

Dødsulykker 2020

Årsrapport



Titel

Dødsulykker 2020. Årsrapport

Dato

December 2021

Tryk

Vejdirektoratet

For at mindske miljøbelastningen trykker Vejdirektoratet på papir der opfylder både FSC og Ecolabel kravene.

ISBN (NET)

978-87-94158-63-3

ISBN

978-87-94158-64-0

Copyright

Vejdirektoratet, 2021

Indhold og forudsætninger

Denne rapport omhandler dødsulykker i trafikken for året 2020. Data er samlet ind til den "Den udvidede dødsulykkesstatistik", som forkortes DUS. DUS blev igangsat i 2010, og rapporten indeholder en sammenlignende statistik for perioden 2011-2020 efter gennemgangen af 2020.

Gengivelse af resultaterne er tilladt med kildeangivelse: DUS 2020, 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).

Ulykker med personskade 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 inden for 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 fx 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 fået målt en promille højere end 0,50, eller hvor politiet har vurderet, at trafikanten var påvirket af alkohol.

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 dette år, og derfor indgår 2016 kun med de parametre, som normalt findes i Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Indhold

Sammenfatning af dødsulykker i 2020	4
Dræbte fordelt på køn	4
Stor andel af eneulykker	5
Forskelle på dødsulykker og øvrige personskadeulykker	5
Færre dræbte på knallert og motorcykel	6
Dræbte på elcykel	6
Ældre over 75 år udgør 23 % af de dræbte	6
Dødsulykkerne sker høj grad uden for byerne	6
Adfærd der påvirker ulykkerne	7
Adfærd der påvirker skaderne ved ulykkerne	7
 Ulykkesåret 2020	 8
Karakteristika	8
Danmark i forhold til EU	8
Fordeling af dødsulykker i Danmark	9
Land/byzone og vejudformning	10
Tidspunkt for ulykkerne	11
Ulykkessituationer	12
Trafikantgrupper, dræbte og modparter	14
Status for...	18
Ulykker med påvirkede førere og fodgængere	19
Hastighedsgrænser og kørte hastigheder	20
Sele- og hjelmbrug samt airbags	21
 Ulykkes- og skadesfaktorer 2020	 22
Ulykkesfaktorer	22
Skadesfaktorer	25
 Andre forhold ved ulykkerne 2020	 27
Fejl og mangler ved køretøjerne	28
Forhold ved vejene	29
Sidearealer	30
 Sammenligning 2011-2020	 32
 Spiritusulykker 2016-2020	 38
 Eneulykker 2016-2020	 44
 Selv mord og død før ulykke	 49
 Bilag 1 Ulykkes- og skadesfaktorer	 50
Bilag 2 Ulykkesfaktorer 2011-2020	54
Bilag 3 Skadesfaktorer 2011-2020	56

Sammenfatning af dødsulykker i 2020

163 dræbte i trafikulykker 
150 trafikulykker med dræbte 

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

Med 163 dræbte i 150 dødsulykker på de danske veje i 2020 er antallet af trafikdræbte det laveste siden statistikken startede i 1930.

For den 10-årige periode 2011-2020 er antallet af dræbte faldet fra 220 til 163, hvilket er et fald på 26%. Antallet af dødsulykker i samme periode er faldet fra 208 til 150, svarende til 28%.

Rapporten belyser forskellige karakteristika for dødsulykker ved at undersøge konkrete emner, f.eks. hvilke transportmidler, der var involveret i ulykkerne, køn- og aldersfordeling blandt de dræbte, hvilken ulykkestype osv. Desuden belyser rapporten den udvikling, der sker i ulykkesbilledet over tid.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene kan svinge fra år til år. Det gælder især, når man opdeler tallene i de enkelte delanalyser, fordi der bliver tale om relativt små tal. Det samlede fald i antallet af dræbte i 2020 hænger sandsynligvis i høj grad sammen med nedlukningen af samfundet under corona-pandemien. Men når man f.eks. ser på enkelte trafikantgrupper eller ulykkestyper, så kan det være vanskeligt at afgøre i hvor høj grad den udvikling, der er sket i 2020, er påvirket af coronarestriktionerne, og i hvor høj grad der er tale om tilfældig variation.

Dræbte fordelt på køn

121 mænd og 42 kvinder mistede livet i trafikken i 2020, hvilket svarer til hhv. 74% og 26%. Det er 35 færre dræbte mænd og 1 dræbt kvinde mindre end i 2019. Det hænger blandt andet sammen med, at antallet af dræbte mænd var højt i 2019.



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. Rapporten kan findes på vd.dk. 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.

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

Stor andel af eneulykker

48 af dødsulykkerne i 2020 er eneulykker (ulykker hvor kun ét køretøj er involveret), svarende til 32 %, hvilket er den højeste andel af ulykkerne siden DUS startede i 2010.

Ca. en tredjedel af de dræbte i personbil mistede livet i en eneulykke, og næsten halvdelen af de dræbte på motorcykel og lille knallert blev dræbt i eneulykker.

Knap 40 % af førerne i eneulykker var påvirket af spiritus, medicin eller narko (18 ud af 48 førere).

Læs mere om temaet om eneulykker for en 5-årig periode på side 44.



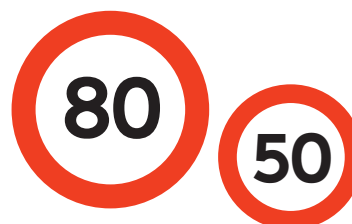
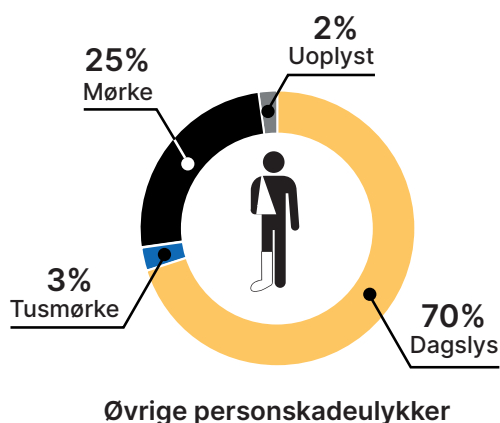
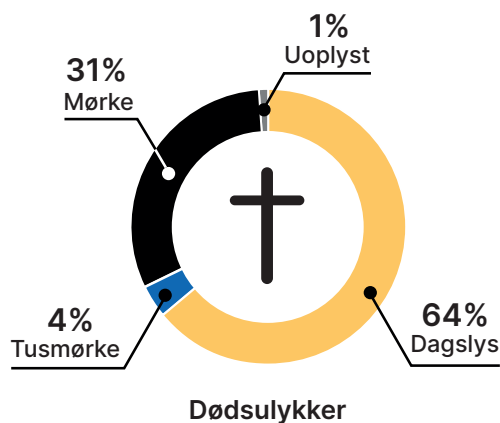
32 %

af dødsulykkerne
var eneulykker

Forskelle på dødsulykker og øvrige personskadeulykker

Dødsulykker adskiller sig fra de øvrige personskadeulykker bl.a. ved disse parametre: hastighed, lysforhold og ulykkesituation.

I forhold til de øvrige personskadeulykker sker flere af dødsulykkerne i mørke. For dødsulykkerne i 2020 gælder det, at 31 % skete i mørke, mens 25 % af de øvrige personskadeulykker skete i mørke.



**Højere fart ved
dødsulykker**

Hastighedsniveauet i dødsulykkerne er højere end for de øvrige personskadeulykker, og det kan blandt andet ses ved at næsten halvdelen (45 %) af dødsulykkerne sker ved en hastighedsbegrænsning på 80 km/t, men mere end halvdelen (58 %) af de øvrige personskadeulykker sker ved en hastighedsbegrænsning på 50 km/t.



21 %

af dødsulykkerne
var frontalkollisioner

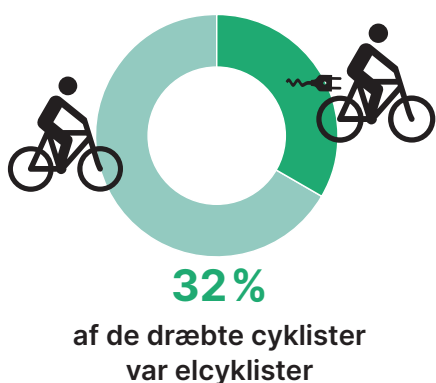
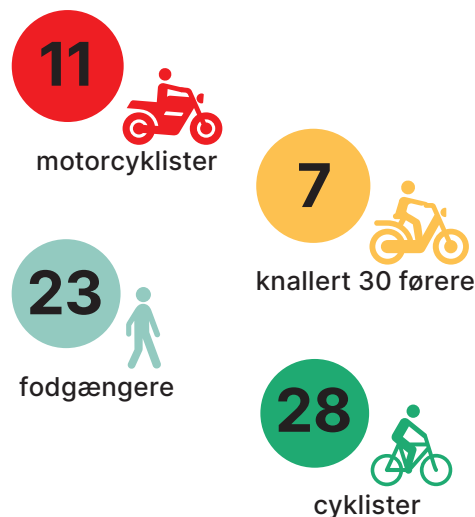
21 % af dødsulykkerne er frontalkollisioner, hvor 2 biler med modsat retning kører ind i hinanden. For de øvrige personskadeulykker er der kun registreret 7 % af denne ulykkestype.

Færre dræbte på knallert og motorcykel

Samlet for dræbte på motorcykel og knallert var 2020 det år med færrest dræbte for de to køretøjer tilsammen – i alt 18 dræbte fordelt på 11 motorcyklister og 7 knallert 30 førere.

I 2020 var der 23 dræbte fodgængere, hvilket er lidt lavere end de seneste par år.

Der var 28 dræbte på cykel, hvilket ligger på niveau med de seneste 10 år.



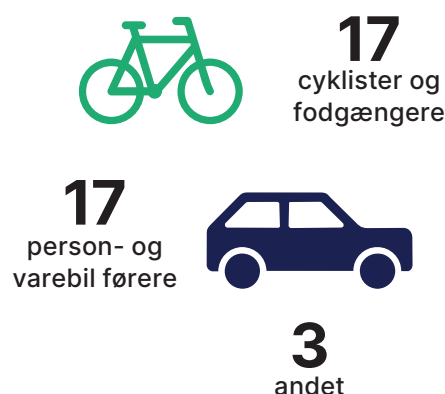
Dræbte på elcykel

I 2020 kørte 9 af de dræbte på elcykel, så elcyklister udgør 32 % af de dræbte cyklister. Antallet af dræbte på elcykel steg både i 2018 og 2019, hvor hhv. 6 og 10 elcyklister mistede livet i trafikken. Det hænger blandt andet sammen med, at der bliver kørt mere på elcykel end tidligere.

Ældre over 75 år udgør 23 % af de dræbte

37 personer på 75 år eller ældre blev dræbt i en trafikulykke i 2020, hvilket svarer til 23 % af de dræbte. Dette ligger på niveau med tidligere år. Aldersgruppen udgør kun 9 % af befolkningen, men den store andel af de dræbte hænger sammen med, at de ældre er mere skrøbelige end yngre personer. Hvis de kommer ud for en alvorlig trafikulykke, er der en højere risiko for, at de dør som følge af ulykken. Desuden viste [Havarikommissionens temarapport](#) af ulykker med ældre bilister, at de i højere grad kører i ældre biler, hvor sikkerhedsniveauet er lavere.

Knap halvdelen af de dræbte på 75 år eller derover var fodgængere eller cyklister.



67 %



33 %

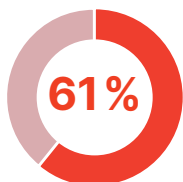
Dødsulykkerne sker høj grad uden for byerne

100 ud af de 150 dødsulykker skete i landzone – altså uden for byzonetavlerne. 81 af ulykkerne skete på strækninger, og 19 skete i kryds. 111 personer blev dræbt i disse ulykker, hvoraf 73 var i personbil.

50 af dødsulykkerne skete inden for byzonetavlerne. Her var ulykkerne mere ligeligt fordelt mellem strækning og kryds. I alt blev 52 dræbt i disse ulykker, hvoraf 39 var lette trafikanter, som færdes enten som fodgængere, cyklister eller på knallert 30 (lille knallert).

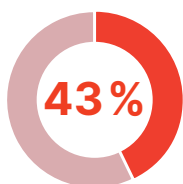
Adfærd der påvirker ulykkerne

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.



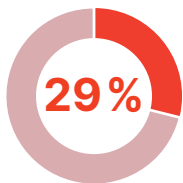
Uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering

Uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering er vurderet at have haft betydning for at ulykken skete i 61% af dødsulykkerne i 2020. 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

97 trafikanter er vurderet til at køre over hastighedsgrænsen, og i 34 ulykker har det haft betydning for, at ulykken skete. 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 64 af ulykkerne, hvilket svarer til 43%.

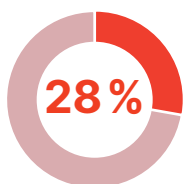


Påvirkede trafikanter

I 29 % af dødsulykkerne er det vurderet, at en eller flere trafikanter var påvirket af spiritus og/eller narkotika/medicin, hvilket var medvirkende til at ulykken skete.

Fordelingen mellem de påvirkede viser at 68% kørte i personbil eller varebil, og 25% var på cykel, knallert 30 eller fodgænger.

I 14 af ulykkerne var føreren påvirket af kun narkotika eller medicin.



Chancebetonet kørsel

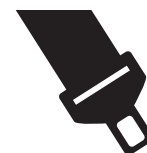
I 28 % af dødsulykkerne er chancebetonet kørsel vurderet at have haft betydning for at dødsulykken er sket. Chancebetonet kørsel dækker over, når trafikanten bevidst accepterer eller opsøger risici ved kørslen, eller tager en chance, som ikke opfattes som en risiko. Det kan også være hasarderet kørsel 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.

Adfærd der påvirker skaderne 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 betydning for, at skadernes omfang bliver større.

Analyserne viser, at mindst 30% af de dræbte bilister ikke brugte sele, og det blev vurderet at manglende eller utilstrækkelig selebrug var en skadesfaktor for 24 trafikanter.

Manglende eller forkert brug af hjelm blandt cyklister, knallertkørere og motorcyklister har været en skadesfaktor i 17 dødsulykker.



30 %

af de dræbte bilister
brugte ikke sele



Ulykkesåret 2020

Karakteristika

2020 har været et usædvanligt år, hvor også trafikmønstre og ulykker blev påvirket af COVID-19 pandemien og perioder med nedlukningen af landet.

Der var 163 dræbte og 51 tilskadekomne i 150 trafikulykker i 2020, hvilket er det lavest registrerede antal dræbte siden ulykkesstatistikken startede i 1930. I forhold til 2019 er der registreret 36 færre dræbte og 43 færre dødsulykker.

32% af dødsulykkerne i 2020 er eneulykker, altså ulykker hvor der kun er ét køretøj involveret. Det er den højeste andel af dødsulykkerne de seneste 10 år. Der er et temaafsnit om eneulykker 2016-2020 sidst i rapporten for mere viden om eneulykker med dræbte.

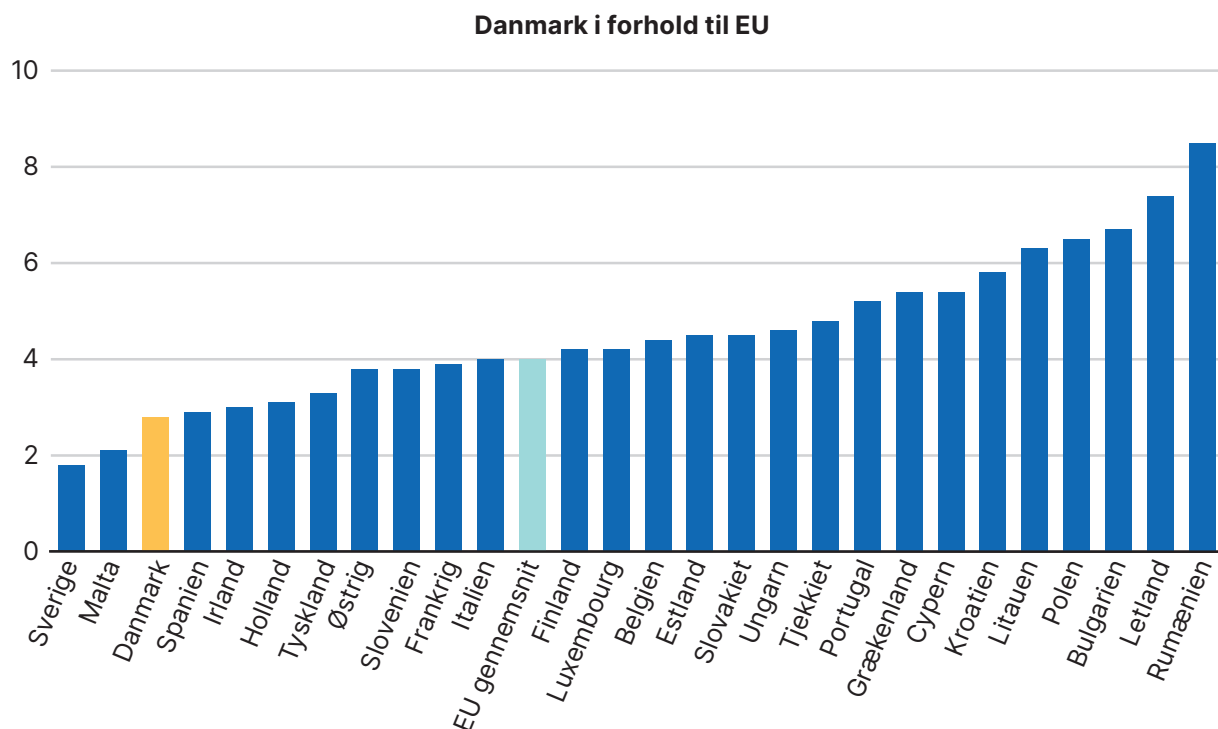
Antallet af dræbte på knallert 30 (lille knallert) og motorcykel er faldet fra 40 dræbte i 2019 til 18 dræbte i 2020. Det er det laveste antal i mere end 10 år. Antallet af dræbte fodgængere er også faldet fra 30 dræbte i 2019 til 23 dræbte i 2020.

For trafikanter på cykel er der 28 dræbte, hvilket er 3 færre dræbte end i 2019. Andelen af dræbte på elcykel udgør 32% af de dræbte på cykel i 2020, og er dermed på samme niveau som i 2019.

Aldersgruppen 75+ år udgør 23 % af de dræbte i 2020 men kun 9 % af befolkningen. Det er især i personbil, men også som fodgænger og cyklister at de ældre bliver dræbt.

Danmark i forhold til EU

Danmark har i 2020 2,8 trafikdræbte pr. 100.000 indbyggere. Når Danmark sammenlignes med de øvrige EU-lande jf. Europa-Kommissionens foreløbige tal for 2020, er Danmark det land med tredjefærrest trafikdræbte pr. indbygger i EU. Kun Sverige og Malta har færre trafikdræbte pr. indbygger. I Figur 1 kan antallet af trafikdræbte pr. indbygger ses for alle 27 EU-lande.



Figur 1 Antal dræbte pr. 100.000 indbyggere i EU (foreløbige tal). Kilde European Commission, CARE

Fordeling af dødsulykker i Danmark

Som det ses på kortet i Figur 2, er dødsulykkerne fordelt over hele landet. 103 dødsulykker er sket på kommuneveje, og 47 dødsulykker er registreret på statsvejene. Dermed er antallet faldet med 36 dødsulykker på kommuneveje og 7 dødsulykker på statsveje siden 2019.

