

Dødsulykker

2022

TITEL

Dødsulykker 2022

DATO

November 2023

ISBN (digital version)

978-87-7595-056-0

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2023

Indhold og forudsætninger

Denne rapport omhandler dødsulykker i trafikken for året 2022. 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 2013-2022 efter gennemgangen af 2022. Gengivelse af resultaterne er tilladt med kildeangivelse: DUS 2022, 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 "Selvmord og død før ulykke" bagerst i rapporten.

Personskade anvendes om skader, der kræver behandling hos læge eller tandlæge, eller som har medført hospitalsindlæggelse, også til observation. Personskader opdeles i "alvorligt tilskadekomne" og "lettere tilskadekomne". Alvorlige personskader omfatter fx kranie- eller knoglebrud, hjernerystelse,

læsioner af brystkasse, rygsøjle eller nakke samt svære forstuvninger. Mindre alvorlige personskader, der kræver behandling hos læge eller tandlæge, defineres som lettere tilskadekomst. Mindre hudafskrabninger, små snitsår eller små "blå mærker" betragtes ikke som tilskadekomst.

Spiritusulykker er ulykker, hvor mindst én fører eller fodgænger har fået målt en promille højere end 0,50, eller hvor politiet har vurderet, at trafikanten var påvirket af alkohol.

Kilder

Dødsulykkesstatistikken omfatter de trafikulykker, som politiet har registreret, og den bygger på de informationer, Vejdirektoratet modtager fra politiet til Vejdirektoratets ulykkesstatistik samt på data indsamlet og registreret i DUS-databasen. Den suppleres med andre data fra politi, bilinspektør samt besigtigelse af ulykkesstedet foretaget af en vejingeniør sammen med politi og evt. kommune.

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

Indhold

Indhold og forudsætninger	2
Sammenfatning af dødsulykker i 2022	4
Ulykkesåret 2022	10
Trafikantgrupper, dræbte og modparter	18
Transportmiddel – alle implicerede førere/fodgængere	22
Status for...	24
Ulykker med påvirkede førere og fodgængere	25
Hastighedsgrænser og kørte hastigheder	26
Sele- og hjelmbrug samt airbags	28
Ulykkes- og skadesfaktorer 2022	30
Skadesfaktorer	33
Andre forhold ved ulykkerne	36
Sammenligning 2013-2022	38
Fordeling på ulykkesituation	39
Fordeling på transportmidler	40
Selv mord og død før ulykke	44
Ulykkes- og skadesfaktorer	46
Ulykkesfaktorer 2012-2021	48
Skadesfaktorer 2012-2021	50

Sammenfatning af dødsulykker i 2022

154

mistede livet i trafikken i 151 ulykker



Det er det næstlaveste antal, siden man begyndte at føre statistik over trafikdræbte i 1930'erne. Kun i 2021 var der færre dræbte.

154 blev dræbt i 151 dødsulykker på de danske veje i 2022. Dette er en stigning i forhold til 2021, hvor 130 blev dræbt i 127 ulykker. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at ulykkestallene varierer fra år til år. Det ekstraordinære lave antal dræbte i trafikken i 2021 hænger ganske givet sammen med nedlukningen af dele af samfundet under coronapandemien.

Ses på udviklingen over de seneste 10 år er antallet af dræbte faldet fra 191 i 2013 til 154 i 2022. Det er et fald på 19%. Antallet af dødsulykker er i samme periode faldet med 13% fra 173 i 2013 til 151 i 2022.

Dræbte fordelt på køn

I 2022 mistede 118 mænd og 36 kvinder livet i trafikken, hvilket svarer til en fordeling på hhv. 77% og 23%. Det er 28 færre dræbte mænd og 5 færre dræbte kvinder end 2020.

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

3 ud af 4 dræbte var mænd



118 mænd og 36 kvinder mistede livet i trafikken i 2022.

28 færre mænd og 5 færre kvinder blev dræbt i trafikken end i 2020.



Dødsulykker er typisk eneulykker og mødeulykker

Mere end halvdelen af alle dødsulykker er enten eneulykker eller frontalkollisioner (mødeulykker). 27% af ulykkerne er eneulykker – ulykker hvor kun ét køretøj er involveret. I de 41 eneulykker mistede 41 trafikanter livet. Til sammenligning er 18% af øvrige trafikulykker med personskade eneulykker.

I 2022 mistede 39 livet i 36 frontalkollisioner også kaldet mødeulykker (hvor to trafikanter med modsat retning kører ind i hinanden). Det svarede til 24% af dødsulykkerne i 2022. Til sammenligning udgør mødeulykker kun 8% af de øvrige personskadeulykker. Dette viser, at mødeulykker ofte ender meget alvorligt.

Af de 39 dræbte var 33 i personbil, 2 på motorcykel, 2 på cykel, én i varebil og én i andet køretøj.

27% af ulykkerne er eneulykker



I de 41 eneulykker mistede 41 trafikanter livet.

Til sammenligning er 18% af øvrige trafikulykker med personskade eneulykker.

60% af dødsulykkerne sker på veje med en hastighedsgrænse på 80 km/t eller højere.

Højere fart ved dødsulykker

Hastighedsniveauet i dødsulykkerne er højere end for de øvrige personskadeulykker, og det kan blandt andet ses ved at 60% af dødsulykkerne sker på veje med en hastighedsgrænse på 80 km/t eller højere. For de øvrige personskadeulykker gælder, at 30% sker på veje med en hastighedsgrænse på 80 km/t eller højere. De fleste dødsulykker sker på veje med en hastighedsgrænse på 80 km/t (48%). For de øvrige personskadeulykker sker de fleste på veje med en hastighedsgrænse på 50 km/t (51%).

Færre dræbte på cykel

2022 har med 23 dræbte cyklister været det år med færrest dræbte cyklister siden 2012, det svarer til 15% af de dræbte i alt. Af de 23 dræbte cyklister kørte 9 på elcykel, hvilket svarer til 39%.

28 fodgængere blev dræbt i trafikken i 2022, hvilket er flere end gennemsnittet de seneste 10 år. 7 på knallert-30 blev dræbt i 2022. Det betyder, at samlet i 2022 blev 58 bløde trafikanter dræbt, hvilket svarer til 38% af de dræbte i trafikken, hvilket er en lidt højere andel end gennemsnitligt set over de seneste 10 år (36%).

I 2022 blev 68 dræbt i personbil, hvilket svarer til en andel på 44% af de dræbte. Det er lige under gennemsnittet på 45% for de seneste 10 år. De resterende 10 blev dræbte i andre køretøjstyper.

9 knallert-førere



16 motorcyklister



23 cyklister



28 fodgængere



68 personbiler

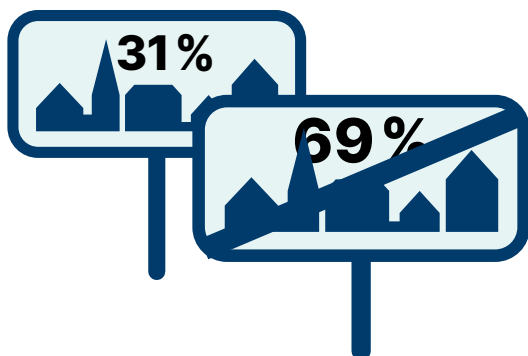




Ældre over 75 år

36 personer på 75 år eller ældre blev dræbt i en trafikulykke i 2022, hvilket svarer til 23% 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 Havarikommissionens temarapport om ulykker med ældre bilister, at de i højere grad kører i ældre biler, hvor sikkerhedsniveauet er lavere.

53% af de ældre var bløde trafikanter, hvilket er en større andel end for dræbte i trafikken generelt, hvor 38% er bløde trafikanter.



2 ud af 3 dødsulykker sker uden for byzone

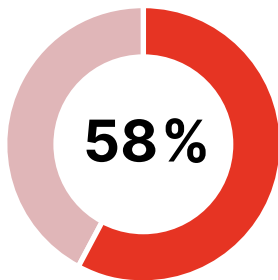
104 ud af de 151 dødsulykker skete i landzone – altså uden for byzonetavlerne. 82 af ulykkerne skete på strækninger, 17 skete i kryds og 5 skete ved anden vejudformning. 107 personer blev dræbt i disse ulykker, hvoraf 61 var i personbil.

47 af dødsulykkerne skete inden for byzonetavlerne. Hvoraf 23 ulykker har været på strækning, 17 i kryds og 7 ved en anden vejudformning.



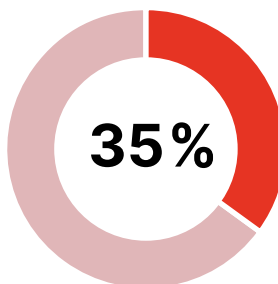
Adfærd der påvirker ulykkerne

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 og påvirket tilstand.



