

# Årsrapport om cykelulykker registreret i 2019-2023

Aarhus Kommune



## Indhold

1	Indledning .....	2
	Fokus på trafiksikkerhed.....	2
	Fokus på cykelulykker .....	2
	Fokus på både politi- og skadestueregistrerede ulykker .....	2
2	<b>Politi- og skadestueregistrerede trafikulykker og tilskadekomne .....</b>	<b>3</b>
	De politiregistrerede ulykker .....	3
	De skadestueregistrerede ulykker .....	4
	Styrker og svagheder ved politi- og skadestueregistrerede ulykkesdata .....	4
	Uheldsportal .....	4
3	<b>Ulykkesgrundlag .....</b>	<b>5</b>
4	<b>Generel udvikling.....</b>	<b>6</b>
	Flere cyklister kommer til skade.....	6
	Flere elcykler giver flere elcykelulykker.....	7
	Meget få ulykker med el-løbehjul .....	8
5	<b>Hvor sker ulykkerne? .....</b>	<b>10</b>
	Flest ulykker i midtbyen og på indfaldsvejene.....	10
	Hovedparten af cykelulykkerne sker i byzone og i kryds .....	10
6	<b>Hvem kommer til skade? .....</b>	<b>12</b>
	Flest cykelulykker med personbiler .....	12
	Alkohol ikke en faktor i politiregistrerede ulykker .....	12
	Lige mange mænd og kvinder kommer til skade i cykelulykker .....	13
	Unge og middelalderende kommer mest til skade på cykel .....	13
7	<b>Hvordan sker ulykkerne? .....</b>	<b>15</b>
	Flest cykelulykker er flerpartsulykker i kryds .....	15
	Hver tredje cykelulykke er en højresvingsulykke.....	16
8	<b>Hvornår sker ulykkerne? .....</b>	<b>19</b>
	Flest cykelulykker når cykeltrafikken topper i efteråret.....	20
	Flest cykelulykker i tørt vejr .....	20
	Flest cykelulykker i morgen- og eftermiddagstrafikken .....	20
	Flest cykelulykker i dagslys.....	21
9	<b>Skadestueregistrerede ulykker .....</b>	<b>22</b>

Over 3.000 cykelulykker på fem år .....	22
Flere tilskadekomne mænd end kvinder .....	22
Cykelulykker både i og udenfor Aarhus .....	23
Flest cykelulykker på strækninger .....	23
Flest eneulykker .....	24
Relativt mange cykelulykker i vådt, galt og mørkt føre .....	26
Mange cykelulykker aften/nat og i weekenden .....	26
<b>10 Sammenligning af politi- og skadestuerregistrerede cykelulykker .....</b>	<b>28</b>
Syv gange så mange tilskadekomne .....	28
Flere tilskadekomne mænd og børn .....	28
Flere ulykker i forstæderne og på strækninger .....	29
Flere eneulykker .....	31
Også mange højre- og venstresvingsulykker .....	31
Flere ulykker i glat og mørkt føre .....	31
Flere ulykker aftenen/natten og i weekenden .....	32

Titel	Årsrapport om cykelulykker registreret i 2019-2023
Revision	2
Dato	2. juli 2025
Udarbejdet af	Laura V. Aagaard
Kontrolleret af	Michael W. J. Sørensen

# 1 Indledning

## Fokus på trafiksikkerhed

Aarhus Kommune arbejder løbende med at forbedre trafiksikkerheden på kommunens veje og stier. Dette omfatter en lang række aktiviteter, bl.a. udarbejdelse af årsrapporter, som belyser problemstillingerne og i forlængelse heraf give et grundlag for at udpege de ulykkestendenser, der er mest gængse, og som derfor bør have fokus i trafiksikkerhedsarbejdet.

I 2024 har Aarhus Kommune med bistand fra RAW Mobility således udarbejdet en årsrapport for alle trafikulykker i 2019-2023 på kommunes veje og stier. Denne viser bl.a., at cyklister udgør omkring halvdelen af de tilskadekomne, og således er den trafikantgruppe som fylder mest i ulykkesstatistikken i kommunen. Samtidig er hele 2/3 af de politiregistrerede tilskadekomne cyklister kommet alvorligt til skade.

Konkret viser gennemgangen af de politiregistrerede trafikulykker i Aarhus Kommune, at cykelulykkerne udgør 25 % af samtlige ulykker i kommunen (2019-2023), og at cykelulykker med personskade udgør hele 51 % af samtlige personskadeulykker.

## Fokus på cykelulykker

Idet cykelulykker og -tilskadekomne udgør en så stor andel af det samlede ulykkesbillede i kommunen, har Aarhus Kommune ønsket at få foretaget en dedikeret ulykkesanalyse for denne trafikantgruppe.

Nærværende rapport omhandler derfor trafikulykker med cyklister. Som i den samlede årsrapport for trafiksikkerhed er ulykkesanalyserne baseret på ulykker registreret i 2019-2023. Gennemgang af udviklingstræk er dog baseret på den tiårige periode 2014-2023, ligeledes svarende til den samlede årsrapport.

## Fokus på både politi- og skadestuerregistrerede ulykker

Cykelulykker er i denne årsrapport defineret som en politiregistreret person- eller materielskadeulykke med en eller flere cykler involveret som et af elementerne. I politiets ulykkesregistreringer dækker den overordnede elementart 'Cykel' i nogle tilfælde over andre køretøjer end traditionelle cykler. Dette kan bl.a. være el-løbehjul og invalidescootere, og disse er ligeledes medtaget i nærværende rapport.

I personskadeulykkerne er det ikke nødvendigvis cyklisten, der er den tilskadekomne, da det i enkelte tilfælde har været cyklisten, der f.eks. har påkørt en fodgænger. Disse tilskadekomster indgår i ulykkesgrundlaget for årsrapporten.

Selvom de tilskadekomne cyklister udgør en stor andel af de politiregistrerede tilskadekomne, er det almen kendt, at politiet kun får kendskab til en mindre del af de tilskadekomne cyklister, og for at få et mere dækkende og korrekt ulykkesbillede er analyserne suppleret med skadestuerregistrerede data om tilskadekomne cyklister.

Årsrapporten er udarbejdet i et samarbejde mellem Aarhus Kommune og RAW Mobility.

## 2 Poli- og skadesturegistrerede trafikulykker og tilskadekomne

Ulykkesanalyser baseres normalt på den såkaldte officielle ulykkesstatistik, som omfatter politiregistrerede trafikulykker. Aarhus Kommune har i en længere årrække samarbejdet med skadestuen i Aarhus (akutmodtagelsen) om udvidet registrering af trafikskadede, som kommer ind på skadestuen. Det betyder, at Aarhus Kommune udover information om de politiregistrerede ulykker som noget unikt også råder over data om skadesturegistrerede ulykker i kommunen. Disse skadesturegistrerede ulykker er bl.a. blevet stedfæstet, og findes via Uheldsportalen for Aarhus Kommune let tilgængelig sammen med de politiregistrerede ulykker.

Nærværende årsrapport omfatter derfor både cykelulykker registeret af henholdsvis 1) politiet og 2) skadestuen, herunder ulykker registeret af både politi og skadestue (dubletter). For at kunne sammenligne ulykkesudviklingen og -mønstret med nuværende og tidligere årsrapporter og evt. landsgennemsnittet eller andre regioner/kommuner er der foretaget en separat gennemgang af de to ulykkesdatasæt, som afslutningsvis er sammenlignet. Idet de politiregistrerede ulykker indgår i den officielle ulykkesstatistik, gennemgås de først.

### De politiregistrerede ulykker

En trafikulykke defineres som en ulykke, der er sket på en offentlig tilgængelig gade, vej, plads eller lignende, når ulykken står i forbindelse med den trafikale benyttelse af de nævnte områder, og mindst én af de implicerede parter har været kørende. Denne definition indebærer, at ulykker, der er sket på privat grund eller er eneulykker med fodgængere (faldulykke), ikke tæller med som en trafikulykke i den officielle statistik.

Politiet har pligt til at optage rapport, hvis:

- Der er sket personskade ved ulykken.
- Der er sket materielskade på køretøjer, der skønnes at overstige 50.000 kr. for hvert motorkøretøj eller 5.000 kr. for anden materielskade.
- Personer, der ikke har fast bopæl i Danmark, er indblandet, og der er fremsat erstatningskrav mod den pågældende.
- Politiet tilkaldes til en ulykke, hvori personer ansat ved politiet er indblandet.
- Der efter politiets skøn er udvist en sådan tilsidesættelse af færdselslovgivningen, at dette i sig selv bør give anledning til sigtelse.

Trafikulykker inddeles i personskadeulykker og materielskadeulykker. Personskadeulykker omfatter ulykker, hvor mindst én person er kommet til skade, mens alle øvrige ulykker betegnes materielskadeulykker. I tillæg er der såkaldte ekstraulykker, som er uheld med mindre materielle skader, som er kommet til politiets kendskab, men hvor der ikke er optaget rapport. Det betyder, at der kan mangle oplysninger om disse, og de indgår i henhold til normal praksis derfor ikke i analyserne.

De tilskadekomne opdeles efter skadesgrad i dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne:

- Dræbte i forbindelse med en trafikulykke defineres som personer, der er døde indenfor 30 dage som følge af ulykken.
- Alvorligt tilskadekomne omfatter f.eks. kranie- eller knoglebrud, hjernerystelse, svære forstuvninger, læsioner af brystkasse, rygsøjle eller nakke.
- Lettere tilskadekomne omfatter mindre alvorlige personskader, der kræver behandling ved læge eller tandlæge. Mindre skader som mindre hudafskrabninger, små snitsår eller små blå mærker betegnes ikke som personskader.

Denne årsrapport indeholder alle typer af cykelulykker med personskade og materielskade, som er registreret på Aarhus Kommunes veje og stier. Ulykker på statsveje indgår således ikke, og ligeledes indgår ekstrauehald som beskrevet ikke.

### De skadestueregistrerede ulykker

Når en trafikulykke fører til sygehuskontakt, indsamles bl.a. oplysninger om patientens alder, køn, transportmiddel, evt. modpart og diagnose. Herudover kan sundhedspersonalet indsamle oplysninger om skadested, ulykkessituation og stedfæstelse, hvilket dog ikke er obligatorisk. Disse oplysninger indsamles i det såkaldte Landspatientregister (LPR), som indeholder information om alle patienter, som har modtaget behandling på danske sygehuse, inkl. akutmodtagelser.

LPR-data er ikke umiddelbare tilgængelige til kommunale ulykkesanalyser, men i Aarhus Kommune har der i en længere årrække været et samarbejde med skadestuen i Aarhus om udvidet registrering af trafikskadede, som kommer ind på skadestuen. Dette omfatter bl.a. ulykkessituation og stedfæstelse, hvilket gør det muligt at bruge disse i ulykkesanalyserne.

### Styrker og svagheder ved politi- og skadestueregistrerede ulykkesdata

Fordelen ved de politiregistrerede ulykkesdata er, at der findes omfattende data om hver enkelt ulykke som sted, parter, trafikale forhold, ulykkessituation, vejens tilstand mv. Samtidig omfatter dataene både personskade- og materielskadeulykker, hvilket giver en systematisk tilgang til at forstå ulykkernes hyppighed og type. En fordel er ligeledes en høj grad af konsistens og standardisering, hvilket muliggør sammenlignelige analyser f.eks. over tid, sted eller mellem køretøjstyper. Politiets uvildighed sikrer troværdigheden af oplysningerne, og stedfæstelsen af ulykkerne på kort gør dataene særligt anvendelig. En væsentlig begrænsning er, at ikke alle trafikulykker kommer til politiets kendskab og dermed ikke bliver registreret. Især eneulykker med letter trafikanter er underrapporteret.

Fordelen ved skadestueregistrerede ulykkesdata er den omfattende dækning af, hvem der kommer til skade, og hvilke skader de har fået. Registreringen inkluderer langt flere tilskadekomne i trafikulykker end politiets registreringer, især blandt cyklister og andre lette trafikanter. Registreringen kan derfor bidrage til en mere repræsentativ forståelse af trafikikkerhed og skadesmønstre. En begrænsning er, at disse data omfatter færre information om den enkelte ulykke, samtidig med at de ikke er uvildige og kvalitetsikret.

### Uhheldsportal

Aarhus Kommune råder over den såkaldte Uhheldsportal, som er et digitalt værktøj til behandling og analyse af trafikulykker på kommunens veje og stier. Denne portal omfatter både de politi og skadestueregistrerede trafikulykker og tilskadekomne. Dette gør det muligt at foretage samlede analyser af de to datasæt.

### 3 Ulykkesgrundlag

I den femårig periode fra 01. januar 2019 til 31. december 2023 er der registreret 1.139 ulykker af politiet på kommunevej i Aarhus Kommune, hvor en eller flere cyklister har været involveret. Cyklisten er ikke altid den forurettede, men kan også være den, som er udløsende part i trafikulykken. Der er registreret 408 ulykker med personskade. I enkelte personskadeulykker er det ikke en cyklist, der er den tilskadekomne, men en fodgænger.

Årsrapporten er fortrinsvist udformet på baggrund af de politiregistrerede cykelulykker, men de skadestuerede registrerede cykelulykker er også blevet gennemgået, for at afdække om samme ulykkesbillede forekommer i de to datakilder.

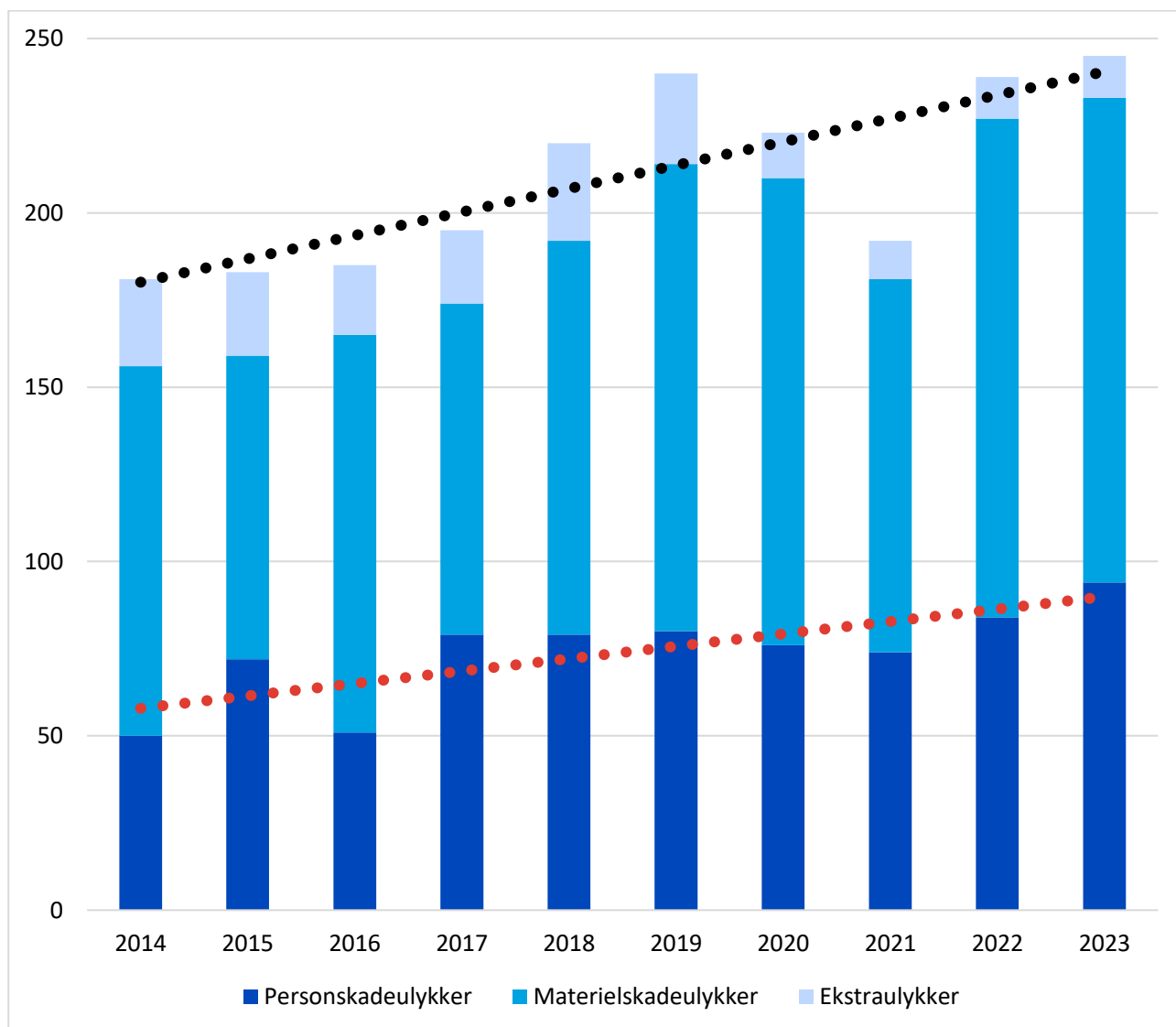
Tabel 1 Politiregistrerede cykel- og trafikulykker i 2019-2023.

