

# UNGE TRAFIKANTER

## Delrapport 1

Fakta om unge motorførers involvering  
i færdselsuheld i perioden 1996 - 2000



# Fakta om unge motorføreres involvering i færdselsuheld i perioden 1996-2000

Arbejdsnotat  
2002

Mette Møller  
Danmarks TransportForskning



# Indhold

1	Introduktion .....	4
2	Køn og elementart.....	6
3	Uheldenes omfang og alvorlighed .....	7
4	Hvornår finder uheldene sted.....	8
5	Hvilke uheld er der tale om.....	9
6	Hvor finder uheldene sted .....	13
7	Manøvrer .....	14
8	Vigepligtsforhold .....	15
9	Sikkerhedssele/hjelm .....	16
10	Kørekortets alder .....	17
11	Sprituheld.....	18
12	Afslutning.....	19
13	Litteratur .....	20
14	Bilagsfortegnelse .....	22

# 1 Introduktion

Denne undersøgelse indgår i projekt "Kampagner for Unge trafikanter" hvis overordnede formål er at bidrage til at nedbringe antallet af færdselsuheld blandt unge trafikanter.

Formålet med denne del af projektet har været at tilvejebringe et videngrundlag vedrørende unge motorføreres faktiske involvering i færdselsuheld i Danmark i perioden 1996 - 2000. En ung motorfører er i undersøgelsen defineret som et ungt menneske mellem 18 og 24 år, der som fører af et motorkøretøj hvortil der kræves kørekort involveres i et færdselsuheld.

Undersøgelsen er baseret på oplysninger fra VIS (Vejsektorens Informations System) der også er grundlaget for Danmarks officielle færdselsuhedsstatistik, der hvert år udgives af Danmarks Statistik. VIS omfatter indberetninger fra politiet og undersøgelsen er derfor alene baseret på de færdselsuheld der kommer til politiets kendskab og hvorom der optages rapport (Danmarks Statistik, 2001). Det har længe været kendt at den officielle færdselsuhedsstatistik ikke omfatter alle personskadeuheld. En landsdækkende undersøgelse viser f.eks. at 67% af personskadeuheld med personbiler ikke kommer til politiets kendskab (Danmarks Statistik, 1998). Samme undersøgelse viser endvidere, at det for personbiler i overvejende grad er personskader ved eneuheld, der ikke kommer til politiets kendskab. Sandsynligheden for at et færdselsuheld kommer til politiets kendskab stiger i takt med uheldets alvorlighed. Dækningsgraden vedr. færdselsuheld varierer således efter hvor alvorlige færdselsuheld, der er tale om. Dækningsgraden er højst i forbindelse med trafikdræbte hvor stort set alle uheld indgår i statistikken. Derimod er der tale om en underrapportering af mindre alvorlige personskadeuheld samt materielskadeuheld i forhold til de faktiske uheldstal (Danmarks Statistik, 2001).

Nærværende undersøgelse er baseret på i alt ca. 113.500 færdselsuheld heraf ca. 27.000 uheld med unge motorførere. Analysen er gennemført med udgangspunkt i 12 emnegrupper m.h.p. at få afdækket følgende:

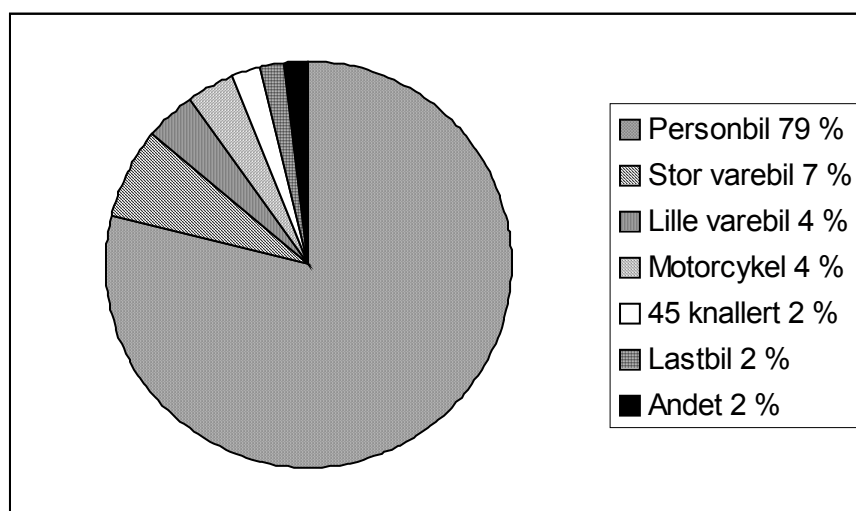
- Hvor mange uheld med motorkøretøj er der unge involveret?
- Hvordan er de unge motorføreres uheld fordelt på køn, elementart dvs. forskellige slags motorkøretøjer og uheldsart dvs. materielskade- og personskadeuheld?

- Hvornår finder uheldene sted fordelt på klokkeslet, ugedag og måned?
- Hvilke uheldssituationer er karakteristiske for unge motorførere?
- Hvor finder uheldene sted?
- Hvilke manøvrer var de unge motorførere i gang med at foretage på uheldstidspunktet?
- Hvilke vigepligstforhold var gældende for den unge på uheldstidspunktet?
- I hvilket omfang benytter uheldsimplicerede unge sikkerhedssele/hjelm?
- Kørekorts alder på uheldstidspunktet.
- I hvilket omfang er de unge motorførere involveret i sprituheld?

I relation til de fleste emnegrupper er der set på uheld med unge motorførere sammenlignet med alle uheld med motorkøretøj i perioden. Undersøgelsen viser generelt, at de unge motorføreres andel af færdselsuheld har været stabil i perioden, dog ligger år 2000 lidt lavere end de øvrige år.

## 2 Køn og elementart

I hovedparten af færdselsuheld med unge motorførere er der en ung mand bag rattet. De unge mænd tegner sig for 82,3% af uheldene, mens de unge kvinder tegner sig for 17,5% af uheldene. Mænd er generelt overrepræsenteret i uheldsstatistikken, men er dog stærkest overrepræsenteret i aldersgruppen 18-24 år. Som det fremgår af nedenstående tabel er langt den overvejende del af uheld med unge motorførere uheld med personbil.



Figur 1 Unge motorføreres involvering i færdselsuheld i perioden 1996 - 2000 fordelt på motorkøretøj

I forbindelse med de unges uheld er den hyppigst forekomne modpart en personbil (47%). Som det fremgår bidrager 45-knallert endnu kun beskedent til uheld blandt unge motorførere. Det er dog væsentligt at understrege, at der i perioden fra 1996 til 2000 er sket en markant stigning. I 1996 udgjorde uheld med 45-knallert 0,5% af de unge motorføreres uheld. I 2000 var andelen af uheld med 45-knallert steget til 3% af de unge motorføreres uheld.

## 3 Uheldenes omfang og alvorlighed

Unge motorførere er involveret i en væsentlig større andel færdselsuheld end deres befolkningsandel. Gennem hele perioden fra 1996-2000 har unge motorførere været involveret i ca. 22% af alle færdselsuheld. Dette til trods for at de unges andel af den samlede befolkning i samme periode faldt fra 9,7% i 1996 til 8,6% i 2000. Dette er i overensstemmelse med resultater fra tidligere undersøgelser der viser, at den generelt faldende tendens i færdselsuheld i Danmark ikke er slået igennem blandt de unge i samme grad, som det er tilfældet i andre aldersgrupper (Carstensen & Fosgerau, 2001).

De unge motorføreres andel af hhv. person- og materielskadeuheld har været stabil gennem perioden. I hele perioden har unge motorførere været involveret i ca. 27% af alle personskadeuheld og ca. 28% af alle materielskadeuheld. Ses der på personskadeuheld alene var der i gennemsnit 56 dræbte, 482 alvorligt tilskadekomne, 590 lettere tilskadekomne og 1.065 uskadte pr. år i forbindelse med færdselsuheld med unge motorførere.

30% af alle tilskadekomne i uheld med motorkøretøj kom tilskade i et uheld med en ung motorfører. Sammenholdt med de unges andel af alle uheld med motorkøretøj kunne det tyde på at der er flere tilskadekomne i forbindelse med unges uheld. Hvis det er tilfældet kunne det f.eks. skyldes at unge i højere grad har passagerer med når de forulykker eller at de unges uheld er mere alvorlige. Undersøgelsen giver dog hverken mulighed for at af- eller bekræfte dette.

