet sammen med, at der var relativt mange ulykker med personskade i januar og februar samt i august-oktober.

I foråret var der ligesom på landsplan et stort fald i antallet af ulykker med personskade. Fra marts-maj var der 17% færre ulykker med personskade i Region Sjælland i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Det store fald skyldtes i høj grad, at trafikken faldt markant, da de omfattende corona-restriktioner trådte i kraft. I Region Sjælland faldt biltrafikken samlet set med 19% i de tre måneder. På landsplan faldt den med 21%.



Figur 5.1 Udvikling i antallet af personskadeulykker i Region Sjælland pr. måned i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019, sammenholdt med udviklingen i antallet af kørte km i 2020 i forhold til 2019.

\* Biltrafik er defineret som km kørt i et motorkøretøj og er opgjort på køretøjsniveau (motorcykel og knallert udgør kun ca. 1% af dette).



**2% færre ulykker med personskade i 2020.  
27% færre i marts-maj**



**19% færre dræbte og tilskadekomne  
i alderen 25-54 år**



**46% af de dræbte og tilskadekomne  
i 2020 kørte på motorcykel,  
knallert eller cykel.**



**18% flere ulykker med  
personsikade på byveje**

## Om Region Sjælland

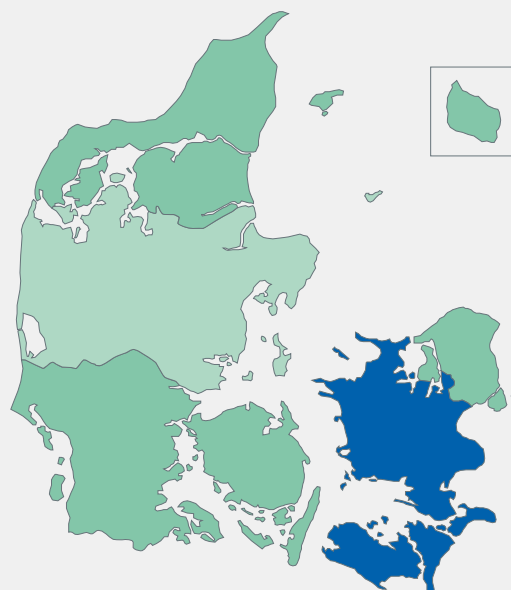
Region Sjælland omfatter 17 kommuner, og 14% af Danmarks befolkning bor i regionen.

Region Sjælland er med sine knap 840.000 indbyggere Danmarks næstmindst folkerige region. I regionen ligger der både større provinsbyer og mindre byer. 50% af regionens indbyggere bor i de mindre byer (færre end 20.000 indbyggere) og 18% i landdistrikter. Det gør regionen til den region, hvor flest bor uden for de store og mellemstore byer. De fire største byer i regionen er Roskilde, Næstved, Køge og Slagelse. Samtidig ligger en stor del af regionens vejnet i åbent land, hvor små og store landeveje forbinder de mindre byer.

Region Sjællands areal udgør ca. 17% af Danmarks samlede areal. Regionen har en befolkningstæthed på 116 indbyggere pr. km<sup>2</sup>, hvilket er på niveau med befolkningstætheden i Region Midtjylland og Region Syddanmark.

Selvom regionen arealmæssigt er den næstmindste region i Danmark, så er den gennemsnitlige afstand til og fra arbejde relativt høj i regionen og højere end i de øvrige regioner. Sammenlignet med Region Hovedstaden, som har den korteste gennemsnitlige pendlingsafstand, så er afstanden i Region Sjælland næsten dobbelt så lang.

Region Sjælland har ca. 12.700 km vej. Det svarer til ca. 17% af det samlede vejnet i Danmark. Ca. 40% af trafikken i regionen afvikles på motorveje, hvilket er en højere andel end i de øvrige regioner.