Ulykker				
	I alt	Personskade-ulykker	Materielskade-ulykker	Ekstraulykker
Cykelulykker i perioden	1.139	408	657	74
Alle trafikulykker i Aarhus Kommune i perioden	4.586	800	3.200	586
Andel cykelulykker	25 %	51 %	21 %	13 %
Personskader				
	I alt	Dræbte	Alvorlig tilskadekomne	Lette tilskadekomne
Cykelulykker i perioden	422	3	281	138
Alle trafikulykker i Aarhus Kommune i perioden	3.346	24	1.398	1.947
Andel cykelulykker	13 %	13 %	20 %	7 %

## 4 Generel udvikling

### Flere cyklister kommer til skade

De politiregistrerede cykelulykker for en tiårig periode er undersøgt for at afdække, om udviklingen går i en positiv retning i Aarhus Kommune. Antal cykelulykker over en tiårig periode fremgår af figur 1. I perioden fra 2014 til 2023 ses en stigning fra ca. 150-200 til 200-250 cykelulykker om året, og antallet af personskadeulykker med cyklister impliceret er steget fra ca. 50 til ca. 100 om året. Til sammenligning har det årlige antal cykelulykker med personskade på nationalt niveau stort set været uændret, mens antal materielskadeulykke er steget med ca. 40 %. I Aarhus Kommune har udviklingen i cykeltrafik i perioden stort set været stagnerede, så flere cykelulykker kan således ikke forklares med mere cykeltrafik.

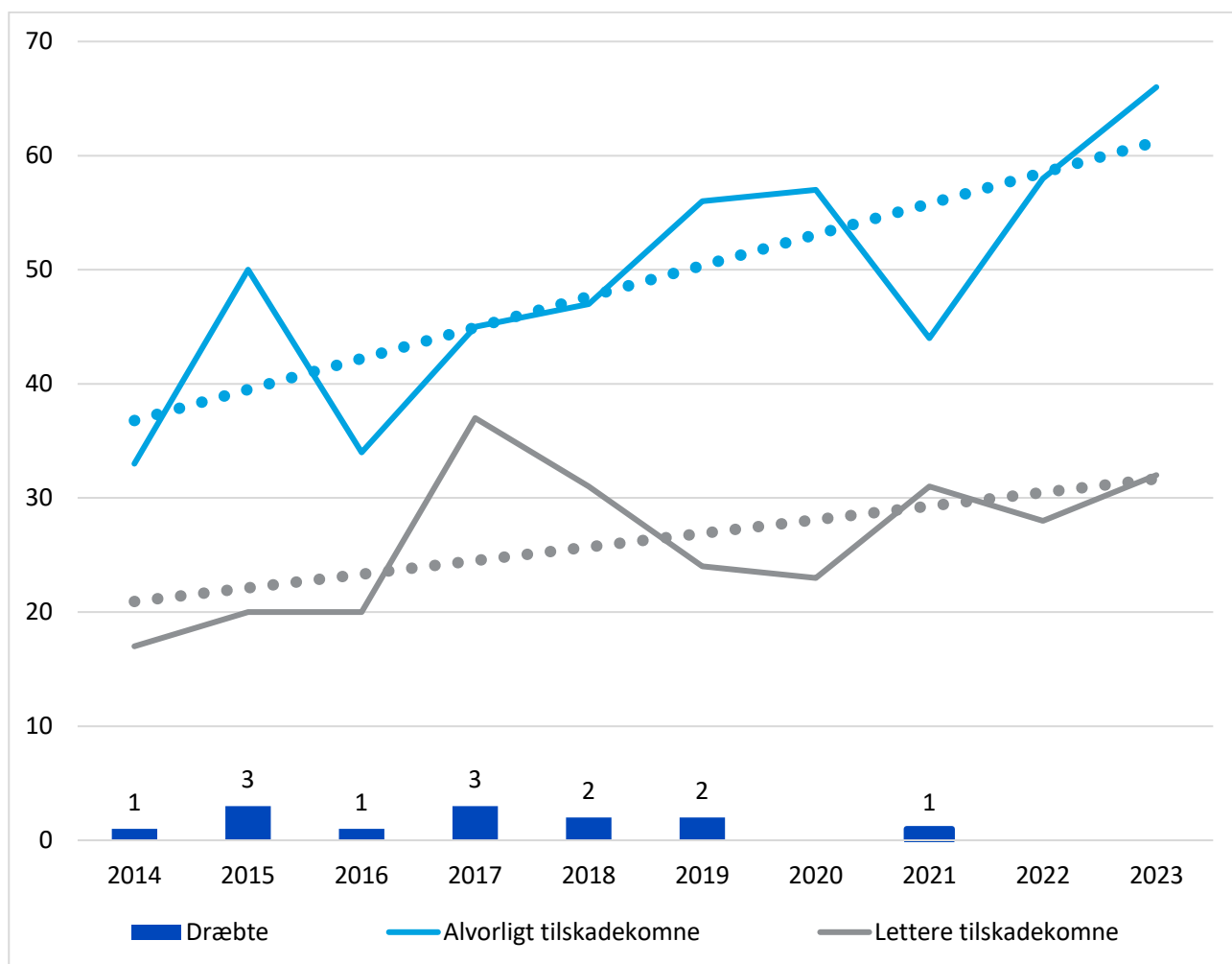


Figur 1 Politiregistrerede cykelulykker i Aarhus Kommune i perioden 2014-2023. Sort linje: Tendenslinje for udviklingen i det samlede antal cykelulykker. Rød linje: Tendenslinje for udviklingen i cykelulykker med personskade.

Antal tilskadekomne i personskadeulykkerne i den tiårige periode fremgår af figur 2. Antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister om året er steget fra 35-40 om året til 60-65 om året, mens antallet af lettere tilskadekomne cyklister tilsvarende er steget fra ca. 20 til ca. 30 om året. Det ses, at politiet i alle

årene har registreret flere alvorligt end lettere tilskadekomne. Derudover ses det, at antallet af alvorligt tilskadekomne stiger mere end de lettere tilskadekomne. Bemærk, at noget af forklaringen på færre registrerede lettere tilskadekomne, er, at politiet generelt bliver tilkaldt og får kendskab til flere alvorlige ulykker end mindre alvorlige ulykker, og derfor har en lavere registreringsgrad (mørketal) for lettere tilskadekomne cyklister end for de alvorlige tilskadekomne cyklister. Denne lavere rapporteringsgrad for lettere tilskadekomne gælder for alle typer cyklister også brugere af elcykler, speed pedelecs og el-løbehjul.

Det er vigtigt at bemærke, at antallet af trafikdræbte cyklister har været faldende. I de sidste fem år (2019-2023) har der været tre trafikdræbte cyklister i kommunen, mens der i den forrige femårige periode (2014-2018) var 10 cyklister, som blev dræbt i trafikken, hvilket er over tre gange så mange.



Figur 2 Antal dræbte, samt alvorligt og lettere tilskadekomne ifm. politiregistrerede cykelulykker i Aarhus Kommune i perioden 2014-2023. Tendenslinjer er angivet for udviklingen i alvorlige og lettere tilskadekomne.

### Flere elcykler giver flere elcykelulykker

Dræbte og tilskadekomne cyklister i de seneste 10 år fordelt på forskellige typer af cykel fremgår af tabel 2. Tabellen viser, at det fortrinsvist er cyklister på traditionelle cykler, der kommer til skade, og cyklister på elcykler og speed pedelec udgør samlet set ca. 15 % af de tilskadekomne i den 10-årige periode. Der er imidlertid sket store ændringer i løbet af denne periode, idet der har været en stor vækst i antallet af elcykler, samtidig med at der i 2018-2019 nationalt er blevet igangsat

forsøgsordninger for henholdsvis speed pedelecs og små elektriske køretøjer som el-løbehjul, hvor disse er blevet tilladt på cykelstierne.

De forskellige cykeltyper tilhørende den tilskadekomne cyklist fordelt på årene i analyseperioden er derfor blevet opgjort og fremgår af figur 3. Hvert år kommer ca. 60 cyklister på almindelig cykel til skade, og dette tal har stort set været uændret siden 2016.

Årligt kommer der nu ca. 15-25 elcyklister til skade i trafikken. Dette antal har været stigende i løbet af perioden, og i starten af perioden var der således 1-3 årligt tilskadekomne elcyklister. I de seneste år har de tilskadekomne elcyklister således udgjort omkring 23 % af det samlede antal tilskadekomne cyklister. Den stigende andel hænger sammen med, at de udgør en større og større andel af cykeltrafikken. Ifølge den nationale cyklistundersøgelse for Aarhus (2024) har 32 % af de adspurgte cyklister i dag en elcykel. Ifølge den nationale undersøgelse fra DTU "Risiko i trafikken 2016-2023" har elcyklister en anelse højere ulykkesrisiko end cyklister på almindelig cykel.

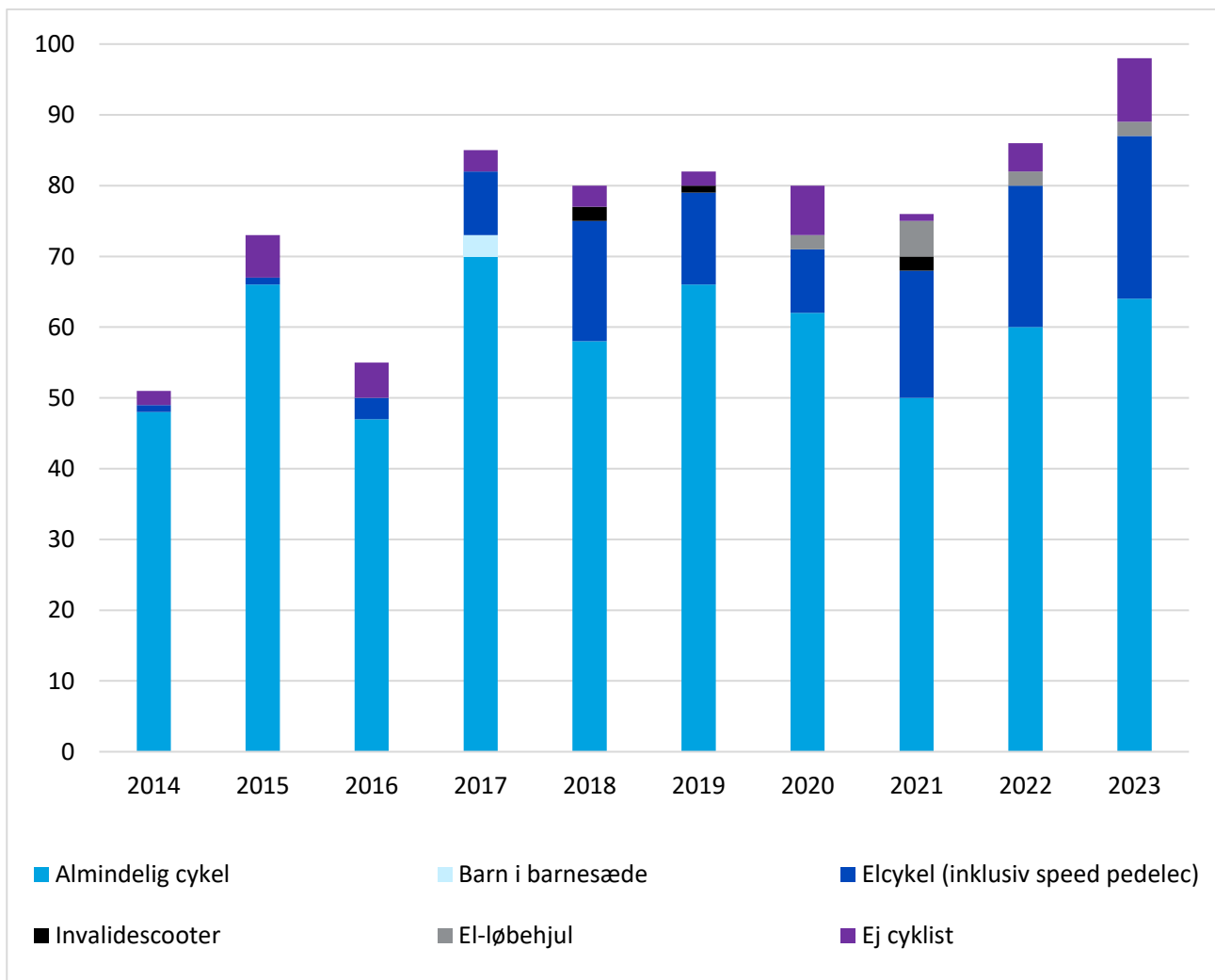
### Meget få ulykker med el-løbehjul

I 2019 blev der igangsat en national forsøgsordning med små elektriske køretøjer i trafikken, og der blev etableret lejeordning for el-løbehjul i Aarhus. I den sidste del af analyseperioden er der således blevet registeret tilskadekomne på denne type køretøj. På årsbasis kommer der således nu 2-5 el-løbehjulsbrugere til skade, hvor antallet før forsøgsordningen var nul, da disse køretøjer i udgangspunktet ikke fandtes i offentlig trafik. Ifølge "Risiko i trafikken 2016-2023" har el-løbehjulsbrugere en markant højere ulykkesrisiko end cyklister.

I de seneste år har der i hele landet også været en vækst i brugen af invalidescootere på cykelstien. Disse køretøjer har ifølge "Risiko i trafikken 2016-2023" også en markant højere ulykkesrisiko end cyklister. I Aarhus er der imidlertid registeret få tilskadekomne i forbindelse med ulykker med invalidescootere.

Table 2 Dræbte og tilskadekomne i politiregistrerede cykelulykker fordelt på forskellige typer af cykler i den tiårige periode 2014-2023.

Cykeltype og skadesgrad							
	Almindelig cykel	Barn i barnesæde	Elcykel (inkl. speed pedelec)	Invalide-scooter	El-løbehjul	Ej cyklist	I alt
Dræbte	11		2				13
Alvorligt tilskadekomne	381	2	70	3	6	28	490
Lettere tilskadekomne	199	1	42	2	5	14	263
I alt	591	3	114	5	11	42	766

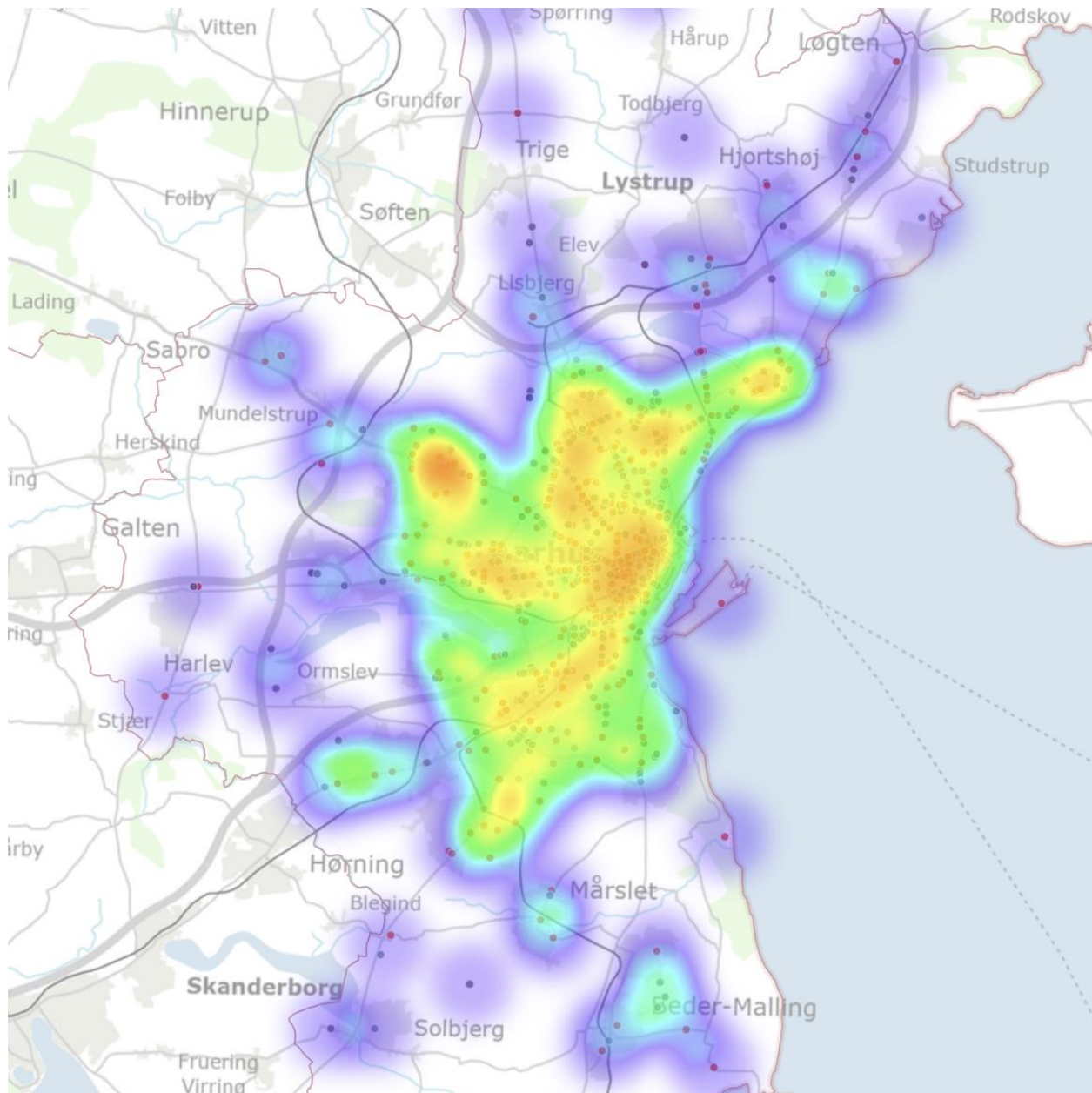


Figur 3 Dræbte og tilskadekomne i politiregistrerede cykelulykker fordelt på forskellige cykeltyper i den tiårige periode 2014-2023. Ej cyklist betyder, at det er modparten, typisk en fodgænger, som er blevet påkørt af en cyklist og kommet til skade.