3.441 passagerer kom i perioden til skade i forbindelse med uheld med en ung motorfører. I gennemsnit var der 30 dræbte, 259 alvorligt tilskadekomne samt 400 lettere tilskadekomne passagerer pr. år som følge af færdselsuheld med en ung motorfører. Om der er relativt flere tilskadekomne passagerer i forbindelse med uheld med en ung motorfører end i uheld generelt viser undersøgelsen ikke noget om.

## 4 Hvornår finder uheldene sted

Som det fremgår af nedenstående tabel er der generelt flest færdselsuheld i eftermiddagsmyldretiden dvs. fra kl. 15.00 til 17.59.

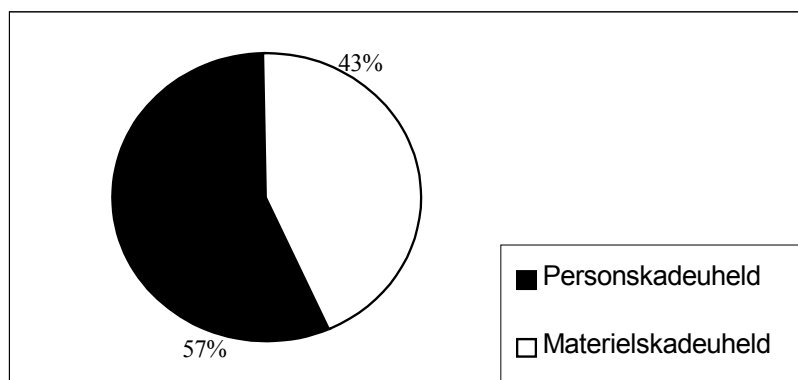
Tidspunkt	Unge motorførere	Alle motorførere
06.00 - 9.59	15%	17%
10.00 - 14.59	19%	23%
15.00 - 17.59	33%	34%
18.00 - 22.59	22%	18%
23.00 - 5.59	11%	8%
Total	100%	100%

Tabel 1 Procentfordeling af person- og materielskadeuheld på forskellige tider af døgnet for hhv. unge og alle uheld med motorkøretøj i perioden 1996-2000.

Som det fremgår af tabel 1 har unge motorførere generelt lidt færre uheld i morgen- og dagtimerne sammenlignet med alle uheld. Til gengæld har de unge motorførere en svag overvægt af uheld i aften- og nattetimerne. M.h.t. ugedage viser undersøgelsen at de unge motorførere har lidt færre uheld fra mandag til fredag. Til gengæld har de unge en svag overvægt af weekenduheld dvs. uheld der finder sted fra fredag til søndag. De unge motorførere har lidt flere uheld i oktober og november måned end i de øvrige måneder. Denne tendens gælder også for alle uheld og er dermed ikke karakteristisk for uheld med unge motorførere. Undersøgelsen viser endvidere, at de fleste uheld sker i godt vejr med tørt føre, såvel for uheld med unge som for alle uheld.

## 5 Hvilke uheld er der tale om

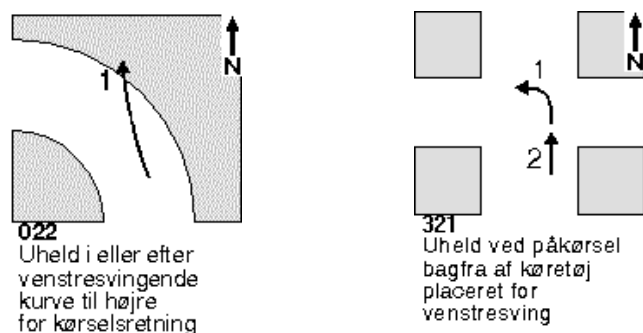
43% af de unge motorføreres uheld er materielskadeuheld. 57% af de unge motorføreres uheld er uheld med personskade. Denne fordeling mellem personskadeuheld og materielskadeuheld svarer til fordelingen i alle uheld og er således ikke særlig karakteristisk for uheld med unge motorførere.



Figur 2 Uheld med unge motorførere i perioden 1996-2000 fordelt på personskadeuheld og materielskadeuheld

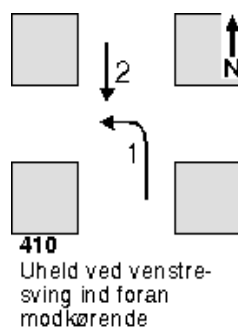
26% af alle personskadeuheld er uheld hvor en ung motorfører er involveret. 28% af alle materielskadeuheld er uheld hvor en ung motorfører er involveret.

Til brug for Danmarks officielle færdselsuheldsstatistik har Danmarks Statistik udarbejdet en fortegnelse over uheldssituationer (Danmarks Statistik, 2001). Baseret på denne fortegnelse er der i undersøgelsen lavet en top 10 over de hyppigst forekomne uheldssituationer blandt unge motorførere. De uheld der ligger i top 10 udgør 60% af de unges uheld. Der er set på personskadeuheld og materielskadeuheld samlet. Generelt er det de samme uheldssituationer der ligger i top 10 i uheld med unge motorførere som i alle uheld med motorførere i perioden. To uheldssituationer er kun i top 10 hos de unge, hhv. 022 og 321, se nedenfor.



Figur 3 Uheldssituation 022 og 321. De to uheldssituationer der kun er i top 10 hos unge motorførere.

Den hyppigst forekomne uheldssituation blandt unge motorførere er 410, der tegner sig for 10,5% af de unges uheld i perioden. Samme uheldssituation tegner sig for 8,7% for alle uheld.



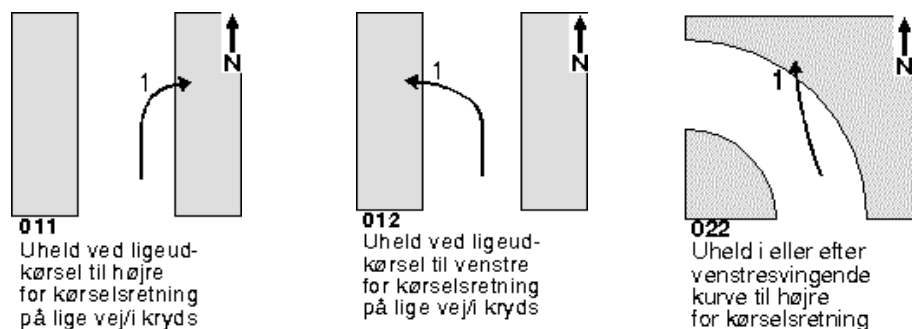
Figur 4 Uheldssituation 410, - den hyppigst forekomne enkeltssituation ved uheld med unge motorførere i perioden 1996-2000.

Hvorfor ovenstående uheldssituation er den hyppigst forekomne blandt de unge bilister giver tallene i sig selv ikke mulighed for at svare på. Baseret på viden fra tidligere undersøgelser vedr. unge bilisters adfærd i trafikken gives der dog nedenfor et bud på, hvorfor det er sådan.

Tidligere undersøgelser har vist, at unge bilister accepterer kortere afstand når de skal køre ind mellem andre biler, f.eks. fra en sidevej ind på en hovedvej (Jonah, 1990). Det er muligt at dette forhold også slår igennem ved venstresving i et kryds. De unge kører i givet fald frem for en afstand mellem modkørende der så i en række tilfælde viser sig at være så kort, at et sammenstød er uundgåeligt. Undersøgelser har endvidere vist, at unge som følge af manglende køreerfaring er dårligere til at aflæse trafikale situationer (Gregersen, 1996). På den ene side accepterer de kortere afstand og på den anden side mangler de erfaring i at vurdere trafikale situationer. Kom

Kombinationen af disse faktorer kan medvirke til at uheldssituation 410 ofte indtræder. Fra tidligere undersøgelser ved man endvidere, at de unge overvurderer deres kørefærdigheder og undervurderer deres uheldsrisiko (Greening & Chandler, 1997). Kombinationen af ovenstående tre forhold kan meget vel bidrage til en risikobetonet kørestil hvor der køres stærkt og tages chancer. Konsekvensen er som det fremgår uheld i forbindelse med venstresving, men de øvrige uheldssituationer kan også i større eller mindre grad tilskrives disse faktorer. I relation til tidligere omtale uheldssituation 321 (jf. ovenfor) kan det endvidere nævnes, at det længe har været kendt, at unge bilister kører tættere på forankørende end andre aldersgrupper (Evans & Wasilewsky, 1983). Endvidere vides det at der blandt unge er flere, der kører hurtigt (Wasilewsky, 1984). Høj fart frem mod et kryds kombineret med kort bremseafstand til forankørende bidrager således formentlig til at uheldssituation 321 i højere grad optræder i uheld med unge end i alle uheld.

