

Dødsulykker

2021





Indhold og forudsætninger

Denne rapport omhandler dødsulykker i trafikken for året 2021. Data er indsamlet til den "Den udvidede dødsulykkesstatistik", som forkortes DUS. DUS blev igangsat i 2010, og rapporten indeholder en sammenlignende statistik for den 10-årige periode 2012-2021 efter gennemgangen af 2021.

Gengivelse af resultaterne er tilladt med kildeangivelse: DUS 2021, Vejdirektoratet.

Definitioner

Statistikken omfatter udelukkende politiregistrerede trafikulykker, der er sket på offentligt tilgængeligt færdselsareal (altså ikke på privat grund såsom 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 "*Selv mord og død før ulykke*" bagerst i rapporten.

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

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, derfor er der ikke indsamlet supplerende data dette år, og derfor indgår 2016 kun med de parametre, som normalt findes i Vejdirektoratets ulykkesstatistik.

Titel	Dødsulykker 2021
Dato	Oktober 2022
Oplag	
ISBN	978-87-7595-018-8
ISBN(NET)	978-87-7595-018-8
Copyright	Vejdirektoratet, 2022
Tryk	Vejdirektoratet



Indhold

Definitioner	3
Kilder	3
Indholdsfortegelse	5
Sammenfatning af dødsulykker i 2021	6
Ulykkesåret 2021	12
Karakteristika	12
Danmark i forhold til EU	12
Fordeling af dødsulykker i Danmark	13
Land/byzone og vejudformning	14
Tidspunkt for ulykkerne	15
Ulykkessituationer	16
Trafikantgrupper, dræbte og modparter	18
Status for...	24
Ulykker med påvirkede førere og fodgængere	25
Hastighedsgrænser og kørte hastigheder	26
Sele – og hjelmbrug samt airbags	27
Ulykkes- og skadesfaktorer 2021	28
Ulykkesfaktorer	28
Skadesfaktorer	31
Andre forhold ved ulykkerne	34
Fejl og mangler ved køretøjerne	34
Sidearealer	35
Sammenligning 2012-2021	36
Frontalkollisioner 2017-2021	42
Selv mord og død før ulykke	47
Ulykkes- og skadesfaktorer	48
Ulykkesfaktorer 2012-2021	52
Skadesfaktorer 2012-2021	54

Sammenfatning af dødsulykker i 2021

130 dræbte i trafikulykker
127 trafikulykker med dræbte



Trafikken var forsat påvirket af coronapandemien i 2021. De fleste lande indførte omfattende restriktioner, som lukkede store dele af samfundet ned i længere perioder. I Danmark var uddannelsesinstitutioner, forretninger og foreningsliv lukket i perioder, og mange arbejdspladser sendte deres medarbejdere hjem. Trafikken var derfor stærkt reduceret især den første halvdel af året, og det havde naturligvis en stor indflydelse på ulykkestallene, som var historisk lave i 2021 og endda lavere end 2020, hvor nedlukninger også havde indflydelse på trafiktal og ulykkestal.

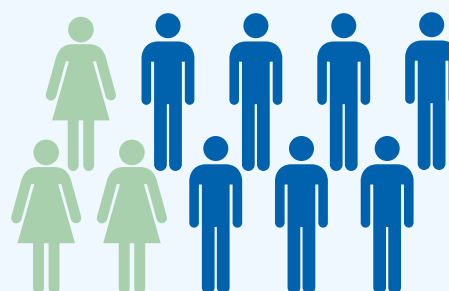
Rapporten redegør for de forskellige forhold ved dødsulykkerne ved at undersøge konkrete emner, f.eks. hyppigste ulykkesituationer, hvilke ulykkesfaktorer, der er tilknyttet og køn- og aldersfordeling blandt de dræbte.

Med 130 dræbte i 127 trafikulykker er antallet af dræbte i trafikken det laveste, siden man begyndte at føre statistik over trafikdræbte i 1930.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene varierer fra år til år. Det ekstraordinære fald i antallet af dræbte i trafikken i 2021 hænger ganske givet sammen med nedlukningen af dele af samfundet under coronapandemien. Når man ser på enkelte trafikantgrupper eller ulykkestyper, kan man ikke uden videre afgøre i hvor høj grad svingningerne, der har været i 2021, er påvirket af coronarestriktioner eller om der er tale om tilfældig variation.

Dræbte fordelt på køn

I 2021 mistede 93 mænd og 37 kvinder livet i trafikken, hvilket svarer til en fordeling på hhv. 72% og 28%. Det er 28 færre dræbte mænd og 5 færre dræbte kvinder end 2020.



7 ud af 10 dræbte var mænd

27

af de dræbte mænd var cyklister eller fodgængere



50

kørte person- eller varebil



17

af de dræbte kvinder var cyklister eller fodgængere



14

kørte person- eller varebil



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, 2014



Stor andel af frontalkollisioner (mødeulykker)

I 2021 mistede 32 livet i 30 frontalkollisioner også kaldet mødeulykker (hvor to trafikanter med modsat retning kører ind i hinanden). Det svarede til 24% af dødsulykkerne i 2021 og er den næststørste andel siden DUS startede i 2010.

Af de 32 dræbte var 19 i personbil, 6 på motorcykel, 6 i varebil og én i lastbil/bus.

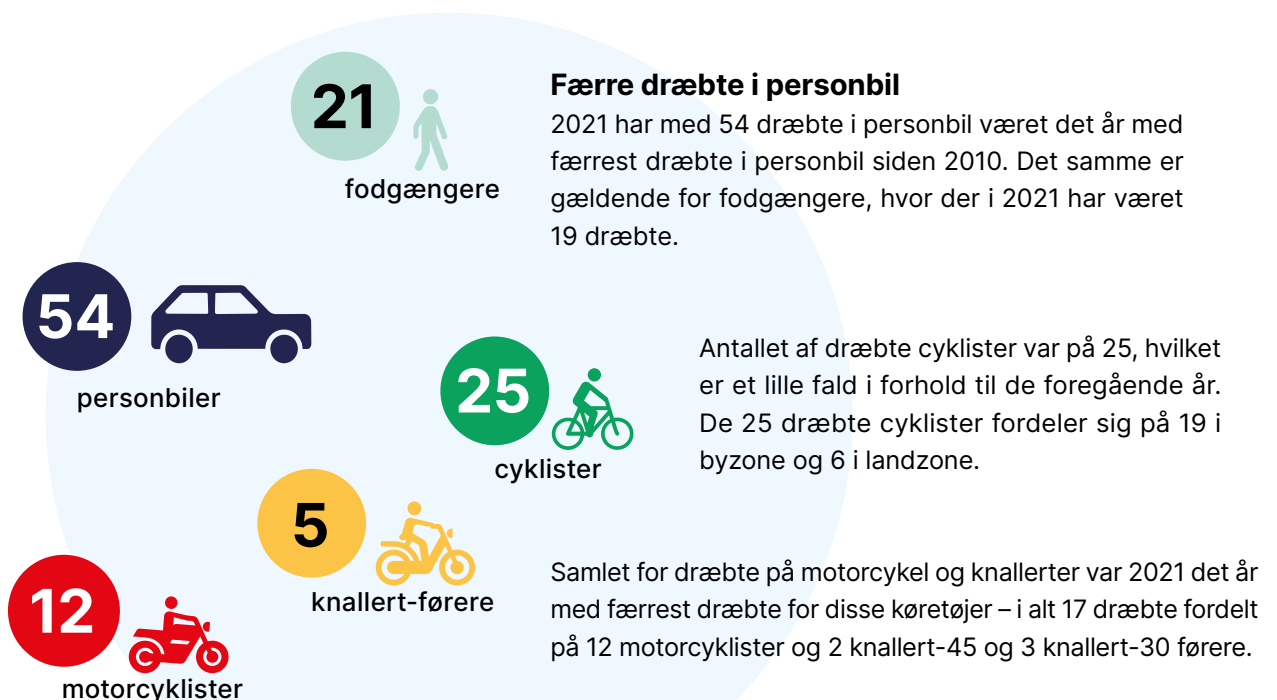
Læs mere om temaet om mødeulykker for en 5-årig periode på side 42.

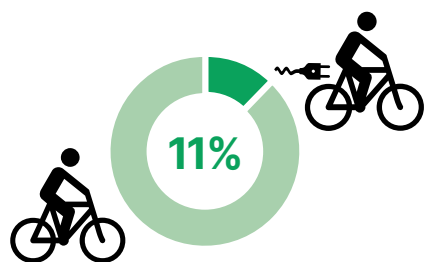
Højere fart ved dødsulykker

Hastighedsniveauet i dødsulykkerne er højere end for de øvrige personskadeulykker, og det kan blandt andet ses ved at næsten halvdelen (44%) af dødsulykkerne sker ved en hastighedsbegrænsning på 80 km/t, men mere end halvdelen (56%) af de øvrige personskadeulykker sker ved en hastighedsbegrænsning på 50 km/t eller derunder.

27% af dødsulykkerne var eneulykker

27% af dødsulykkerne var eneulykke; Ulykker hvor kun ét køretøj er involveret. For de øvrige personskadeulykker er der kun registreret 18% af denne ulykkestype.





af de dræbte cyklister
var elcyklister

Dræbte på elcykel

I 2021 kørte 3 af de dræbte på elcykel, dermed udgør elcyklister 11% af de dræbte cyklister. Det er det laveste antal siden 2017, hvor der også var 3 dræbte elcyklister.

Ældre over 75 år

32 personer på 75 år eller ældre blev dræbt i en trafikulykke i 2021, hvilket svarer til 25% af de dræbte. Det ligger lidt over tidligere år. Aldersgruppen udgør kun 9% af befolkningen, men den store andel af de dræbte hænger sammen med, at ældre personers legemer er mere skrøbelige end yngre personer, og hvis de kommer ud for en alvorlig trafikulykke, er der en højere risiko for, at de dør som følge af ulykken. Desuden viste Havarikommisionens temarapport om ulykker med ældre bilister, at de i højere grad kører i ældre biler, hvor sikkerhedsniveauet er lavere.

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



16
cyklister og
fodgængere

16
person- og
varebil førere



Dødsulykker uden for byzone

82 ud af de 127 dødsulykker skete i landzone – altså uden for byzonetavlerne. 62 af ulykkerne skete på strækninger, 14 skete i kryds og 6 skete ved anden vejudformning. 85 personer blev dræbt i disse ulykker, hvoraf 51 var i personbil.

45 af dødsulykkerne skete inden for byzonetavlerne. Hvoraf 22 ulykker har været på strækning, 18 i kryds og 5 ved en anden vejudformning.



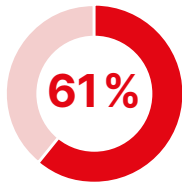
65 %



35 %

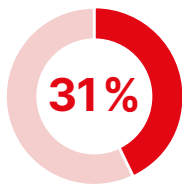
Adfærd der påvirker ulykkerne

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 2021, hvilket er samme niveau som de foregående 4 år. 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

58 trafikanter er vurderet til at køre over hastighedsgrænsen, og i 23 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. ved glatføre eller der er skarpe kurver. Hastigheden kan også bidrage til skadernes omfang. Hastighed er vurderet som en faktor i 40 af ulykkerne, hvilket svarer til 31%. Det er den laveste andel registreret siden 2010.

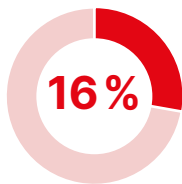


Påvirkede trafikanter

I 21% 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. Det er endog lavere end 2020, hvor det var 29% og er den laveste andel siden 2015.

Fordelingen mellem de påvirkede viser at 40% kørte i personbil eller varebil, og 48% var på cykel, knallert-30 eller var fodgængere.

I 5 af ulykkerne var føreren kun påvirket af narkotika eller medicin.



Chancebetonet kørsel

I 16% af dødsulykkerne er chancebetonet kørsel vurderet til at have haft betydning for at dødsulykken er sket. Chancebetonet kørsel dækker over, at trafikanten bevidst accepterer eller opsøger risici ved kørslen, eller tager en chance, som subjektivt 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.

Andelen for 2021 er lavere end 2020, hvor det var 28% og den laveste andel siden 2013.

The background image shows a multi-lane highway with a concrete bridge structure. In the foreground, there are green trees and bushes. In the middle ground, a blue car is visible on the road. The sky is clear and blue. The overall scene is a typical highway environment.

Andre forhold der påvirker ulykkerne

Udover den adfærd trafikanterne selv har, så kan der også være andre faktorer som kan være medvirkende årsag til at en ulykke er sket. Det kan være faktorer som er knyttet til vejen og omgivelser, eller forhold ved køretøjet. Disse faktorer optræder væsentlig mindre i forbindelse med ulykker end faktorer knyttet til trafikanterne. I 2021 er andelen af ulykker med disse faktorer faldet og især ulykkesfaktoren Vejr har kun været vurderet som en medvirkende årsag i 5 ulykker, svarende til 4% af dødsulykkerne. Det er et fald i gennemsnittet på 10% for 2017-2021.



23 %

af de dræbte bilister brugte ikke sele

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.

Mindst 23 % af de dræbte brugte ikke sele og det blev vurderet at manglende eller utilstrækkelig selebrug var en skadesfaktor for 14 trafikanter.

Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug blandt cyklister, knallertkørere og motorcyklister har været en skadesfaktor for 18 trafikanter.



Ulykkesåret 2021

Karakteristika

Der var 130 dræbte og 34 tilskadekomne i 127 trafikulykker i 2021, hvilket er det lavest registrerede antal dræbte siden ulykkesstatistikken startede i 1930. I forhold til 2020 er der registreret 33 færre dræbte og 23 færre dødsulykker.

24% af dødsulykkerne i 2021 er frontalkollisioner, altså ulykker hvor to trafikanter med modsat retning kører ind i hinanden. Det er den højeste andel af dødsulykkerne de seneste 10 år. For mere viden om mødeulykker med dræbte er der et temaafsnit om frontalkollisioner for 2017-2021 sidst i rapporten. dræbte.

Antallet af dræbte i personbil er faldet fra 80 dræbte i 2020 til 54 dræbte i 2021. Antallet af dræbte på

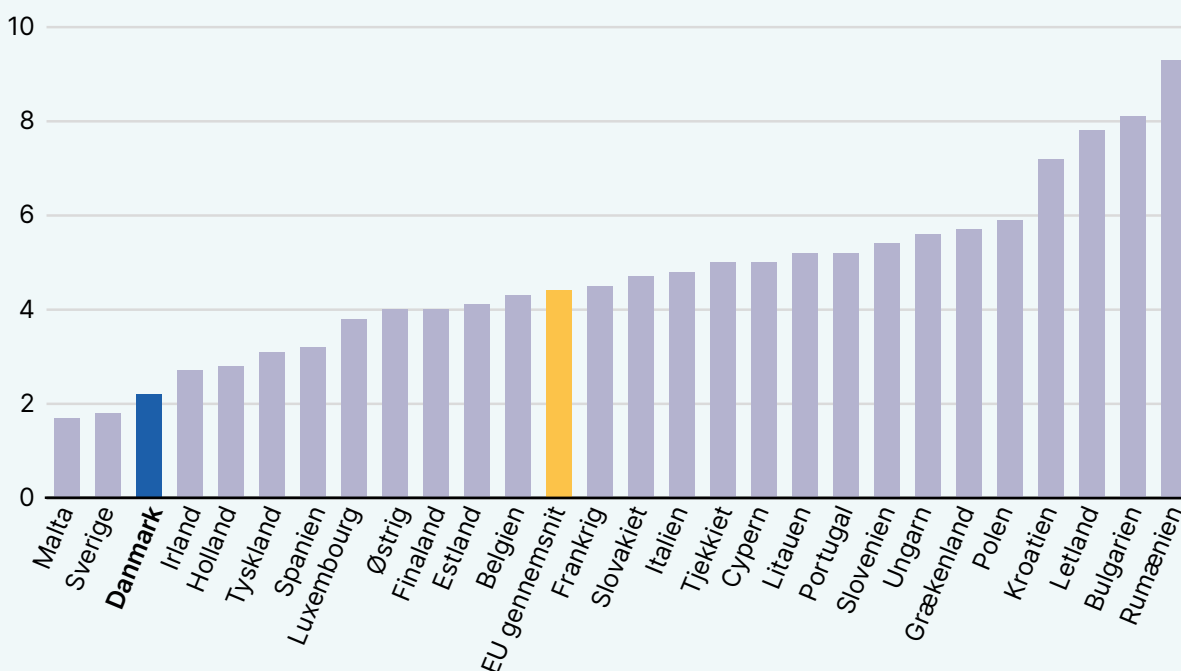
knallerter og motorcykel er faldet fra 18 dræbte i 2020 til 17 dræbte i 2021. Det er det laveste antal i mere end 10 år. Antallet af dræbte fodgængere er også faldet fra 23 dræbte i 2020 til 21 dræbte i 2021.

For trafikanter på cykel er der 25 dræbte, hvilket er 3 færre dræbte end i 2020. Andelen af dræbte på elcykel udgør 11% af de dræbte på cykel i 2021, hvilket er det laveste siden 2017.