## 5 Hvor sker ulykkerne?

Flest ulykker i midtbyen og på indfaldsvejene

Cykelulykkerne er fortrinsvist registreret indenfor Ringvejen (O2) og på de større indfaldsveje, som det fremgår af figur 4, hvor der også er mest pendler-cykeltrafik. De større indfaldsveje er Grenåvej, Randersvej, Paludan-Müllers Vej, Viborgvej, Silkeborgvej og Skanderborgvej. Det kan desuden ses, at der er sket en del cykelulykker omkring Tilst.

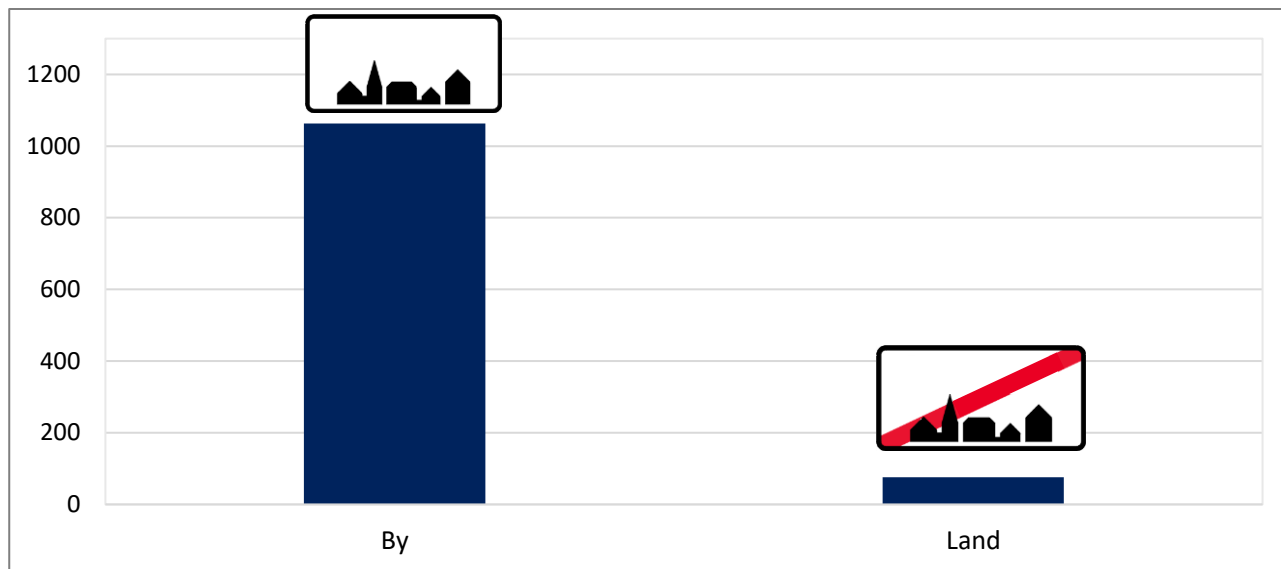


Figur 4 Heatmap med de politiregistrerede cykelulykker i 2019-2023.

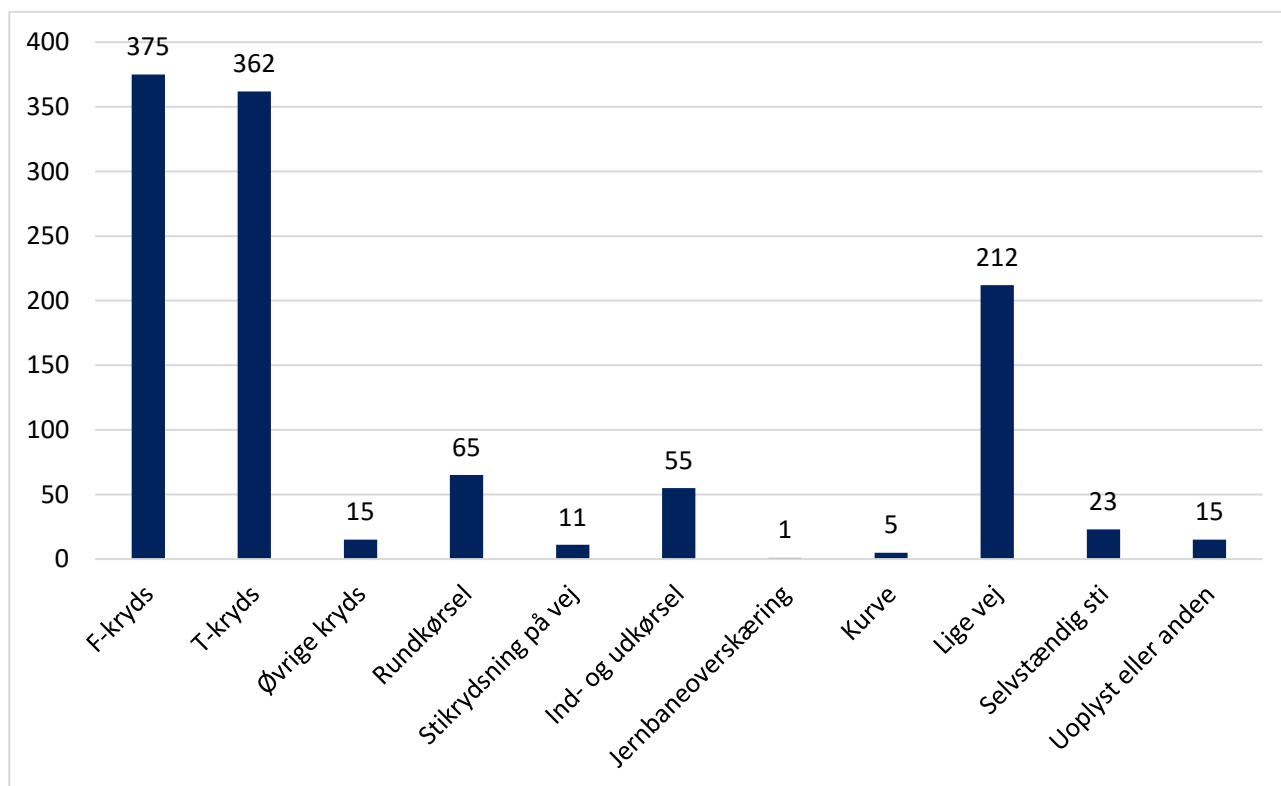
Hovedparten af cykelulykkerne sker i byzone og i kryds

Figur 5 viser, at ulykkerne fortrinsvist og som forventet er sket indenfor byzonegrænsen (93 %). Dette hænger sammen med, at det også er i byen den største andel af cykeltrafikken findes. Det betyder ligeledes, at et relativt lavt antal cykelulykker sker i det åbne land.

Af figur 6 ses det, at de politiregistrerede cykelulykker oftest sker i F- eller T- kryds (66 %). At der sker mange flere cykelulykker i F- og T-kryds i sammenligning med rundkørsler, skyldes, at der er markant flere (ca. fem gange så mange) kryds end rundkørsel i Aarhus Kommune. Således er den reelle ulykkesrisiko for cyklende i mange tilfælde større i rundkørsler end i tilsvarende F- og T-kryds. 19 % af cykelulykkerne er registeret på lige vejstrækninger, herunder både strækninger uden cykelfaciliteter og strækninger med cykelsti/bane langs vejen.



Figur 5 Fordeling af de politiregistrerede cykelulykker i 2019-2023 mellem by og land.



Figur 6 Fordeling af de politiregistrerede cykelulykker i 2019-2023 på vejudformning.

## 6 Hvem kommer til skade?

### Flest cykelulykker med personbiler

Der er registreret 408 personskadeulykker, hvor mindst én cyklist har været involveret. Der har været 422 tilskadekomne. Partkombinationer for de 408 cykelulykker fremgår af tabel 3. Det er som forventelig fortrinsvis ulykker mellem personbiler og cyklister, som udgør  $279 + 35 = 314$  ulykker (77 %). Der sker således relativ få ulykker mellem lastbil/bus og cyklist (12 ulykker svarende til 3 %), selvom disse ofte får meget opmærksomhed i medier m.m. 50 af ulykkerne er med en fodgænger eller en anden cyklist (12 %).

Tabel 3 Partkombinationer for de politiregistrerede cykelulykker i 2019-2023 med personskade. Egenpart og modpart er henholdsvis part 1 og part 2, som defineres ud fra ulykkesituation, og dette har ikke noget med skyldspørgsmål at gøre.

Egenpart	Modpart											
	Fodgænger	Cykel	Motorcykel	Personbil	Varebil	Lastbil/bus	Letbane	Ingen modpart	Flere end 1 modpart	Forhindring på kørebanen	Forhindring udenfor kørebanen	I alt
Cykel	24	26	1	35	2	2	1	6	2	3	2	104
Knallert30+45		7										7
Motorcykel		2										2
Personbil		279										279
Varebil		4										4
Motorredskab		1										1
Lastbil/bus		10										10
Flygtet part		1										1
I alt	24	330	1	35	2	2	1	6	2	3	2	408

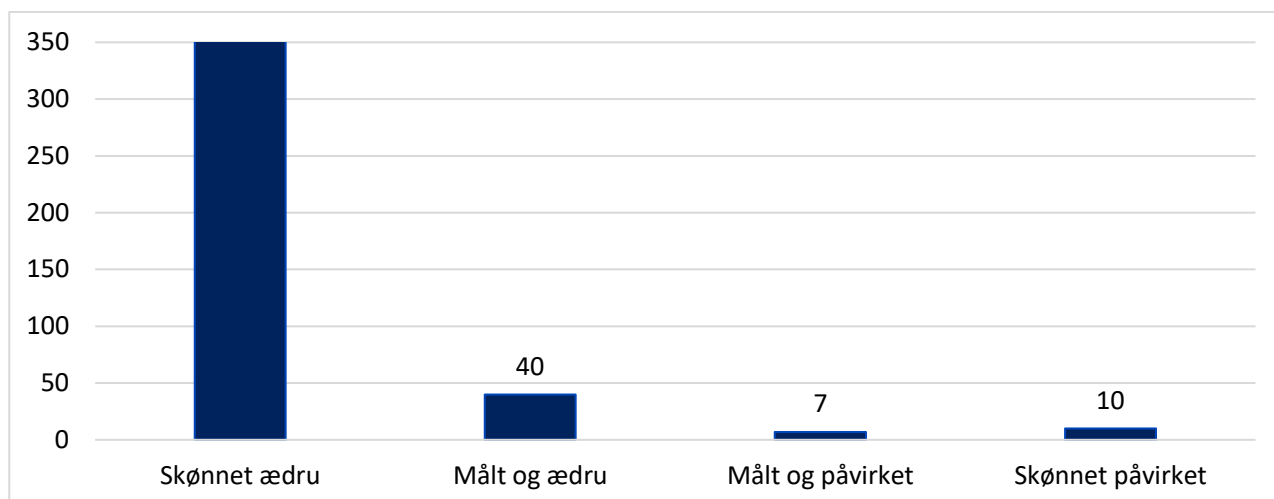
Det er ikke nødvendigvis cyklisten, der har været den tilskadekomne, se tabel 4. Cykelulykkerne med tilskadekomster ved andre parter end cyklen er f.eks. ulykker, hvor to motorkørende er kørt sammen, før cyklisten er blevet påkørt, kraftige opbremsninger hvor en buspassager er kommet til skade eller en u hensigtsmæssig undvigemanøvre pga. cyklisten. Overvægten af alvorligt tilskadekomne hænger sammen med, at politiet har en højere rapporteringsgrad for disse ulykker end ulykker med lettere tilskadekomne.

Tabel 4 Transportmiddel for de tilskadekomne i de politiregistrerede cykelulykker (2019-2023).

Transportmiddel og skadesgrad							
Skadesgrad	Cykel	Fodgænger	Knallert30	Mc	Personbil	Rutebus	I alt
Dræbte	3						3
Alvorlig	265	10	4	1		1	281
Lettere	131	3			2	2	138
I alt	399	13	4	1	2	3	422

### Alkohol ikke en faktor i politiregistrerede ulykker

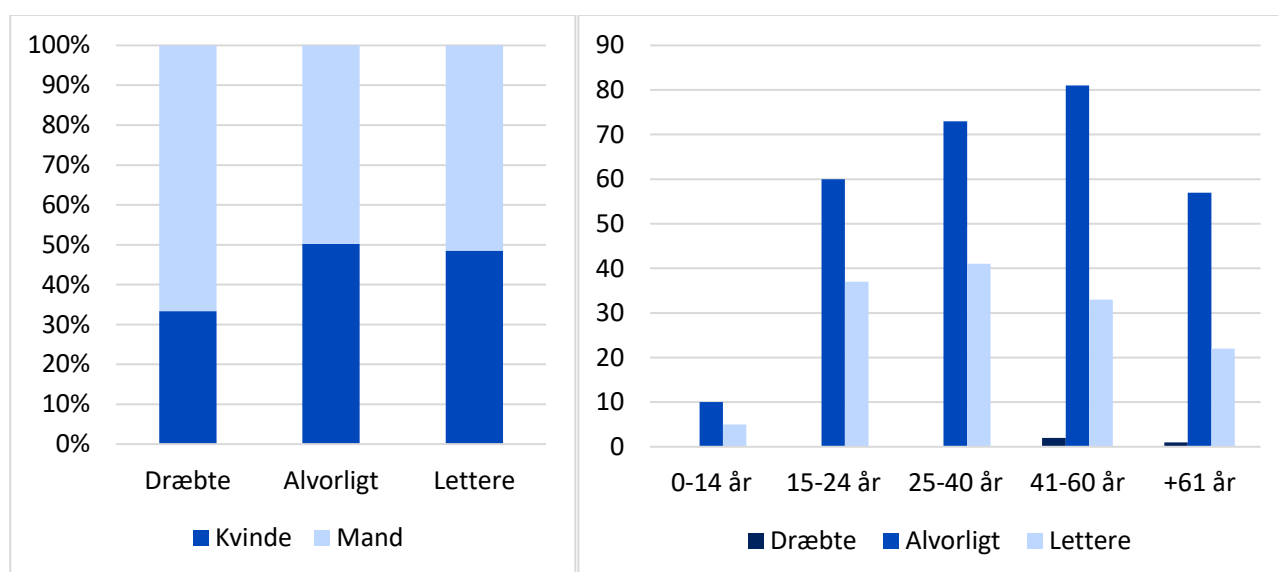
Figur 7 viser, om der har været en spirituspåvirket part involveret i personskadeulykkerne. Det ses, at spiritus kun har været en potentiel ulykkesfaktor i meget få ulykker (ca. 4 %).



Figur 7 Fordeling over spiritus i ulykkerne med tilskadekomster i de politiregistrerede cykelulykker (2019-2023). Bemærk at figuren ikke viser hvorvidt det var cyklisten eller den anden part som var påvirket.

### Lige mange mænd og kvinder kommer til skade i cykelulykker

Skadesgraden og køn samt alder fremgår af figur 8. Det ses, at fordelingen mellem kønnene er tilnærmelsesvis lige fordelt på skadesgrad for både alvorligt og lettere tilskadekomne. For dræbte er der en overvægt af mænd, men dette omfatter udelukkende tre ulykker og kan derfor være en tilfældighed.