Den absolutte topscorer ang. uheld med unge motorførere er enuehald.



Figur 5 De tre uheldssituationer der tilsammen medfører at enuehald er den hyppigst forekomne uheldskategori blandt unge bilister.

13,4% af de unge motorføreres uheld er enuehald. Som det fremgår er et enuehald karakteriseret ved at ingen andre elementer hverken køretøjer, fodgængere, genstande på kørebanen el.lign. bidrager til, at uheldet indtræffer. Et enuehald er dermed først og fremmest karakteriseret ved, at bilens fører af en umiddelbart ukendt grund mister herredømmet over køretøjet.

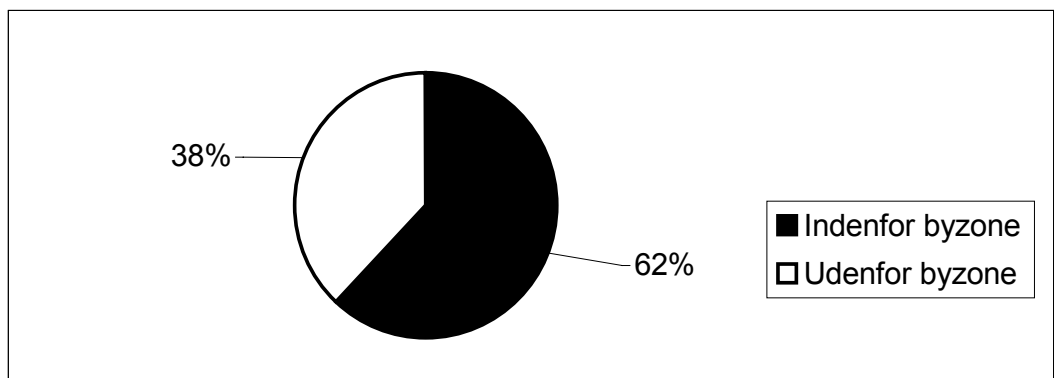
Som nævnt vides det fra tidligere undersøgelser, at unge bilister generelt kører stærkere end bilister i andre aldersgrupper. Høj hastighed kan derfor tænkes at medvirke til at føreren mister herredømmet over køretøjet f.eks. hvis vejen pludselig svinger, jf. uheldssituation 022 ovenfor.

Som tidligere omtalt viser undersøgelsen, at unge motorførere har en overvægt af uheld i aften- og natte timerne. Træthed kunne derfor være en medvirkende faktor ved de unge motorføres mange ulykker. Tidligere undersøgelser har vist, at unges livsstil er sammenhængende med deres uheldsrisiko herunder bilkørsel i forbindelse med bytur (de såkaldte "disco-ulykker"), alkoholforbrug samt jævnaldrende passagerer (Gregersen & Berg, 1994; Schulze, 1990; Aldridge et al., 2000). Denne undersøgelse viser, at de unge har overvægt af weekenduheld og det kunne derfor tænkes at såvel distraktion fra passagerer i forbindelse med bytur og/eller promillekørsel i nogle tilfælde bidrager til førerens tab af kontrol med køretøjet og dermed til de mange ulykker.

Ovenstående bud, på hvorfor nogle uheldssituationer er mere hyppige blandt unge motorførere end andre, er alene baseret på generel viden om unge bilisters adfærd i trafikken. Undersøgelsen giver i sig selv ikke mulighed for at fastslå, hvorledes de enkelte forhold er relateret eller hvilke årsager der ligger bag.

## 6 Hvor finder uheldene sted

62% af de unges uheld finder sted indenfor byzone mens 38% finder sted udenfor byzone.



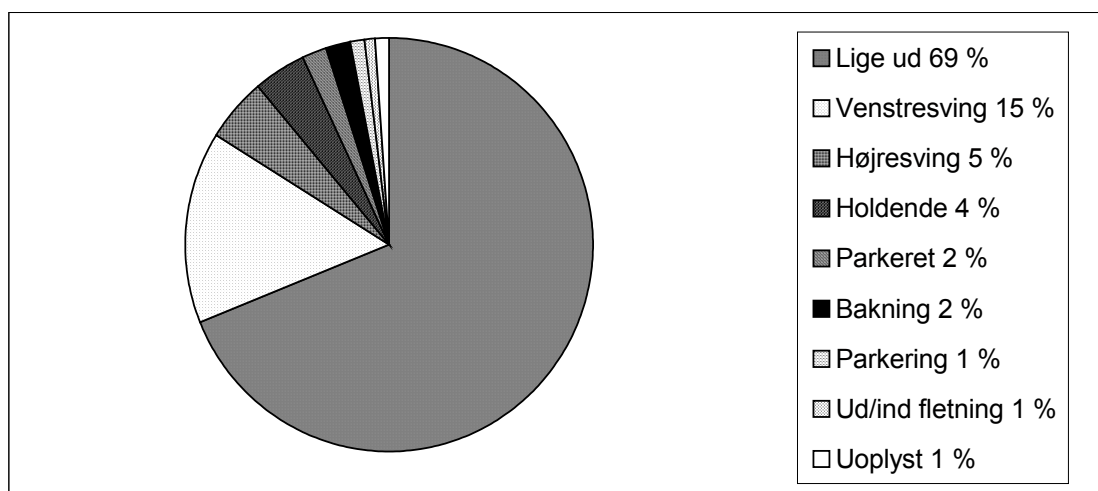
Figur 6 Procentfordeling af unge motorføreres færdselsuheld hhv. indenfor og udenfor byzone.

Hovedparten af de færdselsuheld som de unge motorførere er involveret finder således sted indenfor byzone. Sammenlignet med alle uheld med motorkøretøj er de unges andel dog relativt mindre idet 67% af alle uheld med motorkøretøj finder sted indenfor byzone. De hyppigst forekomne vejudformninger i forbindelse med de unges uheld indenfor byzone er hhv. 4-benet kryds (30%), lige vej (27%) og 3-benet kryds (22%). Ifølge oplysningerne som de fremgår af VIS finder de fleste uheld i byzone sted ved 50 km/t. Der er dog en vis usikkerhed forbundet med hastighedsangivelser i forbindelse med færdselsuheld (Hemdorff, 2001).

38% af færdselsuheld med unge motorførere finder sted udenfor byzone. 33% af alle uheld med motorkøretøj i perioden fandt sted udenfor byzone. Unge motorførere er således svagt overrepræsenteret i uheld udenfor byzone. Ved unge motorføreres uheld udenfor byzone er de hyppigst forekomne vejudformninger ligevej (41%), kurve (19%) og 3-benet kryds (17%). De fleste uheld udenfor byzone står anført som sket ved en hastighed på 80 km/t. Som det var tilfældet for uheld indenfor byzone er der dog en er tilsvarende usikkerhed forbundet med hastighedsangivelsen.

## 7 Manøvrer

De hyppigst forekomne manøvrer som de unge er i gang med at foretage på det tidspunkt hvor uheldet indtræffer fremgår af nedenstående figur.



Figur 7 Procentfordeling af trafikale manøvrer som de unge foretog på uheldstidspunktet

Som det fremgår er den hyppigste manøvre i forbindelse med de unges uheld ligeudkørsel. Dette er i overensstemmelse med den store andel af eneuheld blandt uheld med unge, samt at en stor del af uheldene hhv. indenfor byzone og udenfor byzone sker på lige vej. Næst hyppigste manøvre er venstresving. Dette er i overensstemmelse med tidligere omtalte hyppigt forekomne uheldssituation 410.

## 8 Vigepligtsforhold

I 70% af de unge motorføreres uheld havde den unge motorfører ingen vigepligt på uheldstidspunktet. I 10% af uheldene kørte den unge over for grønt lys. I de tilfælde hvor uheldet indtraf i forbindelse med manglende overholdelse af vigepligt er det oftest i forbindelse med trekantstavle og/eller vigelinie (7,6% af uheld med unge motorførere), ubetinget vigepligt i øvrigt<sup>1</sup> (4,7% af uheld med unge motorførere) og rødt lys (4,4% af uheld med unge motorførere).