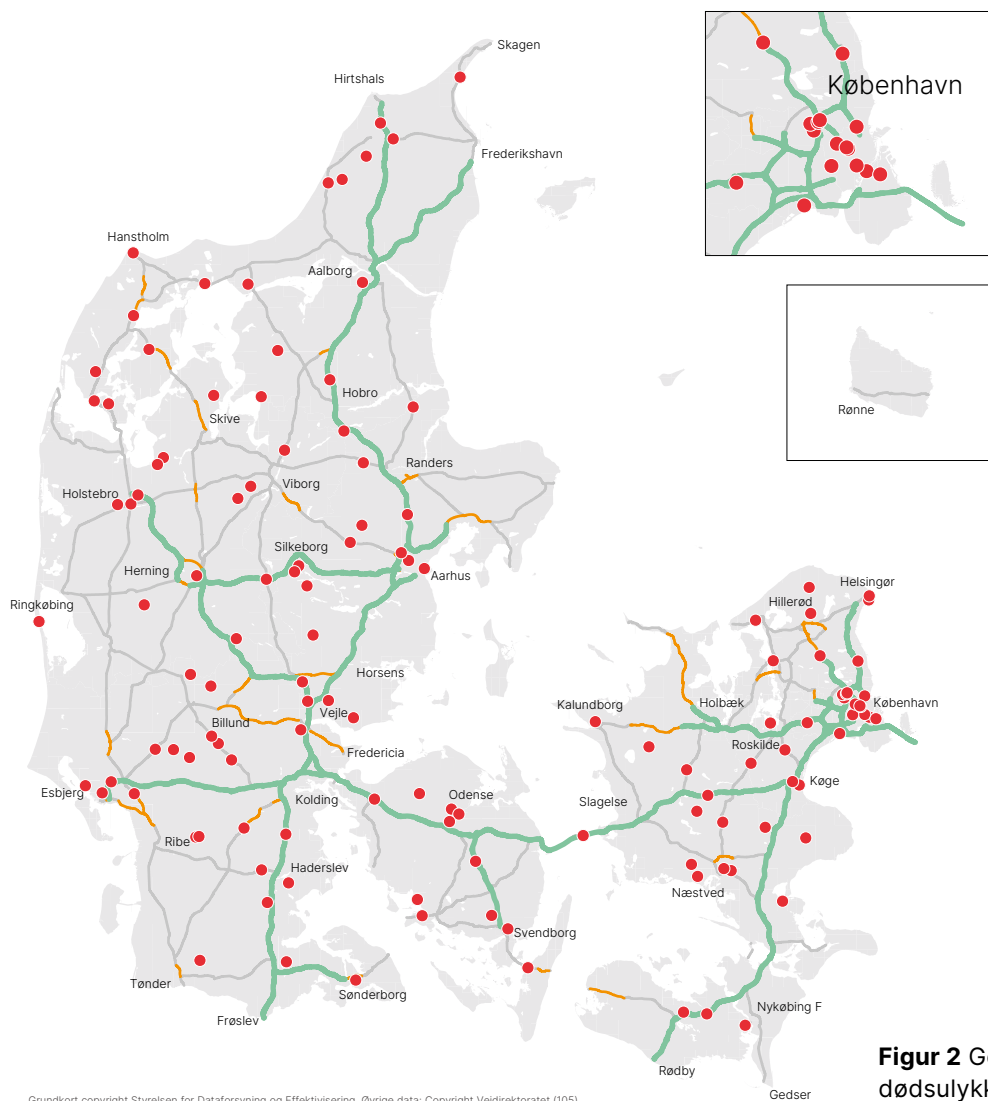
Aldersgruppen 75+ år udgør 25% af de dræbte i 2020 men kun 9% af befolkningen. Det er især i personbil, men også som fodgænger og cyklister at de ældre bliver dræbt.

Danmark i forhold til EU

I 2021 havde Danmark 2,2 trafikdræbte pr. 100.000 indbyggere. Når Danmark sammenlignes med de øvrige EU-lande, jf. Europa-Kommissionens foreløbige tal for 2021, er Danmark det land med tredjefærrest trafikdræbte pr. indbygger i EU. Kun Malta og Sverige har færre trafikdræbte pr. 100.000 indbyggere. I **Figur 1** ses antallet af trafikdræbte pr. indbyggere for alle 27 EU-lande. I forhold til 2020, hvor der generelt var færre dræbte i trafikken pga. nedlukninger i forbindelse med coronapandemien, så er billedet mere broget i 2021, hvor nogle lande fortsætter med færre dræbte i trafikken, mens andre ser en stigning. Gennemsnittet i EU er faldet fra 4,4 dræbte pr. 100.000 indbyggere til 4,2 dræbte pr. 100.000 indbyggere.



Figur 1 Antal dræbte pr. 100.000 indbyggere i EU 2021 (foreløbige tal). Kilde European Commission, CARE.



Figur 2 Geografisk placering af dødsulykkerne i 2021.

Fordeling af dødsulykker i Danmark

På kortet **Figur 2** ses den geografiske fordeling af dødsulykkerne i Danmark. Dødsulykkerne er fordelt over hele landet, hvor 88 ulykker er registreret på kommuneveje og 39 ulykker på statsveje. Antallet af dødsulykker er, i forhold til 2020, faldet med 15 ulykker på kommuneveje og 8 ulykker på statsveje. Dermed er der i alt 23 færre dødsulykker i 2021 i forhold til 2020.

Derudover er der sket et fald i øvrige personskader i 2021 i forhold til 2020, selvom trafikudviklingen steg i løbet af året. Hvis du er interesseret i at læse mere detaljeret om alle trafikulykker for året 2021, findes der mere information i rapporten Trafikulykker for året 2021 på Vejdirektoratets hjemmeside vd.dk.

Midt- og Vestjyllands politikreds har registreret 24 dødsulykker, hvilket er det højeste blandt de 12 politikredse. 6 politikredse har under 10 dødsulykker; Bornholms Politi har ingen dødsulykker, Københavns Vestegns Politi har 6 dødsulykker, Københavns Politi har 7 dødsulykker, Østjyllands Politi og Midt- og Vestsjællands Politi har begge 8 dødsulykker hver samt Nordsjællands Politi, som har 9 dødsulykker.

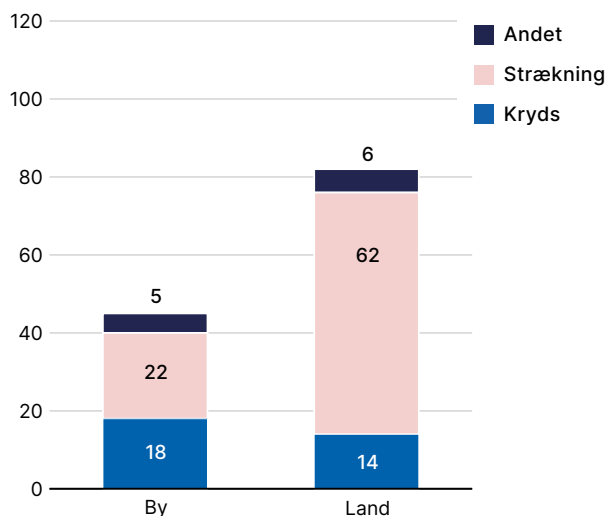
For mere information om ulykkestal se den Interaktive årsstatistik på vejdirektoratets temaside om Trafiksikkerhed og Ulykkesstatistik eller se bilagstabellerne i Trafikulykker for året 2021, hvor Tabel 8.A og 8.H har ulykkestal fordelt på politikredse.

Land/byzone og vejudformning

De 127 dødsulykker fordeler sig på 82 dødsulykker i landzone, og af disse er 47 ulykker sket på kommuneveje og 35 ulykker på statsveje. Der er sket 45 dødsulykker inden for byzonetavlerne, og af disse er 41 ulykker sket på kommuneveje og 4 ulykker er sket på statsveje.

Af de 82 dødsulykker i landzone er 68 af ulykkerne sket på landevej, 12 ulykker er sket på motorveje, og 2 ulykker er sket på motortrafikveje.

I landzone er langt de fleste af dødsulykkerne sket på strækninger. Her er der sket 62 dødsulykker på strækninger og 14 dødsulykker i kryds. 6 dødsulykker er sket ved en anden vejudformning som bl.a. er selvstændig cykelsti, ind/udkørsel og torve. Fordelingen mellem strækninger og kryds er mere lige i byzone, hvor 22 dødsulykker er sket på strækninger og 18 dødsulykker er sket i kryds. I byzone har der været 5 dødsulykker ved en anden vejudformning.



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



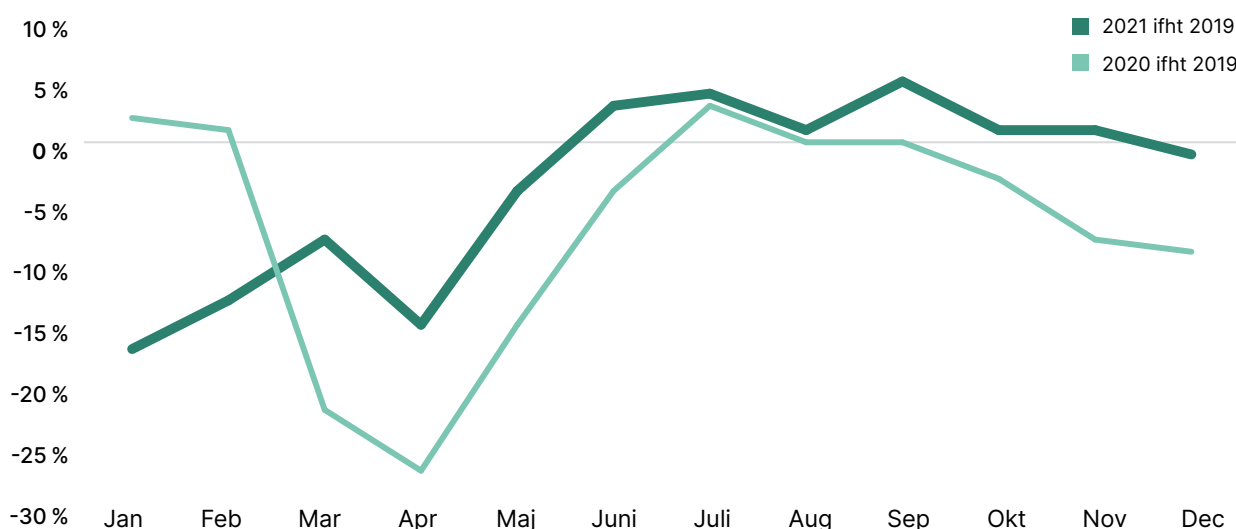
Tidspunkt for ulykkerne

Antallet af dødsulykker i starten af 2021 var lavt, fordi der her var de mest omfattende restriktioner og biltrafikken var 15% lavere end i samme periode i 2019. Januar 2021 var med 5 dødsulykker den måned på året, der havde færrest dødsulykker. I takt med, at

trafikken steg hen over sommeren, så steg antallet af dødsulykker også, dog var antallet af dræbte stadig 15% lavere end i årene 2015-2019. August og november havde det højeste antal dødsulykker med hhv. 18 og 19 dødsulykker.

Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
5	7	7	8	7	12	9	18	6	16	19	13

Tabel 1 Fordeling af dødsulykker på måneder i 2021



Figur 4 Trafikudvikling i 2021 og 2020 i forhold til 2019, opgjort måned for måned.

I **Tabel 2** ses dødsulykkerne fordelt på ugedag og tidspunkt på døgnet. Fra år til år er det forskellige ugedage, hvor der ses flest dødsulykker. I 2021 er det tirsdag og fredag med hhv. 24 og 23 dødsulykker.

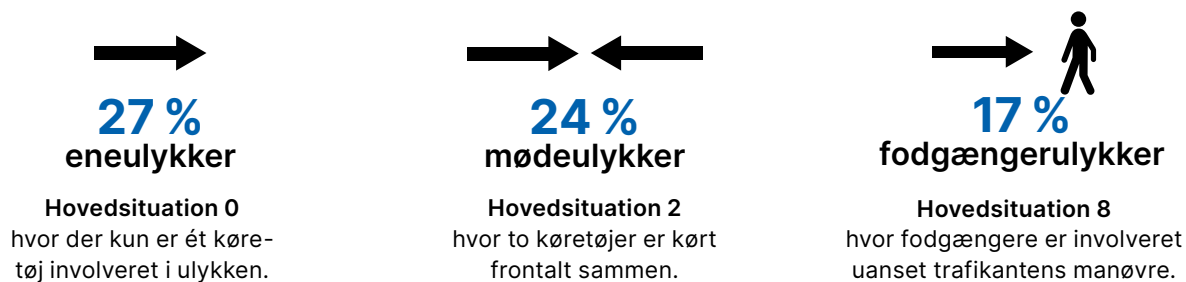
I forhold til tidspunkt på dagen, så er det i primært i dagtimerne, at der sker flest dødsulykker. Det er nogenlunde jævnt fordelt i dagtimerne med flest mellem 9-12 og 15-18. Begge med 25 dødsulykker.

Kl.	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Total
0-3	1	0	1	1	1	3	5	12
3-6	2	0	0	2	0	1	1	6
6-9	3	4	2	1	1	0	2	13
9-12	2	4	6	1	4	3	5	25
12-15	3	6	2	3	5	2	1	22
15-18	3	6	3	3	3	5	2	25
18-21	0	2	1	4	5	0	1	13
21-24	0	2	1	1	4	2	1	11
Total	14	24	16	16	23	16	18	127

Tabel 2 Dødsulykker fordelt på ugedag og tidspunkt på døgnet.

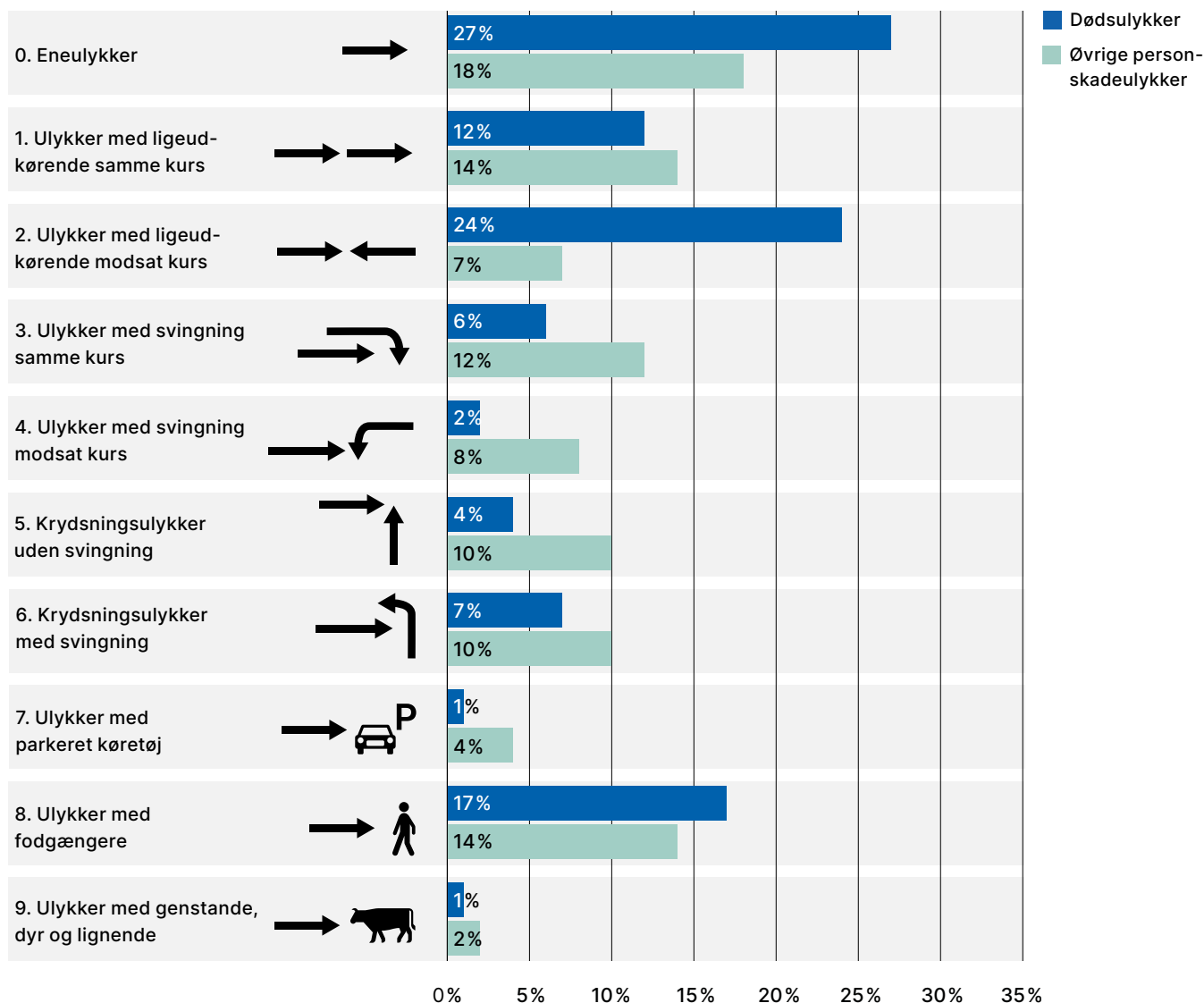
Ulykkessituationer

De tre hyppigste hovedsituationer ved en dødsulykke er:



Med 34 ulykker udgør eneulykker 27% af dødsulykkerne i 2021. Der har i 2021 kun været én dræbt i hver eneulykke. En eneulykke er en ulykke, hvor der ikke har været andre køretøjer involveret, og de forulykkede køretøjer, der har været involveret i en ene-dødsulykke

i 2021, er person- og varebiler (21 dræbte), cykler (7 dræbte), og 6 dræbte er fordelt på knallert-30, knallert-45, motorcykel, lastbil/bus og andet motorkøretøj. For at sammenligne med fordelingen af hovedsituation fra tidligere år se *Figur 17*.