## Ulykker og personskader

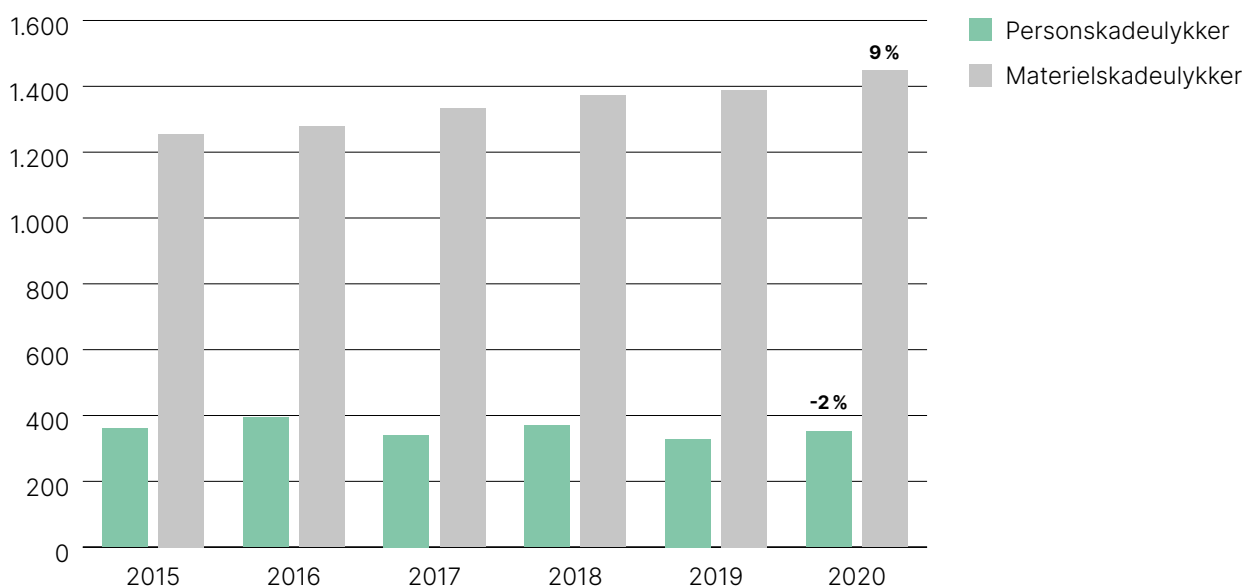
I 2020 var der 2% færre ulykker med personskade i Region Sjælland i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Fra 2015-2019 var der mellem 329 og 394 ulykker med personskade i Region Sjælland. I 2020 var der 351.

Det vil sige, at når man ser på året 2020 samlet set, var antallet af ulykker med personskade nogenlunde på niveau med de foregående år i Region Sjælland, mens der på landsplan var et fald på 12%.

Det hænger blandt andet sammen med, at der var relativt mange ulykker med personskade i januar og februar samt i august-oktober. I januar og februar var der samlet set 65 ulykker med personskade i Region Sjælland i 2020, mens der var mellem 38 og 51 i de to måneder fra 2015-2019. Det svarer til 41% flere ulykker med personskade i 2020.

I august-oktober var antallet af ulykker med personskade 18% højere i 2020 i forhold til gennemsnittet for samme periode fra 2015-2019. Det kan i nogen grad være et spørgsmål om tilfældig variation. I 2020 var der 119 ulykker med personskade i august-oktober. Fra 2015-2019 var der mellem 89 og 117 om året i de samme tre måneder.

I foråret var der ligesom på landsplan et stort fald i antallet af ulykker med personskade. Fra marts-maj var der 17% færre ulykker med personskade i Region Sjælland i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan var der 22% færre ulykker med personskade i samme periode i forhold til årene før. Det store fald skyldtes i høj grad, at trafikken faldt markant, da de omfattende corona-restriktioner trådte i kraft. I Region Sjælland faldt biltrafikken samlet set med 19% i de tre måneder. På landsplan faldt den med 21%.

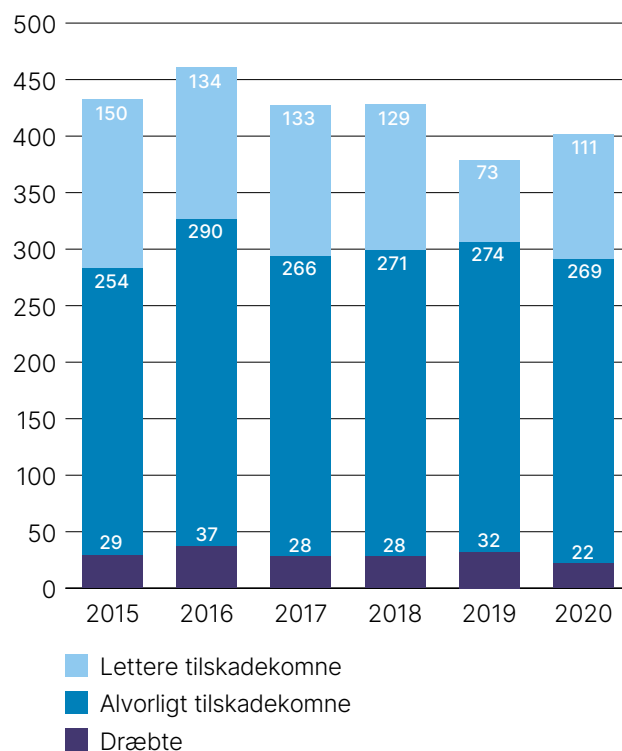


Figur 5.2 Udvikling i person- og materielskadeulykker i Region Sjælland, 2015-2020. Procenterne angiver udviklingen i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019.

