

Dødsulykker 2018

Årsrapport



Dødsulykker 2018

Årsrapport

Dato:

November 2019

ISBN (NET):

978-87-93945-07-4

ISBN:

978-87-93945-08-1

Copyright:

Vejdirektoratet, 2019

Indhold

Indhold og forudsætninger	5
Sammenfatning af dødsulykker i 2018	6
Her skete dødsulykkerne i 2018	6
Forskelle på dødsulykker og øvrige personskadeulykker	6
Adfærd der påvirker ulykkerne	7
Flest dræbte i personbiler, men færre end tidligere år	8
Dræbte fordelt på køn	8
Dræbte fordelt på alder	9
Adfærd der påvirker skader ved ulykkerne	9
Ulykkesudviklingen i Danmark siden 1930	10
Ulykker 2018	12
Karakteristika 12	
Fordeling af dødsulykker i Danmark	12
Tidspunkt for ulykkerne	13
Land/byzone og vejudformning	13
Trafikantgrupper, dræbte og modparter	16
Transportmiddel – dræbte	16
Transportmiddel – alle implicerede	17
Køn	18
Alder	18
Ulykker med påvirkede førere og fodgængere	19
Hastighedsgrænser og kørte hastigheder	20
Sele- og hjelmbrug samt airbags	21
Ulykkes- og skadesfaktorer 2018	22
Ulykkesfaktorer	23
Skadesfaktorer	25
Skadesfaktorer knyttet til trafikanten	26
Andre forhold ved ulykkerne	28
Lysforhold	28
Fejl og mangler ved køretøjerne	29
Forhold ved vejene	30
Sidearealer	31
Sammenligning 2010-2018	32
Selv mord og død før ulykke	38
Bilag 1 – Beskrivelse af faktorer	40
Bilag 2 – Ulykkesfaktorer 2010-2018	44
Bilag 3 – Skadesfaktorer 2010-2018	46



Beredskabsøvelse på Lillebæltsbroen

Indhold og forudsætninger

Denne rapport omhandler dødsulykker i trafikken for året 2018. Data er samlet ind til den "Den udvidede dødsulykkesstatistik", som forkortes DUS. DUS blev igangsat i 2010, og denne rapport er en sammenlignende statistik for hele perioden 2010-2018 efter gennemgangen af 2018.

Gengivelse af resultaterne er tilladt med kildeangivelse: DUS 2018, Vejdirektoratet.

Definitioner

Statistikken omfatter udelukkende politiregistrerede trafikulykker, der er sket på offentligt tilgængeligt færdselsareal (altså ikke på privat grund så som marker, gårdspladser osv.), og hvor der var mindst ét kørende element involveret (cykel, knallert eller motorkøretøj).

Personskadeulykkerne i ulykkesstatistikken kan opdeles i dødsulykker og øvrige personskadeulykker. DUS omhandler alene dødsulykker. Øvrige personskadeulykker er ulykker, hvor en eller flere personer er kommet til skade, men uden dræbte.

Trafikdræbte betegnes som "dræbte" og defineres som personer, der er døde indenfor 30 dage som følge af ulykken. Personer, der har begået selvmord i trafikken, eller er døde før ulykken, for eksempel som følge af hjertestop, defineres ikke som dræbte i statistikken. Se mere i afsnittet "Selvmord og død før ulykke" bagerst i rapporten.

Personskade anvendes om skader, der kræver behandling hos læge eller tandlæge, eller som har medført hospitalsindlæggelse, også til observation. Personskader opdeles i "alvorligt tilskadekomne" og "lettere tilskadekomne". Alvorlige personskader omfatter f.eks. kranie- eller knoglebrud, hjernerystelse, læsioner af brystkasse, rygsøjle eller nakke samt svære forstuvninger. Mindre alvorlige personskader, der kræver behandling hos læge eller tandlæge, defineres som lettere tilskadekomst. Mindre hudafskrabninger, små snitsår eller små "blå mærker" betragtes ikke som tilskadekomst.

Spiritusulykker er ulykker, hvor mindst én fører eller fodgænger har haft en promille større end 0,50 promille, eller er skønnet påvirket.

En ulykkesfaktor er forhold ved ulykken, som vurderes med stor sandsynlighed at have haft betydning for at ulykken er opstået. Det kan f.eks. være uopmærksomhed, for høj hastighed i forhold til forholdene eller uhensigtsmæssig vejudformning. En skadesfaktor er forhold ved ulykken, som vurderes med stor sandsynlighed at have haft betydning for skadens omfang og alvorlighed. Det kan f.eks. være høj hastighed, manglende selebrug eller faste genstande langs vejen.

Data til DUS er indsamlet i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, de lokale politikreds og bilinspektører, samt relevante kommuner. Alle parter lægger en stor indsats for gennemføre dette omfangsrige arbejde.

Kilder

Dødsulykkesstatistikken omfatter de trafikulykker, som politiet har registreret, og den bygger på de informationer, Vejdirektoratet modtager fra politiet til Vejdirektoratets ulykkesstatistik samt på data indsamlet og registreret i DUS-databasen. Den suppleres med andre data fra politi, bilinspektør samt besigtigelse af ulykkesstedet foretaget af en vejingeniør, sammen med politi og evt. kommune. DUS var på pause i 2016, så der er ikke indsamlet supplerende data, og derfor indgår 2016 kun med de parametre, som normalt findes i Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Sammenfatning af dødsulykker i 2018

171 personer blev i 2018 dræbt i 164 trafikulykker på de danske veje. Det ligger på niveau med 2017, 2015 og 2012, og dermed et af de laveste antal dræbte i trafikken, siden registreringen begyndte i 1930.

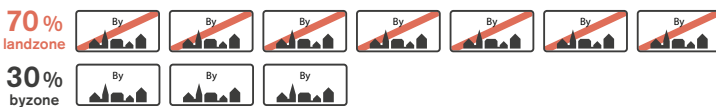
171 dræbte i trafikulykker

Fra 2010 til 2018 er antallet af dræbte faldet fra 255 til 171, hvilket er et fald på 33%. Antallet af dødsulykker er i samme periode faldet fra 231 til 164, svarende til 29%.

164 trafikulykker med dræbte



Her skete dødsulykkerne i 2018

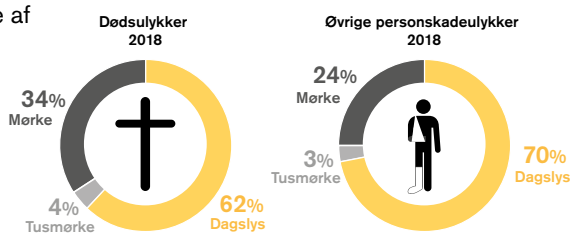


Ud af de 164 dødsulykker skete 116 i landzone – altså uden for byzonetavlerne. Hovedparten af ulykkerne i landzone (90 ulykker) skete på strækninger, mens 21 ulykker skete i kryds.

I byzone involverer dødsulykkerne ofte fodgængere og cyklister, mens det i større grad er trafikanter i personbiler, der omkommer i dødsulykkerne i landzone.

Forskelle på dødsulykker og øvrige personskadeulykker

I forhold til de øvrige personskadeulykker sker flere af dødsulykkerne i mørke. For dødsulykkerne i 2018 gælder det, at 34% sker i mørke, mens det for de øvrige personskadeulykker gælder for 24%.



Højere fart ved dødsulykker



Hastighedsniveauet i dødsulykkerne er højere end for de øvrige personskadeulykker, og det kan blandt andet ses ved at halvdelen af dødsulykkerne sker ved en hastighedsbegrænsning på 80 km/t, men halvdelen af de øvrige personskadeulykker sker ved en hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

20% af dødsulykkerne er mødeulykker, hvor 2 biler med modsat retning kører frontalt ind i hinanden (kun en enkelt skyldes spøgelsesbilist på motorvejen), for de øvrige personskadeulykker er der kun registreret 8% af denne ulykkestype.

Flere frontallykker ved dødsulykker

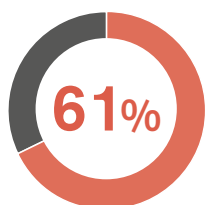


Adfærd der påvirker ulykkerne

I en stor del af dødsulykkerne er faktorer, der omhandler trafikanternes adfærd, vurderet til at have været medvirkende til at ulykkerne skete. Det gælder især for høj hastighed i forhold til hastighedsgrænsen eller forholdene, uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering, chancebetonet kørsel og påvirket tilstand.

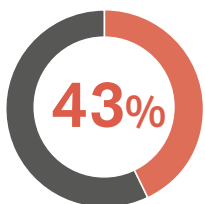
Faktorer i dødsulykker

Ulykkesfaktorer er forhold, som med stor sandsynlighed har haft betydning for ulykken. Der kan være flere faktorer knyttet til den enkelte ulykke.



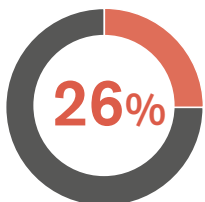
Uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering

Uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering er vurderet at have haft betydning for, at ulykken skete i 100 ulykker svarende til 61% af dødsulykkerne i 2018. Det kan være andre trafikanter eller genstande, der overses eller fejlvurderes – f.eks. i forbindelse med svingning, vigepligtssituationer, bakkemanøvrer eller hvis trafikanten er faldet i søvn.



For høj hastighed

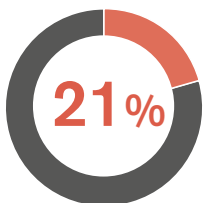
75 trafikanter er vurderet til at køre over hastighedsgrænsen. Derudover kan hastighed være medvirkende til at ulykken sker, hvis der køres for hurtigt i forhold den manøvre trafikanten foretager eller i forhold til vejens forhold, f.eks. hvis det er glat eller der er skarpe kurver. Hastigheden kan også bidrage til skadernes omfang. Hastighed er vurderet som en faktor i 70 af ulykkerne, hvilket svarer til 43%.



Chancebetonet kørsel

I 42 af dødsulykkerne (26%) er chancebetonet kørsel vurderet at have haft betydning for at dødsulykken er sket. Chancebetonet kørsel dækker over, når trafikanten bevidst accepterer eller opsøger risici ved kørslen, eller tager en chance, som ikke opfattes som en risiko. Det kan også være hasarderet kørsel eller manglende afstand til forankørende.

Faktoren optræder ofte sammen med for høj hastighed i forhold til hastighedsgrænsen eller i forhold til den manøvre trafikanten er ved at foretage.



Påvirkede trafikanter

I 2018 er der 40 ulykker med påvirkede trafikanter, hvor de har været påvirkede af enten spiritus og/eller narkotika/medicin. I 35 af ulykkerne er det vurderet, at det havde betydning for at ulykken skete, hvilket svarer til 21%.

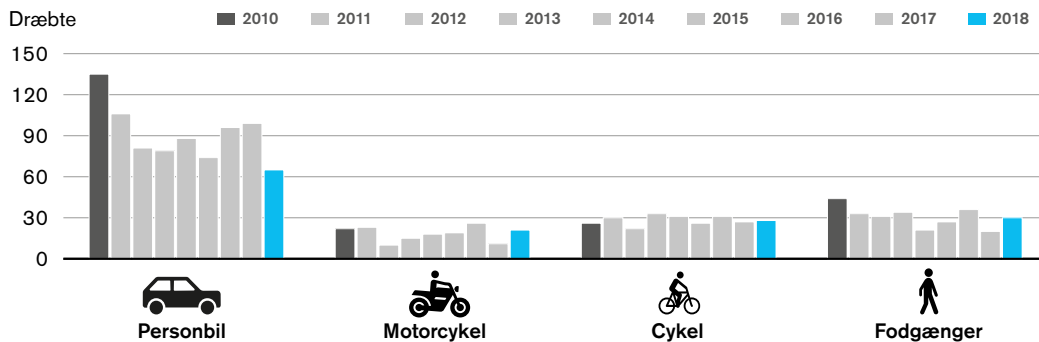
Fordelingen mellem de påvirkede viser at 59% kørte i personbil eller varebil, og 31% var på cykel, knallert 30 eller fodgænger.

Der var 32 dræbte i spiritusulykker i 2018.

Flest dræbte i personbiler, men færre end tidligere år

65 personer blev dræbt i personbil i 2018, hvilket er en forbedring i forhold til tidligere år, da der siden 2010 i gennemsnit er blevet dræbt omkring 90 personer i personbil om året.

I 2018 er der 28 dræbte cyklister, 30 dræbte fodgængere og 21 dræbte motorcyklister. Det er alle tre trafikantgrupper, hvor der ikke er sket en udvikling de seneste fem år. Det kan måske skyldes at de ikke har muligheder for sikkerhedsudstyr i samme omfang som f.eks. personbilerne.



Dræbte fordelt på transportmidler 2010-2018

Dræbte fordelt på køn

7 ud af 10 dræbte var mænd



122 af de dræbte er mænd og 49 kvinder mistede livet i trafikken i 2018, hvilket svarer til hhv. 71 % og 29 %.

Transportvaneundersøgelsen¹ viser, at der er nogle forskelle på mænd og kvinders transportvaner. Det fremgår bl.a., at mænd kører flere kilometer end kvinder, som førere af personbiler. Kvinder er oftere passagerer i personbiler. Desuden kører kvinder flere ture på cykel, mens mænd cykler længst. Forskellen på antal dræbte mandlige og kvindelige cyklister kan ikke udelukkende forklares ud fra deres transportarbejde.

Vejdirektoratet har i 2016 publiceret en temaanalyse om kønsforskelle i trafikken ([Link](#)). Heraf fremgår det bl.a., at mænd er overrepræsenterede i trafikulykker i et væsentligt større omfang, end hvad der kan forklares med forskellen i trafikarbejdet for mænd og kvinder.



38 af de dræbte mænd var cyklister eller fodgængere



48 kørte i person- eller varebil



20 af de dræbte kvinder var cyklister eller fodgængere



27 kørte i person- eller varebil

¹ Transportvaneundersøgelsen, Center for Transport Analytics, Transport DTU, Faktaark: Transporten fordelt på køn – opdateret 2016

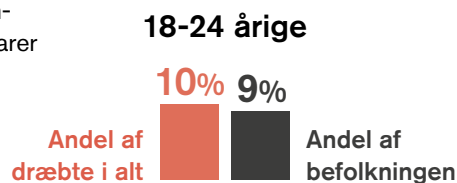




Dræbte fordelt på alder

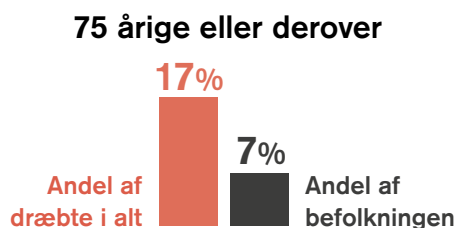
I 2018 var antallet af dræbte unge mellem 18-24 år lavere end de tidligere år. Det er en aldersgruppe, der gennemsnitligt har udgjort en større del af del af dødsulykkerne end deres befolkningsandel umiddelbart danner grundlag for.

I 2018 er 17 18-24 årige omkommet i trafikken, hvilket svarer til 10% af de dræbte og de udgør 9% af befolkningen.



For personer på 75 år eller derover er der i 2018 dræbt 29 personer, hvilket er 17% af de dræbte. Denne aldersgruppe udgør kun 7% af befolkningen. De ældre er mere skrøbelige end yngre personer. Hvis de kommer ud for en alvorlig trafikulykke, er risikoen for at de dør som følge af ulykken, højere. Desuden viste Havarikommissionens temarapport af ulykker med ældre bilister, at de i højere grad kører i ældre biler, hvor sikkerhedsniveauet er lavere.

52% af de dræbte på 75 år eller derover i 2018 var fodgængere eller cyklister.