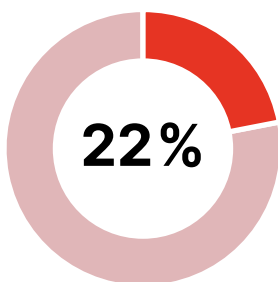
Uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering

Uopmærksomhed eller utilstrækkelig orientering er vurderet til at have haft betydning for at ulykken skete i 58% af dødsulykkerne i 2022. Det kan være andre trafikanter eller genstande, der overses eller fejlvurderes – fx i forbindelse med svingning, vigepligtssituationer, bakkemanøvrer eller hvis trafikanten er faldet i søvn.



For høj hastighed

64 trafikanter er vurderet til at køre over hastighedsgrænsen, og i 29 ulykker har overskridelse af hastighedsgrænsen 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, fx ved glatføre eller der er skarpe kurver, dette har været tilfældet i 12 ulykker. Hastigheden kan også bidrage til skadernes omfang. I alt er hastighed vurderet som en faktor i 53 af ulykkerne, hvilket svarer til 35%.



Påvirkede trafikanter

I 22% af dødsulykkerne er det vurderet, at en eller flere trafikanter var påvirket af spiritus og/eller narkotika/medicin, hvilket var medvirkende til at ulykken skete.

Fordelingen mellem de påvirkede viser at 33% kørte i personbil. De resterende 33% fordeler sig på øvrige køretøjer, og 33% var på cykel, knallert-30 eller var fodgængere.

I 10 af ulykkerne var føreren kun påvirket af narkotika eller medicin.

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 2022 er faktorer knyttet til vejen og omgivelserne angivet som ulykkesfaktor i 29 ulykker, svarende til 19% De ulykkesfaktorer, relateret til vejen og dens omgivelser, der er angivet oftest, er vejr, uhensigtsmæssig vejudformning, genstande på kørebanen og afmærkning/skiltning.

Faktorer der påvirker skaderne ved ulykkerne

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

Mindst 22% af de dræbte fører, hvor sele er relevant, brugte ikke sele og det blev vurderet at manglende eller utilstrækkelig selebrug var en skadesfaktor for 16 trafikanter.

Manglende eller utilstrækkelig hjelmb Brug blandt cyklister, knallertkørere og motorcyklister har været en skadesfaktor for 7 trafikanter.

Vejens omgivelser har haft betydning for skadens omfang i 37 dødsulykker. I 22 (15%) ulykker er skaderne blevet forværret pga. påkørsel af faste genstande (fx træer, lygtepæle og bropiller).

Skråninger langs vejen er blevet noteret som en skadesfaktor i 10 (7%) af dødsulykkerne, mens påkørsel af autoværn er en skadesfaktor i 6 ulykker (4%). Der er én ulykke hvor både skråning og fast genstand er vurderet som skadesfaktor.

Ulykkesåret 2022

Karakteristika

Der var 154 dræbte og 43 tilskadekomne i 151 trafikulykker i 2022, hvilket er det næstlavest registrerede antal dræbte siden ulykkesstatistikken startede i 1930. I forhold til 2021 er der registreret 24 flere dræbte og 24 flere dødsulykker.

Eneulykker står med 27% af dødsulykkerne, for den største andel af dødsulykkerne i 2022. Det er samme andel som i 2021, men er en stigning fra 34 dødsulykker i 2021 til 41 dødsulykker i 2022. Af de 41 eneulykker med dræbte, så har 20 af dem været i personbil.

Antallet af dræbte i personbil er steget fra 54 dræbte i 2021 til 68 dræbte i 2022. Antallet af dræbte på

knallerter og motorcykel er steget fra 17 dræbte i 2021 til 25 dræbte i 2022. Antallet af dræbte fodgængere er steget fra 21 dræbte i 2021 til 28 dræbte i 2022.

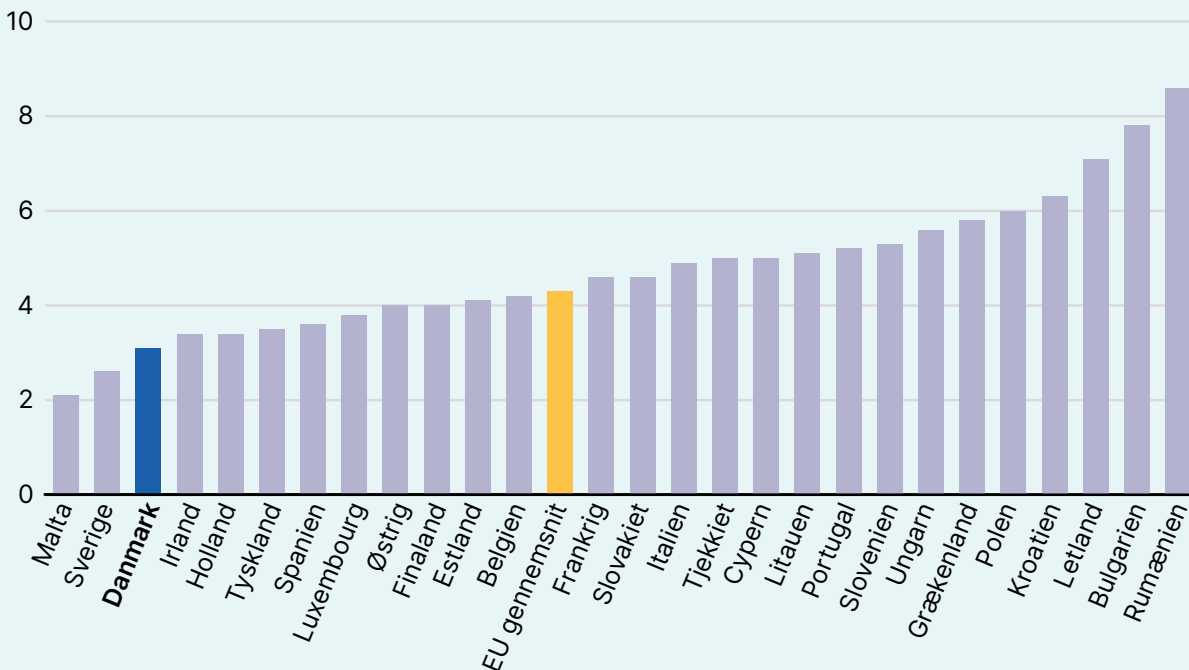
I 2022 blev 23 cyklister dræbt i trafikken, hvilket er det laveste antal dræbte cyklister siden 2012, hvor der var 22 dræbte cyklister. Af de 23 dræbte cyklister var 9 af dem på elcykel.

Aldersgruppen 75+ år udgør med 36 dræbte, 25% af de dræbte i 2022, men kun 10% af befolkningen. Det er især i personbil, men også som fodgænger og cyklister, at de ældre bliver dræbt.