For uheld i forbindelse med manglende overholdelse af vigepligt ved trekantstavle/hajtænder er det karakteristisk, at de overvejende sker i forbindelse med ligeudkørsel (42%) eller venstresving (35%). For de uheld, der sker ved manglende overholdelse af ubetinget vigepligt i øvrigt, er det karakteristisk, at de overvejende sker i venstresving (48%). For de uheld der sker i forbindelse med "rødkørsel" er det karakteristisk at de i overvejende grad sker i forbindelse med ligeudkørsel (74%).

---

<sup>1</sup> 'Ubetinget vigepligt i øvrigt' omfatter overkørsler og udkørsler uden trekantstavle eller vigelinie (hajtænder), (Danmarks Statistik, 1997).

## 9 Sikkerhedssele/hjelm

Der er i undersøgelsen set på anvendelse af sikkerhedssele/hjelm blandt uheldsimplicerede unge motorførere. Der er stor usikkerhed på disse tal, idet oplysningen mangler i 32% af uheldene. Erfaringen viser desuden at "Nej" til brug af sele er sikkert, men "Ja" ikke er det (Hemdorff, 2001). I 58% af uheldene er det oplyst at den unge fører brugte sikkerhedssele/hjelm. I 10% af tilfældene er det oplyst at den unge fører ikke brugte hjelm eller sikkerhedssele.

Grad af tilskadekomst	Med sele/hjelm	Uden sele/hjelm
Dræbte	1%	5%
Alvorlig tilskadekomst	19%	32%
Lettere tilskadekomst	26%	37%
Uskadt	54%	26%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabel 2 Procentfordeling på tilskadekomst i uheld med unge motorførere hvor brug af sikkerhedssele/hjelm er oplyst

Som det fremgår af ovenstående tabel er andelen af tilskadekomst generelt højere i de tilfælde hvor hjelm eller sikkerhedssele ikke er benyttet.

## 10 Kørekortets alder

En opgørelse over hvor længe de uheldsimplicerede førere har haft kørekort på uheldstidspunktet viser at de fleste fik deres kørekort som 18-årig. Endvidere viser opgørelsen, at de 24-årige har lidt færre uheld end de 18-årige. Uheldene fordeler sig dog nogenlunde jævnt blandt de unge motorførere og der er således ikke tale om en markant større andel af de helt unge blandt de uheldsimplicerede førere.

## 11 Sprituheld

Der er i undersøgelsen set på i hvor mange af de unge motorføreres uheld der er tale om sprituheld. I den forbindelse er sprituheld defineret som et uheld der indtræffer mens den unge fører har en promille  $\geq 0,51$  o/oo eller føreren af politiet er skønnet påvirket af alkohol. 15% af de unge motorføreres uheld var sprituheld. 14% af alle tilskadekomne i uheld med motor-køretøj i perioden 1996-2000 kom til skade i et sprituheld med en ung fører.

Promille	Procentdel af unge i sprituheld
0,51 - 0,80	11%
0,81 - 1,20	24%
$\geq 1,21$	61%
Skønnet påvirket	4%
Total	100%

Tabel 3 *Procentvis fordeling på forskellige promiller blandt unge motorførere involveret i sprituheld*

## 12 Afslutning

Der er i ovenstående præsenteret nogle fakta vedr. unge motorføreres involvering i færdselsuheld i perioden 1996 - 2000. Disse fakta sætter fokus på de områder hvor unge motorførere udgør det største problem for trafik-sikkerheden og kan derfor med fordel inddrages i overvejelser ang. tilrettelæggelse af en forebyggende kampagne. Det faktum at unges andel af uheld med motorkøretøj generelt har været stabil i perioden understreger, at der fortsat er grund til at målrette den forebyggende indsats mod unge førere. Uheld med personbil er umiddelbart det største problem, men den kraftige stigning i uheld med 45-knallert indikerer at 45-knallert også med fordel kunne være et satsningsområde. Det faktum at 15% af de unges uheld er sprituheld samt at 61% af disse sker med en promille der er  $\geq 1,21$  dokumenterer endvidere, at spritkørsel blandt unge motorførere fortsat er et problem der bør tages alvorligt. Af andre områder som undersøgelsens resultater tydeliggør at det er relevant at sætte fokus på i forebyggelsessammenhæng er weekenduheld, aften- natteuheld og enuehld.

På baggrund af denne undersøgelses resultater kan det ikke afgøres i hvilket omfang de unges overvægt af weekenduheld samt uheld i aften- og nat-tetimerne er sammenfaldende med f.eks. sprituheld, enuehld etc. Dertil kommer at undersøgelsen ikke giver mulighed for at afdække under hvilke omstændigheder de enkelte uheld fandt sted. F.eks. om bilkørsel på vej hjem fra en fest er en væsentlig uheldsfaktor blandt unge eller om ønsket om at demonstrere f.eks. mod, kontrol eller gode kørefærdigheder overfor kammerater har betydning for de mange uheld der finder sted. Det ligger udenfor formålet med denne undersøgelse at kunne besvare sådanne spørgsmål, men det skal understreges at viden om sådanne psykologiske og situationelle faktorer også er væsentlige at inddrage i tilrettelæggelse af en forebyggende indsats.

# 13 Litteratur

- Aldridge, B., Himmler, M., Aultmann-Hall, L., Stamatiadis, N. (2000). Impact of Passengers on Young Driver Safety. I: *Transportation Research Record 1693, Paper No. 99-0710*.
- Carstensen, G. & Forsgerau, M. (2001). Udviklingen i unges uheld . *Arbejdsnotat, Lyngby, Danmarks TransportForskning*.
- Danmarks Statistik (1997). *Vejledning til indberetning om færdselsuheld. 3. udgave*. København, Danmarks Statistiks trykkeri.
- Danmarks Statistik (2001). *Færdselsuheld 2000*. København, Danmarks Statistiks trykkeri.
- Danmarks Statistik (2000). *Færdselsuheld 1998*. København, Danmarks Statistiks trykkeri.
- Evans, L. & Wasilewsky, P. O. (1983). Risky driving related to driver and vehicle characteristics. I: *Accident Analysis and Prevention, Vol. 15, pp. 121-136*.
- Greening, L. & Chandler, C. C. (1997). Why It Can't Happen to Me: The Base Rate Matters, But Overestimation Skills Leads to Underestimating Risk. I: *Journal of Applied Social Psychology, Vol. 27, No. 9, pp. 760-780*
- Gregersen, N. P. (1996). Ungdomars bilkörning. Varför är ungdomar så olycksdrabbade? Hur kan utbildning förbättra situationen? *Sverige, VTI-rapport, 409*.
- Gregersen, N. P. & Berg, H. Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. I: *Accident Analysis and Prevention, Vol. 26, No. 3, pp. 297-303*.
- Hemdorff, S. (2001). Uheld med unge motorførere - Trends. *Arbejdsrapport, Vejdirektoratet, Vejsektorområdet, Trafiksikkerhed og miljø*.
- Jonah, B. A. (1990). Age differences in risky driving. I: *Health education research, Theory and practice, Vol. 5, No. 2, pp. 139-149*.

Schulze, H. (1990). Lifestyle, leisurestyle and traffic behaviour of young drivers. *Proceedings of Road Safety and Traffic environment in Europe, Sweden, Sverige, VTI rapport 364A*.

Wasilewsky, P. O. (1984). Speed as a measure of driver risk: observed speed versus driver and vehicle characteristics. I: *Accident Analysis and Prevention*, 16, pp. 89-104.

# Bilagsfortegnelse

- BILAG 1<sup>2</sup>: Tilskadekomst ved uheld med en eller flere 18-24 årige førere.
- BILAG 2: Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere.
- BILAG 3: Tidspunkt, ugedag og måned for uheld med en eller flere 18-24 årige førere.
- BILAG 4: Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere fordelt på uheldssituation.
- BILAG 5: Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere - vejudformning.
- BILAG 6: Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere - administration.
- BILAG 7: Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere - hastighedsgrænse.
- BILAG 8: Manøvre og vigepligt for 18-24 årige førere af motorkøretøj.
- BILAG 9: Fordelingen på køn for 18-24 årige førere.
- BILAG 10: Fordelingen på brug af sele/hjelm for 18-24 årige førere.
- BILAG 11: Fordeling i forhold til promille for 18-24 årige førere i person- og materielskadeuheld.
- BILAG 12: Førers alder i forhold til kørekortets alder for 18-24 årige førere.
- BILAG 13: Fordeling af elementarter for person- og materielskadeuheld.
- BILAG 14: Fordeling på føre og vejr for person- og materielskadeuheld.