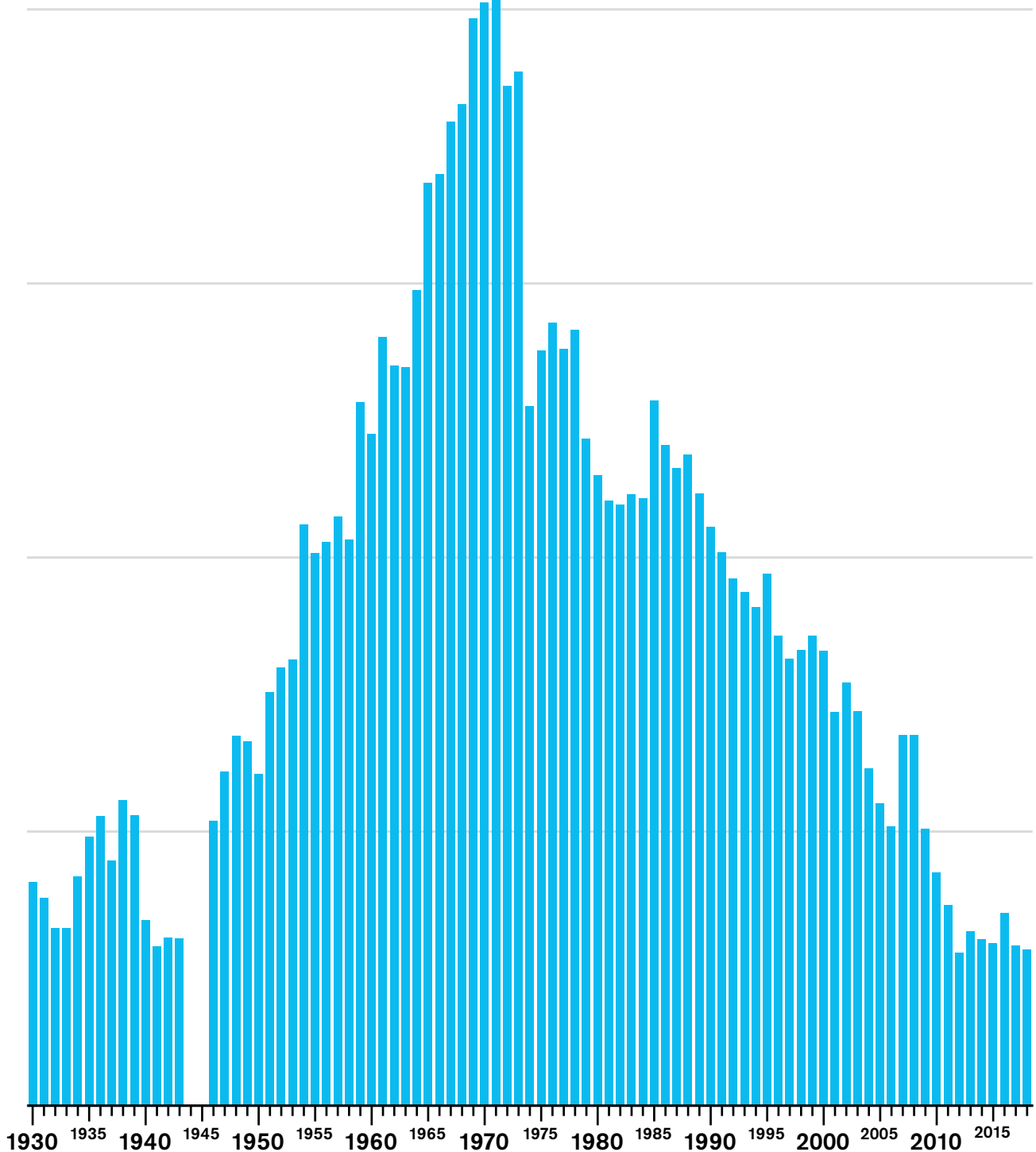


Adfærd der påvirker skader ved ulykkerne

Påkørsel af faste genstande, høj hastighed, manglende selebrug i bilen, manglende hjelmbrug på motorcykel, knallert og cykel er faktorer som har indflydelse på og som oftest har betydning for at skadernes omfang bliver større.

Analyserne viser at mindst 25% af de dræbte bilister ikke brugte sele, og det blev vurderet at manglende eller utilstrækkelig selebrug var en skadesfaktor for 22 trafikanter.

Ulykkesudviklingen i Danmark siden 1930

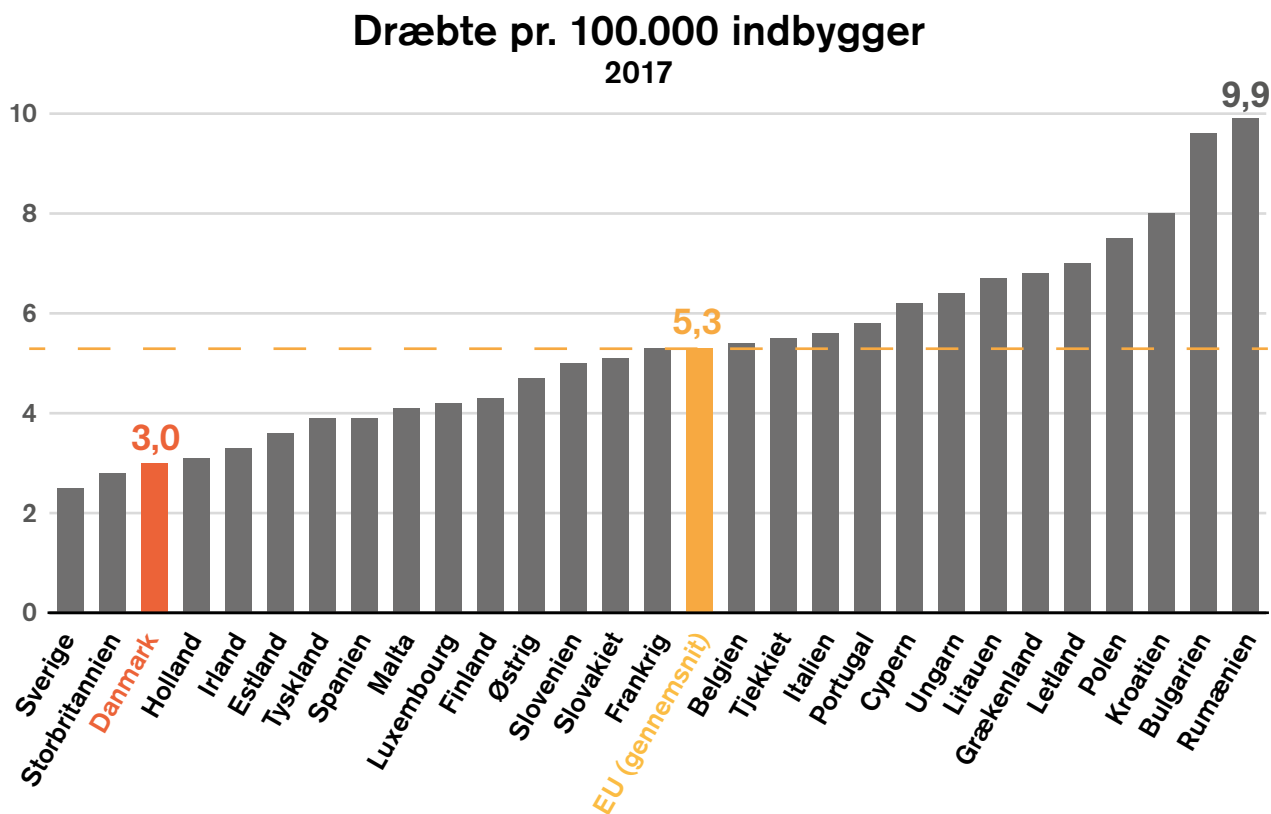


Figur 1 Dræbte per år siden 1930. Note: De manglende søjler i 1944-1945 skyldes, at der ikke er opgørelser over trafikulykker for disse år.

I 2018 blev der registreret 164 dødsulykker i Danmark med 171 dræbte. I disse ulykker var der også 28 alvorligt tilskadekomne og 22 lettere tilskadekomne. Som det kan ses i Figur 1, er antallet af dræbte faldet set over en længere periode, men de seneste år er antallet af dræbte stagneret.

2018 er det næstlaveste antal trafikdræbte siden 1930, og når der ses på dræbte per indbygger, er det rekordlavt. Danmark ligger i 2018 på 3 dræbte per 100.000 indbyggere. Ifølge Europa Kommissionens endelige ulykkestal for alle EU-lande i 2017 er Danmark det land med tredje færrest trafikdræbte pr. indbygger i EU. Kun Storbritannien og Sverige havde færre trafikdræbte pr. indbygger end Danmark i 2017. Sammenligningen med de øvrige EU-lande kan ses i grafen nedenfor.

Antallet af de øvrige personskader i 2018 er steget, når der sammenlignes med de seneste 5 år, og det gælder især alvorligt tilskadekomne. Hvis du er interesseret i at læse mere om alle trafikulykker i 2018, kan der findes mere information i rapporten "Trafikulykker for året 2018" på Vejdirektoratets hjemmeside ([Link](#)).



Figur 2 Antal dræbte per 100.000 indbyggere i EU. Kilde: European Commission, CARE (EU road accidents database)

Ulykker 2018

Karakteristika

I 2018 er der registreret 164 dødsulykker med i alt 171 dræbte. 7 ud af 10 dødsulykker er sket i landzone, mens de resterende 3 ud af 10 dødsulykker er sket inden for byzonetavlerne.

Der er 65 dræbte i personbil, hvilket er laveste siden DUS startede i 2010. Det kan skyldes, at bilerne er blevet mere sikre og har mere udstyr til at afbøde ulykken, hvis den sker.

Der er en stigning i dødsulykker med elcykler i forhold til det samlede antal dræbte cyklister, men da der er tale om små tal, er det svært at sige, om det skyldes, at der er flere, der bruger elcykler end tidligere, om risikoen for el-cyklister er større, eller om det bare er et tilfældigt udsving i tallene.

Der er færre dræbte i aldersgruppen 18-24 år end i tidligere år, og i 2018 svarer antallet af dræbte i denne aldersgruppe til aldersgruppens andel af befolkningen.

Fordeling af dødsulykker i Danmark

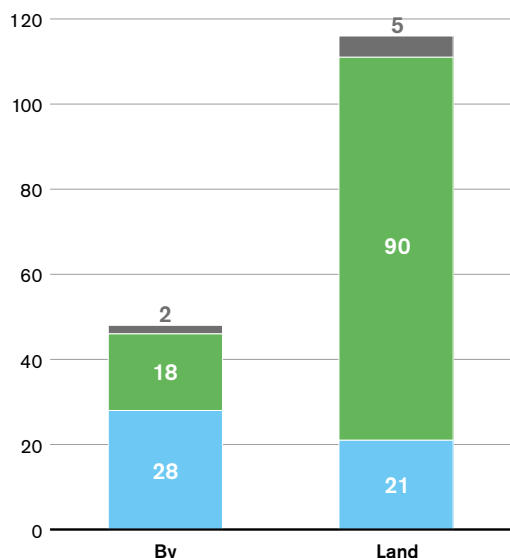
Midt- og Vestjyllands Politikreds har registreret 26 dødsulykker, hvilket er det højeste blandt politikredsene, men den er også den geografisk største politikreds. I 2018 er der fem politikredse med færre end 10 dræbte. Det er Bornholms Politi, Københavns Vestegns Politi, Københavns Politi, Midt- og Vestsjællands Politi samt Nordsjællands Politi. Hvis du vil vide mere om ulykker i de enkelte politikredse, kan du finde mere viden i "[Ulykker fordelt på politikredse 2018](#)".

Som det kan ses på kortet, er dødsulykkerne jævnt fordelt over det meste af landet. 51 af dødsulykkerne er sket på statsveje, mens 113 er sket på kommuneveje. I forhold til de øvrige personskade-ulykker sker en større del af dødsulykkerne på statsvejene, hvilket til dels hænger sammen med, at hastighedsniveauet generelt er højere på statsvejene, og der kører mange trafikanter.

Siden 2010 er trafikken på vejene steget med 14 procent. Især motorvejene er populære. Her er antal kørte kilometer steget med over 35 procent siden 2010.



Figur 3 Geografisk placering af dødsulykkerne i 2018



Land/byzone og vejudformning

I 2018 er 48 af dødsulykkerne registreret inden for byzonetavlerne (heraf 45 ulykker på kommuneveje), mens 116 er registreret i landzone.

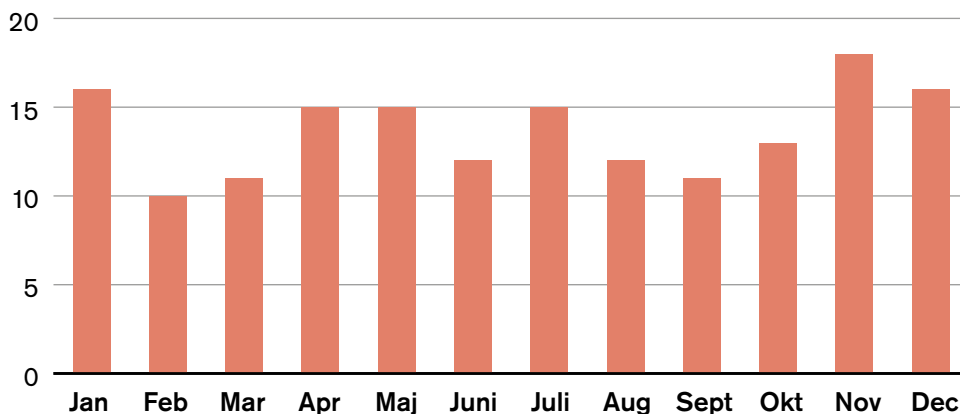
I landzone sker de fleste ulykker på strækninger (78%, 90 ulykker), mens der er sket flest ulykker i kryds (58%, 28 ulykker), når der ses på dødsulykkerne inden for byzonetavlerne.

Andet
Strækning
Kryds

Figur 4 Dødsulykker fordelt på land- og byzone samt vejudformning

Tidspunkt for ulykkerne

I 2018 var det laveste antal ulykker på en måned 10 dødsulykker i februar, og det højeste var november med 18 dødsulykker. Som det kan ses i Figur 5 er der nogle udsving fra måned til måned, men der er ikke nogen måneder, der skiller sig ud fra hvad der kan forventes i forhold til tilfældige variationer.



Figur 5 Fordeling af dødsulykkerne på måneder i 2018

Kl.	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Total
0-3	0	0	1	1	0	5	1	8
3-6	2	0	1	1	2	2	1	9
6-9	4	1	3	3	3	1	2	17
9-12	3	5	4	5	6	4	1	28
12-15	6	5	3	5	4	3	3	29
15-18	11	5	2	6	0	4	1	29
18-21	3	3	3	3	10	4	2	28
21-24	0	2	0	7	4	3	0	16
Total	29	21	17	31	29	26	11	164

Tabel 1 Dødsulykker fordelt på ugedage og tidspunkt på døgnet

Status for ...

Der er stort fokus på en række ulykkestyper, selvom de antalmæssigt ikke udgør nogen stor del af det samlede antal dødsulykker. De er udvalgt og beskrevet her, da forskellige interessenter ofte har særlig interesse for dem.

6 dødsulykker med elcykel

Der er registreret 6 dødsulykker, hvor cyklisten kørte på en elcykel i 2018. Det er dobbelt så mange som i 2017, hvor der blev registreret 3 dødsulykker med elcykler.



I 2018 er der registreret 28 dræbte cyklister inkl. cyklister på elcykel. Cyklister på elcykel udgjorde dermed 21 % af de dræbte cyklister. Det er en stigning i forhold til tidligere år. Elcykler er blevet mere udbredt end tidligere, og det kan være en del af forklaringen på, at der ses en stigning.

Havarikommissionen har udgivet en rapport om ulykker med elcykler i 2019, og hvad årsagerne til ulykkerne har været. Læs mere på havarikommissionens hjemmeside www.hvu.dk

4 dødsulykker ved højresvingsulykker

Der er registreret 4 højresvingsulykker med dødelig udgang mellem en højresvingende lastbil/sættevogn og en ligeudkørende cyklist i 2018. Det er 1 færre end i 2017.

3 dødsulykker ved vejarbejde

I forbindelse med vejarbejder i 2018 er der registreret 3 dødsulykker med 3 dræbte.

De dræbte var 1 fodgænger (vejarbejder) og 2 cyklister.

I 2017 var der 4 dræbte ved vejarbejder, men her var der ingen dræbte vejarbejdere.



1 dødsulykke med spøgelsesbilist

Antallet af dødsulykker med spøgelsesbilister, som kørte mod retningen på motorvejen, er i 2018 registreret til 1. Det er 1 mere end i 2017, hvor der ikke var dræbte i ulykker med spøgelsesbilister.

Ulykkesituationer

De tre hyppigste ulykkestyper for dødsulykkerne



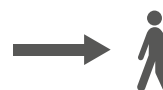
22%
eneulykker

Hovedsituation 0
hvor der kun er ét køretøj
involveret i ulykken.