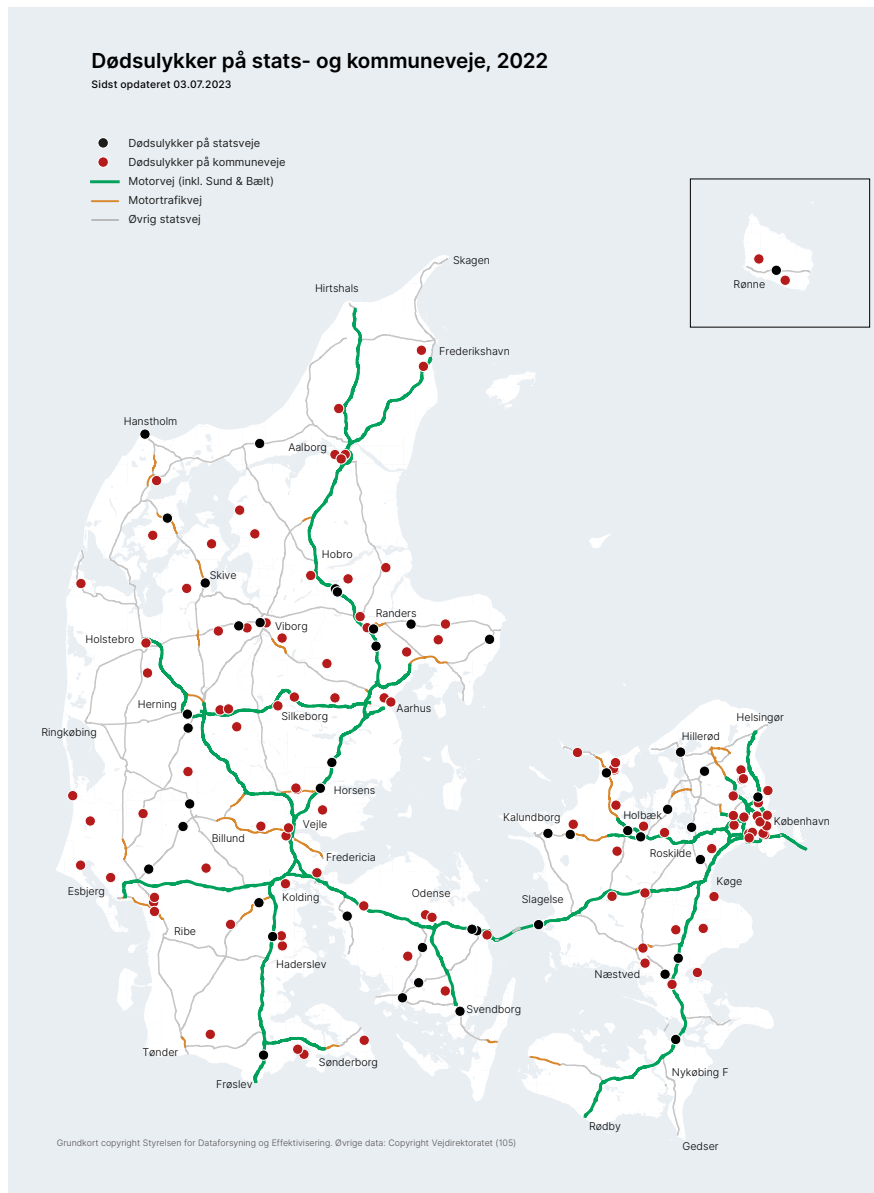
Danmark i forhold til EU

I 2022 havde Danmark 2,6 trafikdræbte pr. 100.000 indbyggere. Når Danmark sammenlignes med de øvrige EU-lande, jf. Europa-Kommissionens foreløbige tal for 2022, er Danmark det land med anden færrest trafikdræbte pr. indbygger i EU. Kun Sverige har færre trafikdræbte pr. 100.000 indbyggere.

I Figur 1 ses antallet af trafikdræbte pr. indbyggere for alle 27 EU-lande. Gennemsnittet i EU er steget fra 4,2 dræbte pr. 100.000 indbyggere til 4,8 dræbte pr. 100.000 indbyggere.



Figur 1 Antal dræbte pr. 100.000 indbyggere i 2022 i EU-lande. Tallene for Danmark er endelige, men øvrige EU-lande er foreløbige tal. Kilde: CARE



Figur 2 Geografisk placering af dødsulykkerne i 2022.

Fordeling af dødsulykker i Danmark

På kortet Figur 2 ses den geografiske fordeling af dødsulykkerne i Danmark. Dødsulykkerne er fordelt over hele landet, hvor 106 ulykker er registreret på kommuneveje og 45 ulykker på statsveje. Antallet af dødsulykker er, i forhold til 2021, steget med 18 ulykker på kommuneveje og 6 ulykker på statsveje.

Hvis du er interesseret i at læse mere detaljeret om alle trafikulykker for året 2022, findes der mere information i rapporten [Trafikulykker for året 2022](#) på Vejdirektoratets hjemmeside Vejdirektoratet.dk.

Midt- og Vestjyllands politikreds har registreret 26 dødsulykker, hvilket er det højeste blandt de 12 politikredse. 3 politikredse har under 10 dødsulykker; Bornholms Politi har 3 dødsulykker, Københavns Vestegns Politi har 6 dødsulykker, Københavns Politi har 6 dødsulykker. De resterende politikredse har mellem 10 og 19 dødsulykker.

Mere information om ulykkestal findes på vejdirektoratets temaside om Trafiksikkerhed og Ulykkesstatistik eller se bilagstabellerne i Trafikulykker for året 2022, hvor Tabel 8.A og 8.B har ulykkestal fordelt på politikredse.

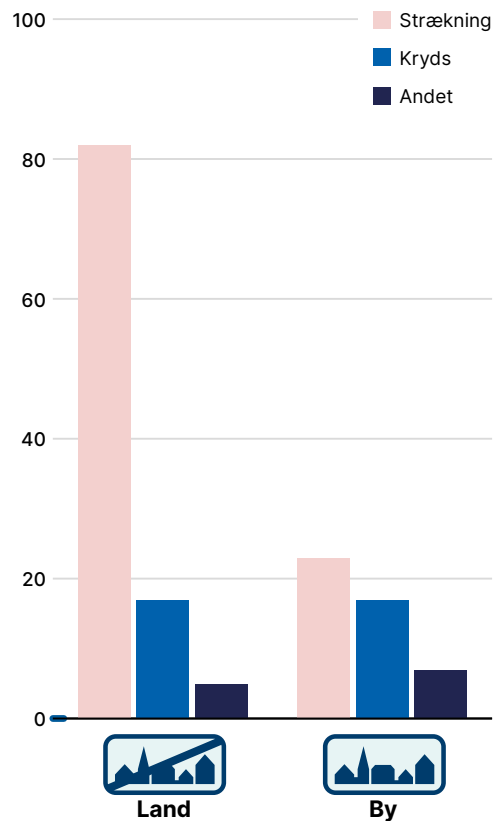
Land/byzone og vejudformning

Af de 151 dødsulykker er 104 dødsulykker sket i landzone, og af disse er 60 ulykker sket på kommuneveje og 44 ulykker på statsveje. Der er sket 47 dødsulykker inden for byzonetavlerne, og af disse er 46 ulykker sket på kommuneveje og 1 ulykke er sket på statsveje.

Ud af 104 dødsulykker i landzone er 83 af ulykkerne sket på landevej, 12 ulykker er sket på motorveje, 7 ulykker er sket på motortrafikveje og 2 ulykker er sket ved til- og frakørselsramper til og fra motorveje (MV) og motortrafikveje (MTV) eller ved rasteplasser og lignende sideanlæg ved motorveje.

I landzone er langt de flest af dødsulykkerne sket på strækninger. Her er der sket 82 dødsulykker på strækninger og 17 dødsulykker i kryds. 5 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 23 dødsulykker er sket på strækninger og 17 dødsulykker er sket i kryds. I byzone har der været 7 dødsulykker ved en anden vejudformning.



Figur 3 Dødsulykker fordelt på land- og byzone samt vejudformning i 2022. Andet omfatter eksempelvis selvstændig cykelsti, ind/udkørsel og torve.



Tidspunkt for ulykkerne

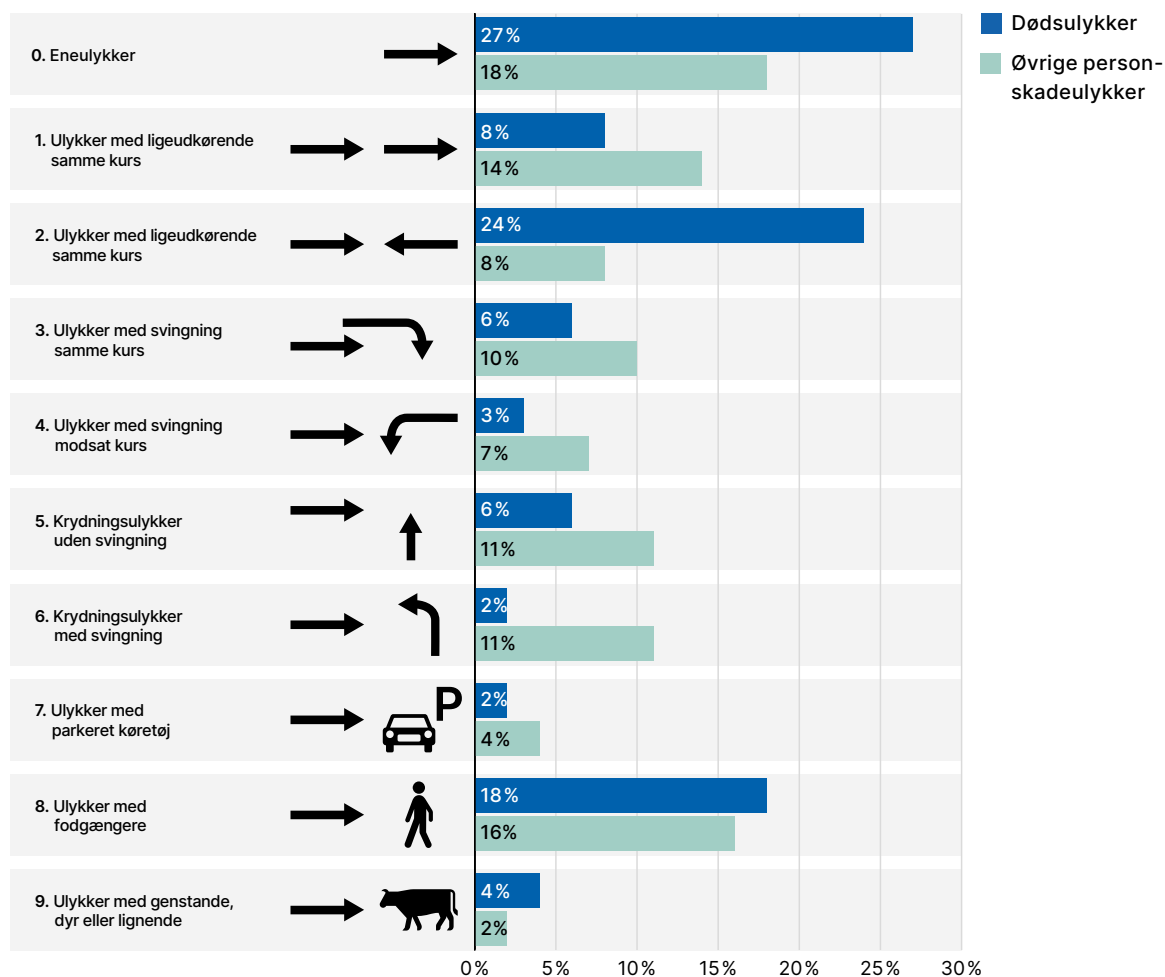
I 2022 har antallet af dødsulykker i første halvår været forholdsvis lavt med et gennemsnit på omkring 11 dødsulykker pr. måned. I andet halvår har der derimod været omkring 15 dødsulykker pr. måned. I både januar og februar var der 8 dødsulykker, hvilket er de måneder med færrest dødsulykker i 2022. August er med 21 dødsulykker den måned med flest dødsulykker.