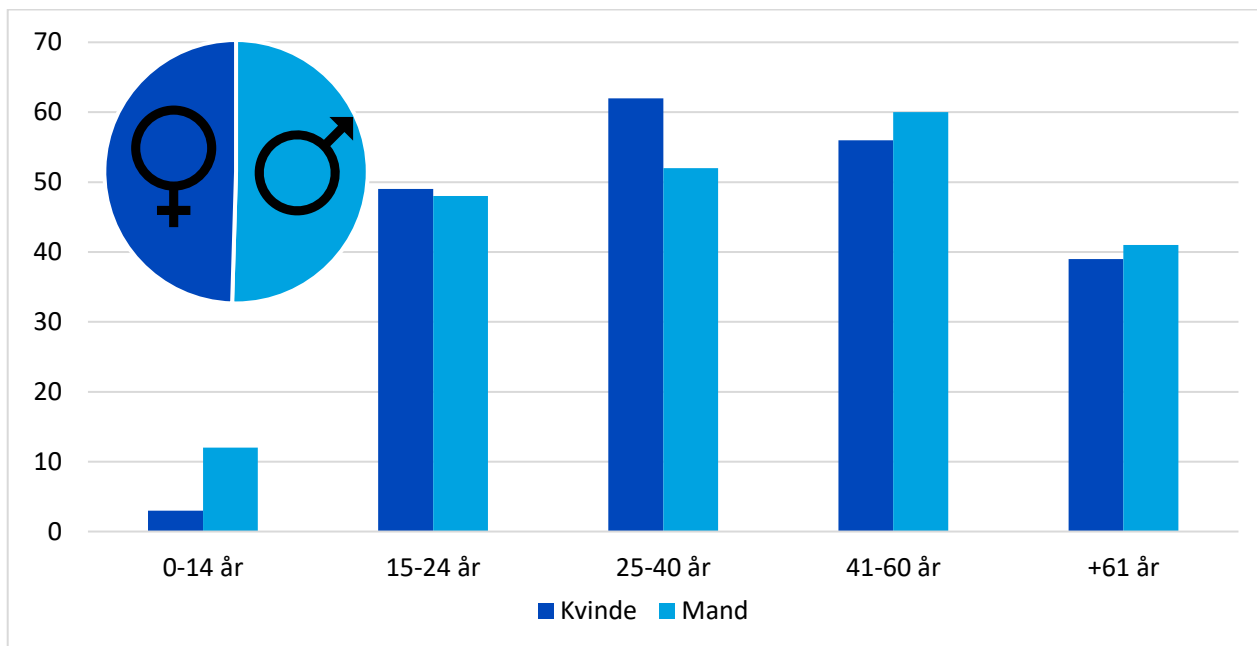
Figur 8 Fordeling af skadesgrad på køn (tv.) og på alder i de politiregistrerede cykelulykker (th.) (2019-2023), hvoraf de allerfleste er tilskadekomne cyklister.

Der er flest tilskadekomne i aldersgrupperne 25-40 år og 41-60 år. I hver gruppe er der i alt 114 tilskadekomne, og hver gruppe udgør således 27 % af de tilskadekomne. 15 børn er kommet til skade på cykel (ca. 4 %), mens antallet er 80 for de +61-årige (20 %).

### Unge og middelalderende kommer mest til skade på cykel

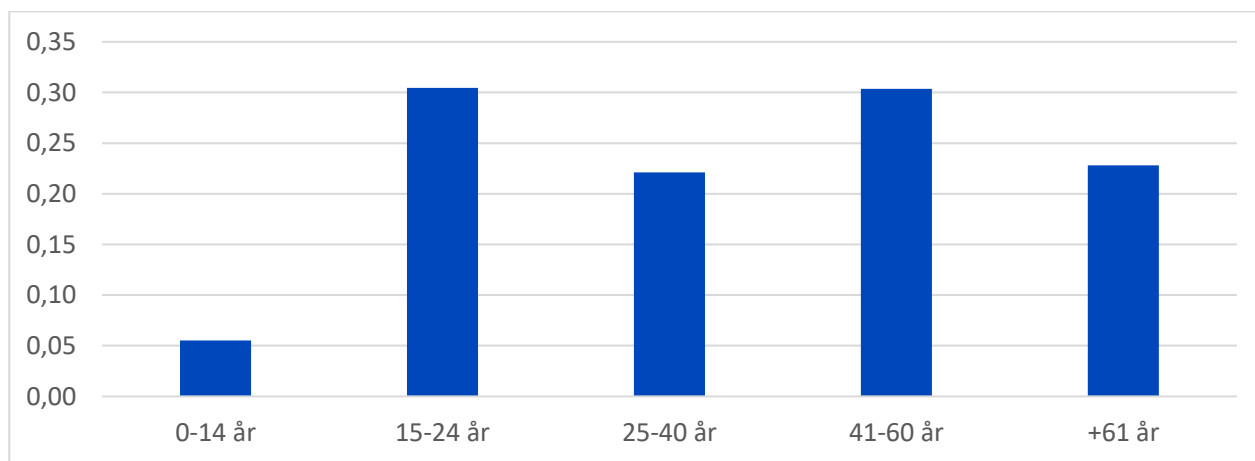
Alder og køn for de tilskadekomne i politiregistrerede cykelulykker fremgår af figur 9. I aldersgrupperne 15-24 år og 25-40 år er der flere tilskadekomne kvinder, især ved de 25-40-årige, hvor der er 62 kvinder mod 52 mænd. Ved de resterende aldersgrupper er der flere mænd end kvinder, som

er kommet til skade. Forskellen er størst ved børnene, hvor der er 12 drenge og 3 piger, som er kommet til skade.



Figur 9 Fordeling af de tilskadekomne på køn og alder i de politiregistrerede cykelulykker (2019-2023). Der er her ikke taget hensyn til befolkningssammensætningen.

Figur 10 viser antal personskader i forhold til befolkningssammensætningen i kommunen. Tages der således højde for antal indbyggere i hver aldersgruppe ses det, at det er blandt de unge (15-24 år) og blandt de middelalderen (41-60 år), at der er flest personskader (ca. 0,3 personskade pr. år pr. 1000. indbygger). Der er færrest politiregistrerede personskader blandt børnene (ca. 0,05 personskade pr. år pr. 1000. indbygger).



Figur 10 Personskader i de politiregistrerede cykelulykker pr. år pr. 1.000 indbyggere fordelt på alder. Befolkningssammensætningen er hentet i BorgerDWH (Aarhus Kommunes borgersystem).

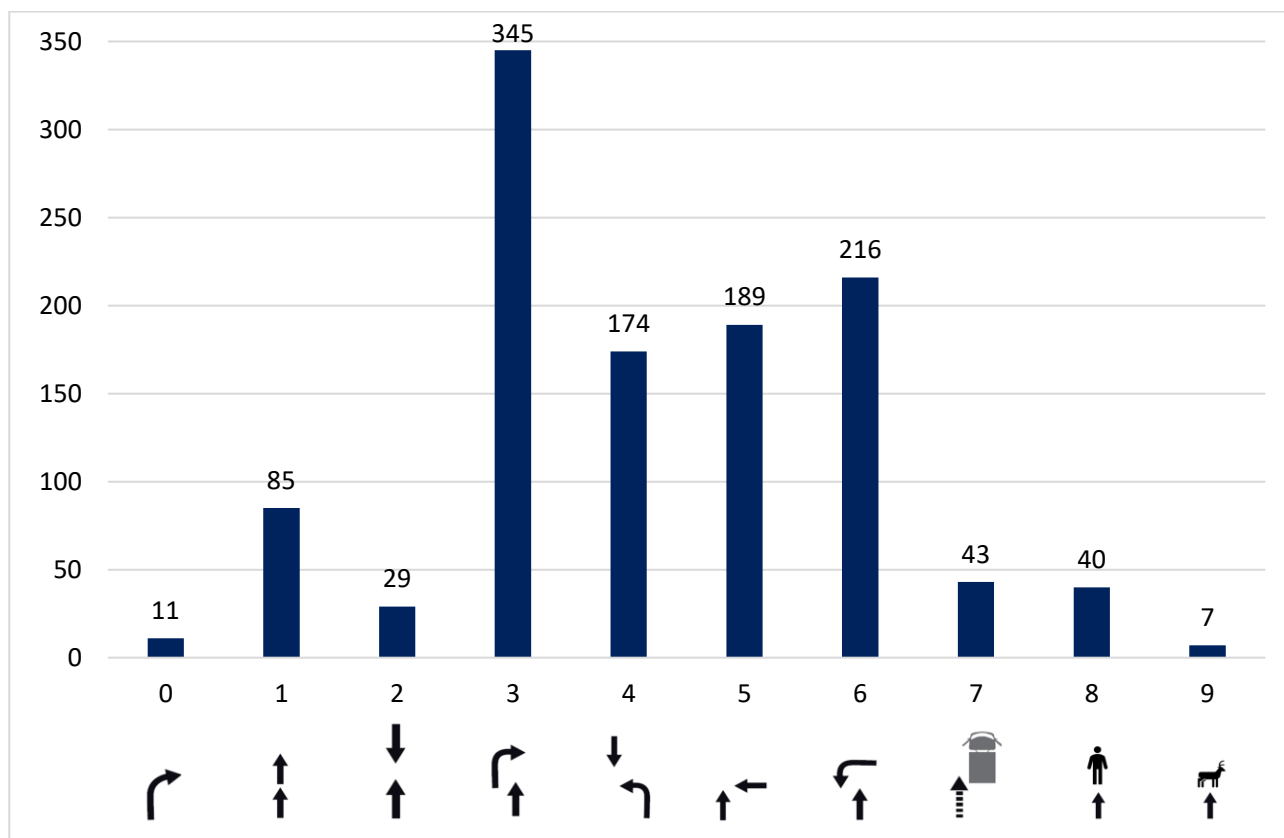
## 7 Hvordan sker ulykkerne?

cykelulykker kan have følgende hovedsituationer:

Hovedsituation 0:	Eneulykker
Hovedsituation 1:	Ulykker med samme kurs uden svingning
Hovedsituation 2:	Mødeulykker
Hovedsituation 3:	Ulykker med samme kurs med svingning
Hovedsituation 4:	Ulykker med modsatte kurs med svingning
Hovedsituation 5:	Tværkollisioner
Hovedsituation 6:	Kørende på krydsende vej med svingning
Hovedsituation 7:	Påkørsel af parkeret køretøj
Hovedsituation 8:	Fodgængerulykker
Hovedsituation 9:	Uheld med dyr, genstande mv. på eller over kørebanen

Flest cykelulykker er flerpartsulykker i kryds

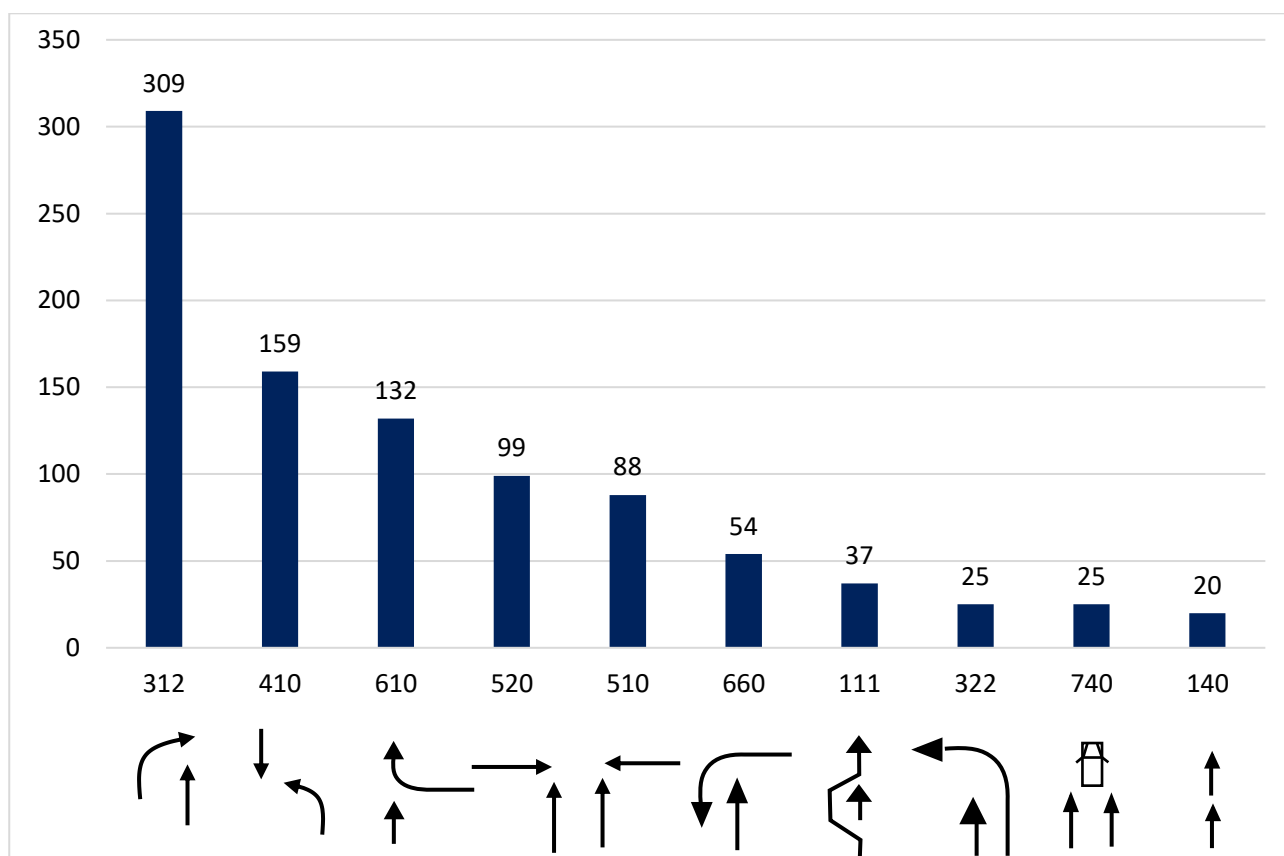
Figur 11 viser, at der er flest politiregistrerede cykelulykker af hovedsituation 3 (30 %). Det ses desuden, at politiet hovedsageligt har registreret krydsulykker (hovedsituation 3-6) (i alt 81 %). At politiet har registreret flest krydsulykker, er forventelig og svarer til billedet for hele landet. Den store andel hænger sammen med, at det typisk er i krydsene, at de alvorlige cykelulykker, som politiet får kendskab til, sker. De fleste krydsulykker er sket i F- og T-kryds, jf. figur 6. Der er færrest cykelulykker, hvor dyr eller faste genstande påkøres (0,6 %) og herefter eneulykker (1,0 %).



Figur 11 Fordeling af hovedsituationer for politiregistrerede cykelulykker (2019-2023).

## Hver tredje cykelulykke er en højresvingsulykke

De 10 hovedsituationer er i ulykkesstatistikken underopdelt i 71 såkaldte ulykkesituationer. De ti mest hyppige ulykkesituationer fremgår af figur 12. Højresvingsulykker (ulykkesituation 312) udgør 27 % af cykelulykkerne. Der er registreret 14 % venstresvingsulykker (ulykkesituation 410). Der er desuden 33 % af ulykkerne, som er ulykkesituationer med forskellige kombinationer af tværkollisioner, dvs. venstresving ud foran ”medkørende”, ligeudkørende (krydsende køretøjer fra venstre), ligeudkørende (krydsende køretøjer fra højre) og venstresving ud foran ”modkørende” (ulykkesituation 610, 520, 510 og 660).

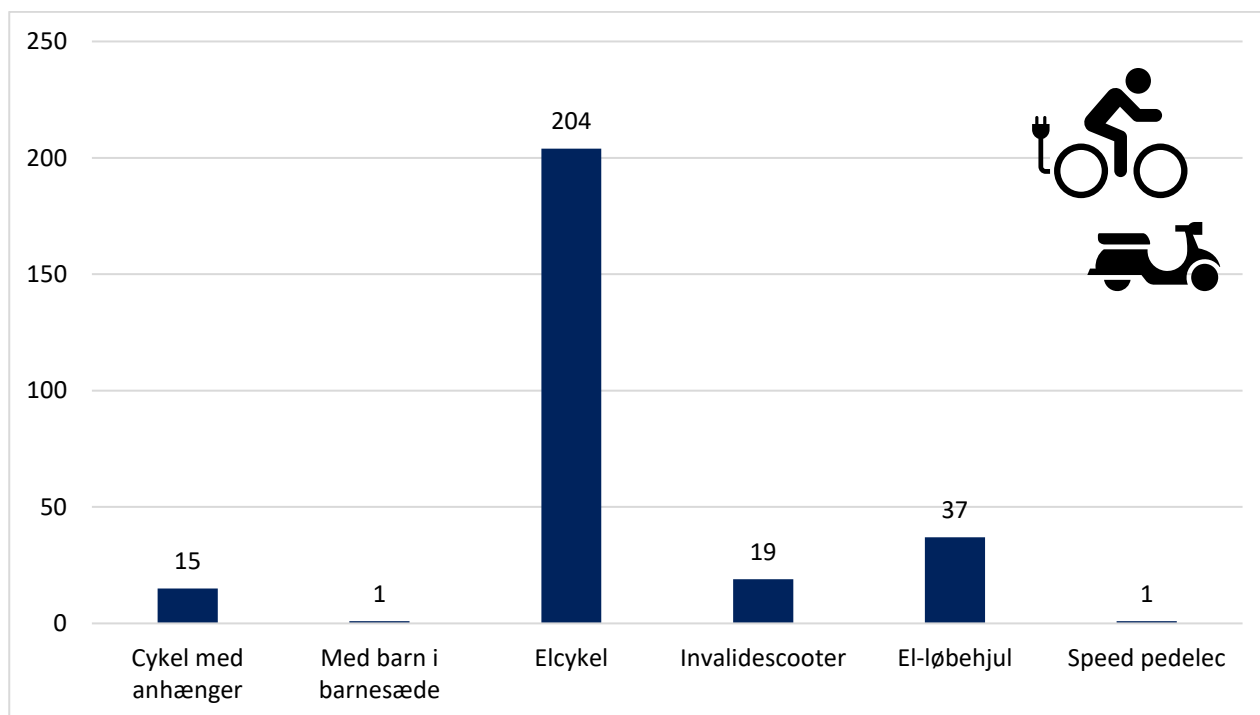


Figur 12 De ti mest hyppige ulykkesituationer for de politiregistrerede cykelulykker (2019-2023). Bemærk at det for hver ulykkesituation ikke er entydig hvilken ”pil” (part) cyklisten er, men at cyklisten i nogle ulykkesituationer hovedsageligt er den ene pil. I Ulykkesituation 312 og 410 er cyklisten f.eks. typisk den ligeudkørende part.