20%
mødeulykker

Hovedsituation 2
hvor to køretøjer er kørt
frontalt sammen.



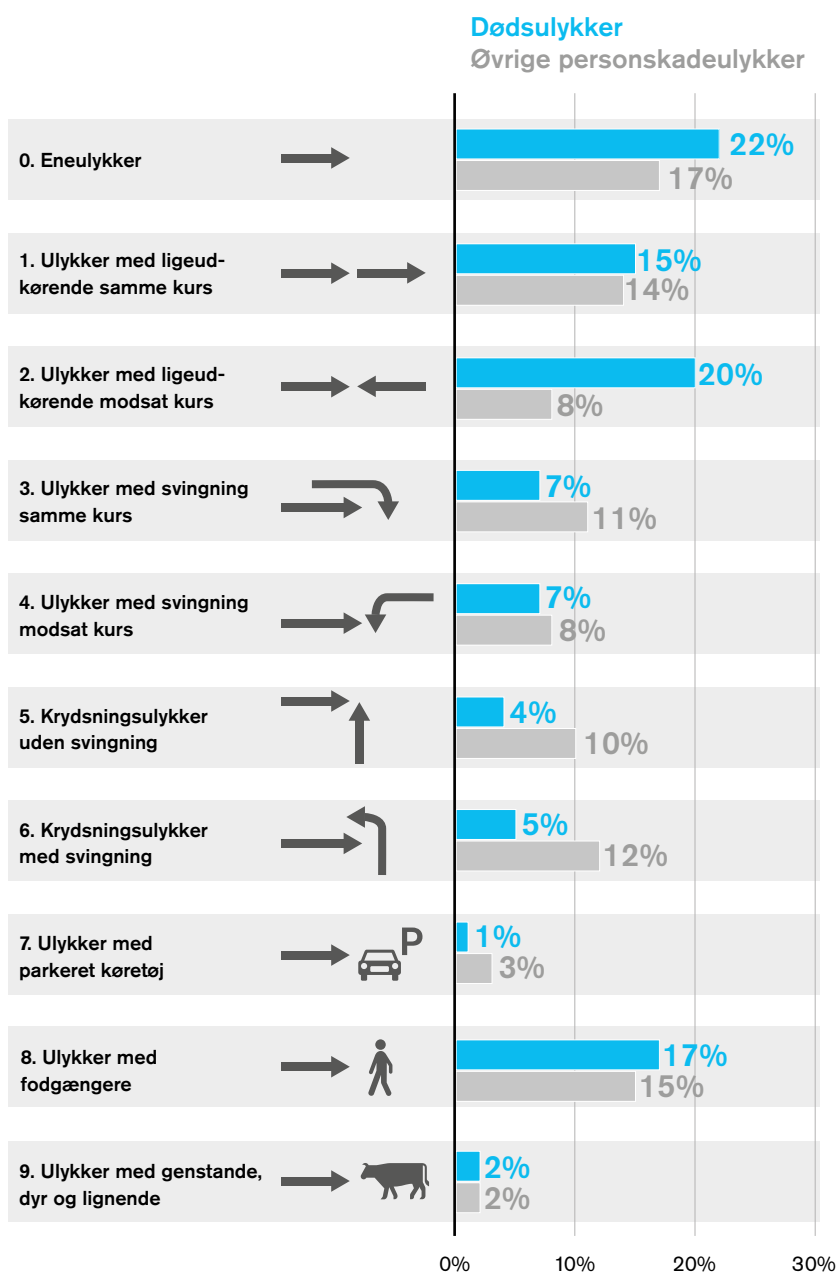
17%
fodgængerulykker

Hovedsituation 8
alle ulykker, hvor fodgængere er invol-
veret uanset trafikantens manøvre.²

Antallet af dødsulykker, hvor de to trafikanter kører i samme retning, og den ene bliver ramt af den anden (hovedsituation 1), er steget i 2018 og ligger på 24 dødsulykker, hvilket er lidt højere end de tidligere år. Fordelingen for tidligere år kan ses i Figur 21 side 35.

Størstedelen af ulykkerne i hovedsituation 1 er bagendekollisioner, dvs. hvor den ene part kører op bag i den anden. I alt er der 17 af den type, hvoraf 4 ulykker er med cykel, knallert 30 og knallert 45, som bliver kørt ned bagfra. 22 af de 24 ulykker i hovedsituation 1 er sket uden for byer, og 12 ulykker er sket på motorveje.

Hovedsituationerne 3, 4, 5 og 6 repræsenterer forskellige ulykkesituationer registreret i kryds, og samlet udgør de 23% af dødsulykkerne. Det er tydeligt, at ulykker registreret i kryds også udgør en betydelig del af dødsulykkerne, selvom størstedelen af dødsulykkerne sker på vejstrækninger.

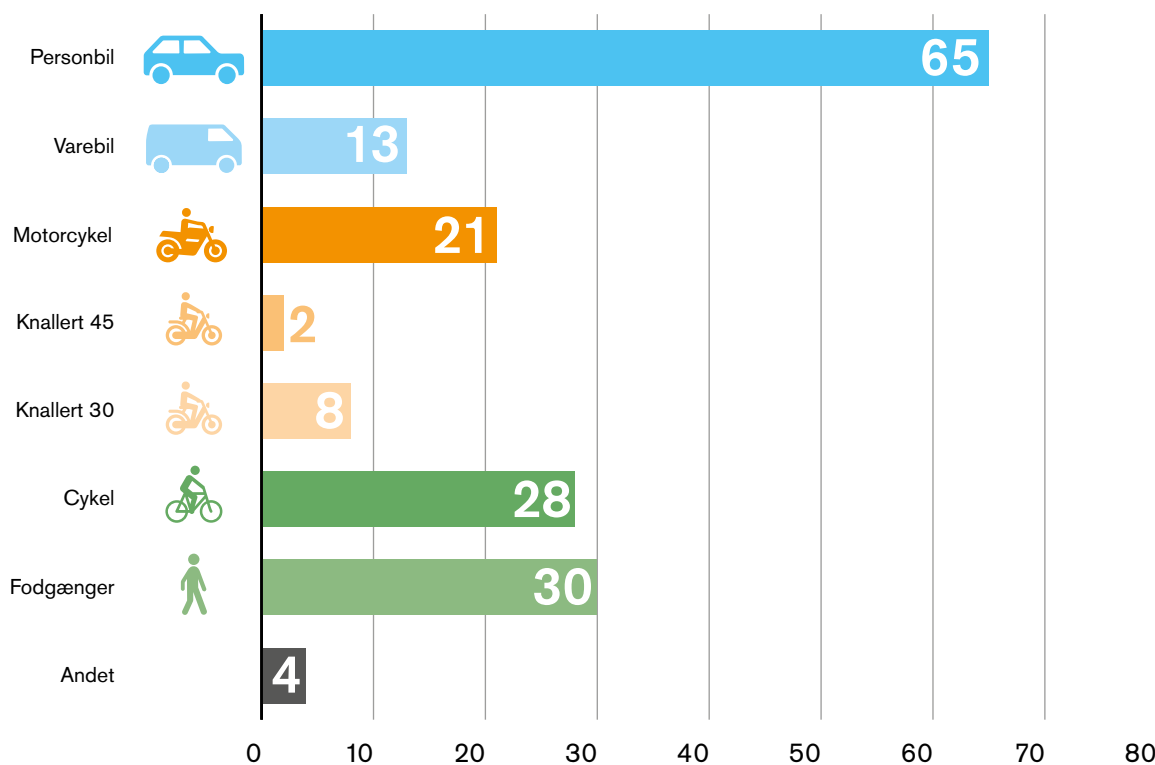


Tabel 2 Dødsulykker og øvrige personskadeulykker i 2018 fordelt på hovedsituationer

² Der er 30 dræbte fodgængere, men kun 28 ulykker i hovedsituation 8, hvilket skyldes, at hvis en trafikant først har været involveret i en ulykke, og derefter rammer en fodgænger, så er det den første ulykkesituation, der tæller.

Trafikantgrupper, dræbte og modparter

Transportmiddel – dræbte



Der er flest dræbte i personbiler, men 65 dræbte i personbil i 2018 er lavere end de forrige år, hvor gennemsnittet siden 2010 har ligget omkring 90 dræbte i personbil.

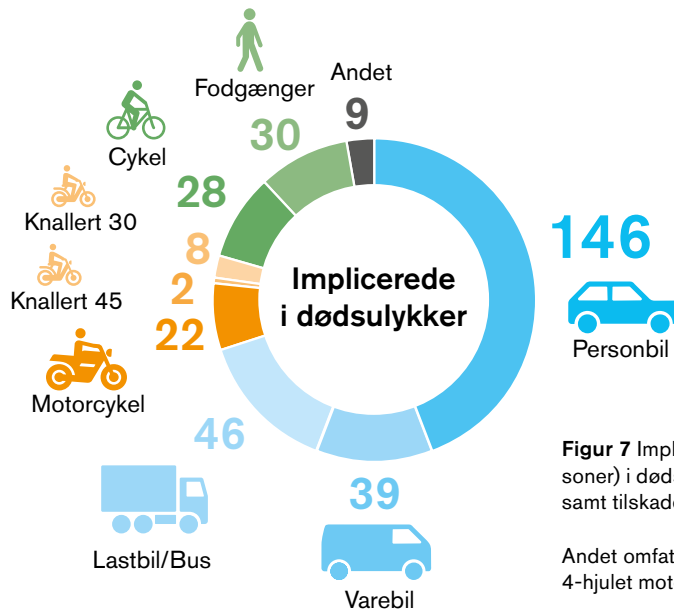
Antallet af dræbte fodgængere (30 personer) og motorcyklister (21 personer) er begge højere i 2018 end i 2017 og står samlet for en stigning på 20 dræbte i forhold til 2017. At der har været så stor en stigning for fodgængere og motorcyklister siden 2017 skyldes til dels, at der var få dræbte fodgængere og motorcyklister i 2017. 2018 ligner mere gennemsnittet fra de tidligere år. Se også sammenligningen for perioden 2010-2018, Figur 18 og Tabel 12 side 32 og 33.

Ulykkerne med dræbte fodgængere er nogenlunde ligeligt fordelt inden for og uden for byzonen. 13 af fodgængerne er dræbt inden for byzonegrænsen, og for 17 af fodgængerne er ulykken registreret i landzone.

De fleste cyklister er derimod dræbt i byzone. 20 cyklisterne døde i ulykker inden for byzonen, og 8 er dræbt i landzone.

Figur 6 Antal dræbte fordelt på transportmiddel i 2018
Andet omfatter i denne figur 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg, lastbil og sættevogn

Transportmiddel – alle implicerede



Figur 7 Implicerede førere/fodgængere (331 personer) i dødsulykker – både dræbte og modparter samt tilskadekomne passager.

Andet omfatter i denne figur traktorer, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg og flugtbilister.

De fleste bliver dræbt i en ulykke med to personbiler, og derefter er det fodgængere, hvor modparten er en personbil. Der er dræbt 14 personer i ulykker med personbiler uden modparter (eneulykker), og 8 motorcyklister er dræbt i eneulykker. 10 cyklister er dræbt i en ulykke med en personbil, og 6 cyklister er dræbt hvor modparten er en lastbil/bus, og 6 cyklister er dræbt i eneulykker, hvor der ikke er en modpart.

I alt er 23 trafikanter dræbt i en ulykke, hvor modparten var en lastbil eller bus. 58 personer blev dræbt i en ulykke, hvor modparten var en personbil, hvilket er mere end hver 3. dræbte. Omkring hver 5. blev dræbt i eneulykker.

	Modpart										
	Personbil	Varebil	Lastbil/bus	MC	Knallert 45	Knallert 30	Cykel	Fodgænger	Andet	+2 mere end to parter	Solo ingen modpart
Personbil	19	5	11	1	0	0	0	0	5	10	14
Varebil	1	1	3	0	0	0	0	0	0	3	5
Lastbil/bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1
MC	7	1	1	0	0	0	0	0	1	3	8
Knallert 45	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Knallert 30	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	4
Cykel	10	4	6	0	0	0	0	0	1	1	6
Fodgænger	17	4	2	0	0	0	0	0	0	7	0
Andet	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Figur 8 Fordeling af dræbte og modparter på forskellige køretøjstype og trafikanter

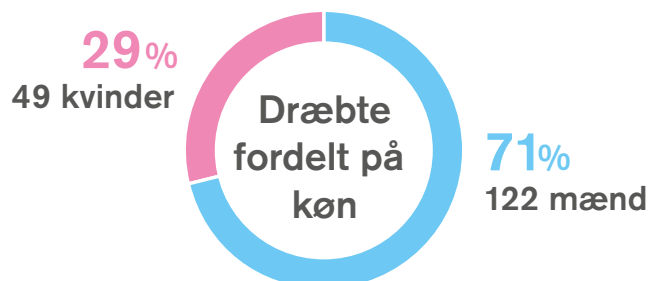
Køn

De dræbte er fordelt på 122 mænd og 49 kvinder. Det svarer til, at 71 % af de dræbte er mænd, og 29% af de dræbte er kvinder, hvilket ligner fordelingen for tidligere år.

20 af de dræbte kvinder var cyklister eller fodgængere (41 % af de dræbte kvinder), og for mændene var 38 af de dræbte cyklister eller fodgængere (31 % af de dræbte mænd).

Der var 27 dræbte kvinder og 48 dræbte mænd i person- eller varebil, det svarer til hhv. 55 % af de dræbte kvinder og 39 % af de dræbte mænd.

Når det kommer til dræbte på knallert 30, knallert 45 og motorcykel er det i høj grad mændene, der omkommer på disse køretøjer. 29 mænd (24 % af de dræbte mænd) og 1 kvinde blev dræbt, mens de kørte på et af disse tre typer af køretøjer.



Alder

I 2018 er der 17 dræbte i alderen 18-24 år, og i gennemsnit har der været 30 dræbte per år i denne aldersgruppe i perioden 2010-2018. Se Figur 20 side 34 for at sammenligne med tidligere år. Denne aldersgruppe udgør 9 % af den samlede befolkning, og siden 2010 har de 18-24 årige udgjort omkring 15 % af de dræbte, men med det forholdsvis lave antal dræbte i denne aldersgruppe i 2018 udgør de 10 % af de dræbte.

152 af de dræbte har været fører eller fodgængere, mens 19 af de dræbte har været passagerer. Se Tabel 3, hvor dræbte er fordelt på førere og passagerer. Udover de dræbte er der 50 tilskadedkomne personer i dødsulykkerne, hvor 30 har været fører/fodgænger og 20 har været passagerer.

Alder	Førere/fodgængere	Passagerer	I alt	Procent fordeling
0-5 år	1	1	2	1%
6-14 år	1	3	4	2%
15-17 år	5	1	6	4%
18-24 år	15	2	17	10%
25-34 år	20	2	22	13%
35-44 år	19	1	20	12%
45-54 år	22	2	24	14%
55-64 år	25	0	25	15%
65-74 år	20	1	21	12%
75+ år	24	5	29	17%
Uoplyst	0	1	1	1%
I alt	152	19	171	100%

Tabel 3 Dræbte i dødsulykker fordelt på førere/fodgængere og passagerer

Ulykker med påvirkede førere og fodgængere

Antallet af dødsulykker, hvor en eller flere parter har været påvirket, er faldet siden 2010. I 2018 er der registreret 40 dødsulykker, hvor en fører eller fodgænger har været påvirket af spiritus og eller narkotika/medicin. For 11 af ulykkerne er der kun registreret narkotika/medicin, og der er 29 ulykker med spiritus og evt. også narkotika/medicin. Det svarer til 24% af ulykkerne i 2018.

Der er registreret 32 dræbte i forbindelse med spiritusulykker, og 12 dræbte i ulykker, hvor fører/fodgænger kun var påvirket af narkotika/medicin.

I afsnittet om ulykkesfaktorer er det vurderet, hvorvidt det, at personen har været påvirket, har været medvirkende årsag til at ulykken er sket.

