

Dødsulykker

2024



TITEL

Dødsulykker 2024

DATO

September 2025

ISBN (digital version)

978-87-7595-172-7

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2025

Indhold

Indhold og forudsætninger	4
Definitioner	4
Ulykkes- og skadesfaktorer	5
Kilder	5
 Sammenfatning af dødsulykker i 2024	 6
 Fakta om dødsulykker	 8
Danmark i forhold til EU	8
Fordeling af dødsulykker i Danmark	9
Ulykkesfaktorer	13
Skadesfaktorer	13
Transportmiddel	14
Køn og alder	14
Dræbte fordelt på alder	15
Modparter	16
Ulykker med manglende eller utilstrækkelig opmærksomhed	17
Ulykker med manglende eller utilstrækkelig orientering	17
Selebrug	20
Airbag	20
Hjelmbrug	20
 BILAG 1 Ulykkes- og skadesfaktorer	 22

Indhold og forudsætninger

Denne rapport omhandler dødsulykker i trafikken for året 2024. Data er indsamlet til den "Den udvidede dødsulykkesstatistik", som forkortes DUS.

Gengivelse af resultaterne er tilladt med kildeangivelse: DUS 2024, Vejdirektoratet.

Definitioner

Statistikken omfatter udelukkende politiregistrerede trafikulykker, der er sket på offentligt tilgængeligt færdselsareal (altså ikke på privat grund såsom marker, skovstier 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.

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



Ulykkes- og skadesfaktorer

Der er tilknyttet en eller flere ulykkesfaktorer til dødsulykker. Der kan være få dødsulykker, hvor det ikke har været muligt at tilknytte en ulykkesfaktor. Hvis der ikke er knyttet en ulykkesfaktor til konkrete ulykker, skyldes det ofte, at ulykkens forløb har været uklart. Der er tilknyttet skadesfaktorer til en del 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 findes en mere detaljeret beskrivelse af ulykkes- og skadesfaktorer, og hvordan de er defineret i Dødsulykkesstatistikken. Det er muligt at knytte maks. 4 ulykkes- og skadesfaktorer til hver enkelt ulykke i DUS.

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.



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.



Sammenfatning af dødsulykker i 2024

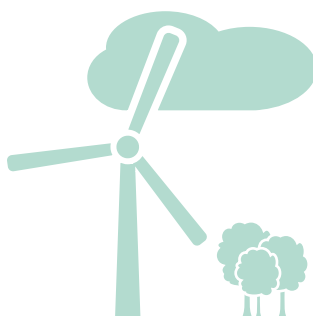
3 ud af 4 dræbte var mænd



39 kvinder og 106 mænd og mistede livet i trafikken i 2024.

145

mistede livet i trafikken i 133 ulykker



Fordeling mellem land og by

Land

71% ulykker
72% dræbte

By

29% ulykker
28% dræbte

59%

af dødsulykkerne sker på veje med en hastighedsgrænse på 80 km/t eller højere.