Figur 11 og figur 12 viser, at politiet hovedsageligt har registreret flerpartsulykker, og dermed få eneulykker. Tabel 5 viser partskombinationerne for disse flerpartsulykker. Bemærk at denne tabel ligner tabel 3, men omhandler alle ulykker, mens tabel 3 udelukkende omhandler ulykker med personskaade. Der indgår i alt 1.139 partskombinationer, hvoraf der fortrinsvist har været ulykker mellem cyklister og personbiler, som omfatter i alt  $852 + 88 = 940$  ulykker (83 %). Der er også registreret flere ulykker, hvor modparten har været en fodgænger (41 ulykker svarende til 4 %) eller en anden cyklist (ligeledes 41 ulykker svarende til 4 %). Lastbil/bus, varebiler og knallerter er også modpart i nogle få ulykker, henholdsvis 30, 31 og 14 ulykker (1-3 %).

Tabel 5 Partkombinationer for samtlige politiregistrerede cykelulykker inkl. cykelulykker uden personskade (2019-2023). Egenpart og modpart er henholdsvis part 1 og part 2, som defineres ud fra ulykkesituation, og dette har ikke noget med skyldsspørgsmål at gøre.

Egenpart	Modpart												
	Fodgænger	Cykel	Knallert30	Motorcykel	Personbil	Varebil	Lastbil/bus	Letbane	Flygtet part	Ingen modpart	Mere end 1 modpart	Forhindring på eller over kørebanen	I alt
Fodgænger		1											1
Cykel	40	41	1	1	88	7	3	4	1	1	5	7	209
Knallert30+45		13											13
Motorkøretøj<400kg		1											1
Motorcykel		2											2
Personbil		852											852
Varebil		24											24
Motorredskab		2											2
Udrykningskøretøj		1											1
Lastbil/bus		27											27
Flygtet part		7											7
I alt	40	971	1	1	88	7	3	4	1	1	5	7	1.139

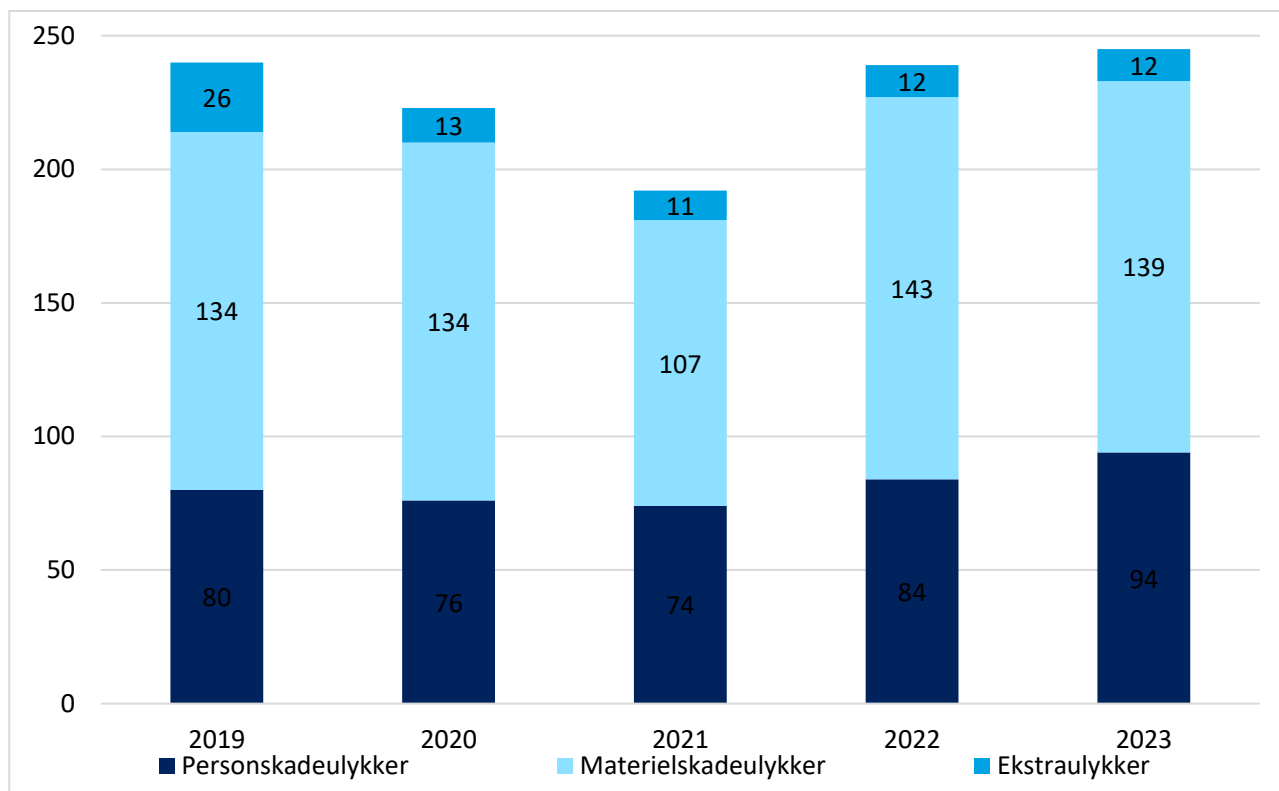


Figur 13 Forskellige typer af cykler, der har været involveret i de politiregistrerede ulykkerne (2019-2023). Almindelige cykler udgør 924 af de i alt 1.189 involverede køretøjer, og fremgår ikke af figuren.

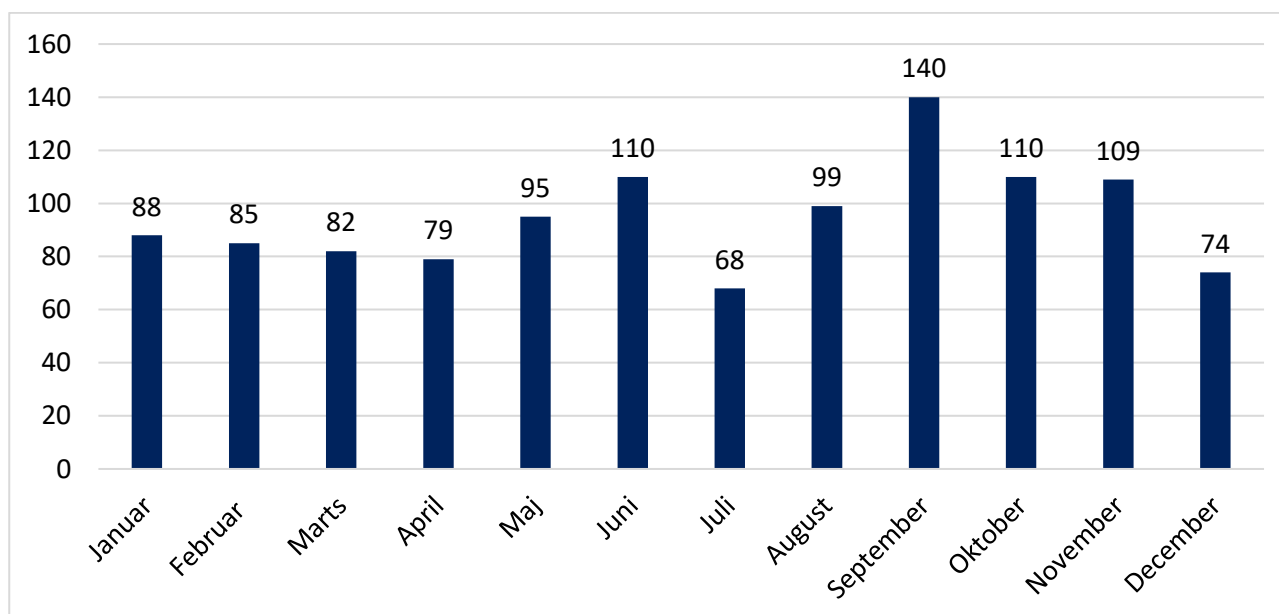
Der har været 1.189 forskellige cyklister involveret i ulykkerne, 924 kørte på en almindelig cykel (78 %), og 265 på en anden type (22 %). De forskellige typer af cykler fremgår af figur 13. Elcykler og speed pedelec udgør samlet 205 (17 %) af de involverede cykler i cykelulykkerne. El-løbehjul og invalidescootere udgør henholdsvis 37 (ca. 3 %) og 19 (1,6 %) af de involverede køretøjer. Det er ikke muligt at opgøre antallet af ladcykler, og disse indgår således som en delmængde af elcyklerne og de almindelige cykler afhængig af om de har elmotor eller ej.

## 8 Hvornår sker ulykkerne?

Fordeling pr. år fremgår af figur 14. Det samlede antal ulykker varierer årligt mellem 192 og 245 uden nogen hverken faldende eller stigende tendens. I 2021 er der dog registreret noget færre cykelulykker end i de andre år. Dette skyldes formentlig covid19-nedlukninger i dette år, som reducerede trafikken væsentlig.



Figur 14 Fordeling på år og ulykkesart for de politiregistrerede cykelulykker.



Figur 15 Fordeling på måned for de politiregistrerede cykelulykker (2019-2023).

## Flest cykelulykker når cykeltrafikken topper i efteråret

Variationen over året fremgår af figur 15, hvor fordeling på måned ses. I december-april er det ca. 80 cykelulykker pr. måned. Dette stiger til ca. 100 cykelulykker i maj-november, med undtagelse af et dyk i juli til ca. 70 og et kraftig spring til ca. 140 i september. Dette harmonerer med de perioder, hvor der er henholdsvis mindst og mest cykeltrafik. Udover at antallet har sammenhæng med omfanget af cykeltrafik, kan det ekstraordinære høje antal cykelulykker i september muligvis have sammenhæng med mange nye, ikke stedkendte cyklister i byen i forbindelse med studiestart, måske mere cykling i påvirket tilstand samt at de øvrige trafikanter efter en periode med meget få cyklister igen skal vænne sig at der er mange cyklende. Det lave antal ulykker i juli kan hænge sammen med sommerferien, hvor der er færre som pendler til/fra arbejde og uddannelse, hvilket giver mindre både cykel- og biltrafik, og dermed færre konflikter. Andelen af ulykker i efteråret er 32 %, og i de tre resterende årstider er andelen mellem 22 og 24 %.

## Flest cykelulykker i tørt vejr

Tabel 6 viser vejens føre samt vejret for tidspunktet for ulykken. Cykelulykkerne er hovedsageligt som forventet sket i både tørt føre og tørt vejr (70 %), hvor de fleste cykelture foretages. Omkring 20 % er sket i vådt føre. Der er registreret færrest glatføreulykker (ca. 1 %). I vådt og glat føre er friktionen på den ene side dårligere og dermed risikoen for at vælte, eller ikke nå at kunne bremse større. På den anden side er der flere cyklister, som cykler mere forsigtigt, samtidig med at der generelt er færre cyklister i dette vejrlig. Ifølge DMI bliver man våd på ca. 5 % af cykelturene i Aarhus, hvis man cykler til/fra arbejde/uddannelse hver dag morgen og eftermiddag året rundt.

Tabel 6 Fordeling på vejens føre og vejrforhold for de politiregistrerede cykelulykker (2019-2023).

Vejens føre og vejret					
	Tørt	Vådt	Glat	Uoplyst	I alt
Tørt	800	100		12	912
Regn		128			128
Blæst	1				1
Blæstregn		1	1		2
Tåge	3	1	9	1	14
Sne		2			2
Uoplyst	4	3	1	72	80
I alt	808	235	11	85	1.139

## Flest cykelulykker i morgen- og eftermiddagstrafikken

Tidspunkt og ugedag for ulykkerne fremgår tabel 7. Ulykkerne er hyppigst registreret i perioderne med højst trafikbelastning om morgenen (kl. 07.00-09.00) og om eftermiddagen (kl. 15.00-17.00) på hverdage. 242 (ca. 21 %) af ulykkerne er således sket i morgentrafikken, mens 201 (ca. 18 %) er sket i eftermiddagstrafikken. Der er registreret færrest ulykker om natten (19 ulykker i tidsrummet 23.00-6.00) og i weekenderne (148 ulykker lørdag og søndag hele døgnet). Ifølge politiets registreringer sker der således relativ få cykelulykker natten mellem fredag og lørdag og mellem lørdag og søndag.

Table 7 Fordeling på ugedag og tidspunkt for de politiregistrerede cykelulykker (2019-2023).

Klokkeslæt og ugedag								
Klokkeslæt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	I alt
00:00-00:59		1				1	1	3
01:00-01:59					1	4	3	8
02:00-02:59					1	3	1	5
03:00-03:59						1		1
04:00-04:59			1					1
05:00-05:59		2	1		3	2	1	9
06:00-06:59	7	13	4	5	5			34
07:00-07:59	39	26	18	23	22	1	2	131
08:00-08:59	23	19	22	23	27			114
09:00-09:59	9	14	9	7	5	5	3	52
10:00-10:59	11	8	7	5	9	6	1	47
11:00-11:59	8	14	8	9	9	9	1	58
12:00-12:59	11	10	7	11	9	9	3	60
13:00-13:59	12	10	4	14	16	6	3	65
14:00-14:59	16	10	13	14	17	7	7	84
15:00-15:59	29	14	22	24	21	6	8	124
16:00-16:59	20	21	15	20	15	2	2	95
17:00-17:59	13	16	13	16	11	6	9	84
18:00-18:59	10	10	5	7	12	6	5	55
19:00-19:59	4	5	7	7	7	3	3	36
20:00-20:59	2	2	2	4	4	6	1	21
21:00-21:59	2	3	1	2	4	5	2	19
22:00-22:59	6	1	1	5	7	2		22
23:00-23:59	1		3	1	4	2		11
I alt	223	199	163	197	209	92	56	1.139

### Flest cykelulykker i dagslys

De politiregistrerede cykelulykker er hovedsageligt sket i dagslys (79 %), som det fremgår af tabel 8. Mørkeulykkerne har for det meste været på lokaliteter, hvor der har været belysning. Ulykker i mørke udgør 16 % af samtlige ulykker.

Table 8 Fordeling på belysning og dagslysforhold for de politiregistrerede cykelulykker (2019-2023).

Belysning og dagslysforhold					
	Dagslys	Mørke	Tusmørke	Uoplyst	I alt
Ingen belysning	63	8	4		75
Belysning ej tændt	741	5	6	10	762
Belysning tændt	9	154	23	1	187
Uoplyst	85	16	4	10	115
I alt	898	183	37	21	1.139

## 9 Skadestueregistrerede ulykker

Som indledningsvis beskrevet foretager skadestuen (akutmodtagelse) i Aarhus Kommune som noget unikt en udvidet registrering af personer, der har været involveret i trafikulykker. Denne supplerende indsamling omfatter udover data som obligatorisk indsamles til Landspatientregisteret (LPR) bl.a. stedfæstelse, ulykkessituation og involverede parter. Den indsamlede data er blevet undersøgt for at afdække, om der ses samme ulykkesbillede, som ved de politiregistrerede cykelulykker.