Af de 151 dødsulykker 2022, er 33 af dem sket mellem kl. 12 og 15 og primært i hverdage tirsdag og torsdag. Det er også tirsdag og torsdag der er sket flest dødsulykker med hhv. 29 og 27 dødsulykker. Færrest ulykker er sket om mandagen, hvor der har været 14 dødsulykker.



Ulykkesituationer

De tre hyppigste hovedsituationer ved en dødsulykke er:



Figur 4 Dødsulykker og øvrige personskadeulykker i 2022 fordelt på hovedsituationer.

Eneulykker

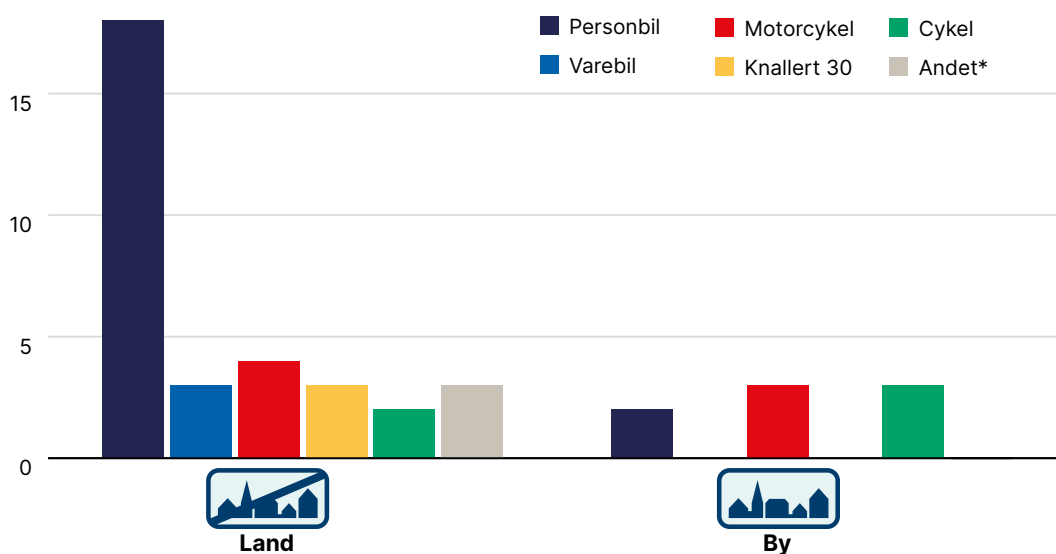
Med 41 ulykker udgør eneulykker 27% af dødsulykkerne i 2022. Det er 7 eneulykker flere end i 2021. Der har i 2022 kun været én dræbt i hver eneulykke. En eneulykke er en ulykke, hvor der ikke har været andre køretøjer involveret. De dræbte i eneulykkerne i 2022, er i person- og varebiler (23 dræbte), cykler (5 dræbte), og 13 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 19.

I inden for byzone var der 8 eneulykker, fordelt på 3 eneulykker med cyklist, 3 med motorcykel og 2 med personbil.

I landzone var der i alt 33 eneulykker fordelt på 21 ulykker med person- og varebil, 4 på motorcykel, 3 på knallert-30, 2 på cykel og 3 lastbil/bus eller andet motorkøretøj.

Ligeud med samme kurs

I hovedsituation 1, ulykker med ligeudkørende samme kurs, skete der 12 dødsulykker, hvoraf 10 af dem var bagendekollisioner. Ud af de 12 ulykker skete 9 dødsulykker i landzone.



Figur 5 Fordeling af eneulykker på køretøj og landzone i 2022.

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

Mødeulykker

I 2022 var der 36 frontalkollisioner (hovedsituation 2), hvilket svarer til 24% af alle dødsulykker i 2022. I Figur 4 ses en sammenligning af fordelingen af dødsulykker og øvrige personskadeulykker, og for frontalkollisioner ses det, at de udgør 8% 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 er kommet over i den modsatte

køreretning, mens 3 er sket i forbindelse med overhaling. 33 af frontalkollisionerne er sket i landzone og 3 er sket i byzone. Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) har i 2022 udgivet en temarapport om Frontalkollisioner, hvor der findes mere viden om emnet HVU.dk – Frontalkollisioner. I færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan findes eksempler på indsatser, som forebygger nogle af de af de hyppigste forekommende ulykkestyper.

Krydsende retninger

Hovedsituationerne 3, 4, 5 og 6 er forskellige ulykkesituationer, hvor trafikanternes manøvre krydser hinanden, som fx svingning i kryds. Samlet udgør de 17% af dødsulykkerne, og 39% 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 fx ved frontalkollisioner. Svingningsulykkerne fordeler sig på 13 dødsulykker i byzone, og 13 dødsulykker i landzone. For dødsulykkerne i byzone var hastighedsgrænsen 50 km/t ved 10 dødsulykkerne og ved 3 dødsulykker var hastighedsgrænsen over 50 km/t. For dødsulykkerne i landzone var hastighedsbegrænsningen 80 km/t ved 11 af dødsulykker og 2 dødsulykker ved en hastighed under 80 km/t.

Fodgængerulykker

Hvis en fodgænger er involveret i en ulykke, vil den som udgangspunkt blive registreret i hovedsituation 8, uanset trafikanternes manøvre som kan være svingbevægelser, ligeudkørsel samt at bakke. Der er registreret 27 dødsulykker med fodgængere, hvilket udgør 18% af dødsulykkerne. 13 dødsulykker med fodgængere er sket i byzone, og 14 dødsulykker med fodgængere er sket i landzone. I 2022 er der undtagelsesvis én ulykke med en dræbt fodgænger der ikke er blevet registreret i hovedsituation 8.

Påkørsel af genstande og dyr

Hovedsituation 7 er påkørsel af parkerede køretøjer, og hovedsituation 9 er ulykker med dyr og genstande mv. på eller over kørebanelen, det gælder fx også afspærringsmateriel og jernbanetog. Det er ulykker, som ikke udgør en stor andel af dødsulykkerne.





Trafikantgrupper, dræbte og modparter

Transportmiddel – dræbte

I 2022 var der 154 dræbte personer i trafikken, hvoraf 140 var førere eller fodgængere og 14 var passagerer. Figur 6 viser antallet af dræbte fordelt transportmidler og by/landzone. Se Figur 20 for at sammenligne med tidligere år, hvor dræbte for forskellige transportmidler er vist for en 10-årig periode.