80+
km/t



75 år+

41

dræbte i alt



13

fodgængere



11

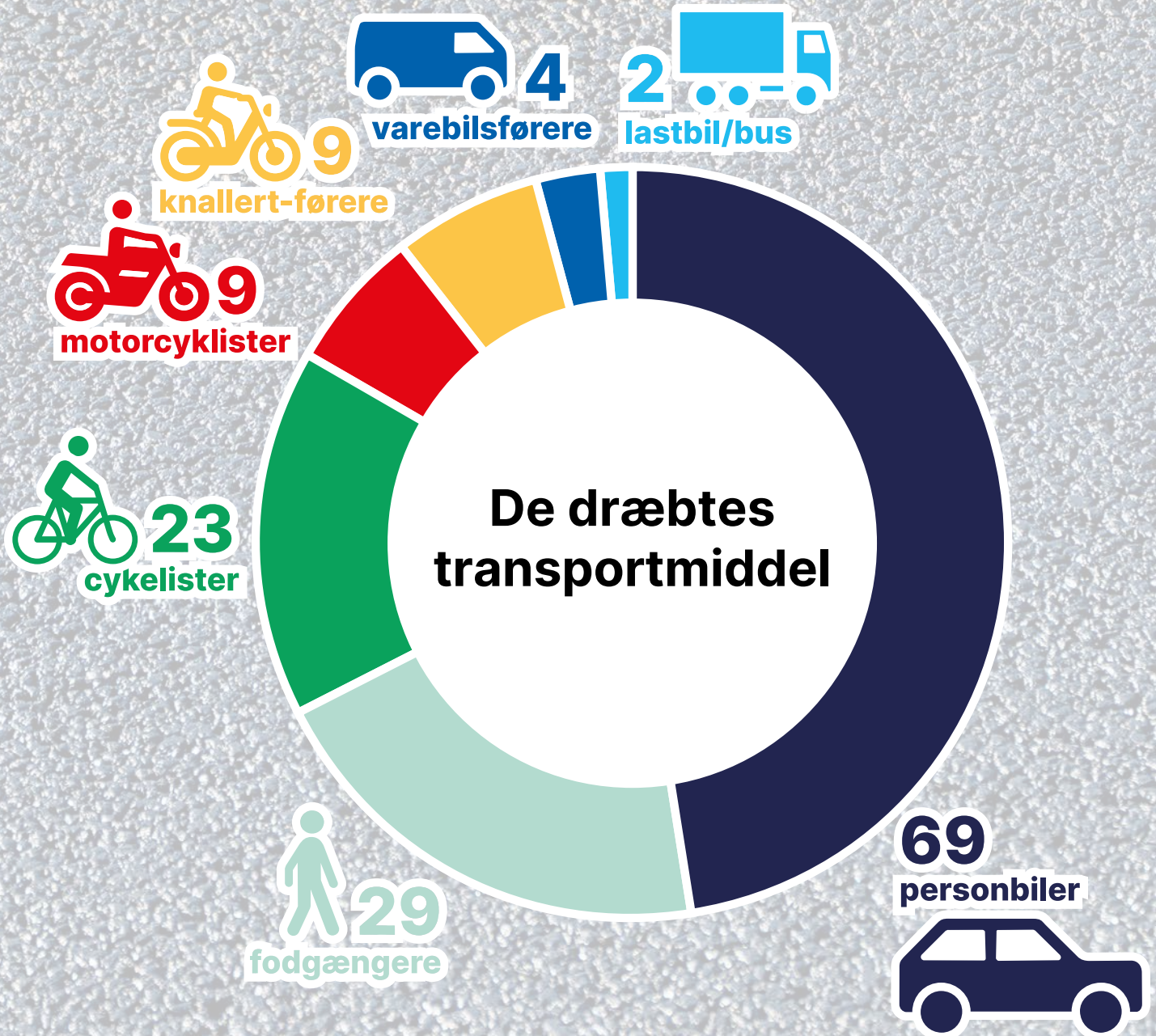
personbil fører eller passager

13

af de dræbte ældre var cyklister, heraf 2 på invalidscooter

4

Andet



Fakta om dødsulykker

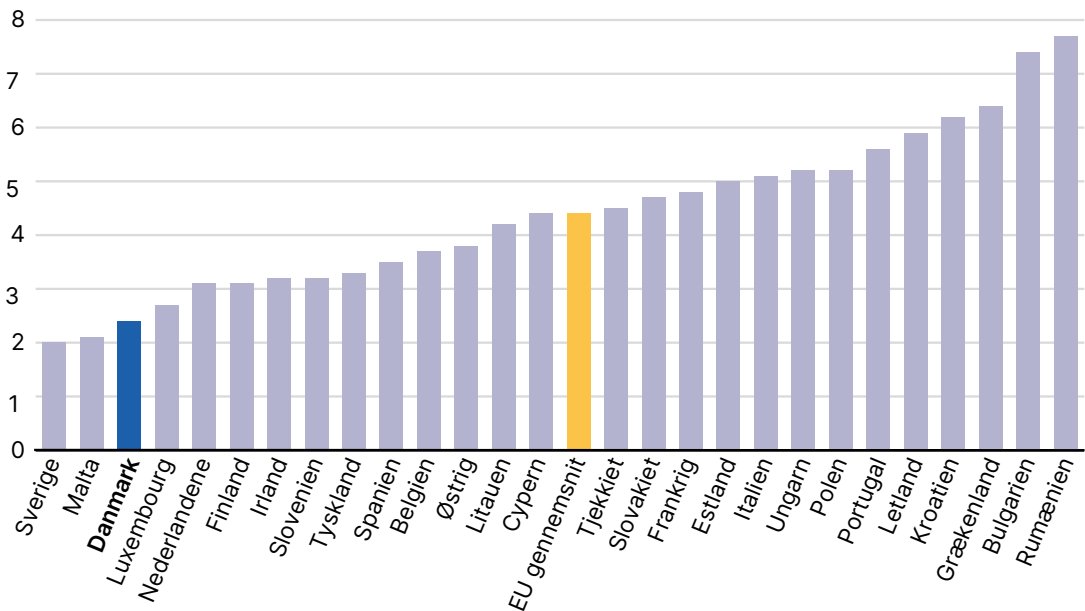
I 2024 blev 145 trafikanter dræbt i 133 ulykker. I Tabel 1 ses udviklingen de seneste 10 år.

År	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dødsulykker	172	195	165	164	193	150	127	151	155	133
Dræbte	178	211	175	171	199	163	130	154	162	145

Tabel 1: Antal dødsulykker og antallet af dræbte i perioden 2015-2024.

Danmark i forhold til EU

I Danmark er der 2,4 dræbte i trafikken pr. 100.000 indbyggere. I Figur 1 ses antallet af trafikdræbte pr. indbyggere i alle 27 EU-lande. Gennemsnittet i EU er på 4,4 dræbte pr. 100.000 indbyggere.

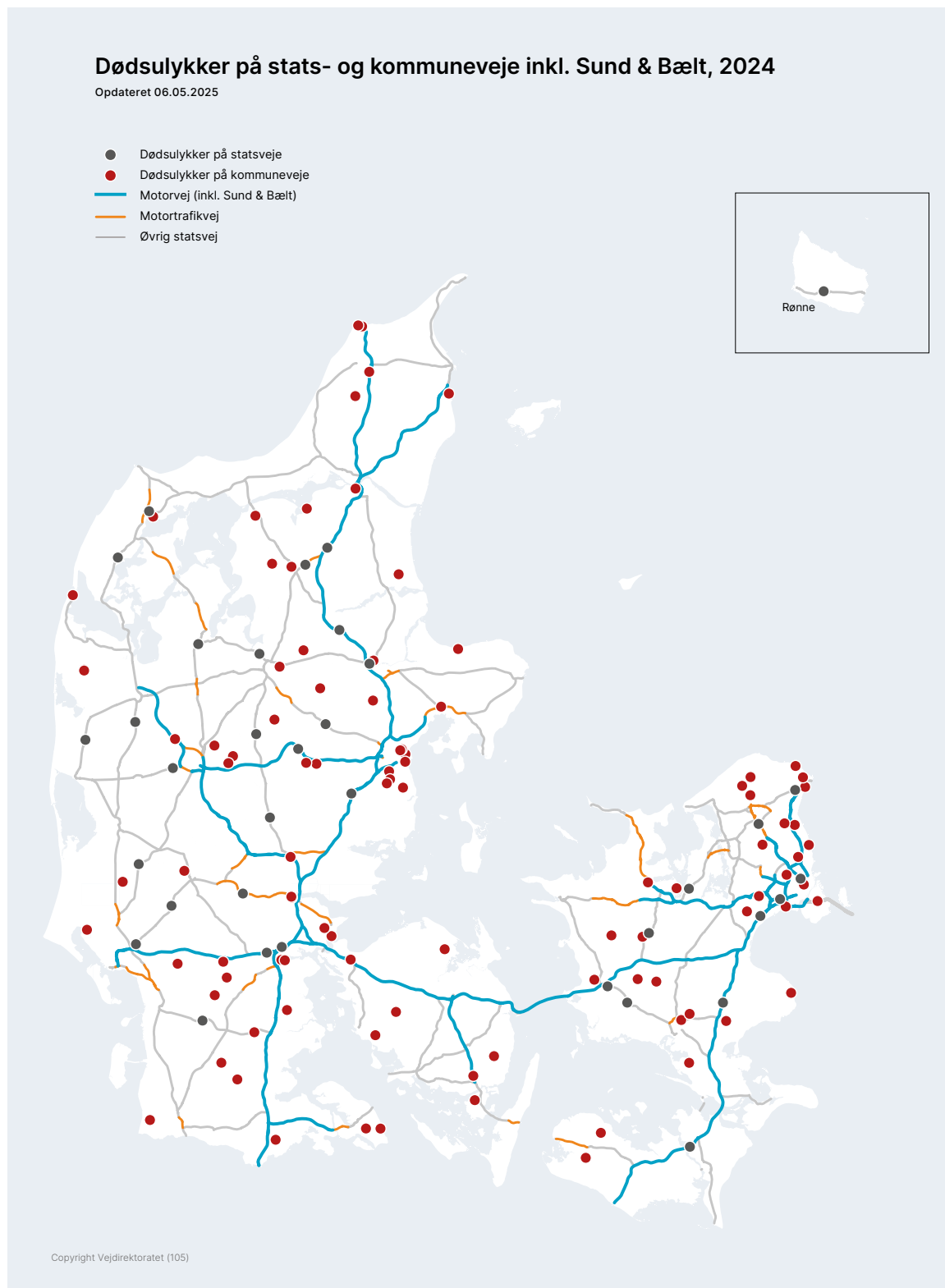


Figur 1: Antal dræbte pr. 100.000 indbyggere i 2024 i EU-lande. Tallene for Danmark er endelige, men øvrige EU-lande er foreløbige tal. Kilde: CARE