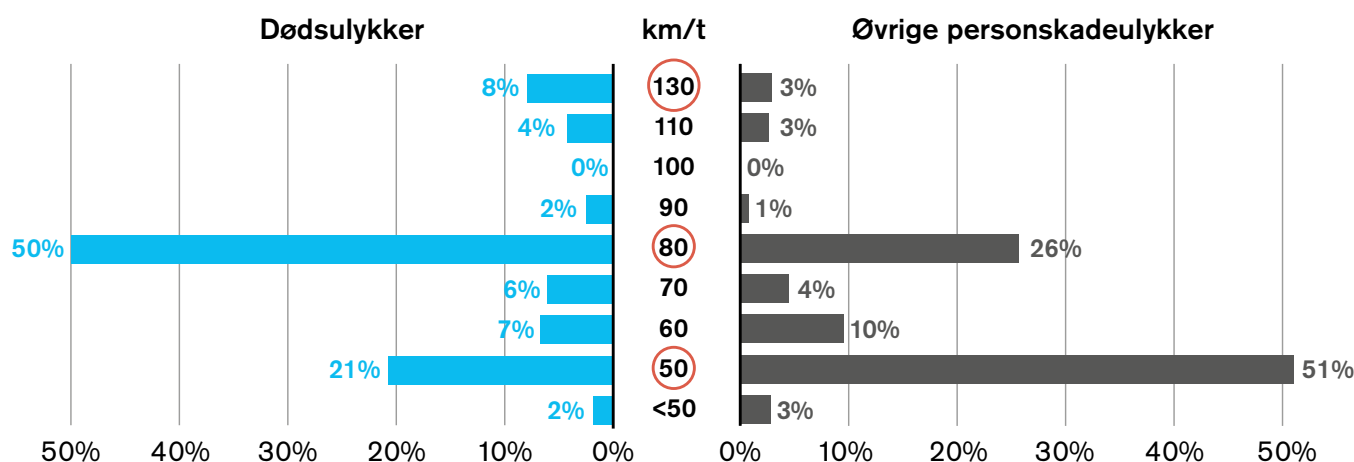
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ulykker hvor fører/fodgænger påvirket af spiritus (og evt. andet)	53	49	24	38	35	26	26	33	29
Ulykker hvor fører/fodgænger kun var påvirket af narkotika/medicin	2	7	8	6	10	6	6	13	11
Ulykker i alt med spiritus/narkotika/medicin	55	56	32	44	45	32	32	46	40
Samlet antal dødsulykker	228	208	156	173	168	172	195	165	164

Tablet 4 Antal dødsulykker hvor en eller flere parter har været påvirket af spiritus og eller narkotika/medicin



Hastighedsgrænser og kørte hastigheder

Hastigheden spiller en rolle i forhold til, om ulykken sker, og hvor alvorlig den bliver. I Figur 9 ses den gældende hastighedsgrænse, hvor dødsulykkerne skete. 50% af dødsulykkerne er sket hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t. I forhold til de øvrige personskadeulykker sker dødsulykker generelt på steder med højere hastighedsgrænser, da ca. 50% af de øvrige personskadeulykker er sket ved en hastighedsgrænse på 50 km/t.



Figur 9 Hastighedsgrænser ved dødsulykker og øvrige personskadeulykker

I dødsulykkerne har bilinspektøren i de fleste tilfælde (70%) beregnet en hastighed for mindst en af de involverede køretøjer. Samlet er det vurderet, at 75 trafikanter har kørt over hastighedsgrænsen i dødsulykkerne. Nedenfor ses en tabel med hastighedsoverskridelsen inddelt i intervaller på 10 km/t og hvilken type køretøj, der er registreret med hastighedsoverskridelsen. 35 af køretøjerne har overskredet hastighedsgrænsen med 1-10 km/t, hvilket er knap halvdelen af hastighedsoverskridelserne.

Det er hovedsageligt personbilerne, der står for hastighedsoverskridelser på mere end 20 km/t, men varebiler og motorcykler er også repræsenteret.

I en del af dødsulykkerne bliver hastighedsgrænsen ikke overskredet, men som det er vist i Figur 9, understreges hastighedens betydning af, at en større del af dødsulykker sker ved højere hastighedsgrænser end de øvrige personskadeulykker.

Hastigheds- overskridelse	Personbil	Varebil	Lastbil/bus	Motorcykel	Knallert 45 og knallert 30	Andet	I alt
1-10 km/t	11	5	16	2	0	1	35
11-20 km/t	5	2	4	2	1	0	14
21-30 km/t	4	1	0	1	0	0	6
31- km/t	13	3	0	3	1	0	20
I alt	33	11	20	8	2	1	75

Tabel 5 Køretøjstype og hastighedsoverskridelse. Andet er i dette tilfælde en flugtbilist.

Sele- og hjelmbrug samt airbags

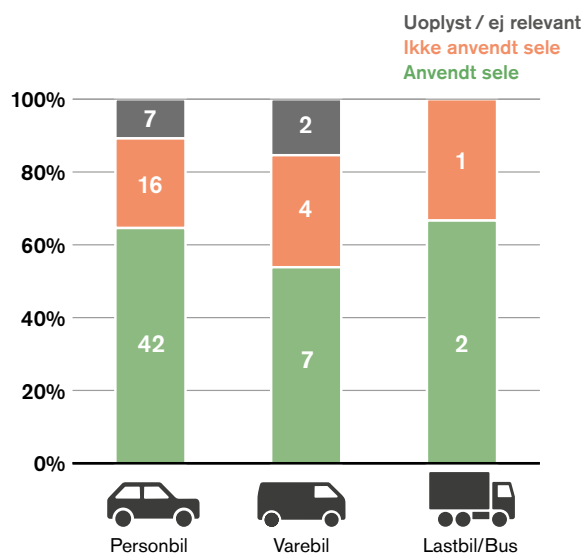
Det er registreret, om de dræbte personer brugte sele eller hjelm. Hvis der var airbag i bilen på den pågældende plads, er det registreret om den blev udløst eller ej.

Sele

Figur 10 viser, at for personbiler er det 25 % af de dræbte (16 personer), som ikke har anvendt sele, og for varebiler har 4 ud af 13 dræbte ikke benyttet sele.

Der er ikke oplysninger om selebrug for alle de dræbte. Det skyldes, at det ikke altid har været muligt at afgøre, om der blev anvendt sele, f.eks. på grund af redningsarbejdet.

For de 42 dræbte i personbiler, som benyttede sele, blev kun 1 kastet ud af bilen. For de 16 i personbil, som ikke brugte sele, blev 3 kastet ud. Selebruget blandt dødsulykkerne ligger langt under de 96%, som Rådet for Sikker Trafik registrerede for personbiler i deres seneste seletælling i 2016.³

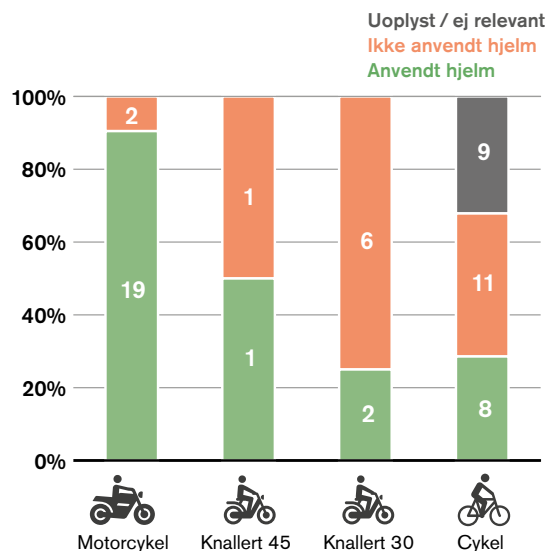


Figur 10 Procentvis fordeling af selebrug for dræbte personer i køretøjstyper, hvor der er sele til rådighed

Hjelm

Langt de fleste dræbte på motorcykel brugte hjelm, mens hjelmbruget for dræbte på knallert 45 og knallert 30 er noget lavere. Dette er alle køretøjsgrupper, hvor hjelm er påbudt. Der er 8 dræbte cyklister (29%), som brugte hjelm, 11 som ikke brugte hjelm og 9 cyklister, hvor hjelmbruget er uoplyst.

Rådet for Sikker Trafiks hjelmtælling fra 2016⁴ viser, at den generelle hjelmbrug blandt cyklister er 35%. For skoletrafik er hjelmbruget langt højere.



Figur 11 Procentvis fordeling for hjelmbrug for dræbte personer på køretøjstyper, hvor hjelm er påkrævet eller anbefalet

Airbag

Airbags er relevant i personbiler, varebiler, lastbiler og busser. I forbindelse med dødsulykkerne er det registreret, om der er airbags i køretøjet, og om de blev udløst. Airbaggen blev udløst for 43 af de 65 dræbte i personbiler. I 9 tilfælde blev den ikke udløst, og i 3 tilfælde var der ingen airbag. For 10 af de dræbte i personbil er det uoplyst, om der var airbag.

Der var airbag i 12 af 13 varebiler, hvoraf de 11 blev udløst.

³ <https://www.sikkertrafik.dk/raad-og-viden/i-bil/sikkerhedsudstyr>

⁴ <https://www.sikkertrafik.dk/media/6567/cykelhjelmrapport-2016-final.pdf>

Ulykkes- og skadesfaktorer 2018

I 2018 er der tilknyttet en eller flere ulykkesfaktorer til 163 ud af 164 ulykker, hvilket svarer til 99% af ulykkerne. Når der ikke er knyttet en ulykkesfaktor til konkrete ulykker, skyldes det ofte, at ulykkens forløb har været uklart.

Der er tilknyttet skadesfaktorer til 68 af dødsulykker. Det er ikke en forudsætning, at der knyttes en skadesfaktor på alle ulykker, da der ikke nødvendigvis er forhold ved ulykken, som forværrer skaden.

I Bilag 1 Ulykkes- og skadesfaktorer findes en mere detaljeret beskrivelse af ulykkes- og skadesfaktorer, og hvordan de er defineret i Dødsulykkesstatistikken. Det er muligt at knytte 4 ulykkes- og skadesfaktorer til hver enkelt ulykke i DUS.



Figur 12 Kombination af ulykkesfaktorer fordelt på "Trafikant", "Veje og omgivelser" og "Køretøj" for de 164 dødsulykker i 2018. Figuren viser ikke om den samme ulykke har tilknyttet flere faktorer af samme type

Ulykkesfaktor

En ulykkesfaktor er forhold ved ulykken, som vurderes med stor sandsynlighed at have haft betydning for ulykkens opståen.

Hvis en eller flere ulykkesfaktorer ikke havde været til stede under en ulykke, er det vurderet, at ulykken sandsynligvis ikke ville være sket.

Skadesfaktor

En skadesfaktor er forhold ved ulykken, som i den givne ulykke med stor sandsynlighed har haft betydning for skadens omfang og alvorlighed.

Hvis en eller flere skadesfaktorer ikke havde været til stede under ulykken, er det vurderet, at personskaderne sandsynligvis ville have været mindre alvorlige, eller at der ikke ville være sket personskade.



Ulykkesfaktorer

I alt der registreret 381 ulykkesfaktorer. Langt de fleste er knyttet til trafikanterne, som det også er illustreret på Figur 12, hvor kombinationer af ulykkesfaktorer knyttet til trafikanter, veje og omgivelser samt køretøj er vist.

I 114 af ulykkerne er ulykkesfaktorerne alene tilknyttet trafikanterne, hvilket svarer til 70%. I 26 ulykker (16%) er en kombination af trafikantens adfærd samt forhold omkring vej og omgivelserne medvirkende til, at ulykken sker.

Det er sjældent, at køretøj eller veje og omgivelser alene er faktor i ulykken.

Ulykkesfaktorer	Antal	Andel af dødsulykker
-----------------	-------	----------------------

Knyttet til trafikanter

a	Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	40	24%
b	Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	16	10%
c	Forkert placering	20	12%
d	Manglende/forkert reaktion/manøvre	36	22%
e	Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	58	35%
f	Manglende/utilstrækkelig orientering	55	34%
h	Chancebetonet kørsel	42	26%
i	Påvirket spiritus/narkotika/medicin	35	21%
j	Svækket fysisk tilstand	14	9%
z	Uligevægtig sindstilstand	1	1%

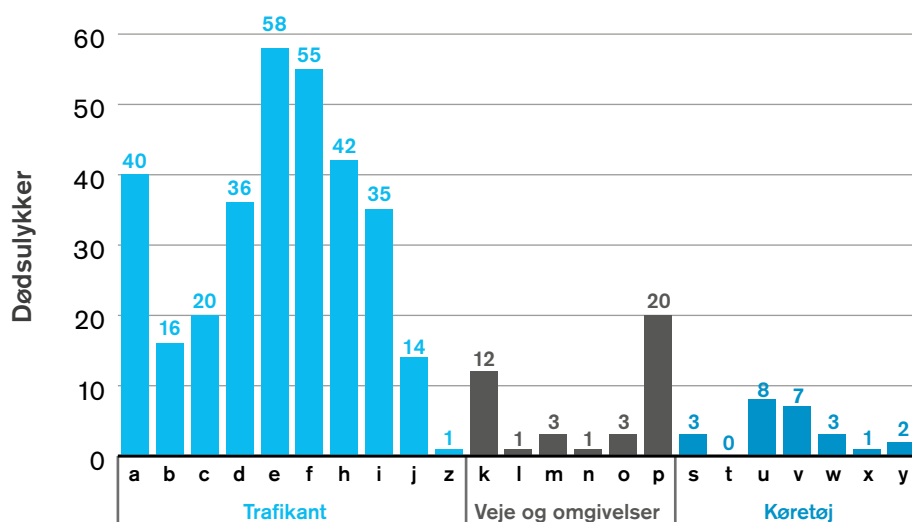
Knyttet til veje og omgivelser

k	Uhensigtsmæssig vejudformning	12	7%
l	Uhensigtsmæssig rabatudformning	1	1%
m	Afmærkning/skiltning	3	2%
n	Manglende vedligeholdelse	1	1%
o	Genstande på kørebanen	3	2%
p	Vejr	20	12%

Knyttet til køretøj

s	Bremser	3	2%
t	Styretøj	0	0%
u	Dæk	8	5%
v	Lys og reflekser	7	4%
w	Spejlindstillinger	3	2%
x	Belæsning	0	0%
y	Udsyn	2	1%

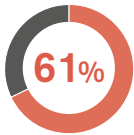
Tabel 6 Antal ulykkesfaktorer knyttet til trafikanter, veje og omgivelser samt køretøj. En ulykke kan godt have flere faktorer.



Figur 13 Antal af ulykkesfaktorer i dødsulykker i 2018, fordelt på "Trafikant", "Vej og omgivelser", og "Køretøj". Bogstaverne henviser til ulykkesfaktorerne, som er vist i Tabel 6.

Ulykkesfaktorer knyttet til trafikanter

Ulykkesfaktorer for trafikanterne er især relateret til opmærksomhed/orientering (e+f), høj hastighed (a+b), chancebetonet kørsel (h), manglende/forkert reaktion/ manøvre (d), og kørsel i påvirket tilstand (i).



**Uopmærksomhed
eller utilstrækkelig
orientering**

Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed (e) og manglende/utilstrækkelig orientering (f) dækker begge over to faktorer, som i praksis kan være vanskelige at adskille, og de bliver derfor betragtet samlet her. Disse faktorer er bl.a. relateret til svingning, vigepligtssituationer, bakkemanøvrer eller overhaling, hvor andre trafikanter overses eller fejlvurderes samt distraktion, hvor vigtig information overses, eller hvor føreren er faldet i søvn under kørslen. De to faktorer er vurderet at have haft betydning for, at ulykken skete, i 100 ulykker svarende til 61 % af dødsulykkerne i 2018. Hvis flere trafikanter i samme ulykke er vurderet at have faktoren manglende/utilstrækkelig opmærksomhed eller manglende/utilstrækkelig orientering, tæller ulykken kun med én gang, og derfor kan antallet af de to faktorer ikke lægges sammen.

Hastighed er relateret til to ulykkesfaktorer: For høj hastighed i forhold til den generelle hastighedsbegrænsning eller køretøjets godkendte hastighed (a), og for høj hastighed i forhold til bl.a. vejens udform-

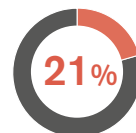
ning, føre, vejrforhold og manøvrer mv. (b). Hastighed har betydning for, at ulykken skete i 55 af dødsulykkerne svarende til 34 %.



**Chancebetonet
adfærd**

I 42 af dødsulykkerne havde trafikanten en chancebetonet adfærd (h), svarende til 26%. Det er f.eks. hasarderet kørsel, kørsel for at opsøge farlige situationer eller manglende afstand til forankørende.

Manglende/forkert reaktion/manøvre (d) er vurderet til at være en faktor i 36 dødsulykker. Det gælder manglende eller forkert reaktion i forhold til hvad, der ville være mest hensigtsmæssigt i situationen. Det kan f.eks. være manglende undvigemanøvre eller forkert køreteknik.



