Dette resumé er publiceret i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
www.trafikdage.dk/artikelarkiv

Forekomst af spirituskørsel i Danmark

Strategisk analytiker Lars Klit Reiff, lre004@politi.dk
Rigspolitiet, Nationalt Færdselscenter

Abstrakt

I perioden 2018 og 2019 gennemførte politiet en landsdækkende forekomstundersøgelse af spirituskørsel. I undersøgelsen blev knap 120.000 tilfældigt udvalgte trafikanter screenet for alkohol.

Undersøgelsens hovedresultat er, at 0,2 % af trafikanterne på de danske veje kører spirituskørsel.

Screeningerne var tilrettelagt, så resultatet er repræsentativt mht. geografi og tidspunkt.

Der er store forskelle på forekomstren, når man opdeler resultaterne på de parametre, som indgår i undersøgelsen. Resultaterne fra undersøgelsen kan anvendes til at målrette indsatsen mod spirituskørsel yderligere.

- Der er betydelige forskelle på spiritusforekomsten mellem landets politikredse. Forskellene afspejler sig også i, at kredse med høj forekomst typisk har mange spiritusuheld
- Forekomsten af spirituskørsel er højere blandt mænd end kvinder.
- Forekomsten er højest hos aldersgruppen 45-64 år og lavest hos de yngste og de ældste
- Forekomsten er meget højere hos knallertkørere end hos andre.
- Også varebilsførere har en høj forekomst. De kører spirituskørsel ca. 1,5 gange så ofte som trafikanter generelt
- Der er flest påvirkede trafikanter i sommermånederne (inkl. september)
- Fredag til søndag er de dage, hvor flest kører spirituskørsel
- Forekomsten er højest i tidsrummet fra midnat til kl. 6 morgen
- Forekomsten er højest på byveje og lavest på motorveje

Undersøgelsesdesign og metode

Baggrund

Forekomstundersøgelsen af spirituskørsel er gennemført som led i udmøntningen af den operative strategi for politiets færdselsindsats 2016-2020. **Undersøgelsen skal bl.a. gøre det muligt at opstille effektmål for politiets indsats mod spirituskørsel samt give en viden, der gør det muligt at målrette indsatsen yderligere.**

Undersøgelsens design

Det overordnede formål med undersøgelsen er at finde frem til, hvor stor en andel af trafikanterne, der kører spirituskørsel. Det har derfor været afgørende, at screeningerne i undersøgelsen er gennemført på trafikanter, der udgør et repræsentativt udsnit af trafikanterne på de danske veje. Og at disse trafikanter er blevet udtaget til undersøgelsen ved tilfældighed og ikke på baggrund af forudgående mistanke.

Repræsentativiteten i undersøgelsen er sikret gennem en forhåndsfastlagt fordeling af screeningsantallet på fem parametre, hvor fordelingen blev bestemt af trafikkens fordeling på samme parametre: Politikreds, vejtype, klokkeslæt, ugedag og måned.

Trafikanterne måtte ikke udtages til undersøgelsen på baggrund af forudgående mistanke. Derfor skulle alle kontroller foretages ved vejkanten (i modsætning til kørende kontrol), og som udgangspunkt skulle alle forbipasserende indgå i undersøgelsen. Når dette ikke var muligt, fx pga. kapacitetsproblemer, skulle trafikanterne udtages systematisk eksempelvis hver fjerde forbipasserende.

Kontrollerne til undersøgelsen blev i øvrigt gennemført som almindelige politikontroller. Det betød, at de sædvanlige procedurer blev igangsat, hvis screeningsresultatet var positivt. I de tilfælde, hvor der opstod mistanke om spirituskørsel (eller andet) mod en forbipasserende, som ikke skulle indgå i undersøgelsen, blev dette ligeledes håndteret i overensstemmelse med almindeligt politiarbejde. Vedkommende trafikant skulle ikke noteres på skemaet til undersøgelsen – uanset udfaldet af spiritusscreeningen.

Praktisk gennemførelse

Undersøgelsen blev gennemført i alle landets politikredse. Hver politikreds skulle gennemføre et mindste antal screeninger, fastsat i forhold til kredsens størrelse. Screeningerne skulle fordeles på alle 12 måneder, på forskellige tidspunkter og på forskellige vejtyper. **Dataindsamlingen foregik i 2018 og 2019.**

Screeningerne **blev noteret** på et papirskema **som** efterfølgende blev skannet og digitaliseret hos et eksternt bureau.

Kredsene indsendte hver måned udfyldte skemaer til Rigspolitiet, som fik dem indskannet. Herefter udsendte Rigspolitiet en detaljeret oversigt til politikredsene over fremgangen i projektet. Formålet var hurtigt at give kredsene mulighed for at følge med i fremgangen i projektet i egen kreds. Herunder ikke mindst mulighed for at planlægge indsatsen for at opfylde målsætningen for antal screeninger fordelt på de opstillede parametre.

Datagrundlaget

Ved kontrollerne blev der som nævnt udfyldt et ark med nogle få stamoplysninger samt ganske få oplysninger for hver screening – herunder alkometervisningen. I de tilfælde, hvor en trafikant pustede mere end én gang, blev den første visning noteret. Screeningerne blev i øvrigt gennemført efter samme retningslinjer som politiets øvrige spirituskontroller. I de tilfælde, hvor det blev besluttet, at en trafikant skulle have udtaget blodprøve, skulle dette noteres i skemaet ved at sætte kryds i ”sag”.