I 2020 var der 22 personer, der mistede livet i trafikken i Region Sjælland. Fra 2015-2019 var der mellem 28 og 37 dræbte om året i regionen.

269 personer kom alvorligt til skade, og 111 personer kom lettere til skade. Det er på niveau med de foregående år, hvor der i gennemsnit var 271 alvorligt tilskadede og 124 lettere tilskadede.

Samlet set var der 6% færre dræbte og tilskadede i Region Sjælland i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. På landsplan faldt antallet af dræbte og tilskadede med 13%.



Figur 5.3 Udvikling i antal dræbte og tilskadede i Region Sjælland, 2015-2019.

I forhold til på landsplan var der i 2020 et mindre fald i personskadeulykker samt i dræbte og tilskadede i Region Sjælland i 2020. Det kan skyldes, at corona-restriktionerne muligvis har påvirket trafikmønstrene forskelligt på tværs af landet. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at ulykker i høj grad er påvirket af tilfældig variation, og at mange andre faktorer også kan have spillet ind.

Selvom antallet af ulykker med personskade ikke faldt lige så meget i Region Sjælland som i de øvrige regioner, så var antallet af personskadeulykker pr. 10.000 indbyggere dog forsåt lavere i Region Sjælland end på landsplan.

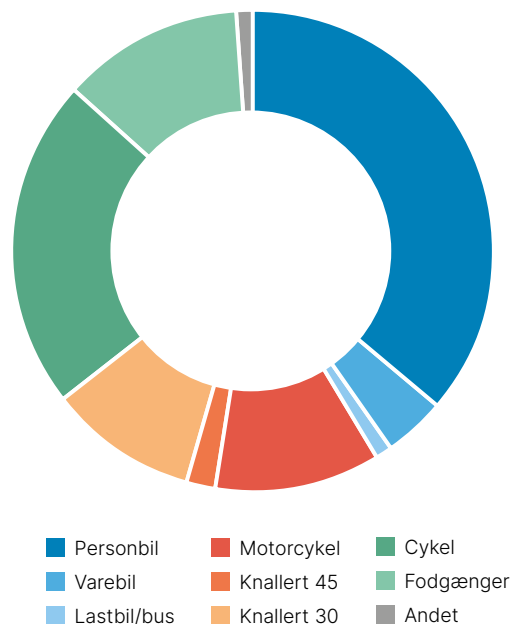
Tabel 5.1 Udvikling i antal ulykker samt antal dræbte og tilskadede pr. 10.000 indbyggere i Region Sjælland, 2015-2020.

År	Ulykker pr. 10.000 indbyggere			Dræbte og tilskadede pr. 10.000 indbyggere			
	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Alle ulykker	Dræbte	Alvorligt tilskadede	Lettere tilskadede	Alle personskader
2015	4,40	15,30	19,70	0,35	3,10	1,83	5,28
2016	4,76	15,43	20,19	0,45	3,50	1,62	5,57
2017	4,10	16,00	20,09	0,34	3,19	1,60	5,13
2018	4,43	16,43	20,86	0,34	3,25	1,54	5,13
2019	3,93	16,60	20,53	0,38	3,27	0,87	4,53
2020	4,19	17,29	21,48	0,26	3,21	1,33	4,80
<b>Landsplan 2020</b>	4,34	17,95	22,29	0,28	2,95	1,78	5,00