Figur 5 Dødsulykker og øvrige personskadeulykker i 2021 fordelt på hovedsituationer

Inden for byzone var der 13 eneulykker, fordelt på 6 eneulykker med cyklister, 3 med knallert-30 og knallert-45, én med motorcykel, 2 med personbil og én med andet motorkøretøj. I landzone var der i alt 21 eneulykker fordelt på 19 med person- og varebil, én med lastbil/bus og én med cykel.

I hovedsituation 1, ulykker med ligeudkørende samme kurs, skete der 15 dødsulykker, hvoraf 10 af dem var bagendekollisioner. Ud af de 15 ulykker skete 13 dødsulykker i landzone.

I 2021 var der 30 frontalkollisioner (hovedsituation 2), hvilket svarer til 24% af alle dødsulykker i 2021. I Figur 5 er der en sammenligning af fordelingen af dødsulykker og øvrige personskadeulykker, og for frontalkollisioner ses det, at de udgør 7% af de øvrige personskadeulykker, mens de udgør næsten hver fjerde dødsulykke, hvilket viser at frontalkollisioner er en ulykkestype, som kan ende meget alvorligt. Langt de fleste af frontalkollisionerne sker, fordi en af parterne trækker over i den modsatte køreretning, mens 3 er sket i forbindelse med overhaling. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) er i 2022 udkommet med en temarapport om Frontalkollisioner, hvor der findes mere viden om emnet [HVU.dk - Frontalkollisioner](https://www.hvu.dk). I [færdssikkerhedskommissionens handlingsplan](#) findes eksempler på indsatser, som forebygger nogle af de af de hyppigste forekommende ulykkestyper.

Hovedsituationerne 3, 4, 5 og 6 er forskellige ulykkesituationer, hvor trafikanternes manøvre krydser hinanden, som f.eks. svingning i kryds. Samlet udgør de 20% af dødsulykkerne, og 40% af de øvrige personskadeulykker, så selvom der sker personskadeulykker i forbindelse med svingning, er risikoen for de ender som en dødsulykke mindre end for nogle af de andre ulykkestyper, hvor køretøjets hastighed har en væsentlig indflydelse på, hvor alvorlig ulykken bliver, som f.eks. ved frontalkollisioner. Svingningsulykkerne fordeler sig på 12 dødsulykker i byzone, og 13 dødsulykker i landzone. For dødsulykkerne i byzone var hastighedsgrænsen 30 km/t ved én dødsulykke, 50 km/t ved 8 dødsulykker og 60 km/t for 3 dødsulykker. For dødsulykkerne i landzone var hastighedsbegrænsningen 80 km/t ved 9 dødsulykker, én dødsulykke ved en hastighedsbegrænsning ved 90 km/t og 3 dødsulykker ved en hastighed under 80 km/t.

Såfremt en fodgænger er involveret i en ulykke, vil den blive registreret i hovedsituation 8, uanset trafikanternes manøvre som kan være svingbevægelser, ligeudkørsel samt at bakke. Der er registreret 21 dødsulykker med fodgængere, hvilket udgør 17% af dødsulykkerne. 15 dødsulykker med fodgængere er sket i byzone, og 6 dødsulykker med fodgængere er sket i landzone. I to af dødsulykkerne med fodgængere er det ikke en fodgænger, som blev dræbt.

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. Det er ulykker, som ikke udgør en stor andel af dødsulykkerne.

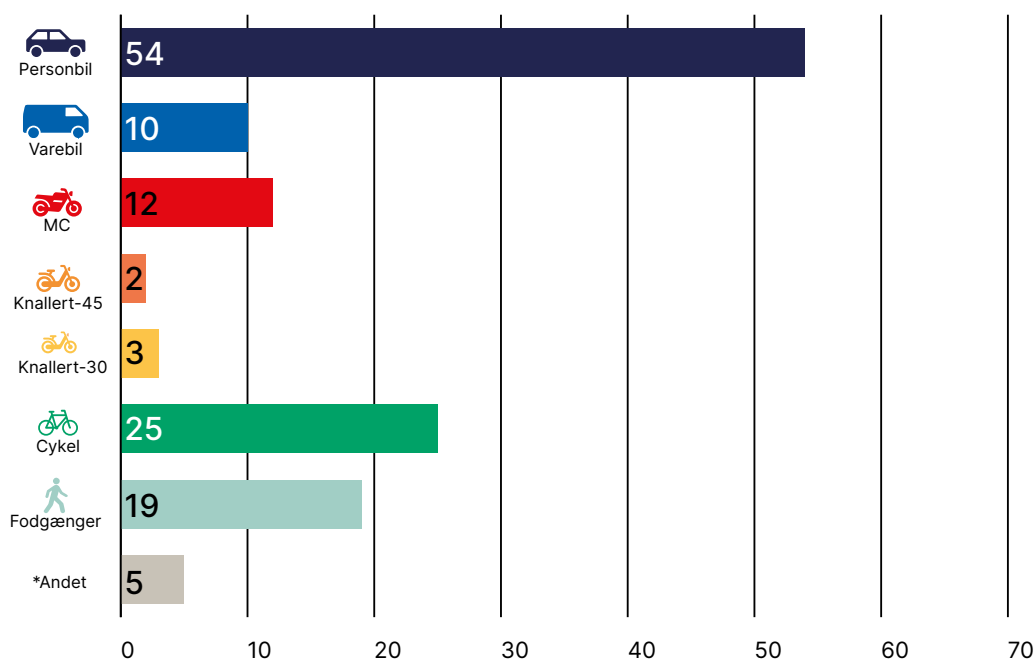


Trafikantgrupper, dræbte og modparter

Transportmiddel – dræbte

I 2021 var der 130 dræbte personer i trafikken, hvoraf 122 var førere eller fodgængere og 8 var passagerer. **Figur 6** viser antallet af dræbte fordelt på forskellige transportmidler. Antallet af dræbte i trafikken er det laveste siden ulykkesstatistikken startede i 1930. Se **Figur 20** for at sammenligne med tidligere år, hvor dræbte for forskellige transportmidler er vist for en 10-årig periode.

54 personer blev dræbt i personbil i 2021, og det er det laveste siden 2018, hvor der var 65 dræbte i personbil. Ud af de 54 dræbte i personbil blev 51 dræbt i landzone. Det hænger blandt andet sammen med, at hastighedsniveauet i landzone er højere end i byzone, og personskader bliver mere alvorlige ved ulykker med høj hastighed.



Figur 6 Antal dræbte i 2021 fordelt på transportmiddel. Andet* dækker i denne figur lastbil, sættevogn, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg og rytter.

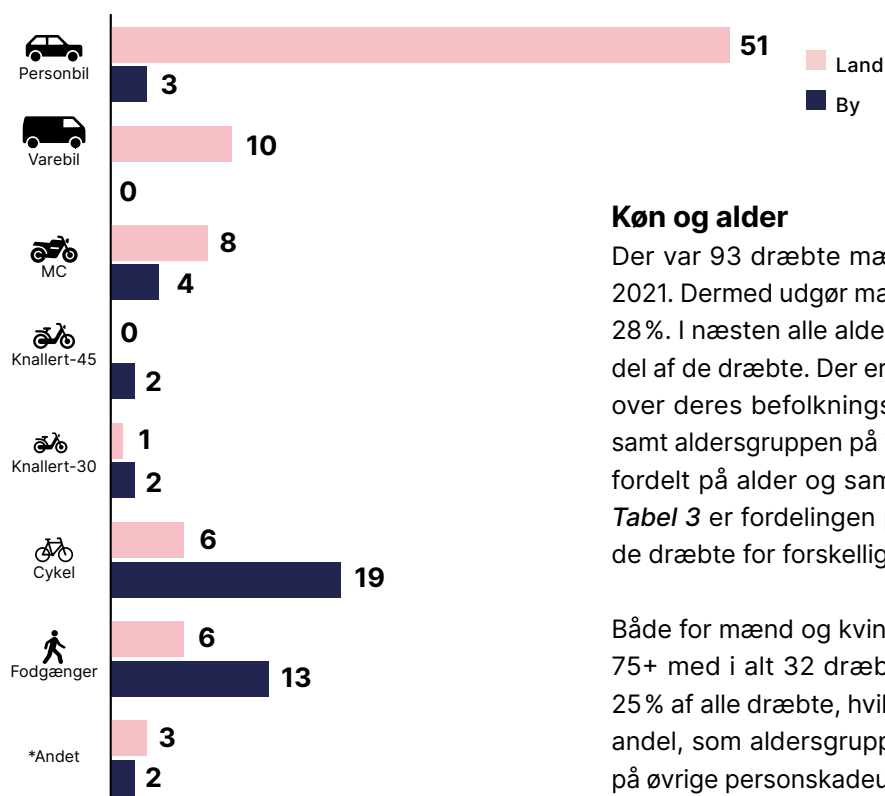


I 2021 blev 3 knallert-30-førere, og 19 fodgængere dræbt, hvilket er det laveste antal dræbte, i begge trafikantgrupper, siden DUS begyndte i 2010. 2 knallert-45-førere blev dræbt i 2021, hvor der i denne trafikantgruppe ingen dræbte har været i 2019 og 2020.

25 blev dræbt på cykel i 2021, hvilket er 3 færre end 2020. Antallet af dræbte på cykel har siden 2010, kun været lavere i 2012, hvor der var 22 dræbte cyklister. Ud af de 130 dræbte, udgør cyklister sammen med knallert-30 og fodgængere, 47 dræbte, hvilket svarer til 36%.

Inden for byzone er der i alt 45 dræbte og 34 af dem er lette trafikanter (knallert-30-fører, cyklister eller fodgængere), hvilket betyder, at lette trafikanter udgør 76% af de dræbte indenfor byzone.

I landzone er der registreret 6 dræbte cyklister, 6 dræbte fodgængere og én dræbt på knallert-30.



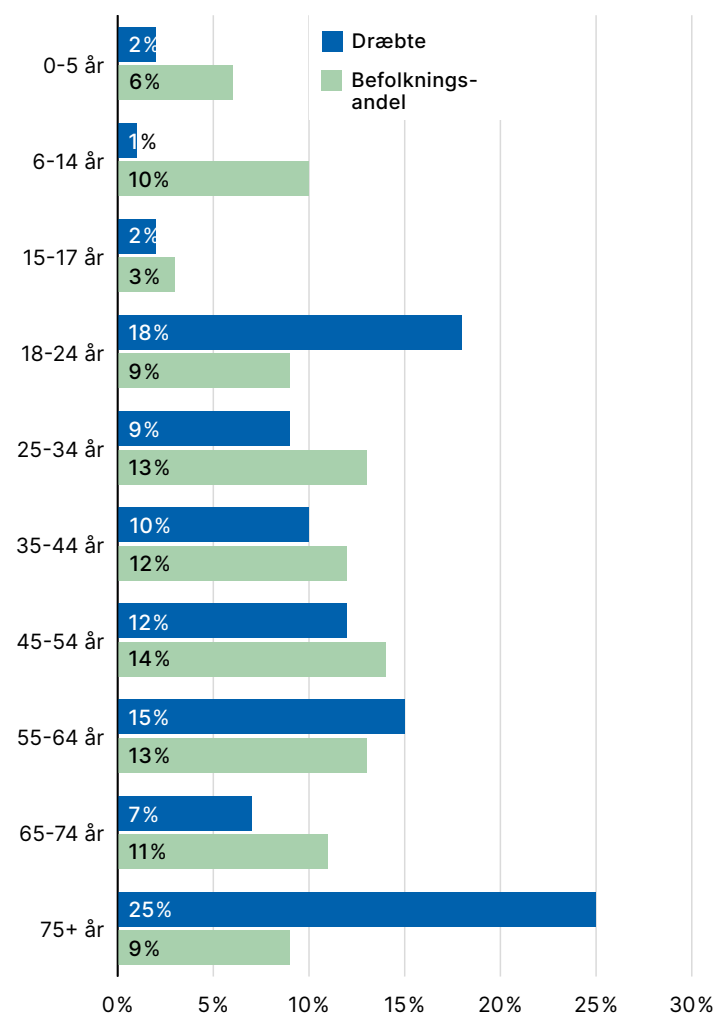
Figur 7 Antal dræbte i 2021 fordelt transportmiddel og land/byzone. Andet* dækker i denne figur lastbil, sættevogn, 3- eller 4-hjulet køretøj under 400 kg og rytter.

Køn og alder

Der var 93 dræbte mænd og 37 dræbte kvinder i trafikken i 2021. Dermed udgør mænd 72% af de dræbte og kvinder udgør 28%. I næsten alle aldersgrupper udgør mænd den største andel af de dræbte. Der er to aldersgrupper, hvor de dræbte ligger over deres befolkningsandel, og det er de unge på 18-24 år samt aldersgruppen på 75+ år. I **Figur 8** kan ses andel af dræbte fordelt på alder og sammenlignet med befolkningsandel, og i **Tabel 3** er fordelingen på køn og den procentvise fordeling af de dræbte for forskellige aldersgrupper.

Både for mænd og kvinder er der flest dræbte i aldersgruppen 75+ med i alt 32 dræbte. Gruppen på 75+ år udgør dermed 25% af alle dræbte, hvilket er langt højere end den procentvise andel, som aldersgruppen udgør af befolkningen. Når der ses på øvrige personskadeulykker (se **Figur 8**), kan det ses, at ældre ikke er overrepræsenteret i personskadeulykker generelt, men denne aldersgruppe har en større risiko for at dø af de skader, som de pådrager sig i forbindelse med en ulykke, da de grundet deres alder ofte er mere skrøbelige.





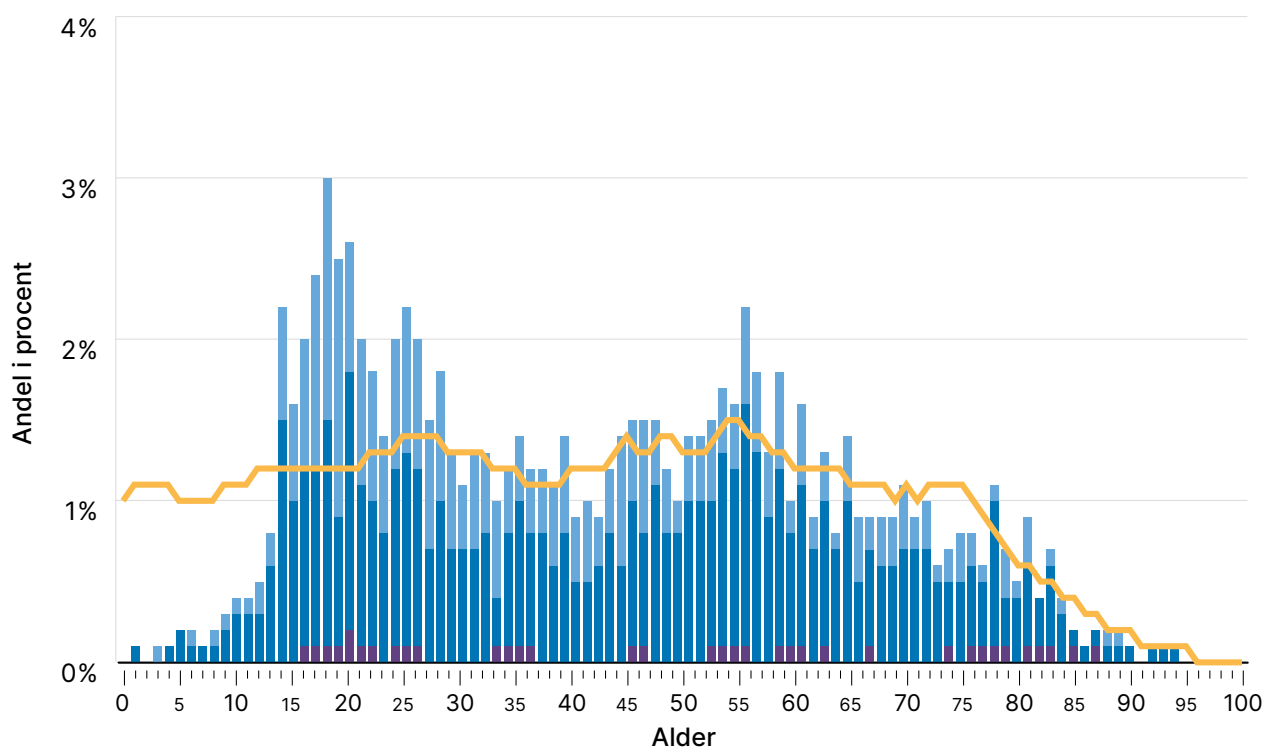
Figur 8 Andel af dræbte fordelt på alder og sammenlignet med befolkningsandel

Der er 23 dræbte unge i aldersgruppen 18-24 år, og dermed udgør de unge 18% af de dræbte, hvilket er højere end de seneste tre år, hvor de unges andel af dræbte har været tættere på deres andel af befolkningen på 9%, med ca. 11%. 6 af de unge færdedes enten til fods eller på cykel, mens de resterende har transporteret sig på motorcykel, i personbil eller i varebil. I **Figur 9** kan det ses, at unge i aldersgruppen 15-29 år udgør en større del af personskadeulykkerne end deres befolkningsandel. De unge er registreret med både lette og alvorlige personskader, men i forhold til andre aldersgrupper er unge den gruppe med fleste lette personskader.