Fordeling af dødsulykker i Danmark

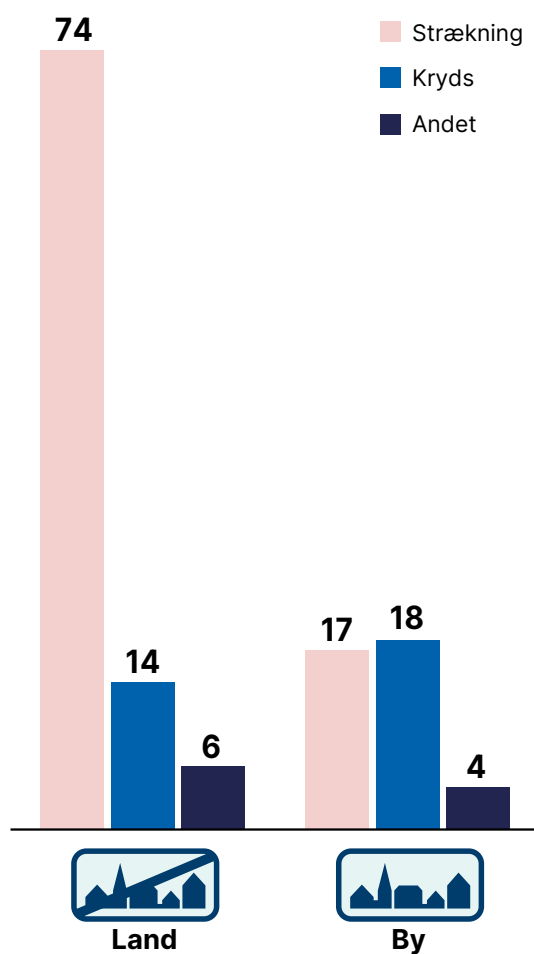
På kortet Figur 2 ses den geografiske fordeling af dødsulykkerne i Danmark. 36 dødsulykker er sket på statsveje og 97 på kommuneveje.



Figur 2: Geografisk placering af dødsulykker i 2024.

Hvis du er interesseret i at læse mere detaljeret om alle trafikulykker for året 2024, findes der mere information i rapporten [Trafikulykker for året 2024](#) på Vejdirektoratets [hjemmeside](#).

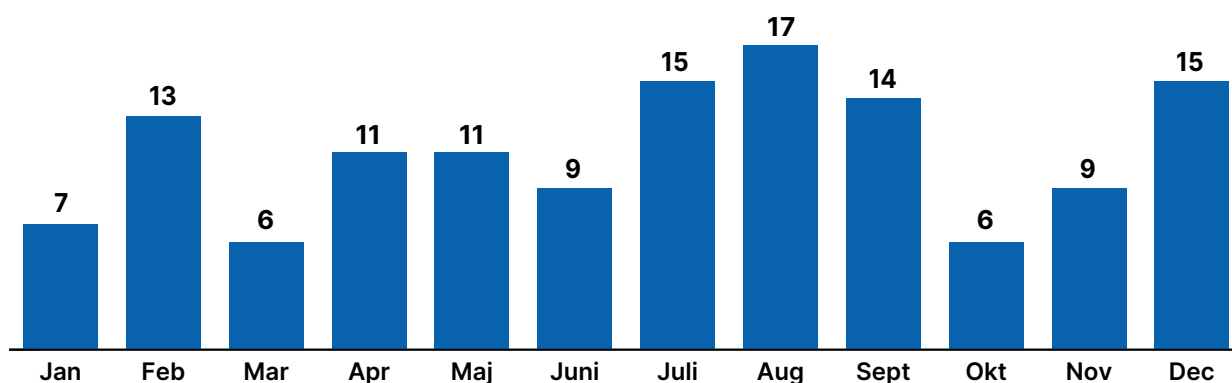
Land/byzone og vejudformning



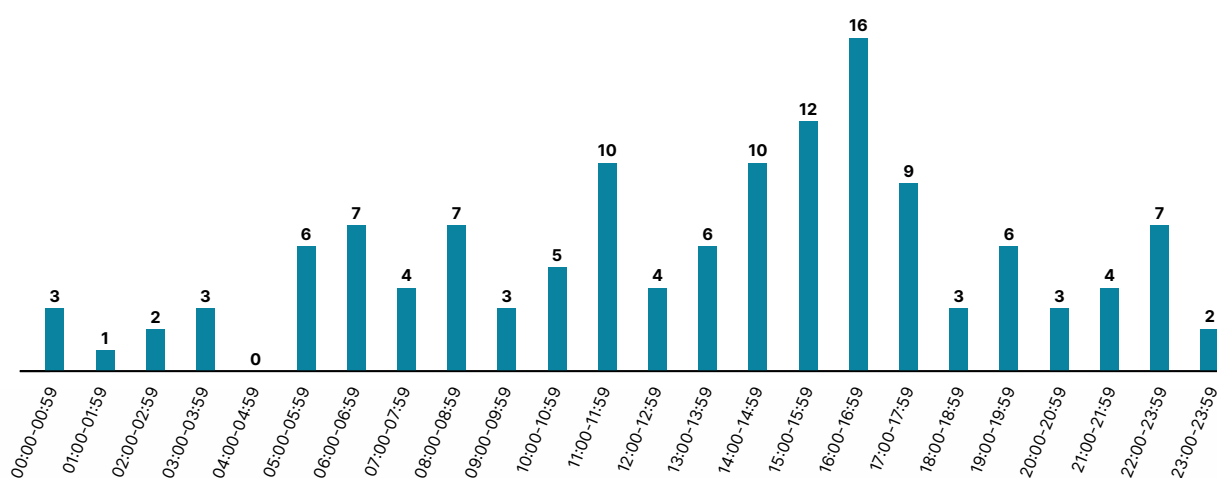
Figur 3: Dødsulykker fordelt på land- og byzone samt vejudformning i 2024. Andet omfatter bl.a. selvstændig sti.