I perioden blev der i alt gennemført 116.378 alkoholscreeninger, som kunne anvendes i undersøgelsen. Et lille antal screeninger blev kasseret, fordi eksempelvis kontroltidspunktet ikke var registreret.

Af de 116.378 screeninger, som indgår i undersøgelsen, er 102.048 gennemført i perioden juli 2018 til juni 2019. Dette svarer til ca. 88 %. Langt hovedparten af undersøgelsens screeninger er dermed gennemført inden for ét år. Derfor er perioden juli 2018 til juni 2019 valgt som dataperiode for uheldsdata og data fra Polsas (politiets sagssystem) i de tilfælde, hvor der er foretaget sammenligninger med disse datakilder.

Dataindsamlingen blev tilrettelagt så politiets indtastningsarbejde i forbindelse med hver kontrol kunne holdes på et minimum.

I de tilfælde, hvor der er sat kryds i ”sag”, er sagen efterfølgende blevet opsøgt i Polsas. Dette er gjort ud fra oplysninger om politikreds, dato, klokkeslæt, førerens alder og køn samt benyttet køretøj. Det har ikke været muligt at finde alle sager. Dette vurderes primært at skyldes, at afkrydsningsfeltet ”sag” i nogle tilfælde er blevet udfyldt, når der er blevet rejst en sag for et andet forhold end spritkørsel.

Undersøgelsen er designet således, at de screenede trafikanter tilstræbes at repræsenterer den gennemsnitlige trafik. Dette er gjort ved at forhåndsfordele screeningerne på 5 parametre: Politikreds, måned, ugedag, tidsgruppe (04-10; 10-16; 16-22 og 22-04) og vejtype (byvej, landevej og motorvej). For parametre med prædefineret fordeling er det tilstræbt, at fordelingen afspejler et skøn for trafikkens fordeling på disse parameter.

Hovedtrækkene i datamaterialet

Undersøgelsen resulterede i alt i 116.378 brugbare screeninger for alkoholpåvirkning. Screeningsresultatet er enten ”negativ” (ingen alkohol i udåndingsluften) eller ”positiv”. ”Positiv” udtrykker, at der ved screeningen blev fundet alkohol i udåndingsluften, men der skelnes ikke mellem store eller små mængder.

I 114.390 tilfælde var resultatet ”negativ”. I disse tilfælde kunne trafikanten fortsætte umiddelbart efter at være blevet testet. I tabellerne er disse screeninger anført som ”Negativ”.
I 1.988 tilfælde var resultatet ”positiv”. I disse tilfælde blev der efterfølgende gennemført en mere nøjagtig måling, hvor alkometeret viser den detekterede alkoholkoncentration. Resultatet blev påført registreringsskemaet. Herefter vurderede betjenten, om der var grundlag for en sigtelse, og dermed udtagelse af en blodprøve. Af de 1.988 tilfælde, hvor der blev målt alkohol i udåndingsluften, blev 1.753 afsluttet uden sigtelse. I tabellerne er disse tilfælde opført under ”Positiv, ej sag”. I 255 tilfælde blev der rejst sigtelse og udtaget blodprøve. I 235 tilfælde viste blodprøven en promille over 0,5. Disse tilfælde er opført under ”Sag”.

I tabellerne er der anført to værdier for forekomsten af spirituskørsel: ”Andel > 0 ‰” og ”Andel sag”.
Andel > 0 ‰ er antallet af trafikanter, i forhold til alle testede, hvor der ved udåndingstesten (første måling) blev registreret alkohol i udåndingsluften.
”Andel sag” er andelen af alle screenede trafikanter, hvor der blev rejst sigtelse og udtaget blodprøve.

Detaljer om data

Undersøgelsen omfatter de trafikanter, der er omfattet af færdselslovens § 53 om spirituskørsel (promillebestemmelserne). Det gælder førere af motordrevet køretøj (foruden bil er det traktor, motorredskab, stor og lille knallert mv.). Denne afgrænsning gælder de screenede trafikanter, statistikken over sigtede for spirituskørsel samt udtrækket fra uheldsdatabasen.

Resultater

Den samlede forekomst af spirituskørsel

I undersøgelsesperioden blev der i alt gennemført 116.378 brugbare screeninger for spirituspåvirkning blandt tilfældigt og repræsentativt udvalgte trafikanter. I 1.988 tilfælde, svarende til 1,7%, var testen positiv. En positiv test indikerer blot, at der er alkohol i udåndingsluften. En efterfølgende alkometertest med visning af alkoholkoncentrationen i udåndingsluften førte i 255 tilfælde til en sigtelse og udtagelse af blodprøve. I 20 af disse tilfælde var blodpromillen under 0,5 hvorfor der i alt er tale om 235 sager med spirituskørsel.

Den samlede mindste spiritusforekomst i undersøgelsen er således 0,2 %.

Forekomsten beregnes som 100% * 235/116.378 =0,20%. Konfidensintervallet er 0,18% - 0,23%.

De i alt 255 sigtelser er efterfølgende blevet fundet frem i Polsas (politiets sagsstyringssystem) på baggrund af oplysningerne på skemaerne fra undersøgelsen. Størrelsen på blodpromillen stammer således fra Polsas, og er den værdi, der bliver lagt til grund i den efterfølgende vurdering af sagen. Blodprøverne bliver analyseret på Retskemisk Institut. Den faktisk målte værdi er blevet fratrukket 0,1 ‰ for at tage højde for måleusikkerhed mv.