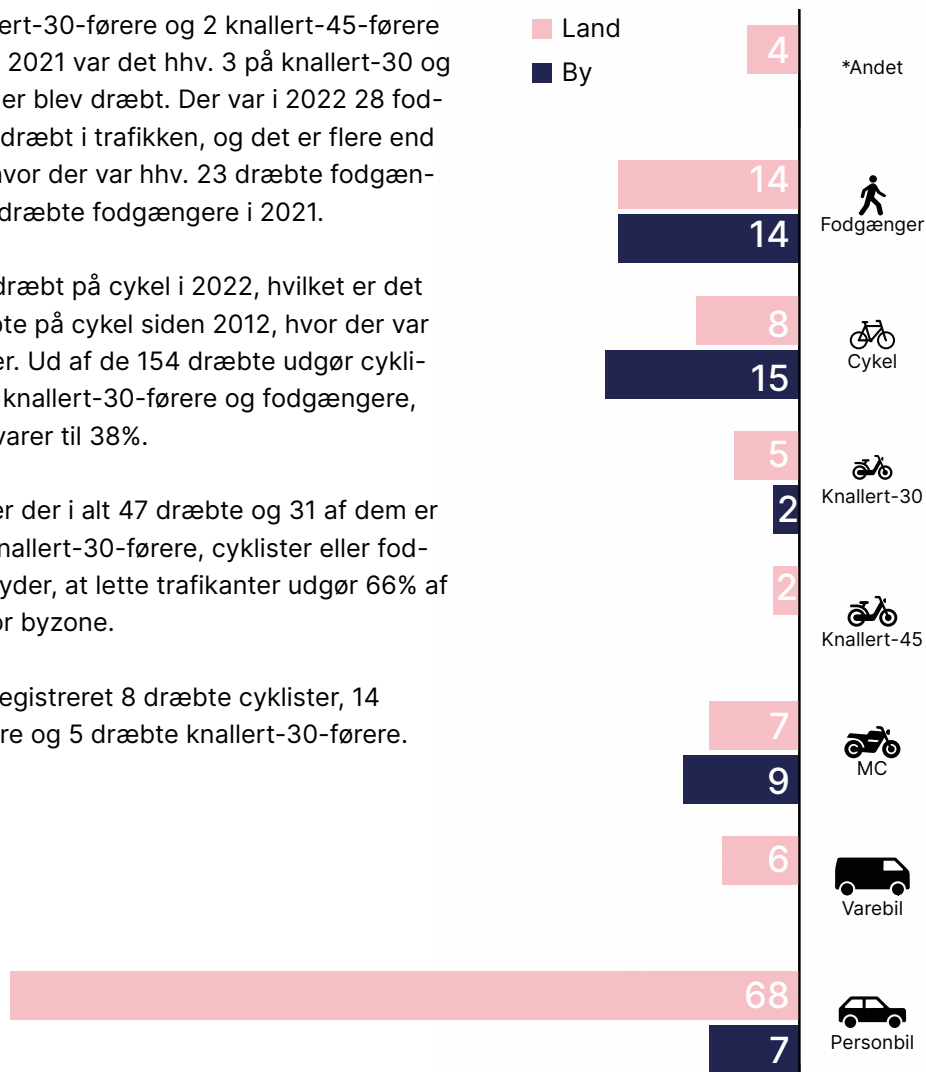
68 personer blev dræbt i personbil i 2022, hvilket er 14 mere end sidste år, men stadig en del under gennemsnittet for de senest fem år (2017-2021). Ud af de 68 dræbte i personbil blev 61 dræbt i landzone. Det hænger blandt andet sammen med, at hastighedsniveauet i landzone er højere end i byzone, og personskader bliver mere alvorlige ved ulykker med høj hastighed.

I 2022 blev 7 knallert-30-førere og 2 knallert-45-førere dræbt i trafikken. I 2021 var det hhv. 3 på knallert-30 og 2 på knallert-45, der blev dræbt. Der var i 2022 28 fodgængere der blev dræbt i trafikken, og det er flere end de seneste to år, hvor der var hhv. 23 dræbte fodgængere i 2020 og 19 dræbte fodgængere i 2021.

23 personer blev dræbt på cykel i 2022, hvilket er det laveste antal dræbte på cykel siden 2012, hvor der var 22 dræbte cyklister. Ud af de 154 dræbte udgør cyklister sammen med knallert-30-førere og fodgængere, 58 dræbte, som svarer til 38%.

Inden for byzone er der i alt 47 dræbte og 31 af dem er lette trafikanter (knallert-30-førere, cyklister eller fodgængere), det betyder, at lette trafikanter udgør 66% af de dræbte indenfor byzone.

I landzone er der registreret 8 dræbte cyklister, 14 dræbte fodgængere og 5 dræbte knallert-30-førere.



Figur 6 Antal dræbte fordelt på transportmiddel og land/byzone i 2022. Andet* dækker i denne figur lastbil, sættevogn, 3- eller 4-hjulet køretøj under 400 kg og rytter.

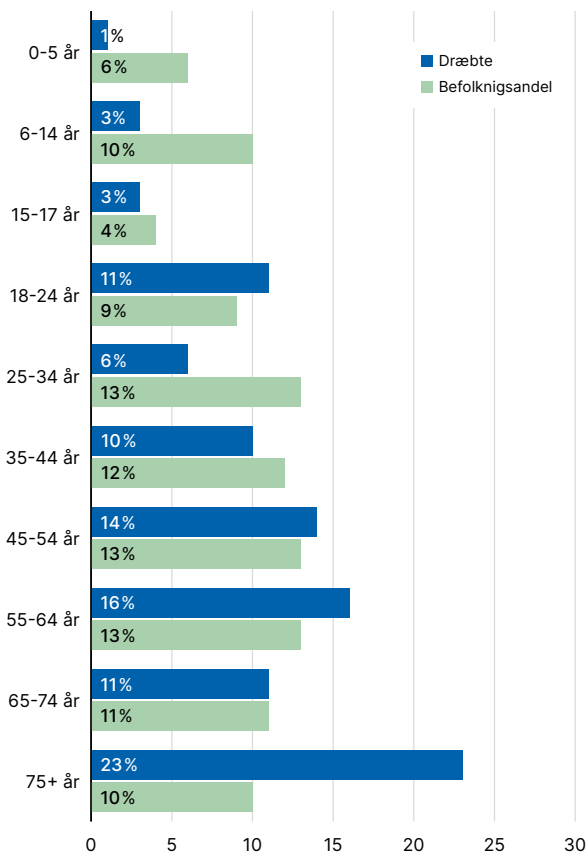




Køn og alder

Der var 118 dræbte mænd og 36 dræbte kvinder i trafikken i 2022. Dermed udgør mænd 77% af de dræbte og kvinder udgør 23%. I næsten alle aldersgrupper udgør mænd den største andel af de dræbte. Der er to aldersgrupper, hvor andelen af dræbte de seneste 10 år altid har været højere end deres befolkningsandel, og det er de unge på 18-24 år samt aldersgruppen 75+ år. I Figur 7 ses andel af dræbte fordelt på alder sammenlignet med befolkningsandel, og i Tabel 1 ses fordeling 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 36 dræbte. Gruppen på 75+ år udgør dermed 23% 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.



Figur 7 Andel af dræbte fordelt på alder og sammenlignet med befolkningsandel i 2022

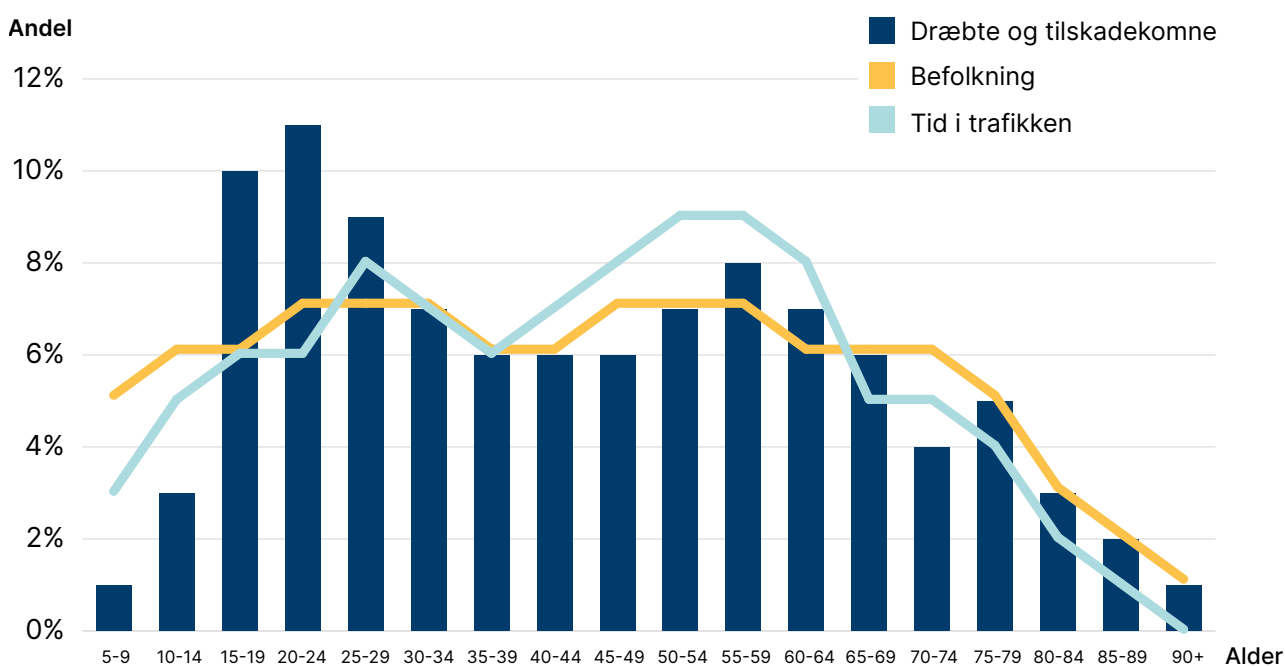
	Kvinder	Mænd	Dræbte samlet	Procent fordeling dræbte
0-5 år	2	0	2	1%
6-14 år	1	3	4	3%
15-17 år	1	4	5	3%
18-24 år	1	16	17	11%
25-34 år	3	7	10	6%
35-44 år	1	15	16	10%
45-54 år	5	17	22	14%
55-64 år	8	17	25	16%
65-74 år	2	15	17	11%
75+ år	12	24	36	23%
I alt	36	118	154	100%

Tabel 1 Dræbte i dødsulykker fordelt på køn og alder i 2022.