## Transportmiddel

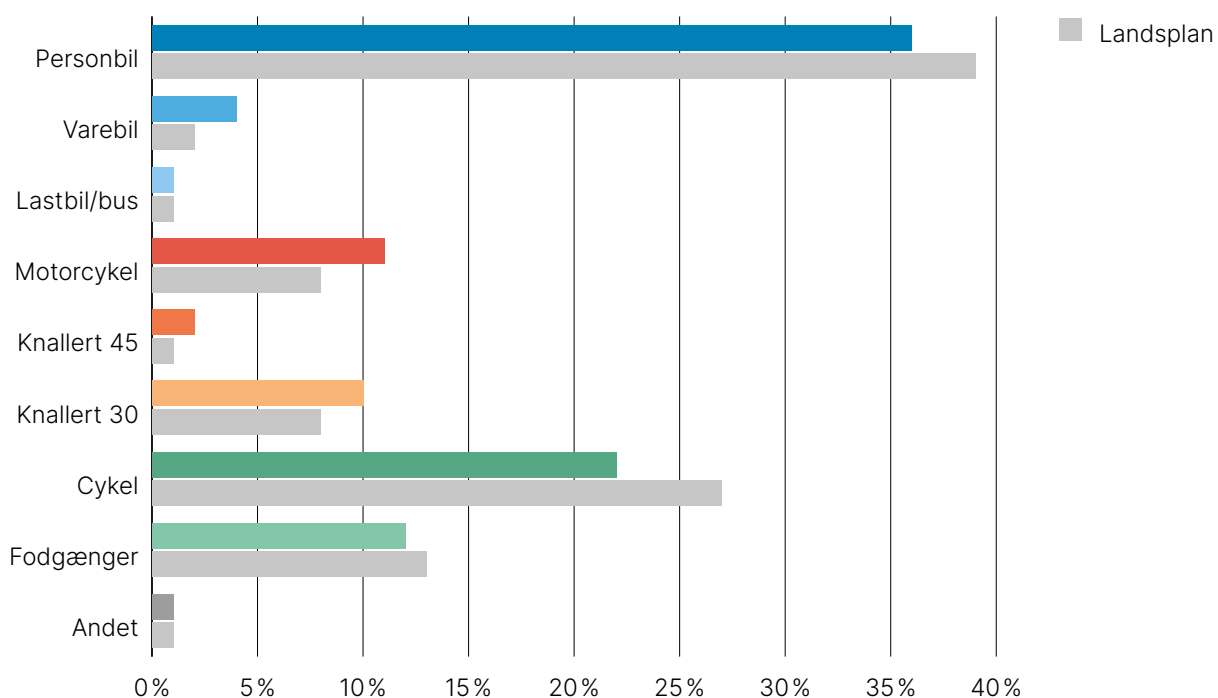
I 2020 var der færre dræbte og tilskadekomne bilister i personbil i Region Sjælland, men flere dræbte og tilskadekomne motorcyklister, knallertkørere og cyklister. Derfor var fordelingen af dræbte og tilskadekomne i 2020 lidt forskellig fra fordelingen de foregående år i regionen.

Fra 2015-2019 udgjorde bilister i personbil ca. 46% af de dræbte og tilskadekomne i Region Sjælland. I 2020 udgjorde de 36%. Omvendt udgjorde de to-hjulede trafikanter 38% af de dræbte og tilskadekomne i perioden 2015-2019, men 46% af de dræbte og tilskadekomne i 2020.



Figur 5.4 Dræbte og tilskadekomne fordelt på transportmiddel i Region Sjælland, 2020.

Det betød også, at bilister i 2020 udgjorde en lidt mindre andel af de dræbte og tilskadekomne i Region Sjælland, end de gjorde på landsplan. Det var ikke tilfældet de foregående år. Andelen af dræbte og tilskadekomne cyklister var dog i 2020 fortsat lavere i Region Sjælland end på landsplan.



Figur 5.5 Dræbte og tilskadekomne fordelt på transportmiddel i Region Sjælland og på landsplan, 2020.