Antallet af de øvrige personskader i 2020 er også faldet, og når der sammenlignes med de seneste fem år, ses der et fald på 12%. Hvis du er interesseret i at læse mere om alle trafikulykker i 2020, findes der mere information i rapporten [Trafikulykker for året 2020](#) på Vejdirektoratets hjemmeside [vd.dk](#).

Midt- og Vestjyllands samt Sydøstjyllands politikredse har begge registreret 20 dødsulykker, hvilket er det højeste blandt de 12 politikredse. Fire politikredse har under 10 dødsulykker, det er Bornholms Politi med 1 dødsulykke, Københavns Politi med 7 dødsulykker, Sydsjælland og Lolland-Falsters Politi med 8 dødsulykker samt Nordsjællands Politi med 9 dødsulykker.

For at få mere information se den Interaktive årsstatistik på Vejdirektoratets hjemmeside [vd.dk](#) eller se bilagstabellerne i [Årsrapport for trafikulykker 2020](#), hvor Tabel 8.A og 8.H har ulykkestal fordelt på politikredse.

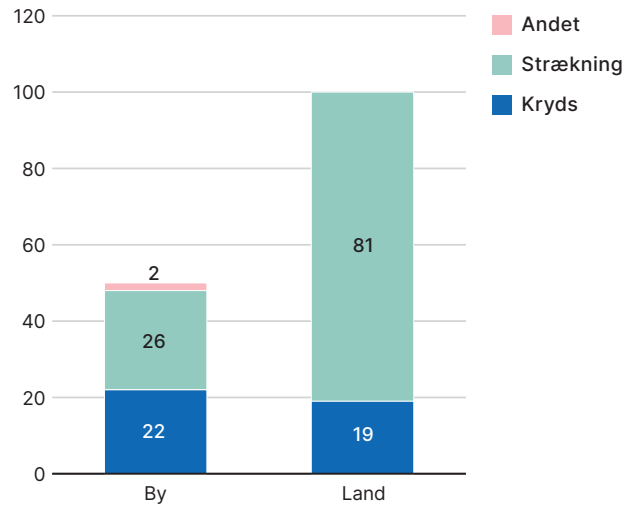


Figur 2 Geografisk placering af dødsulykkerne i 2020

Land/byzone og vejudformning

Dødsulykkerne fordeler sig med 50 dødsulykker inden for byzonetavlerne (heraf 48 ulykker på kommuneveje) og 100 dødsulykker i åbent land, fordelt med 55 ulykker på kommuneveje og 45 ulykker på statsveje. 79 af dødsulykkerne i åbent land er sket på landeveje, mens 14 er sket på motorveje, og 7 er sket på motortrafikveje.

Langt de fleste dødsulykker i landzone sker på strækninger, hvilket ses på Figur 3. 81 af de 100 dødsulykker i landzone er registreret på en strækning, mens de sidste 19 ulykker er sket i kryds i landzone. I byzone er fordelingen mellem strækninger og kryds mere ligelig, da 26 af dødsulykkerne er sket på strækninger, og 22 er sket i kryds, og yderlige to ulykker er registreret på hhv. selvstændig cykelsti og en ind- og udkørsel.



Figur 3 Dødsulykker fordelt på land- og byzone samt vejudformning. Andet omfatter selvstændig cykelsti og en ind/udkørsel.



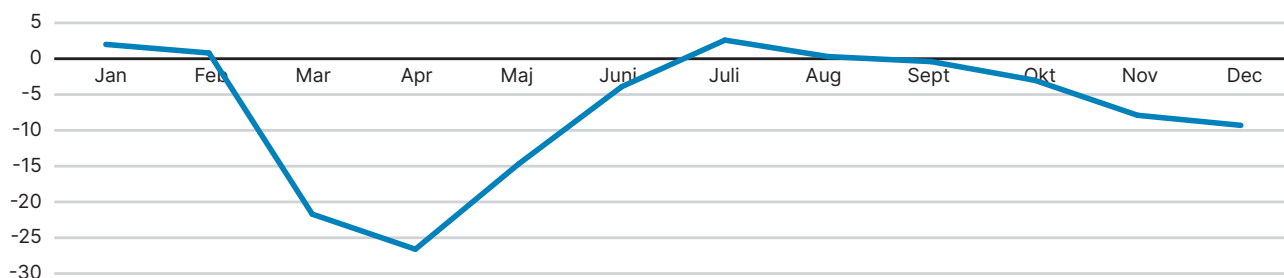
Tidspunkt for ulykkerne

I 2020 var det laveste antal dødsulykker i maj måned med 5 dødsulykker. Det højeste antal ulykker var i september med 20 dødsulykker. Som det ses i Tabel 1, varierer antallet af dødsulykker fra måned til måned. Kun tre måneder i 2020 har mere end 15 dødsulykker. I Figur 4 vises trafikken

måned for måned i 2020 i forhold til 2019. Her ses det, at især foråret 2020 var præget af et stort fald i trafikmængden i forhold til året før, men også de sidste 3 måneder frem mod årsskiftet var lavere i 2020 end i 2019.

Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
16	9	10	13	5	10	16	11	20	14	12	14

Tabel 1 Fordeling af dødsulykker på måneder i 2020



Figur 4 Procentvis forskel i trafikmængder måned for måned for 2020 i forhold til 2019

Der er også variationer i forhold til hvilke dage, der sker flest dødsulykker. I 2020 er der registreret flest ulykker om fredagen – i alt 31 dødsulykker, og lørdag er den ugedag, hvor der er registreret færrest med 16 dødsulykker. I weekenden – fredag

og lørdag aften/nat kl. 21-06 – sker der hhv. 6 og 7 dødsulykker, mens der i samme tidsrum onsdag til torsdag sker 8 ulykker. Ulykkerne er generelt jævnt fordelt ud over dagtimerne og aftentimerne, dog med flest ulykker i tidsrummet 15-18.

Kl.	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Total
0-3	0	0	0	0	1	1	2	4
3-6	1	0	0	2	0	2	1	6
6-9	5	3	3	3	2	3	2	21
9-12	5	1	5	5	4	1	2	23
12-15	1	4	8	2	4	2	2	23
15-18	4	6	1	4	10	2	5	32
18-21	1	3	2	2	7	1	6	22
21-24	1	2	6	1	3	4	2	19
Total	18	19	25	19	31	16	22	150

Tabel 2 Dødsulykker fordelt på ugedag og tidspunkt på døgnet

Ulykkesituationer

De tre hyppigste ulykkesituationer for dødsulykkerne er:



32 %

eneulykker

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



21 %

mødeulykker

Hovedsituation 2
hvor to køretøjer er kørt
frontalt sammen.



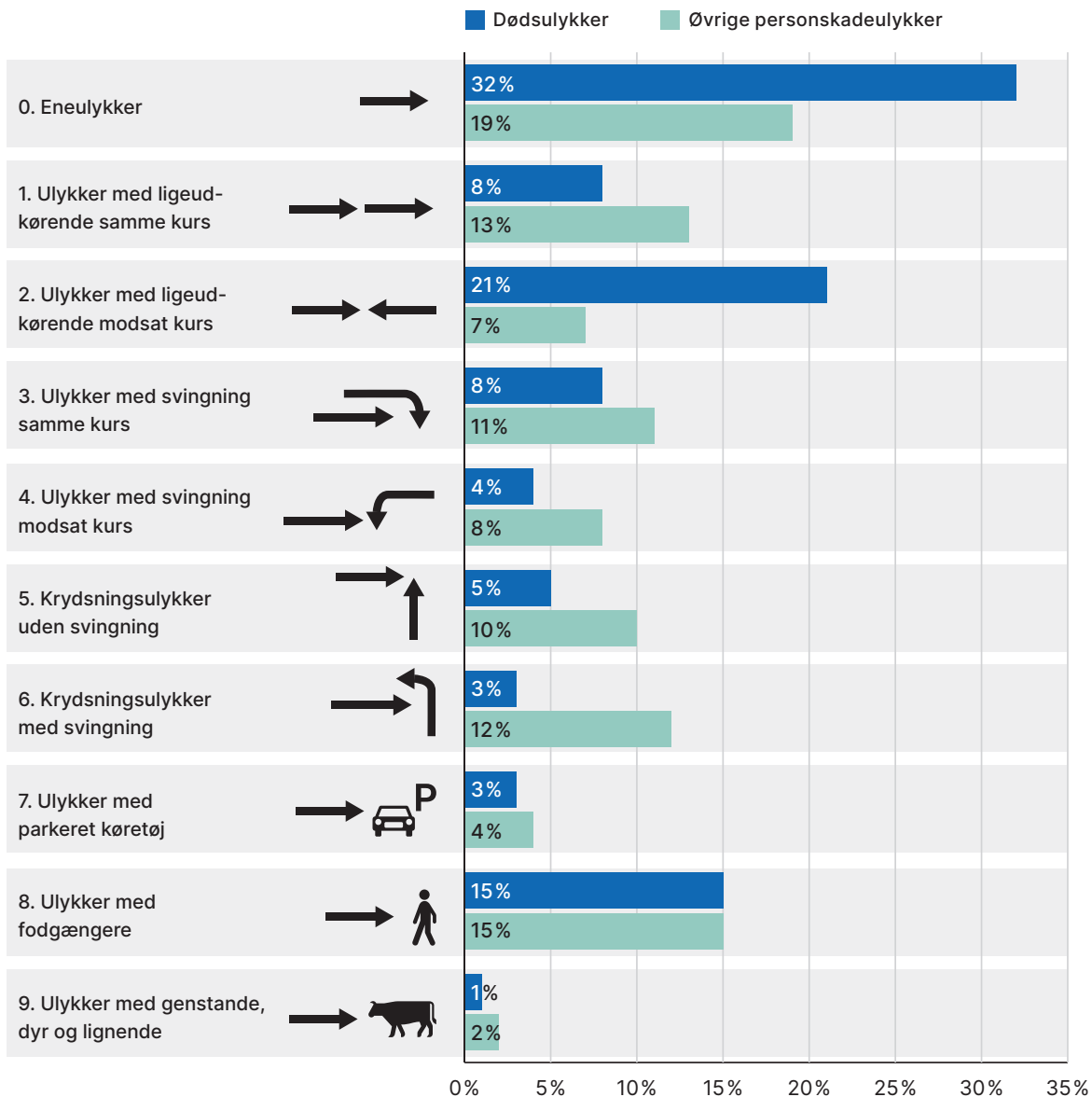
15 %

fodgængerulykker

Hovedsituation 8
hvor fodgængere er involveret
uanset trafikantens manøvre.

Andelen af dødsulykker med kun én trafikant involveret (hovedsituation 0) udgør 32% af dødsulykkerne med i alt 48 ulykker. Antallet af eneulykker ligger på samme niveau som tidligere år, men i forhold til

de øvrige dødsulykker er andelen steget til 32%, hvilket skyldes, at der sket et fald i de nogle af andre hovedsituationer. For at sammenligne med tidligere år, se Figur 22.



Figur 5 Dødsulykker og øvrige personskadeulykker i 2020 fordelt på hovedsituationer

Hovedparten af eneulykkerne (Hovedsituation 0) sker på lige strækninger og i kurver. 15 af eneulykkerne er sket inden for byzonetavlerne, mens 33 er registreret i landzone. 22 er kørt af vejen i højre side, og 16 er kørt af i venstre side. Når trafikanten kører af vejen i venstre side, betyder det typisk, at de har krydset den modsatrettede kørebane.

Inden for byzone er der 5 eneulykker med cyklister, 2 med knallert 30, 2 med motorcykel, 5 med personbil, 1 med varebil og 1 med andet motorkøretøj. Uden for byzone er der 1 eneulykke med hhv. cykel, knallert 30 og andet motorkøretøj, 2 med lastbil/sættevogn, 3 med motorcykel, 3 med varebil og 22 med personbil.

I 2020 var der 8 eneulykker på motorveje, 1 på motortrafikveje, 24 på landeveje og 15 på byveje.

Sidst i rapporten er der et tema med eneulykker, hvor der er mere viden om dødsulykker med kun ét køretøj involveret inden for perioden 2016-2020.

Hovedsituation 2 dækker ulykker med ligeud kørende trafikanter men med modsat kurs – også kaldet frontalkollisioner. Der er sket 31 af denne type dødsulykker, hvilket svarer til 21% af dødsulykkerne, og det gør frontalkollisioner til den næst hyppigste ulykkesituation inden for dødsulykker, hvilket dog ikke afspejles i de øvrige personskadeulykker, hvor frontalkollisioner blot udgør omkring 7%. 10 af dødsulykkerne er sket i forbindelse med en overhaling, mens der for de øvrige 21 frontalkollisioner har været andre årsager til, at den ene trafikant er kørt frontalt ind i en modkørende trafikant.

Hovedsituation 3, 4, 5 og 6 er forskellige ulykkesituationer, hvor trafikanternes manøvre krydser hinanden, som f.eks. svingning i kryds. Samlet udgør de 21% af dødsulykkerne i 2020, og de er fordelt med 15 dødsulykker i byzone og 16 dødsulykker i landzone. Hastighedsbegrænsningen var for 13 af dødsulykkerne i byzone 50 km/t og ellers højere. For dødsulykkerne i landzone var der 12 ulykker ved en hastighedsgrænse på 80 km/t, og for de øvrige 4 dødsulykker var hastighedsbegrænsningen lavere.

Hovedsituation 7 er påkørsel af parkerede køretøjer, og hovedsituation 9 er ulykker med dyr og genstande mv. på eller over kørebanen, det gælder f.eks. også afspærringsmateriel og jernbanetog.

Hovedsituation 8 er ulykker med fodgængere, og dækker både over ulykker med svingbevægelser og ligeudkørsel samt bakning, så længe der er en fodgænger involveret.



Trafikantgrupper, dræbte og modparter

Transportmiddel – dræbte

Der var i alt 163 dræbte i 2020, hvilket er det laveste antal dræbte siden ulykkesstatistikken startede i 1930. Af de dræbte var 144 førere eller fodgængere, og 19 var passagerer.

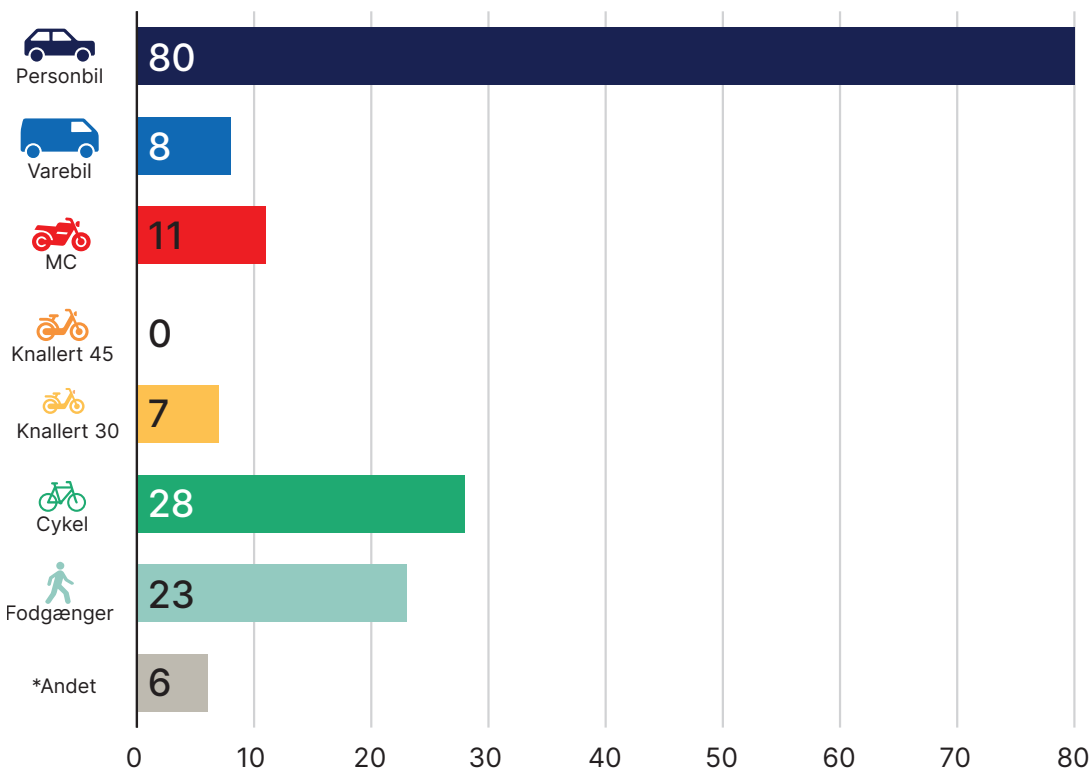
Der er flest personer, som bliver dræbt i personbil, se Figur 6. I 2020 var der 80 dræbte i personbil, hvilket er lidt under niveauet for tidligere år. For at sammenligne med tidligere år se Figur 23, hvor dræbte for forskellige transportmidler for en 10-årig periode er vist.

Cyklister ligger næsthøjest, når der ses på de dræbtes transportmiddel, da 28 personer blev dræbt på cykel i 2020. 23 fodgængere og 7 knallertførere blev dræbt i trafikken, så de lette

trafikanter udgør 58 af de i alt 163 dræbte. Der var ingen dræbte på knallert 45. 20 cyklister og 15 fodgængere blev dræbt inden for byzone, og sammen med 4 dræbte på knallert 30 blev i alt 39 af de lette trafikanter dræbt inden for byzone. Ud af de i alt 52 dræbte personer i byzone udgør lette trafikanter dermed 75%.

I landzone er der registreret dødsulykker med 8 dræbte cyklister, 8 dræbte fodgængere og 3 dræbte på knallert 30.

Størstedelen af de dræbte i personbiler blev dræbt i landzone – ud af i alt 80 dræbte bilister var 73 blevet dræbt i landzone. For de 11 dræbte på motorcykel var 9 blevet dræbt i landzone.



Figur 6 Antal dræbte fordelt på transportmiddel i 2020.

*Andet dækker i denne figur lastbil, sættevogn, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg og rytter

Køn og alder

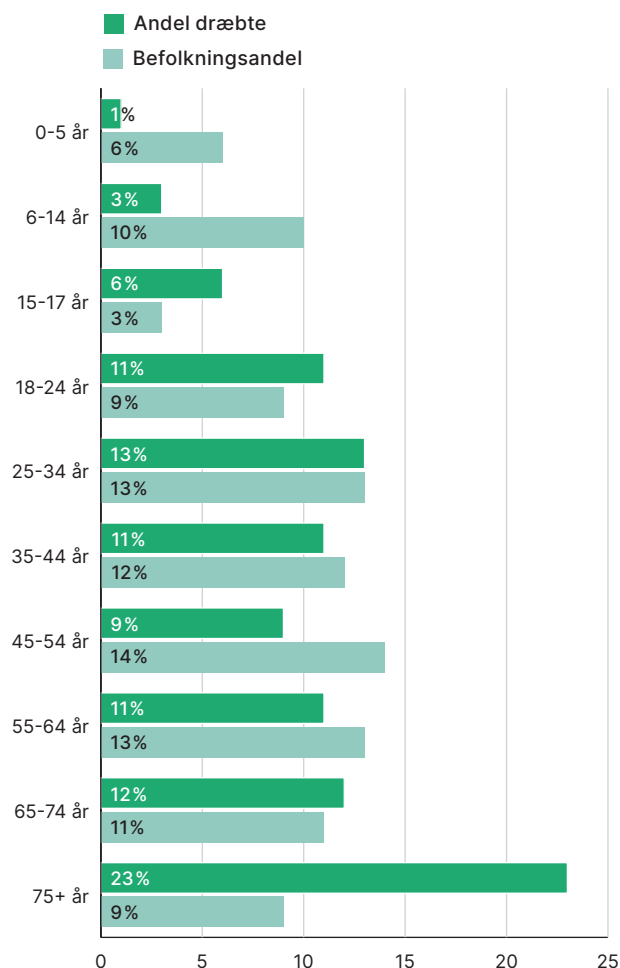
De dræbte er fordelt på 121 mænd og 42 kvinder. Det svarer til, at 26 % af de dræbte er kvinder og 74 % er mænd.