Der er yderligere 28 tilfælde (ud over de 255), hvor der på skemaet er afkrydsning i "sag", men hvor det ikke har været muligt at finde en matchende spiritussag på det pågældende sted og tidspunkt. Det vurderes, at der i de fleste af disse tilfælde er tale om, at "sag" er blevet afkrydset ved en fejl. Enten fordi der har været tale om en anden sag (fx køretøjsrelateret) eller fordi en positiv spiritustest efterfølgende ikke førte til en sigtelse. Det kan dog ikke helt udelukkes, at der findes enkelte sager, som eksempelvis pga. skrivefejl på skemaerne ikke har kunnet findes i Polsas.

I 2008-2009 blev forekomsten af alkohol i den danske trafik også bestemt. Dette skete i forbindelse med et større europæisk forskningsprojekt[1]. Dengang blev forekomsten bestemt til 0,48 % på baggrund af alkometertest af 3.002 bilister. Undersøgelserne er ikke helt sammenlignelige, idet undersøgelsen fra 2008-2009 var baseret på alkometertests, hvor der ikke blev foretaget samme fradrag på 0,1 ‰ som ved blodprøver. I nærværende undersøgelse blev der registreret en promille over 0,50 ved alkometertesten for 0,24 % af trafikanterne.
På trods af forskellene mellem undersøgelserne må det derfor vurderes, at der er sket et betydeligt fald i forekomsten siden 2008-2009. Den relative forekomst (andelen af påvirkede trafikanter) er ca. halveret i løbet af de 10 år siden DRUID-undersøgelsen. I samme periode er der dog sket en betydelig stigning t trafikmængden, og derfor er det faktiske antal spiritusbilister faldet i mindre omfang.

Det er velkendt, at spirituskørsel øger risikoen for trafikuheld. I trafikuheld med personskade i perioden juli 2018 til juni 2019 var 5,1 % af førerne[2] spirituspåvirkede.

Spirituskørsel øger således risikoen for at blive impliceret i et uheld 25 gange.
(5,1/0,2 = 25) – spirituskørsel øger risikoen for personskadeuheld 25 gange i forhold til at køre upåvirket eller med lovlig promille.

Forekomsten af spirituskørsel i politikredsene

Når undersøgelsens resultater fordeles på politikredse, er der forskel på forekomsten af spirituskørsel. Men antallet af tilfælde med en sag bliver statistisk set lille, og derfor er forekomsten i de enkelte politikredse bestemt med forholdsvis stor usikkerhed – konfidensintervallet bliver bredt. Der forekommer dog forskelle mellem kredsene som er signifikante. I København er forekomsten eksempelvis bestemt til 0,08% med et konfidensinterval på 0,03% - 0,13%. I Midt- og Vestjylland er forekomsten bestemt til 0,32% med et konfidensinterval på 0,23%-0,42%. Da intervallerne ikke har overlap er forskellen mellem de to politikredse er uden for den statistiske usikkerhed.

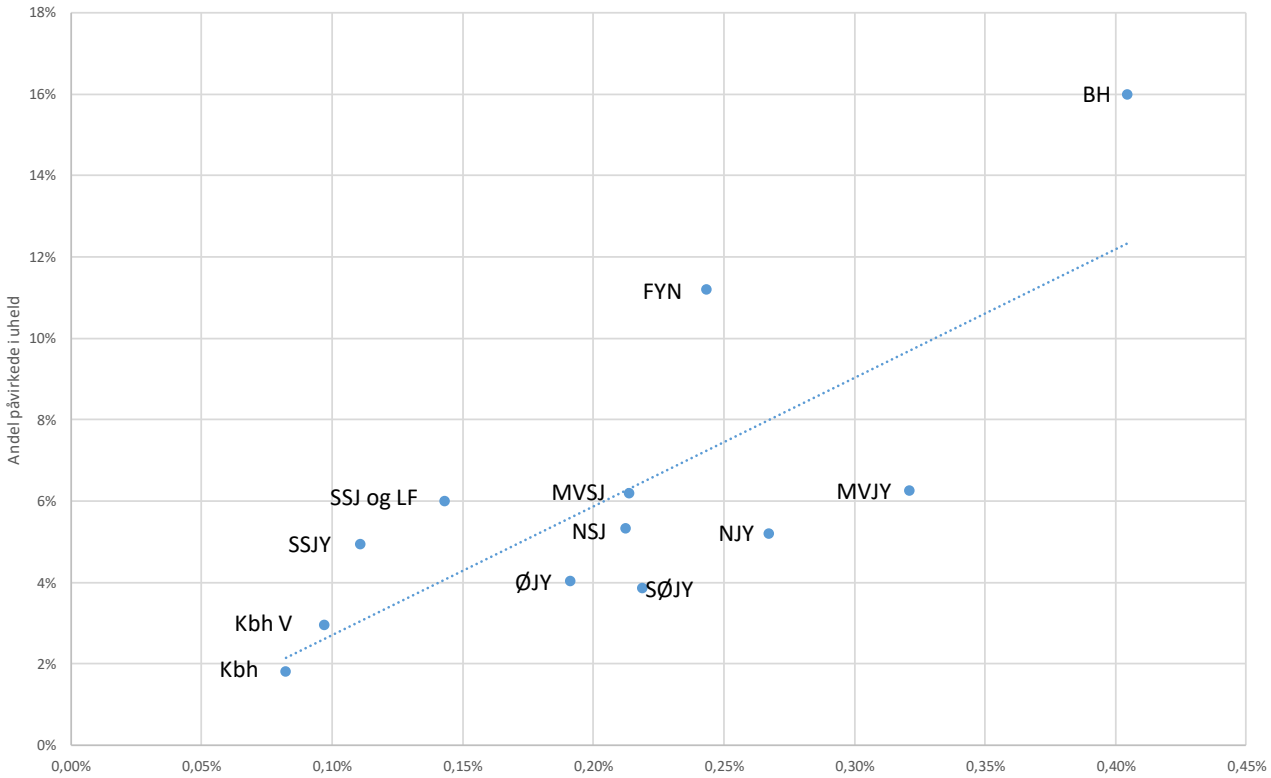
[1] DRUID: Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part II: Country reports. Tove Hels m.fl.
[2] Der er tale om førere af et køretøj hvor til der kræves kørekort, inkl. lille knallert. Dermed er anvendt samme afgrænsning i uheldsstatistikken som i screeningsundersøgelsen.