---

<sup>2</sup> For alle bilagstabeller gælder at datagrundlaget er Vejsektorens Informations System - VIS og Beregningsgrundlaget er Vejdirektoratet, Trafiksikkerhed og Miljø.

Tilskadekomst ved uheld med en eller flere 18-24 årige førere

Hele landet

			Antal personer					Totalt
			1996	1997	1998	1999	2000	
I motorkøretøj med 18-24 årige førere	Førere	Dræbt	56	64	45	65	50	280
		Alvorligt tilskade	554	496	434	481	446	2411
		Lettere tilskade	528	685	609	604	524	2950

Tilskadekomst ved uheld med en eller flere 18-24 årige førere

Hele landet

			Antal personer					Totalt	
			1996	1997	1998	1999	2000		
I motorkøretøj med 18-24 årige førere	Førere	Dræbt	56	64	45	65	50	280	
		Alvorligt tilskade	554	496	434	481	446	2411	
		Lettere tilskade	528	685	609	604	524	2950	
		Uskadt	1189	1092	1082	1050	913	5326	
	Alle førere i DK			10185	10110	9796	9714	9134	48939
	Andel unge førere			22,8	23,1	22,2	22,6	21,2	22,4
	Forsædepassager	Dræbt	15	11	19	19	19	83	
		Alvorligt tilskade	204	138	128	158	147	775	
		Lettere tilskade	195	235	252	255	231	1168	
	Bagsædepassager	Dræbt	12	9	7	7	19	54	
		Alvorligt tilskade	118	91	64	79	79	431	
		Lettere tilskade	103	116	134	144	164	661	
	Passager i øvrigt	Dræbt	6	0	3	1	1	11	
		Alvorligt tilskade	24	17	15	25	8	89	
		Lettere tilskade	42	40	36	30	21	169	
Hos modpart	Dræbt	70	64	74	70	57	335		
	Alvorligt tilskade	647	520	498	503	446	2614		
	Lettere tilskade	577	605	608	655	524	2969		
Alle tilskadekomne	Uheld med unge		3151	3091	2926	3096	2736	15000	
	Hele DK		10324	10106	9674	9908	9591	49603	
	Andel i uheld med unge		30,5	30,6	30,2	31,2	28,5	30,2	

**Bemærk:** Tabellen omfatter alene personskadeuheld

**Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere**

Hele landet

		Antal uheld					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
Hele DK	Personskadeuheld	8080	8004	7556	7606	7347	38593
	Materielskadeuheld	10762	9944	9084	9299	9744	48833
	Person- og materielskadeuheld	18842	17948	16640	16905	17091	87426
	Ekstrauheld	4687	4619	5007	5730	5945	25988
	Alle uheld	23529	22567	21647	22635	23036	113414
I motorkøretøj med 18-24 årige førere	Personskadeuheld	2166	2173	2025	2072	1804	10240
	Materielskadeuheld	3054	2827	2614	2661	2622	13778
	Person- og materielskadeuheld	5220	5000	4639	4733	4426	24018
	Ekstrauheld	565	478	567	615	710	2935
	Alle uheld	5785	5478	5206	5348	5136	26953
Procentandel unge	Personskadeuheld	26,8	27,1	26,8	27,2	24,6	26,5
	Materielskadeuheld	28,4	28,4	28,8	28,6	26,9	28,2

## Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere

### Hele landet

		Antal uheld					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
<b>Hele DK</b>	<b>Personskadeuheld</b>	8080	8004	7556	7606	7347	38593
	<b>Materielskadeuheld</b>	10762	9944	9084	9299	9744	48833
	<b>Person- og materielskadeuheld</b>	18842	17948	16640	16905	17091	87426
	<b>Ekstrauheld</b>	4687	4619	5007	5730	5945	25988
	<b>Alle uheld</b>	23529	22567	21647	22635	23036	113414
<b>I motorkøretøj med 18-24 årige førere</b>	<b>Personskadeuheld</b>	2166	2173	2025	2072	1804	10240
	<b>Materielskadeuheld</b>	3054	2827	2614	2661	2622	13778
	<b>Person- og materielskadeuheld</b>	5220	5000	4639	4733	4426	24018
	<b>Ekstrauheld</b>	565	478	567	615	710	2935
	<b>Alle uheld</b>	5785	5478	5206	5348	5136	26953
<b>Procentandel unge</b>	<b>Personskadeuheld</b>	26,8	27,1	26,8	27,2	24,6	26,5
	<b>Materielskadeuheld</b>	28,4	28,4	28,8	28,6	26,9	28,2
	<b>Person- og materielskadeuheld</b>	27,7	27,9	27,9	28,0	25,9	27,5
	<b>Ekstrauheld</b>	12,1	10,3	11,3	10,7	11,9	11,3
	<b>Alle uheld</b>	24,6	24,3	24,0	23,6	22,3	23,8

#### Bemærk:

Ekstrauheld er ikke nødvendigvis indrapporteret for alle vejbestyrelser i hele perioden. Først fra maj 2000 er der generel indrapportering i hele landet. Ekstrauheld kan desuden mangle information om personer.

Tidspunkt, ugedag og måned for uheld med en eller flere 18-24 årige førere

Hele landet

Tidspunkt	Antal person- og materielskadeuheld								
	Ugedag							Totalt	Procent
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag		
06 - 09	513	486	499	500	581	350	319	3248	13,5
10 - 14	695	620	645	716	1007	980	593	5256	21,9
15 - 17	775	792	836	797	957	708	473	5338	22,2
18 - 22	707	668	785	890	1227	946	615	5838	24,3
23 - 05	205	230	280	363	689	1297	1165	4229	17,6
Uoplyst	8	9	11	10	19	26	26	109	0,5
<b>Totalt</b>	2903	2805	3056	3276	4480	4307	3191	24018	100,0
<b>Procent</b>	12,1	11,7	12,7	13,6	18,7	17,9	13,3	100,0	

Måned	Antal person- og materielskadeuheld						Totalt	Procent
	1996	1997	1998	1999	2000			
Januar	376	393	364	344	362	1839	7,7	
Februar	355	335	342	312	354	1698	7,1	
Marts	399	385	373	372	347	1876	7,8	
April	353	428	367	392	341	1881	7,8	
Maj	422	457	376	387	374	2016	8,4	
Juni	455	438	361	397	329	1980	8,2	
Juli	473	423	387	450	363	2096	8,7	
August	463	409	396	417	355	2040	8,5	
September	493	423	390	408	383	2097	8,7	
Oktober	431	465	456	481	419	2252	9,4	
November	547	440	460	381	383	2211	9,2	
December	453	404	367	392	416	2032	8,5	
<b>Totalt</b>	5220	5000	4639	4733	4426	24018	100,0	

**Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere fordelt på uheldssituation**

Hele landet

Hoved-situation	Uhelds-situation	Antal person- og materielskadeuheld					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
<b>0</b>	<b>11</b>	268	321	283	283	247	1402
	<b>12</b>	211	216	161	174	200	962
	<b>21</b>	112	139	119	130	96	596
	<b>22</b>	168	179	175	177	157	856
	<b>23</b>	37	50	52	61	64	264
	<b>24</b>	68	66	56	57	69	316
	<b>30</b>	114	109	122	96	102	543
	<b>40</b>	24	18	27	19	15	103
	<b>50</b>	12	14	11	9	11	57
	<b>98</b>	56	41	33	33	32	195
<b>Total</b>		1070	1153	1039	1039	993	5294
<b>1</b>	<b>111</b>	111	115	84	99	122	531
	<b>112</b>	14	22	12	17	19	84
	<b>140</b>	386	334	358	359	372	1809
	<b>151</b>	98	74	71	48	68	359
	<b>152</b>	43	29	36	34	30	172
	<b>160</b>	15	12	13	12	13	65
	<b>170</b>	93	89	66	72	55	375
	<b>198</b>	20	13	12	13	12	70
<b>Total</b>		780	688	652	654	691	3465
<b>2</b>	<b>211</b>	58	37	58	42	40	235
	<b>241</b>	253	238	207	250	219	1167
	<b>242</b>	82	73	80	68	80	383
	<b>250</b>	32	29	25	30	23	139
	<b>270</b>	47	47	44	38	41	217
	<b>298</b>	7	6	5	9	5	32
<b>Total</b>		479	430	419	437	408	2173
<b>3</b>	<b>311</b>	27	27	26	20	26	126
	<b>312</b>	86	100	78	103	92	459
	<b>313</b>	8	3	4	8	2	25
	<b>321</b>	184	129	129	148	101	691
	<b>322</b>	155	131	139	128	129	682
	<b>323</b>	7	3	2	2	5	19
	<b>398</b>	7	7	9	5	2	30
<b>Total</b>		474	400	387	414	357	2032
<b>4</b>	<b>410</b>	579	551	455	505	421	2511
	<b>420</b>	3	5	3	3	4	18
	<b>430</b>	5	4	3	2	4	18
	<b>440</b>	6	8	7	10	16	47
	<b>498</b>	8	5	5	3	4	25
<b>Total</b>		601	573	473	523	449	2619
<b>5</b>	<b>510</b>	505	417	296	282	238	1738
	<b>520</b>	1	95	231	196	182	705
	<b>598</b>	5	1	2	3	1	12
<b>Total</b>		511	513	529	481	421	2455