## Alder

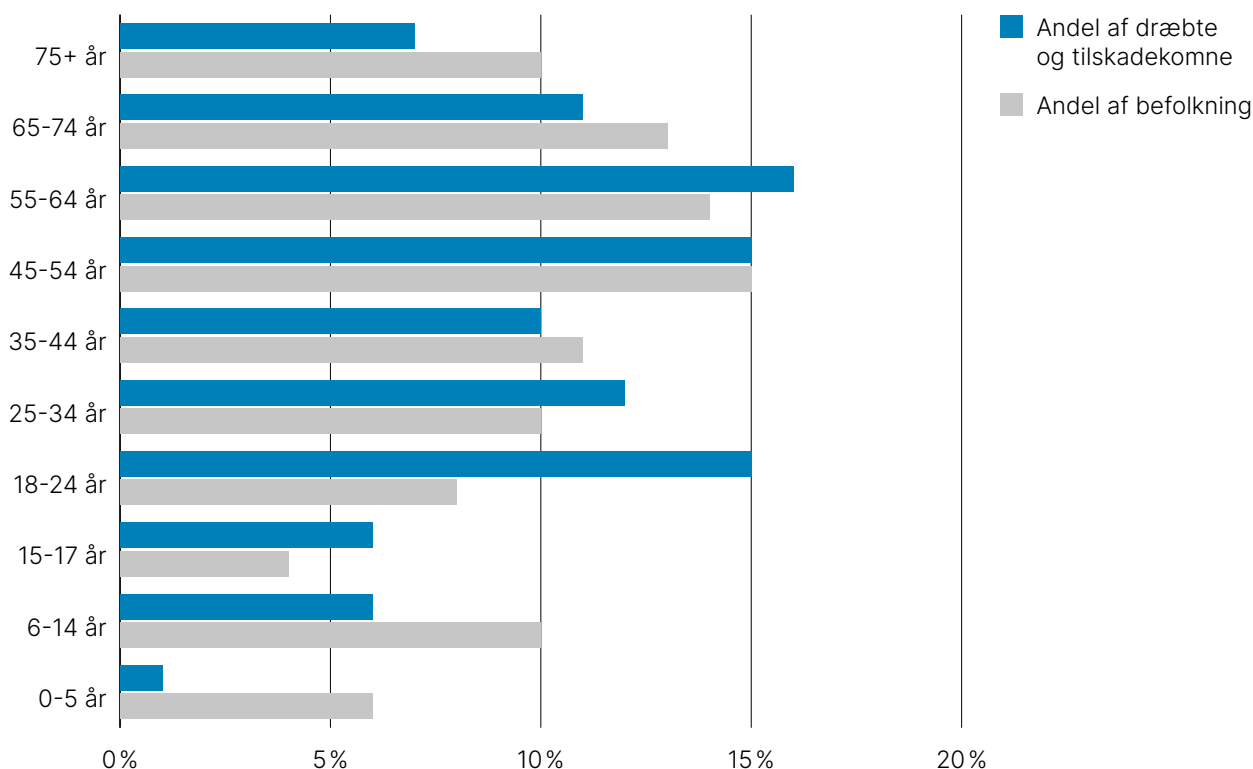
Der var færre dræbte og tilskadekomne i 2020 i næsten alle aldersgrupperne på landsplan. Antallet af personskader faldt dog mest i de aldersgrupper, der omfatter mange studerende og erhvervsaktive. Samlet set var der 18% færre dræbte og tilskadekomne i aldersgrupperne fra 18-54 år på landsplan i 2020 i forhold til gennemsnittet for de foregående 5 år.

Det hænger sandsynligvis sammen med, at mange har arbejdet hjemme store dele af året, og at de videregående uddannelser har haft meget distanceundervisning. Det betyder, at de 18-54-årige har haft mindre transport til og fra arbejde eller studie, end de plejer.

I Region Sjælland var der et stort fald i antallet af dræbte og tilskadekomne i aldersgrupperne 25-54 år på 19% i 2020, mens det samlede antal dræbte og tilskadekomne kun var 5% lavere end gennemsnittet for 2015-2019.

I 2020 var antallet af dræbte og tilskadekomne unge mellem 15 og 24 år i Region Sjælland på niveau med gennemsnittet for 2015-2019. Ligesom på landsplan er unge overrepræsenterede i forhold til deres andel af befolkningen i Region Sjælland. Det gjaldt både i 2020 og i de foregående år. I 2020 var 22% af de dræbte og tilskadekomne i regionen mellem 15 og 24 år, mens denne aldersgruppe kun udgør 11% af regionens befolkning.

Samtidig var der lidt flere børn under 15 år, der blev dræbt eller kom til skade i Region Sjælland i 2020 i forhold til gennemsnittet fra 2015-2019. Her er det dog vigtigt at være opmærksom på, at der generelt er relativt få børn, der bliver dræbt eller kommer til skade i trafikken. Derfor kan tallet variere meget fra år til år. Fra 2015-2019 var der mellem 11 og 25 børn under 15 år, der blev dræbt eller kom til skade om året i Region Sjælland. I 2020 var der 31 dræbte og tilskadekomne børn under 15 år.