Påvirket tilstand

Førere eller fodgængere var påvirket af alkohol, narkotika og/eller medicin i en sådan grad, at det er vurderet at være en ulykkesfaktor (i) i 35 af dødsulykkerne svarende til 21%. Det er altså ikke alle ulykker, hvor en person har været påvirket, at det vurderes at være af betydning for at ulykken skete, da der er registreret 40 personer, som påvirket af spiritus og/eller narkotika/medicin.



Ulykkesfaktorer knyttet til veje og omgivelser

Uhensigtsmæssig vejudformning (k) og vejr, føre mv. (p) er de typiske ulykkesfaktorer knyttet til veje og omgivelser. Vejudformning er en ulykkesfaktor i 12 dødsulykker, svarende til 7%. Det kan være dårlige oversigtsforhold, skarpe kurver eller vildledende linjeføring.

Vejr, føre mv. er en ulykkesfaktor i 20 dødsulykker, svarende til 12%. Det kan f.eks. være stærk blæst eller nedbør, glat føre eller blændet af solen.

Ulykkesfaktorer knyttet til køretøjet

Der er få ulykker, hvor ulykkesfaktoren er knyttet til køretøjet. Typisk er det fejl på dæk (u) og fejl på lys og reflekser (v), som vurderes at være af betydning for, at ulykken sker.

I 2018 er det vurderet at fejl på dæk har været en ulykkesfaktor i 8 ulykker, hvilket svarer til 5% af dødsulykkerne, fejl på lys og reflekser har været en ulykkesfaktor i 7 ulykker.

Skadesfaktorer

I alt der registreret 81 skadesfaktorer i 68 ulykker, hvor det er vurderet, at der er forhold, der har været af betydning for skadernes omfang og alvorlighed, mens 96 ulykker ikke har tilknyttet en skadesfaktor.

Skadesfaktorer i DUS er ikke vurderet af en læge, og der er derfor kun fastlagt skadesfaktorer i de tilfælde, hvor politi og vejingeniør ikke har været i tvivl om, at forholdet har haft betydning for skadernes omfang.

Figur 14 viser kombinationen af skadesfaktorer fordelt på de 68 dødsulykker, som har fået tildelt en skadesfaktor. Der er f.eks. 6 ulykker, hvor både trafikanten og vej og omgivelser har en skadesfaktor. Som det også kan ses i Figur 15 og Tabel 7, er de fleste skadesfaktorer knyttet til trafikanten, men faste genstande for veje og omgivelser står også for en del af de faktorer, som er med til at forværre skaderne.

Skadesfaktorer	Antal	Andel af dødsulykker
----------------	-------	----------------------

Knyttet til trafikanter

I	Manglende eller utilstrækkelig selebrug	22	13%
II	Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug	15	9%
III	Høj hastighed	15	9%
IV	Forkert placering i køretøj	0	0%

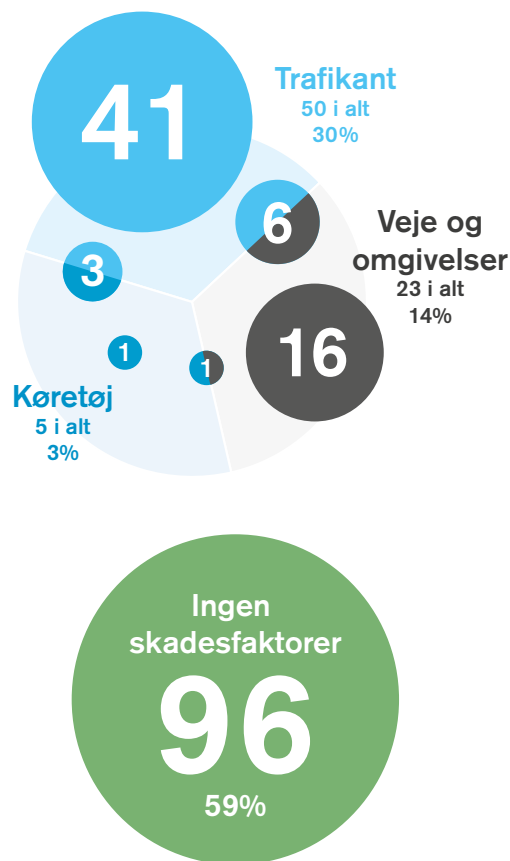
Knyttet til veje og omgivelser

V	Faste genstande	18	11%
VI	Skrånninger	3	2%
VII	Autoværn	3	2%

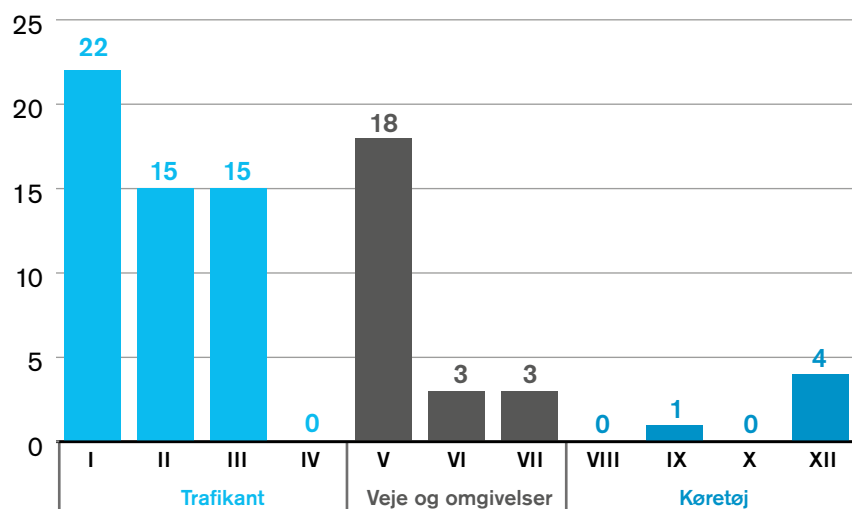
Knyttet til køretøj

VIII	Utilstrækkelig kabineadskillelse	0	0%
IX	Belæsning	1	1%
X	Dæk	0	0%
XII	Manglende eller utilstrækkeligt udstyr	4	2%

Figur 14 Kombination af skadesfaktorer knyttet til "Trafikant", "Vej og omgivelser" og "Køretøj", for de 164 dødsulykker i 2018. Figuren viser ikke om den samme ulykke har tilknyttet flere faktorer af samme type



Tabel 7 Antal skadesfaktorer knyttet til trafikanter, veje og omgivelser samt køretøj. En ulykke kan godt have flere skadesfaktorer



Figur 15 Fordeling af skadesfaktorer i 2018 på "Trafikant", "Vej og omgivelser", og "Køretøj". Romertallene henviser til skadesfaktorer fra Tabel 7.

Skadesfaktorer knyttet til trafikanten

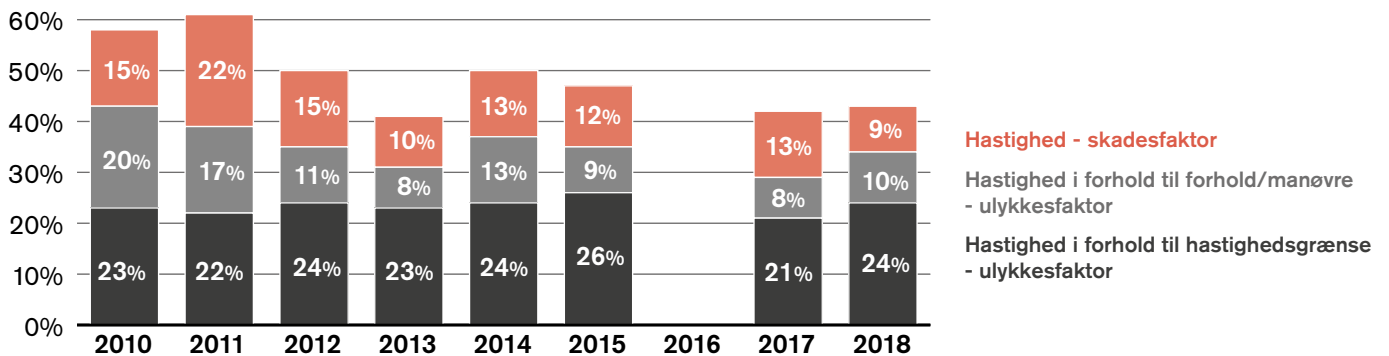
For trafikanterne er de hyppigste skadesfaktorer relateret til selebrug (I), hjelmbrug (II) og høj hastighed (III).

Manglende eller forkert brug af sikkerhedsseler (I) har været en faktor i 22 dødsulykker i 2018. Det er vurderet, at korrekt anvendelse af sikkerhedssele sandsynligvis ville have medført, at personskaderne var mindre.

Manglende eller forkert brug af hjelm (II) blandt cyklister, knallerførere og motorcyklister har været en skadesfaktor i 15 dødsulykker. Ud af de 19 førere uden hjelm, er det vurderet, at hjelmen ikke havde gjort en forskel i 4 tilfælde.

Høj hastighed (III) har været en skadesfaktor i 15 dødsulykker. Hastighed anvendes kun som skadesfaktor, hvis det er vurderet, at hastighed ikke har haft en betydning for, at ulykken skete.

Når hastighed som ulykkesfaktor og skadesfaktor lægges sammen, er hastighed medvirkende til at ulykkerne sker eller at skaderne bliver mere alvorlige i 43 % af ulykkerne i 2018. Som det ses i Figur 16, har det ligget på samme niveau de seneste år. Der blev ikke samlet data ind til DUS i 2016, så derfor er der ikke vist hastighed, som faktor hverken i forhold til ulykkesfaktor eller skadesfaktor.



Figur 16 Udvikling i andel af ulykker med hastighed som ulykkes- eller skadesfaktorer, vist som andel af dødsulykkerne det pågældende år

Skadesfaktorer knyttet til veje og omgivelser

Forhold ved veje og omgivelser som har indflydelse på at skadernes omfang og alvorlighed er oftest faste genstande (V). I 18 dødsulykker er faste genstande vurderet som en skadesfaktor. Faste genstande omfatter bl.a. træer, lygtepæle og bropiller, som ikke er afskærmede i forhold til påkørsel.

Skadesfaktorer knyttet til køretøjet

I 2018 er der registreret 5 skadesfaktorer med tilknytning til køretøjet. 4 af disse er relateret til manglende eller fejlbehæftet udstyr i køretøjerne (XII). Manglende eller defekte seler registres også under denne skadesfaktor og udgør 2 af de registrerede ulykker under denne skadesfaktor.

Skadesfaktoren omfatter desuden defekte airbags, som burde være udløst i ulykken, defekte hjelme mv.





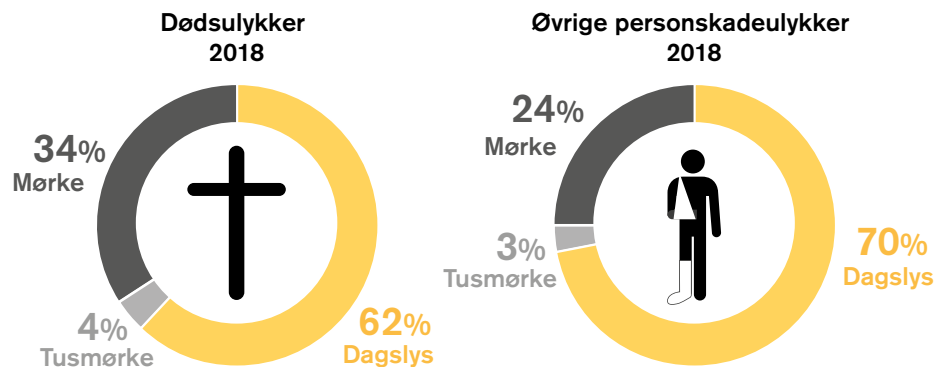
Andre forhold ved ulykkerne

Lysforhold

I 2018 er 62% af dødsulykkerne sket i dagslys, 34% er sket i mørke og 4% er registreret i tusmørke. Det ligner meget den fordeling som er registreret i perioden fra 2010-2018 (Figur 24, side 37).

Lysforholdene for øvrige personskadeulykker i 2018 er lidt anderledes, da 70% er registreret i dagslys, 24% i mørke og 3% i tusmørke. Både i 2018 og for hele perioden 2010-2018 er det registreret, at dødsulykkerne i højere grad sker i mørke end de øvrige personskadeulykker.

For dødsulykkerne i 2018 er 55 ulykker sket i mørke. Ved 39 af ulykkesstederne findes der ikke vejbelystning, 1 af stederne var vejbelystningen ikke tændt, og ved 15 af stederne var der vejbelystning, som var tændt på ulykkestidspunktet.



Figur 17 Lysforhold ved dødsulykkerne samt de øvrige personskadeulykker i 2018

Fejl og mangler ved køretøjerne

Til dødsulykkesstatistikken er der indsamlet flere oplysninger om de køretøjer, som var implicerede i ulykkerne, end ved indberetningen til den almindelige ulykkesstatistik. Hvis bilinspektøren har foretaget en undersøgelse af køretøjet, er data taget med i DUS. Ved de ulykker, hvor en eller flere personer dør senere som følge af ulykken, er køretøjerne ofte ikke undersøgt. Desuden er nogle af parametrene som f.eks. dæktryk, dæktype og mønsterdybde for dæk ikke altid relevante at undersøge på alle køretøjer f.eks. på cykler.

Tabel 8 viser, om der er registreret fejl og mangler på de elementer, som var involveret i dødsulykkerne i 2018.

Type af fejl	Med fejl	Ingen fejl	Uoplyst/ ej relevant
Lys/refleks	13	302	20
Dæktryk (ét eller flere af køretøjets dæk har forkert dæktryk)	1	226	108
Forskellig dæktype (ej parvis ens)	7	141	187
Slidbane på dæk utilstrækkelig (dybde mindst minimum)	8	233	94
Bremseevne utilstrækkelig	5	231	99
Styretøjsfunktion noget el. meget nedsat	0	239	96
Vedligeholdelsestilstand utilstrækkelig	4	227	104

Tabel 8 Køretøjer med fejl og mangler impliceret i dødsulykker 2018. Fodgængere og øvrige lette trafikanter indgår i vurderingen lys/refleks. I de øvrige er fodgængere talt med under uoplyst/ej relevant. Dæktryk, slidbane, dæktype og styretøj vil normalt ikke være relevant for knallert/cykel

Der er i alt fundet 38 fejl på 30 køretøjer i 28 forskellige dødsulykker i 2018. Dvs. i 17% af dødsulykkerne.

De hyppigste fejltypen i dødsulykkerne var parvist forskellige dæktyper, utilstrækkelig slidbane på dæk, fejl og mangler på lys og/eller refleks samt manglende vedligeholdelse af køretøj og utilstrækkelig bremseevne.

Der er registreret fejl på lys og/eller reflekser på 13 køretøjer. 3 ud af 13 køretøjer med lygte og/eller refleksfejl var cykler. De øvrige var 3 varebiler, 2 personbiler, 1 knallert 30, 1 knallert 45, 1 motorcykel, 1 lastbil samt 1 traktor.

Der er registreret fejl af forskellige type på dæk i 16 tilfælde. Fejl på dæk er primært relateret til personbiler og varebiler.

5 køretøjer har ikke haft tilstrækkelig bremseevne. De omfatter 2 knallert 30, en lastbil og 2 sættevogne.

Fejl og mangler ved køretøjer er ikke vurderet som en ulykkes- eller skadesfaktor i alle tilfælde, hvor der er fundet fejl ved køretøjerne. Der kan godt være konstateret fejl på et køretøj uden, at det har haft betydning for ulykkens opståen eller personskadernes omfang. I 27 ulykker (16% af alle dødsulykker) var fejl eller mangel på køretøjer en ulykkes- eller skadesfaktor. Se nærmere i afsnit om ulykkes- og skadesfaktorer på side 22.

Forhold ved vejene

Ved besigtigelsen registreres oplysninger om vejens vedligeholdelsesstand og om afmærkningens synlighed, forståelighed og vedligeholdelsesstand. Afmærkning betyder i denne sammenhæng striber på vejbelægningen, tavler og skilte. Desuden vurderes det, om vejens forløb var tydeligt og forståeligt i forhold til den tilladte hastighed på stedet. Vejens forløb kan f.eks. være uforståelig, hvis træer eller linjer på vejen giver en optisk illusion af et vejforløb, som ikke stemmer overens med vejens reelle forløb.