20 af de dræbte kvinder og 31 af de dræbte mænd kørte på cykel eller var fodgængere, svarende til hhv. 48 % af de dræbte kvinder og 26 % af de dræbte mænd. Dermed er der en større andel af cyklister og fodgængere blandt de dræbte kvinder end blandt de dræbte mænd.

I 2020 var der 18 dræbte knallert 30-kørere og motorcyklister. Det er en halvering i forhold til 2019, hvor 40 knallert 30-kørere og motorcyklister blev dræbt. Blandt de 18 dræbte på knallert 30 og motorcykel i 2020 var 3 kvinder og 15 mænd.

I Tabel 3 og Figur 7 ses aldersfordelingen for dræbte mænd og kvinder. Der er 37 dræbte i aldersgruppen 75 år og derover. Det svarer til 23 % af de dræbte, men de udgør kun 9 % af befolkningen. Unge i aldersgruppen 18-24 år udgør 11 % af de dræbte og 9 % af befolkningen.

Fra 1. juli 2017 udgik det obligatoriske lægetjek for bilister, som er over 75 år. I stedet forpligtes lægerne til at holde et ekstra godt øje med de ældre patienter og anvende muligheden for at udstede et lægeligt kørselsforbud. Idet den nye ordning kun har været gældende i kort tid, er det for tidligt at evaluere, om det har haft betydning for, hvor mange ældre der er involveret i ulykker. Vejdirektoratet følger udviklingen i de kommende år.



Figur 7 Andel af dræbte fordelt på alder og sammenlignet med befolkningsandel

Alder	Kvinder	Mænd	Dræbte samlet	Procent fordeling
0-5 år	1	0	1	1 %
6-14 år	1	4	5	3 %
15-17 år	3	7	10	6 %
18-24 år	5	13	18	11 %
25-34 år	4	18	22	13 %
35-44 år	3	15	18	11 %
45-54 år	1	13	14	9 %
55-64 år	7	11	18	11 %
65-74 år	4	16	20	12 %
75 år +	13	24	37	23 %
I alt	42	121	163	100 %

Tabel 3 Dræbte i dødsulykker fordelt på køn og alder

I Tabel 4 kan det ses, hvor mange dræbte der var i et pågældende transportmiddel samt eventuelle modparter. Der er flest dræbte i dødsulykker uden modparter.² Her er det især personbiler, hvor der er 29 dræbte uden modparter, men også 6 dræbte cyklister og 5 dræbte hhv. i varebiler og på motorcykel uden modparter. Det vil sige, at en stor andel af de dræbte på cykel, i varebil, på motorcykel og knallert 30, blev dræbt i eneulykker.

Personbiler er oftest modpart i dødsulykkerne, hvilket kan ses i Tabel 4, hvor i alt 48 dræbte har en personbil som modpart. Derefter kommer lastbil/bus, hvor 27 dræbte har haft en lastbil/bus som modpart. Når der sker ulykker med lastbil og bus, er der større risiko for, at ulykken bliver meget alvorlig pga. køretøjernes vægt, udsyn og udformning (her tænkes på, at lastbiler ikke nødvendigvis indrettes på kørselsvenligt med kollisionzoner og lignende). For mere information henvises til Havarikommissionens temarapport om [Ulykker med lastbiler](#).

		Modpart										
									Andet	+2 mere end to parter	Solo ingen modpart	I alt
Dræbte	Personbil	15	7	13	0	0	0	0	2	14	29	80
	Varebil	0	1	2	0	0	0	0	0	0	5	8
	Lastbil/bus	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2
	MC	3	1	1	0	0	0	0	1	0	5	11
	Knallert 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Knallert 30	2	0	0	0	0	0	0	0	1	4	7
	Cykel	12	2	7	0	0	1	0	0	0	6	28
	Fodgænger	15	3	2	0	0	0	0	0	3	0	23
	Andet	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	4
I alt		48	14	27	0	0	1	0	3	18	52	163

Tabel 4 Fordeling af dræbte og deres modparter på transportmiddel. Motorcykler, knallert 30, knallert 45 og fodgængere har ikke været modpart

² Her tæller også ulykker med genstande på vejen med – hovedsituation 9

Transportmiddel – alle implicerede førere/fodgængere

I dødsulykkerne registreres også modparter og tilskadekomne passagerer. Udover de 163 dræbte (144 førere/fodgængere og 19 passagerer) er der 51 tilskadekomne personer i dødsulykkerne, hvor 23 har været fører/fodgænger og 28 har været passager. Der er registreret 101 uskadte førere/fodgængere i forbindelse med dødsulykkerne. Oplysninger om uskadte passagerer registreres ikke.

I 2020 er der registreret 124 personer som modparter i dødsulykkerne. Udover de 144 dræbte førere/fodgængere indgår disse i Figur 8A. Så i alt er der registreret 268 personer i forbindelse med dødsulykkerne som enten fører/fodgænger.

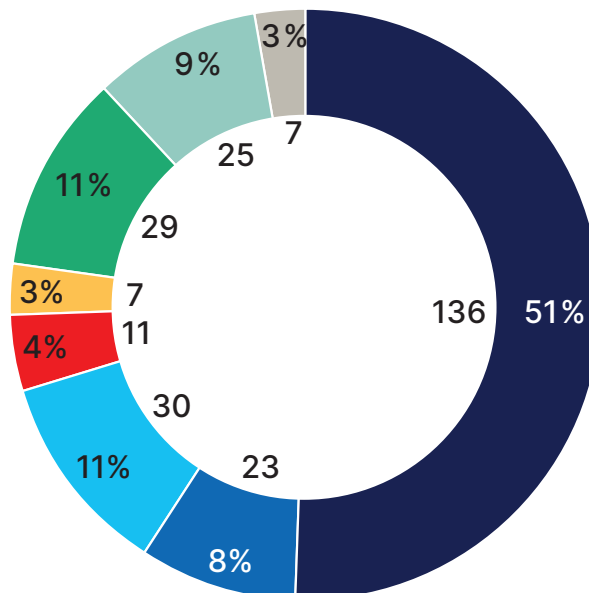
For alle implicerede førere og fodgængere i dødsulykker udgør personbiler ca. halvdelen, hvilket også er tilfældet for øvrige personskadeulykker. Cyklister udgør 19% af de implicerede i de øvrige personskadeulykker, hvor de i dødsulykkerne i 2020 udgør 11%. Lastbil/bus og varebiler udgør i alt 19% af de implicerede førere og fodgængere i dødsulykker, mens de udgør i alt 7% i de øvrige personskadeulykker.

I forhold til alder på de implicerede førere/fodgængere var der en større andel af dræbte blandt dem på 75 år eller ældre end blandt yngre førere/fodgængere fra 18-64 år, som var involveret i dødsulykkerne.

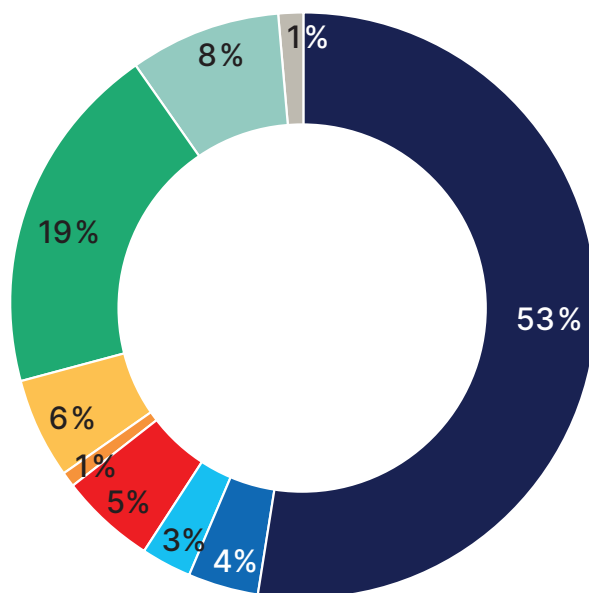
Figur 8A Alle implicerede førere/fodgængere (268 personer) i dødsulykker – både dræbte og modparter. Andet omfatter for dødsulykkerne i denne figur traktorer, 3- eller 4 hjulet motorkøretøjer under 400 kg og ryttere

Figur 8B For øvrige personskadeulykker vises alle implicerede førere/fodgængere i personskadeulykker i 2020, hvilket er i alt 4.394 personer. Andet for øvrige personskadeulykker omfatter traktorer, motorredskab (f.eks. rendegraver eller mejetærsker), 3- eller 4 hjulet motorkøretøjer under 400 kg, ryttere eller en flygtet trafikant

8A: Implicerede i dødsulykker



8B: Øvrige personskadeulykker



Personbil Motorcykel Cykel
 Varebil Knallert 45 Fodgænger
 Lastbil/bus Knallert 30 Andet

Status for...

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

9 dødsulykker med elcykel

Der er registreret 9 dødsulykker i 2020, som involverede cyklister på elcykel. I alle 9 ulykker, var det elcyklisten, der blev dræbt. Det er næsten lige så mange ulykker med elcykler som i 2019, hvor der var 11 dødsulykker med 10 dræbte på elcykel og en dræbt fodgænger.



I 2020 er der registreret 28 dræbte cyklister inkl. cyklister på elcykel. Cyklister på elcykel udgjorde dermed 32% af de dræbte cyklister. Det er det samme som i 2019, men i forhold til tidligere år er det en stigning.

Elcykler er blevet mere udbredt end tidligere, og det kan være en del af forklaringen på, at der ses en stigning. I årsrapporten for dødsulykker 2019 er der lavet en opsamling på dødsulykker med elcykler, hvis du vil vide mere om [dødsulykker med elcykler](#).

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



4 dødsulykker med højresvingende lastbiler

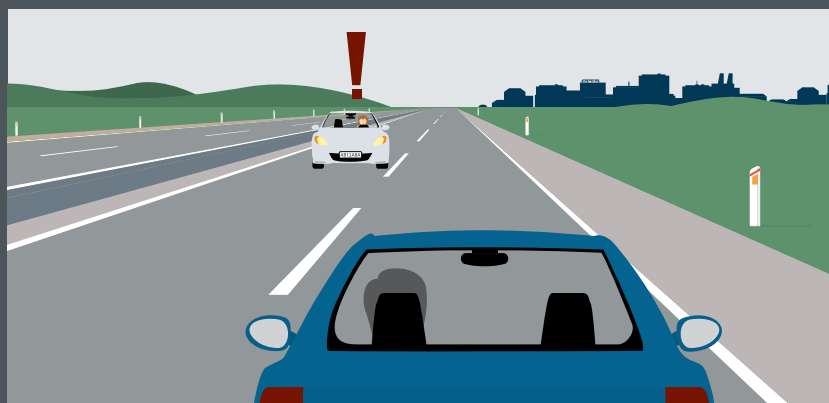
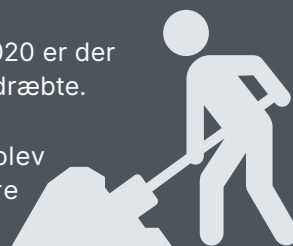
Der er registreret 4 højresvingsulykker med dødelig udgang mellem en højresvingende lastbil/sættevogn og en ligeudkørende cyklist i 2020. Det er 1 mere end i 2019.

3 dødsulykker ved vejarbejde

I forbindelse med vejarbejder i 2020 er der registreret 3 dødsulykker med 3 dræbte.

De dræbte var 3 cyklister. Der blev ikke dræbt nogen vejarbejdere i trafikulykker i 2020.

I 2019 var der 6 dræbte ved vejarbejder, og ingen af de dræbte var vejarbejdere.



2 dødsulykker med spøgelsesbilister

Der var 3 dræbte i 2 dødsulykker med spøgelsesbilister, som kørte mod køreretningen på motorvejen. I 2019 var der 0 dræbte i ulykker med spøgelsesbilister.

Ulykker med påvirkede førere og fodgængere

I 2020 er der registret 40 dødsulykker, hvor en fører eller fodgænger har været påvirket af spiritus og/eller narkotika/medicin. Det svarer til 27% af ulykkerne i 2020, hvilket er højere end gennemsnittet på 24% for de sidste 10 år. Antallet af dødsulykker, hvor en eller flere parter har været påvirket af spiritus, narko eller medicin, er i 2020 lavere end 2019 men på niveau med 2018. I Tabel 5 kan antallet af påvirkede førere og fodgængere for de seneste 10 år ses. Sidst i rapporten er der et temaafsnit om dødsulykker med spirituspåvirkede førere og fodgængere i perioden 2016-2020.

For 14 af ulykkerne er der kun registreret narkotika/medicin, og der er 26 ulykker med spiritus og evt. også narkotika/medicin. Der er 3 ulykker med påvirkede førere i 2020, hvor mere end en person blev dræbt.

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

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ulykker hvor fører/fodgænger påvirket af spiritus (og evt. andet)	49	24	38	35	26	26	33	29	38	26
Ulykker hvor fører/fodgænger kun var påvirket af narkotika/medicin	7	8	6	10	6	6	13	11	18	14
Ulykker i alt med spiritus/narkotika/medicin	56	32	44	45	32	32	46	40	56	40
Samlet antal dødsulykker	208	156	173	168	172	195	165	164	193	150

Tabel 5 Antal dødsulykker, hvor en eller flere parter har været påvirket af spiritus og/eller narkotika/medicin

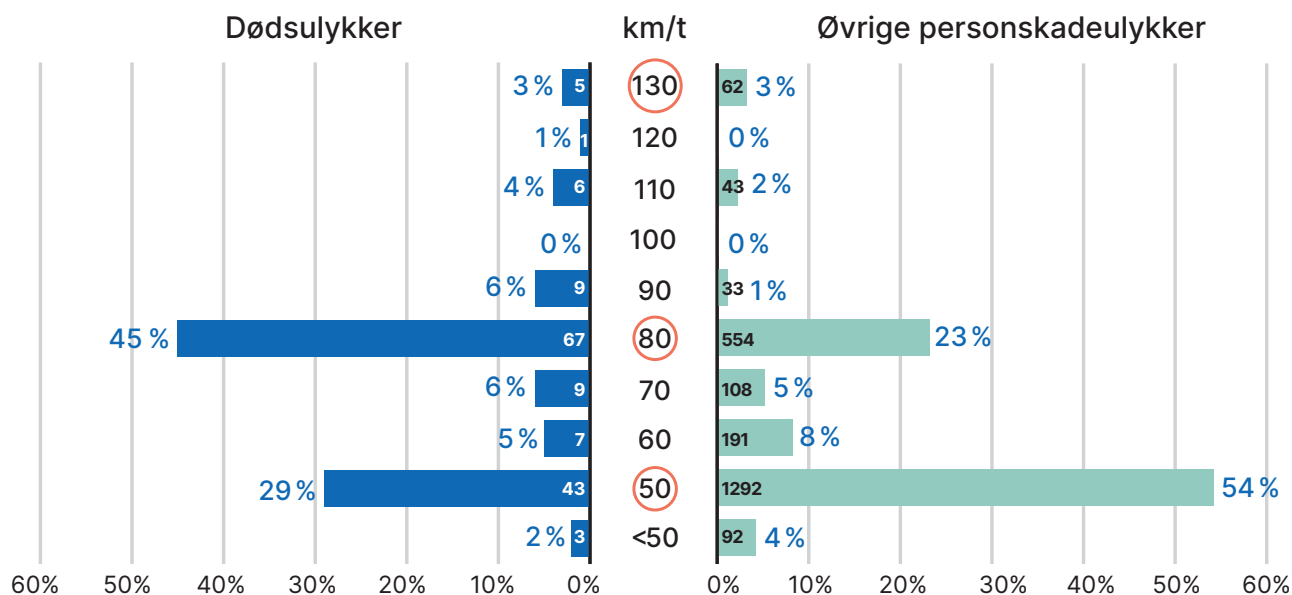


Beredskabsøvelse

Hastighedsgrænser og kørte hastigheder

Hastigheden spiller en rolle i forhold til, om ulykken sker, og hvor alvorlig den bliver. Omkring halvdelen (45 %) af dødsulykkerne skete, hvor hastighedsgrænsen var 80 km/t. I Figur 9 ses den gældende hastighedsgrænse, hvor dødsulykkerne og de øvrige personskadeulykker skete. I forhold

til de øvrige personskadeulykker skete dødsulykker generelt på steder med højere hastighedsgrænser, og som det kan ses i figuren, så skete over halvdelen (58 %) af de øvrige personskader ved hastighedsgrænser på 50 km/t eller derunder.



Figur 9 Hastighedsgrænser ved dødsulykker og øvrige personskadeulykker

I dødsulykkerne har en bilinspektør beregnet hastigheden for 86 % af de involverede køretøjer. Samlet er det vurderet, at 97 trafikanter har kørt over hastighedsgrænsen i dødsulykkerne. Det er ikke alle ulykker, hvor det har været muligt at beregne en hastighed for trafikanten, f.eks. ved ulykker med cyklister.

Nedenfor ses en tabel med antallet af køretøjer, der kørte over hastighedsgrænsen, inddelt i intervaller på 10 km/t samt type af køretøj, der er registreret med hastighedsoverskridelsen. 39 af køretøjerne har overskredet hastighedsgrænsen med 1-10 km/t, 31 har overskredet hastighedsgrænsen med 11-20 km/t, og 20 har kørt mere end 30 km/t

over den tilladte hastighed. Det er hovedsageligt personbilerne, der står for hastighedsoverskridelser på mere end 20 km/t, men varebiler og motorcykler er også repræsenteret. Ca. halvdelen af motorcyklisterne, der overskrider hastighedsgrænsen, har kørt mere end 20 km/t over den tilladte hastighed.

Ca. halvdelen af lastbil/sættevogn/bus kørte over deres hastighedsgrænse op til ulykken skete.