Tabel 1: Spirituskørsel fordelt på politikredse

Politikreds	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel > 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
01-Nj	13.253	191	36	13.480	1,68%	**0,27%**	0,18% - 0,35%
02-ØJ	9.805	111	19	9.935	1,31%	**0,19%**	0,11% - 0,28%
03-MVJ	13.029	317	43	13.389	2,69%	**0,32%**	0,23% - 0,42%
04-SØJ	13.934	200	31	14.165	1,63%	**0,22%**	0,14% - 0,30%
05-SSJY	8.025	84	9	8.118	1,15%	**0,11%**	0,04% - 0,18%
06-Fyn	9.982	264	25	10.271	2,81%	**0,24%**	0,15% - 0,34%
07-SSJ	8.258	123	12	8.393	1,61%	**0,14%**	0,06% - 0,22%
08-MVSJ	9.676	135	21	9.832	1,59%	**0,21%**	0,12% - 0,30%
09-NSJ	7.899	85	17	8.001	1,27%	**0,21%**	0,11% - 0,31%
10-KBHV	6.080	94	6	6.180	1,62%	**0,10%**	0,02% - 0,17%
11-KBH	13.249	118	11	13.378	0,96%	**0,08%**	0,03% - 0,13%
12-BH	1.200	31	5	1.236	2,91%	**0,40%**	0,05% - 0,76%
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	**0,20%**	0,18% - 0,23%

Som tidligere omtalt er forekomsten af spirituskørsel i personskadeuheld 5,1 %. Også dette tal varierer mellem kredsene. I figur 1 er forekomsten af spiritusuheld sat i forhold til forekomsten i trafikken i politikredsene. Figuren viser, at kredse med en høj forekomst i trafikken generelt også har en høj spiritusforekomst i personskadeuheld. Dette er helt som forventet. Og sammenhængen kan tolkes som en indikation på, at de fundne forskelle i forekomsten kredsene imellem er udtryk for reelle forskelle på trods af den statistiske usikkerhed.

Figur 1: Spiritusforekomst i uheld i forhold til forekomst i trafikken, fordelt på politikredsene



De påvirkede trafikanter

Køn

32 % af de undersøgte trafikanter var kvinder. Ifølge en rapport fra DTU[3] udgjorde kvinder ca. 34 % af de motoriserede trafikanter i perioden 2007 til 2016. Der er således god overensstemmelse mellem de to opgørelser. Dette bekræfter, at spiritusundersøgelsen er gennemført med god repræsentativitet.

Kønsfordelingen i undersøgelsen fremgår af tabel 2. Det ses, at forekomsten af spirituskørsel er lavere (0,12 %) blandt kvinder end blandt mænd (0,24 %). Forskellen ligger uden for den statistiske usikkerhed, som er anført med konfidensinterval. Også forekomsten af trafikanter med en promille over 0 er størst blandt mænd.
19 % af spiritusbilisterne var kvinder.

Tabel 2: Spirituskørsel efter trafikantens køn

Køn	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel > 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
Kvinde	36.390	200	44	36.634	0,67%	0,12%	0,08% - 0,16%
Mand	76.670	1.532	191	78.393	2,20%	0,24%	0,21% - 0,28%
Uoplyst	1.330	21		1.351	1,55%	0,00%	
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	0,20%	0,18% - 0,23%

Uoplyst køn er de tilfælde, hvor politiet ikke har afkrydset køn på skemaet. I 5 tilfælde, hvor der blev udtaget blodprøve, var køn ikke udfyldt. I disse tilfælde er kønnet fundet ved opslag i Polsas.

I personskadeuheld er 2,0 % af de kvindelige førere spirituspåvirkede og 6,7 % af de mandlige. Forskellen i uheldene er således større end i trafikken i almindelighed hvilket umiddelbart tyder på, at mænds risikoforøgelse ved spirituspåvirkning er større end kvinders. Dette er endnu ikke undersøgt nærmere, men mulige forklaringer kan være, at påvirkede mænd kører med en højere promille, at påvirkede mænd generelt har en højere risikoprofil samt at alkohols adfærdspåvirkning er forskellig mellem kønnene. 11 % af de uheldsimplicerede førere var kvinder.