Tidspunkt for ulykkerne



Figur 4: Dødsulykker 2024 fordelt på årets måneder.

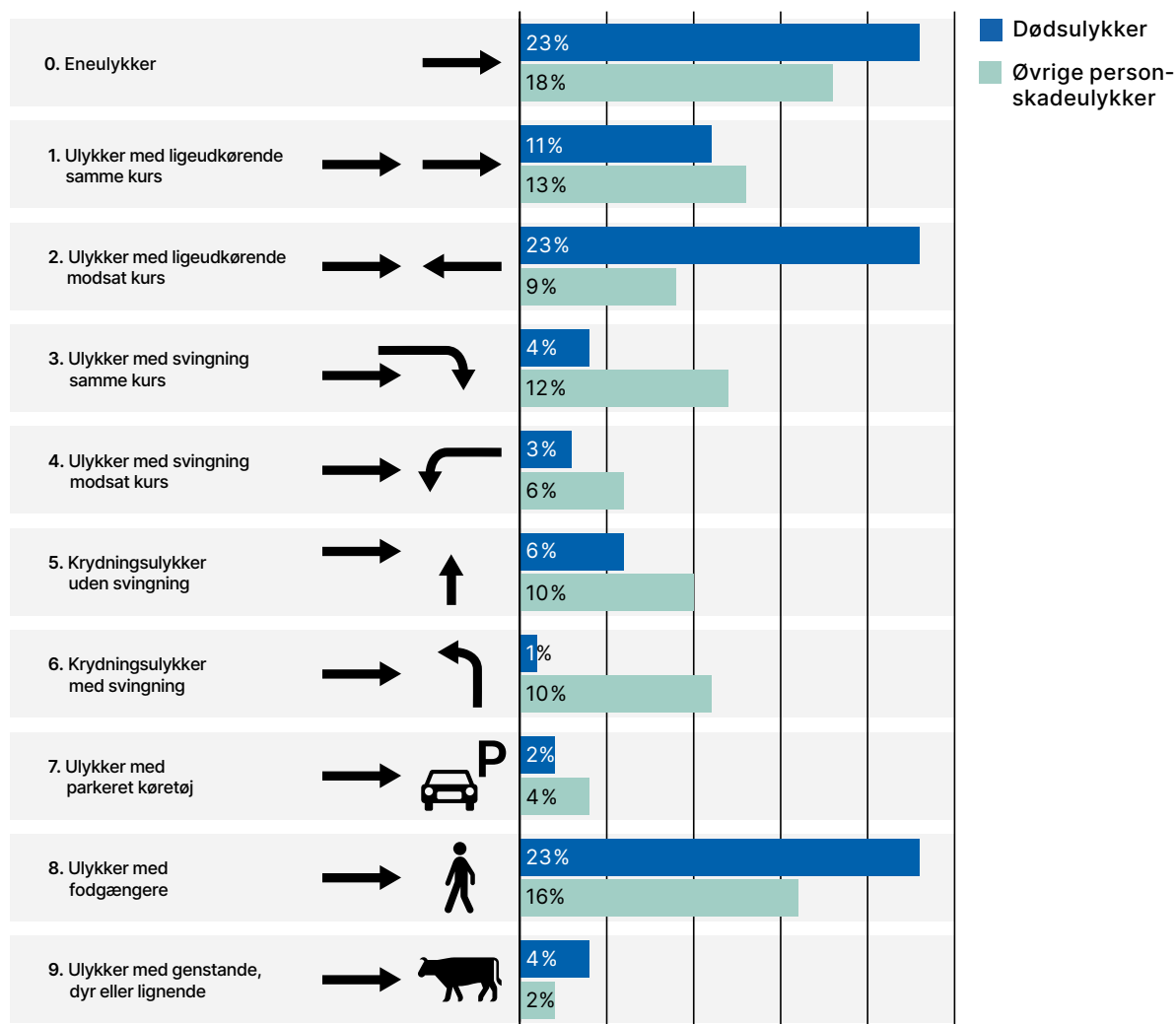


Figur 5: Dødsulykker 2024 fordelt på døgnetts timer.



Uheldssituationer

De tre hyppigste hovedsituationer ved en dødsulykke er:



Figur 6: Dødsulykker og øvrige personskadeulykker i 2024 fordelt på hovedsituation

Ulykkesfaktorer

Ulykkesfaktorer	Antal	Andel af dødsulykker
Knyttet til trafikanter		
Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	31	23%
Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	13	10%
Forkert placering	23	17%
Manglende/forkert reaktion/manøvre	29	22%
Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	39	29%
Manglende/utilstrækkelig orientering	47	35%
Chancebetonet kørsel	16	12%
Påvirket spiritus/narkotika/medicin	33	25%
Svækket fysisk tilstand	5	4%
Uligevægtig sindstilstand	2	2%
Knyttet til veje og omgivelser		
Uhensigtsmæssig vejudformning	14	11%
Uhensigtsmæssig rabatudformning	0	0%
Afmærkning/skiltning	2	2%
Manglende vedligeholdelse	2	2%
Genstande på kørebanen	4	3%
Vejr	9	7%
Knyttet til køretøjer		
Bremser	1	1%
Styretøj	0	0%
Dæk	3	2%
Lys og reflekser	1	1%
Spejlstillinger	0	0%
Belæsning	0	0%
Udsyn	0	0%

Tabel 2: Antal ulykkesfaktorer knyttet til hhv. trafikant, vejens og omgivelser samt køretøj anvendt i dødsulykker 2024. En ulykke kan have mere end 1 og max 4 ulykkesfaktorer tilknyttet. Der er i 2024 tilknyttet ulykkesfaktorer til 132 dødsulykker, mens det ikke har været muligt i 1 ulykker. (Note: Der kan være tilknyttet flere ulykkesfaktorer til én ulykke, tallene kan derfor ikke lægges direkte sammen)