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	20	3	12	1	1	2	39
11-20 km/t	23	1	4	3	0	0	31
21-30 km/t	5	1	0	1	0	0	7
31+ km/t	12	2	0	4	2	0	20
I alt	60	7	16	9	3	2	97

Tabel 6 Køretøjstyper og hastighedsoverskridelse

Sele- og hjelmbrug samt airbags

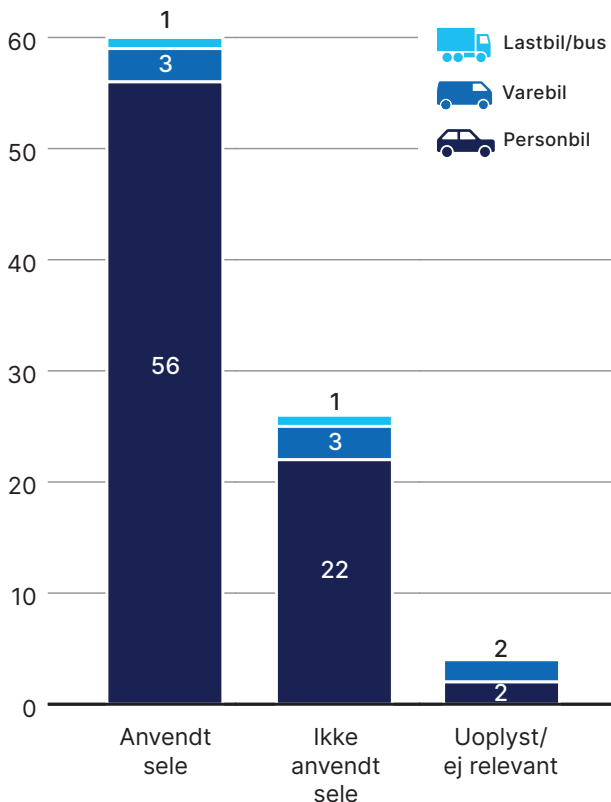
Det er registreret, om de dræbte personer brugte sele eller hjelm. Hvis der var airbag i bilen på den pågældende plads, er det endvidere registreret om den blev udløst eller ej.

Sele

60 ud af 90 dræbte i køretøjer, hvor det er relevant med selebrug, har brugt deres sele, mens 26 personer ikke har anvendt sele. Samlet set betyder det, at 29% af de dræbte ikke brugte sele, og dermed ligger selebruget blandt de dræbte langt under de 97%, som Rådet for Sikker Trafik registrerede for førerne af personbiler i deres seneste [seletælling i 2018](#).

Af de 60 personer, som har brugt sele, er 2 blevet kastet ud af køretøjet. For personer uden sele er 10 kastet ud af køretøjet.

For 4 personer er selebruget uoplyst. Der er ikke oplysninger om selebrug for alle de dræbte, hvilket skyldes, at det ikke altid har været muligt at afgøre, om der blev anvendt sele, f.eks. på grund af redningsarbejdet.



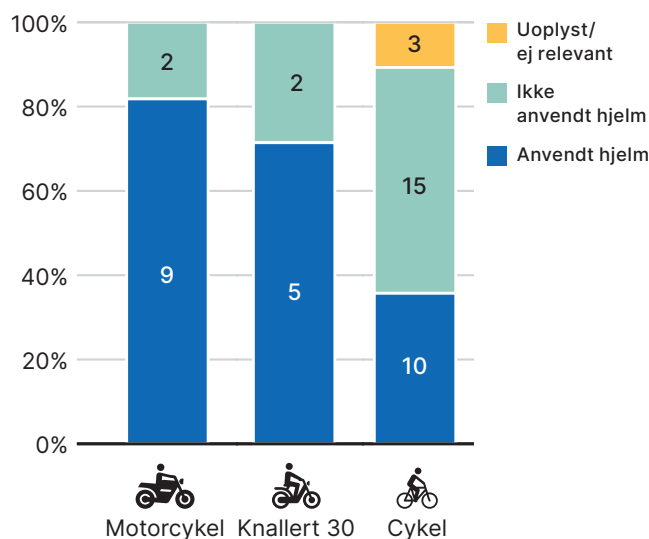
Figur 10 Fordeling af selebrug for dræbte i personbil, varebil og lastbil/bus

Hjelm

Størstedelen af de dræbte på motorcykel brugte hjelm (9 personer), og 2 af de dræbte på motorcykel kørte uden hjelm. Hjelmbrogen for dræbte på knallert 30 er lidt lavere. For de dræbte på knallert brugte 5 hjelm, og 2 kørte uden. Dette er begge køretøjsgrupper, hvor hjelm er påbudt.

Der var 10 dræbte cyklister (36%), som brugte hjelm, 15 som ikke brugte hjelm (54%) og 3 cyklister, hvor hjelmbrogen var uoplyst. Rådet for Sikker Trafiks [hjelmtælling fra 2019](#) viser, at den generelle hjelmbrogen blandt cyklister i bytrafik er 46%. For skoletrafik er hjelmbrogen oppe på 78%.

Som det kan ses i Figur 11, var der i alt 19 dræbte, som ikke brugte hjelm. For 17 af de dræbte er manglende hjelmbrogen vurderet som en skadesfaktor. Se mere om ulykkes- og skadesfaktorer i afsnittet Ulykkes- og skadesfaktorer 2020.



Figur 11 Fordeling for hjelmbrogen for dræbte personer på køretøjstyper, hvor hjelm er påkrævet eller anbefalet

Airbag

Airbags findes 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 56 af de 80 dræbte i personbiler. I 12 tilfælde blev den ikke udløst, og i 5 tilfælde var der ingen airbag. For 7 af de dræbte i personbil er det uoplyst, om der var airbag. Der var airbag i 5 af 8 varebiler, og her blev 3 udløst.

Ulykkes- og skadefaktorer 2020

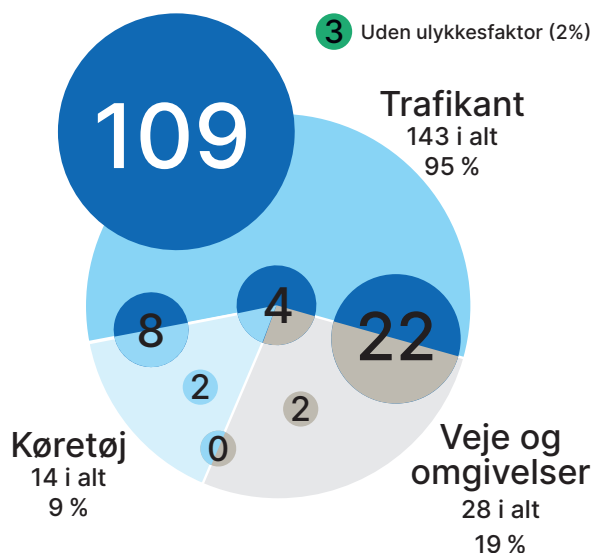
I 2020 er der tilknyttet en eller flere ulykkesfaktorer til 147 ud af de 150 ulykker, hvilket svarer til 98 % af ulykkerne. Når der ikke er knyttet en ulykkesfaktor til konkrete ulykker, skyldes det ofte, at ulykkens forløb har været uklar.

Der er tilknyttet skadefaktorer til 67 af dødsulykkerne. Det er ikke en forudsætning, at der knyttes en skadefaktor på alle ulykker, da der ikke nødvendigvis er enkeltstående forhold ved ulykken, som forværrer skaden.

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

Ulykkesfaktorer

I alt er der registreret 326 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.



Figur 12 Kombination af ulykkesfaktorer fordelt på **Trafikant**, **Veje og omgivelser** og **Køretøj** for de 150 dødsulykker i 2020. Figuren viser ikke, om den samme ulykke har tilknyttet flere faktorer af samme type

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

Knyttet til trafikanter

a	Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	34	23 %
b	Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	11	7 %
c	Forkert placering	14	9 %
d	Manglende/forkert reaktion/manøvre	15	10 %
e	Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	57	38 %
f	Manglende/utilstrækkelig orientering	44	29 %
h	Chancebetonet kørsel	42	28 %
i	Påvirket spiritus/narkotika/medicin	44	29 %
j	Svækket fysisk tilstand	18	12 %
z	Uligevægtig sindstilstand	4	3 %

Knyttet til veje og omgivelser

k	Uhensigtsmæssig vejudformning	10	7 %
l	Uhensigtsmæssig rabatudformning	0	0 %
m	Afmærkning/skiltning	1	1 %
n	Manglende vedligeholdelse	0	0 %
o	Genstande på kørebanen	1	1 %
p	Vejr	16	11 %

Knyttet til køretøj

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

Tabel 7 Antal ulykkesfaktorer knyttet til **Trafikant**, **Veje og omgivelser** og **Køretøj**. En ulykke kan have flere faktorer

Ulykkesfaktorerne er tilknyttet trafikanterne i 109 af ulykkerne, hvilket svarer til 73 %. I 22 ulykker (15 %) er en kombination af trafikantens adfærd samt forhold omkring vejen og omgivelserne medvirkende til, at ulykken sker. Trafikantens adfærd sammen med forhold ved køretøjet er medvirkende faktor i 8 ulykker, svarende til 5 %. I 2 ulykker er det vurderet, at kun faktorer ved vej og omgivelser har medvirket til, at ulykken skete, og i 2 ulykker er det fejl ved køretøjet, som har medvirket til, at ulykken skete.

Skadesfaktor

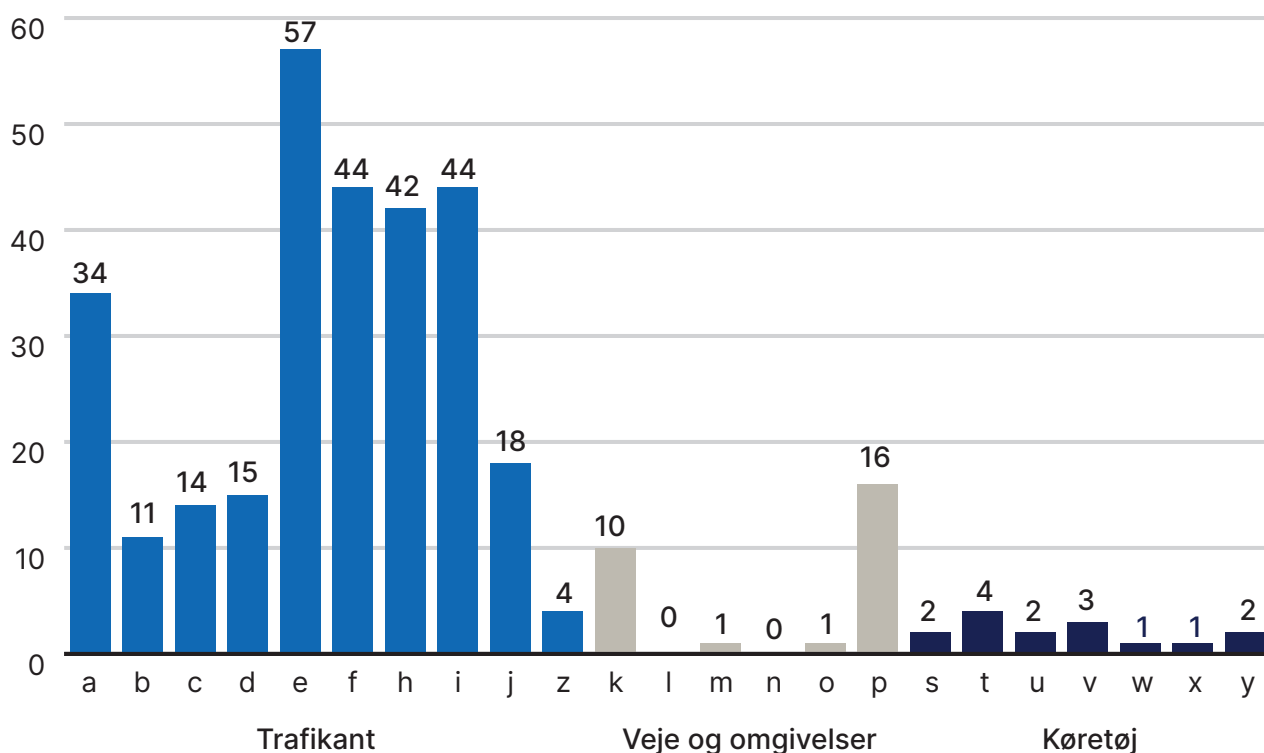
En skadesfaktor er forhold ved ulykken, som i den givne ulykke med stor sandsynlighed har haft betydning for skadens omfang og alvorlighed.

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

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.



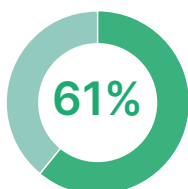
Figur 13 Antal ulykkesfaktorer i dødsulykker 2020, fordelt på **Trafikant**, **Veje og omgivelser** samt **Køretøj**. Bogstaverne henviser til ulykkesfaktorerne, som er vist i Tabel 7

Ulykkesfaktorer knyttet til trafikanter

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

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 til 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 92 ulykker. Det svarer til 61% af dødsulykkerne i 2020.

Uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering

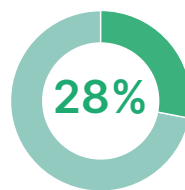
Hvis flere trafikanter i samme ulykke er vurderet at have faktoren manglende/utilstrækkelig opmærksomhed eller manglende/utilstrækkelig orientering, tæller ulykken kun med én gang, og derfor kan antallet af de to faktorer ikke lægges sammen.

Hastighed er relateret til to ulykkesfaktorer: For høj hastighed i forhold til den tilladte hastighed (a), og for høj hastighed i forhold til fx vejens udformning, føre, vejrforhold og manøvrer mv. (b). Hastighed har betydning for, at ulykken skete i 45 af dødsulykkerne svarende til 30%.



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 44 af dødsulykkerne svarende til 29%.



Chancebetonet adfærd

I 42 af dødsulykkerne havde trafikanten en chancebetonet adfærd (h), svarende til 28%. Det er f.eks. hasarderet kørsel, kørsel for at opsøge farlige situationer eller manglende afstand til forankørende.

Ulykkesfaktorer knyttet til veje og omgivelser

Forhold ved veje og omgivelser er medvirkende faktor i 28 af dødsulykkerne svarende til 19%.

Vejr, føre mv. (p) er en ulykkesfaktor i 16 dødsulykker, svarende til 11%. Det kan f.eks. være stærk blæst eller nedbør, glat føre, blænding af solen eller nedsat sigtbarhed.

Uhensigtsmæssig vejudformning (k) er en ulykkesfaktor i 10 dødsulykker, svarende til 7%. Det kan være dårlige oversigtsforhold, skarpe kurver eller vildledende linjeføring.

Ulykkesfaktorer knyttet til køretøjet

Der er få ulykker, hvor ulykkesfaktoren er knyttet til køretøjet. I 2020 er der i alt 14 ulykker (9%), hvor forhold ved køretøjet har været medvirkende til at ulykken skete. I en enkelt ulykke var der mere end én ulykkesfaktor knyttet til køretøjet.

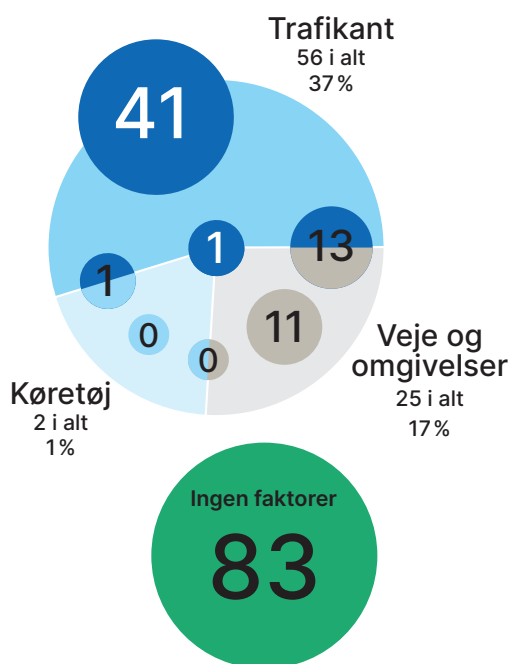
I 2020 er det vurderet at fejl på styretøjet (t) har været en ulykkesfaktor i 4 ulykker, og derudover 4 ulykker, hvor fejl på dæk (u) og bremses (s) har medvirket til at ulykken skete.

Manglende udsyn (y) samt spejldstilling (w) har været en ulykkesfaktor i 3 ulykker, ligesom fejl på lys og reflekser (v) har været en ulykkesfaktor i 3 ulykker. Belæsning af køretøjet har været en ulykkesfaktor i 1 ulykke.

Skadefaktorer

I alt der registreret 89 skadefaktorer i 67 ulykker, hvor det er vurderet, at der er forhold, der har været af betydning for skadernes omfang og alvorlighed. 83 ulykker har ikke tilknyttet en skadefaktor.

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



Figur 14 Kombination af skadefaktorer knyttet til **Trafikant**, **Veje og omgivelser** og **Køretøj**, for de 150 dødsulykker i 2020. Figuren viser ikke, om den samme ulykke har tilknyttet flere faktorer af samme type

Figur 14 viser kombinationen af skadefaktorer fordelt på de 67 dødsulykker, som har fået tildelt en skadefaktor. Der var f.eks. 13 ulykker, hvor både trafikanten og vejen og omgivelserne havde en skadefaktor. Det kan ses i Figur 15 og Tabel 8, at de fleste skadefaktorer var knyttet til trafikanten, men blandt de faktorer, der var knyttet til vejen og omgivelserne, er faste genstande den primære faktor, som er med til at forværre skaderne.

Skadefaktorer	Antal	Andel af dødsulykker
---------------	-------	----------------------

Knyttet til trafikanter

I	Manglende eller utilstrækkelig selebrug	24	16%
II	Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug	17	11%
III	Høj hastighed	19	13%
IV	Forkert placering i køretøj	1	1%

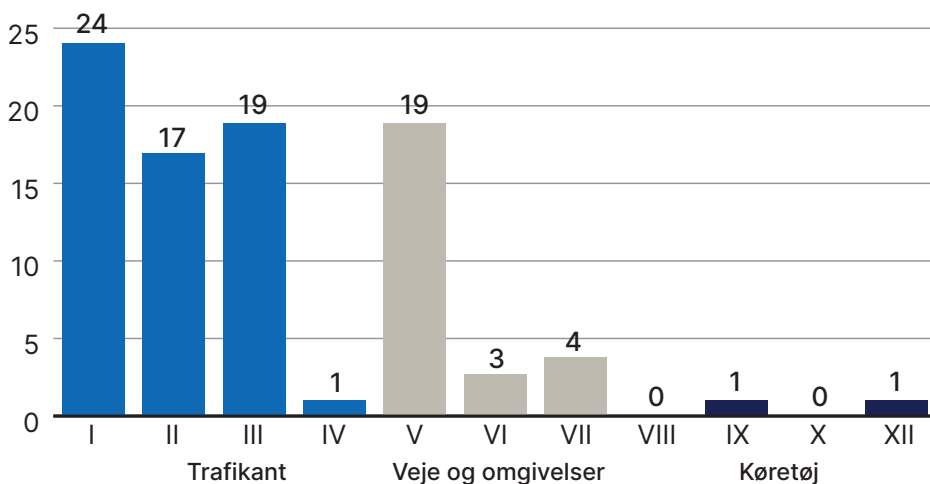
Knyttet til veje og omgivelser

V	Faste genstande	19	13%
VI	Skråninger	3	2%
VII	Autoværn	4	3%

Knyttet til køretøj

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

Tabel 8 Antal skadefaktorer knyttet til **Trafikant**, **Veje og omgivelser** samt **Køretøj**. En ulykke kan have flere skadefaktorer



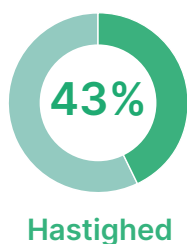
Figur 15 Fordeling af skadefaktorer i 2020 på **Trafikant**, **Veje og omgivelser** og **Køretøj**. Romertallene henviser til skadefaktorer fra Tabel 8

Skadesfaktorer knyttet til trafikanten

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

Manglende eller forkert brug af sikkerhedsseler (I) har været en faktor i 24 dødsulykker i 2020. Det er vurderet, at korrekt anvendelse af sikkerhedssele sandsynligvis ville have medført, at personskaderne var mindre, f.eks. at personen ikke var kastet ud af bilen.