Blandt de sigtede var 11 % kvinder mens kvinder som nævnt udgør 19 % af de påvirkede i trafikken. Kvinder sigtes således sjældnere for spirituskørsel end forekomsten af påvirkede kvindelige trafikanter tilskriver. Men de 11 % modsvarer andelen af påvirkede kvindelige bilister i personskadeuheld.

Alder

Hovedparten (77 %) af de undersøgte trafikanter var i aldersgruppen 25-64 år. Forekomsten af spirituskørsel er størst i gruppen 45-64 år, hvor 0,27 % kører spirituskørsel (med et konfidensinterval på 0,23 % til 0,32 %). Kun aldersgruppen 65-74 år har et overlappende konfidensinterval. Tallene fremgår af tabel 3.

[3] Risiko i trafikken 2007-2016. Hjalmar Christiansen og Marie-Louise Warnecke, DTU marts 2008.

Tabel 3: Spirituskørsel efter trafikantens alder

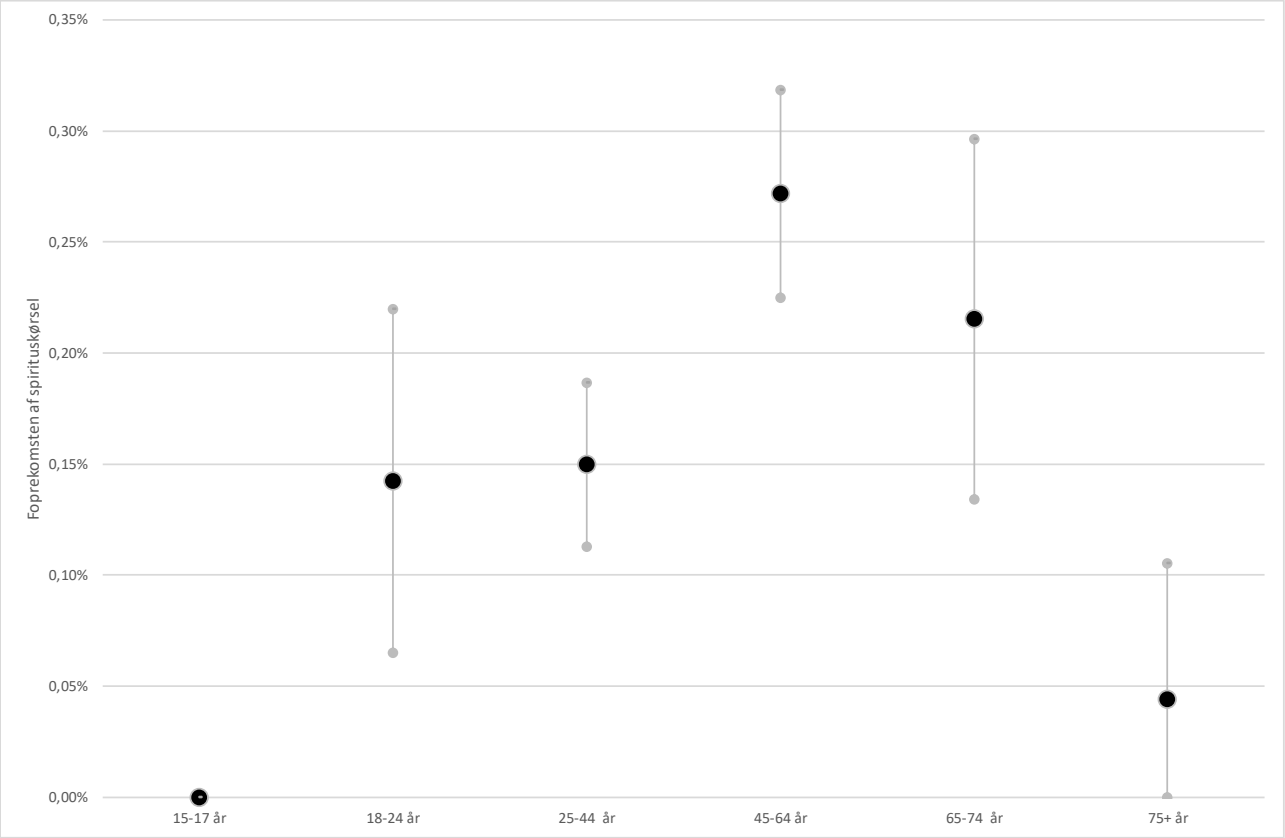
Aldersgruppe	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
15-17 år	219	2	0	221	0,90%	0,00%	0,00% - 0,00%
18-24 år	9.013	111	13	9.137	1,36%	0,14%	0,06% - 0,22%
25-44 år	41.530	485	63	42.078	1,30%	0,15%	0,11% - 0,19%
45-64 år	46.906	815	130	47.851	1,97%	0,27%	0,23% - 0,32%
65-74 år	12.252	262	27	12.541	2,30%	0,22%	0,13% - 0,30%
75+ år	4.452	78	2	4.532	1,77%	0,04%	0,00% - 0,11%
Uoplyst	18	0	0	18	0,00%	0,00%	0,00% - 0,00%
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	0,20%	0,18% - 0,23%

I figur 2 er forekomsten for aldersgrupperne vist med konfidensinterval.

- De yngste og de ældste har en meget lav forekomst
- Forekomsten er højest i aldersgrupperne 45-64 år og 65-74 år
- Forekomsten er moderat for de 18-44 årige

Når man slår aldersgrupperne sammen, så de dækker 18-44 år og 45-74 år, er der signifikant forskel på de to aldersgrupper: 18-44 år har en forekomst på 0,15 % (0,12%-0,18%) mens aldersgruppen 45-74 år har en forekomst på 0,26 % (0,22% - 0,30%).