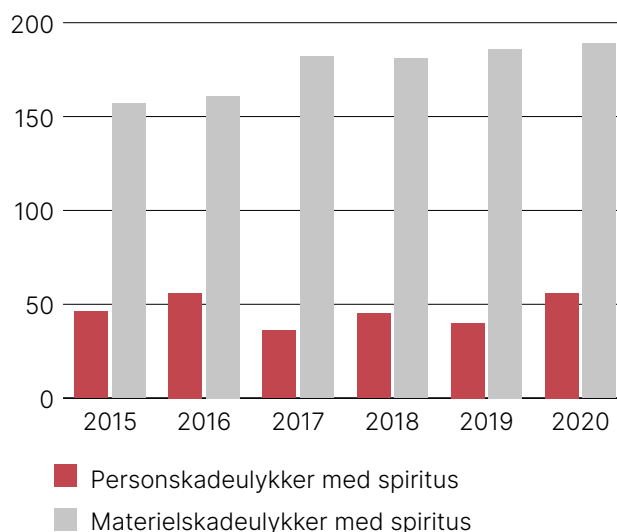


Figur 5.6 Andel af dræbte og tilskadekomne fordelt på alder i Region Sjælland sammenholdt med andel af befolkningen, 2020.

## Spiritus

I 2020 skete der 56 spiritusulykker med personskade i Region Sjælland. Det er 26% flere end gennemsnittet for årene 2015-2019, men på niveau med antallet i 2016. På landsplan faldt antallet med 9% i 2020.

I Region Sjælland udgør spiritusulykkerne en højere andel af det samlede antal trafikulykker end på landsplan. De seneste 5 år har 13% af trafikulykkerne i regionen været spiritusulykker, hvor det for hele landet var 11% af ulykkerne.



Figur 5.7 Antal spiritusulykker med hhv. personskade og alene materielskade i Region Sjælland, 2015-2020.

Corona-restriktionerne kan muligvis have påvirket omfanget af spirituskørsel forskelligt på tværs af landet, og i så fald kan det have haft betydning for udviklingen i antallet af spiritusulykker. Eftersom det er relativt små tal, kan der dog i lige så høj grad også blot være tale om tilfældig variation. Desuden er det vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene kun siger noget om, hvor mange spiritusulykker der er sket, men ikke noget om hvor mange der har kørt spirituskørsel.

5 personer blev dræbt, og 63 kom til skade i spiritusulykker i regionen i 2020. Mens antallet af dræbte og lettere tilskadedekomne var på niveau med gennemsnittet for 2015-2019, var der mange alvorligt tilskadedekomne i spiritusulykker i 2020. 44 kom alvorligt til skade i spiritusulykker i regionen, hvilket er 51% flere end gennemsnittet for 2015-2019.

Tabel 5.2 Antal dræbte og tilskadedekomne i spiritusulykker i Region Sjælland, 2015-2020.

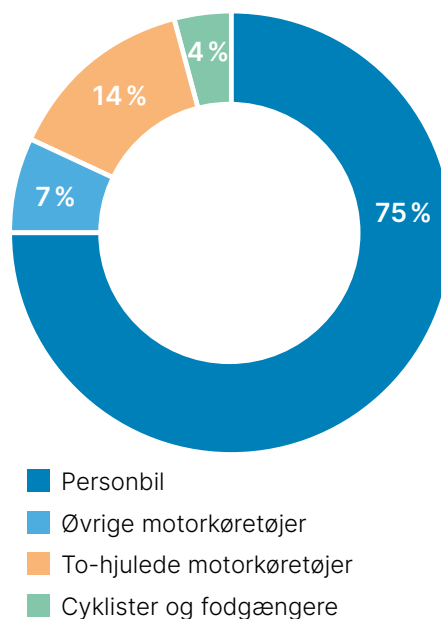
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Dræbte</b>	2	3	4	5	7	5	4
<b>Alvorligt tilskadedekomne</b>	28	30	29	29	30	44	29
<b>Lettere tilskadedekomne</b>	24	29	11	17	8	19	18
<b>I alt</b>	<b>54</b>	<b>62</b>	<b>44</b>	<b>51</b>	<b>45</b>	<b>68</b>	<b>51</b>



Ligesom på landsplan udgør førere af personbil i Region Sjælland en stor andel af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker. Fra 2016-2020 udgjorde bilister 75% af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykker, mens det på landsplan var 73%.