Manglende eller forkert brug af hjelm (II) blandt cyklister, knallertførere og motorcyklister har været en skadesfaktor i 15 dødsulykker. Det er altså vurderet, at hjelmbrug ville have haft betydning for skadernes omfang for de fleste af de dræbte cyklister, knallertførere og motorcyklister, som kørte uden hjelm. Derudover er der 2 ulykker, hvor manglende eller forkert hjelmbrug er vurderet som skadesfaktor hos andre trafikanttyper.



Høj hastighed (III) har været en skadesfaktor i 19 dødsulykker. Hastighed anvendes kun som skadesfaktor, hvis det er vurderet, at hastigheden ikke samtidig har haft en betydning for, at ulykken skete. Når hastighed som ulykkesfaktor og skades-

faktor lægges sammen, er hastighed medvirkende til, at ulykkerne sker, eller at skaderne bliver mere alvorlige, i 43% af ulykkerne i 2020. 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 for dette år ikke vist hastighed som faktor.

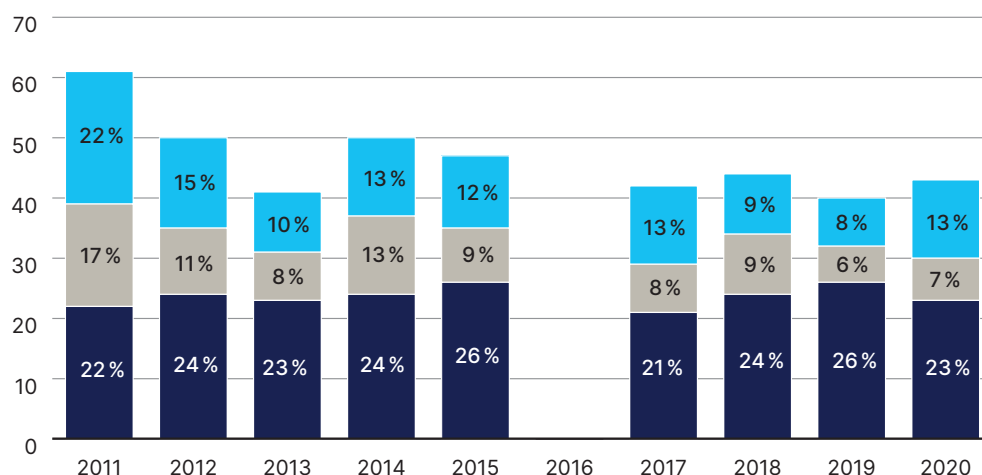
Skadesfaktorer knyttet til veje og omgivelser

Forhold ved vej og omgivelser, som har indflydelse på skadernes omfang og alvorlighed, er oftest faste genstande (V). I 19 dødsulykker er faste genstande vurderet som en skadesfaktor. Faste genstande kan bl.a. omfatte træer, lygtepæle og bropiller, som ikke er afskærmede i forhold til påkørsel.

Skåninger (VI) og Autoværn (VII) er registreret som skadesfaktor i hhv. 3 og 4 ulykker.

Skadesfaktorer knyttet til køretøjet

I 2020 er der registreret 2 skadesfaktorer med tilknytning til køretøjet. 1 af disse er relateret til manglende eller fejlbehæftet udstyr i køretøjerne (XII). Manglende eller defekte seler registres også under denne skadesfaktor, men i 2020 er der ikke registreret defekte seler under denne skadesfaktorer. Skadesfaktoren omfatter desuden defekte airbags, som burde være udløst i ulykken, uvirksom ESC (Electronic Stability Control), defekte hjelme mv. Den anden faktor relaterer sig til belæsning af køretøjer, hvor genstande pga. uforsvarlig placering eller fastgørelse forværrer skaderne.



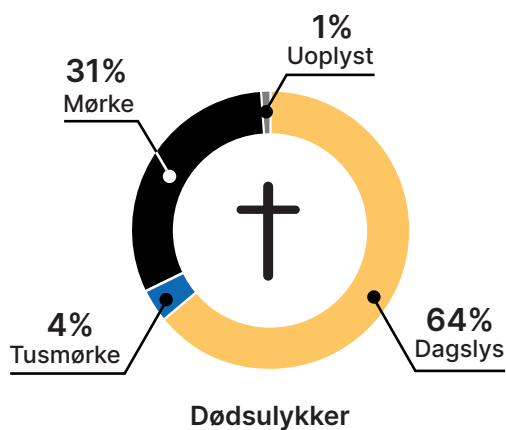
Figur 16 Andel af dødsulykker med hastighed som enten ulykkes- eller skadesfaktor siden 2011

Andre forhold ved ulykkerne 2020

Lysforhold og føre

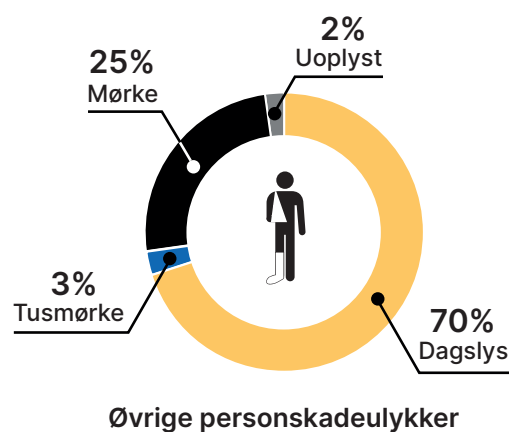
Lysforhold og føre er vurderet som en ulykkesfaktor i en mindre andel af dødsulykkerne. Der kan godt have været manglende belysning, vådt eller glat føre eller nedsat sigtbarhed uden at det har haft betydning for ulykkens opståen. I 16 ulykker (11% af alle dødsulykkerne) var vejr en ulykkesfaktor – se mere om det i afsnittet ulykkes- og skadesfaktorer.

64% af dødsulykkerne i 2020 skete i dagslys, 31% skete i mørke og 4% i tussmørke. Det ligner meget den fordeling, som er registreret i perioden fra 2011-2020 (Figur 25).



Lysforholdene for øvrige personskadeulykker i 2020 er lidt anderledes, da 70% er registreret i dagslys, 25% i mørke og 3% i tussmørke. Både i 2020 og for hele perioden 2011-2020 er det registreret, at dødsulykkerne i højere grad i mørke end de øvrige personskadeulykker.

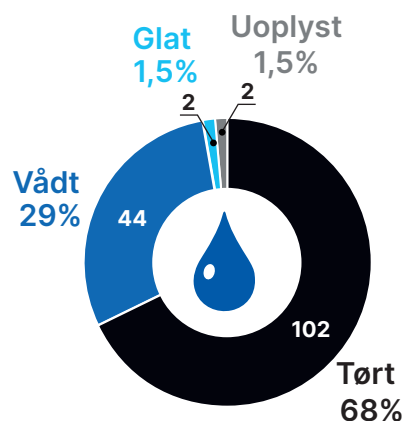
For dødsulykkerne i 2020 var 47 ulykker sket i mørke. Ved 28 af ulykkesstederne var der ikke vejbelysning, og ved 17 af stederne var der vejbelysning, som var tændt på ulykkestidspunktet.



Figur 17 Lysforhold ved dødsulykkerne samt de øvrige personskadeulykker i 2020



Det var 44 af dødsulykker med vådt føre. Føret var tørt i 102 dødsulykker og glat i 2 dødsulykker. Derudover var der 2 dødsulykker med uoplyst vejr. For de 44 ulykker med vådt føre var det mørkt i næsten halvdelen, mens det for ulykkerne i tørt føre (102) var mørke i 26% af ulykkerne. Vådt føre optræder altså oftere ved ulykkerne i mørke end ved ulykkerne i dagslys.



Figur 18 Føre på tidspunkt for dødsulykkerne

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 senere dør 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 9 viser, om der er registreret fejl og mangler på de elementer, som var involveret i dødsulykkerne i 2020. I forhold til tidligere år gælder kategorien "Fejl på dæk" både forkert dæktryk, forskellige dæktyper (ej parvis ens) og utilstrækkelig slidbane på dæk. 2 køretøjer har flere fejl på dæk.

Der er i alt fundet 35 fejl på 26 køretøjer i 26 forskellige dødsulykker i 2020, dvs. i 17% af dødsulykkerne.

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

Der er registreret fejl på lys og/eller reflekser på 8 køretøjer. 3 ud af 8 køretøjer med lygte og/eller refleksfejl var personbil. De øvrige var 2 cykler, 1 varebil, 1 motorcykel samt 1 knallert 30.

Der er registreret 16 fejl af forskellige type på dæk for 14 køretøjer. Fejl på dæk er primært relateret til personbiler og varebiler.

5 køretøjer har ikke haft tilstrækkelig bremseevne. Det omfatter 3 personbiler, 1 varebil og 1 lastbil/bus.

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 16 ulykker (11% af alle dødsulykker) var fejl eller mangel på køretøjer en ulykkes- eller skadesfaktor. Se nærmere i afsnittet om ulykkes- og skadesfaktorer.

Type af fejl	Med fejl	Ingen fejl	Uoplyst/ ej relevant
Lys/refleks	8	244	19
Fejl på dæk	14	177	54
Bremseevne utilstrækkelig	5	186	54
Styretøjsfunktion noget el. meget nedsat	2	187	56
Vedligeholdelsestilstand utilstrækkelig	4	191	50

Tabel 9 Køretøjer med fejl og mangler impliceret i dødsulykker 2020.
Fejl på dæk og styretøj vil normalt ikke blive registreret for knallert/cykel



Forhold ved vejene

Ved besigtigelsen af ulykkesstedet registreres der 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 indikerer et vejforløb, som ikke stemmer overens med vejens reelle forløb.

Afmærkning og vedligehold

Registrering 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 ulykkers 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, er forholdene vurderet som en ulykkesfaktor.

Skiltning og afmærkning var en ulykkesfaktor i 1 dødsulykke i 2020, og dårlig vedligeholdelsesstand blev ikke udpeget som ulykkesfaktor i dødsulykkerne 2020. Det var dermed ikke i alle tilfælde med utilstrækkeligt vedligehold og afmærkning vurderet som være medvirkende til, at ulykken skete.

Som det fremgår af Tabel 10, er utilstrækkelig vedligeholdelse og/eller afmærkning ikke et generelt problem i dødsulykkerne 2020.

	Antal ulykker			Andel
	Tilstrækkelig	Utilstrækkelig	Uoplyst/ ikke relevant	Utilstrækkelig
Vejens vedligeholdelsesstand	147	2	1	1%
Afmærkningens vedligeholdelsesstand	135	2	13	1%
Afmærkningens forståelighed	137	0	13	0%
Afmærkningens synlighed	134	3	13	2%

Tabel 10 Vedligeholdelsesstand af vejen, afmærkning, samt forståelighed og synlighed af afmærkningen

Vejens forløb og oversigt

I 2 af de 150 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 i kryds og på strækninger, se Tabel 11. Her fremgår det, at oversigtsforholdene var utilstrækkelige i 2 dødsulykker på strækninger og vurderet som utilstrækkelig i 3 ulykker i kryds (i 1 kryds var oversigten utilstrækkelig på hovedvejen og i 2 kryds var oversigten utilstrækkelig fra sidevejen).

Det er ikke kun i ulykker med dårlige oversigtsforhold eller uklart vejforløb, at udformning var vurderet som en ulykkesfaktor. 10 dødsulykker i 2020 (7%) har uhensigtsmæssig vejudformning som ulykkesfaktor – hvilket også omfatter skarpe kurver og forkert sidehældning mv.

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 over, om der er faste genstande som f.eks. træer, autoværn, husmure, genstande eller dyr på kørebanen 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 27 af de 150 dødsulykker, hvilket svarer til 18%. 14 af disse faste genstande var vejtræer. Der er desuden blevet påkørt belysningsmaster, husmure, autoværn, færdselstavler mv.

I ca. 40% af dødsulykkerne, hvor en fast genstand blev påkørt, var det i en kurve. 52% af de faste genstande blev påkørt på lige strækninger, og 4% skete i kryds. De øvrige påkørsler (4%) skete på stier, stikryds eller anden vejudformning. 19 af ulykkerne med påkørsel af fast genstand skete i landzone.

Halvdelen af ulykkerne med faste genstande (14 ulykker) var eneulykker – 4 i byzone og 11 i landzone.

Faste genstande er registreret som en skadesfaktor i 19 af dødsulykkerne (13% af dødsulykkerne i 2020). 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 2020 er rabat og/eller grøft registreret i 11 dødsulykker. 10 af ulykkerne skete i landzone. I 4 af de 11 dødsulykker blev der også påkørt en eller flere faste genstande.

Der er ingen dødsulykker i 2020, hvor rabat-udformning blev vurderet som ulykkesfaktor. 3 dødsulykker har skråning som skadesfaktor

Autoværn

Autoværn er registreret som en påkørt fast genstand i 1 af de 150 dødsulykker. Autoværnet blev ikke vurderet som skadesfaktor i denne ulykke.

Oversigtsforhold	Antal ulykker			Andel
	Tilstrækkelig	Utilstrækkelig	Uoplyst/ ikke relevant	Utilstrækkelig
Oversigt, kryds, primær vej	37	1	3	2%
Oversigt, kryds, sekundær vej	33	2	6	5%
Oversigt, strækning	104	2	3	2%

Tabel 11 Oversigtsforhold for kryds, primær og sekundær vej, samt oversigt på strækninger



Sammenligning 2011-2020

I det følgende afsnit sammenlignes data fra 2011-2020. Der er vist et gennemsnit for det samlede antal dødsulykker i de sammenligninger, hvor det er relevant.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dødsulykker	208	156	173	168	172	195	165	164	193	150
Antal dræbte	220	167	191	182	178	211	175	171	199	163

Tabel 12 Antal dødsulykker og antallet af dræbte i perioden 2011-2020

Udvikling siden 1930

Som det kan ses i Figur 19, er antallet af dræbte faldet siden starten af 1970'erne. De seneste år er antallet af dræbte stagneret, men med nedgangen i trafikken som følge af nedlukning pga. COVID-19 pandemien er antallet af dræbte i 2020 på det laveste, siden ulykkesstatistikken startede i 1930.

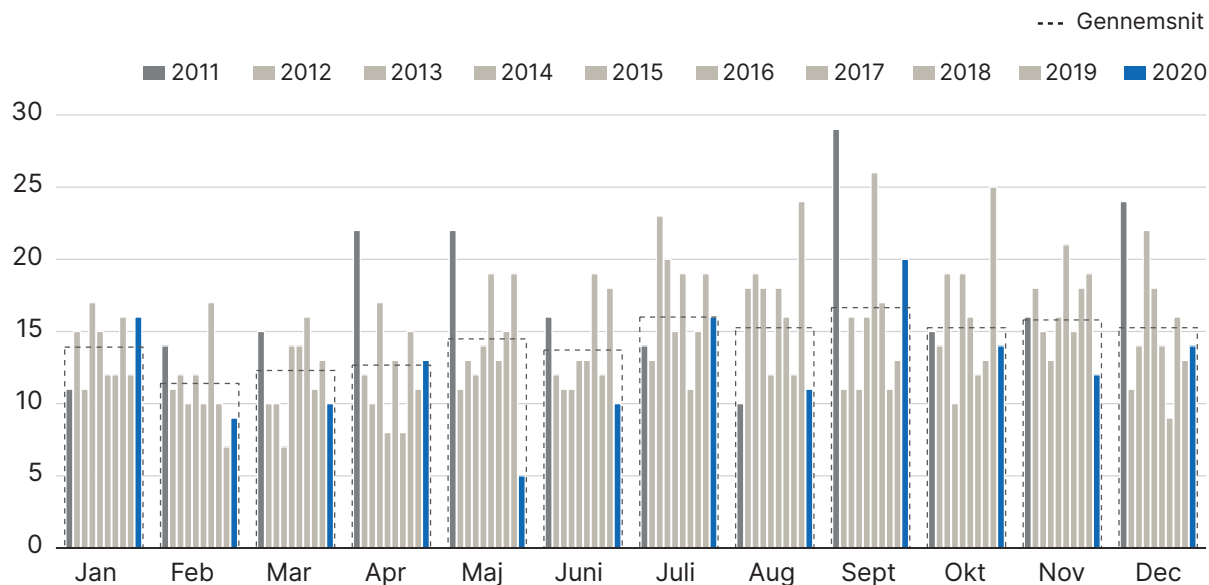
Fordeling på måneder



Figur 19 Dræbte pr. år i Danmark siden 1930

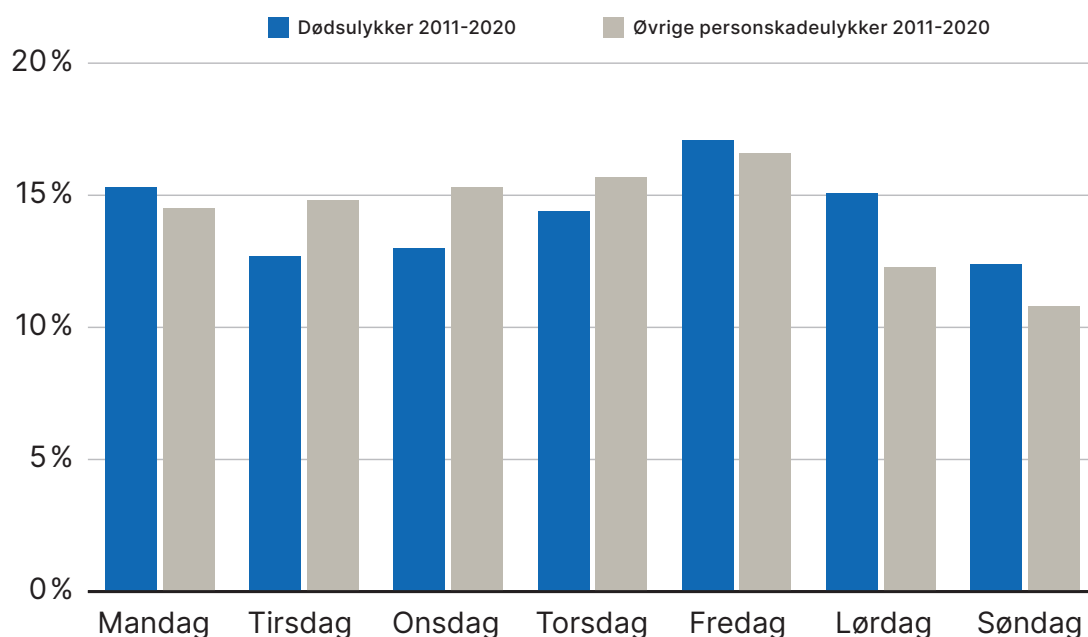
Fordelingen af dødsulykkerne på de forskellige måneder har store udsving inden for de enkelte år, men set over en længere årrække udligner det sig, så ulykkerne er mere jævnt fordelt. Generelt ser det ud til, at de første 6 måneder af året ligger lidt lavere end de sidste 6 måneder.

Fordeling på ugedag



Figur 20 Dødsulykker fordelt på måned samt gennemsnit for perioden 2011-2020

Fordelingen af dødsulykkerne på ugedagene for perioden 2011-2020 ligner meget fordelingen af de øvrige personskadeulykker i samme periode, men weekenden ligger lidt højere for dødsulykkerne end de øvrige personskadeulykker.