Afmærkning og vedligeholdelse

Registreringerne af afmærkningen, vedligeholdelsen og oversigt er en vurdering af, om disse forhold på ulykkesstedet var tilstrækkelige eller ej.

Vejens vedligeholdelsesstand er utilstrækkelig, når huller, revner, slitage mv. i belægningen kunne have haft betydning for ulykkens opståen eller omfang. Afmærkningen er utilstrækkelig, når synlighed og forståelighed vurderes at kunne have haft betydning for ulykkens opståen eller omfang. For begge gælder det, at det i den pågældende ulykke ikke nødvendigvis har haft en betydning, men udgør en øget risiko på ulykkesstederne. I de tilfælde, hvor det har haft en betydning for den aktuelle ulykke, er forholdene vurderet som en ulykkesfaktor.

Som det fremgår af Tabel 9 er utilstrækkelig vedligeholdelse og/eller afmærkning ikke et generelt problem i dødsulykkerne 2018.

	Antal ulykker			Andel
	Tilstrækkelig	Utilstrækkelig	Uoplyst/ ikke relevant	Utilstrækkelig
Vejens vedligeholdelsesstand	162	1	1	1%
Afmærkningens vedligeholdelsesstand	153	3	8	2%
Afmærkningens forståelighed	154	2	8	1%
Afmærkningens synlighed	148	4	13	2%

Tabel 9 Vedligeholdelsestilstand af vejen, afmærkning, samt forståelighed og synlighed af afmærkningen

Vejens forløb og oversigt

I 3 af de 164 dødsulykker er det vurderet, at vejens forløb ikke var tydeligt og forståeligt for minimum én af parterne i ulykken.

Oversigtsforholdene på vejen er angivet som utilstrækkelige, hvis oversigten ikke var tilstrækkelig i forhold til vejregler, hastighedsgrænse mv. Oversigten kan være utilstrækkelig både på strækninger og i kryds, se Tabel 10. Her fremgår det, at oversigtsforholdene var utilstrækkelige i 5 dødsulykker på strækninger og vurderet som tilstrækkelig i alle ulykker i kryds.

Det er ikke i alle ulykker med dårlige oversigtsforhold eller uklart vejforløb, at oversigten har været vurderet som en ulykkesfaktor.

Oversigtsforhold	Antal ulykker			Andel
	Tilstrækkelig	Utilstrækkelig	Uoplyst/ ikke relevant	Utilstrækkelig
Oversigt, kryds, primær vej	44	0	3	0%
Oversigt, kryds, sekundær vej	42	0	5	0%
Oversigt, strækning	104	5	8	4%

Tabel 10 Oversigtsforhold for kryds, primær og sekundær vej, samt oversigt på strækninger

Sidearealer

Sidearealernes tilstand på ulykkesstederne er vurderet i forhold til om de kunne have haft betydning for ulykkernes opståen eller alvorlighed, og dermed udgør en øget risiko på ulykkesstederne.

Sidearealer dækker, om der er faste genstande som f.eks. træer, autoværn, husmure mv., som er blevet påkørt i den enkelte dødsulykke. Rabattens tilstand er også vurderet i forhold til om den kunne have haft betydning for risikoforholdene. I de tilfælde, hvor det har haft en betydning i den aktuelle ulykke, er forholdene vurderet som en ulykkesfaktor.

Faste genstande

Der er registreret påkørsel af faste genstande i 33 af de 164 dødsulykker, hvilket svarer til 20%. 16 af disse faste genstande var vejtræer. Der er desuden blevet påkørt belysningsmaster, husmure, autoværn, færdselstavler mv.

I 45% af dødsulykkerne, hvor en fast genstand blev påkørt, var det i en kurve. 30% af de faste genstande blev påkørt på lige strækninger, og 12% skete i kryds, de øvrige påkørsler (13%) skete på stier, stikryds eller anden vejudformning. 27 (82%) af ulykkerne med påkørsel af fast genstand skete i landzone.

Hovedparten af ulykkerne med faste genstande (27 ulykker) var eneulykker – 5 i byzone og 22 i landzone.

Faste genstande er registreret som en skadesfaktor i 18 af dødsulykkerne (11% af dødsulykkerne i 2018). Det er dermed ikke alle påkørsler af faste genstande, som har haft indvirkning på skadernes alvorlighed.

Rabat og grøft

Rabattens og grøftens tilstand eller udformning på ulykkesstedet er blevet vurderet, hvis et køretøj var ude i rabatten/grøften. I 2018 er rabat og/eller grøft registreret i 13 dødsulykker. Alle skete i landzone. I 9 af de 13 dødsulykker blev der også påkørt en eller flere faste genstande.

1 dødsulykke har rabatudformning som ulykkesfaktor. 3 dødsulykker har skråning som skadesfaktor.

Autoværn

Autoværn er registreret som en påkørt fast genstand i 5 af de 164 dødsulykker. Autoværnet blev vurderet som skadesfaktor i 3 af disse ulykker.



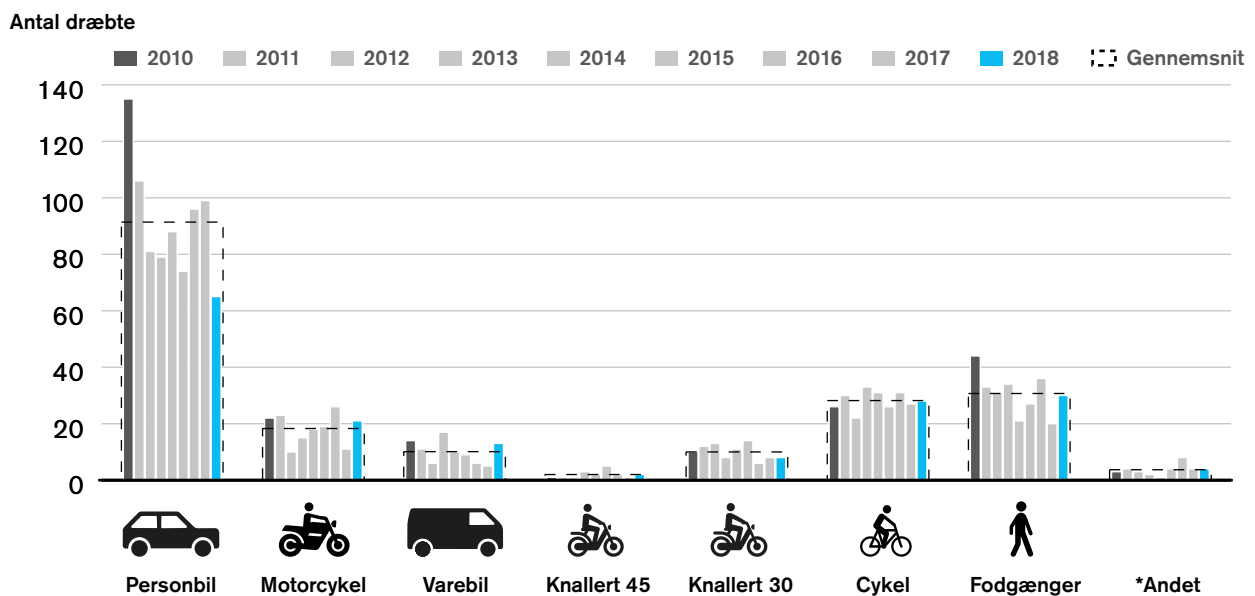
Sammenligning 2010-2018

I det følgende afsnit sammenlignes data fra 2010-2018.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Dødsulykker	231	208	156	173	168	172	195	165	164
Antal dræbte	255	220	167	191	182	178	211	175	171

Tablet 11 Antal dødsulykker og antallet af dræbte i perioden 2010-2018

Køretøjer og fodgængere, dræbte

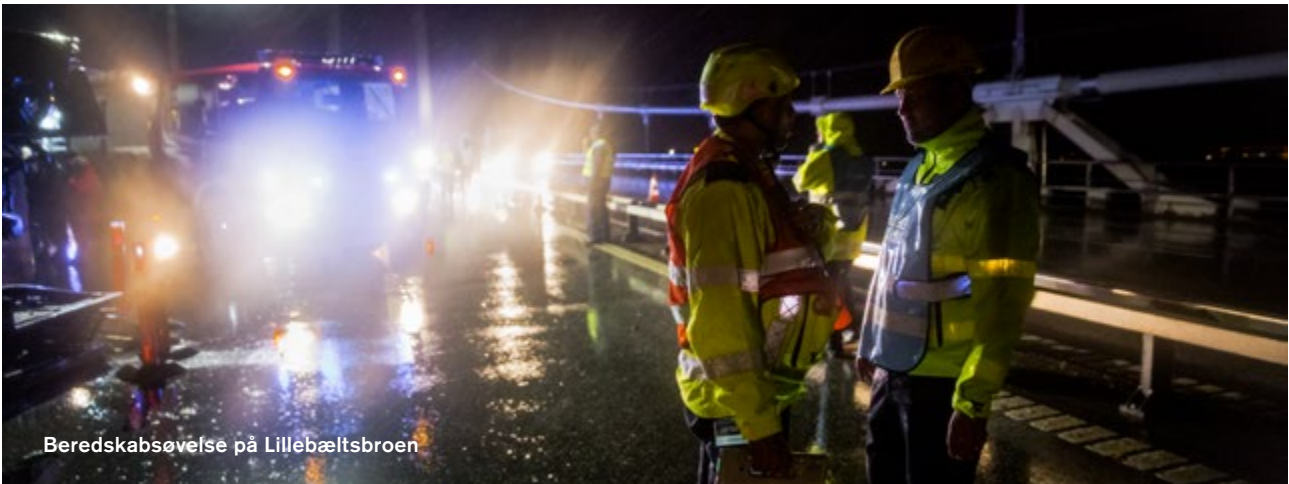


Som det kan ses i Figur 18, er der flest dræbte i personbil. Siden 2010, hvor registreringerne til DUS begyndte, ses en positiv udvikling for personbilerne.

For de øvrige trafikanter kan der ikke ses samme udvikling i antallet af dræbte. Antallet af dræbte cyklister, fodgængere, motorcyklister og knallert 30 førere har ligget meget jævnt med enkelte udsving. Det er alle trafikanter, som ikke har ekstra sikkerhedsudstyr i samme grad som personbilerne.

Figur 18 Antal dræbte fordelt på transportmiddel, 2010-2018. Gennemsnit per trafikantart ses som en stiple linje.

*Andet omfatter i denne figur traktorer, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg, ryttere, lastbil, sættevogn og bus

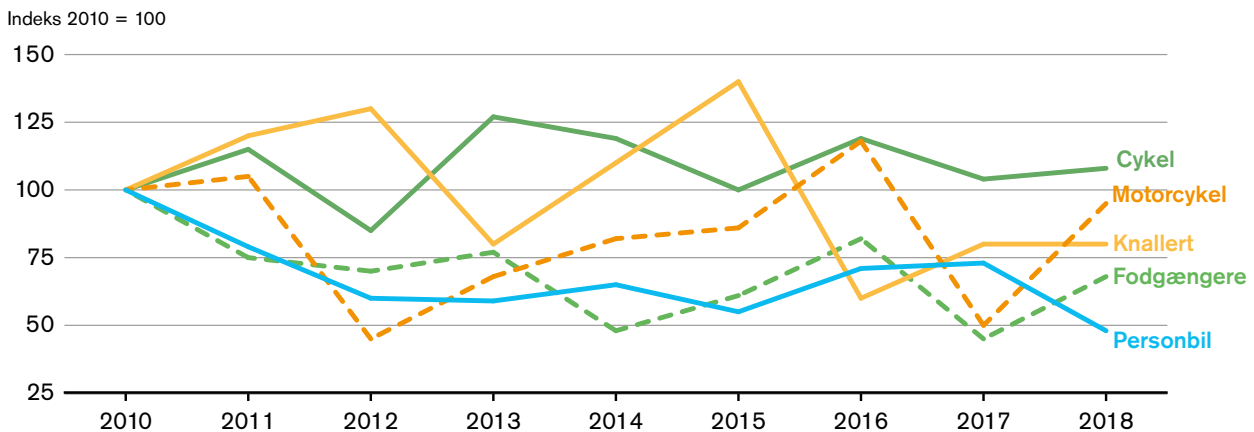


Beredskabsøvelse på Lillebæltsbroen

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Personbil	135	106	81	79	88	74	96	99	65
Motorcykel	22	23	10	15	18	19	26	11	21
Varebil	14	11	6	17	10	9	6	5	13
Knallert45	1	1	1	3	2	5	2	1	2
Knallert30	10	12	13	8	11	14	6	8	8
Cykel	26	30	22	33	31	26	31	27	28
Fodgængere	44	33	31	34	21	27	36	20	30
*Andet	3	4	3	2	1	4	8	4	4

Tablet 12 Antal dræbte fordelt på transportmiddel, 2010-2018.

*Andet omfatter i denne figur traktorer, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg, ryttere, lastbil, sættevogn og bus

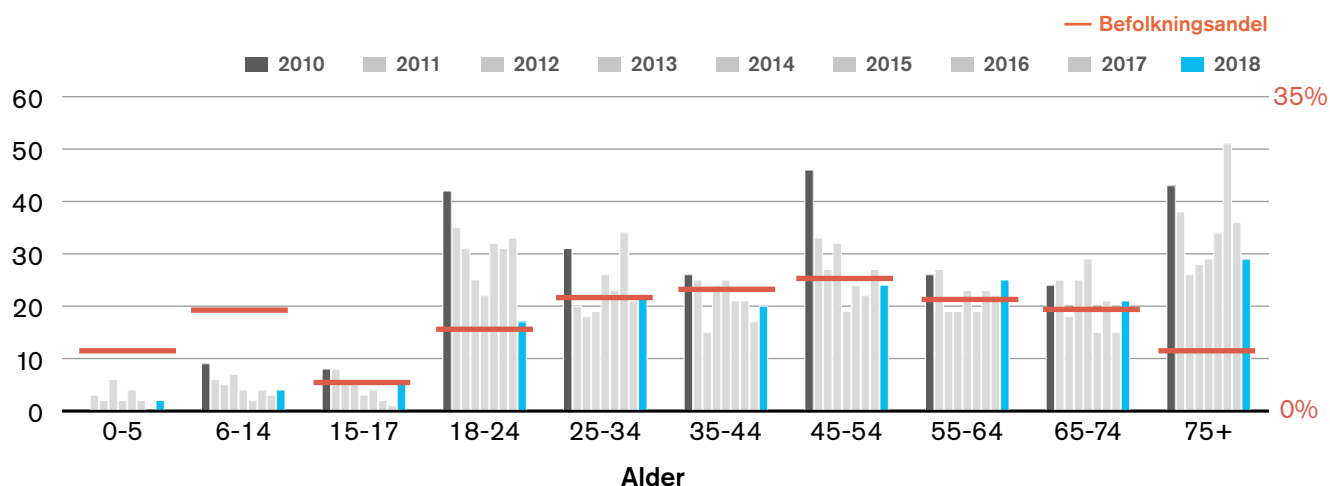


I Figur 19 er vist den løbende udvikling af dræbte indenfor forskellige køretøjstyper. De er indekseret i forhold til 2010, og det betyder at hvis punktet ligger højere end 100, så er der flere dræbte end i 2010.

Som det kan ses i figuren ligger antallet af dræbte cyklister forholdsvis jævnt omkring 100, og der er altså ikke sket en positiv udvikling i forhold til de dræbte cyklister.

Motorcyklister og fodgængere har heller ikke haft en positiv udvikling de seneste år.

Figur 19 Udviklingen i antal dræbte 2010-2018 fordelt på køretøjer. Tallene er indekseret i forhold til 2010. Nogle typer af køretøjer er udeladt i figuren, da der er meget få dræbte per år og der derved kan forekomme store udsving.