<b>6</b>	<b>610</b>	110	90	101	76	85	462
	<b>620</b>	60	61	42	55	43	261
	<b>640</b>	25	22	18	17	16	98
	<b>650</b>	96	109	101	96	92	494
	<b>660</b>	330	337	336	321	307	1631
	<b>670</b>	21	14	16	19	20	90
	<b>698</b>	14	8	12	13	11	58
	<b>Total</b>		656	641	626	597	574
<b>7</b>	<b>710</b>	149	157	121	173	150	750
	<b>720</b>	45	29	42	54	57	227
	<b>740</b>	19	7	4	6	4	40
	<b>750</b>	99	88	71	101	83	442
	<b>798</b>	46	37	24	24	20	151
<b>Total</b>		358	318	262	358	314	1610
<b>8</b>	<b>811</b>	36	34	27	21	27	145
	<b>812</b>	20	32	28	18	13	111
	<b>820</b>	2	1	6	0	1	10
	<b>821</b>	0	3	0	1	0	4
	<b>831</b>	4	5	1	2	3	15
	<b>832</b>	9	5	8	2	8	32
	<b>835</b>	15	22	19	19	22	97
	<b>841</b>	7	4	8	7	2	28
	<b>851</b>	3	3	1	1	4	12
	<b>860</b>	8	10	6	10	11	45
	<b>870</b>	4	2	3	1	5	15
	<b>871</b>	13	6	9	8	8	44
	<b>872</b>	10	7	4	6	2	29
	<b>873</b>	8	9	6	4	8	35
	<b>874</b>	20	7	10	6	7	50
	<b>875</b>	2	3	2	6	5	18
	<b>876</b>	3	1	4	4	3	15
	<b>877</b>	7	8	7	5	4	31
	<b>878</b>	9	11	6	10	4	40
	<b>880</b>	7	11	11	8	6	43
<b>898</b>	4	2	6	1	4	17	
<b>Total</b>		191	186	172	140	147	836
<b>9</b>	<b>910</b>	45	40	25	32	13	155
	<b>920</b>	31	25	25	28	23	132
	<b>930</b>	7	4	5	5	10	31
	<b>940</b>	3	4	2	4	2	15
	<b>998</b>	4	3	2	0	2	11
	<b>999</b>	10	22	21	21	22	96
<b>Total</b>		100	98	80	90	72	440

**Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere**

**Hele landet**

Vejudformning		Antal person- og materielskadeuheld					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
Byzone	1 4-benet kryds	998	972	826	874	801	4471
	2 3-benet kryds	742	694	625	616	576	3253
	3 Kryds i øvrigt	37	18	22	24	24	125
	4 Rundkørsel	52	53	53	39	30	227
	5 Kryds med sti	3	3	3	3	3	15
	6 Ud-/indkørsel	151	130	137	134	150	702
	7 Flettestrækning	2	1	1	5	2	11
	8 Baneoverskæring	2	5	4	1	2	14
	9 På bro	11	6	5	7	6	35
	10 Kurve	239	228	218	202	202	1089
	11 Lige vej	934	864	708	801	752	4059
	12 Anden vejudformning	152	141	130	155	131	30 709
	13 Selvstændig Cykelsti	0	1	8	3	5	17
Uoplyst	5	3	9	15	14	46	
<b>Totalt</b>		<b>3328</b>	<b>3119</b>	<b>2749</b>	<b>2879</b>	<b>2698</b>	<b>14773</b>

Antal uheld med en eller flere 18-24 årige førere

Hele landet

Vejudformning		Antal person- og materielskadeuheld					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
Byzone	1 4-benet kryds	998	972	826	874	801	4471
	2 3-benet kryds	742	694	625	616	576	3253
	3 Kryds i øvrigt	37	18	22	24	24	125
	4 Rundkørsel	52	53	53	39	30	227
	5 Kryds med sti	3	3	3	3	3	15
	6 Ud-/indkørsel	151	130	137	134	150	702
	7 Flettestrækning	2	1	1	5	2	11
	8 Baneoverskæring	2	5	4	1	2	14
	9 På bro	11	6	5	7	6	35
	10 Kurve	239	228	218	202	202	1089
	11 Lige vej	934	864	708	801	752	4059
	12 Anden vejudformning	152	141	130	155	131	709
	13 Selvstændig Cykelsti	0	1	8	3	5	17
	Uoplyst	5	3	9	15	14	46
Totalt		3328	3119	2749	2879	2698	14773
Landzone	1 4-benet kryds	274	258	301	278	241	1352
	2 3-benet kryds	317	324	356	322	283	1602
	3 Kryds i øvrigt	12	13	15	7	14	61
	4 Rundkørsel	23	25	25	25	30	128
	5 Kryds med sti	3	1	1	1	1	7
	6 Ud-/indkørsel	62	65	64	60	63	314
	7 Flettestrækning	6	7	16	13	9	51
	8 Baneoverskæring	2	2	2	4	2	12
	9 På bro	9	13	9	6	7	44
	10 Kurve	350	375	353	362	325	1765
	11 Lige vej	781	769	714	750	734	3748
	12 Anden vejudformning	23	18	27	25	15	108
	13 Selvstændig Cykelsti	0	0	0	0	2	2
	Uoplyst	0	2	5	0	2	9
Totalt		1862	1872	1888	1853	1728	9203

Antal med uoplyst byzone:

11

Administration			Antal person- og materielskadeuheld					Totalt
			1996	1997	1998	1999	2000	
Byzone	Oprindelig	Statsvej	285	214	93	90	76	758
		Amtsvej	446	439	476	478	466	2305
		Kommunevej	2619	2471	2180	2311	2156	11737
		Uoplyst	0	0	0	0	0	0
		<b>Totalt</b>	<b>3350</b>	<b>3124</b>	<b>2749</b>	<b>2879</b>	<b>2698</b>	<b>14800</b>
	Nuværende	Statsvej	104	87	88	90	72	441
		Amtsvej	584	538	476	477	466	2541
		Kommunevej	2662	2499	2185	2312	2160	11818
		Uoplyst	0	0	0	0	0	0
		<b>Totalt</b>	<b>3350</b>	<b>3124</b>	<b>2749</b>	<b>2879</b>	<b>2698</b>	<b>14800</b>
Landzone	Oprindelig	Statsvej	772	742	340	369	352	2575
		Amtsvej	578	606	1001	980	895	4060
		Kommunevej	514	526	547	504	481	2572
		Uoplyst	0	0	0	0	0	0
		<b>Totalt</b>	<b>1864</b>	<b>1874</b>	<b>1888</b>	<b>1853</b>	<b>1728</b>	<b>9207</b>
	Nuværende	Statsvej	327	347	323	357	350	1704
		Amtsvej	1011	991	1006	983	897	4888
		Kommunevej	526	536	559	513	481	2615
		Uoplyst	0	0	0	0	0	0
		<b>Totalt</b>	<b>1864</b>	<b>1874</b>	<b>1888</b>	<b>1853</b>	<b>1728</b>	<b>9207</b>

Oprindelig er de administrative forhold der galdt på uheldstidspunktet

Nuværende er de administrative forhold der galdt på tidspunktet for udtræk af data