Figur 2: Spiritusforekomst i trafikken efter førerens alder



I nedenstående tabel 3 er aldersgruppernes andel af de påvirkede trafikanter sammenlignet med andelen i trafikken, blandt sigtede for spirituskørsel samt andelen af påvirkede førere i personskadeuheld.

Tabel 3: Aldersgruppernes andel i trafikken, af spiritusbilisterne, af de sigtede samt af påvirkede uheldsimplicerede

Aldersgruppe	Andel i trafikken	Andel, >0,5 ‰ i trafikken	Andel af sigtede	Andel i uheld
n	*116.378*	*235*	*5.933*	*209*
15-17 år	0%	0%	1%	1%
18-24 år	8%	6%	19%	28%
25-44 år	36%	27%	40%	39%
45-64 år	41%	55%	34%	24%
65-74 år	11%	11%	6%	6%
75+ år	4%	1%	1%	1%
I alt	100%	100%	100%	100%

I tabel 3 viser "andel i trafikken" fordelingen af samtlige testede i undersøgelsen fordelt på aldersgrupper. Pga. undersøgelsens repræsentativitet kan fordelingen tages som udtryk for fordelingen i almindelig trafik. Aldersfordelingen blandt de 235 med ulovlig promille er anderledes – en større andel er mellem 45 og 64 år. Blandt de sigtede er der omvendt flere unge, især 18-24 årige, og færre fra 45 år og op. Blandt de implicerede i færdselsuheld sker der en yderligere forskydning mod de yngre.
Tabellen viser, at politiets sigtelser er rettet mod de yngre i højere grad end omfanget af deres spirituskørsel tilsiger. Dette kan være begrundet i de yngre spiritusbilisters uheldsinvolvering, som er højere end deres andel i trafikken. Det sidste er udtryk for, at yngre spritbilister har en endnu højere uheldsrisiko end ældre spritbilister. Dette er også tidligere påvist i en dansk undersøgelse[4].

Benyttet transportmiddel
Hovedparten af de undersøgte trafikanter, 81 %, var fører af en personbil og 14 % af en varebil. De øvrige trafikantgrupper udgør alle en beskeden andel af undersøgelsen. Forekomsten af spirituskørsel er fordelt på køretøjstyper i tabel 5.

Tabel 5: Spirituskørsel efter benyttet køretøjstype

Fører af	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel ≥ 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
Personbil	92.798	1.263	165	94.226	1,52%	0,18%	0,15% - 0,20%
Varebil	16.202	405	48	16.655	2,72%	0,29%	0,21% - 0,37%
Lastbil	2.755	10	0	2.765	0,36%	0,00%	
Bus	556	1	0	557	0,18%	0,00%	
Motorcykel	771	11	1	783	1,53%	0,13%	
Lille knallert	511	49	19	579	11,74%	3,28%	1,83% - 4,73%
Stor Knallert	98	7	2	107	8,41%	1,87%	
Traktor mv.	207	2	0	209	0,96%	0,00%	
Uoplyst	492	5	0	497	1,01%	0,00%	
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	0,20%	0,18% - 0,23%

Konfidensintervallet er alene vist for køretøjstyper, hvor datagrundlaget har været tilstrækkeligt til en pålidelig beregning.

0,18 % (0,15% - 0,20%) af personbilsførerne kørte med en ulovlig promille. For fører af varebil var andelen 0,29 % (0,21 % - 0,37 %).
Forekomsten af spirituskørsel er således højere hos varebilsførere end hos førere af personbil.

[4] Spritkørsel i Danmark – Hvem, hvor meget og hvornår. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning. København 1989.

Fører af lille knallert udgør en kun lille del af undersøgelsen. Men de har så høj en forekomst af spirituskørsel, at der kan bestemmes et konfidensinterval for forekomsten. Også fører af stor knallert har tilsyneladende en høj forekomst. Slår man de to knallerttyper sammen kan man konstatere, at: **Knallertkørere har en ulovlig promille mindst 10 gange så ofte som førere af personbil.**

Blandt uheldsimplicerede førere ses samme mønster: 4% af personbilsførerne, 7% af varebilsførerne og 17% af førerne af lille knallert var påvirkede (> 0,5 ‰).

I tabel 3 er påvirkede førere i hhv. trafikken, blandt de sigtede og i personskadeuheld vist sammen med fordelingen i trafikken generelt. Fordelt på køretøjstyper.

Tabel 6: Køretøjernes andel i trafikken, af spiritusbilisterne, af de sigtede samt af påvirkede uheldsimplicerede

Køretøjstype	**Andel i trafikken**	**Andel, >0,5 ‰ i trafikken**	**Andel af sigtede**	**Andel i spiritusuheld**
n	*115.881*	*235*	*5.390*	*205*
Personbil	81,0%	70,2%	73%	61%
Varebil	14,3%	20,4%	13%	7%
Lastbil	2,4%	0,0%	1%	0%
Bus	0,5%	0,0%	0%	0%
Motorcykel	0,7%	0,4%	1%	7%
Lille knallert	0,5%	8,1%	11%	21%
Stor Knallert	0,1%	0,9%	1%	2%
Traktor mv.	0,2%	0,0%	0%	0%
I alt	100%	100,0%	100%	100%

Knallertkørere (lille knallert) udgør 21 % af de påvirkede førere i personskadeuheld mens de kun udgør 0,5 % af køretøjerne i trafikken. Fører af knallert udgør 11% af de sigtede. Spritkørsel på knallert er således et udtalt problem, og det er samtidig forbundet med endnu højere risiko for personskadeuheld end anden spirituskørsel.