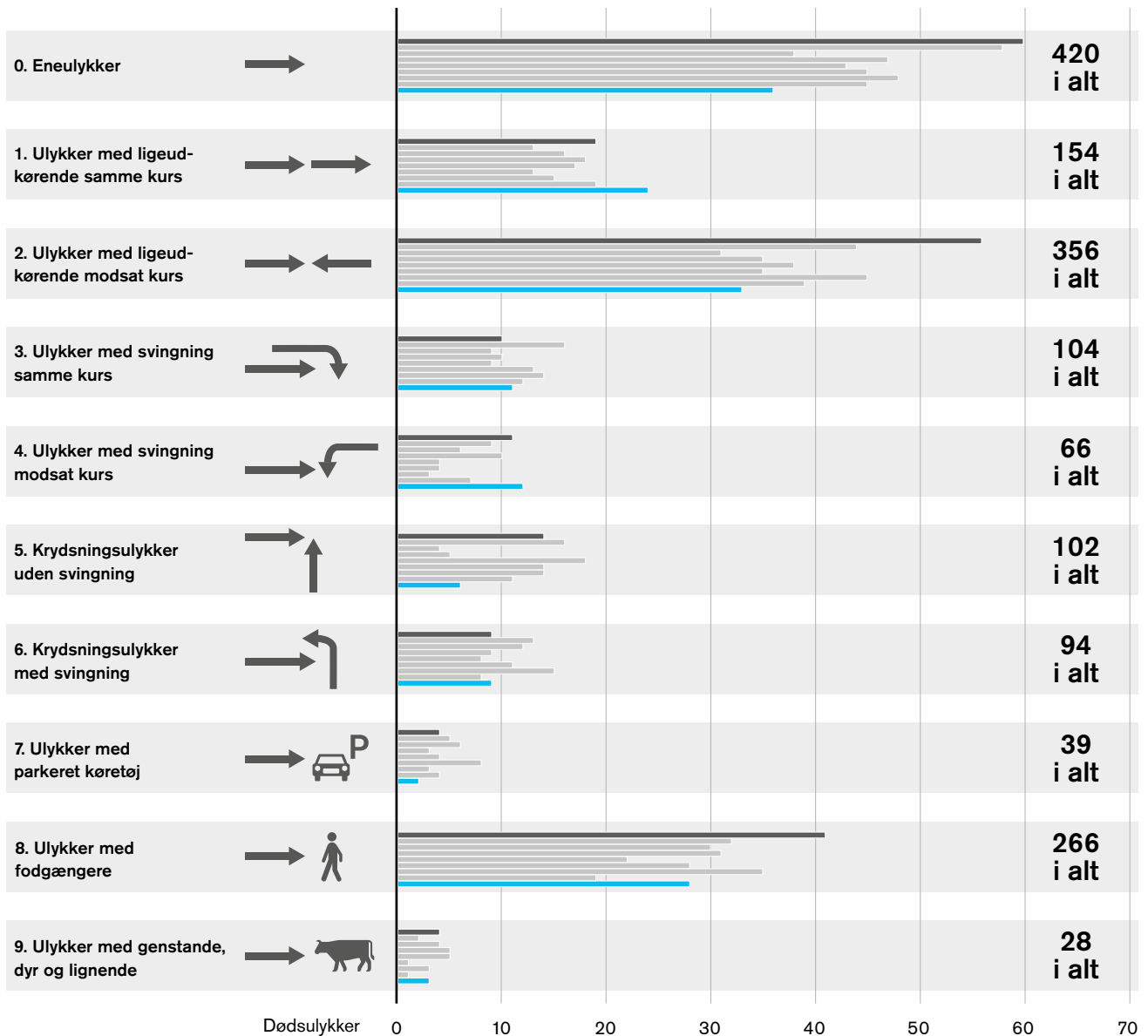
Unge i aldersgruppen 18-24 år og ældre personer på 75 år og derover er begge aldersgrupper, som ligger højere i dødsulykkesstatistikken end deres andel af befolkningen. De ældre er mere skrøbelige og har større risiko for at dø af de skader, som de pådrager sig i forbindelse med en ulykke.

Figur 20 Antal dræbte fordelt på aldersinterval, 2010-2018. Aldersgruppens andel af den samlede befolkning er vist med procent

Nogle unge er i højere grad risikovillige, og kombineret med manglende erfaring som f.eks. bilister eller motorcyklist kan det være en del af forklaringen på hvorfor de unge de fleste år er overrepræsenteret – hvilket de dog ikke er i 2018.



Ulykkessituation

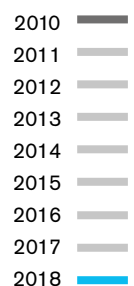


Figur 21 Fordeling af dødsulykker på hovedsituation for perioden 2010-2018

De hyppigste ulykkessituationer for dødsulykkerne i perioden 2010-2018 er eneulykker (hovedsituation 0), mødeulykker (hovedsituation 2) og fodgængerulykker (hovedsituation 8).

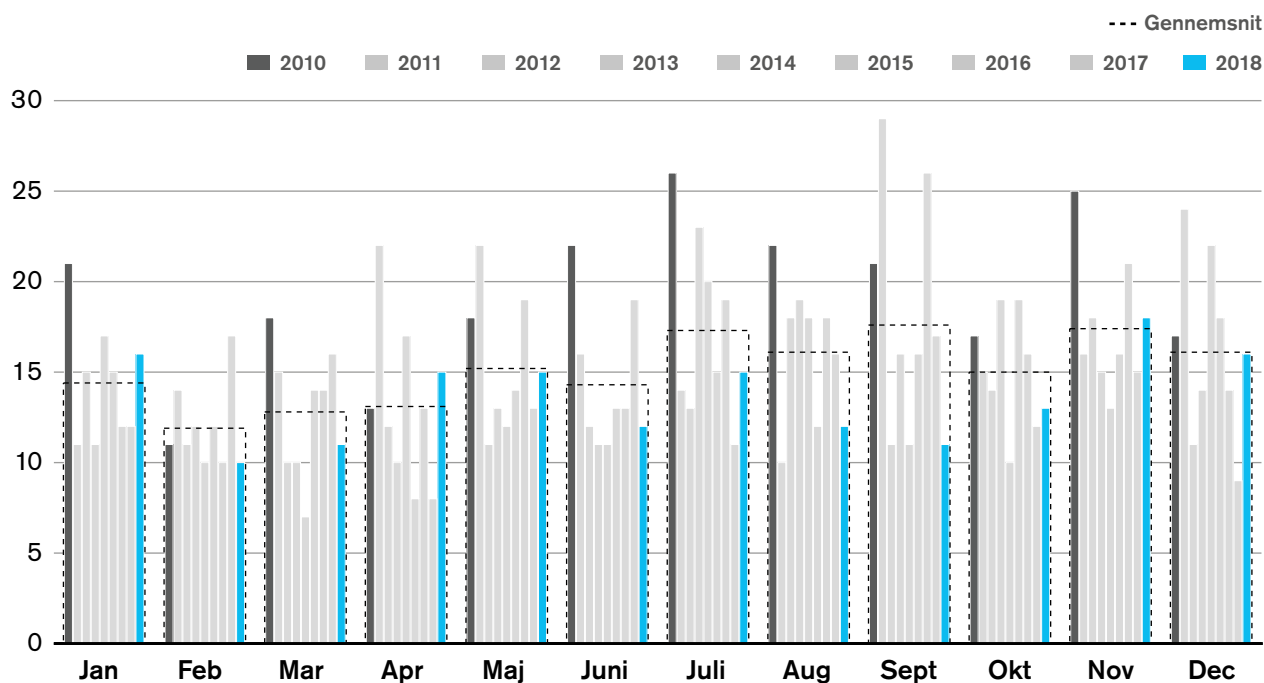
Fodgængerulykkerne adskiller sig fra de øvrige hovedsituationer, da de omfatter alle ulykker med fodgængere uanset trafikantens manøvre. Derfor dækker fodgængerulykker forskellige kryds- og vejudformninger, herunder ulykker i fodgængerfelter, T-kryds, kurver og lige strækninger, hvor de andre hovedsituationer er defineret ved trafikanternes manøvre og kørselsretning.

Fælles for de tre ulykkessituationer er, at høj hastighed ofte har haft betydning for ulykkens opståen eller konsekvenser. I eneulykker kan høj hastighed få store konsekvenser, hvis føreren f.eks. påkører et vejtræ. I mødeulykker forstærkes alvorligheden af det frontale sammenstød mellem de to køretøjer ved høj hastighed, og for fodgængerne som ikke har nogen former for afværgeforanstaltninger har en høj hastighed også større konsekvenser.



Fordeling på måneder

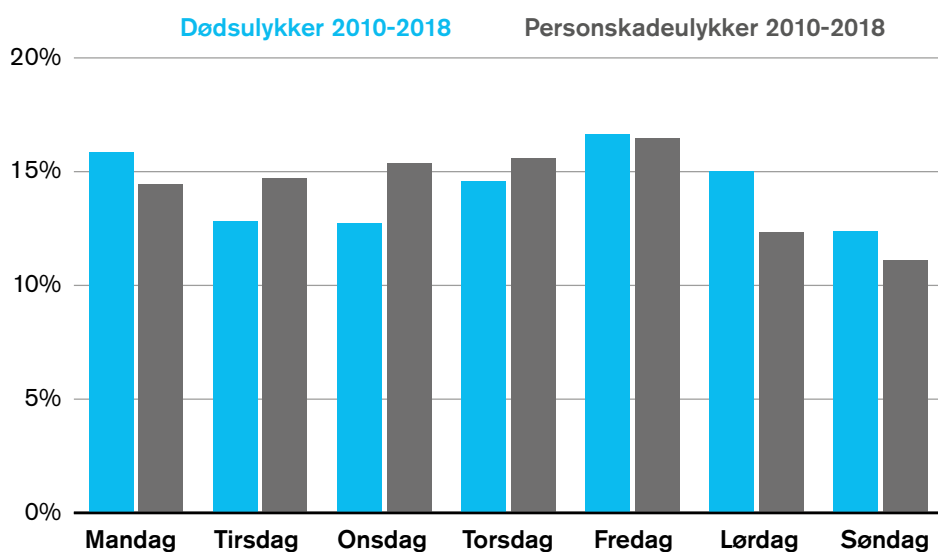
Fordelingen af dødsulykkerne på de forskellige måneder har store udsving inden for de enkelte år, men set over en længere årrække udligner det sig, så ulykkerne er mere jævnt fordelt. Generelt ser det ud til at de første 6 måneder af året ligger lidt lavere end de sidste 6 måneder.



Figur 22 Dødsulykker fordelt på måned samt gennemsnit for perioden 2010-2018

Fordeling på ugedag

Fordelingen af dødsulykkerne på ugedagene for perioden 2010-2018 ligner meget fordelingen af de øvrige personskadeulykker i samme periode, men weekenden ligger lidt højere for dødsulykkerne end de øvrige personskadeulykker.

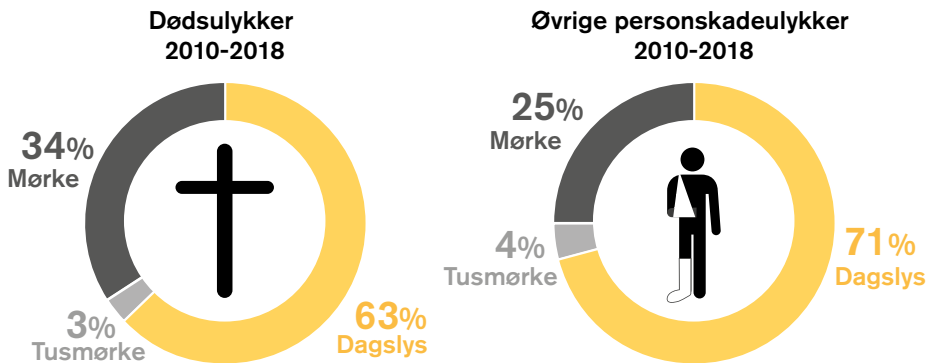


Figur 23 Fordeling af dødsulykker og øvrige personskadeulykker på ugedag i perioden 2010-2018

Lysforhold

De fleste ulykker, og det gælder både dødsulykker og øvrige personskadeulykker sker i dagslys, men en større del af dødsulykkerne sker i mørke (34%) end for de øvrige personskadeulykker (25% i mørke).

Der kan være forskellige grunde til at dødsulykkerne oftere sker i mørke end de øvrige personskadeulykker, dels det åbenlyse at det er sværere at orientere sig i mørke, men også faktorer som hastighed og påvirkede førere og træthed spiller ind. Læs mere i Ha-varikommisionens rapport om "[Trafikulykker om natten](#)".



Figur 24 Lysforhold ved dødsulykkerne i perioden 2010-2018



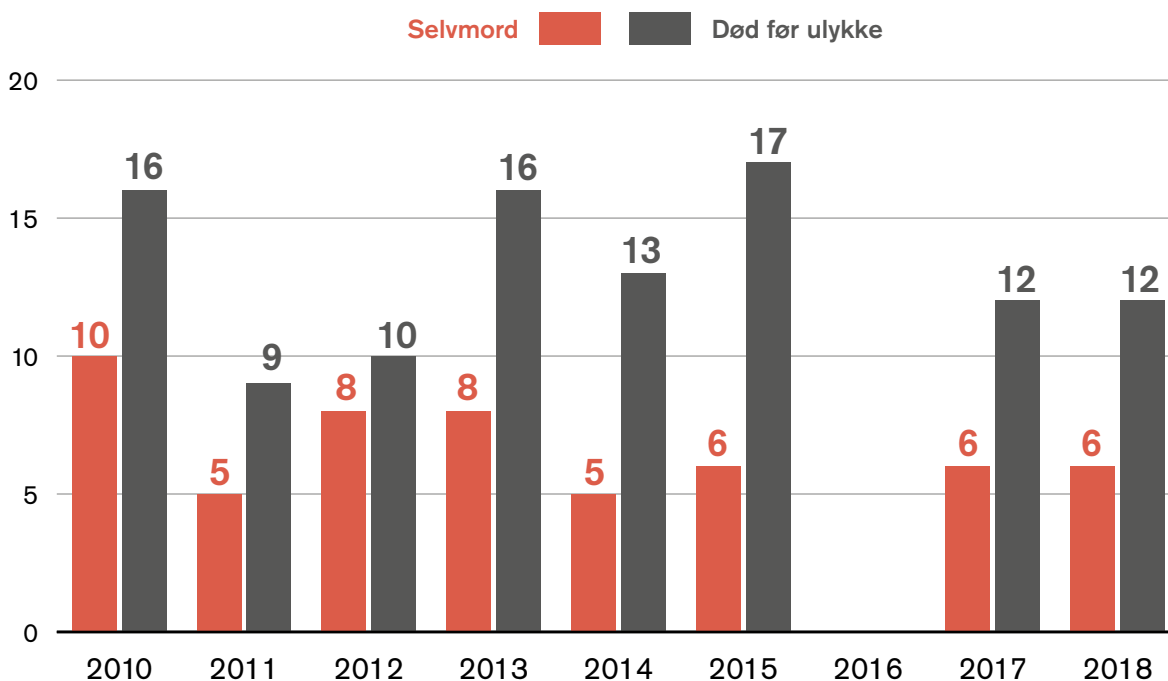
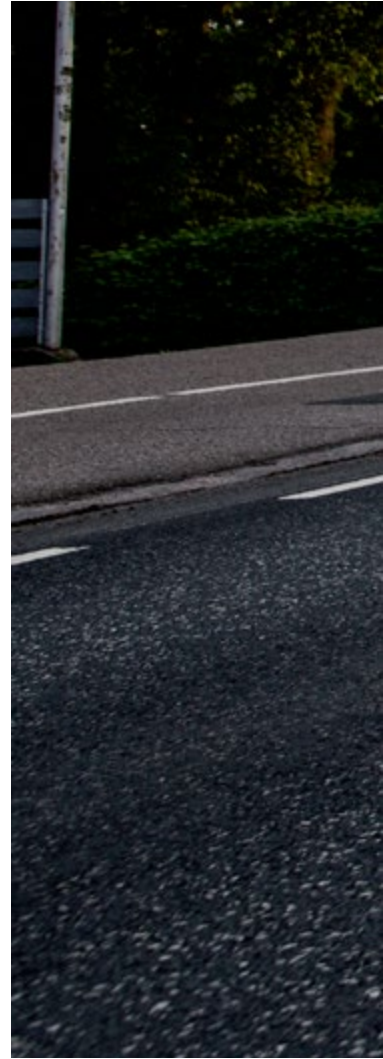
Selvmord og død før ulykke

Med DUS er det muligt at give et bud på, hvor mange selvmord, der sker i trafikken, og hvor mange ulykker, der sker som følge af at føreren dør af sygdom, inden selve ulykken sker.