Over 3.000 cykelulykker på fem år

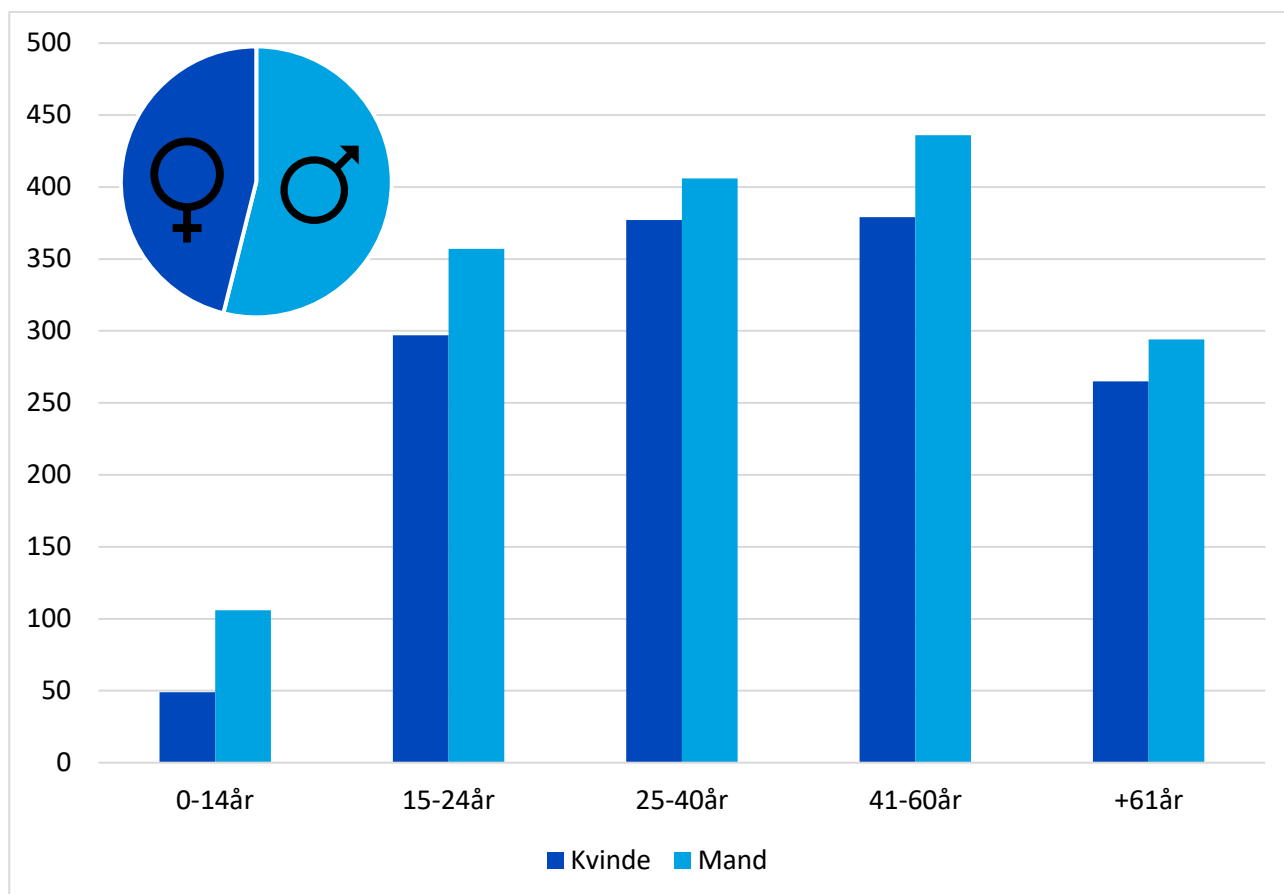
I samme femårige periode (2019-2023) har skadestuen i Aarhus Kommune registreret 3.477 cykelulykker, hvoraf 2.943 er med personskade, hvor 2.958 trafikanter er kommet til skade. De tilskadekomne er fordelt på 37 % alvorligt tilskadekomne og 63 % lettere tilskadekomne. Der er således ca. 1.100 tilskadekomne cyklister, som er kommet alvorligt til skade. Cykelulykker, der både er registreret ved politiet og skadestuen, såkaldte dubletter, fremgår også af tabel 9.

Tabel 9 Skadestueregistrerede cykelulykker i analyseperioden 2019-2023. Dubletter er ulykker eller tilskadekomne som er registreret af både politi og skadestue.

Cykelulykker				
	I alt	Med personskade	Uden personskade	
Skadestue	3.477	2.943	534	
Dubletter	208	145	148 <sup>1</sup>	15 <sup>2</sup>
Personskader ved cykelulykker				
	I alt	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne
Skadestue	2.958	0	1.102	1.856
Dubletter	147	0	94	53
<sup>1</sup> Materielskadeulykke eller anden materielskadeulykke				
<sup>2</sup> Ekstraulykker				

Flere tilskadekomne mænd end kvinder

Figur 16 viser køn og alder for de tilskadekomne i cykelulykkerne registreret af skadestuen. Der er ved skadestuen en større andel tilskadekomne mænd i alle aldersgrupperne, og mændene udgør således 53,9 % af de tilskadekomne. Der er flest tilskadekomne i grupperne 41-60 år og 25-40 år med henholdsvis 27,5 % og 26,4 %. 5,2 % af de tilskadekomne er børn.



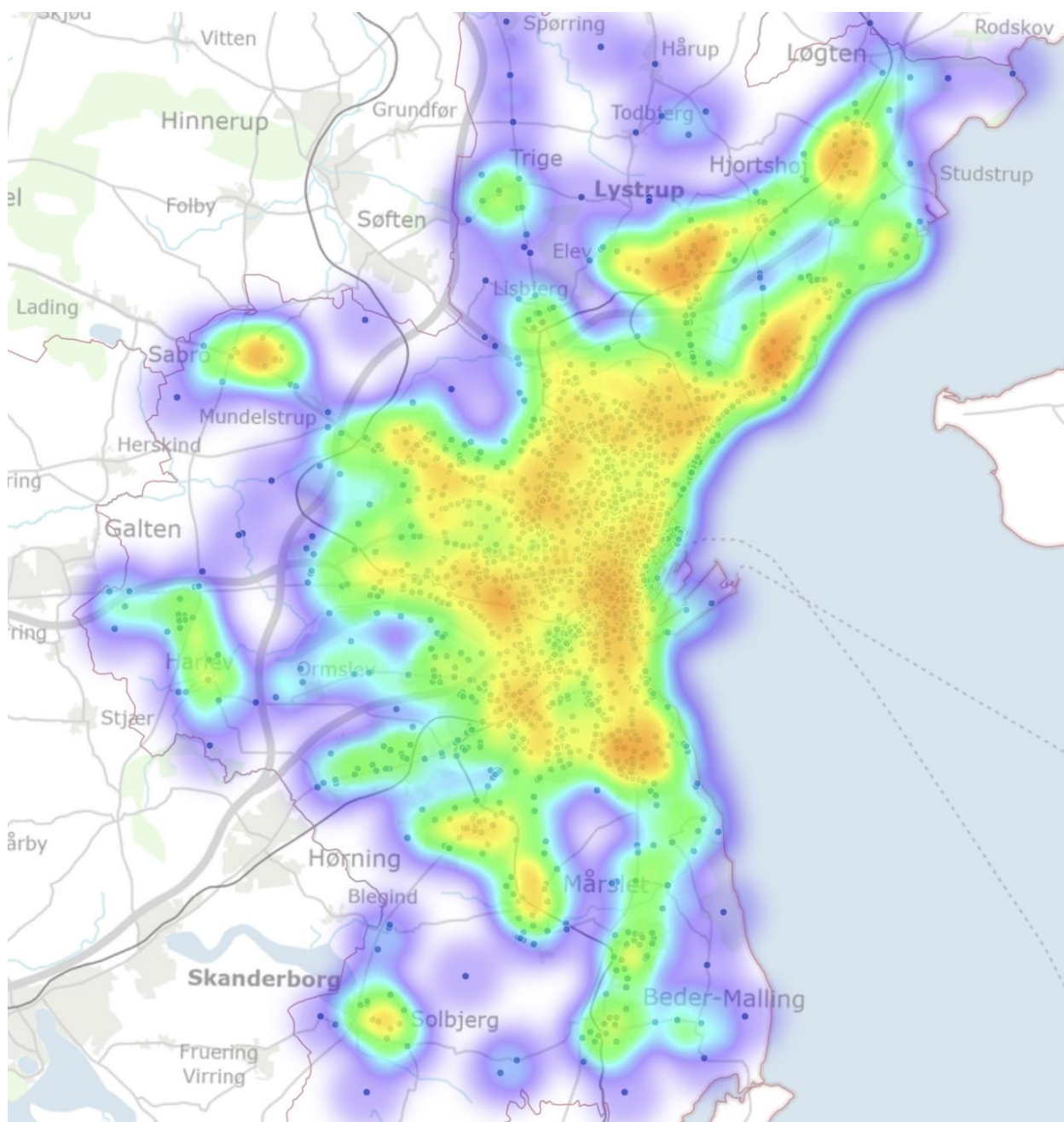
Figur 16 Fordeling mellem køn og alder for de skadestureregistrerede cykelulykker (2019-2023).

### Cykelulykker både i og udenfor Aarhus

Figur 17 viser et heatmap for cykelulykkerne registreret ved skadestuen i Aarhus Kommune. Figuren viser, at der er registreret flest cykelulykker indenfor Ringgaden. Det kan desuden ses, at der er registreret en del cykelulykker på Ringvejen. I byområder uden for Aarhus by ses mindre grupperinger af cykelulykker, det er f.eks. i Lystrup, Risskov, Skødstrup, Sabro og Skåde/Højbjerg.

### Flest cykelulykker på strækninger

Cykelulykkerne registreret ved skadestuerne sker fortrinsvist på lige vej (31 %) eller på en selvstændig sti enten i eget tracé eller langs en vej (32 %). Cykelulykker i kryds udgør 26 % af ulykkerne, se figur 18. De fleste af disse ulykker er sket i enten T-kryds eller F-kryds.



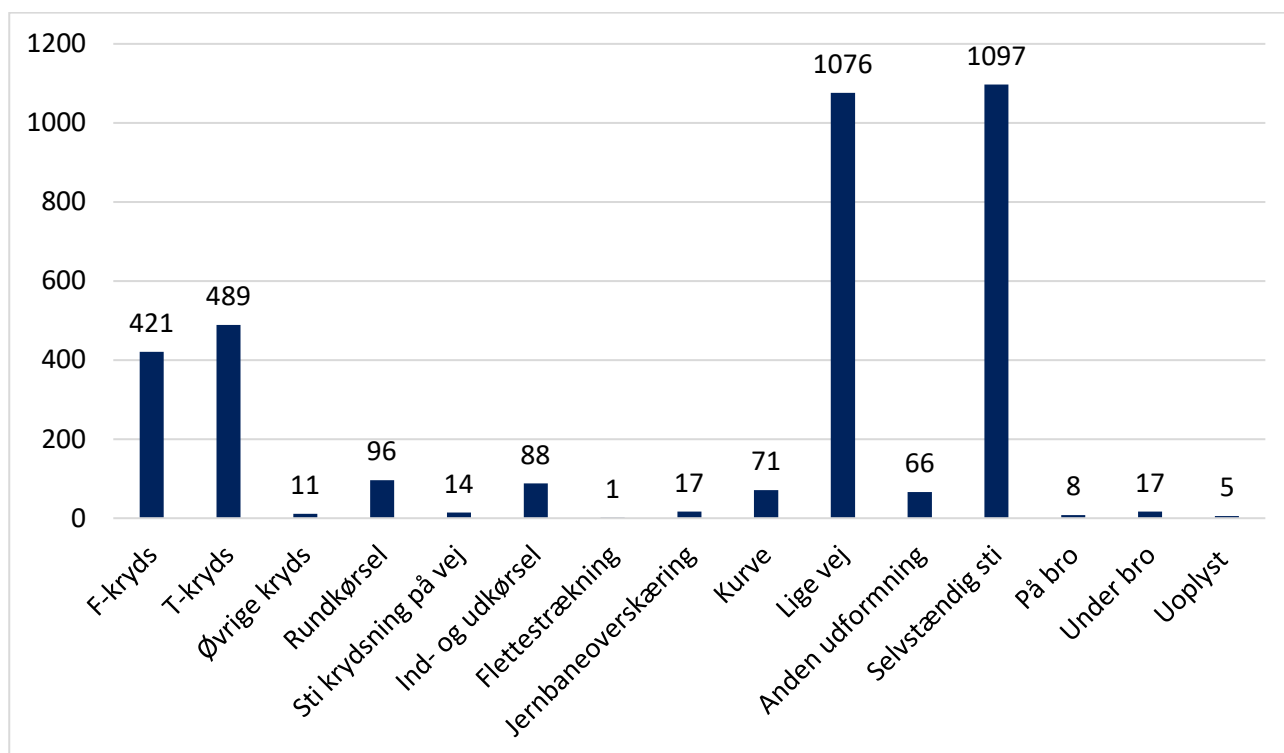
Figur 17 Heatmap af de skadestureregistrerede cykelulykker (2019-2023).

### Flest eneulykker

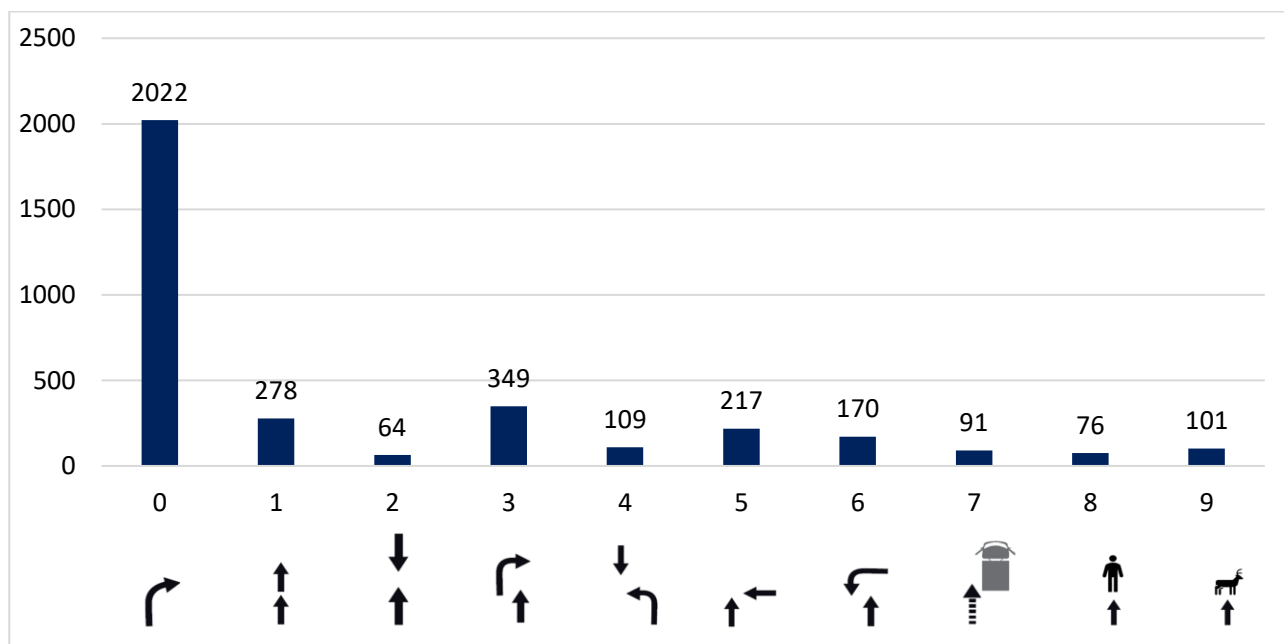
Hovedsituationerne for de skadestureregistrerede cykelulykker fremgår af figur 19. Figuren viser, at eneulykkerne udgør en væsentlig andel (58 %) af cykelulykkerne, som er registrerede ved skadestuen i Aarhus Kommune. Det er almindelig kendt, at skadestuen registrerer mange eneulykker med cyklister, så denne høje andel er ikke overraskende.