Fra 1. juli 2017 udgik det obligatoriske lægetjek for bilister, som er over 75 år. I stedet forpligtes praktiserende læger til at holde et ekstra godt øje med ældre patienter og anvende muligheden for at udstede et lægeligt kørselsforbud. Den nye ordning kun har været gældende i kort tid, derfor 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.

Alder	Kvinder	Mænd	Dræbte samlet	Procent fordeling
0-5 år	1	1	2	2%
6-14 år	1	0	1	1%
15-17 år	0	2	2	2%
18-24 år	8	15	23	18%
25-34 år	2	10	12	9%
35-44 år	4	9	13	10%
45-54 år	5	11	16	12%
55-64 år	6	14	20	15%
65-74 år	0	9	9	7%
75 år +	10	22	32	25%
I alt	37	93	130	100%

Tabel 3 Dræbte i dødsulykker fordelt på køn og alder.



Figur 9 Andelen af øvrige personskadeulykker samt dødsulykker fordelt på dræbte, alvorligt tilskadekomne og let tilskadekomne samt befolkningsandelen for hver alder.



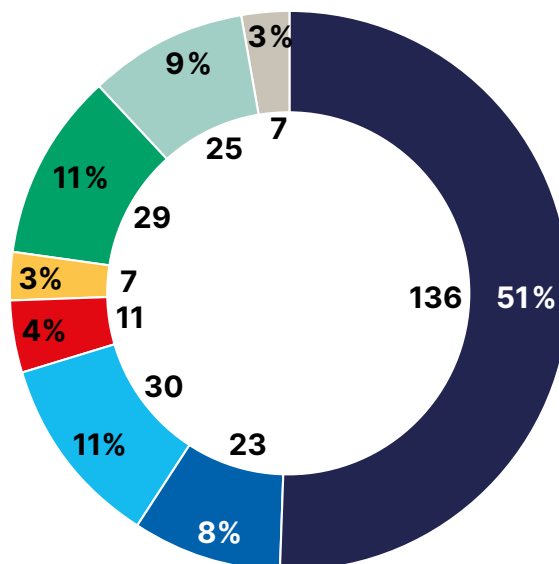
Transportmiddel – alle implicerede førere/fodgængere

I dødsulykkerne registreres også modparter og tilskadekomne passagerer. Udover de 130 dræbte (122 førere/fodgængere og 8 passagerer) var der 34 tilskadekomne personer i dødsulykkerne, hvor 18 var førere/fodgængere og 16 var passagerer. Der er registreret 101 uskadte førere/fodgængere i forbindelse med dødsulykkerne. Oplysninger om uskadte passagerer registreres ikke.

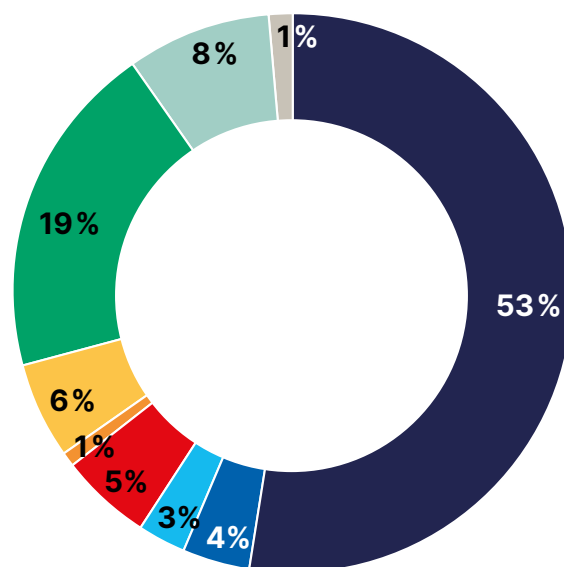
I 2021 er der registreret 119 personer som modparter i dødsulykkerne. Udover de 122 dræbte førere/fodgængere indgår de 119 modparter i **Figur 10**. Derfor er der registreret 241 personer i forbindelse med dødsulykkerne som enten fører/fodgænger.

For alle implicerede førere og fodgængere udgør personbilerne 43 % af dødsulykkerne, hvilket er lavere end for de øvrige personskadeulykker, hvor personbiler udgør 53 % af de implicerede. Både varebiler og lastbiler/busser udgør en noget større andel af dødsulykkerne end de øvrige personskadeulykker. Varebiler er impliceret i 14 % af dødsulykkerne, men kun 4 % af de øvrige personskadeulykker, og lastbiler er impliceret i 11 % af dødsulykkerne men kun 3 % af de øvrige personskadeulykker. Det skyldes ikke at lastbiler/busser og varebil er i flere ulykker, men at når de er i ulykker er det oftere med en alvorlig udgang pga. af deres størrelse.

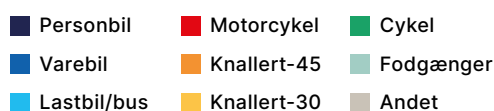
Implicerede i dødsulykker



Øvrige personskadeulykker



Figur 10 Alle implicerede førere/fodgængere (241 personer) i dødsulykker – både dræbte og modparter, hvor *Andet i denne figur (for dødsulykkerne) omfatter traktorer, motorredskab (f.eks. rendegraver eller mejetærsker), 3- eller 4 hjulet motorkøretøjer under 400 kg og ryttere. For øvrige personskadeulykker vises alle implicerede førere/fodgængere i personskadeulykker i 2021, hvilket er i alt 4.256 personer. *Andet for øvrige personskadeulykker omfatter traktorer, motorredskab (f.eks. rendegraver eller mejetærsker), letbanekøretøj, 3- eller 4 hjulet motorkøretøjer under 400 kg, ryttere eller en flygtet trafikant.



Modparter

Af **Tabel 4** fremgår hvor mange dræbte der var i et pågældende transportmiddel samt eventuelle modparter. Der har været flest dræbte i dødsulykker uden modparter. Heraf har 20 dræbte været i personbil og 7 på cykel.

I dødsulykkerne for 2021, så er det personbiler der oftest har været modpart¹ i dødsulykker. For 32 dræbte, så har modparten været en personbil. Derefter har det være lastbil/bus der har været modpart til 20 dræbte. Motorcykler, knallert-30 og knallert-45 har ikke været modpart i dødsulykkerne i 2021.

For 20 af de dræbte, så har der været mere end 2 parter i ulykken.

		Modpart								Andet	+2 mere end to parter	Solo ingen modpart	I alt
		 Personbil	 Varebil	 Lastbil/bus	 MC	 Knallert-30	 Knallert-45	 Cykel	 Fodgænger				
Dræbte	 Personbil	9	2	12	0	0	0	0	0	2	9	20	54
	 Varebil	1	1	3	0	0	0	0	0	1	2	2	10
	 Lastbil/bus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	 MC	5	0	0	0	0	0	0	0	1	5	1	12
	 Knallert 45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	 Knallert 30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3
	 Cykel	5	5	3	0	0	0	1	1	1	2	7	25
	 Fodgænger	11	4	1	0	0	0	0	0	1	2	0	19
Andet		0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	3
I alt		32	13	20	0	0	0	1	2	7	20	35	130

Tabel 4 Fordeling af dræbte og deres modparter på transportmiddel.

¹ Her tælles også dødsulykker med genstande på vejen – hovedsituation 9.

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.

3 dødsulykker med elcykel

Der har i 2021 været 3 dødsulykker, hvor cyklisten kørte på en elcykel. Det væsentlig færre end i 2020, hvor der var 9 dødsulykker med dræbte på elcykel.



I 2021 har der været 25 dræbte cyklister inkl. cyklister på elcykel. Andelen af dræbte cyklister på elcykel udgjorde dermed omkring 12%, hvilket er et fald i forhold til 2020 hvor andelen var 32%.

Der kommer flere og flere elcykler i Danmark og der har de forrige år været en stigning af dræbte på elcykel, men i 2021 har det ikke fulgt udviklingen fra de forrige år. I årsrapport fra dødsulykker i 2019 er der lavet en opsamling på dødsulykker med elcykler. Du finder opsamlingen i [Dødsulykker 2019](#).

Havarikommisionen 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.

3 dødsulykker ved vejarbejde

Der har i forbindelse med vejarbejde i 2021 været 3 dødsulykker med én dræbt i hver. Der er ingen vejarbejdere blandt de dræbte.

I 2020 var der også 3 dræbte ved vejarbejde, og ingen af de dræbte var vejarbejdere.

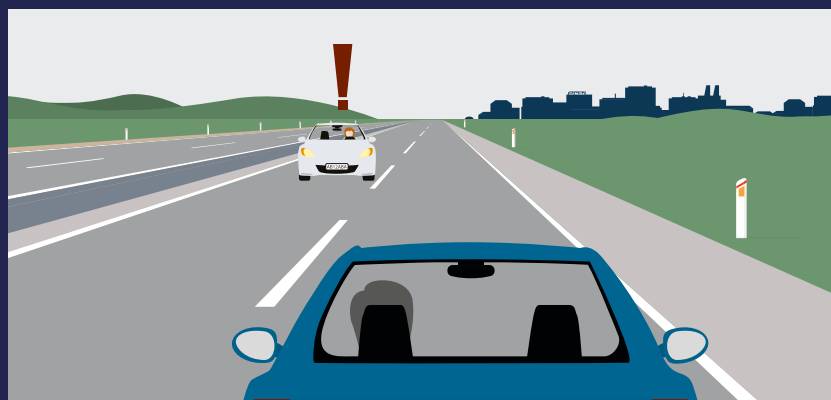
1 dødsulykke med spørgelsesbilister

Der var 2 dræbte i én dødsulykke med spørgelsesbilist, som kørte mod kørselsretningen på motorvejen. I 2020 var der 3 dræbte i 2 dødsulykker med spørgelsesbilister.



3 dødsulykker med højresvingende lastbiler

I 2021 er der registreret 3 dødsulykker med en højresvingende lastbil/sættevogn og en ligeudkørende cyklist. Det er én færre end i 2020.





Ulykker med påvirkede førere og fodgængere

Ud af de 127 dødsulykker i 2021 har der været 31 dødsulykker hvor en fører eller fodgænger har påvirket af spiritus og/eller narkotika/medicin. Det svarer til 24 procent af dødsulykkerne i 2021 og dermed på samme niveau som gennemsnittet for de seneste 10 år. I **Tabel 5** fremgår tallene for dødsulykker med påvirkede fører eller fodgængere for de seneste 10 år.

I 5 dødsulykker er der kun registreret narkotika/medicin, hvilket svarer til 4% af dødsulykkerne. Det er lavere end gennemsnittet for de seneste 10 år, som er på 6%.

I afsnittet som ulykkesfaktorer er det vurderet hvorvidt det, at en part har været påvirket, har haft en betydning for ulykkens opståen.

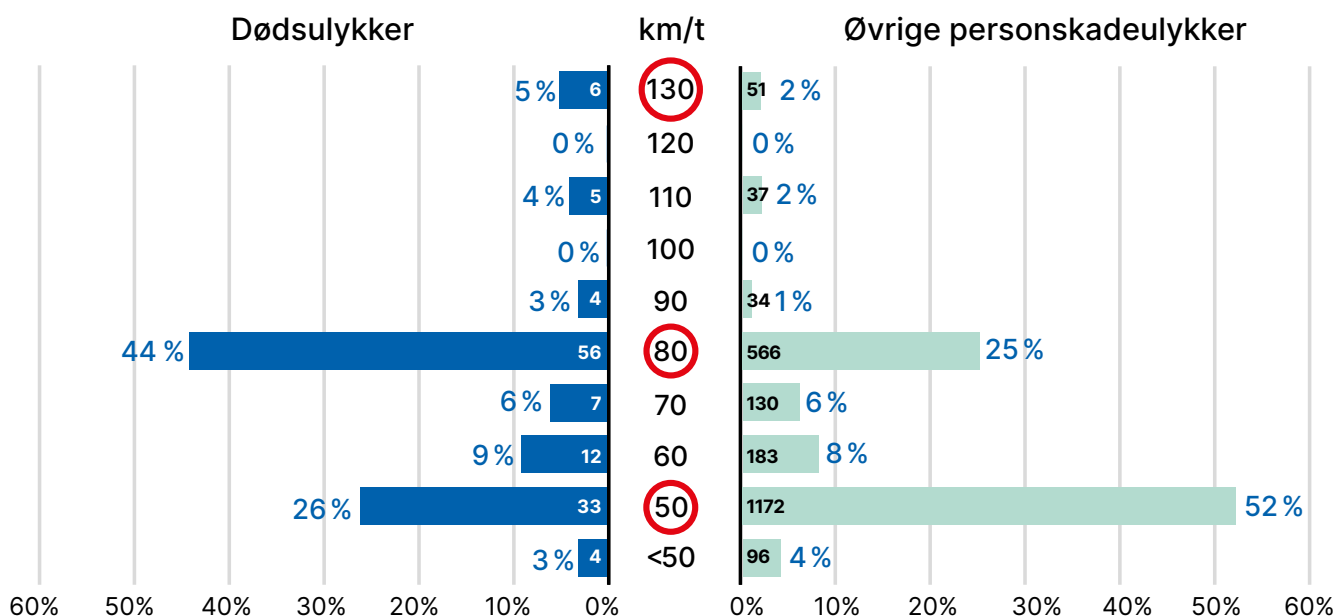
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ulykker hvor fører/fodgænger påvirket af spiritus (og evt. andet)	24	38	35	26	26	33	29	38	26	26
Ulykker hvor fører/fodgænger kun var påvirket af narkotika/medicin	8	6	10	6	6	13	11	18	14	5
Ulykker i alt med spiritus/narkotika/medicin	32	44	45	32	32	46	40	56	40	31
Samlet antal dødsulykker	156	173	168	172	195	165	164	193	150	127

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

Hastighedsgrænser og kørte hastigheder

Hastighed spiller en rolle i forhold til, om ulykken sker, og hvor alvorlig den bliver. I *Figur 10* ses den gældende hastighedsgrænse, hvor dødsulykkerne er sket. Lige under halvdelen (44%) af dødsulykkerne er sket, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t. I forhold til de øvrige personskadeulykker sker dødsulykkerne generelt på steder med høje hastighedsgrænser. Som det kan ses af *Figur 10*, så sker over halvdelen (56%) af de øvrige personskadeulykker ved hastighedsgrænser på 50 km/t eller derunder.

I dødsulykkerne har bilinspektøren beregnet hastigheden for 56% af de involverede køretøjer. Samlet er det vurderet, at 58 trafikanter har kørt over hastighedsgrænsen i dødsulykkerne. Det er ikke i alle ulykker, hvor det er muligt at beregne en hastighed for trafikanten, f.eks. ved ulykker med cyklister.



Figur 11 Hastighedsgrænser ved dødsulykker og øvrige personskadeulykker.

I *Tabel 6* ses antallet af køretøjer, der kørte over hastighedsgrænsen, inddelt i intervaller på 10 km/t samt type af køretøj, der er registreret med hastighedsoverskridelsen. 28 af køretøjerne har overskredet hastighedsgrænsen med 1-10 km/t, 19 har overskredet hastighedsgrænsen med 11-20 km/t, 3 har overskredet hastighedsgrænsen med 21-30 km/t, og 8 har overskrevet hastighedsgrænsen med mere end 30 km/t.

Halvdelen af lastbilerne/sættevognene/busserne kørte over deres hastighedsgrænse op til ulykken skete.

I en del af dødsulykkerne bliver hastighedsgrænsen ikke overskredet, men som det er vist i *Figur 11*, understreges hastighedens betydning af, at en større del af dødsulykker sker ved højere hastighedsgrænser end de øvrige personskadeulykker.

Hastighedsover-skrivelse	Personbil	Varebil	Lastbil/bus	Motorcykel	Knallert 45 og knallert 30	Andet	I alt
1-10 km/t	9	9	7	2	1	0	28
11-20 km/t	9	2	6	2	0	0	19
21-30 km/t	1	1	0	1	0	0	3
31+ km/t	7	1	0	0	0	0	8
I alt	26	13	13	5	1	0	58

Tabel 6 Køretøjer og hastighedsoverskridelse.

Sele – og hjelmbrug samt airbags

De dræbte personers brug af sele eller hjelm er blevet registreret. Hvis der var airbag i bilen på den pågældende plads, er det endvidere registreret om den blev udløst eller ej. Registreringen af sele, hjelm og airbags siger ikke noget om ulykkens opstående, men det kan have haft betydning for omfanget af personskader.