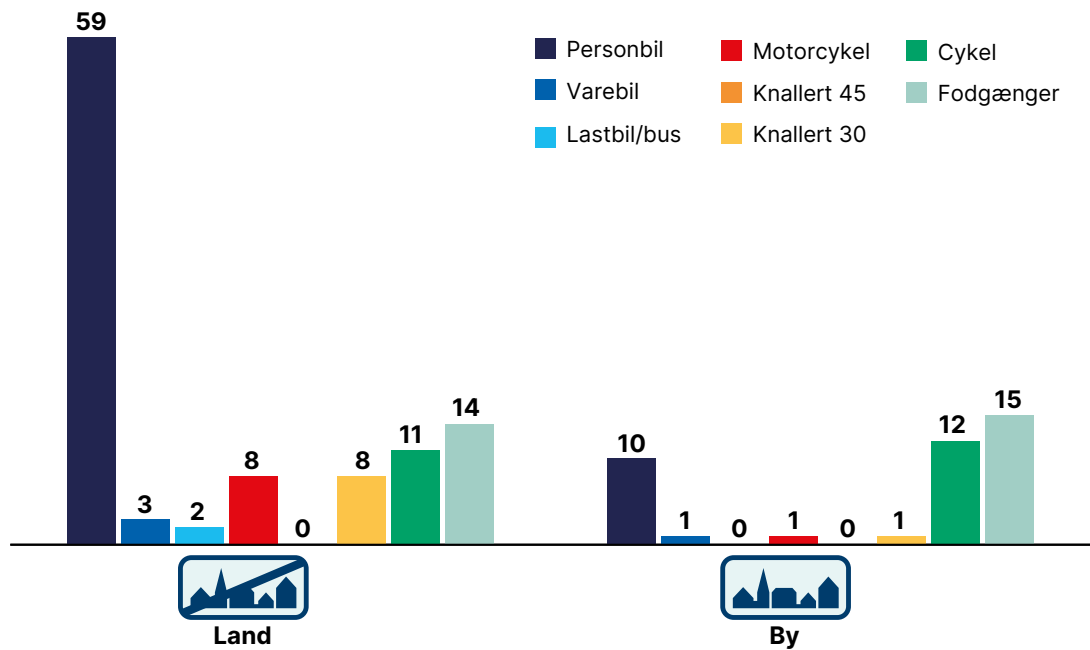
Skadesfaktorer

Skadesfaktorer	Antal	Andel af dødsulykker
Knyttet til trafikanter		
Manglende eller utilstrækkelig selebrug	9	7%
Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug	8	6%
Høj hastighed	5	4%
Forkert placering i køretøj	0	0%
Knyttet til veje og omgivelser		
Faste genstande	19	14%
Skråninger	5	4%
Autoværn	0	0%
Knyttet til køretøj		
Utilstrækkelig kabineadskillelse	1	1%
Belæsning	0	0%
Dæk	0	0%
Manglende eller defekt sele	1	1%
Andet defekt sikkerhedsudstyr	3	2%

Tabel 3: Antal skadesfaktorer knyttet til hhv. trafikant, vejens og omgivelser samt køretøj anvendt i dødsulykker 2024. En ulykke kan have mere end 1 og max 4 skadesfaktorer tilknyttet. Der er i 2024 tilknyttet skadesfaktorer til 36 dødsulykker. (Note: Der kan være tilknyttet flere skadesfaktorer til én ulykke, tallene kan derfor ikke lægges direkte sammen)

Trafikantgrupper, dræbte og modparter

Transportmiddel



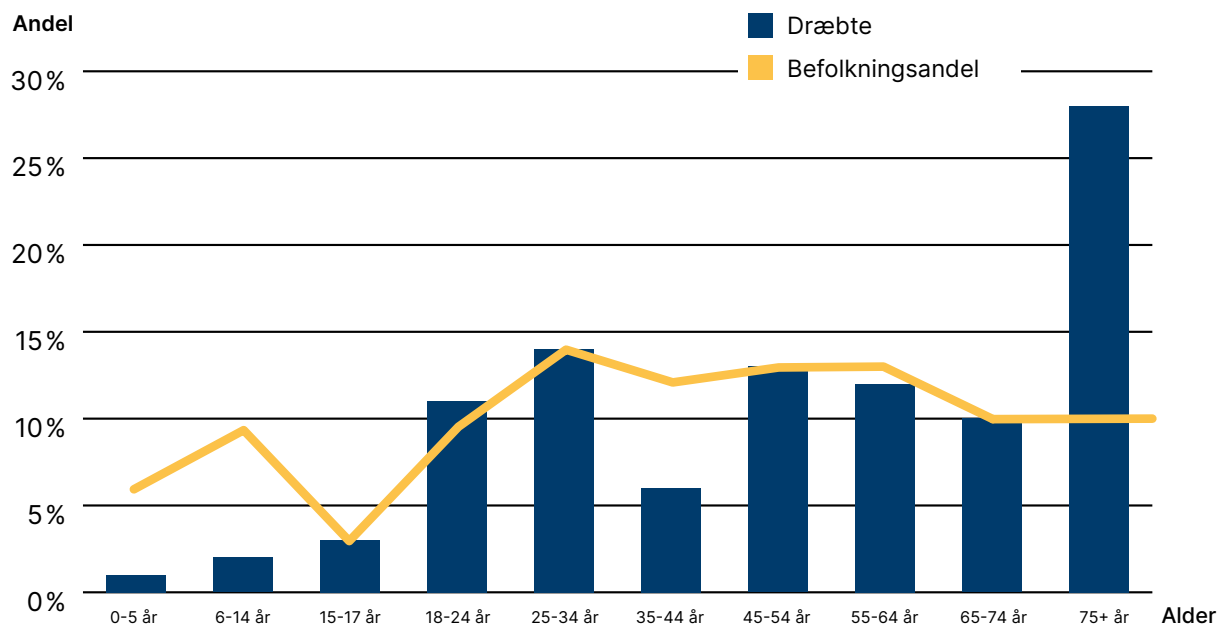
Figur 7: Antal dræbte i 2024 fordelt på transportmiddel og land/byzone. Cykel er inkl. invalidescootere, i 2024 skete 2 dødsulykker med invalidescooter begge i byområder.

Køn og alder

	Kvinder	Mænd	Dræbte samlet	Procent fordeling dræbte
0-5 år	0	1	1	1%
6-14 år	1	2	3	2%
15-17 år	0	4	4	3%
18-24 år	5	11	16	11%
25-34 år	3	18	21	14%
35-44 år	2	6	8	6%
45-54 år	2	17	19	13%
55-64 år	6	12	18	12%
65-74 år	5	9	14	10%
75+ år	15	26	41	28%
I alt	39	106	145	100%

Tabel 4: Dræbte i dødsulykker 2024 fordelt på køn og alder.

Dræbte fordelt på alder



Figur 8: Trafikdræbte i 2024 fordelt på alder. Tallene er sammenlignet med befolkningsandel i de respektive aldersgrupper. Særligt de ældre på 75+ er overrepræsenteret i statistikken over trafikdræbte, mens børn er underrepræsenteret.