Hvornår køres der spirituskørsel?

Måned

Forekomsten af spirituskørsel er højest i juni-september måned, hvor 0,27% af trafikanterne havde en ulovlig promille (konfidensinterval: 0,22% - 0,32%). I de øvrige måneder er forekomsten 0,17% (konfidensinterval: 0,14% - 0,20%). **Der er således signifikant flere spiritusbilister i sommermånederne inklusive september.**

Det samme mønster kan ikke genfindes i uheldsstatistikken, hvor 5,1% af førerne var påvirket i både sommermånederne og i de øvrige måneder.

I sommermånederne inklusive september sigtes der i gennemsnit 529 førere for spirituskørsel pr. måned. I de øvrige måneder sigtes i gennemsnit 477 pr. måned. De flere sigtede i sommermånederne afspejler den højere forekomst af spirituskørsel i disse måneder.

Ugedag
I tabel 7 er undersøgelsens resultater fordelt på ugedage. Forskellene mellem mandag-torsdag er begrænset og det samme gælder forskellen mellem fredag, lørdag og søndag. Derfor er data slået sammen, så der ses på hhv. hverdage og weekend-dage.

Tabel 7: Screeningerne fordelt på ugedage

Ugedag	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel > 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
Mandag-torsdag	71.137	972	114	72.223	1,50%	0,16%	0,13% - 0,19%
Fredag-søndag	43.253	781	121	44.155	2,04%	0,27%	0,23% - 0,32%
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	0,20%	0,18% - 0,23%

Spirituskørsel er mest udtalt i weekenden. Mandag til torsdag er forekomsten 0,16% (konfidensinterval: 0,13% - 0,19%) og fredag til søndag 0,27% (konfidensinterval: 0,22% - 0,32%). Forskellen er endnu mere udtalt i personskadeuheldene. Her var 3 % af førerne spirituspåvirkede på hverdagene og 8,4 % i weekenden. Også i politiets sigtelser ses forskellen afspejlet: På hverdagene blev der i gennemsnit sigtet 11 personer pr. dag mens der på weekenddage i gennemsnit blev sigtet 23 personer for spirituskørsel.

Tid på dagen
Spirituskørsel er mest udtalt om natten og i de tidlige morgentimer. I tidsrummet fra midnat til kl. 6 om morgenen er forekomsten på 0,55 %, hvilket er signifikant højere end resten af døgnet. Den laveste forekomst er i tidsrummet fra kl. 6 til kl. 13, hvor 0,14 % af trafikanterne er påvirkede.

Tabel 8: Spirituskørsel efter tidspunkt på døgnet

Tidspunkt	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel > 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
00:00-05:59	3.533	82	20	3.667	2,78%	0,55%	0,31% - 0,78%
06:00-12:59	56.271	508	77	56.805	1,03%	0,14%	0,11% - 0,17%
13:00-23:59	54.586	1.163	138	55.906	2,33%	0,25%	0,21% - 0,29%
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	0,20%	0,18% - 0,23%

Der er ca. 4 gange så høj forekomst i tidsrummet 0-6 som i tidsrummet 6-13. I færdselsuheldene var 19 % af førerne i tidsrummet 0-6 påvirkede mens 2 % var påvirkede i tidsrummet 6-13. I færdselsuheldene er forskellene således større, og dette indikerer, at den spirituskørsel der foregår om natten er forbundet med højere risiko end spirituskørsel i dagtimerne.

Fordelingen på tidsgrupperne af forekomsten i trafikken, blandt de sigtede og i uheldene er vist i tabel 9.

Tabel 9: Spirituskørsel efter tidspunkt på døgnet

Tidsrum	Andel, >0,5 ‰ i undersøgelsen	Andel af sigtede	Andel i uheld
n	*235*	*5.934*	*209*
00:00-05:59	8,5%	38,0%	26,3%
06:00-12:59	32,8%	13,5%	14,4%
13:00-23:59	58,7%	48,6%	59,3%
I alt	100,0%	100,0%	100,0%

Kun 8,5 % af spritbilisterne i undersøgelsen kørte i tidsrummet fra midnat til kl. 6 om morgenen. Dette kan dog ikke tages som udtryk for fordelingen i trafikken, idet kontrollernes fordeling på døgnets timer var forhåndsfastlagt i undersøgelsen.
Sammenligningen af fordelingen af de sigtede i forhold til fordelingen af implicerede i uheld viser, at der er relativt mange sigtelser mellem midnat og kl. 6 om morgenen, og tilsvarende få i tidsrummet fra kl. 13 til 24.

Særlig anledning, som traditionelt er forbundet med alkoholindtagelse
Nogle af screeningerne til undersøgelsen blev gennemført i forbindelse med lokale markeder, festivaller mv. I disse tilfælde blev dette markeret på skemaet. I tabel 10 er resultaterne fordelt på kontroller gennemført ved særlige anledninger og øvrige kontroller. Spiritusforekomsten er højere i forbindelse med de særlige anledninger, men der er ikke tale om en signifikant forskel, idet konfidensintervallet overlapper intervallet for de øvrige kontroller. Der er gennemført ca. 3.800 screeninger i forbindelse med særlige anledninger, hvilket svarer til ca. 3 % af alle undersøgelsens screeninger. På grund af de få screeninger bliver konfidensintervallet meget bredt.