De ti mest hyppige ulykkesituation fremgår af figur 20. Eneulykker, hvor cyklisten vælter på kørebanen, udgør 45 %, og højresvingsulykker med cyklister udgør 9 % af ulykkerne registreret ved skadestuen. En stor del af disse eneulykker kan relateres til cykelinfrastrukturen i form af mangelfuld drift og vedligeholdelse (som huller i belægningen og glat føre efterår og vinter) samt uhensigtsmæssig udformning (som smalle cykelstier og høje kantsten). Flere af eneulykkerne kan også relateres til

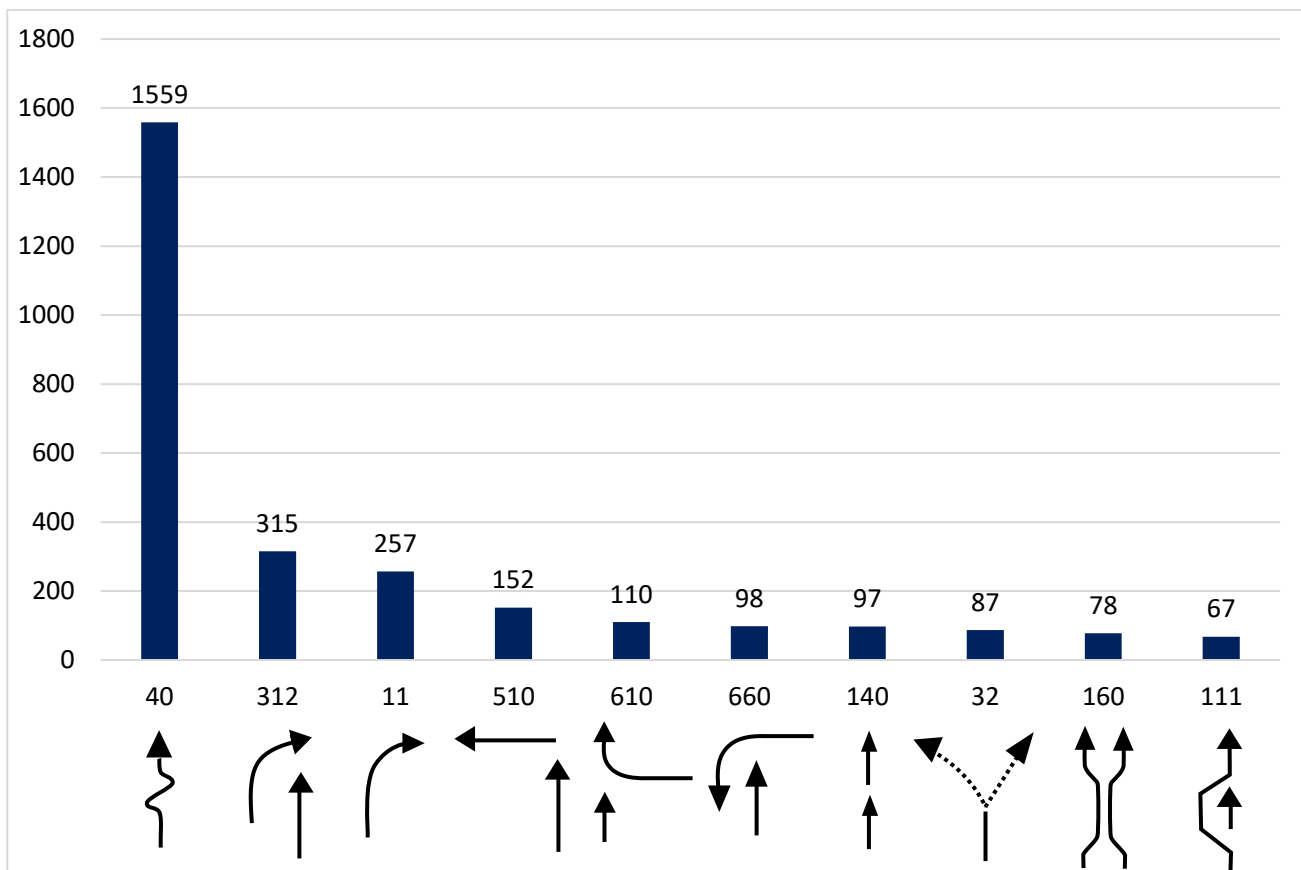
cyklisten, som er er uopmærksomme eller i nogle tilfælde påvirket. I Aarhus er der også en særlig udfordring med høj cykelhastighed ned af de mange bakker ind mod byen. Fejl ved selve cyklen er i nogle tilfælde også ulykkesfaktor.



Figur 18 Fordelingen på vej- og krydsudformning for de skadestuerregistrerede cykelulykker (2019-2023).



Figur 19 Fordeling på hovedsituation for de skadestuerregistrerede cykelulykker (2019-2023).



Figur 20 De ti mest hyppige ulykkesituationer for de skadestuerregistrerede cykelulykker (2019-2023).

### Relativt mange cykelulykker i vådt, galt og mørkt føre

Tabel 10 og tabel 11 viser, at de skadestuerregistrerede cykelulykker fortrinsvist sker i tørt føre (64 %) og dagslys (64 %), hvor størstedelen af cykeltrafikken foregår. Andelen af skadestuerregistrerede cykelulykker sket i vådt eller glat føre er henholdsvis 22 % og 8 %.

Tabel 10 Fordelingen på vejens føre for de skadestuerregistrerede cykelulykker (2019-2023).

Vejens føre				
Tørt	Vådt	Glat	Uoplyst	I alt
2.209	756	275	237	3.477

Dagslysforholdene ved cykelulykkerne registreret ved skadestuen fremgår af tabel 11. Mørkeulykker registreret ved skadestuerne udgør 28 %, og hele 36 %, hvis ulykker i tussmørke medregnes.

Tabel 11 Fordeling på dagslysforhold for de skadestuerregistrerede cykelulykker (2019-2023).

Dagslysforhold				
Dagslys	Mørke	Tussmørke	Uoplyst	I alt
2.211	986	262	18	3.477

### Mange cykelulykker aften/nat og i weekenden

Cykelulykkerne er hyppigt sket i perioderne om morgenen (kl. 07.00-09.00) og eftermiddagen (kl. 15.00-17.00) med den største trafikbelastning, som det fremgår af tabel 12. I morgenhverdagstrafikken

er der sket 536 cykelulykker (15,4 %), og i eftermiddagshverdagstrafikken er der sket 486 cykelulykker (14,0 %). Der er desuden registreret en del cykelulykker midt på dagen mellem kl. 09.00-15.00 (21,4 %). Endelig ses der også mange ulykker fredag og lørdag aften, og natten til lørdag og søndag. Fredag aften/nat fra 23.00-04.00 er det sket 191 ulykker i dette fem timersinterval (5,5 %), mens der i samme timeinterval lørdag aften/nat er sket 126 ulykker (3,6 %). Ulykkerne fredag og lørdag aften/nat kan tænkes at være sket i forbindelse med cykling til/fra fest, og måske i påvirket tilstand.

Tabel 12 Fordeling på ugedag og tidspunkt for de skadestuerede registrerede cykelulykker (2019-2023).

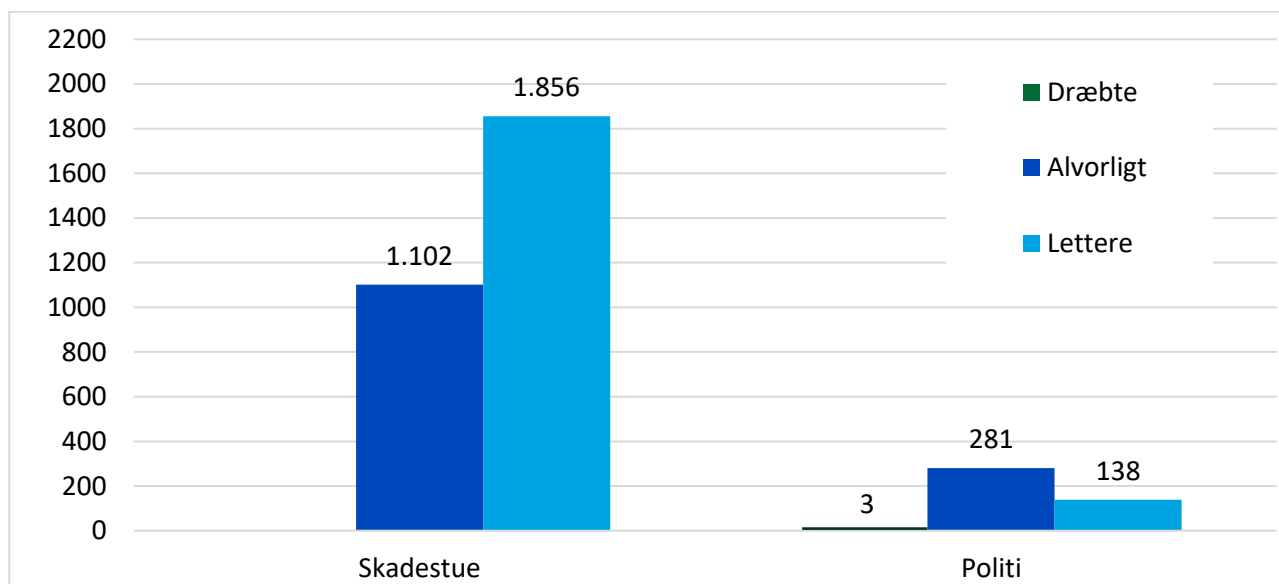
Klokkeslæt og ugedag								
Klokkeslæt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	I alt
00:00-00:59	6	7	9	14	19	36	28	119
01:00-01:59		5	7	9	13	39	22	95
02:00-02:59	2	4	6	3	9	40	25	89
03:00-03:59		3		1	6	34	25	69
04:00-04:59	1	1	3		3	6	12	26
05:00-05:59	3	4		1	7	6	5	26
06:00-06:59	12	17	14	15	8	3	5	74
07:00-07:59	76	61	52	46	44	5	5	289
08:00-08:59	58	44	50	43	62	11	7	275
09:00-09:59	31	32	31	23	26	10	11	164
10:00-10:59	20	23	19	18	22	24	12	138
11:00-11:59	20	21	20	19	24	19	17	140
12:00-12:59	30	21	20	26	27	19	18	161
13:00-13:59	24	17	18	26	23	14	21	143
14:00-14:59	21	39	25	31	50	25	22	213
15:00-15:59	55	47	39	51	42	22	18	274
16:00-16:59	51	48	50	49	54	23	15	290
17:00-17:59	38	31	42	32	42	13	21	219
18:00-18:59	22	30	25	27	25	14	20	163
19:00-19:59	12	19	15	22	21	13	15	117
20:00-20:59	18	10	11	10	26	14	11	100
21:00-21:59	10	14	8	14	16	19	6	87
22:00-22:59	8	4	9	13	20	16	3	73
23:00-23:59	5	18	17	17	42	26	8	133
I alt	523	520	490	510	631	451	352	3.477

## 10 Sammenligning af politi- og skadesturegistrerede cykelulykker

### Syv gange så mange tilskadekomne

I den femårige periode 2019-2023 er der registreret 1.139 ulykker af politiet på kommunevej i Aarhus Kommune, hvor en eller flere cyklister har været involveret. I 408 af ulykkerne har der været personskade, som har resulteret i tre dræbte, 281 alvorligt tilskadekomne (67 %) og 138 lettere tilskadekomne (33 %). I samme femårige periode har skadestuen i Aarhus Kommune registreret 3.477 cykelulykker, hvoraf 2.943 er med personskade, hvor 2.958 trafikanter er kommet til skade. 1.102 er kommet alvorligt til skade (37 %), mens 1.856 er kommet lettere til skade (63 %).

Dette betyder, at skadestuen har registreret tre gange så mange cykelulykker som politiet i analyseperioden, og har registeret hele syv gange så mange tilskadekomne, se figur 21. Bemærk, at der ikke kun er tale om lettere tilskadekomne, men også alvorligt tilskadekomne. Mens politiet har registreret 281 alvorligt tilskadekomne, har skadestuen registreret 1.102 alvorligt tilskadekomne, hvilket er ca. fire gange så mange som politiet har registeret. Bemærk også, at skadestuen har registeret næsten lige så mange tilskadekomne i cykelulykker (2.958), som politiet i alt har registreret i alle trafikulykker i kommunen (3.346).

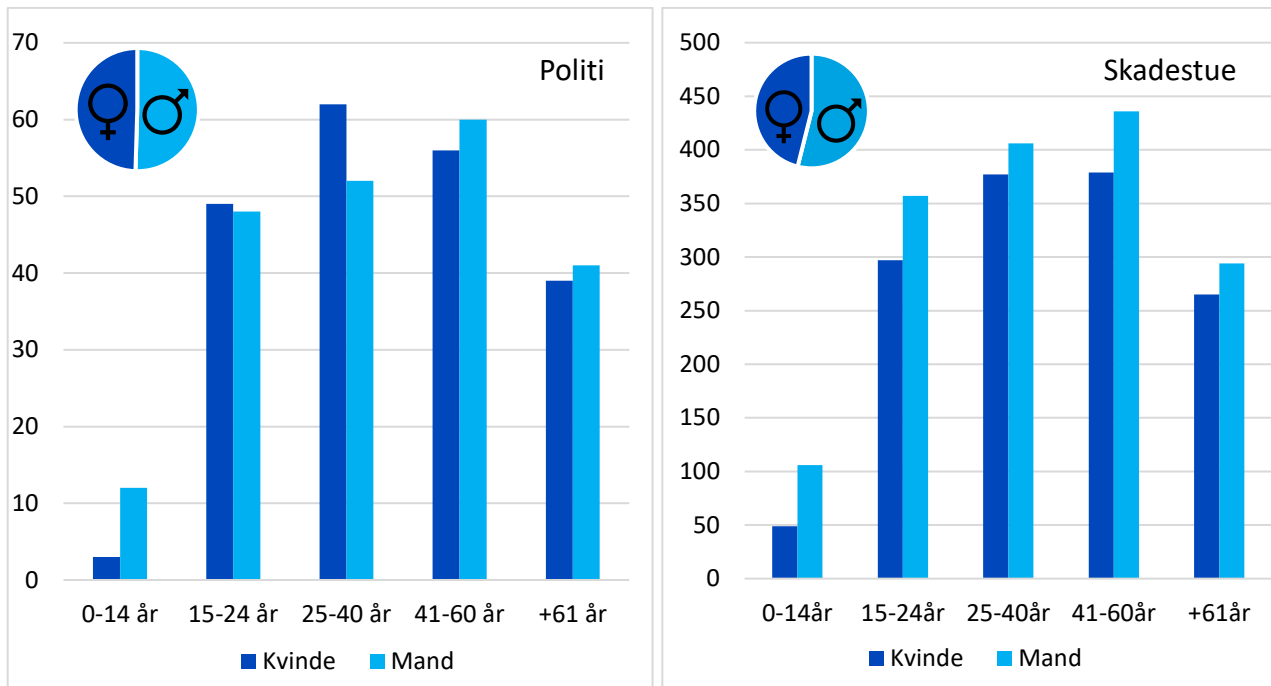


Figur 21 Fordelingen af alvorlige og lette tilskadekomster ved henholdsvis skadestue og politi i 2019-2023.

### Flere tilskadekomne mænd og børn

Alder og køn for de tilskadekomne cyklister fremgår af figur 22. For de politiregistrerede ulykker er der i aldersgrupperne 15-24 år og 25-40 år flere tilskadekomne kvinder end mænd, og ved de resterende aldersgrupper er der flere mænd, som er kommet til skade. For de tilskadekomne cyklister registreret af skadestuen er der en større andel tilskadekomne mænd, og mændene er således hyppigst tilskadekomne i alle aldersgrupper.

Politiet rapporteringsgrad varierer også for de forskellige aldersgrupper. Skadestuen har således registeret ca. 6-10 gang så mange tilskadekomne i hver aldersgruppe som politiet. Det er for børnene, at forskellen er størst. Her har skadestuen således registeret 155 tilskadekomne, svarende til 5,2 % af alle de tilskadekomne, mens politiet kun har registeret 15, svarende til 3,6 % af alle de tilskadekomne.



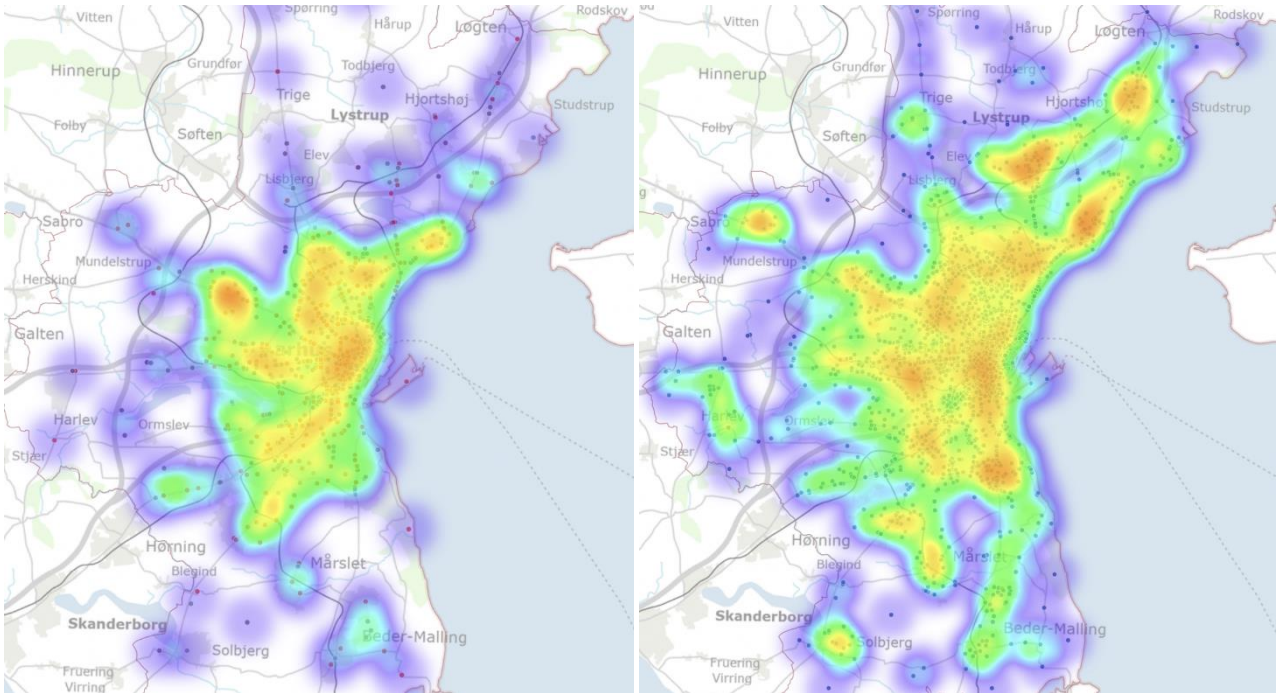
Figur 22 Fordeling mellem køn og alder for henholdsvis politi- (tv.) og de skadestuerregistrerede (th.) cykelulykker (2019-2023). Bemærk forskellig skala på y-aksen på de to figurer.