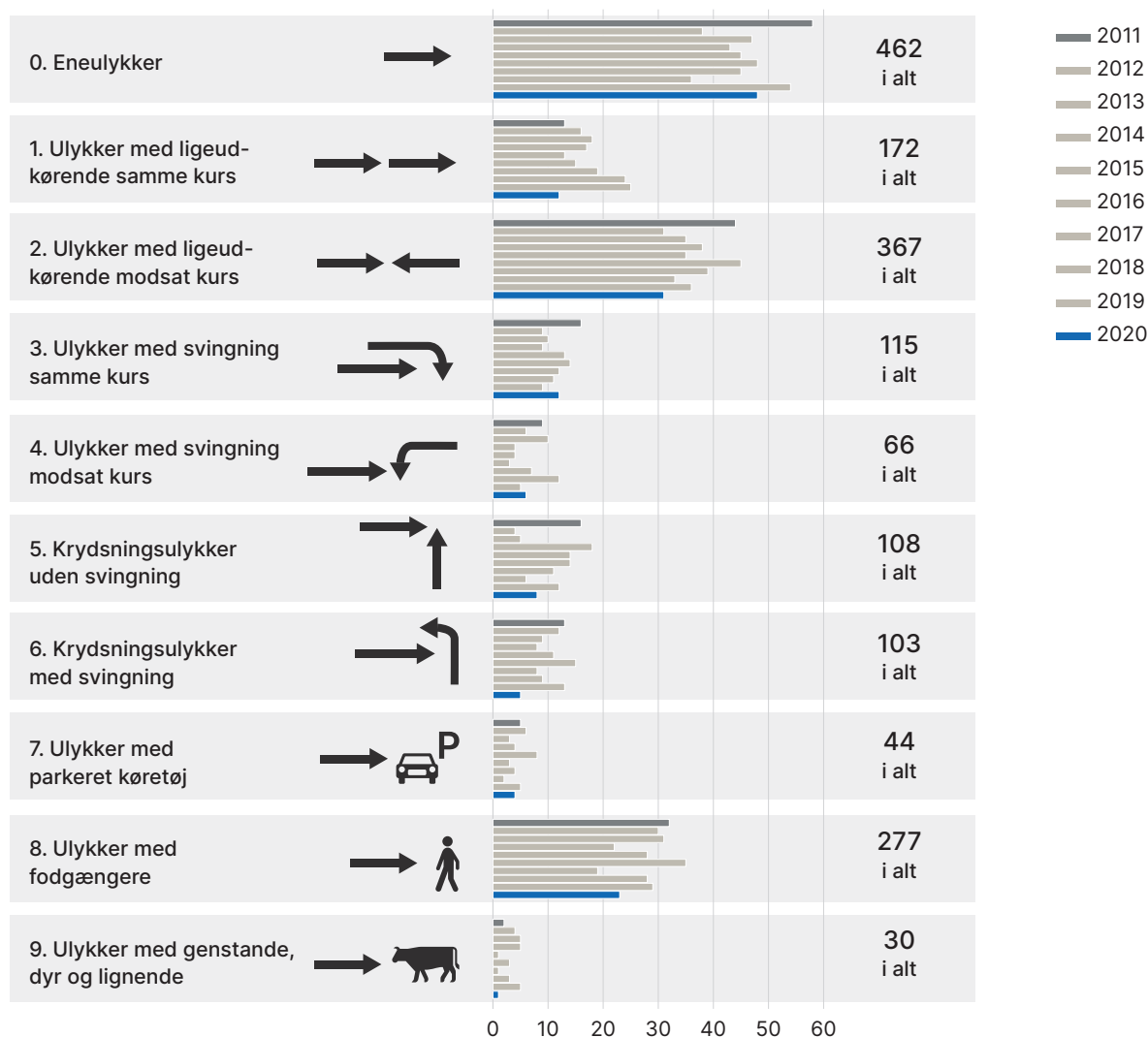
Figur 21 Procentvis fordeling af dødsulykker og øvrige personskadeulykker på ugedage i perioden 2011-2020

Fordeling på ulykkessituation

De hyppigste ulykkessituationer for dødsulykkerne i perioden 2011-2020 er eneulykker (hovedsituation 0), mødeulykker (hovedsituation 2) og fodgængerulykker (hovedsituation 8). Fordelingen på de forskellige hovedsituationer kan ses i Figur 22.

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.

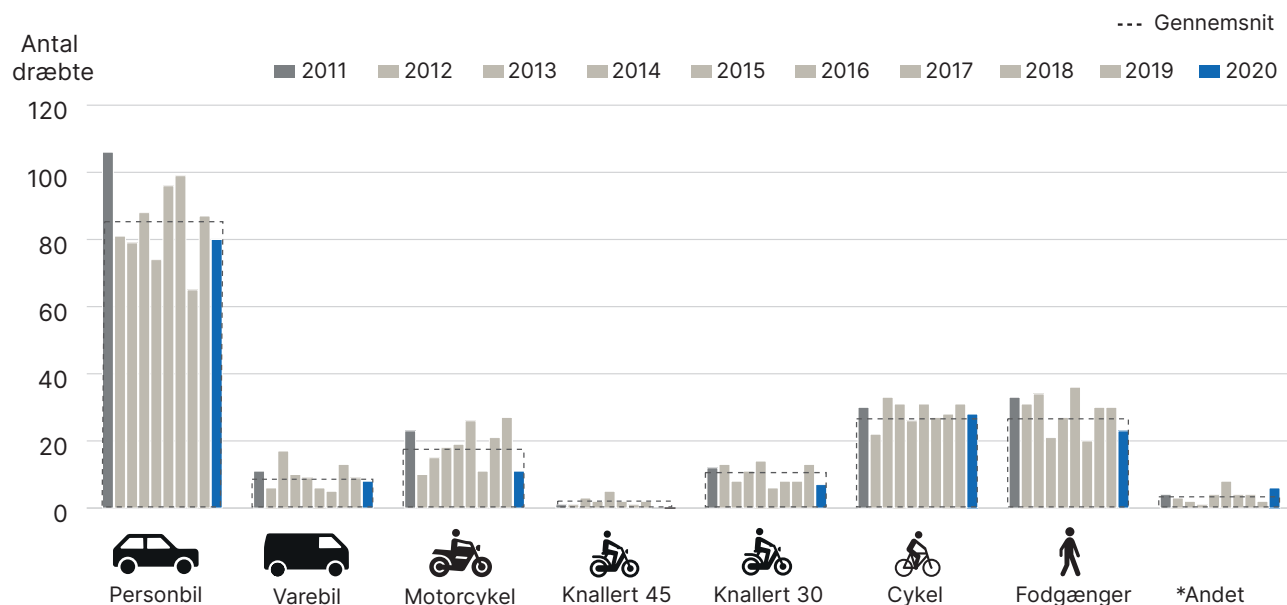


Figur 22 Fordeling af dødsulykker på hovedsituation for perioden 2011-2020

Fordeling på transportmiddel

Som det kan ses i Figur 23, er der flest dræbte i personbil. Siden 2011, hvor der var 106 dræbte i personbil, har der været en positiv udvikling for personbilerne, men antallet har svinget fra år til år. I 2018 var antallet lavt med 65 dræbte i personbil, men i 2020 er det på nogenlunde samme niveau som de tidligere år.

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



Figur 23 Antal dræbte fordelt på transportmiddel 2011-2020.

Gennemsnit for hvert transportmiddel ses som en stiplede linje. *Andet omfatter i denne figur andre køretøjer såsom lastbil, sættevogn, bus og landbrugsmaskiner, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg samt ryttere

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personbil	106	81	79	88	74	96	99	65	87	80
Varebil	11	6	17	10	9	6	5	13	9	8
Motorcykel	23	10	15	18	19	26	11	21	27	11
Knallert 45	1	1	3	2	5	2	1	2	0	0
Knallert 30	12	13	8	11	14	6	8	8	13	7
Cykel	30	22	33	31	26	31	27	28	31	28
Fodgængere	33	31	34	21	27	36	20	30	30	23
*Andet	4	3	2	1	4	8	4	4	2	6

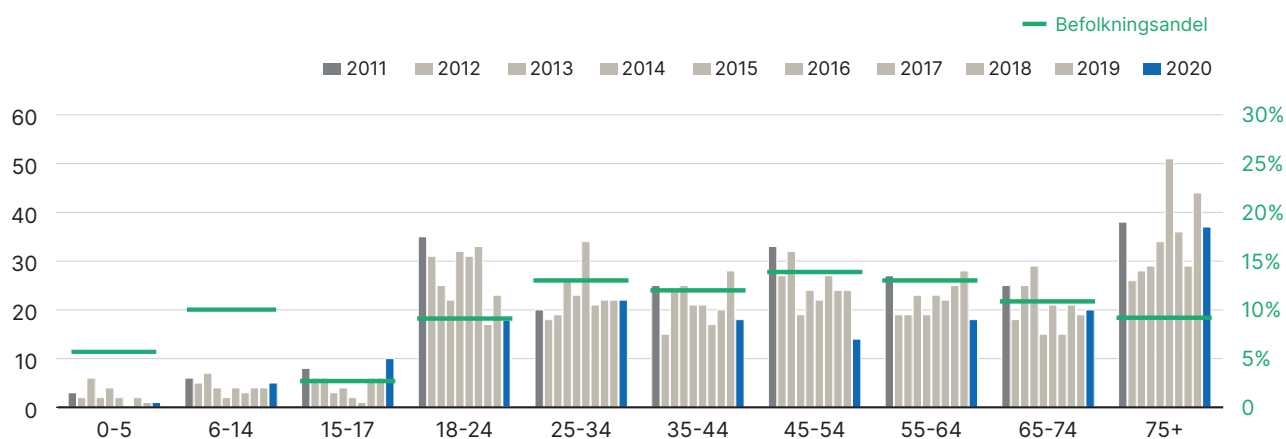
Tabel 13 Antal dræbte fordelt på transportmiddel, 2011-2020.

*Andet omfatter i denne figur andre køretøjer såsom lastbil, sættevogn, bus og landbrugsmaskiner, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg samt ryttere

Fordeling på alder

Unge i aldersgruppen 18-24 år og ældre personer på 75 år og derover er begge aldersgrupper, som udgør en større andel af de dræbte end deres andel af befolkningen, når der ses på perioden 2011-2020. De ældre er mere skrøbelige og har større risiko for at dø af de skader, som de pådrager sig i forbindelse med en ulykke. Nogle unge er i højere

grad risikovillige, og kombineret med manglende erfaring som f.eks. bilist eller motorcyklist kan det være en del af forklaringen på, hvorfor de unge er overrepræsenteret de fleste år – hvilket dog ikke har været udtalt de seneste tre år blandt dødsulykkerne. Når der ses på ulykker med tilskadekomne er de unge overrepræsenteret.



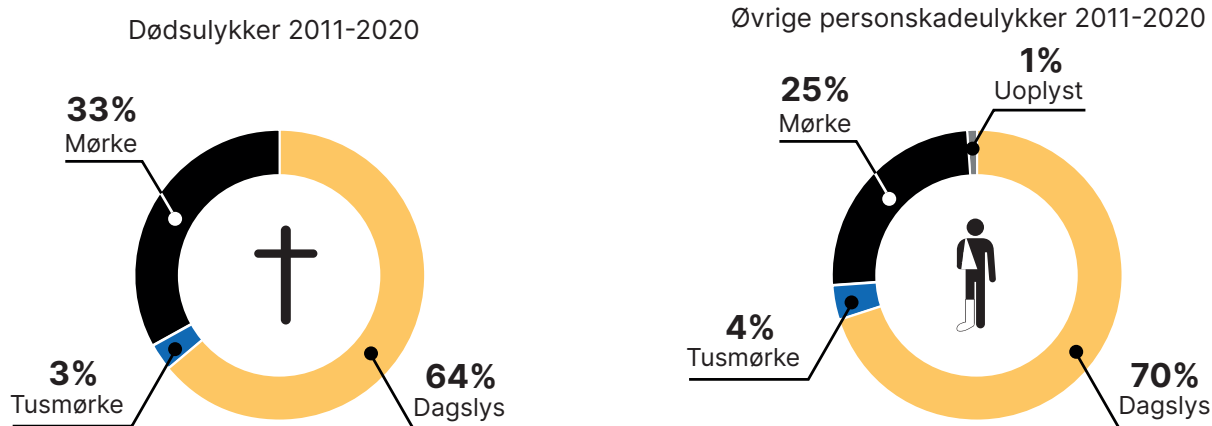
Figur 24 Antal dræbte fordelt på aldersinterval, 2011-2020. Aldersgruppens andel af den samlede befolkning i 2020 er vist med procent



Fordeling på lysforhold

De fleste ulykker sker i dagslys, hvilket gælder både dødsulykker og øvrige personskadeulykker, men en større del af dødsulykkerne sker i mørke (33%) end for de øvrige personskadeulykker (25% i mørke). Der kan være forskellige grunde til, at dødsulykkerne oftere sker i mørke end de

øvrige personskadeulykker, f.eks. er det sværere at orientere sig i mørke, men også faktorer som hastighed, påvirkede førere og træthed spiller ind. Læs mere i Havarikommisionens rapport om [Trafikulykker om natten](#).



Figur 25 Lysforhold ved dødsulykkerne samt øvrige personskadeulykker i perioden 2011-2020





Spiritusulykker 2016-2020

De seneste 5 år har 165 personer mistet livet i en spiritusulykke.

Derfor er her set nærmere på dødsulykker med spiritusulykker i dette afsnit.

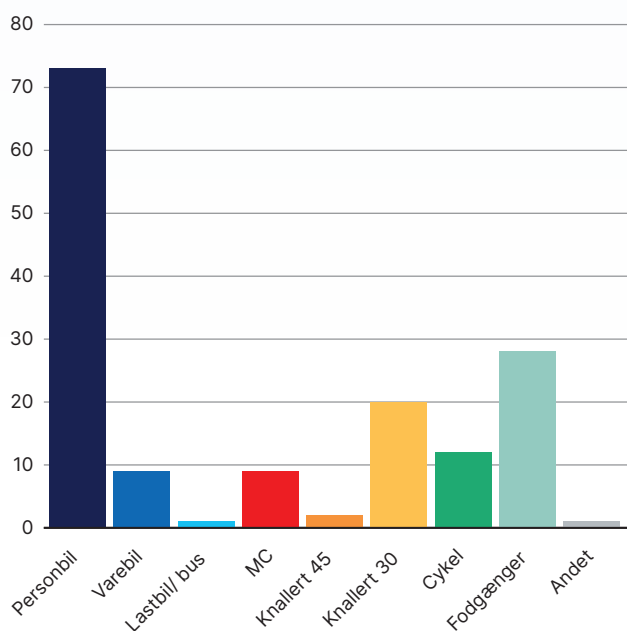
I perioden fra 2016 til 2020 er der sket 152 dødsulykker med spirituspåvirkede førere eller fodgængere. Det svarer til mere end hver 6. dødsulykke. Der var 155 spirituspåvirkede førere og fodgængere involveret i de 152 ulykker, og i alt er 165 personer blevet dræbt i disse ulykker.

I langt hovedparten af spiritusulykkerne (94 % fra 2017-2020), har førernes påvirkede tilstand været en medvirkende til at ulykken skete. Der blev ikke indsamlet supplerende data om dødsulykkerne i 2016. Derfor er de afsnit, der omhandler faktorer, baseret på data fra årene 2017-2020, mens de øvrige afsnit omfatter den femårige periode fra 2016-2020.

Transportmiddel

Der er flest spirituspåvirkede bilister, da 82 af de 155 spirituspåvirkede førere og fodgængere (53 %) var bilister i person- eller varebil, og næsten hver 5. (28 ud af 155) var en fodgænger. 22 kørte på knallert, 9 på motorcykel og 12 på cykel.

9 af de 82 spirituspåvirkede bilister, som var involveret i dødsulykkerne, var også påvirket af medicin eller narko.



Figur 26 Spirituspåvirkede førere eller fodgængere i dødsulykker fra 2016-2020 fordelt på transportmiddel

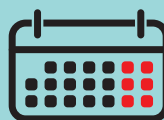
Påvirkede trafikanter

Oftest var det den spirituspåvirkede fører eller fodgænger, der blev dræbt i ulykkerne, da 123 af de 165 dræbte, svarende til 75 % selv var påvirkede af alkohol.



19 af de spirituspåvirkede førere og fodgængere kom til skade i ulykkerne. Kun 13 spirituspåvirkede førere og fodgængere i dødsulykker var selv uskadte. 16 af de dræbte var passagerer i/på et køretøj, hvor føreren var påvirket af spiritus.

Kendetegn for eneulykke med spiritus



3 ud af 4 eneulykker med spirituspåvirkede førere og fodgængere skete i weekenden (fredag-søndag)



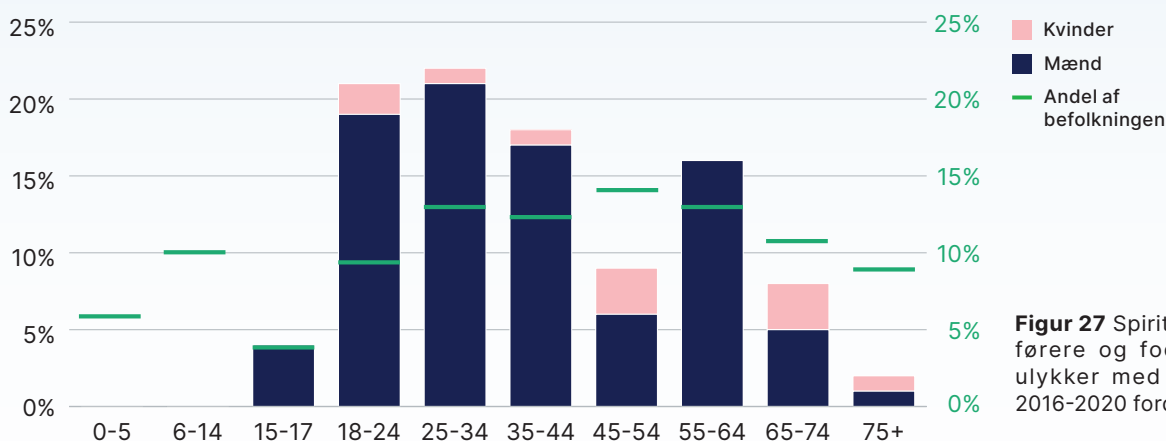
Næsten hver 3. spirituspåvirkede fører eller fodgænger var mellem 18 og 24 år i eneulykkerne med dræbte

Køn og alder for førere og fodgængere

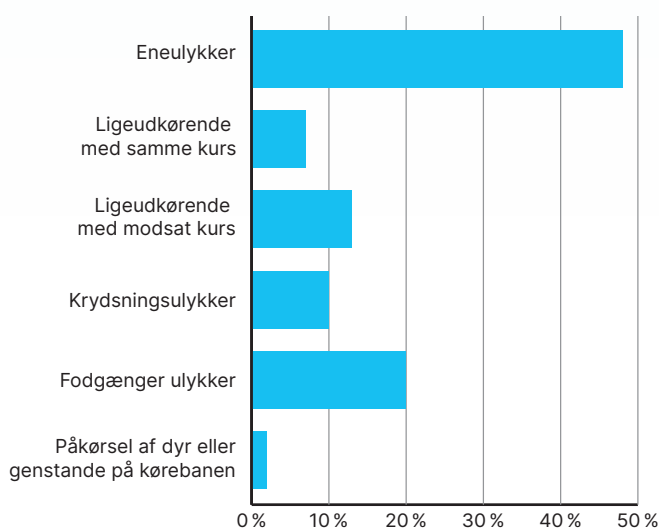
De 155 spirituspåvirkede førere og fodgængere i perioden 2016-2020 fordeler sig på 16 kvinder og 139 mænd.