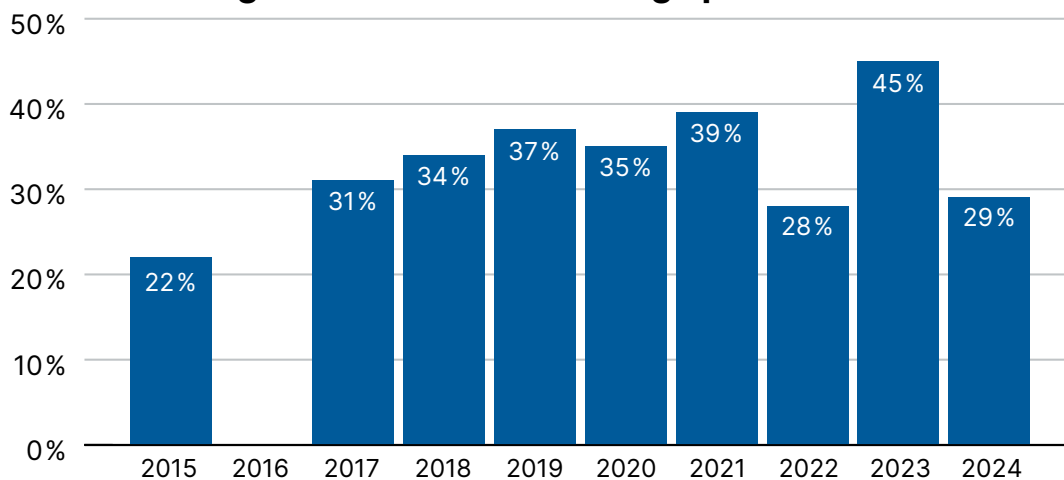
Modparter

		Modparter i dødsulykker											I alt
Dræbte		Ingen modpart	Personbil	Varebil	Lastbil/bus	Motorcykel	Knallert 45	Knallert 30	Cykel	Fodgænger	Andet	Mere end to parter	
	Personbil	23	23	1	15	0	0	0	0	0	1	6	69
	Varebil	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	4
	Lastbil/bus	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	Motorcykel	2	2	1	1	2	0	0	0	0	0	1	9
	Knallert 45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Knallert 30	5	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	9
	Cykel	7	6	5	1	0	0	1	1	1	0	1	23
	Fodgænger	0	17	2	6	0	0	0	1	0	1	2	29
	Andet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
I alt		38	51	11	24	2	1	0	2	1	3	12	

Tabel 5: Fordeling af dræbte og deres modparter på transportmiddel i 2024. Andet* dækker i denne figur over traktor og motorredskab. Flest er dræbt i ulykker med personbil som modpart og dernæst med lastbil/bus som modpart.

Udvalgte ulykkesfaktorer

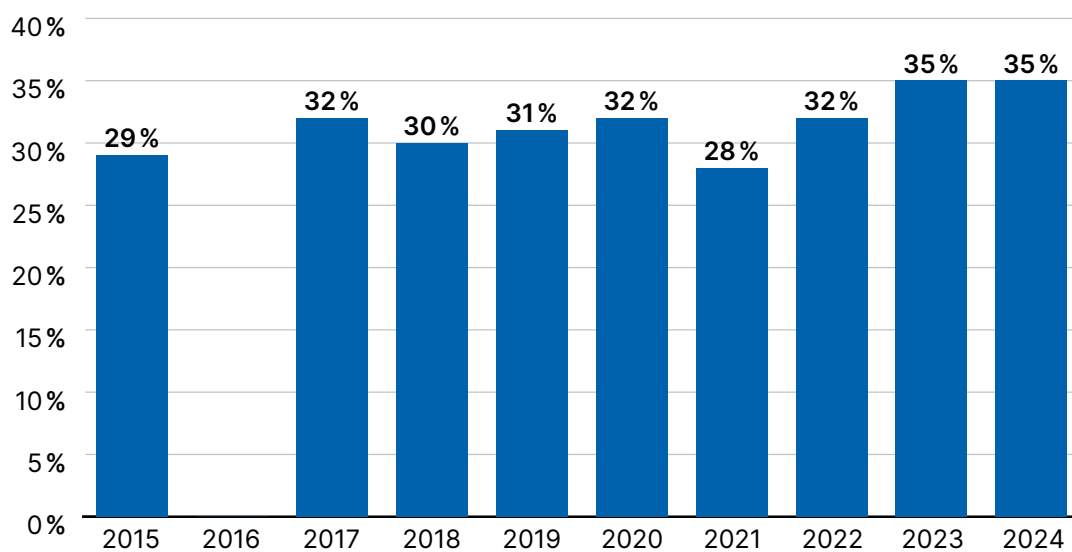
Ulykker med manglende eller utilstrækkelig opmærksomhed



Figur 9: Udviklingen i andelen af dødsulykker, hvor en af ulykkesfaktorerne er manglende eller utilstrækkelig opmærksomhed. (Note: i 2016 fra dødsulykkesstatistikken sat på pause).



Ulykker med manglende eller utilstrækkelig orientering



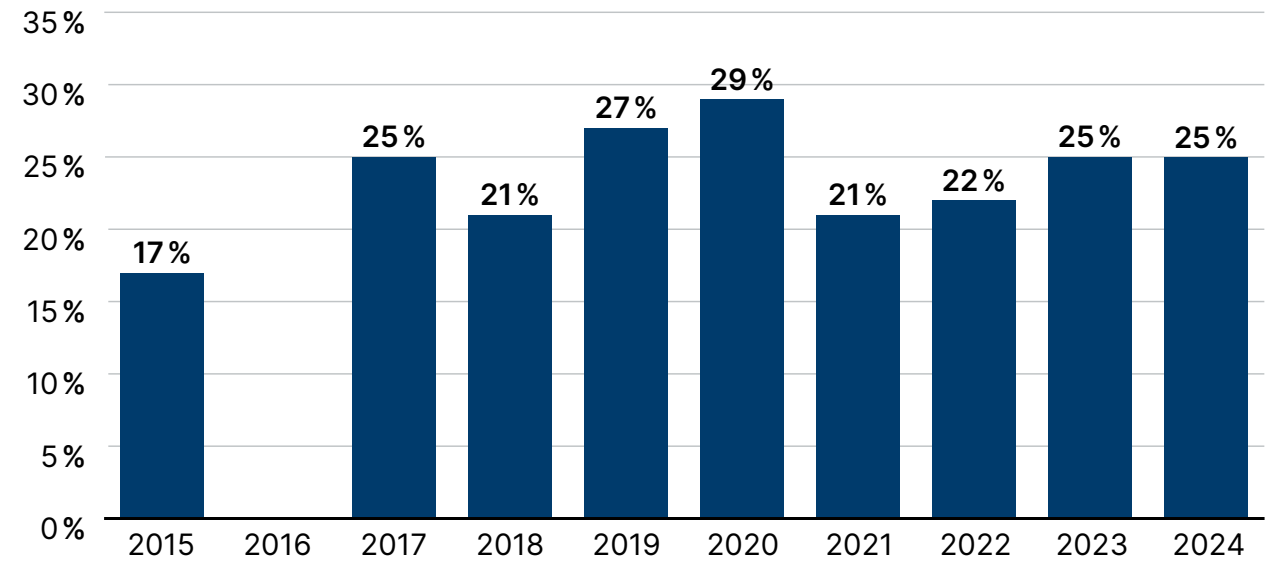
Figur 10: Udviklingen i andelen af dødsulykker, hvor en af ulykkesfaktorerne er manglende eller utilstrækkelig orientering. (Note: i 2016 fra dødsulykkesstatistikken sat på pause).