Der er 17 dræbte unge i aldersgruppen 18-24 år, og dermed udgør de unge 11% af de dræbte, hvilket er lavere end sidste år og under gennemsnitsandelen for de sidste 10 år, som er 14%. De fleste af de unge i en dødsulykke har transporteret sig i personbil. I Figur 8 kan det ses, at unge i aldersgruppen 15-29 år (bemærk at aldersinddelingen er anderledes) 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. Aldersgruppen 15-24 år, bruger ikke uforholdsmæssig meget tid i trafikken – så det er primært andre faktorer end tiden i trafikken, da gør at denne aldersgruppe er overrepræsenteret.

Aldersgruppen 55-64 udgør også en højere andel af personskadeulykkerne end deres befolkningsandel. Her vil en del af forklaringen være, at denne aldersgruppe er blandt dem der bruges mest tid i trafikken.



Figur 8 Andelen af øvrige personskadeulykker samt dødsulykker fordelt på dræbte, alvorligt tilskadekomne og let tilskadekomne samt befolkningsandelen for hver alder.

Transportmiddel – alle implicerede førere/fodgængere

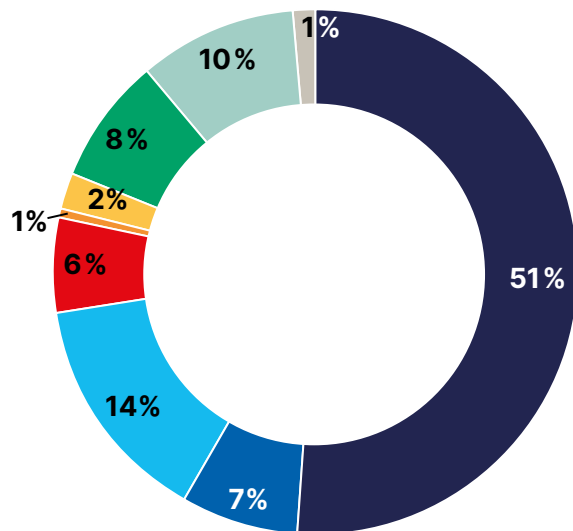
I dødsulykkerne registreres også modparter og tilskadekomne passagerer. Udover de 154 dræbte (140 førere/fodgængere og 14 passagerer) var der 48 tilskadekomne personer i dødsulykkerne, hvoraf 29 personer var førere/fodgængere og 19 personer var passagerer. Der er registreret 131 uskadede førere/fodgængere i forbindelse med dødsulykkerne. Oplysninger om uskadede passagerer registreres ikke.

I 2022 er der registreret 160 personer som modparter i dødsulykkerne. Udover de 140 dræbte førere/fodgængere indgår de 160 modparter i Figur 9. Derfor er der registreret 300 personer i forbindelse med dødsulykkerne som enten fører/fodgænger.

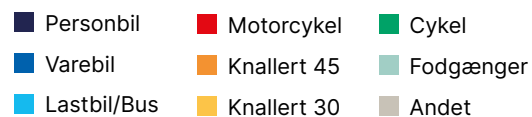
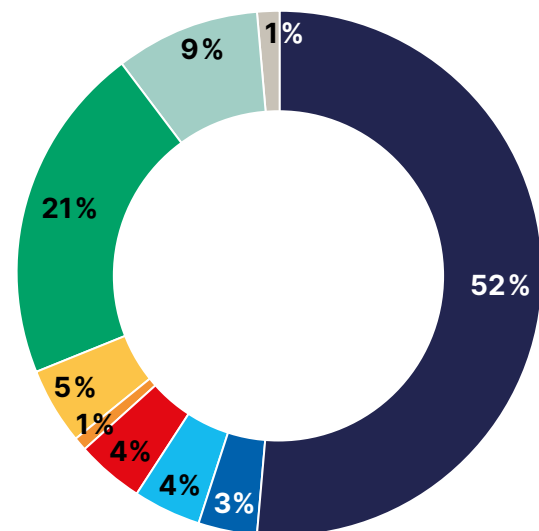
For alle implicerede førere og fodgængere udgør personbiler 51% af dødsulykkerne, hvilket er næsten på samme niveau som de øvrige personskadeulykker, hvor personbiler udgør 52% af de implicerede. Både varebiler og lastbiler/busser udgør en større andel af dødsulykkerne end i de øvrige personskadeulykker. Varebiler er impliceret i 7% af dødsulykkerne, men kun i 3% af de øvrige personskadeulykker, og lastbiler er impliceret i 14% af dødsulykkerne men kun i 4% af de øvrige personskadeulykker. Det skyldes ikke nødvendigvis at lastbiler/busser og varebiler er i flere ulykker, men når de er i ulykker, er der oftere en alvorligere udgang pga. af deres størrelse.

Figur 9 Alle implicerede førere/fodgængere (300 personer) i dødsulykker – både dræbte og modparter i 2022, hvor *Andet i denne figur (for dødsulykkerne) omfatter traktorer, motorredskab (fx rendegraver eller mejetærsker), 3- eller 4 hjulet motorkøretøjer under 400 kg og ryttere. For øvrige personskadeulykker vises alle implicerede førere/fodgængere i personskadeulykker i 2022, hvilket er i alt 4.510 personer. *Andet for øvrige personskadeulykker omfatter traktorer, motorredskab (fx rendegraver eller mejetærsker), letbanekøretøj, 3- eller 4 hjulet motorkøretøjer under 400 kg, ryttere eller en flygtet trafikant.

Implicerede i dødsulykker



Øvrige personskadeulykker



Modparter

Af Tabel 2 fremgår det hvor mange dræbte, der var i et pågældende transportmiddel samt eventuelle modparter. Der har været flest dræbte i dødsulykker uden modparter. Heraf blev 20 dræbt i personbil og 8 på cykel.

I dødsulykkerne for 2022 er det oftest personbiler der har været modpart i dødsulykker¹. Modparten været en personbil for 48 dræbte. Derefter har lastbil/bus været modpart til 25 dræbte. Cykel, knallert-30 og knallert-45 har ikke været modpart i dødsulykkerne i 2022.

For 19 af de dræbte 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				
Personbil	21	2	12	0	0	0	0	0	0	13	20	68
Varebil	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	3	6
Lastbil/bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3
MC	4	1	0	0	0	0	0	0	1	2	8	16
Knallert 45	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Knallert 30	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	7
Cykel	8	1	5	0	0	0	0	0	1	0	8	23
Fodgænger	12	6	6	1	0	0	0	0	1	2	0	28
Andet	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
I alt	48	12	25	1	0	0	0	0	3	19	46	154

Tabel 2 Fordeling af dræbte og deres modparter på transportmiddel i 2022. Andet* dækker i denne figur 3- eller 4-hjulet køretøj under 400 kg og rytter.

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

Status for...

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

9 dødsulykker med elcykel

Der har i 2022 været 9 dødsulykker, hvor cyklisten kørte på en elcykel. Det flere end i 2021, hvor der var 3 dødsulykker med dræbte på elcykel, men på samme niveau som i 2020.



I 2022 har der været 23 dræbte cyklister inkl. cyklister på elcykel. Andelen af dræbte cyklister på elcykel udgjorde dermed omkring 39%, hvilket er højere end 2021 hvor andelen var 12%.

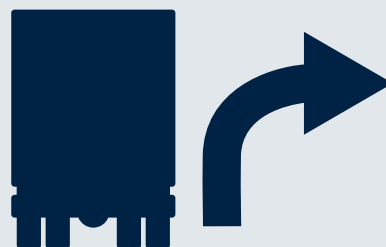
Der kommer flere og flere elcykler i Danmark og de udgør derfor også en større og større andel af ulykkerne. I årsrapport fra dødsulykker i 2019 er der lavet en opsamling på dødsulykker med elcykler. Du finder opsamlingen i Dødsulykker 2019.

Havarikommissionen for vejtrafikulykker har udgivet en rapport om ulykker med elcykler i 2019, og hvad årsagerne til ulykkerne har været.

Læs mere på deres hjemmeside hvu.dk.

2 dødsulykker med højresvingende lastbiler

I 2022 er der registreret 2 dødsulykker med en højresvingende lastbil/sættevogn og en ligeudkørende cyklist. Det er én færre end i 2021.



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 2021 var der også 3 dræbte ved vejarbejde, og ingen af de dræbte var vejarbejdere.

Ingen dødsulykke med spøgelsesbilister

Der var ingen dødsulykker med spøgelsesbilist, som kørte mod kørselsretningen på motorvejen. I 2021 var der 2 dræbte i én dødsulykke med spøgelsesbilister.