Særligt unge mænd er overrepræsenterede i forhold til deres andel af befolkningen, idet 19 % af de spirituspåvirkede førere og fodgængere var unge mænd mellem 18 og 24 år. Mænd i denne aldersgruppe udgør 5 % af befolkningen.

23 ud af 29 af de spirituspåvirkede unge mænd i dødsulykkerne var bilister i person- eller varebil.



Figur 27 Spirituspåvirkede førere og fodgængere i ulykker med dræbte fra 2016-2020 fordelt på alder.



Figur 28 Dødsulykker med spirituspåvirkede førere eller fodgængere fordelt på hovedsituationer. Krydsningsulykker omfatter hovedsituation 3-6. Påkørsel af dyr og genstande på kørebanen omfatter hovedsituation 7 og 9.

Ulykkessituationer

Næsten halvdelen (73 ud af 152) af dødsulykkerne med spirituspåvirkede førere og fodgængere var eneulykker, i Figur 28 ses fordelingen på hovedsituationer af dødsulykker med spirituspåvirkede førere. Det er en meget større andel end blandt de øvrige dødsulykker, hvor eneulykker udgjorde 22 % af de dødsulykker, hvor ingen førere eller fodgængere var påvirket af alkohol.

20 % af spiritusulykkerne med dræbte var fodgængerulykker. I hovedparten af fodgængerulykkerne var det fodgænger, der var påvirket af spiritus (28 ud af 31 fodgængere).



Ulykkesfaktorer		Antal
a	Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	50
b	Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	5
c	Forkert placering	18
d	Manglende/forkert reaktion/manøvre	19
e	Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	32
f	Manglende/utilstrækkelig orientering	19
h	Chancebetonet kørsel	49
i	Påvirket spiritus/narkotika/medicin	119
j	Svækket fysisk tilstand	6
z	Uligevægtig sindstilstand	1

Knyttet til veje og omgivelser

k	Uhensigtsmæssig vejudformning	7
l	Uhensigtsmæssig rabatudformning	2
m	Afmærkning/skiltning	3
n	Manglende vedligeholdelse	0
o	Genstande på kørebanen	0
p	Vejr	11

Knyttet til køretøj

s	Bremser	2
t	Styretøj	1
u	Dæk	2
v	Lys og reflekser	6
w	Spejlindstillinger	0
x	Belæsning	1
y	Udsyn	2

Tabel 14 Ulykkesfaktorer knyttet til dødsulykker med spirituspåvirkede førere og fodgængere 2017-2020

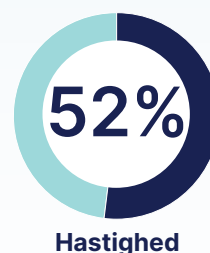
Ulykkes- og skadesfaktorer

Der er indsamlet ekstra DUS-data til 126 dødsulykker i perioden 2017-2020. Ulykkesfaktorerne og skadesfaktorerne knytter sig til både de spirituspåvirkede trafikanter og eventuelle modparter i ulykkerne.

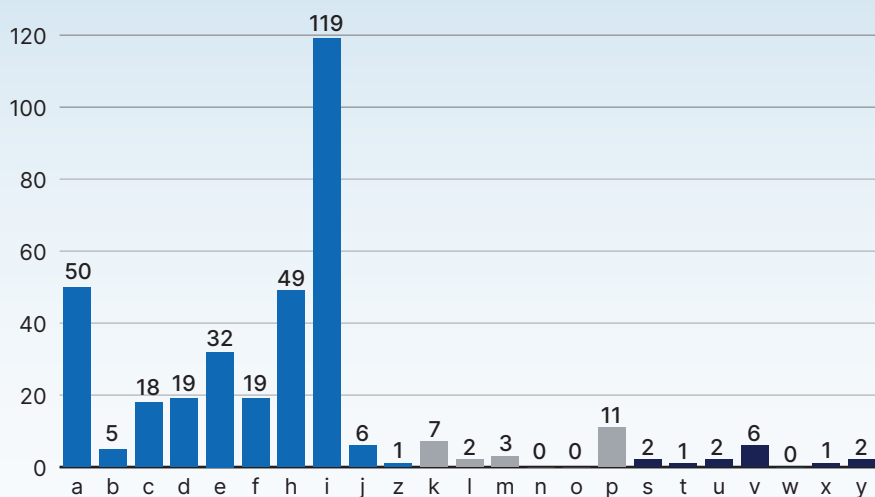
I 119 af dødsulykkerne er påvirket tilstand angivet som ulykkesfaktor, hvilket svarer til 94 %. Det er dermed ikke i alle tilfælde vurderet at trafikantens spirituspåvirkede tilstand var medvirkende til at ulykken skete.

Høj hastighed er ofte en faktor i spiritusulykkerne

For høj hastighed er en af de hyppigste ulykkes- og skadesfaktorer i dødsulykkerne. Det gælder i særligt høj grad for spiritusulykkerne. I mere end halvdelen af dødsulykkerne med spirituspåvirkede førere eller fodgængere i årene 2017-2020 var for høj hastighed medvirkende til at ulykkerne skete, eller at skaderne blev mere alvorlige.



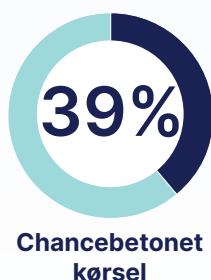
Ligesom for de øvrige dødsulykker skete ca. 2 ud af 3 dødsulykker med spirituspåvirkede førere eller fodgængere uden for byzone, hvor hastighedsgrænsen er højere end i byerne.



Figur 29 Ulykkesfaktorer knyttet til dødsulykker med spiritusulykker 2017-2020. Bogstaverne henviser til ulykkesfaktorerne, som vist i Tabel 14

Chancebetonet kørsel

Chancebetonet kørsel er ofte en medvirkende faktor i dødsulykkerne med spirituspåvirkede førere eller fodgængere. Chancebetonet kørsel defineres som situationer, hvor føreren eller fodgængeren bevidst accepterer eller opsøger risici ved kørslen, eller tager en chance, som ikke opfattes som en risiko. Det kan fx være hasarderet kørsel eller manglende afstand til forankørende.



Fra 2017-2020 var chancebetonet kørsel en ulykkesfaktor i 39% af spiritusulykkerne med dræbte. Det er en højere andel end for dødsulykkerne generelt, hvor chancebetonet kørsel var en ulykkesfaktor i 25% af dødsulykkerne.

Manglende sele og hjelm

Manglende brug af sikkerhedsudstyr (sele eller hjelm) er oftere en skadesfaktor i dødsulykkerne med spirituspåvirkede førere eller fodgængere end i de øvrige dødsulykker.



Fra 2017-2020 var manglende brug af sikkerhedsudstyr en medvirkende til skadernes omfang i ca. hver 3. dødsulykke med spirituspåvirkede førere og fodgængere. I dødsulykkerne samlet set var manglende brug af sikkerhedsudstyr en faktor i ca. hver. 4. dødsulykke.

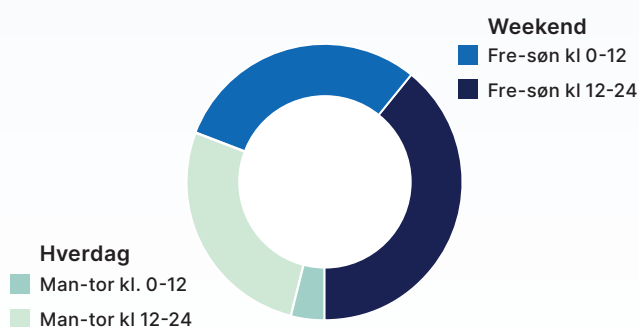


Ugedage og tidspunkt

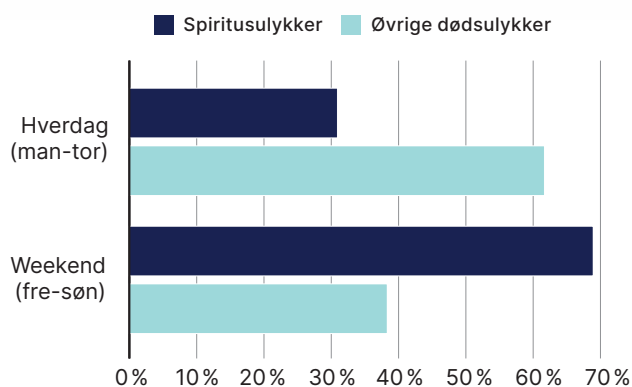
En større andel af dødsulykkerne med spirituspåvirkede førere og fodgængere, skete i weekenden end for de øvrige dødsulykker.

69% af dødsulykker med spirituspåvirkede førere eller fodgængere skete i weekenden (fredag-søndag). Samtidig skete 24 % på hverdage om eftermiddagen og aftenen (mandag-torsdag mellem kl. 15 og 24).

Overvægten af dødsulykker med spiritus i weekenden er særligt udtalt blandt yngre førere og fodgængere. 76% af de 18-34-årige spirituspåvirkede førere og fodgængere var involveret i dødsulykker, der skete i weekenden, mens det var tilfældet for 63% af de spirituspåvirkede førere og fodgængere på 35 år eller derover i perioden 2016-2020.



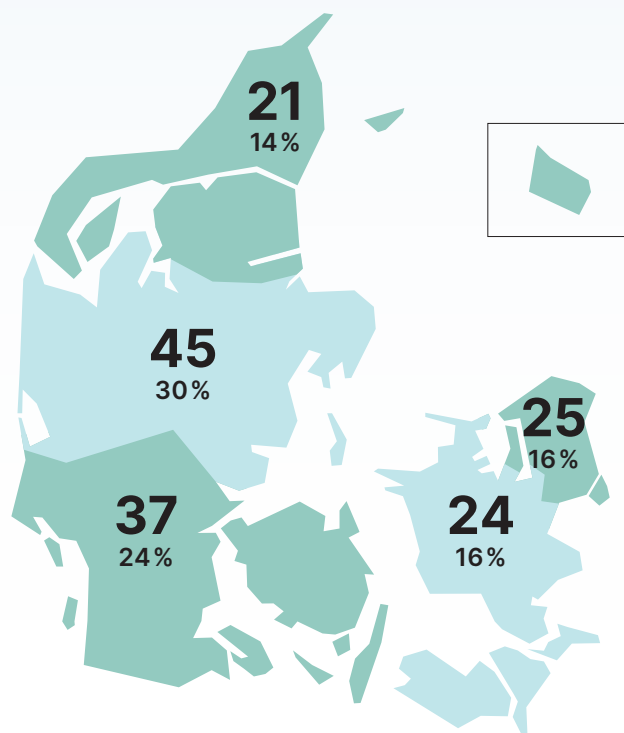
Figur 30 Dødsulykker med spiritus fordelt på hverdage (man-torsdag) og weekend (fre-søndag) samt tidsrum 0-12 og 12-24



Figur 31 Andel af dødsulykker hhv. hverdage (man-torsdag) og weekend (fredag-søndag) opdelt på spiritusulykker og øvrige ulykker

Regionale forskelle

Der skete flest spiritusulykker i Region Midtjylland og Region Syddanmark med hhv. 30% og 24% af dødsulykkerne med spirituspåvirkede førere og fodgængere i perioden fra 2016-2020. Det hænger til dels sammen med, at det også er de to regioner, hvor der er sket flest dødsulykker samlet set.



Figur 32 Kortet viser andelen og antal af spiritusulykker fra 2016-2020 fordelt på regioner





Eneulykker 2016-2020

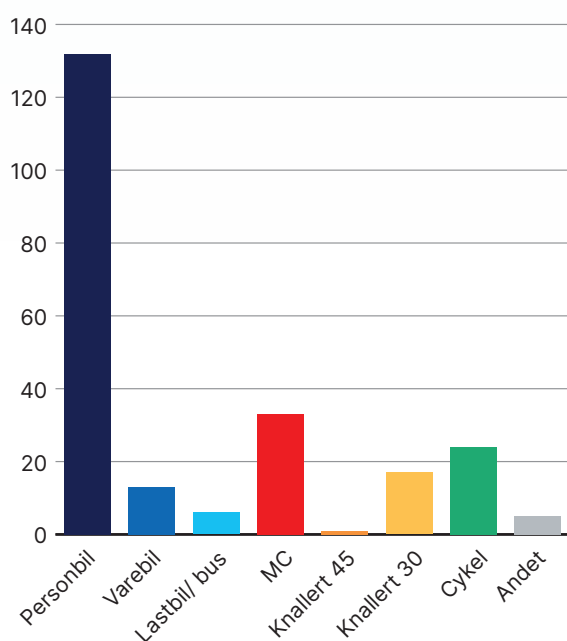
I løbet af de seneste 5 år har 243 personer mistet livet i eneulykker. Dette afsnit ser derfor nærmere på temaet eneulykker – dødsulykker, hvor der kun har været ét køretøj involveret.

Der har i perioden fra 2016 til 2020 været 231 dødsulykker, hvor der var ét køretøj involveret. Det svarer til mere end hver 4. dødsulykke i perioden, hvor der samlet set var 867 dødsulykker. I alt er 243 personer blevet dræbt i de 231 eneulykker.

I mere end halvdelen af eneulykkerne med dræbte (57%) har for høj hastighed været en ulykkes- eller skadesfaktor i perioden 2017-2020. Der blev ikke indsamlet supplerende data om dødsulykkerne i 2016, så derfor er de afsnit, der omhandler faktorer, baseret på data fra årene 2017-2020, mens de øvrige afsnit omfatter den femårige periode fra 2016-2020.

Transportmiddel

Der var flest eneulykker med bilister, faktisk var over halvdelen af eneulykkerne med personbil (132 ud af 231). Lidt over hver 5. eneulykke var med motorcykel eller cykel (hhv. 33 og 24 ud af 231). 17 kørte på knallert og 13 i varebil. Fordelingen på de forskellige køretøjstyper kan ses i Figur 33.

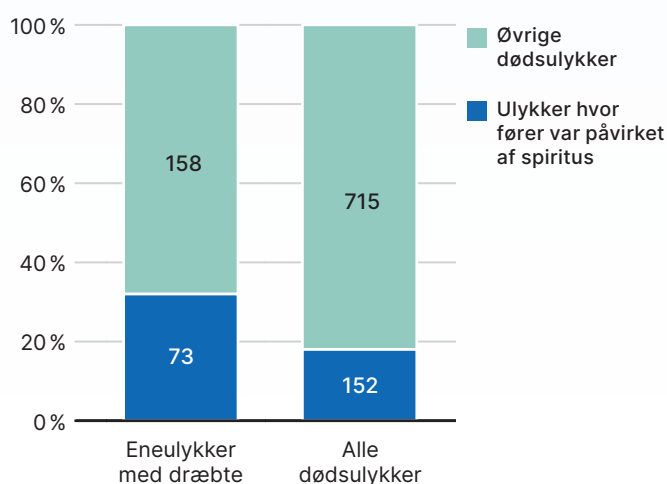


Figur 33 Eneulykker med dræbte fra 2016-2020 fordelt på transportmiddel

Eneulykker med spiritus

Af de 231 førere i eneulykker med dræbte var 73 førere påvirket af spiritus. Det vil sige, at 32% af alle eneulykker med dræbte var spiritusulykker. Det er en højere andel end for dødsulykker generelt, hvor 18% af ulykkerne var spiritusulykker. I Figur 34 ses andelen af ulykker med spirituspåvirkede førere for hhv. eneulykker og øvrige dødsulykker.

9 ud af 10 af de spirituspåvirkede førere i eneulykker var mænd, og 55% af alle de spirituspåvirkede førere var mellem 18 og 34 år.



Figur 34 Fordeling af dødsulykker med spiritus fra 2016-2020 for eneulykker med dræbte og dødsulykker generelt

Kl.	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Total
0-3	1	0	1	3	3	9	8	25
3-6	2	0	3	4	4	7	2	22
6-9	4	1	2	1	1	4	9	22
9-12	2	2	4	4	6	4	2	24
12-15	3	4	1	1	6	2	5	22
15-18	8	8	3	1	7	5	5	37
18-21	4	7	3	5	11	6	7	43
21-24	3	3	6	7	7	7	3	36
Total	27	25	23	26	45	44	41	231

Tabel 15 Eneulykker med dræbte fra 2016-2020 fordelt på ugedag og tidsintervaller.

Tidspunkt

Når der ses på ugedage og tidspunkt, så er der sket flest eneulykker med dræbte om aftenen og i week-enden. I alt er der sket 130 eneulykker fra fredag til søndag, hvilket svarer til 56% af eneulykkerne.

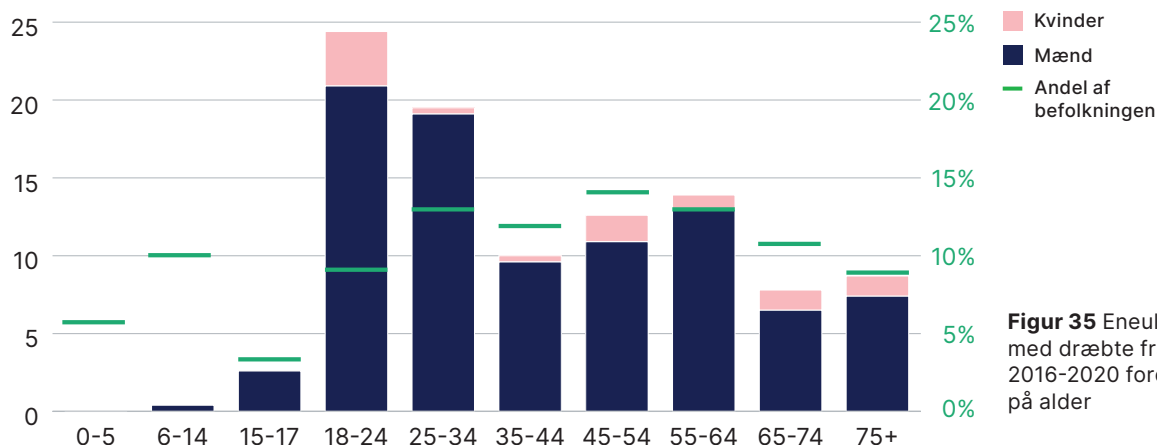
I hverdagene er dødsulykkerne primært sket om eftermiddagen og aftenen, og fredag til søndag er ulykkerne primært sket i aften- og nattetimerne. Halvdelen (50%) af alle eneulykker med dræbte er sket mellem kl. 15 og 24. I 42% af de eneulykker, der skete fredag, lørdag og søndag, var føreren påvirket af spiritus.

Køn og alder

Der er mange unge mænd i eneulykkerne. Af de 231 førere i eneulykker var 9 ud af 10 mænd, og lige under halvdelen var mellem 18 og 34 år. Det er en væsentlig overrepræsentation i forhold til deres andel af befolkningen. I Figur 35 ses fordelingen af førernes alder, køn og procentvis andel af befolkningen.

I de 231 eneulykker med dræbte var ca. 20% fører af en personbil og mellem 18 og 24 år. Der var 56 førere i eneulykker med dræbte mellem 18 og 24 år, heraf var ca. 82% fører af en personbil.

Gennemsnitsalderen i eneulykker er forholdsvis forskellig for de enkelte trafikanttyper. For de 24 dræbte i eneulykker på cykel var gennemsnitsalderen relativ høj, 67 år. Det er højere end de dræbte cyklister generelt, hvor gennemsnitsalderen var 59 år. For førerne i personbil var gennemsnitsalderen 37 år, og for førerne på motorcykel var gennemsnitsalderen 45 år.