### Flere ulykker i forstæderne og på strækninger

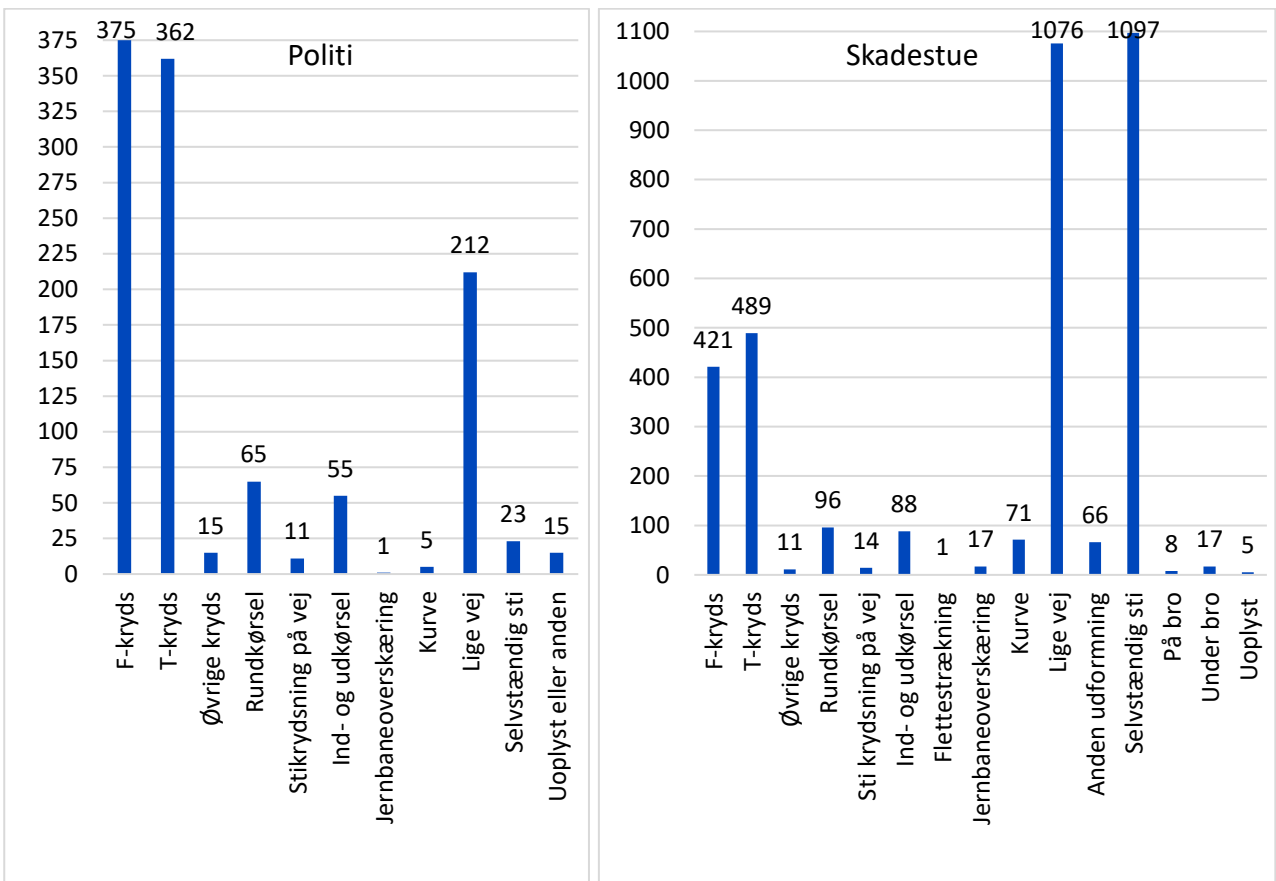
Som det fremgår af figur 23 er de politiregistrerede cykelulykker fortrinsvist sket indenfor Ringvejen og på de større indfaldsveje, hvor der også er mest pendler-cykeltrafik. Det ses desuden, at der er sket en del cykelulykker omkring Tilst. Figur 23 viser også et heatmap for cykelulykkerne registreret ved skadestuen. Der er registreret flest ulykker indenfor Ringgaden, og der er også registreret en del cykelulykker på Ringvejen. I forstæderne uden for Aarhus by ses mindre grupperinger af cykelulykker, det er f.eks. i Lystrup, Risskov, Skødstrup, Sabro og Skåde/Højbjerg. Ved de politiregistrerede cykelulykker var ulykkesmængden mere tydelig på de større indfaldsvejene, hvilket ikke gør sig gældende i samme grad ved de skadestuerregistrerede cykelulykker.

Figur 24 viser, at de politiregistrerede cykelulykker oftest sker i F- eller T- kryds (66 %), mens 19 % af cykelulykkerne er registreret på lige vejstrækninger. Cykelulykkerne registreret ved skadestuen sker derimod fortrinsvist på strækninger enten langs vej (31 %) eller på en selvstændig sti (32 %), og disse to kategorier udgør således 63 % tilsammen. Cykelulykker i kryds udgør 26 % af ulykkerne.

Politiet har med andre ord registreret 212 og 23 cykelulykker på henholdsvis lige strækning og selvstændig sti, mens skadestuen har registreret 1.076 og 1.097 cykelulykker på henholdsvis lige strækning og selvstændig sti. Skadestuen har således registreret næsten 50 gange så mange cykelulykker på selvstændig sti som politiet.



Figur 23 Heatmap for henholdsvis politi- (tv.) og skadesturegistrerede (th.) cykelulykker (2019-2023).

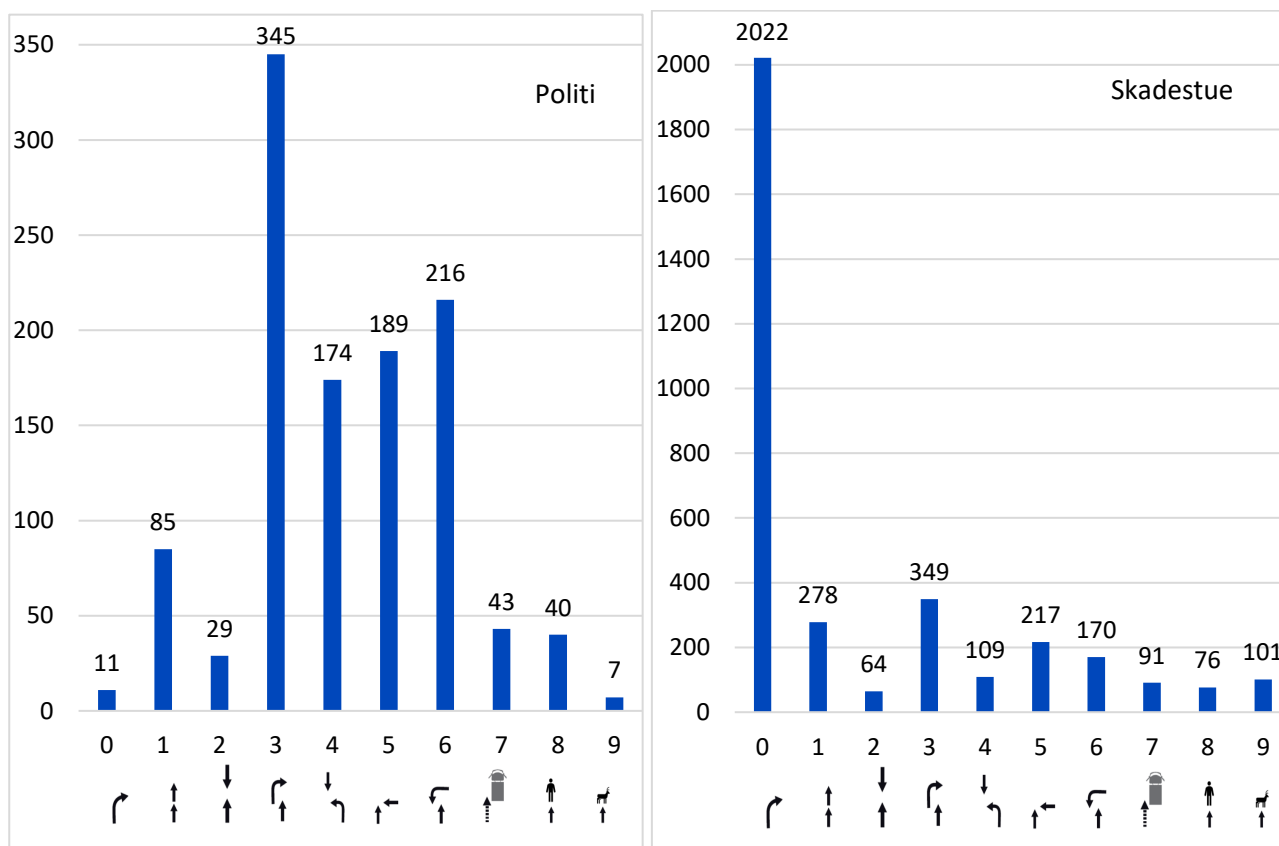


Figur 24 Fordelingen på vej- og krydsudformning for henholdsvis politi- (tv.) og skadesturegistrerede (th.) cykelulykker (2019-2023). Bemærk forskellig skala på y-aksen på de to figurer.

## Flere eneulykker

Figur 25 viser, at der er flest politiregistrerede cykelulykker, som er hovedsituation 3 (30 %). Det ses desuden, at politiet hovedsageligt har registreret krydsulykker (hovedsituation 3-6) (81 %). Der er færrest cykelulykker, hvor dyr eller faste genstande påkøres (0,6 %) og herefter eneulykker (1,0 %).

Blandt de skadestuerregistrerede cykelulykker udgør eneulykkerne en væsentlig andel (58 %). Skadestuen har således registreret 2.022 eneulykker, mens politiet kun har registreret 11 eneulykker i samme periode. Skadestuen har med andre ord registreret næsten 200 gange så mange eneulykker som politiet.



Figur 25 Fordeling af hovedsituationer for henholdsvis politi (tv.) og skadestuerregistrerede (th.) cykelulykker (2019-2023). Bemærk forskellig skala på y-aksen på de to figurer.

## Også mange højre- og venstresvingsulykker

Som det fremgår af det forrige, udgør krydsulykkerne en noget mindre andel af de skadestuerregistrerede ulykker end de politiregistrerede ulykker, men idet skadestuen har registreret markant flere ulykker, har skadestuen i absolutte tal registreret flere krydsulykker end politiet. Skadestuen har f.eks. registreret 421 ulykker i F-kryds, og 489 ulykker i T-kryds, mens politiet har registreret 375 og 362 ulykker i henholdsvis F-kryds og T-kryds.

## Flere ulykker i glat og mørkt føre

Politiet har registreret 246 cykelulykker i vådt og glat føre, svarende til 22 % af de registrerede cykelulykker. Skadestuen har derimod registreret hele 1.031 cykelulykker i vådt og glat føre, eller over fire gange så mange som politiet. Disse ulykker svarer til 30 % af alle de skadestuerregistrerede cykelulykker, se tabel 13. Forskellen er især stor for glatføreulykkerne, hvor de udgør 1 % af de

politiregistrerede cykelulykker og hele 8 % af de skadesturegistrerede cykelulykker. Dette hænger sammen med den store andel eneulykker, som registreres af skadestuen.

Tabel 13. Poli- og skadesturegistrerede cykelulykker i tørt, vådt og glat føre i Aarhus Kommune (2019-2023).

Vejens føre					
	Tørt	Vådt	Glat	Uoplyst	I alt
Politi	71 %	21 %	1 %	7 %	1.139
Skadestue	64 %	22 %	8 %	7 %	3.477

Ifølge politiet er 19 % af cykelulykkerne sket i mørke og tussmørke (220 cykelulykker). Denne andel er markant højere for de skadesturegistrerede cykelulykker. Her er der således registreret 1.248 cykelulykker i mørke og tussmørke, svarende til en andel på i alt 36 %, se tabel 14. Skadestuen har med andre ord registreret 5,7 gange så mange cykelulykker i mørke og tussmørke som politiet har.

Tabel 14 Poli- og skadesturegistrerede cykelulykker fordelt på lysforhold i Aarhus Kommune (2019-2023).

Lysforhold					
	Dagslys	Mørke	Tussmørke	Uoplyst	I alt
Politi	79 %	16 %	3 %	2 %	1.139
Skadestue	64 %	28 %	8 %	1 %	3.477

#### Flere ulykker aftenen/natten og i weekenden

Tidspunkt og ugedag for de politiregistrerede cykelulykker fremgår af tabel 15. Ulykkerne er hyppigst registreret i perioderne med højst trafikbelastning om morgenen (kl. 07.00-09.00) og om eftermiddagen (kl. 15.00-17.00) i hverdage. Politiet har registreret færrest cykelulykker om natten og i weekenderne. Der sker således relativt få cykelulykker natten mellem fredag og lørdag og mellem lørdag og søndag.

Tidspunkt og ugedag for de skadesturegistrerede cykelulykker fremgår ligeledes af tabel 15. Disse sker også hyppigst i perioderne om morgenen (kl. 07.00-09.00) og eftermiddagen (kl. 15.00-17.00) med den største trafikbelastning. I modsætning til politiet har skadestuen også registreret relativt mange cykelulykker fredag og lørdag aften, og natten til lørdag og søndag. Ulykkerne fredag og lørdag aften/nat kan tænkes at være sket i forbindelse med cykling til/fra fest, og måske i påvirket tilstand. Mange af disse er eneulykker.

Tabel 15 Fordeling på dag og tidspunkt for de politi- (tv.) og skadeskueregistrerede (th.) cykelulykker (2019-2023).

Klokkeslæt og ugedag									Klokkeslæt og ugedag								
Klokkeslæt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	I alt	Klokkeslæt	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	I alt
00:00-00:59		1						3	00:00-00:59	6	7	9	14	19	36	28	119
01:00-01:59					1	4	3	8	01:00-01:59		5	7	9	13	39	22	95
02:00-02:59					1	3	1	5	02:00-02:59	2	4	6	3	9	40	25	89
03:00-03:59						1		1	03:00-03:59		3		1	6	34	25	69
04:00-04:59			1					1	04:00-04:59	1	1	3		3	6	12	26
05:00-05:59		2	1		3	2	1	9	05:00-05:59	3	4		1	7	6	5	26
06:00-06:59	7	13	4	5	5			34	06:00-06:59	12	17	14	15	8	3	5	74
07:00-07:59	39	26	18	23	22	1	2	131	07:00-07:59	76	61	52	46	44	5	5	289
08:00-08:59	23	19	22	23	27			114	08:00-08:59	58	44	50	43	62	11	7	275
09:00-09:59	9	14	9	7	5	5	3	52	09:00-09:59	31	32	31	23	26	10	11	164
10:00-10:59	11	8	7	5	9	6	1	47	10:00-10:59	20	23	19	18	22	24	12	138
11:00-11:59	8	14	8	9	9	9	1	58	11:00-11:59	20	21	20	19	24	19	17	140
12:00-12:59	11	10	7	11	9	9	3	60	12:00-12:59	30	21	20	26	27	19	18	161
13:00-13:59	12	10	4	14	16	6	3	65	13:00-13:59	24	17	18	26	23	14	21	143
14:00-14:59	16	10	13	14	17	7	7	84	14:00-14:59	21	39	25	31	50	25	22	213
15:00-15:59	29	14	22	24	21	6	8	124	15:00-15:59	55	47	39	51	42	22	18	274
16:00-16:59	20	21	15	20	15	2	2	95	16:00-16:59	51	48	50	49	54	23	15	290
17:00-17:59	13	16	13	16	11	6	9	84	17:00-17:59	38	31	42	32	42	13	21	219
18:00-18:59	10	10	5	7	12	6	5	55	18:00-18:59	22	30	25	27	25	14	20	163
19:00-19:59	4	5	7	7	7	3	3	36	19:00-19:59	12	19	15	22	21	13	15	117
20:00-20:59	2	2	2	4	4	6	1	21	20:00-20:59	18	10	11	10	26	14	11	100
21:00-21:59	2	3	1	2	4	5	2	19	21:00-21:59	10	14	8	14	16	19	6	87
22:00-22:59	6	1	1	5	7	2		22	22:00-22:59	8	4	9	13	20	16	3	73
23:00-23:59	1		3	1	4	2		11	23:00-23:59	5	18	17	17	42	26	8	133
I alt	223	199	163	197	209	92	56	1.139	I alt	523	520	490	510	631	451	352	3.477