Ved intentionelle ulykker, dvs. ulykker med selvmord til hensigt, regnes den dræbte ikke som trafikdræbt. De dræbte, hvor det med stor sandsynlighed kan konkluderes, at der var tale om selvmord, er derfor hverken inkluderet i DUS eller Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Det er politiet, der afgør, om en trafikulykke skal betragtes som selvmord. Denne afgørelse bygger på den viden, som politiet har om ulykken og den dræbte. I nogle tilfælde kan der være afskedsbreve eller vidner, der kan bekræfte, at der er tale om selvmord. I andre tilfælde kan handlingerne under ulykken være med til at bekræfte, at der er tale om selvmord. Hvert år er der nogle dødsulykker, hvor der er mistanke om selvmord, men hvor dette ikke kan bekræftes. Disse ulykker indgår i den officielle statistik over dødsulykker, og personerne tæller som dræbte i trafikken.

I 2018 er der registreret 6 selvmord i trafikken. Eventuelle selvmord i 2016 ikke er registreret, og indgår derfor ikke i den samlede registrering.



Figur 25 Antal omkomne personer i forbindelse med selvmord og førere døde før ulykken i perioden 2010-2018. Disse data er ikke medtaget i resten af rapporten, og er IKKE indregnet i dødsulykkesstatistikken.



I DUS registreres, hvis der er mistanke om selvmord, men ikke beviser herfor. De dræbte i ulykkerne med muligt selvmord er regnet med i årsrapporterne, da der ikke er entydige beviser for, at der er tale om selvmord.

I analysen af dødsulykkerne indgår ikke ulykker, hvor føreren som følge af sygdom eller andre naturlige årsager er afgået ved døden umiddelbart inden ulykken. I 2018 er der registreret 12 ulykker, hvor føreren som følge af sygdom er afgået ved døden inden ulykken, primært pga. hjertestop. I perioden 2010-2018 er der i alt registreret 105 ulykker, hvor føreren døde før ulykken, jf. Figur 25. Da føreren i disse tilfælde ikke er død som følge af ulykken, og da ulykken sker som følge af førerens død, betragtes disse ulykker heller ikke som dødsulykker. Data for de i alt 105 ulykker indgår således ikke i DUS eller i Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Hvis der i forbindelse med et selvmord eller en ulykke, hvor føreren som følge af sygdom er afgået ved døden inden ulykken, omkommer andre trafikant eller passagerer, tæller disse med i statistikken, som døde i trafikken. Personen, som begik selvmord eller døde før ulykken, tæller dog fortsat ikke med i statistikken.

Bilag 1

Ulykkes- og skadesfaktorer 2018

Ulykkesfaktorer

Trafikantfaktorer

Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	For høj hastighed i forhold til hastighedsgrænse eller køretøjsbestemt hastighedsgrænse lige inden ulykkens opståen.
Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	For høj hastighed i forhold til forholdene. F.eks. hastighed i forhold til føre, sigtbarhed, vejr, vejstandard eller ift. manøvren f.eks. høj hastighed ved højresving.
Forkert placering	Trafikantens placering betyder, at han/hun f.eks. overses, påkøres eller fejltolkes – f.eks. kørsel mod ensretning.
Manglende/forkert reaktion/manøvre	Manglende eller forkert reaktion eller manøvre i forhold til, hvad der ville være mest hensigtsmæssigt. F.eks. forkert køreteknik eller manglende undvigemanøvre. Sker enten grundet manglende viden eller ved handling pr. instinkt.
Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	Grundet manglende eller utilstrækkelig opmærksomhed overses vigtig information eller andre trafikanter. F.eks. distraktion pga. mobil eller reklamer, eller når føreren er faldet i søvn.
Manglende/utilstrækkelig orientering	Manglende eller utilstrækkelig orientering, hvor dette er påkrævet. F.eks. i forbindelse med svingning, bakning, vigepligtssituationer eller overhaling, hvor andre trafikanter overses enten pga. forkert, mangelfuld eller ikke eksisterende orientering.
Chancebetonet kørsel	Når trafikanten bevidst accepterer eller opsøger risici ved kørsel, eller når der tages en chance, som ikke bevidst opfattes som en risiko. F.eks. køre for hurtigt trods viden om risiko pga. fartoplevelsen eller pga. fejlurdering af vejen, hasarderet kørsel eller køre for tæt på forankørende.
Påvirket sprit/narkotika/medicin	Trafikantens påvirkning af alkohol og/eller narkotika og/eller medicin har haft betydning for ulykkens opståen.
Svækket fysisk tilstand	Pludselig opstået sygdom eller aldersbetinget svækkelse af helbredet har betydning for ulykkens opståen. F.eks. handicap, lav/højt blodsukker, høj alder eller manglende medicin. Kan også dække over psykisk ustabilitet som f.eks. nedtrykthed eller vrede.
Uligevægtig sindstilstand	Raseri, ophidselse eller nedtrykthed.

Ulykkesfaktor

En ulykkesfaktor er forhold ved ulykken, som vurderes med stor sandsynlighed at have haft betydning for ulykkens opståen.

Hvis en eller flere ulykkesfaktorer ikke havde været til stede under en ulykke, er det vurderet, at ulykken sandsynligvis ikke ville være sket.

Skadesfaktor

En skadesfaktor er forhold ved ulykken, som i den givne ulykke med stor sandsynlighed har haft betydning for skadens omfang og alvorlighed.

Hvis en eller flere skadesfaktorer ikke havde været til stede under ulykken, er det vurderet, at personskaderne sandsynligvis ville have været mindre alvorlige, eller at der ikke ville være sket personskade.

Vej- og omgivelsesfaktorer

Uhensigtsmæssig vejudformning	Vejens udformning har betydning for ulykkens opståen. F.eks. skarp kurve, forkert sidehældning, overraskende linjeføring, dårlige oversigtsforhold, vildledende linjeføring osv.
Uhensigtsmæssig rabatudformning	Rabattens udformning har betydning for føreren manøvremligheder ved hjulpar i rabatten. F.eks. bæreevne, hældning og kantens højde.
Afmærkning/skiltning	Manglende eller forkert afmærkning eller skiltning, der har betydning for ulykkens opståen. Medfører enten manglende information hos trafikanten eller forkerte valg.
Manglende vedligeholdelse	Manglende vedligeholdelse af vejen har betydning for ulykkens opståen. F.eks. huller i kørebane, slidt afmærkning eller manglende afvanding.
Genstande på kørebanen	Fremmedlegemer på vejen har medvirket til ulykkens opståen. F.eks. tabte genstande, stillestående køretøjer, dyr, olie eller sand.
Vejr, føre mm.	Foringede vejrsmæssige forhold, der er medvirkende til ulykkens opståen såsom stærk blæst, nedbør, blændet af solen, vådt eller glat føre, nedsat sigtbarhed pga. tåge mm.

Køretøjsfaktorer

Bremser	Fejl på bremsesystemet er medvirkende til ulykkens opståen. F.eks. defekt ABS eller ESP, manglende eller uens bremsekraft. Gælder alle køretøjer – også cykler.
Styretøj	Fejl på styretøj er medvirkende til ulykkens opståen. F.eks. defekt servostyring, ældre bil med tungt styretøj, ratslør eller lign.
Dæk	Fejl på dæk er medvirkende til ulykkens opståen. F.eks. for lidt slidbane, skader eller fejl på dæk, punktering, forkert dæktryk eller forkert dæktype.
Lys og reflekser	Fejl på lygter eller reflekser er medvirkende til ulykkens opståen. F.eks. lygteføring, blinklys eller reflekser. Både aldersbetingede og pludseligt opståede fejl.
Spejlindstillinger	Manglende eller forkert indstillede spejle er medvirkende til ulykkens opståen. F.eks. manglende spejl, forkert indstillede spejle, defekte spejle, spejle med store blinde vinkler, knuste, beskidte, tildækkede eller tilisede spejle.
Belæsning	Uforsvarlig eller ulovlig læsning er medvirkende til ulykkens opståen. F.eks. overvægt, mangelfuld fastgørelse, højt tyngdepunkt, for høj, for lang, forkert placering af last eller mangelfuld afmærkning af udtagende last.
Udsyn	Nedsat udsyn er medvirkende til ulykkens opståen. F.eks. genstande anbragt i synsfeltet, snavsede, duggede, farvede, tilisede, ridsede/revnede ruder eller krumninger i ruder.

Skadesfaktorer

Trafikantfaktorer

Selebrug	Manglende selebrug eller forkert brug af sele har haft betydning for personskaderne.
Hjelmbrug	Manglende hjelmbrug eller forkert brug af hjelm har haft betydning for personskaderne. Gælder cyklister, knallertførere og motorcykelførere.
Hastighed	Hastigheden har haft betydning for personskaderne. Kan kun benyttes, hvis hastigheden ikke er en ulykkesfaktor. Definition som ulykkesfaktor.
Placering i køretøj	Forkert placering i køretøj har haft betydning for personskaderne. F.eks. ophold i varerum på varebiler, på ladet af en lastbil, på bagagebærer eller lign.

Vej- og omgivelsesfaktorer

Faste genstande	Træer, master og brønde har haft betydning for personskaderne. F.eks. uafskærmede kraftige træer, master eller brønde, styreskabe eller bropiller (for) tæt på vejen.
Skrånninger	Stejle grøfter/skrånninger har haft betydning for personskaderne. Især grøfteafslutninger og markoverkørsler.
Autoværn	Forkert udformet eller placeret autoværn har haft betydning for personskaderne. F.eks. forkert nedføring eller tilbagetrækning, fejlplacering, tilstand eller utilstrækkelig styrke.

Køretøjsfaktorer

Utilstrækkelig kabineadskillelse	Defekt, modificeret eller manglende adskillelse af rum i kabinen, som f.eks. betyder, at ting rammer passager eller fører, har haft betydning for personskaderne.
Belæsning	Genstande, som pga. uforvarlig placering eller manglende fastgørelse rammer fører eller passagerer, har haft betydning for personskaderne. F.eks. ved opbremsning eller kollision. Defineres som ulykkesfaktor.
Dæk	Når ulykken sker, men hvor slidte eller forkerte dæk eller dæktryk betyder, at skaderne forværres, fordi bremselængden øges.
Manglende eller utilstrækkeligt udstyr	Manglende eller utilstrækkeligt udstyr har haft betydning for personskaderne. F.eks. manglende eller fejlbehæftede seler, nakkestøtter, airbag eller fejlbehæftet hjelm.
Sele manglende/defekt	Manglende sele på førers eller passagers sæde, som har haft betydning for personskaderne (typisk i ældre køretøj). Defekt sele omfatter defekt fastgørelse af sele, revnet eller svag rem eller sele samt manglende udløsning på selestrammer. Se i øvrigt skadesfaktoren "selebrug" under trafikantfaktorer.



Bilag 2

Ulykkesfaktorer 2010-2018

Ulykkesfaktorer	2018		2017		2016	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Knyttet til trafikanter						
a Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	40	24%	35	21 %	-	-
b Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	16	10%	13	8 %	-	-
c Forkert placering	20	12%	13	8 %	-	-
d Manglende/forkert reaktion/manøvre	36	22%	32	19 %	-	-
e Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	58	35%	52	32 %	-	-
f Manglende/utilstrækkelig orientering	55	34%	54	33 %	-	-
h Chancebetonet kørsel	42	26%	38	23 %	-	-
i Påvirket spiritus/narkotika/medicin	35	21%	41	25 %	-	-
j Svækket fysisk tilstand	14	9%	13	8 %	-	-
z Uligevægtig sindstilstand	1	1%	2	1 %	-	-
Knyttet til veje og omgivelser						
k Uhensigtsmæssig vejudformning	12	7%	10	6 %	-	-
l Uhensigtsmæssig rabatudformning	1	1%	4	2 %	-	-
m Afmærkning/skiltning	3	2%	4	2 %	-	-
n Manglende vedligeholdelse	1	1%	1	1 %	-	-
o Genstande på kørebanen	3	2%	1	1 %	-	-
p Vejr	20	12%	18	11 %	-	-
Knyttet til køretøj						
s Bremses	3	2%	4	2 %	-	-
t Styretøj	0	0%	3	2 %	-	-
u Dæk	8	5%	7	4 %	-	-
v Lys og reflekser	7	4%	4	2 %	-	-
w Spejlindstillinger	3	2%	2	1 %	-	-
x Belæsning	1	1%	0	0 %	-	-
y Udsyn	2	1%	2	1 %	-	-

Table 19 Antal ulykkesfaktorer 2010-2017 knyttet til trafikanter, veje og omgivelser og til køretøj samt andel af alle dødsulykker hvert år. NB. Ingen data 2016. Kilde: DUS

²⁵ Faktoren "Distraheret" er udgået i 2012 og derfor sammenlagt med "Manglende opmærksomhed" for alle fem år. Det samme gør sig gældende med "Glat og vådt føre" samt "nedsat sigtbarhed". Disse er begge lagt ind under "Vejr".

Bilag 2

2015		2014		2013		2012		2011		2010	
Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
44	26%	41	24%	40	23%	37	24%	45	22%	53	23%
15	9%	22	13%	14	8%	17	11%	36	17%	46	20%
18	10%	14	8%	27	16%	14	9%	17	8%	32	14%
30	17%	27	16%	27	16%	30	19%	32	15%	25	11%
39	23%	59	35%	41	24%	55	35%	75	36%	102	44%
52	30%	43	26%	54	31%	52	33%	57	27%	47	20%
32	19%	29	17%	27	16%	31	20%	31	15%	32	14%
30	17%	47	28%	48	28%	32	21%	52	25%	57	25%
9	5%	8	5%	13	8%	12	8%	19	9%	10	4%
6	3%	1	1%	2	1%	-	-	-	-	-	-
8	5%	13	8%	9	5%	11	7%	12	6%	23	10%
0	0%	1	1%	6	3%	3	2%	5	2%	6	3%
3	2%	3	2%	7	4%	6	4%	7	3%	6	3%
2	1%	2	1%	2	1%	2	1%	2	1%	5	2%
1	1%	3	2%	5	3%	4	3%	2	1%	4	2%
14	8%	12	7%	11	6%	11	7%	29	14%	33	14%
1	1%	3	2%	2	1%	3	2%	3	1%	4	2%
0	0%	1	1%	1	1%	1	1%	1	0%	0	0%
5	3%	2	1%	5	3%	5	3%	10	5%	10	4%
4	2%	3	2%	2	1%	8	5%	5	2%	5	2%
0	0%	0	0%	4	2%	1	1%	1	0%	2	1%
0	0%	1	1%	4	2%	1	1%	3	1%	3	1%
1	1%	2	1%	2	1%	5	3%	2	1%	3	1%

Bilag 3

Skadesfaktorer 2010-2017

Skadesfaktorer	2018		2017		2016	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Knyttet til trafikanter						
I Manglende eller utilstrækkelig selebrug	22	13%	24	15%	-	-
II Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug	15	9%	17	10%	-	-
III Høj hastighed	15	9%	22	13%	-	-
IV Forkert placering i køretøj	0	0%	2	1%	-	-
Knyttet til veje og omgivelser						
V Faste genstande	18	11%	25	15%	-	-
VI Skråninger	3	2%	5	3%	-	-
VII Autoværn	3	2%	0	0%	-	-
Knyttet til køretøj						
VIII Utilstrækkelig kabineadskillelse	0	0%	0	0%	-	-
IX Belæsning	1	1%	1	1%	-	-
X Dæk	0	0%	0	0%	-	-
XI Manglende eller utilstrækkeligt udstyr	4	2%	8	5%	-	-

Tablet 20 Antal dødsulykker i 2010-2017 med skadesfaktorer knyttet til trafikanter, veje og omgivelser og til køretøj samt andel af alle dødsulykker hvert år. I 2015 og 2017 kan ulykkesfaktorer knyttes til element og trafikant, men der er ingen dubletter. *) Manglende eller defekt sele registreres også under XI. Kilde: DUS.

Bilag 3

2015		2014		2013		2012		2011		2010	
Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
24	14%	30	18%	26	15%	18	12%	33	16%	41	18%
24	14%	19	11%	13	8%	7	4%	26	13%	21	9%
21	12%	22	13%	17	10%	24	15%	45	22%	34	15%
1	1%	0	0%	2	1%	1	0%	2	1%	1	0%
29	17%	31	18%	26	15%	28	18%	32	15%	36	16%
3	2%	4	2%	9	5%	4	3%	8	4%	13	6%
3	2%	2	1%	1	1%	0	0%	2	1%	3	1%
0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
0	0%	2	1%	1	1%	3	2%	1	1%	0	0%
0	0%	2	1%	1	1%	2	1%	4	2%	3	1%
4	2%	3	2%	3	2%	2	1%	0	0%	2	1%

Vejdirektoratet har kontorer i:

Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