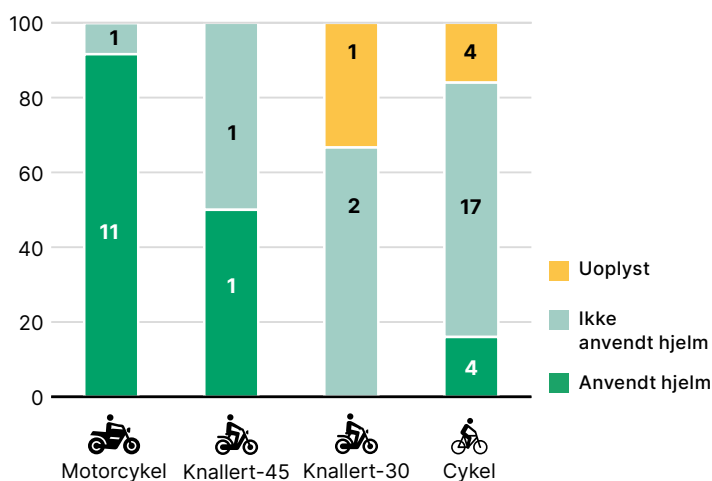
Sele

44 ud af 66 dræbte i køretøjer, hvor det er relevant med selebrug, har brugt deres sele, mens 15 personer ikke har anvendt sele. For 7 dræbte er det uoplyst om de har brugt sele. For personbiler alene, så har 71% af de dræbte benyttet sele, hvilket er en lavere andel af selebrugere end dem, som er registreret i Rådet for Sikker Trafiks seneste [seletælling 2020](#), som har registreret, at 97% af førerne af personbiler bruger sele.

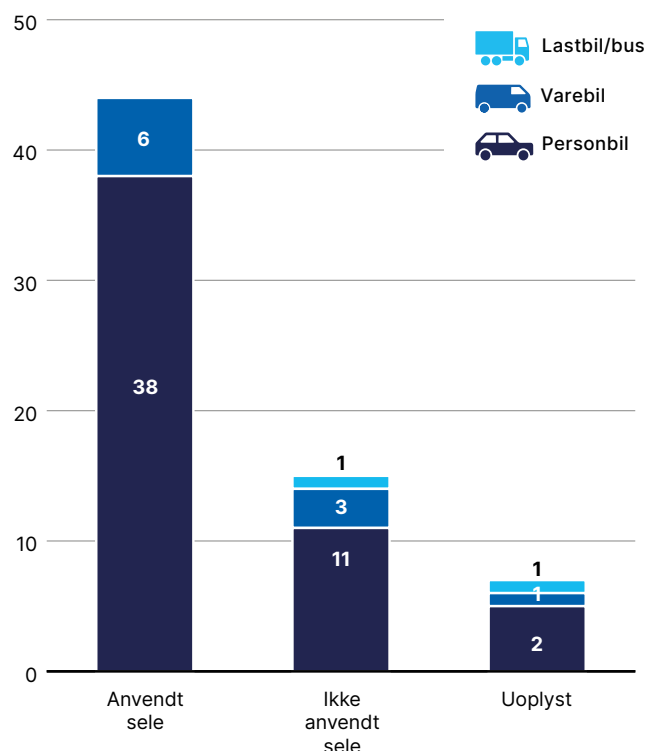
Hjelm

Af de 12 dræbte på motorcykel, brugte 11 hjelm og én kørte uden hjelm. Der har været 2 dræbte på knallert-45, hvor én har anvendt hjelm og én ikke har anvendt hjelm. Af de 3 dræbte på knallert-30, har 2 ikke anvendt hjelm og én er uoplyst.

Størstedelen af de 25 dræbte på cykel anvendte ikke hjelm (17 personer), hvilket svarer til 68%. Der var 4 dræbte cyklister, der anvendte hjelm og 4 cyklister, hvor det er uoplyst. Rådet for Sikker Trafiks [hjelmtælling 2021](#) viser, at der er sket en stigning i hjelmbrug. Hjelmbrug blandt cyklister i bytrafik er 48% og for skoletrafik er hjelmbrug 80%.



Figur 13 Fordeling for hjelmbrug for dræbte personer på køretøjstyper, hjelm er påkrævet eller anbefalet.



Figur 12 Fordeling af selebrug for dræbte i personbil, varebil og lastbil/bus.

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 43 af de 54 dræbte i personbiler. I 4 tilfælde blev den ikke udløst, og i 3 tilfælde var der ingen airbag. For 4 af de dræbte i personbil er det uoplyst, om der var airbag. Der var airbag i 7 af 10 varebiler og alle blev udløst.

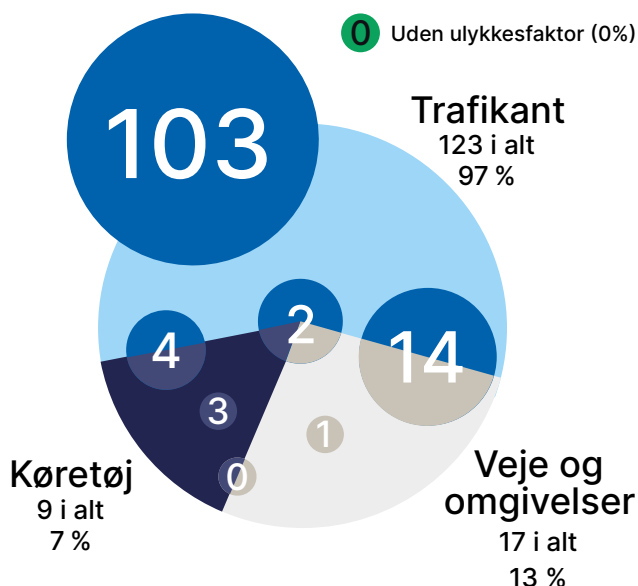
Ulykkes- og skadesfaktorer 2021

Der er tilknyttet en eller flere ulykkesfaktorer til alle de 127 ulykker. Hvis der ikke er knyttet en ulykkesfaktor til konkrete ulykker, skyldes det ofte, at ulykkens forløb har været uklar. Der er tilknyttet skadesfaktorer til 72 af dødsulykkerne. Det er ikke en forudsætning, at der knyttes en skadesfaktor på alle ulykker, da der ikke nødvendigvis er enkeltstående forhold ved ulykken, som forværrer skaden.

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

Ulykkesfaktorer

I alt er der registreret 239 ulykkesfaktorer. Langt de fleste er knyttet til trafikanterne, på *Figur 14* er kombinationer af ulykkesfaktorer knyttet til trafikanter, veje og omgivelser samt køretøj illustreret.



Figur 14 Kombination af ulykkesfaktorer fordelt på Trafikant, Veje og omgivelser og Køretøj for de 127 dødsulykker i 2021. Figurer 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	23	18 %
b	Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	11	4 %
c	Forkert placering	16	13 %
d	Manglende/forkert reaktion/manøvre	20	16 %
e	Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	20	39 %
f	Manglende/utilstrækkelig orientering	34	27 %
h	Chancebetonet kørsel	20	16 %
i	Påvirket spiritus/narkotika/medicin	27	21 %
j	Svækket fysisk tilstand	15	12 %
z	Ulige vægtig sindstilstand	2	2 %

Knyttet til veje og omgivelser

k	Uhensigtsmæssig vejudformning	6	5 %
l	Uhensigtsmæssig rabatudformning	1	1 %
m	Afmærkning/skiltning	0	0 %
n	Manglende vedligeholdelse	1	1 %
o	Genstande på kørebanen	4	3 %
p	Vejr	5	4 %

Knyttet til køretøj

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

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

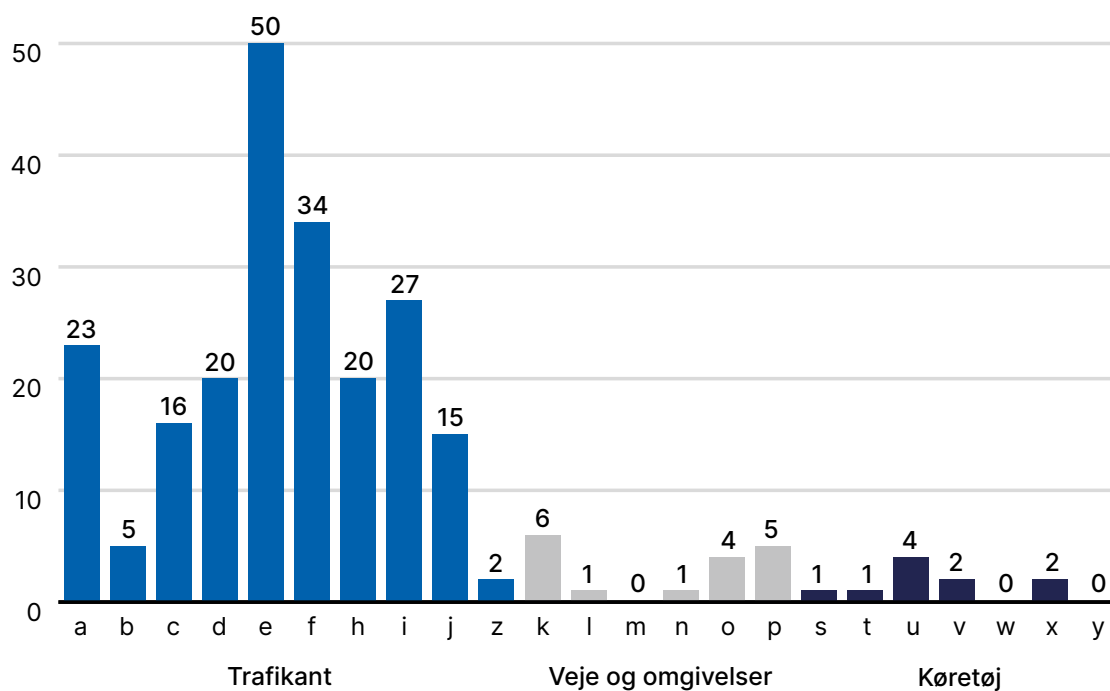
I 103 af ulykkerne er en eller flere ulykkesfaktorer kun tilknyttet trafikanterne, hvilket svarer til 81%. I 14 ulykker (11%) er en kombination af trafikantens adfærd samt forhold ved vejen og omgivelserne medvirkende til, at ulykken sker. Trafikantens adfærd i kombination med forhold ved køretøjet er medvirkende faktor i 4 ulykker, svarende til 3%. I én ulykke er det vurderet, at kun faktorer ved vej og omgivelser har medvirket til, at ulykken skete, og i 3 ulykker er det fejl ved køretøjet, som har medvirket til, at ulykken skete. I 2 ulykker er det vurderet, at der er en kombination af faktorer ved trafikantens adfærd, vej og omgivelser samt køretøjet.

Ulykkesfaktor

En ulykkesfaktor er forhold ved ulykken, som vurderes med stor sandsynlighed at have haft betydning for ulykkens opståen. Hvis en eller flere ulykkesfaktorer ikke havde været til stede under en ulykke, er det vurderet, at ulykken sandsynligvis ikke ville være sket.

Skadesfaktor

En skadesfaktor er forhold ved ulykken, som i den givne ulykke med stor sandsynlighed har haft betydning for skadens omfang og alvorlighed. Hvis en eller flere skadesfaktorer ikke havde været til stede under ulykken, er det vurderet, at personskaderne på den dræbte sandsynligvis ville have været mindre alvorlige, eller at der ikke ville være sket personskade.



Figur 15 Antal ulykkesfaktorer i dødsulykker 2021, 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) og kørsel i påvirket tilstand (i). Faktorerne Manglende/forkert reaktion/manøvre (d) og chancebetonet kørsel (h) ligger på en samlet 4. plads over faktorer, som er tilknyttet trafikanterne.

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

er distraherende, 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 77 ulykker. Det svarer til 61% af dødsulykkerne i 2021. Hvis der er flere trafikanter i samme ulykke, som 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 bl.a. vejens udformning, føre, vejrforhold og manøvrer mv. (b). Hastighed har betydning for, at ulykken skete i 28 af dødsulykkerne svarende til 22%.

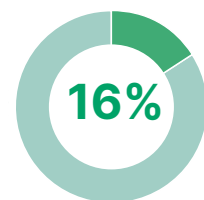
Førere eller fodgængere var påvirket af alkohol, narkotika og/eller medicin (i) i en sådan grad, at det er vurderet til at være en ulykkesfaktor i 27 af dødsulykkerne svarende til 21%.



Påvirket tilstand

Manglende/forkert reaktion/manøvre (d) er vurderet til at være en faktor i 20 af dødsulykkerne (16%). Det kan f.eks. være forkert køreteknik eller manglende undvigemanøvre, som sker enten grundet manglende viden eller ved handling per instinkt.

I 20 af dødsulykkerne (svarende til 16%) havde trafikanten en chancebetonet adfærd (h). Det er f.eks. hasarderet kørsel, kørsel for at opsøge farlige situationer eller manglende afstand til forankørende.



Chancebetonet adfærd

Ulykkesfaktorer knyttet til veje og omgivelser

Forhold ved veje og omgivelser er medvirkende faktor i 17 af dødsulykkerne, svarende til 13%.

Uhensigtsmæssig vejudformning (k) er en ulykkesfaktor i 6 dødsulykker, svarende til 5%. Det kan være dårlige oversigtsforhold, skarpe kurver eller vildledende linjeføring.

Vejr, føre mv. (p) er en ulykkesfaktor i 5 dødsulykker, svarende til 4%. Det kan f.eks. være stærk blæst, nedbør, glat føre, blænding af solen eller nedsat sigtbarhed.

Genstande på kørebanen er ulykkesfaktor i 4 ulykker, svarende til 3% af dødsulykkerne. Det kan være tabte genstande, stillestående køretøjer, dyr, olie eller sand.

Ulykkesfaktorer knyttet til køretøjet

Der er få ulykker, hvor ulykkesfaktoren er knyttet til køretøjet. I 2021 er der i alt 9 ulykker (7%), 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 en kombination af fejl på dæk og bremses. Dermed er det vurderet at fejl på dæk (u) og bremses (s) har medvirket til at ulykken skete i 4 ulykker.

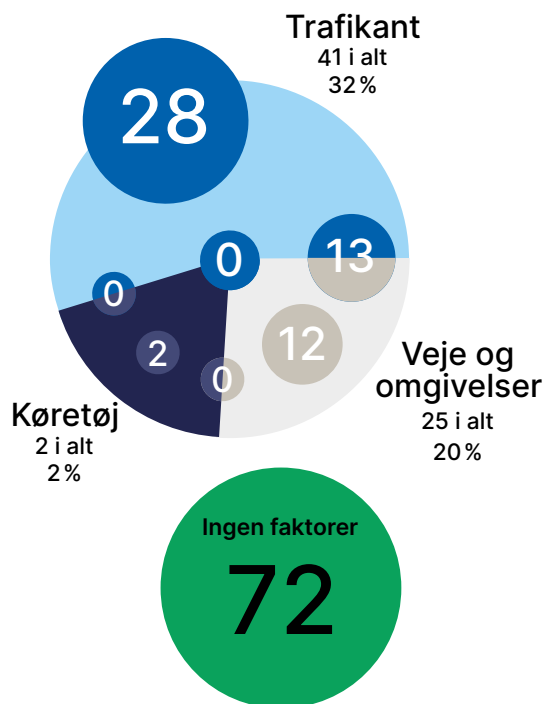
Fejl på styretøjet (t) har været en ulykkesfaktor i én ulykke, og fejl på lys og reflekser (v) har været en ulykkesfaktor i 2 ulykker. Belæsning (x) af køretøjet har været en ulykkesfaktor i 2 ulykker.

Manglende udsyn (y) samt spejllindstilling (w) har ikke været en ulykkesfaktor i 2021.

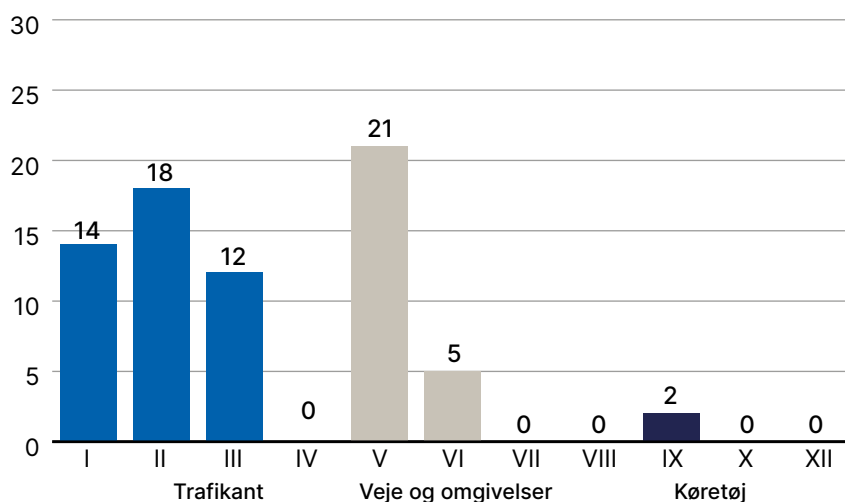
Skadesfaktorer

I alt der registreret 72 skadesfaktorer i 55 ulykker, hvor det er vurderet, at der er forhold, der har været af betydning for skadernes omfang og alvorlighed. De resterende 72 dødsulykker har ikke tilknyttet en skadesfaktor.

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



Figur 16 Kombination af skadesfaktorer knyttet til Trafikant, Veje og omgivelser og Køretøj, for de 127 dødsulykker i 2021. Figuren viser ikke, om den samme ulykke har tilknyttet flere faktorer af samme type.



Figur 17 Fordeling af skadesfaktorer i 2021 på Trafikant, Veje og omgivelser og Køretøj. Romertallene henviser til skadesfaktorer fra Tabel 8.

Figur 16 viser kombinationer af skadesfaktorer fordelt på de 55 dødsulykker, som har fået tildelt en skadesfaktor. Der var 13 ulykker, hvor både trafikanten samt vej og omgivelserne havde en skadesfaktor. I Figur 17 og Tabel 8 ses, at de fleste skadesfaktorer 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.