Statsvej inkluderer Sund&Bælt

Kommunevej inkluderer private fællesveje mv

Administration			Antal person- og materielskadeuheld					Totalt
			1996	1997	1998	1999	2000	
Byzone	Oprindelig	Statsvej	285	214	93	90	76	758
		Amtsvej	446	439	476	478	466	2305
		Kommunevej	2619	2471	2180	2311	2156	11737
		Uoplyst	0	0	0	0	0	0
		<b>Totalt</b>	<b>3350</b>	<b>3124</b>	<b>2749</b>	<b>2879</b>	<b>2698</b>	<b>14800</b>
	Nuværende	Statsvej	104	87	88	90	72	441
		Amtsvej	584	538	476	477	466	2541
		Kommunevej	2662	2499	2185	2312	2160	11818
		Uoplyst	0	0	0	0	0	0
		<b>Totalt</b>	<b>3350</b>	<b>3124</b>	<b>2749</b>	<b>2879</b>	<b>2698</b>	<b>14800</b>
Landzone	Oprindelig	Statsvej	772	742	340	369	352	2575
		Amtsvej	578	606	1001	980	895	4060
		Kommunevej	514	526	547	504	481	2572
		Uoplyst	0	0	0	0	0	0
		<b>Totalt</b>	<b>1864</b>	<b>1874</b>	<b>1888</b>	<b>1853</b>	<b>1728</b>	<b>9207</b>
	Nuværende	Statsvej	327	347	323	357	350	1704
		Amtsvej	1011	991	1006	983	897	4888
		Kommunevej	526	536	559	513	481	2615
		Uoplyst	0	0	0	0	0	0
		<b>Totalt</b>	<b>1864</b>	<b>1874</b>	<b>1888</b>	<b>1853</b>	<b>1728</b>	<b>9207</b>

Oprindelig er de administrative forhold der galdt på uheldstidspunktet

Nuværende er de administrative forhold der galdt på tidspunktet for udtræk af data

Statsvej inkluderer Sund&Bælt

Kommunevej inkluderer private fællesveje mv

Hastighedsgrænse		Antal person- og materielskadeuheld					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
Byzone	<= 40 km/t	21	30	37	46	50	184
	50 km/t	2589	2456	2123	2251	2136	11555
	60 km/t	400	400	366	335	306	1807
	70 km/t	188	164	158	151	127	788
	80 km/t	72	67	47	57	56	299
	Uoplyst	80	7	18	39	23	167
	<b>Totalt</b>		3350	3124	2749	2879	2698
Landzone	<= 40 km/t	9	11	9	11	15	55
	50 km/t	31	35	36	45	45	192
	60 km/t	65	68	71	68	75	347
	70 km/t	55	82	89	81	89	396
	80 km/t	1496	1514	1507	1444	1313	7274
	90 km/t	32	24	23	17	21	117
	110 km/t	126	139	147	170	158	740
	Uoplyst	50	1	6	17	12	86
	<b>Totalt</b>		1864	1874	1888	1853	1728

Hastighedsgrænse over 80 km/t kan ikke forekomme i byzone. Forekomster anbringes under uoplyst.

Hastighedsgrænse under 50 km/t kan indeholde uheld, hvor der reelt er tale om de blå tavler med anbefalet hastighed.

#### 19 fejl i hastighed ved byzone fundet

Manøvre og vigepligt for 18-24 årige førere af motorkøretøj

Hele landet

Person- og materielskadeuheld

Periode 1996 - 2000

Manøvre	Antal førere											Totalt	Procent
	Vigepligt					Trekant/					Uoplyst		
	Grøn	Gul	Rød	Stoptavle	Hajtænder	Ubetinget	Højre	Ingen					
Holdende ligeud	19	5	137	1	29	10	0	294	7	502	1,9		
Holdende højresving	13	1	18	0	28	23	1	49	0	133	0,5		
Holdende venstresving	35	3	21	1	37	34	6	233	1	371	1,4		
Højresving	208	5	19	0	315	205	56	469	11	1288	5,0		
Venstresving	1002	66	61	10	683	580	142	1238	46	3828	14,9		
Parkering fremad	0	0	0	0	0	2	0	122	11	135	0,5		
Parkering bakning	0	1	0	0	1	13	3	210	16	244	0,9		
Bakning svingning	1	0	0	0	2	34	1	60	3	101	0,4		
Bakning isvrigt	4	0	11	0	6	40	2	251	17	422	1,7		

Manøvre og vigepligt for 18-24 årige førere af motorkøretøj

Hele landet

Person- og materielskadeuheld

Periode 1996 - 2000

Manøvre	Antal førere										Totalt	Procent
	Vigepligt			Trekant/								
	Grøn	Gul	Rød	Stoptavle	Hajtænder	Ubetinget	Højre	Ingen	Uoplyst			
Holdende ligeud	19	5	137	1	29	10	0	294	7	502	1,9	
Holdende højresving	13	1	18	0	28	23	1	49	0	133	0,5	
Holdende venstresving	35	3	21	1	37	34	6	233	1	371	1,4	
Højresving	208	5	19	0	315	205	56	469	11	1288	5,0	
Venstresving	1002	66	61	10	683	580	142	1238	46	3828	14,9	
Parkering fremad	0	0	0	0	0	2	0	122	11	135	0,5	
Parkering bakning	0	1	0	0	1	13	3	210	16	244	0,9	
Bakning svingning	1	0	0	0	2	34	1	60	3	101	0,4	
Bakning iøvrigt	4	0	11	0	6	40	3	351	17	432	1,7	
Indfletning	18	1	7	0	2	11	2	180	5	226	0,9	
Udfletning	13	0	5	0	1	2	1	73	2	97	0,4	
Ligeud	1120	135	850	19	825	246	81	14208	197	17681	68,6	
Parkeret/standset	1	0	8	1	2	2	1	416	56	487	1,9	
Uoplyst	6	2	9	1	24	10	2	126	70	250	1,0	
<b>Totalt</b>	<b>2440</b>	<b>219</b>	<b>1146</b>	<b>33</b>	<b>1955</b>	<b>1212</b>	<b>299</b>	<b>18029</b>	<b>442</b>	<b>25775</b>	<b>100,0</b>	
<b>Procent</b>	<b>9,5</b>	<b>0,8</b>	<b>4,4</b>	<b>0,1</b>	<b>7,6</b>	<b>4,7</b>	<b>1,2</b>	<b>69,9</b>	<b>1,7</b>	<b>100,0</b>		

## Fordelingen på køn for 18-24 årige førere

Hele landet

Køn	Antal førere					Totalt
	1996	1997	1998	1999	2000	
Mænd	4646	4480	4102	4129	3860	21217
Kvinder	941	867	891	920	891	4510
Uoplyst	28	0	5	14	1	48
<b>Totalt</b>	<b>5615</b>	<b>5347</b>	<b>4998</b>	<b>5063</b>	<b>4752</b>	<b>25775</b>

Køn	Procent af totalt					Totalt
	1996	1997	1998	1999	2000	
Mænd	18,0	17,4	15,9	16,0	15,0	82,3
Kvinder	3,7	3,4	3,5	3,6	3,5	17,5
Uoplyst	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2
<b>Totalt</b>	<b>21,8</b>	<b>20,7</b>	<b>19,4</b>	<b>19,6</b>	<b>18,4</b>	<b>100,0</b>

Fordelingen på brug af sele/hjelm for 18-24 årige førere

Hele landet

Sele/hjelm	Uheldsart	Personskade	Antal førere					Totalt
			1996	1997	1998	1999	2000	
Ja	Personskade	Dræbt	16	14	13	21	15	79
		Alvorlig	279	258	220	255	234	1246
		Lettere	305	376	328	348	293	1650
		Uskadt	736	679	697	721	632	3465
		<b>Totalt</b>	1336	1327	1258	1345	1174	6440
	<b>Materielskade</b>	1711	1611	1634	1656	1775	8387	
	<b>Totalt</b>	3047	2938	2892	3001	2949	14827	
Nej	Personskade	Dræbt	15	20	15	16	17	83
		Alvorlig	125	106	97	102	104	534
		Lettere	110	145	134	134	101	624
		Uskadt	107	91	86	92	56	432
		<b>Totalt</b>	357	362	332	344	278	1673
	<b>Materielskade</b>	231	185	167	157	172	912	
	<b>Totalt</b>	588	547	499	501	450	2585	
Uoplyst	Personskade	Dræbt	25	30	17	28	18	118
		Alvorlig	150	132	117	124	108	631
		Lettere	113	164	147	122	130	676
		Uskadt	346	322	299	237	225	1429
		<b>Totalt</b>	634	648	580	511	481	2854
	<b>Materielskade</b>	1345	1214	1025	1050	872	5506	
	<b>Totalt</b>	1979	1862	1605	1561	1353	8360	
<b>Totalt</b>		5614	5347	4996	5063	4752	25772	