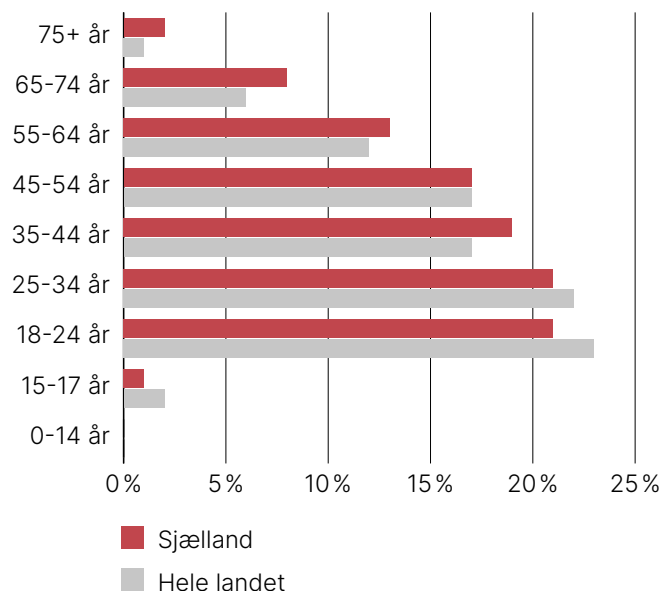
Det svarer også til billedet blandt de dræbte og tilskadedekomne i alle ulykker i regionen (med eller uden spiritus), idet bilister udgjorde en større andel af de dræbte og tilskadedekomne fra 2016-2020 i Region Sjælland, end de gjorde på landsplan.

Spirituspåvirkede cyklister og fodgængere i Region Sjælland udgør en mindre andel af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i forhold til de øvrige regioner. Fra 2016-2020 var 4% af de spirituspåvirkede trafikanter i trafikulykker i regionen enten på cykel eller til fods. På landsplan var det 9%.



Figur 5.8 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Sjælland fordelt på grupper af transportmidler, 2016-2020.

Fra 2016-2020 udgjorde aldersgruppen 35-44 år en lidt større andel af de spirituspåvirkede trafikanter i ulykkerne end på landsplan, mens de yngre aldersgrupper mellem 18 og 34 år fyldte lidt mindre end på landsplan. I Region Sjælland udgjorde de 18-34-årige dog også de største grupper af spirituspåvirkede trafikanter i ulykker, ligesom de gjorde på landsplan.

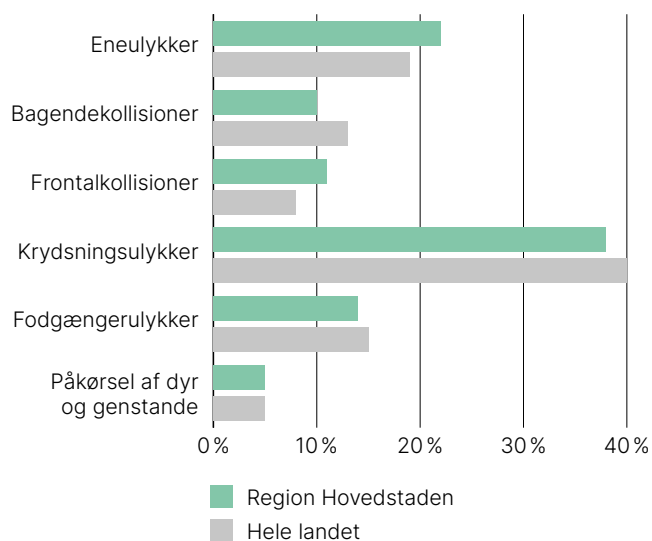


Figur 5.9 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i trafikulykker i Region Sjælland fordelt på aldersgrupper, 2016-2020.

## Ulykkestyper

Eneulykker udgjorde 22% af ulykkerne med personskade i Region Sjælland i 2020. Det er en lidt højere andel end på landsplan, hvor eneulykker udgjorde 19% af ulykkerne med personskade. Samtidig var andelen af krydsningsulykker lidt lavere i Region Sjælland end på landsplan (hhv. 38% i Region Sjælland og 40% på landsplan).

Det kan hænge sammen med, at en stor del af vejnettet i Region Sjælland består af landeveje. Eneulykker sker ofte uden for byerne, hvor hastigheden er højere, og trafikanterne er mere adskilte end i byerne. Mens der er flere krydsningsulykker i byerne, hvor der er flere kryds og mere blandet trafik.



Figur 5.10 Personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Sjælland og på landsplan, 2020.