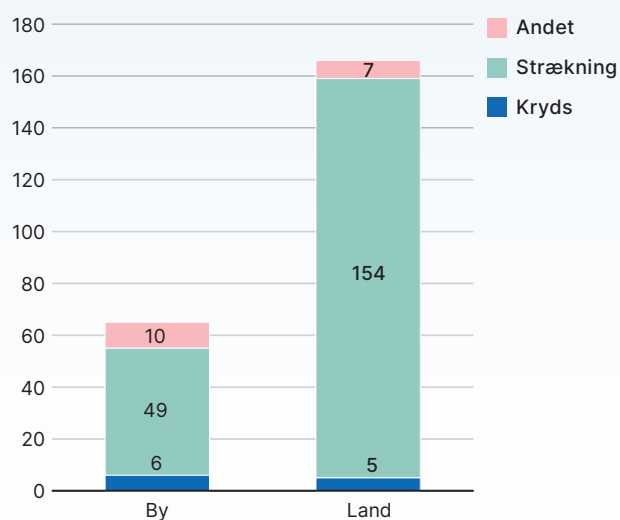


Figur 35 Eneulykker med dræbte fra 2016-2020 fordelt på alder



Land/byzone og vejudformning

Eneulykker er fordelt med 65 dødsulykker i byzone og 166 dødsulykker i landzone. Af ulykkerne i landzone er 154 af dødsulykkerne sket på en strækning. Det svarer til, at 67% af alle eneulykker med dræbte er sket på strækninger i landzone, hvilket er en større andel end dødsulykker generelt, hvor 55% af ulykkerne har været på strækninger i landzone.



Figur 36 Antal eneulykker med dræbte fra 2016-2020 fordelt på by/landzone og vejudformning

Ulykkes- og skadesfaktorer

Der er indsamlet ekstra DUS-data til 183 dødsulykker i perioden 2017-2020. Tabel 16 viser ulykkesfaktorerne, der knytter sig til fører, veje og omgivelser eller køretøj i eneulykker.

Ulykkesfaktorer		Antal
a	Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	72
b	Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	23
c	Forkert placering	3
d	Manglende/forkert reaktion/manøvre	44
e	Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	47
f	Manglende/utilstrækkelig orientering	2
h	Chancebetonet kørsel	68
i	Påvirket spiritus/narkotika/medicin	80
j	Svækket fysisk tilstand	20
z	Uligevægtig sindstilstand	2

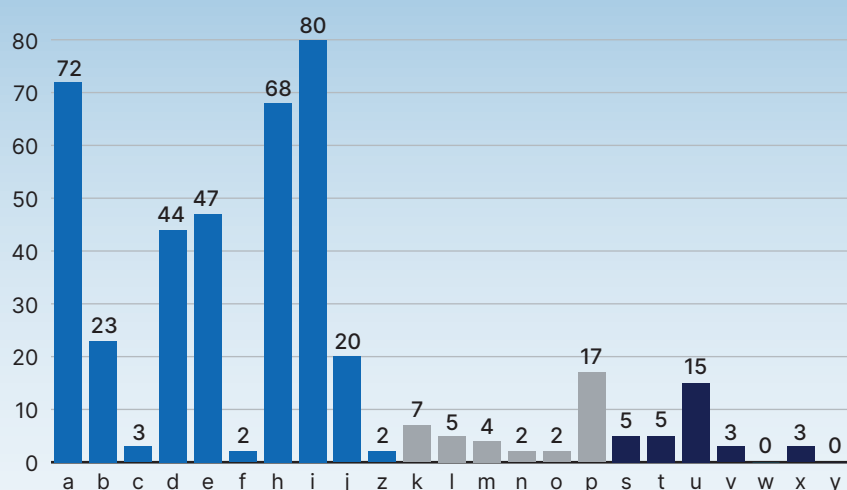
Knyttet til veje og omgivelser

k	Uhensigtsmæssig vejudformning	7
l	Uhensigtsmæssig rabatudformning	5
m	Afmærkning/skiltning	4
n	Manglende vedligeholdelse	2
o	Genstande på kørebanen	2
p	Vejr	17

Knyttet til køretøj

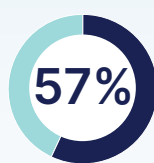
s	Bremser	5
t	Styretøj	5
u	Dæk	15
v	Lys og reflekser	3
w	Spejlindstillinger	0
x	Belæsning	3
y	Udsyn	0

Tabel 16 Ulykkesfaktorer knyttet til eneulykker med dræbte 2017-2020



Figur 37 Ulykkesfaktorer knyttet til eneulykker med dræbte 2017-2020. Bogstaverne henviser til de ulykkesfaktorer, som er vist i Tabel 16

For høj hastighed i eneulykker



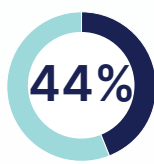
Hastighed

For høj hastighed har med 52% været den mest hyppige ulykkesfaktor i eneulykker med dræbte fra 2017-2020. Tilføjes eneulykker, hvor for høj hastighed har været en skadesfaktor og dermed med en medvirkende til, at skaderne blev

alvorligere, så har for høj hastighed været en faktor i 57% af alle eneulykkerne med dræbte.

Det er en højere andel end for dødsulykkerne generelt, hvor for høj hastighed har været en ulykkes- eller skadesfaktor i 42% af dødsulykkerne fra 2017-2020.

Påvirket tilstand



Påvirket tilstand

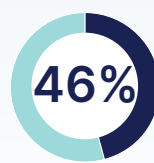
I 80 af eneulykkerne med dræbte var påvirket tilstand en medvirkende faktor til, at ulykken skete, svarende til 44%. Det var især unge mænd mellem 18 og 34, der var fører i disse ulykker.

Ulykkesfaktoren Påvirket tilstand dækker både spiritus og narko.

Påvirket tilstand har dermed været en hyppigere ulykkesfaktor i eneulykker med dræbte end dødsulykkerne generelt fra 2017-2020, hvor påvirket tilstand har været en ulykkesfaktor i 26% af dødsulykkerne.

Faste genstande

Faste genstande er oftere en skadesfaktor i eneulykker end i øvrige dødsulykker.



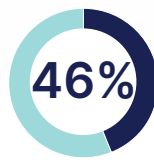
Faste genstande

Fra 2017-2020 var faste genstande en medvirkende årsag til skadernes omfang i næsten halvdelen af alle eneulykker med dræbte. Det er en væsentlig højere andel end dødsulykker generelt, hvor faste genstande har været en skadesfaktor i 14% af dødsulykkerne.

Af faste genstande er det især træer, der er blevet påkørt.

Manglende sele eller hjelm

Manglende brug af sikkerhedsudstyr (sele eller hjelm) er oftere en skadesfaktor i eneulykker end i de øvrige dødsulykker.



Manglende sele- eller hjelmbrug

Fra 2017-2020 var manglende brug af sikkerhedsudstyr en medvirkende årsag til skadernes omfang i 46% af eneulykker med dræbte. I dødsulykkerne samlet set var manglende brug af sikkerhedsudstyr en faktor i 24% af dødsulykkerne.

Bremser, styretøj og dæk

Bremser, styretøj og dæk har oftere været en ulykkesfaktor i eneulykker end for dødsulykkerne generelt. Fra 2017-2020 har fejl på dæk været medvirkende til ulykken i 8% af eneulykker med dræbte. Det er en højere andel end for dødsulykker generelt, hvor fejl på dæk har været en ulykkesfaktor i 3% af dødsulykkerne.



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. 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 bevises. Disse ulykker indgår i den officielle statistik over dødsulykker, og personerne tæller som dræbte i trafikken.

I 2020 er der registreret 11 selvmord i trafikken.

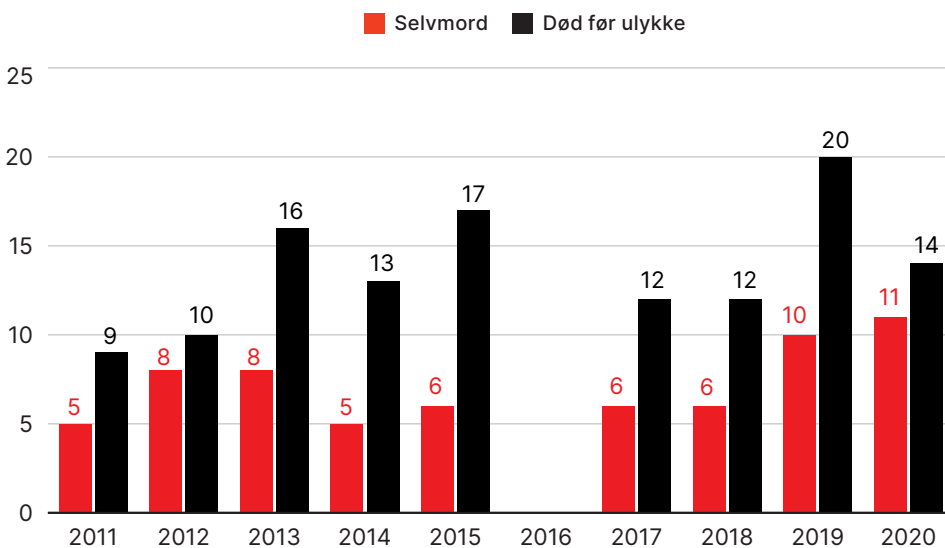
I DUS registreres det, hvis der er mistanke om selvmord men ikke beviser herfor. De dræbte i ulykkerne med muligt selvmord er regnet med i årsrapporterne, da der ikke er tilstrækkelige beviser til at afgøre, om der er tale om selvmord.

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 2020 er der registreret 14 ulykker, hvor føreren som følge af sygdom er afgået ved døden inden ulykken, primært pga. hjertestop.

I perioden 2011-2020 er der i alt registreret 123 ulykker, hvor føreren døde af naturlige årsager før ulykken, jf. Figur 38. 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 123 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 trafikanter eller passagerer, tæller disse med som døde i trafikken. Personen, som begik selvmord eller døde før ulykken, tæller dog fortsat ikke med i statistikken.



Figur 38 Antal omkomne personer i forbindelse med selvmord og førere døde før ulykken i perioden 2011-2020. Disse data er ikke medtaget i resten af rapporten, og er ikke indregnet i dødsulykkesstatistikken. Eventuelle selvmord i 2016 er ikke registreret, og indgår derfor ikke i den samlede registrering

Bilag 1

Ulykkes- og skadesfaktorer

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. Fx hastighed i forhold til føre, sigtbarhed, vejr, vejstandard eller ift. manøvren fx høj hastighed ved højresving.
Forkert placering	Trafikantens placering betyder, at han/hun fx overses, påkøres eller fejltolkes – fx kørsel mod ensretning.
Manglende/forkert reaktion/manøvre	Manglende eller forkert reaktion eller manøvre i forhold til, hvad der ville være mest hensigtsmæssigt. Fx 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. Fx distraktion pga. mobil eller reklamer, eller når føreren er faldet i søvn.
Manglende/utilstrækkelig orientering	Manglende eller utilstrækkelig orientering, hvor dette er påkrævet. Fx 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. Fx køre for hurtigt trods viden om risiko pga. fartoplevelsen eller pga. fejlvurdering 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. Fx handicap, lav/højt blodsukker, høj alder eller manglende medicin. Kan også dække over psykisk ustabilitet som fx nedtrykthed eller vrede.
Uligevægtig sindstilstand	Raseri, ophidselse eller nedtrykthed.

Vej- og omgivelsesfaktorer

Uhensigtsmæssig vejudformning	Vejens udformning har betydning for ulykkens opståen. Fx skarp kurve, forkert sidehældning, overraskende linjeføring, dårlige oversigtsforhold, vildledende linjeføring osv.
Uhensigtsmæssig rabatudformning	Rabattens udformning har betydning for føreren manøvre muligheder ved hjulpar i rabatten. Fx 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. Fx huller i kørebane, slidt afmærkning eller manglende afvanding.
Genstande på kørebanen	Fremmedlegemer på vejen har medvirket til ulykkens opståen. Fx tabte genstande, stillestående køretøjer, dyr, olie eller sand.
Vejr, føre mm.	Forringede vejmæssige 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. Fx defekt ABS eller ESP, manglende eller uens bremsekraft. Gælder alle køretøjer – også cykler.
Styretøj	Fejl på styretøj er medvirkende til ulykkens opståen. Fx defekt servostyring, ældre bil med tungt styretøj, ratslør eller lign.
Dæk	Fejl på dæk er medvirkende til ulykkens opståen. Fx 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. Fx lygteføring, blinklys eller reflekser. Både aldersbetingede og pludseligt opståede fejl.
Spejlindstillinger	Manglende eller forkert indstillede spejle er medvirkende til ulykkens opståen. Fx 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. Fx overvægt, mangelfuld fastgørelse, højt tyngdepunkt, for høj, for lang, forkert placering af last eller mangelfuld afmærkning af udragende last.
Udsyn	Nedsat udsyn er medvirkende til ulykkens opståen. Fx 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. Fx 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. Fx uafskærmede kraftige træer, master eller brønde, styreskabe eller bropiller (for) tæt på vejen.
Skråninger	Stejle grøfter/skråninger har haft betydning for personskaderne. Især grøfteafslutninger og markoverkørsler.
Autoværn	Forkert udformet eller placeret autoværn har haft betydning for personskaderne. Fx forkert nedføring eller tilbagetrækning, fejlplacering, tilstand eller utilstrækkelig styrke.

Køretøjsfaktorer

Utilstrækkelig kabineadskillelse	Defekt, modificeret eller manglende adskillelse af rum i kabinen, som fx betyder, at ting rammer passager eller fører, har haft betydning for personskaderne.
Belæsning	Genstande, som pga. uforsvarlig placering eller manglende fastgørelse rammer fører eller passagerer, har haft betydning for personskaderne. Fx 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. Fx 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 2011-2020

Ulykkesfaktorer	2020		2019		2018		2017	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel

Knyttet til trafikanter

a Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	34	23 %	50	26 %	40	24 %	35	21 %
b Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	11	7 %	11	6 %	15	10 %	13	8 %
c Forkert placering	14	9 %	12	6 %	20	12 %	13	8 %
d Manglende/forkert reaktion/manøvre	15	10 %	22	11 %	36	22 %	32	19 %
e Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	57	38 %	79	41 %	56	35 %	51	32 %
f Manglende/utilstrækkelig orientering	44	29 %	53	27 %	50	34 %	52	33 %
h Chancebetonet kørsel	42	28 %	48	25 %	42	26 %	37	23 %
i Påvirket spiritus/narkotika/medicin	44	29 %	52	27 %	34	21 %	42	25 %
j Svækket fysisk tilstand	18	12 %	22	11 %	14	9 %	13	8 %
z Uligevægtig sindstilstand	4	3 %	2	1 %	1	1 %	2	1 %

Knyttet til veje og omgivelser

k Uhensigtsmæssig vejudformning	10	7 %	10	5 %	12	7 %	10	6 %
l Uhensigtsmæssig rabatudformning	0	0 %	2	1 %	1	1 %	4	2 %
m Afmærkning/skiltning	1	1 %	4	2 %	3	2 %	4	2 %
n Manglende vedligeholdelse	0	0 %	1	1 %	1	1 %	1	1 %
o Genstande på kørebanen	1	1 %	5	3 %	3	2 %	1	1 %
p Vejr	16	11 %	22	11 %	20	12 %	18	11 %

Knyttet til køretøj

s Bremses	2	1 %	4	2 %	3	2 %	4	2 %
t Styrerøj	4	3 %	0	0 %	0	0 %	3	2 %
u Dæk	2	1 %	6	3 %	8	5 %	7	4 %
v Lys og reflekser	3	2 %	3	2 %	7	4 %	4	2 %
w Spejlindstillinger	1	1 %	0	0 %	3	2 %	2	1 %
x Belæsning	1	1 %	2	1 %	1	1 %	0	0 %
y Udsyn	2	1 %	4	2 %	2	1 %	2	1 %

Bilag 2 er opdateret i forhold til tidligere år, hvor der har været dubletter i samme ulykke

2016		2015		2014		2013		2012		2011	
Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
-	-	44	26%	40	24%	40	23%	37	24%	45	22%
-	-	15	9%	22	13%	14	8%	17	11%	36	17%
-	-	18	10%	14	8%	27	16%	14	9%	17	8%
-	-	30	17%	27	16%	27	16%	32	19%	40	15%
-	-	38	23%	59	35%	40	24%	55	35%	73	36%
-	-	50	30%	43	26%	54	31%	52	33%	57	27%
-	-	32	19%	29	17%	27	16%	31	20%	31	15%
-	-	30	17%	47	28%	48	28%	32	21%	52	25%
-	-	9	5%	8	5%	13	8%	12	8%	19	9%
-	-	6	3%	1	1%	2	1%	-	-	-	-
-	-	8	5%	12	8%	9	5%	11	7%	12	6%
-	-	0	0%	1	1%	6	3%	3	2%	5	2%
-	-	3	2%	3	2%	7	4%	6	4%	7	3%
-	-	2	1%	2	1%	2	1%	2	1%	2	1%
-	-	1	1%	3	2%	5	3%	4	3%	2	1%
-	-	14	8%	12	7%	11	6%	10	7%	26	14%
-	-	1	1%	3	2%	2	1%	3	2%	3	1%
-	-	0	0%	1	1%	1	1%	1	1%	1	0%
-	-	4	2%	2	1%	5	3%	5	3%	10	5%
-	-	4	2%	3	2%	2	1%	8	5%	5	2%
-	-	0	0%	0	0%	4	2%	1	1%	1	0%
-	-	0	0%	1	1%	4	2%	1	1%	3	1%
-	-	1	1%	2	1%	2	1%	5	3%	2	1%

Bilag 3

Skadesfaktorer 2011-2020

Skadesfaktorer	2020		2019		2018		2017	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Knyttet til trafikanter								
I Manglende eller utilstrækkelig selebrug	24	16%	26	13%	22	13%	24	15%
II Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug	17	11%	16	8%	15	9%	17	10%
III Høj hastighed	19	13%	15	8%	15	9%	22	13%
IV Forkert placering i køretøj	1	1%	1	1%	0	0%	2	1%
Knyttet til veje og omgivelser								
V Faste genstande	19	13%	27	14%	18	11%	25	15%
VI Skråninger	3	2%	2	1%	3	2%	5	3%
VII Autoværn	4	3%	2	1%	3	2%	0	0%
Knyttet til køretøj								
VIII Utilstrækkelig kabineadskillelse	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
IX Belæsning	1	1%	1	1%	1	1%	1	1%
X Dæk	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
XI Manglende eller utilstrækkeligt udstyr	1	1%	6	3%	4	2%	8	5%

2016		2015		2014		2013		2012		2011	
Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
-	-	24	14%	30	18%	26	15%	18	12%	33	16%
-	-	24	14%	19	11%	13	8%	7	4%	26	13%
-	-	21	12%	22	13%	17	10%	24	15%	45	22%
-	-	1	1%	0	0%	2	1%	1	0%	2	1%
-	-	29	17%	31	18%	26	15%	28	18%	32	15%
-	-	3	2%	4	2%	9	5%	4	3%	8	4%
-	-	3	2%	2	1%	1	1%	0	0%	2	1%
-	-	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
-	-	0	0%	2	1%	1	1%	3	2%	1	1%
-	-	0	0%	2	1%	1	1%	2	1%	4	2%
-	-	4	2%	3	2%	3	2%	2	1%	0	0%

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