Skadesfaktorer	Antal	Andel af dødsulykker
Knyttet til trafikanter		
I Manglende eller utilstrækkelig selebrug	14	11%
II Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug	18	14%
III Høj hastighed	12	9%
IV Forkert placering i køretøj	0	0%
Knyttet til veje og omgivelser		
V Faste genstande	21	17%
VI Skråninger	5	4%
VII Autoværn	0	0%
Knyttet til køretøj		
VIII Utilstrækkelig kabineadskillelse	0	0%
IX Belæsning	2	2%
X Dæk	0	0%
XII Manglende eller utilstrækkeligt udstyr	0	0%

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

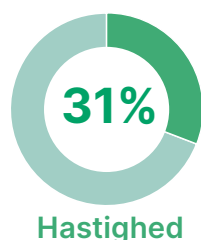
Skadesfaktorer knyttet til trafikanten

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 14 dødsulykker i 2021. Det er vurderet, at korrekt anvendelse af sikkerhedsseler 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) har været en skadesfaktor i 18 dødsulykker. Det er vurderet, at hjelmbrug ville have haft betydning for skadernes omfang for de fleste af de dræbte cyklister, knallertførere og motorcyklister, som kørte uden hjelm.

Høj hastighed (III) har været en skadesfaktor i 12 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 skadesfaktor lægges sammen, er hastighed medvirkende til, at ulykkerne sker, eller at skaderne bliver mere alvorlige, i 31% af ulykkerne i 2021. Som det ses i *Figur 18*, har det ligget på nogenlunde samme niveau de seneste år, men

er i 2021 faldet. Der blev ikke samlet data ind til DUS i 2016, derfor er der for dette år ikke vist hastighed som faktor.

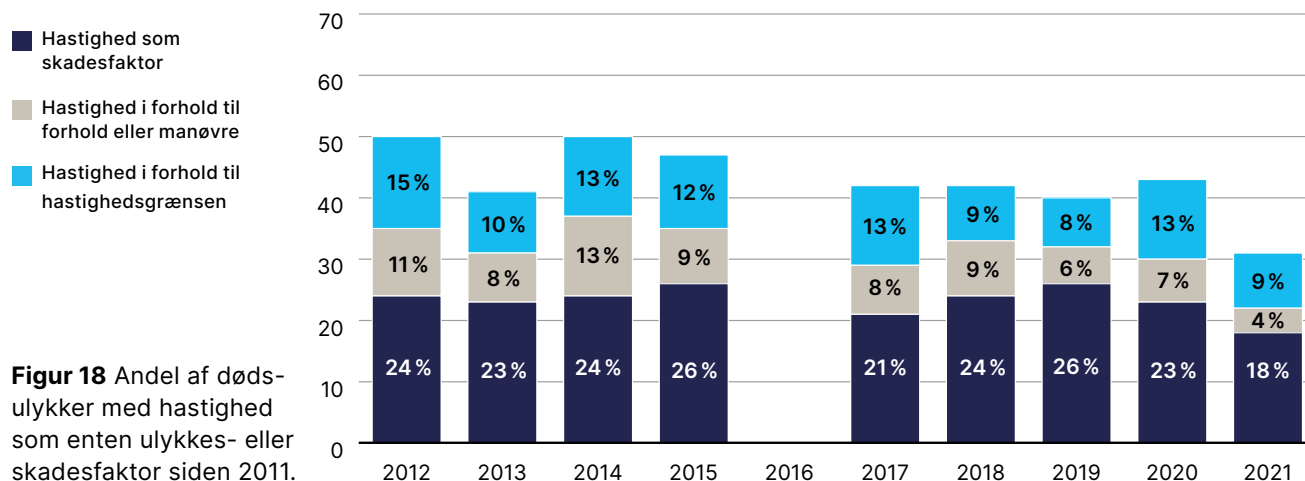
Skadesfaktorer knyttet til veje og omgivelser

Forhold ved vej og omgivelser, som har indflydelse på skadernes omfang og alvorlighed, er oftest faste genstande (V). I 21 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.

Skråninger (VI) er registreret som skadesfaktor i 5 ulykker.

Skadesfaktorer knyttet til køretøjet

I 2021 er der registreret 2 skadesfaktorer med tilknytning til køretøjet. Begge af disse er relateret til belæsning (IX) af køretøjer, hvor genstande pga. uforvarlig placering eller fastgørelse forværrer skaderne.



Figur 18 Andel af dødsulykker med hastighed som enten ulykkes- eller skadesfaktor siden 2011.



Andre forhold ved ulykkerne

Fejl og mangler ved køretøjerne

Til dødsulykkesstatistikken indsamles flere oplysninger om de køretøjer, som var implicerede i ulykkerne, end ved indberetningen til den almindelige ulykkesstatistik. Hvis en bilinspektør 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 blevet undersøgt. 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 køretøjer, som var involveret i dødsulykkerne i 2021. Kategorien "Fejl på dæk" gælder både forkert dæktryk, forskellige dæktyper (ej parvis ens) og utilstrækkelig slidbane på dæk.

Der er i alt fundet 26 fejl på køretøjer. De 26 fejl fordeles sig på 20 køretøjer i 20 forskellige dødsulykker. Det svarer til at der er fundet fejl på køretøjet i 16% af dødsulykkerne.

Ved fejl og mangler på køretøjer, så er det fejl på dæk der er den hyppigste fejltipe. Der er konstateret 13 fejl på dæk af forskellige typer på 12 køretøjer, hvoraf de fleste har været personbiler. 1 køretøj har flere fejl på dæk.

Der har været 4 køretøjer hvor der er registreret fejl på lys og/eller reflekser. Køretøjerne var 1 cykel, 1 knallert-30, 1 traktor og 1 motorredskab.

Der er 2 køretøjer der har haft en utilstrækkelig bremseevne og der er 2 køretøjer der har haft nedsat styretøjsfunktion.

4 køretøjer har haft manglende vedligeholdelse af køretøjer. Det drejer sig om 2 personbiler, 1 traktor og 1 motorredskab.

Fejl og mangler på køretøjer er ikke ensbetydende med at det har haft en indflydelse på ulykkens opstående eller personskadernes omfang. Det er således muligt at der er konstateret fejl på et køretøj, uden at det er valgt som en ulykkes- eller skadesfaktor. Der er i alt 10 dødsulykker hvor fejl på køretøjet er valgt som en ulykkes- eller skadesfaktor.

Type af fejl	Med fejl	Ingen fejl	Uoplyst/ ej relevant
Lys/refleks	4	202	18
Fejl på dæk	13	131	80
Bremseevne utilstrækkelig	2	159	63
Styretøjsfunktion noget el. meget nedsat	2	151	71
Vedligeholdelsestilstand utilstrækkelig	4	153	67

Tabel 9 Køretøjer med fejl og mangler impliceret i dødsulykker 2021.

Sidearealer

Sidearealernes tilstand på ulykkesstederne er vurderet i forhold til, om de kunne have haft betydning for ulykkesernes 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, 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

Af de 127 dødsulykker er der blevet påkørt 28 faste genstande og heraf har 15 været vejtræer. Udover vejtræer, så er der desuden blevet påkørt husmur, autoværn, belysningsmaster mv.

Af de 28 dødsulykker, hvor der er blevet påkørt faste genstande, har 24 af dem været eneulykker og af disse har 17 været i landzone og 7 i byzone.

De fleste faste genstande er på blevet påkørt hvor vejudformningen har været en lige strækning (54%). 25% har været i kurve, 4% i kryds og 18% har været på stier eller anden vejudformning.

Faste genstande er registreret som skadesfaktor i 21 af dødsulykkerne, svarende til 17% af alle dødsulykker i 2021. Dermed er det ikke alle påkørsler af faste genstande, hvor det er vurderet at det har haft indflydelse på skadernes alvorlighed.



Rabat og grøft

Hvis et køretøj har været ude i rabatten eller grøften i forbindelse med ulykken, så er tilstanden eller udformning af disse blevet vurderet. Rabatt eller grøft er blevet registreret i 8 dødsulykker, hvor af 6 har været i landzone og 2 har været i byzone.

I 1 dødsulykke er uhensigtsmæssig rabatudformning valgt som en ulykkesfaktor og i 5 dødsulykker er skråning valgt som en skadesfaktor.

Af de 8 dødsulykker så der i 4 også blevet påkørt en eller flere faste genstande.

Autoværn

Der er 3 dødsulykker hvor autoværn er registreret som en påkørt fast genstand. Der har ikke været dødsulykker hvor det er vurderet at autoværn har været en skadesfaktor.



Sammenligning 2012-2021

I det følgende afsnit sammenlignes data fra 2012-2021. Der er vist et gennemsnit for det samlede antal dødsulykker i de sammenligninger, hvor det er relevant.

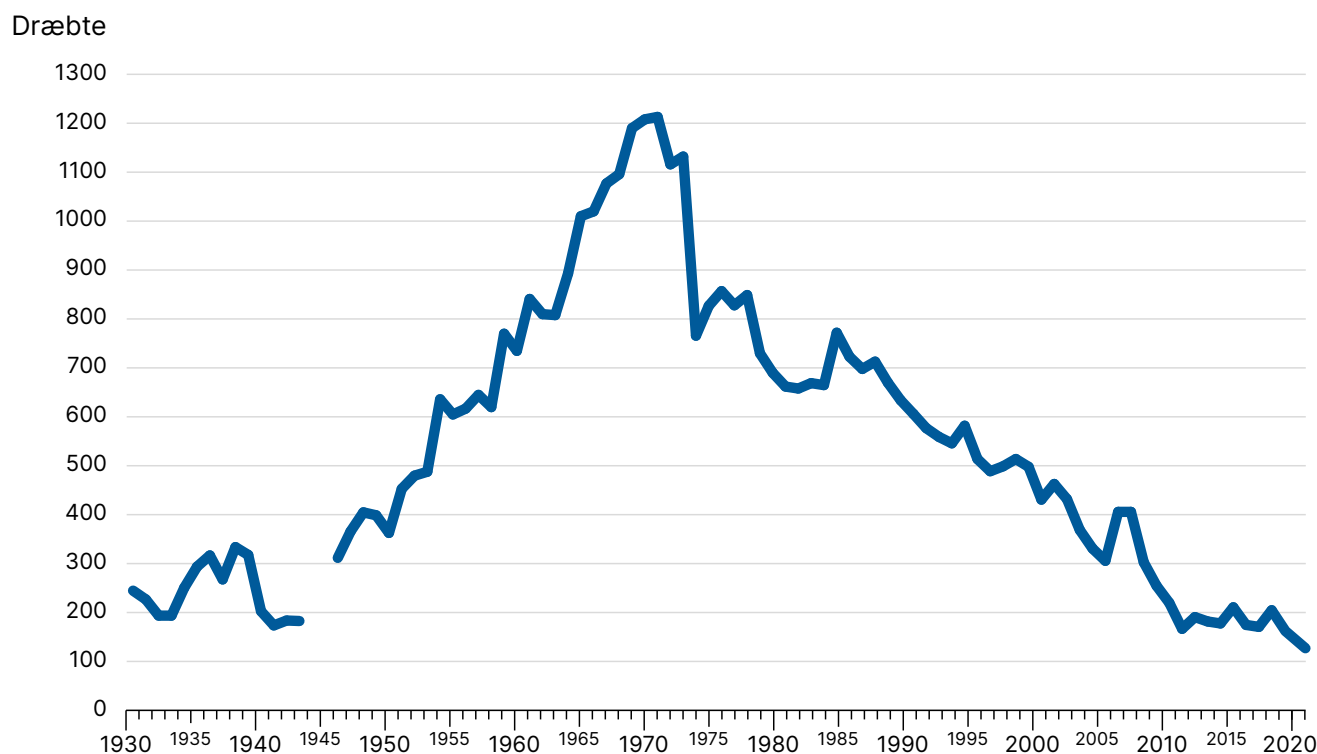
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dødsulykker	156	173	168	172	195	165	164	193	150	127
Antal dræbte	167	191	182	178	211	175	171	199	163	130

Tabel 10 Antal dødsulykker og antallet af dræbte i perioden 2012-2021.



Udviklingen siden 1930

Af *Figur 19* fremgår antallet af dræbte pr. år siden 1930 og her ses at der siden starten af 1970'erne er sket et fald i antallet af dræbte. De seneste to år har vi haft de laveste antal dræbte siden ulykkesstatistikken startede i 1930, med hhv. 163 dræbte i 2020 og 130 dræbte i 2021.



Figur 19 Dræbte pr. år i Danmark siden 1930.

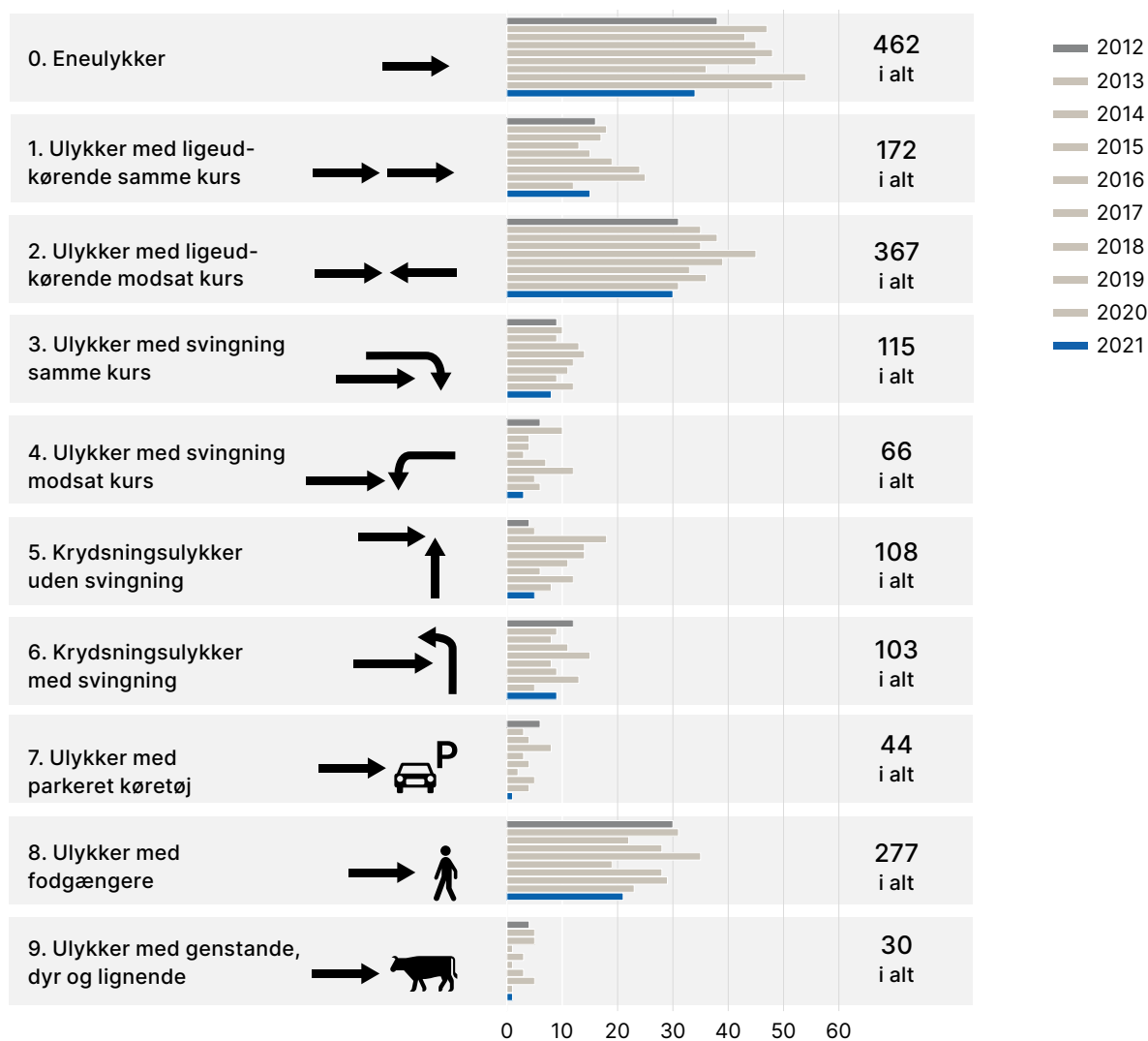
Fordeling på ulykkessituation

På **Figur 20** fremgår fordelingen af dødsulykker på hovedsituation for perioden 2012-2021. Som det fremgår af figuren, er de hyppigste dødsulykker eneulykker (hovedsituation 0), mødeulykker (hovedsituation 2) og fodgængerulykker (hovedsituation 8). Disse hovedsituationer har i gennemsnit for de seneste 10 år udgjort hhv. 26%, 21% og 16% af dødsulykker. Generelt er der en variation fra år til år i hvor stor en andel der har været af de forskellige hovedsituationer.

En fællesnævner 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.

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.