Ulykker med påvirkede førere og fodgængere

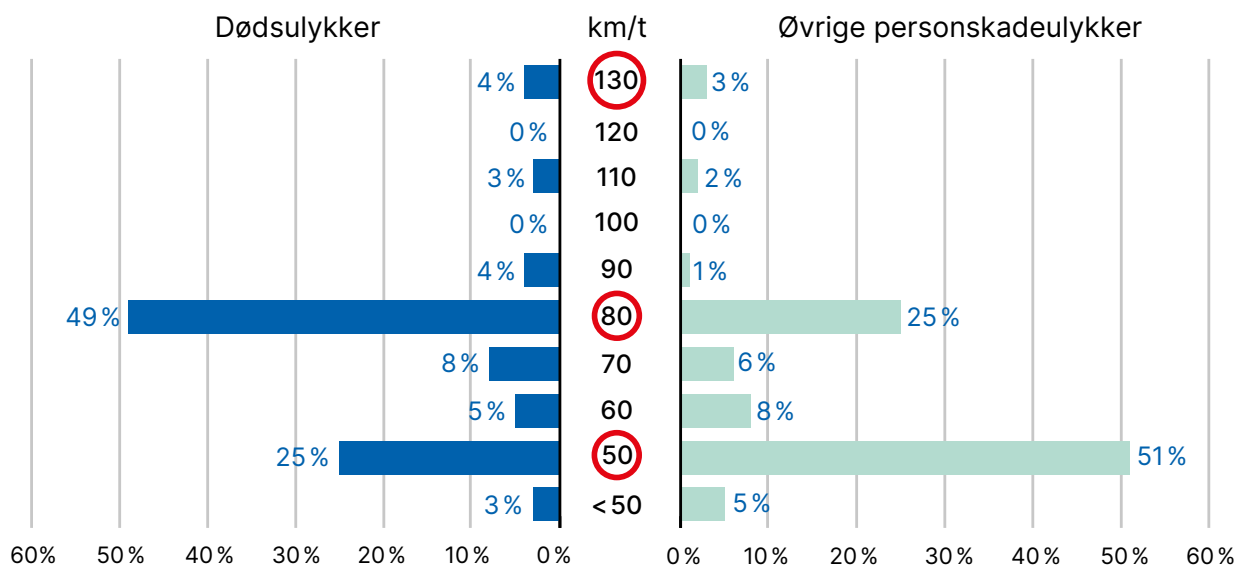
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ulykker hvor fører/ fodgænger påvirket af spiritus (og evt. andet)	26	26	33	29	38	26	26	29	32	23
Ulykker hvor fører/fod- gænger kun påvirket af narkotika/medicin	6	6	13	11	18	14	5	10	10	15
Ulykker i alt med spiritus/ narkotika/medicin	32	32	46	40	56	40	31	39	42	38
Samlet antal dødsulykker	172	195	165	164	193	150	127	151	155	133

Tabel 6: Udviklingen i antal dødsulykker, hvor en eller flere parter har været påvirket af spiritus og/eller narkotika/medicin. I 38 (29%) ulykker i 2024 var en af førerne/fodgængere i ulykkerne påvirket af enten spiritus, narkotika, medicin eller en blanding af flere dele.



Figur 11: Udviklingen i andelen af dødsulykker, hvor en af ulykkesfaktorerne er at en fører/fodgænger har været påvirket af spiritus, narkotika, medicin eller en blanding. (Note: i 2016 fra dødsulykkesstatistikken sat på pause).

Hastighedsgrænser og kørte hastigheder

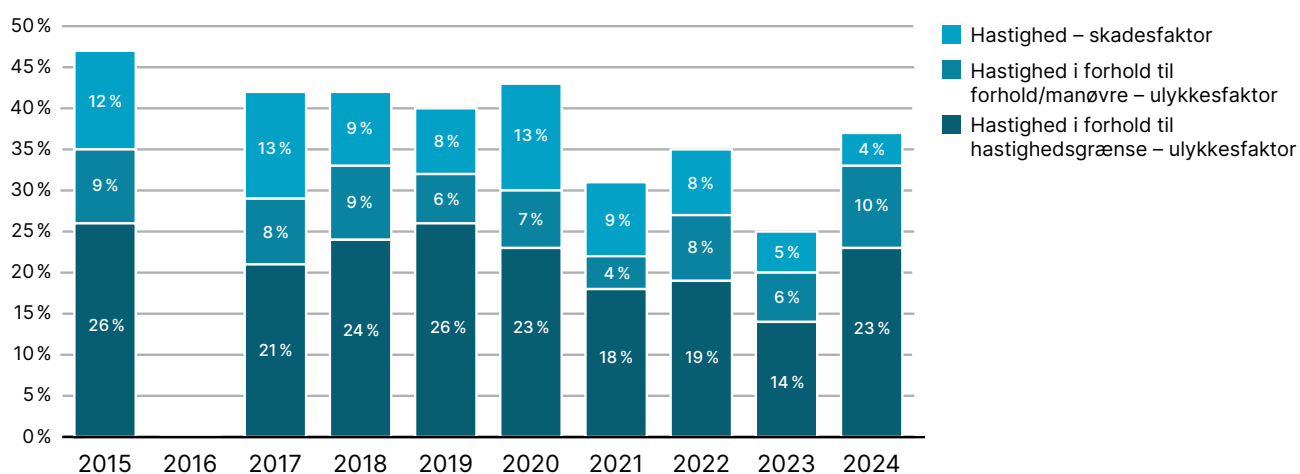


Figur 12: Dødsulykker fra 2024 fordelt på gældende hastighedsgrænse på ulykkeslokaliteten sammenholdt med fordelingen af øvrige personskadeulykker. Flertallet af dødsulykker sker udenfor byzone på landeveje, mens flertallet af øvrige personskadeulykker sker i byzone.