Tabel 10: Spirituskørsel efter "særlig anledning" eller ej

Særlig anledning	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel > 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
Ja	3.700	90	12	3.802	2,68%	0,32%	0,14% - 0,49%
Nej	110.690	1.663	223	112.576	1,68%	0,20%	0,17% - 0,22%
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	0,20%	0,18% - 0,23%

Nogle lejligheder er traditionelt forbundet med større alkoholindtagelse end almindelige dage. Det gælder eksempelvis jule- og påskefrokoster, J-dag ol. Denne type dage blev ikke registreret i forbindelse med screeningerne, men er efterfølgende blevet samlet op. Dette er gjort ved en politifaglig vurdering af, hvilke datoer og tidspunkter i 2018 og 2019, der udgjorde sådanne lejligheder (#se bilag x for nærmere afgrænsning). Screeninger, der blev gennemført på disse tidspunkter, er efterfølgende blevet identificeret i datamaterialet.

Der blev i alt gennemført 4.435 screeninger på sådanne tidspunkter, svarende til knap 4 % af alle undersøgelsens screeninger.

Tabel 11: Spirituskørsel på særlige dage/tider med tradition for alkoholindtagelse

	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel > 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
Særlige dage/tider	4.315	102	18	4.435	2,71%	0,41%	0,22% - 0,59%
Øvrige dage/tider	110.075	1.651	217	111.943	1,67%	0,19%	0,17% - 0,22%
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	0,20%	0,18% - 0,23%

Forekomsten af spirituskørsel på dage/tidspunkter, der traditionelt er forbundet med alkoholindtagelse, er bestemt til 0,4 % hvilket er ca. dobbelt så højt som på de øvrige dage/tidspunkter. Konfidensintervallerne overlapper dog akkurat hinanden, og der er således ikke tale om en signifikant forskel.

4 % af undersøgelsens screeninger blev gennemført på de dage og tidspunkter, som typisk er forbundet med alkoholindtag, og 8 % af spiritusbilisterne blev fundet i disse perioder. Af alle sigtede i perioden blev 5 % fundet på de samme tidspunkter.

2 % af alle personskadeuheldene skete på de dage og tidspunkter, som typisk er forbundet med alkoholindtag, men 7 % af spiritusuheldene skete i disse perioder. I de samme perioder var 14 % af de involverede førere spirituspåvirkede mens det samme kun gælder 5 % af førerne på de øvrige tidspunkter.

På baggrund af ovenstående kan det konkluderes, at der i forbindelse med særlige lokale begivenheder og i forbindelse med dage og tidspunkter, som typisk er forbundet med alkoholindtag, er et udtalt problem med spirituskørsel.

I 2018 og 2019 var der i alt 408 timer, som faldt inden for perioderne med tradition for alkoholindtag. Det svarer til ca. 2,3 % af alle timer i de to år.

Hvor køres der spirituskørsel?

I forbindelse med screeningerne blev det noteret på arket, hvor kontrollen foregik. Der kunne skelnes mellem større og mindre veje i byområde, større og mindre landeveje samt motorvej. I nogle tilfælde blev der imidlertid alene noteret, om kontrollen foregik i eller uden for byzone, og ikke skelnet mellem stor eller lille vej. Der optræder derfor i alt 7 vejkategorier jf. tabel 12.

Tabel 12: Screeningerne fordelt på vejtype

Vejtype	Negativ	Positiv ej sag	Sag	I alt	Andel > 0‰	Andel sag	Konfidens-Interval
By, bygade	18.012	362	62	18.436	2,30%	0,34%	0,25% - 0,42%
By	3.052	44	6	3.102	1,61%	0,19%	0,04% - 0,35%
By, gennemfart	21.838	388	46	22.272	1,95%	0,21%	0,15% - 0,27%
Land, mindre	12.745	266	30	13.041	2,27%	0,23%	0,15% - 0,31%
Land	2.394	39	6	2.439	1,85%	0,25%	0,05% - 0,44%
Land, hovedvej	30.343	382	52	30.777	1,41%	0,17%	0,12% - 0,21%
Motorvej	26.006	272	33	26.311	1,16%	0,13%	0,08% - 0,17%
I alt	114.390	1.753	235	116.378	1,71%	0,20%	0,18% - 0,23%

De mindre byveje, bygaderne, har den højeste forekomst på 0,34 % (konfidensinterval 0,25% – 0,42%). Og motorvejene har den laveste forekomst på 0,13 % (0,08%-0,17%). Forekomsten på bygaderne er signifikant højere end på de store landeveje (hovedvejene) og motorvejene.

Fordelingen i personskadeuheldene er anderledes: Forekomsten af spirituskørsel i forbindelse med personskadeuheld er størst på landevejene (7%). Forekomsten er dog fortsat lavest på motorvejene.

Tabel 13 Implicerede førere i personskadeuheld, fordelt på vejtype

Vejtype	Negativ	> 0,5 ‰	I alt	Andel > 0‰
Byvej	2053	88	2141	4%
Landevej	1348	107	1455	7%
Motorvej	456	14	470	3%
I alt	3.857	209	4.066	5%

14 med uoplyst vejtype indgår ikke