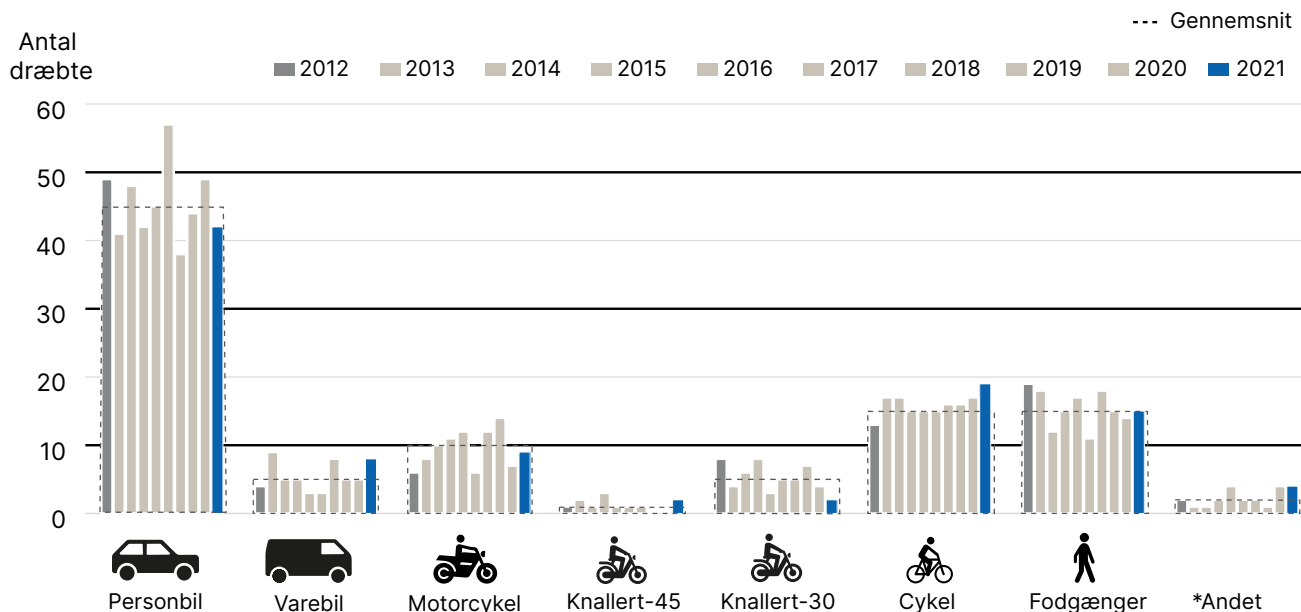


Figur 20 Fordeling af dødsulykker på hovedsituation for perioden 2012-2021.

Fordeling på transportmidler

Som det kan ses af *Figur 20*, så svinger antallet af dræbte fordelt på transportmiddel fra år til år. Der er flest der bliver dræbt i personbil, men her er der 2021 sket et markant fald til 54 dræbte mod et gennemsnit på 80 dræbte for perioden 2012-2021. De seneste to år er der også sket et fald i antallet af dræbte fodgængere, motorcyklister og knallert-30 fører, i forhold til deres gennemsnit (2012-2021) på hhv. 27, 17 og 9 dræbte

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



Figur 21 Antal dræbte fordelt på transportmiddel 2012-2021. Andet* omfatter i denne figur lastbil, sættevogn, bus, landbrugsmaskiner, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg samt ryttere.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Personbil	81	79	88	74	96	99	65	87	80	54
Varebil	6	17	10	9	6	5	13	9	8	10
Motorcykel	10	15	18	19	26	11	21	27	11	12
Knallert-45	1	3	2	5	2	1	2	0	0	2
Knallert-30	13	8	11	14	6	8	8	13	7	3
Cykel	22	33	31	26	31	27	28	31	28	25
Fodgængere	31	34	21	27	36	20	30	30	23	19
*Andet	3	2	1	4	8	4	4	2	6	5

Tabel 11 Antal dræbte fordelt på transportmiddel 2012-2021. Andet* omfatter i denne figur lastbil, sættevogn, bus, landbrugsmaskiner, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg samt ryttere.

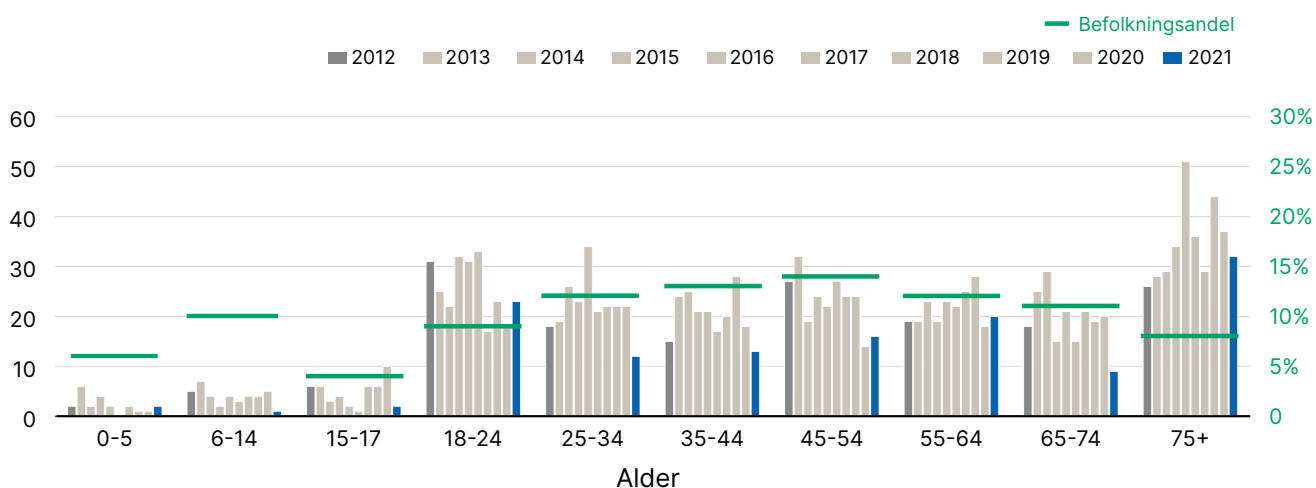
Aldersfordeling

Der er én aldersgruppe der de seneste 10 år har udgjort en større andel af de dræbte end deres andel af befolkningen og det er de ældre over 75 år. Denne aldersgruppe har en større risiko for at dø af de skader, som de pådrager sig i forbindelse med en ulykke, da de grundet deres alder ofte er mere skrøbelige.

En anden aldersgruppe der de seneste 10 år ofte har udgjort en større andel af de dræbte end deres andel

af befolkningen, er de unge 18-24 år. En del af forklaringen på at de unge de fleste år er overrepræsenteret er, at de unge i højere grad er risikovillige og har manglende erfaring som f.eks. bilist.

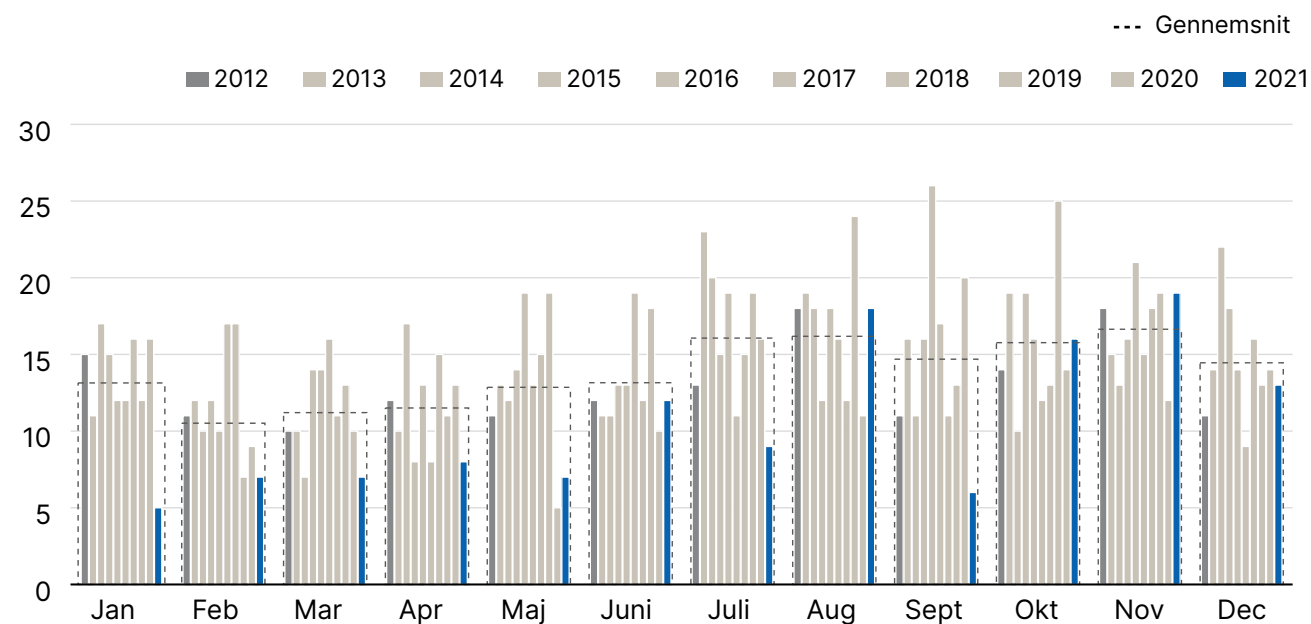
De øvrige aldersgrupper mellem 25 og 74 år svinger en del fra år til år, men udgør oftest en mindre andel af dræbte end deres befolkningsandel.



Figur 22 Antal dræbte fordelt på aldersinterval, 2012-2021. Aldersgruppens andel af den samlede befolkning i 2021 er vist i procent.

Fordeling på måneder

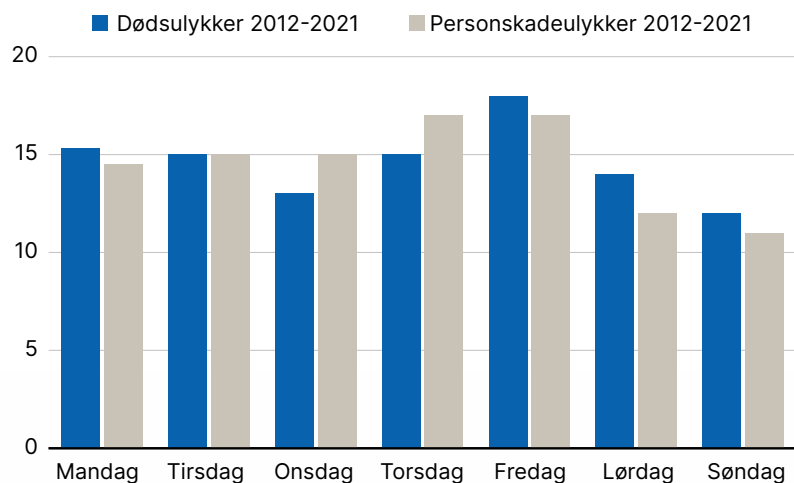
For perioden 2012-2021 har der fra år til år været store udsving i antallet af dødsulykker på de forskellige måneder, men generelt har der været færre dødsulykker i årets første 6 måneder end årets sidste 6 måneder.



Figur 23 Dødsulykker fordelt på måned samt gennemsnit for perioden 2012-2021.

Fordeling på ugedage

Fordelingen af dødsulykkerne og øvrige personskadeulykker på ugedagene for perioden 2012-2021 kan ses af **Figur 23**. Heraf fremgår det at er at den procentvise fordeling af øvrige personskadeulykker er højere end for dødsulykkerne tirsdag, onsdag og torsdag. Derimod er den procentvise fordeling af dødsulykkerne højere end de øvrige personskadeulykker i weekenden.

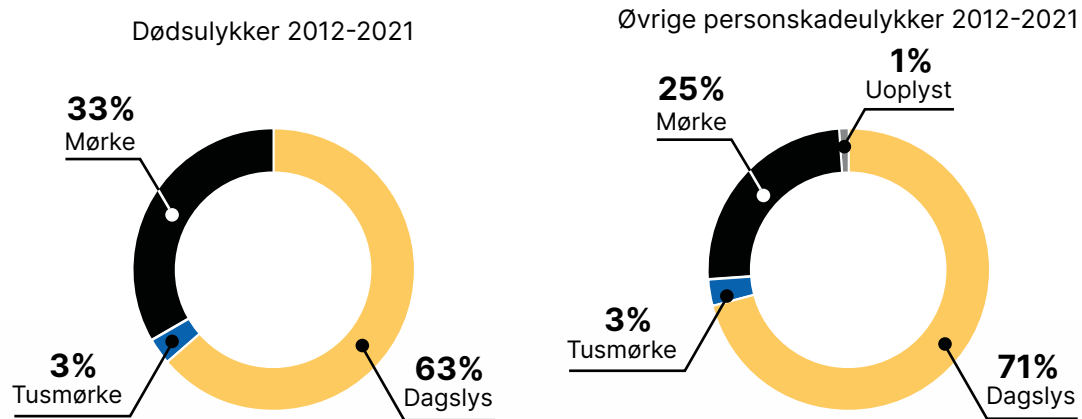


Figur 24 Procentvis fordeling af dødsulykker og øvrige personskadeulykker på ugedage i perioden 2012-2021.

Lysforhold

For både dødsulykker og øvrige personskadeulykker, så sker der flest ulykker i dagslys, men der er en lidt større del af dødsulykkerne (33%) der sker i mørke end for de øvrige personskadeulykker (25%). Blandt årsagerne til denne forskel kan være at det f.eks. er 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 dødsulykker samt øvrige personskadeulykker i perioden 2012-2021.



Hver 4. dødsulykke var en frontalkollision

Frontalkollisioner 2017-2021

I 2021 var hver 4. dødsulykke en frontalkollision, hvilket er den højeste andel siden 2017. I dette tema afsnit ses derfor nærmere på frontalkollisioner for de seneste 5 år.

En frontalkollision også kaldet en mødeulykke, er en ulykke, hvor to trafikanter med modsat retning kører ind i hinanden, ved at en trafikant er kommet over i den forkerte vognbane. Det er en ulykkestype, hvor der oftest er mere end en tilskadekommen og udgør en større andel af dødsulykkerne i forhold til de øvrige personskadeulykker.

I perioden 2017 til 2021 har 186 mistet livet i 169 mødeulykker, hvilket svarer til hver 6. dødsulykke for samme periode, men alene i 2021 var hver 4. dødsulykke en mødeulykke.

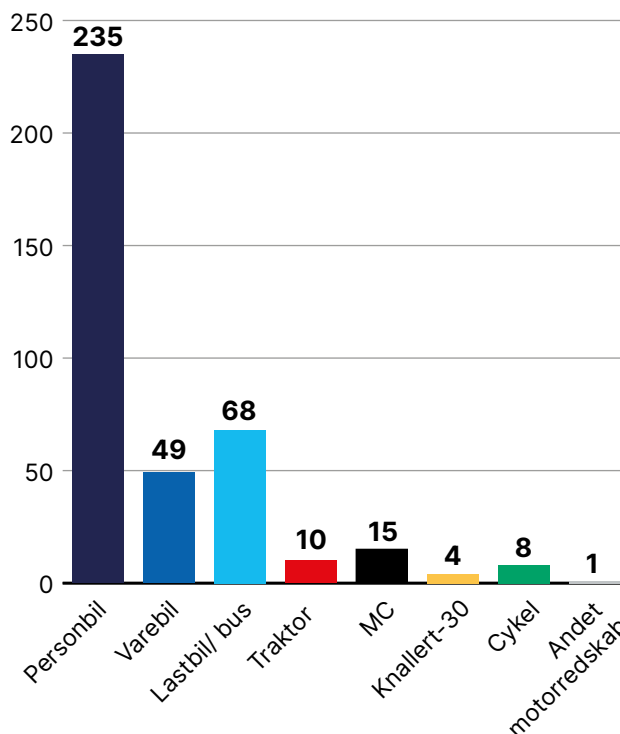
Ud af de 169 mødeulykker har 2 køretøjer været involveret i 69% af ulykkerne, i 22% har der været 3 køretøjer og i 9% 4-5 køretøjer. Der har i alt været 390 førere i de 169 mødeulykker.

De 186 dræbte fordeler sig på 164 førere og 22 passagerer.

Transportmiddel

Af de 390 førere der har været involveret i mødeulykker, så har 235 af dem været fører af en personbil. Dernæst har været 68 førere af lastbiler/busser og 49 har været førere af varebiler. Derudover har der været førere af traktorer, motorcykler, knallert-30, cykler og et andet motorredskab.

I **Tabel 12** kan fordelingen af transportmiddel ses for de dræbte samt deres modparter. Der er flest dræbte i personbil (146), hvoraf 46 har haft en anden personbil som modpart og 46 har haft en lastbil/bus som modpart. For 33 af de dræbte i personbil har der været mere end to parter i ulykken.



Figur 26 Antal involverede førere i mødeulykker fra 2017-2021 fordelt på transportmiddel.

I frontalkollisioner er der ofte store kræfter på spil, og det er som regel trafikanter i det letteste køretøj, der kommer til skade. I sammenstød mellem personbil og lastbil/bus vil det oftest være fører og/eller passagerer i personbilen der kommer til skade. Når en personbil

kører frontalt sammen med en cyklist eller en motorcyklist, er det derimod næsten altid cyklisten eller motorcyklisten, der får personskaderne. Det skal understreges, at det ikke nødvendigvis er føreren af det tungere køretøj, som er skyld i ulykken.