Hastighedsoverskridelse	Personbil	Varebil	Lastbil/bus	Motorcykel	Knallert 45 & knallert 30	Andet	I alt
1-10 km/t	7	1	7	3	1	0	19
11-20 km/t	5	1	8	0	0	0	14
21-30 km/t	10	0	0	1	0	0	11
31- km/t	15	1	0	2	0	0	18
I alt	37	3	15	6	1	0	62

Tabel 7: I 2024 blev hastigheden overskredet i 62 af ulykkerne, det svarer til 47%.

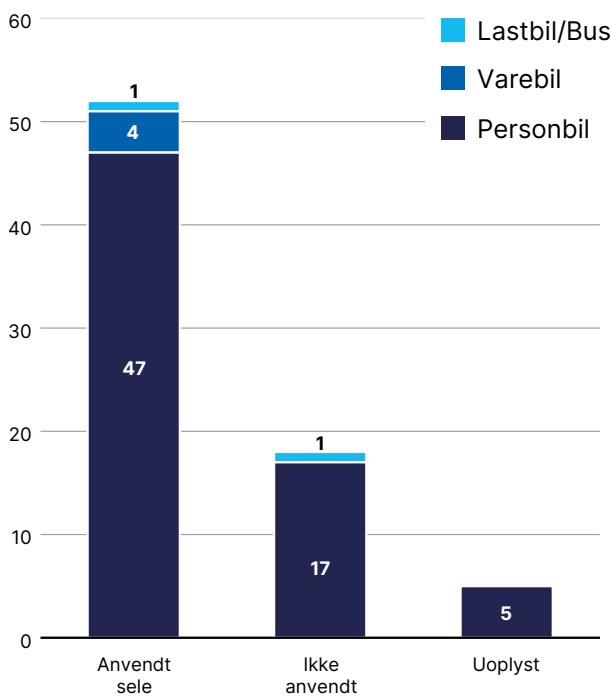
Transportmiddel og omfanget af hastighedsoverskridelse i forbindelse med dødsulykker 2024 kan ses i tabellen.



Figur 13: Udviklingen i hastighed som ulykkes- og skadesfaktor i dødsulykker. Figuren viser den andel af hastighedsfaktorer udgør af det samlede antal ulykkes- og skadesfaktorer. (Note: Hastighed som skadesfaktor angives kun i ulykker, hvor hastighed ikke allerede er markeret som ulykkesfaktor). (Note: i 2016 fra dødsulykkesstatistikken sat på pause).

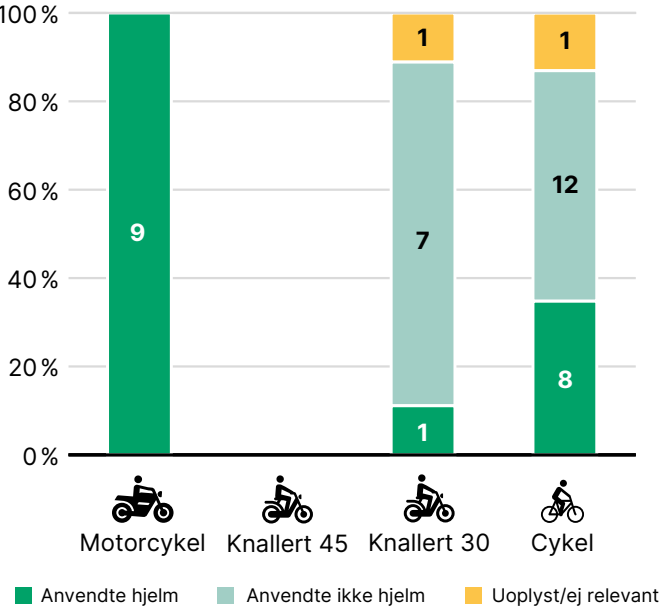
Sele- og hjelmbrug samt airbags

Selebrug



Figur 14: Selebrug blandt de dræbte trafikanter i personbil, varebil og lastbil/bus i 2024.

Hjelmbrug



Figur 15: Hjelmbbrug blandt de dræbte trafikanter på motorcykel, knallert og cykel i 2024. "Ej relevant" kan f.eks være invalidescooter, der registreres som cykel i færdselsøjemed. I 2024 har der ikke været dødsulykker med dræbte på knallert 45.

Airbag

	Airbag udløst	Airbag ikke udløst	Ingen airbag	Uoplyst	I alt
Personbil	53	9	3	4	69
Varebil	4	0	0	0	4
Lastbil/bus	1	1	0	0	2
I alt	58	10	3	4	75

Tabel 8: Opgørelse over om eventuel airbag blev udløst i forbindelse med dødsulykker i 2024. Airbags findes i personbiler, varebiler, lastbiler og busser. I forbindelse med dødsulykker registreres om der er airbag i det køretøj hvor den/de dræbte befandt sig. Det registreres derudover om airbaggen er blevet udløst i forbindelse med ulykken.



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. 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	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.
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. fejlvurdering 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/revnede ruder eller krumninger i ruder.

Skadesfaktorer

Trafikantfaktorer

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

Vej- og omgivelsesfaktorer

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

Køretøjsfaktorer

Utilstrækkelig kabineadskillelse	Defekt, modificeret eller manglende adskillelse af rum i kabinen, som f.eks. betyder, at ting rammer passager eller fører, har haft betydning for personskaderne.
Belæsning	Genstande, som pga. uforvarlig placering eller manglende fastgørelse rammer fører eller passagerer, har haft betydning for personskaderne. F.eks. ved opbremsning eller kollision. Defineres som ulykkesfaktor.
Dæk	Når ulykken sker, men hvor slidte eller forkerte dæk eller dæktryk betyder, at skaderne forværres, fordi bremselængden øges.
Manglende eller defekt sele	Manglende sele på bagsædet eller evt. på forsædet, defekt sele, defekt fastgørelse, svag selerem o.lign, hvor dette har haft betydning for skadernes omfang.
Andet sikkerhedsudstyr - uvirksomt	Airbag der burde have været udløst, ESC som ikke virker, defekt hjelm osv. og hvor dette har haft betydning for skadens omfang.





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