**Bemærk:** Information om brug af sele/hjelm kan være lidt usikker. Angives Nej kan man dog regne med at dette er korrekt

3 fejl i selebrug er anbragt under uoplyst

Fordeling i forhold til promille for 18-24 årige førere i person- og materielskadeuheld

Hele landet

Promille		Antal førere					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
Unge føreres promille	Ingen	4911	4528	4321	4287	4040	22087
	0,01-0,50 o/oo	56	85	46	74	50	311
	0,51-0,80 o/oo	72	71	67	80	86	376
	0,80-1,20 o/oo	158	201	129	151	165	804
	over 1,21 o/oo	384	428	402	441	396	2051
	Skønnet påvirket	34	34	33	30	14	145
	Sum sprit	648	734	631	702	661	3376
Uoplyst	0	0	0	0	1	1	

Personskade		Antal personer					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
Alle tilskadekomne i unges sprituheld	Dræbt	36	24	25	36	28	149
	Alvorlig	233	165	141	176	162	877
	Lettere	162	221	202	220	241	1046
	Totalt	431	410	368	432	431	2072
Andel af alle tilskadekomne i unges uheld		13,7	13,3	12,6	14,0	15,8	13,8

Som sprituheld er regnet uheld, hvor mindst én ung fører har haft en promille på 0,51 eller højere eller er skønnet påvirket.

Førers alder i forhold til kørekortets alder for 18-24 årige førere

Hele landet

Periode 1996 - 2000

Alder fører	Antal førere												Totalt	Procent
	Kørekortets alder													
	Intet kort	0 år	1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	6 år	7 år	8 år	>= 9 år	Uoplyst		
18 år	377	1784	965	183	86	0	0	2	0	0	28	251	3676	14,3
19 år	299	489	1875	781	218	73	1	1	0	1	20	286	4044	15,7
20 år	282	206	589	1620	646	206	68	2	0	0	14	274	3907	15,2
21 år	250	142	287	460	1383	635	156	45	0	0	22	270	3650	14,2
22 år	252	108	217	235	438	1266	580	151	54	0	12	270	3583	13,9
23 år	255	87	135	202	234	435	1194	525	136	42	15	271	3531	13,7
24 år	222	80	156	153	158	197	381	1124	457	134	61	261	3384	13,1
<b>Totalt</b>	1937	2896	4224	3634	3163	2812	2380	1850	647	177	172	1883	25775	100,0
<b>Procent</b>	7,5	11,2	16,4	14,1	12,3	10,9	9,2	7,2	2,5	0,7	0,7	7,3	100,0	

**Bemærk:** Tabellen inkluderer alene person- og materielskadeuheld

Eksakt alder for kørekort kan ikke beregnes, da fødselsdato for føreren ikke indgår i de tilgængelige informationer. Alder for kørekort er derfor forskellen mellem året for uheldet og året for kørekortet.

Kørekort >= alder + 2 år kan forekomme, hvis året for første kørekort refererer til traktorkørekort erhvervet som 16-årig

Førers alder i forhold til kørekortets alder for 18-24 årige førere

Hele landet

Periode 1996 - 2000

Alder fører	Antal førere												Totalt	Procent
	Kørekortets alder													
	Intet kort	0 år	1 år	2 år	3 år	4 år	5 år	6 år	7 år	8 år	>= 9 år	Uoplyst		
18 år	377	1784	965	183	86	0	0	2	0	0	28	251	3676	14,3
19 år	299	489	1875	781	218	73	1	1	0	1	20	286	4044	15,7
20 år	282	206	589	1620	646	206	68	2	0	0	14	274	3907	15,2
21 år	250	142	287	460	1383	635	156	45	0	0	22	270	3650	14,2
22 år	252	108	217	235	438	1266	580	151	54	0	12	270	3583	13,9
23 år	255	87	135	202	234	435	1194	525	136	42	15	271	3531	13,7
24 år	222	80	156	153	158	197	381	1124	457	134	61	261	3384	13,1
<b>Totalt</b>	1937	2896	4224	3634	3163	2812	2380	1850	647	177	172	1883	25775	100,0
<b>Procent</b>	7,5	11,2	16,4	14,1	12,3	10,9	9,2	7,2	2,5	0,7	0,7	7,3	100,0	

**Bemærk:**

Tabellen inkluderer alene person- og materielskadeuheld

Eksakt alder for kørekort kan ikke beregnes, da fødselsdato for føreren ikke indgår i de tilgængelige informationer. Alder for kørekort er derfor forskellen mellem året for uheldet og året for kørekortet.

Kørekort >= alder + 2 år kan forekomme, hvis året for første kørekort refererer til traktorkørekort erhvervet som 16-årig

De med gråt markerede felter indeholder kørekortalder som ikke bør forekomme

De øvrige markerede felter er de tilfælde, hvor der kan være refereret til traktorkort

Fordeling af elementarter for person- og materielskadeuheld

Hele landet

Periode 1996 - 2000

Unge føreres elementart	Antal elementer					Totalt
	1996	1997	1998	1999	2000	
Personbil	4333	4199	3898	4073	3813	20316
Taxi	69	54	40	34	33	230
Lille udrykning	7	15	7	6	9	44
Lille varebil	218	182	182	173	202	957
Stor varebil	473	427	367	319	274	1860
Lastbil	152	118	95	85	77	527
Sættevogn	14	9	23	21	21	88
Bus	13	14	8	10	10	55
Stor udrykning	1	1	0	0	0	2
Traktor	48	35	42	34	35	194
Motorredskab	0	4	7	7	1	19
Motorcykel	252	191	188	153	119	903
Ellert	0	1	0	0	0	1
Knallert 45	32	96	139	145	152	564
Flygtet	0	1	1	2	6	10
Uoplyst	3	0	1	0	0	4
<b>Totalt</b>	<b>5615</b>	<b>5347</b>	<b>4998</b>	<b>5062</b>	<b>4752</b>	<b>25774</b>

Modpartens elementart	Antal elementer					Totalt
	1996	1997	1998	1999	2000	
Ingen	450	478	492	422	378	2220
Personbil	2654	2463	2341	2429	2264	12151
Taxi	115	117	80	85	65	462
Lille udrykning	15	32	19	24	22	112
Lille varebil	125	103	105	130	99	562
Stor varebil	288	267	219	197	179	1150
Lastbil	142	158	136	123	93	652
Sættevogn	15	20	20	30	36	121
Bus	96	74	59	70	66	365
Stor udrykning	2	3	0	2	3	10
Traktor	33	18	33	25	20	129
Motorredskab	0	4	6	8	3	21
Motorcykel	56	41	43	53	49	242
Ellert	0	0	0	0	0	0
Knallert 45	6	19	28	36	40	129
Flygtet	3	11	36	59	80	189
Knallert	146	118	112	143	151	670
Cykel	429	383	314	333	300	1759
Fodgænger	212	209	195	152	185	953
Genstand på vej	79	79	65	75	59	357
Genstand udenfor vej	624	700	577	770	788	3459
Uoplyst	15	8	4	6	1	34
<b>Totalt</b>	<b>5505</b>	<b>5305</b>	<b>4884</b>	<b>5172</b>	<b>4881</b>	<b>25747</b>

Fordeling på føre og vejr for person- og materielskadeuheld

Hele landet

Periode 1996 - 2000

Vejr	Føre	Antal uheld					Totalt
		1996	1997	1998	1999	2000	
Ingen nedbør	Tørt	3339	3208	2656	2971	2706	14880
	Tørt og glat	0	9	19	26	31	85
	Vådt	806	760	872	744	740	3922
	Vådt og glat	0	42	54	76	65	237
	Glat	202	109	76	65	39	491
	Uoplyst	7	4	5	6	5	27
	Sum	4354	4132	3682	3888	3586	19642
Nedbør eller tåge	Tørt	15	46	8	20	14	103
	Tørt og glat	0	1	0	1	3	5
	Vådt	637	664	733	648	692	3374
	Vådt og glat	0	40	74	66	55	235
	Glat	105	31	55	38	14	243
	Uoplyst	1	1	1	0	0	3
	Sum	758	783	871	773	778	3963
Uoplyst	Tørt	33	32	22	14	5	106
	Tørt og glat	0	0	1	0	0	1
	Vådt	19	25	22	8	6	80
	Vådt og glat	0	1	2	1	0	4
	Glat	19	2	5	2	0	28
	Uoplyst	37	25	34	47	51	194
	Sum	108	85	86	72	62	413