Ulykker med påvirkede førere og fodgængere

Ud af de 151 dødsulykker i 2022 har der været 39 dødsulykker, hvor en fører eller fodgænger har været påvirket af alkohol og/eller narkotika/medicin. Det svarer til 26% af dødsulykkerne i 2022 og dermed lidt over gennemsnittet på 24% for de seneste 10 år. I Tabel 3 fremgår tallene for dødsulykker med påvirkede fører eller fodgængere for de seneste 10 år.

I 10 dødsulykker er der kun registreret narkotika/medicin, hvilket svarer til 7% af dødsulykkerne. Det er højere end gennemsnittet for de seneste 10 år, som er på 6%.

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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Ulykker hvor fører/ fodgænger påvirket af spiritus (og evt. andet)	44	45	32	32	46	40	56	40	31	39
Ulykker hvor fører/fod- gænger kun påvirket af narkotika/medicin	38	35	26	26	33	29	38	26	26	29
Ulykker i alt med spiritus/ narkotika/medicin	6	10	6	6	13	11	18	14	5	10
Samlet antal dødsulykker	173	168	172	195	165	164	193	150	127	151

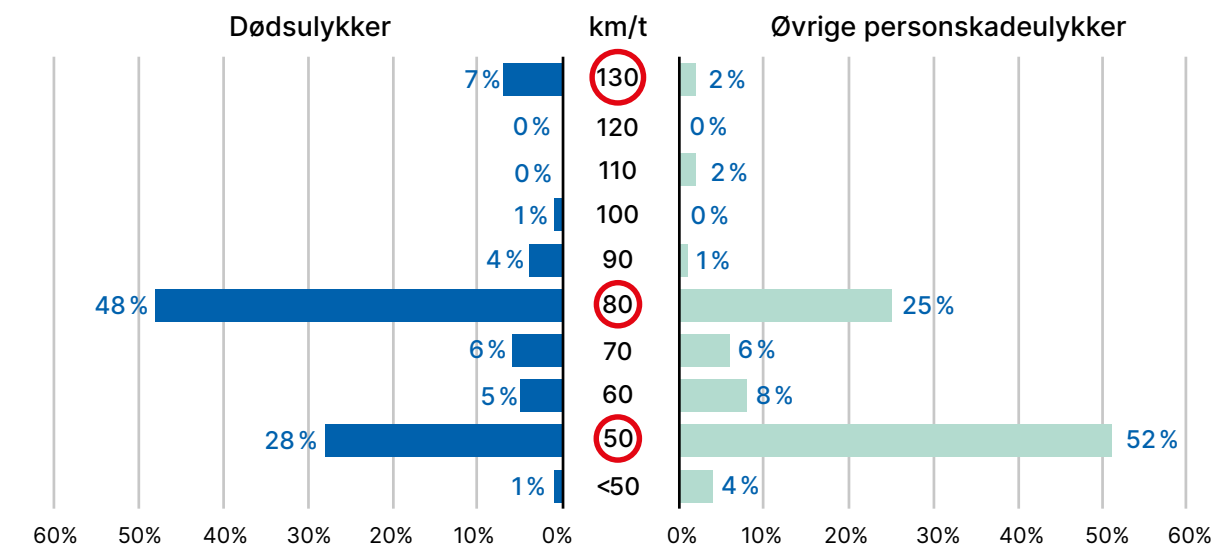
Tabel 3 Antal dødsulykker, hvor en eller flere parter har været påvirket af spiritus og/eller narkotika/medicin i 2022.



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 (48%) 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 (55%) af de øvrige personskadeulykker ved hastighedsgrænser på 50 km/t eller derunder.

I dødsulykkerne har bilinspektøren beregnet hastigheden for 44% af de involverede køretøjer. Samlet er det vurderet, at 64 trafikanter har kørt over hastighedsgrænsen i dødsulykkerne. Det er ikke i alle ulykker muligt at beregne en hastighed for trafikanten, fx ved ulykker med cyklister.



Figur 10 Hastighedsgrænser ved dødsulykker og øvrige personskadeulykker i 2022.



I Tabel 4 ses antallet af køretøjer, der kørte over hastighedsgrænsen, inddelt i intervaller på 10 km/t samt type af køretøj, der er registreret med hastighedsoverskridelsen. 27 af køretøjerne har overskredet hastighedsgrænsen med 1-10 km/t, 18 har overskredet hastighedsgrænsen med 11-20 km/t, 6 har overskredet hastighedsgrænsen med 21-30 km/t, og 13 har overskrevet hastighedsgrænsen med mere end 30 km/t.

43% 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 10, understreges hastighedens betydning af, at en større

del af dødsulykker sker ved højere hastighedsgrænser end de øvrige personskadeulykker.

Der har været 72 dødsulykker ved 80 km/t og heraf har 28 været eneulykker (hovedsituation 0), 25 har været mødeulykker (hovedsituation 2) af 72 ulykker ved 80 km/t er mødeulykker. Det resterende 19 er fordelt på flere forskellige uheldssituationer.

Der har været 50 dødsulykker ved 50 km/t og heraf har 13 været ulykker med en forgænger (uheldssituation 8), 9 har været eneulykker (uheldssituation 0) og de resterende 20 fordeler sig på flere forskellige uheldssituationer.

Hastighedsoverskridelse	Personbil	Varebil	Lastbil/bus	Motorcykel	Knallert 45 og knallert 30	Andet	I alt
1-10 km/t	12	0	14	1	0	0	27
11-20 km/t	7	2	5	4	0	0	18
21-30 km/t	5	0	0	1	0	0	6
31- km/t	10	2	0	1	0	0	13
I alt	34	4	19	7	0	0	64

Tabel 4 Køretøjer og hastighedsoverskridelse i 2022.

Sele- og hjelmbrug samt airbags

De dræbte personers brug af sele eller hjelm bliver 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 udstyret kan have haft betydning for omfanget af personskader.

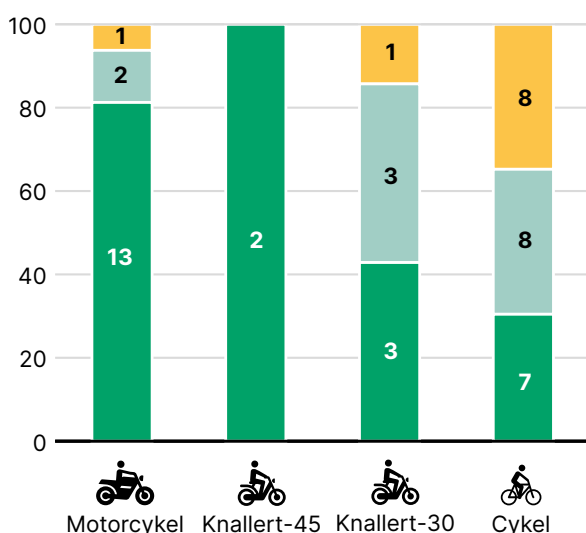
Sele

47 ud af 77 dræbte i køretøjer, hvor det er relevant med selebrug, har brugt deres sele, mens 17 personer ikke har anvendt sele. For 8 dræbte er det uoplyst, om de har brugt sele. For personbiler alene, så har 69% af de dræbte benyttet sele, hvilket er en lavere andel af selebrugere end dem, som er registreret i Rådet for Sikker Trafiks seneste seletælling 2022, som har registreret, at 97% af førerne af personbiler bruger sele.

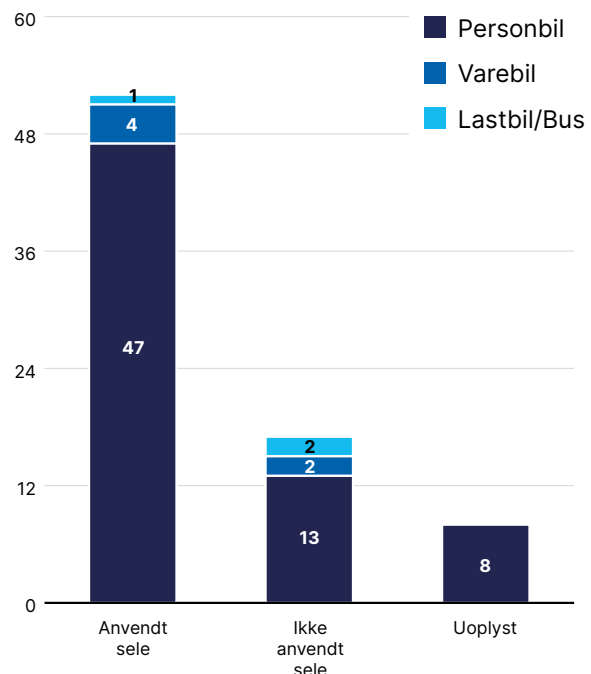
Hjelm

Af de 16 dræbte på motorcykel, brugte 13 hjelm, 2 kørte uden hjelm og én uoplyst. Der har været 2 dræbte personer på knallert-45, hvor begge har anvendt hjelm. Af de 7 dræbte personer på knallert-30, har 3 anvendt hjelm, 3 har ikke anvendt hjelm og én er uoplyst.