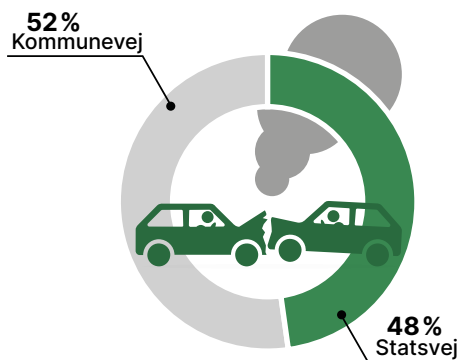
	 Personbil	 Varebil	 Lastbil/bus	 Cykel	 Traktor	Andet (motorredskab)	+2 mere end to parter	I alt
 Personbil	46	12	46	0	9	0	33	146
 Varebil	2	3	8	0	0	0	2	15
 Lastbil/bus	0	1	1	0	0	0	0	2
 MC	6	0	0	0	0	1	5	12
 Knallert-30	1	0	1	0	0	0	2	4
 Cykel	2	3	0	1	1	0	0	7
I alt	57	19	56	1	10	1	42	186

Tabel 12 Fordeling af dræbte og deres modparter på transportmiddel *Andet indeholder traktor og andet motorredskab for 2017-2021.

Statsvej og kommuneveje

Fordelingen af mødeulykker med dræbte på statsveje og kommuneveje kan ses på **Figur 27**. Her ses at det fordeler sig næsten ligeligt med 88 ulykker på kommuneveje og 81 på statsveje, svarende til hhv. 52% og 48%. Det adskiller sig fra dødsulykker generelt, hvor fordelingen er 31% på statsveje og 69% på kommuneveje.

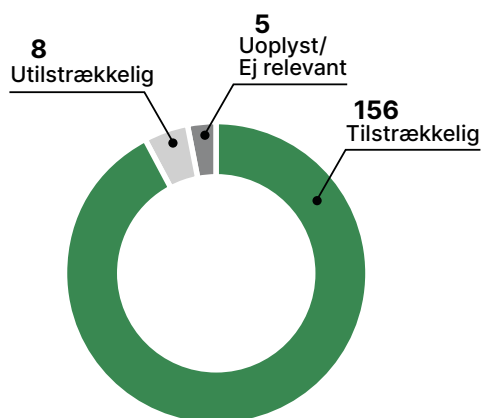
I forhold til fordelingen mellem by- og landzone, så er 13 af mødeulykkerne med dræbte sket i byzone og 156 ulykker er sket i landzone.



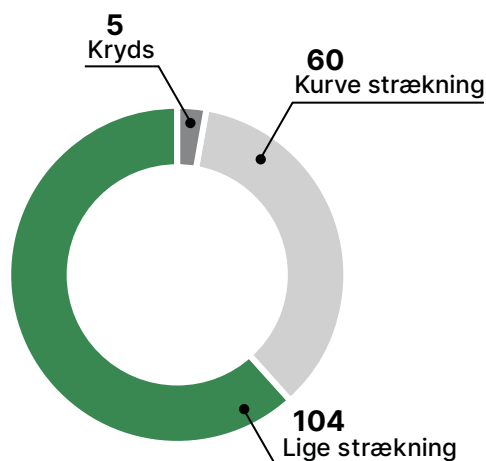
Figur 27 Fordeling af mødeulykker med dræbte på statsveje og kommuneveje for 2017-2021.

Vejudformning og oversigtsforhold

For hver af dødsulykkerne er der registreret oplysninger om, hvordan vejudformningen er, hvor ulykken er sket. 164 ud af de 169 mødeulykker med dræbte er sket på strækninger, som kan fordeles på om det har været en lige strækning eller en strækning med en form for kurve. Her fordeler ulykkerne sig med 104 ulykker på lige strækning og 60 ulykker på en kurvet strækning.



Figur 29 Antal mødeulykker med dræbte fordelt på oversigtsforhold for 2017-2021.



Figur 28 Antal mødeulykker med dræbte fordelt på kryds, strækning med kurve og lige strækning for 2017-2021.

Derudover er der registreret om oversigtsforholdene har været tilstrækkelige eller utilstrækkelige, hvor ulykken er sket. Af **Figur 29** ses, at der i 156 af mødeulykkerne med dræbte, har været tilstrækkelig oversigt og at der ved 8 ulykker har været utilstrækkelig oversigt. I 5 ulykker er oplysninger om oversigtsforhold uoplyst eller ikke relevante for ulykken.

Ugedag og tidspunkt

Der har været flest mødeulykker med dræbte om fredagen (37 ulykker). Ud af de 37 er 28 ligeligt fordelt i tidsrummet mellem kl. 9 og 18. På de øvrige hverdage er mødeulykkerne primært sket i morgentrafikken mellem kl. 6 og 9, hvor der er sket 30 mødeulykker og om eftermiddagen mellem kl. 15 og 18, hvor der er sket 45 mødeulykker. Der er sket færrest ulykker om søndagen med sammenlagt 12 mødeulykker.

Tabel 13 Mødeulykker med dræbte fordelt på ugedag og tidspunkt på døgnet for 2017-2021.

Kl.	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Total
0-3	0	1	0	1	0	0	1	3
3-6	1	0	1	1	1	2	0	6
6-9	6	6	4	3	6	3	0	33
9-12	3	1	5	4	10	4	2	34
12-15	4	4	4	8	9	5	4	44
15-18	8	7	8	3	9	6	4	55
18-21	2	1	1	4	2	1	0	15
21-24	1	2	2	1	0	2	1	10
Total	25	22	25	25	37	23	12	169



Spiritus, medicin og narko

I de 169 mødeulykker har 18 førere der har været spirituspåvirket i 17 ulykker. Der har således været én ulykke, hvor to førere har været spirituspåvirket.

Der har været 9 mødeulykker hvor én fører har været påvirket af narkotika, og 10 ulykker hvor føreren har været påvirket af medicin. Derudover har der været 2 ulykker, hvor én fører var påvirket af både narkotika og medicin.

Der har været 2 ulykker hvor én fører har været påvirket af både narkotika og spiritus, samt én ulykke hvor én fører har været påvirket af både medicin og spiritus.

Alder og køn

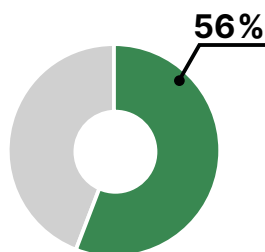
Af de 169 førerne som er kommet over i den forkerte vognbane er 8 ud af 10 mænd og i forhold til alder er de 169 førere nogenlunde jævnt fordelt på alder mellem 18 og 75+ år.

Ulykkes- og skadesfaktorer

Der er indsamlet ekstra DUS-data til de 169 mødeulykker med dræbte i perioden 2017-2021.

Manglende opmærksomhed

Manglende opmærksomhed dækker over situationer, hvor føreren ikke har været opmærksom på opgaven som trafikant, men har haft sin opmærksomhed rettet andetsteds og derfor har overset relevante informationer eller andre trafikanter. Det kan f.eks. være at falde i søvn, se på mobil, betjene GPS eller anden distraktion inde eller uden for køretøjet.



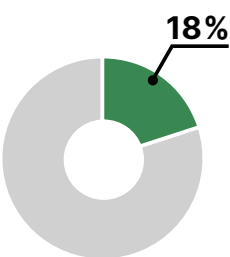
Fra 2017-2021 var manglende opmærksomhed den hyppigste ulykkesfaktor i mødeulykker, og en medvirkende årsag til ulykken skete i 56 % af de 169 mødeulykker. Det er en højere andel end for dødsulykker generelt, hvor manglende opmærksomhed var en ulykkesfaktor i 37 % af dødsulykkerne.

Høj hastighed som skadesfaktor

Når hastighed er valgt som skadesfaktor, er det kun når det er afgjort, at hastigheden i forhold til hastighedsgrænsen ikke har været en ulykkesfaktor.

Hastigheden har således ikke været en medvirkende årsag til at ulykken skete. Hastighed som skadefaktor er valgt, hvor personskaderne havde været mindre alvorlige, hvis trafikanten havde overholdt hastighedsgrænsen.

Høj hastighed har været en skadesfaktor i 18 % af mødeulykkerne med dræbte i 2017-2021, og det er højere andel end for dødsulykker generelt, hvor hastighed er valgt som skadesfaktor i 10 % af dødsulykker.



Ulykkesfaktorer	Antal	Andel af dødulykker
-----------------	-------	---------------------

Trafikant

a	Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	28	17 %
b	Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	9	5 %
c	Forkert placering	18	11 %
d	Manglende/forkert reaktion/manøvre	28	17 %
e	Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	94	56 %
f	Manglende/utilstrækkelig orientering	17	10 %
h	Chancebetonet kørsel	32	19 %
i	Påvirket spiritus/narkotika/medicin	27	16 %
j	Svækket fysisk tilstand	13	8 %
z	Ulige vægtig sindstilstand	6	4 %

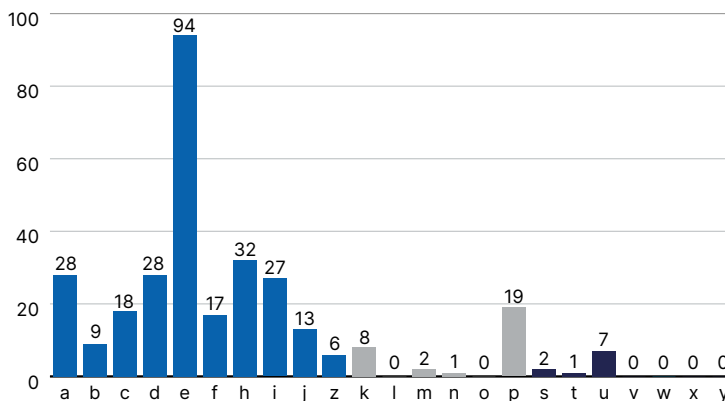
Veje og omgivelser

k	Uhensigtsmæssig vejudformning	8	5 %
l	Uhensigtsmæssig rabatudformning	0	0 %
m	Afmærkning/skiltning	2	1 %
n	Manglende vedligeholdelse	1	1 %
o	Genstande på kørebanen	0	0 %
p	Vejr	19	11 %

Køretøj

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

Tabel 14 Ulykkesfaktorer knyttet til mødeulykker med dræbte 2017-2021



Figur 30 Ulykkesfaktorer knyttet til mødeulykker med dræbte 2017-2021. Bogstaverne henviser til de ulykkesfaktorer, som er vist i Tabel 14

Selv mord 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 2021 er der registreret 4 selvmord i trafikken.

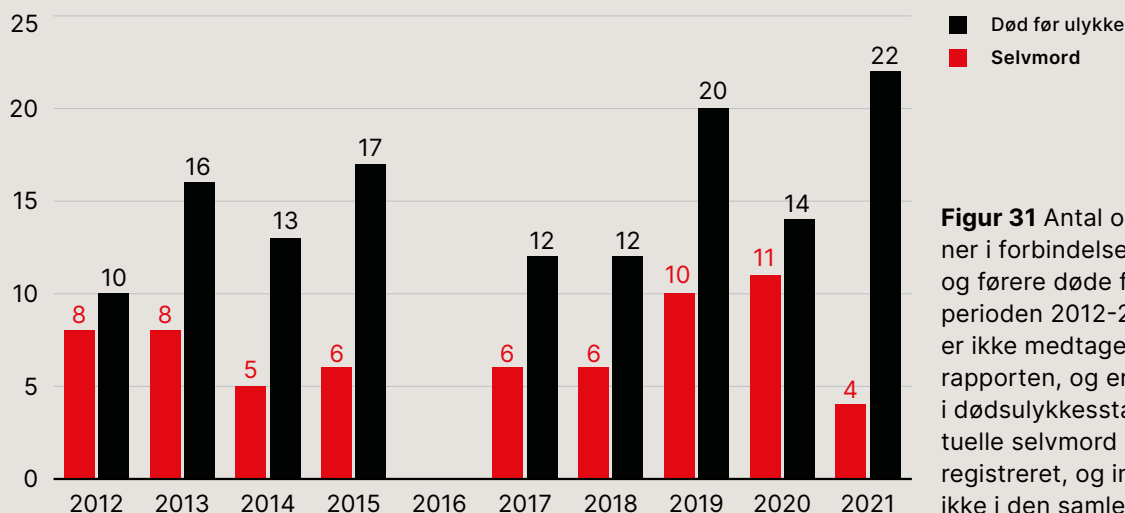
I DUS registreres det, hvis der er mistanke om selvmord men ikke beviser herfor. De dræbte i ulykkerne med muligt selvmord er regnet med i årsrapporterne, da der ikke er tilstrækkelige beviser til at afgøre, om der er tale om selvmord.

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 2021 er der registreret 22 ulykker, hvor føreren som følge af sygdom er afgået ved døden inden ulykken, primært pga. hjertestop.

I perioden 2012-2021 er der i alt registreret 136 ulykker, hvor føreren døde af naturlige årsager før ulykken, jf. Figur 31. 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 136 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 31 Antal omkomne personer i forbindelse med selvmord og førere døde før ulykken i perioden 2012-2021. 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.

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

Vej- og omgivelsesfaktorer

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

Køretøjsfaktorer

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



Ulykkesfaktorer 2012-2021

Ulykkesfaktorer	2021		2020		2019		2018	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel

Knyttet til trafikanter

a Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	23	18%	34	23%	50	26%	40	24%
b Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	5	4%	11	7%	11	6%	15	10%
c Forkert placering	16	13%	14	9%	12	6%	20	12%
d Manglende/forkert reaktion/manøvre	20	16%	15	10%	22	11%	36	22%
e Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	50	39%	57	38%	79	41%	56	35%
f Manglende/utilstrækkelig orientering	34	27%	44	29%	53	27%	50	34%
h Chancebetonet kørsel	20	16%	42	28%	48	25%	42	26%
i Påvirket spiritus/narkotika/medicin	27	21%	44	29%	52	27%	34	21%
j Svækket fysisk tilstand	15	12%	18	12%	22	11%	14	9%
z Uligevægtig sindstilstand	2	2%	4	3%	2	1%	1	1%

Knyttet til veje og omgivelser

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

Knyttet til køretøj

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

2017		2016		2015		2014		2013		2012	
Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
35	21%	-	-	44	26%	40	24%	40	23%	37	24%
13	8%	-	-	15	9%	22	13%	14	8%	17	11%
13	8%	-	-	18	10%	14	8%	27	16%	14	9%
32	19%	-	-	30	17%	27	16%	27	16%	32	19%
51	32%	-	-	38	23%	59	35%	40	24%	55	35%
52	33%	-	-	50	30%	43	26%	54	31%	52	33%
37	23%	-	-	32	19%	29	17%	27	16%	31	20%
42	25%	-	-	30	17%	47	28%	48	28%	32	21%
13	8%	-	-	9	5%	8	5%	13	8%	12	8%
2	1%	-	-	6	3%	1	1%	2	1%		
10	6%	-	-	8	5%	12	8%	9	5%	11	7%
4	2%	-	-	0	0%	1	1%	6	3%	3	2%
4	2%	-	-	3	2%	3	2%	7	4%	6	4%
1	1%	-	-	2	1%	2	1%	2	1%	2	1%
1	1%	-	-	1	1%	3	2%	5	3%	4	3%
18	11%	-	-	14	8%	12	7%	11	6%	10	7%
4	2%	-	-	1	1%	3	2%	2	1%	3	2%
3	2%	-	-	0	0%	1	1%	1	1%	1	1%
7	4%	-	-	4	2%	2	1%	5	3%	5	3%
4	2%	-	-	4	2%	3	2%	2	1%	8	5%
2	1%	-	-	0	0%	0	0%	4	2%	1	1%
0	0%	-	-	0	0%	1	1%	4	2%	1	1%
2	1%	-	-	1	1%	2	1%	2	1%	5	3%

Skadesfaktorer 2012-2021

Skadesfaktorer	2021		2020		2019		2018	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel

Knyttet til trafikanter

I Mangelde eller utilstrækkelig selebrug	14	11%	24	16%	26	13%	22	13%
II Mangelde eller utilstrækkelig hjelmbrug	18	14%	17	11%	16	8%	15	9%
III Høj hastighed	12	9%	19	13%	15	8%	15	9%
IV Forkert placering i køretøj	0	0%	1	1%	1	1%	0	0%

Knyttet til veje og omgivelser

V Faste genstande	21	17%	19	13%	27	14%	18	11%
VI Skråninger	5	4%	3	2%	2	1%	3	2%
VII Autoværn	0	0%	4	3%	2	1%	3	2%

Knyttet til køretøj

VIII Utilstrækkelig kabineadskillelse	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
IX Belæsning	2	2%	1	1%	1	1%	1	1%
X Dæk	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
XI Mangelde eller utilstrækkeligt udstyr	0	0%	1	1%	6	3%	4	2%

2017		2016		2015		2014		2013		2012	
Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
24	15%	-	-	24	14%	30	18%	26	15%	18	12%
17	10%	-	-	24	14%	19	11%	13	8%	7	4%
22	13%	-	-	21	12%	22	13%	17	10%	24	15%
2	1%	-	-	1	1%	0	0%	2	1%	1	0%
25	15%	-	-	29	17%	31	18%	26	15%	28	18%
5	3%	-	-	3	2%	4	2%	9	5%	4	3%
0	0%	-	-	3	2%	2	1%	1	1%	0	0%
0	0%	-	-	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
1	1%	-	-	0	0%	2	1%	1	1%	3	2%
0	0%	-	-	0	0%	2	1%	1	1%	2	1%
8	5%	-	-	4	2%	3	2%	3	2%	2	1%



Vejdirektoratet
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Telefon 7244 3333
vd@vd.dk
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet har kontorer i
Aalborg, Fløng, Middelfart,
Næstved, Skanderborg
og København

Find mere information på
vejdirektoratet.dk

Vejdirektoratet er en styrelse under Transportministeriet