Antallet af eneulykker, bagendekollisioner og frontalkollisioner med personskade i Region Sjælland var lavere i 2020 i forhold til gennemsnittet for 2015-2019, mens antallet af krydsningsulykker, fodgængerulykker og påkørsler af dyr og genstande var højere. Der er dog tale om relativt små forskelle, og tallene har varieret fra år til år.

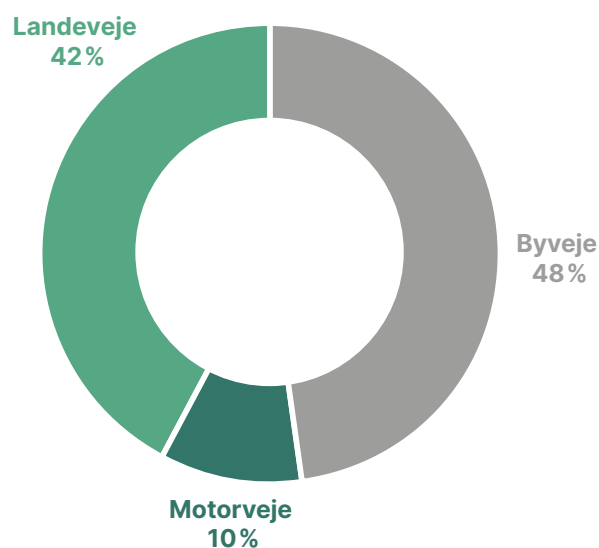
Tablet 5.3 Udvikling i personskadeulykker fordelt på hovedsituation i Region Sjælland, 2015-2020.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Gennemsnit for 2015-2019
<b>Eneulykker</b>	61	116	89	79	73	77	84
<b>Bagendekollisioner</b>	42	54	31	48	49	36	45
<b>Frontalkollisioner</b>	42	38	31	48	38	38	39
<b>Krydsningsulykker</b>	155	125	126	124	119	134	130
<b>Fodgængerulykker</b>	41	51	48	52	38	48	46
<b>Påkørsel af dyr og genstande</b>	20	10	16	19	12	18	15

## By og land

En større andel af trafikulykkerne med personskade sker på landeveje og motorveje i Region Sjælland end på landsplan. De seneste fem år er 52% af personskadeulykkerne sket på landeveje og motorveje, mens det på landsplan var 40%. I forhold til de andre regioner havde Region Sjælland i samme periode den mindste andel af personskadeulykker, der skete på byveje.

I 2020 faldt antallet af personskadeulykker i Region Sjælland samlet set med blot 2% i forhold til gennemsnittet for 2015-2019. Dette tal dækker over en stigning i antallet af ulykker på byveje (18%) og et fald på landeveje (-22%), mens antallet af ulykker på motorveje var på niveau med gennemsnittet for 2015-2019.



Figur 5.11 Personskadeulykker i Region Sjælland opdelt på vejtyper, 2016-2020.

Stigningen i antallet af ulykker på byveje i Region Sjælland knytter sig ikke til en specifik periode af året, men der var særligt mange personskadeulykker på byveje i august 2020.

Region Sjælland er den region i Danmark, hvor den største andel af trafikken afvikles på motorveje. Ca. 40% af de kørte kilometer i regionen afvikles på motorveje. Det afspejler sig i personskadeulykkerne, idet regionen også er den region, hvor den største andel af ulykkerne med personskade sker på motorveje. Set i forhold til de 40% af trafikken er det dog fortsat en lav andel af ulykkerne med personskade, der sker på motorvejene. Fra 2016-2020 skete 10% af ulykkerne med personskade på motorvejen. På landsplan var det 7%.

Tabel 5.4 Antal personskadeulykker i Region Sjælland fordelt på vejtyper, 2015-2020. De to nederste rækker viser for hver vejtype andelen af det samlede ulykker med personskade for perioden 2016-2020 for hhv. regionen og for på landsplan.

	By	Land	
	Byveje	Motorveje	Landeveje*
<b>2015</b>	182	30	149
<b>2016</b>	177	42	175
<b>2017</b>	151	29	161
<b>2018</b>	162	39	169
<b>2019</b>	169	30	130
<b>2020</b>	198	30	123
<b>Region Sjælland andel 2016-2020</b>	48%	10%	42%
<b>Landsplan andel 2016-2020</b>	60%	7%	33%

\* Landeveje inkluderer også motortrafikveje.

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,  
Næstved, Skanderborg  
og København

Find mere information på  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

Vejdirektoratet  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

Telefon 7244 3333  
[vd@vd.dk](mailto:vd@vd.dk)  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