Af de 23 dræbte på cykel anvendte 8 personer ikke hjelm, hvilket svarer til 35%. Der var 7 dræbte cyklister, der anvendte hjelm og 8 cyklister, hvor det er uoplyst. Rådet for Sikker Trafiks hjelmtælling 2022 viser, at der er sket en stigning i hjelmbrug. Hjelmbrug blandt cyklister i bytrafik er 50% og for skoletrafik er hjelmbrug 79%.



Figur 12 Fordeling for hjelmbrug for dræbte personer på køretøjstyper, hjelm er påkrævet eller anbefalet i 2022.



Figur 11 Fordeling af selebrug for dræbte i personbil, varebil og lastbil/bus i 2022.

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 51 af de 68 dræbte i personbiler. I 6 tilfælde blev den ikke udløst, og i 5 tilfælde var der ingen airbag. For 6 af de dræbte i personbil er det uoplyst, om der var airbag. Af de 6 dræbte fører/passagerer i varebil, så blev 4 udløst, én blev ikke udløst og én hvor det er uoplyst.

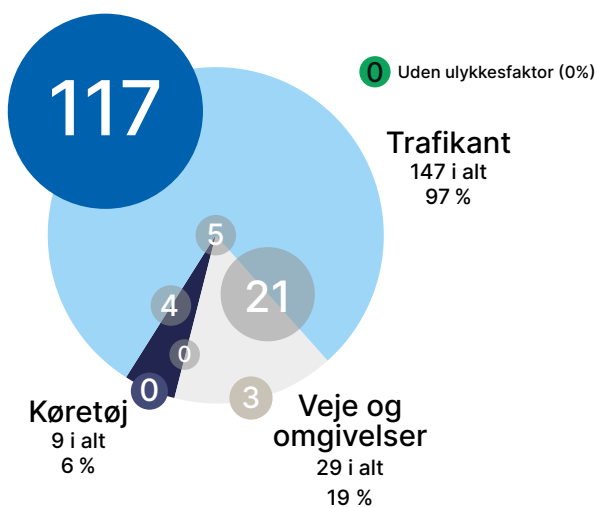


Ulykkes- og skadesfaktorer 2022

Der er tilknyttet en eller flere ulykkesfaktorer til 150 af de 151 dødsulykker. Der er dermed én dødsulykke 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 59 af de 151 dødsulykker. 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 maks. 4 ulykkes- og skadesfaktorer til hver enkelt ulykke i DUS.

Hvis der er flere trafikanter i samme ulykke, som er vurderet til fx 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.



Figur 13 Kombination af ulykkesfaktorer fordelt på Trafikant, Veje og omgivelser og Køretøj for de 151 dødsulykker i 2022. 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	29	19%
b	Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	12	8%
c	Forkert placering	22	15%
d	Manglende/forkert reaktion/manøvre	22	15%
e	Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	44	29%
f	Manglende/utilstrækkelig orientering	48	32%
h	Chancebetonet kørsel	12	8%
i	Påvirket spiritus/narkotika/medicin	33	22%
j	Svækket fysisk tilstand	8	5%
z	Uligevægtig sindstilstand	4	3%

Knyttet til veje og omgivelser

k	Uhensigtsmæssig vejudformning	7	5%
l	Uhensigtsmæssig rabatudformning	3	2%
m	Afmærkning/skiltning	5	3%
n	Manglende vedligeholdelse	2	1%
o	Genstande på kørebanen	5	3%
p	Vejr	9	6%

Knyttet til køretøj

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

Tabel 5 Antal ulykkesfaktorer i 2022 knyttet til Trafikant, Veje og omgivelser og Køretøj. En ulykke kan have flere faktorer tilknyttet.

Ulykkesfaktorer

I alt er der registreret 277 ulykkesfaktorer. Langt de fleste er knyttet til trafikanterne, på Figur 13 er kombinationer af ulykkesfaktorer knyttet til trafikanter, veje og omgivelser samt køretøj illustreret.

I 117 af ulykkerne er en eller flere ulykkesfaktorer kun tilknyttet trafikanterne, hvilket svarer til 77%. I 21 ulykker (14%) 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 3 dødsulykker er det vurderet, at kun faktorer ved vej og omgivelser har medvirket til, at ulykken skete. Der er ingen dødsulykker der alene er vurderet med en fejl ved køretøjet, som har medvirket til, at ulykken skete. I 5 ulykker er det vurderet, at der er en kombination af faktorer ved trafikantens adfærd, vej og omgivelser samt køretøjet.

Ulykkesfaktor

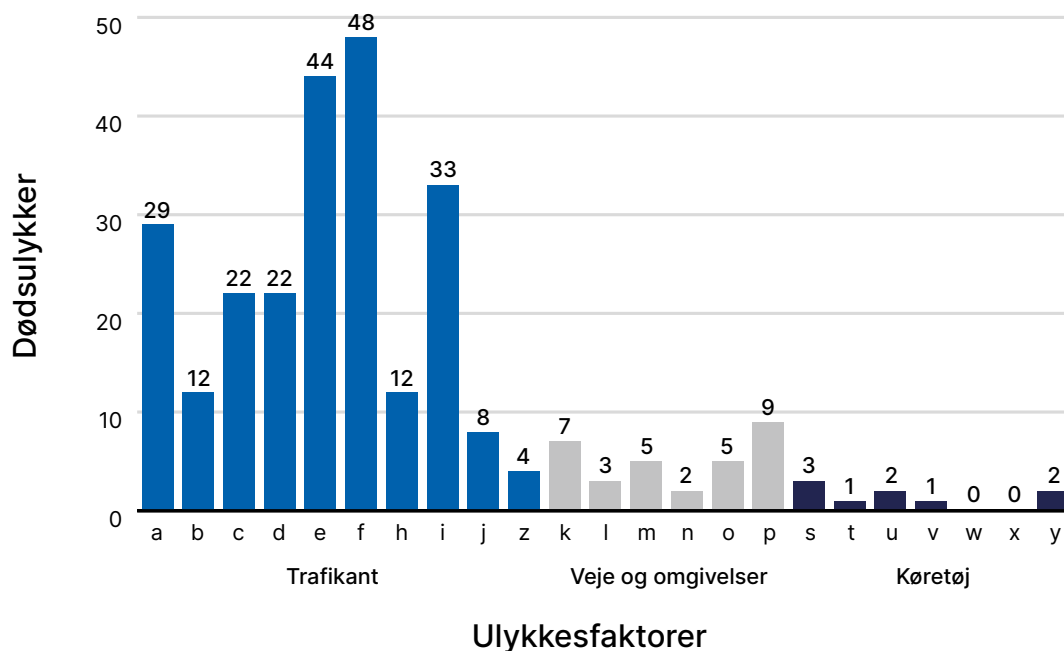
En ulykkesfaktor er forhold ved ulykken, som vurderes med stor sandsynlighed at have haft betydning for ulykkens opståen.

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 14 Antal ulykkesfaktorer i dødsulykker 2022, fordelt på Trafikant, Veje og omgivelser samt Køretøj. Bogstaverne henviser til ulykkesfaktorerne, som er vist i Tabel 5.

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). Faktorer manglende/forkert reaktion/manøvre (d) ligger også højt 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 til at have haft betydning for, at ulykken skete i 87 ulykker. Det svarer til 58% af dødsulykkerne i 2022.

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 41 af dødsulykkerne svarende til 27%.

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 33 af dødsulykkerne svarende til 22%.

Manglende/forkert reaktion/manøvre (d) er vurderet til at være en faktor i 22 af dødsulykkerne (15%). Det kan f.eks. være forkert køreteknik eller manglende undvigemanøvre, som sker enten grundet manglende viden eller ved handling per instinkt.

I 12 af dødsulykkerne (svarende til 8%) havde trafikanten en chancebetonet adfærd (h). Det er fx hasarderet kørsel, kørsel for at opsøge farlige situationer eller manglende afstand til forankørende.

Ulykkesfaktorer knyttet til veje og omgivelser

Forhold ved veje og omgivelser er medvirkende faktor i 31 af dødsulykkerne, svarende til 21%.

Uhensigtsmæssig vejudformning (k) er en ulykkesfaktor i 7 dødsulykker, svarende til 5%. Det kan være dårlige oversigtsforhold, skarpe kurver eller vildledende linjeføring.

Vejr, føre mv. (p) er en ulykkesfaktor i 9 dødsulykker, svarende til 5%. Det kan fx være stærk blæst, nedbør, glat føre, blanding af solen eller nedsat sigtbarhed.

Genstande på kørebanen er ulykkesfaktor i 5 ulykker, svarende til 3% af dødsulykkerne. Det kan være tabte genstande, stillestående køretøjer, dyr, olie eller sand.

Ulykkesfaktorer knyttet til køretøjet

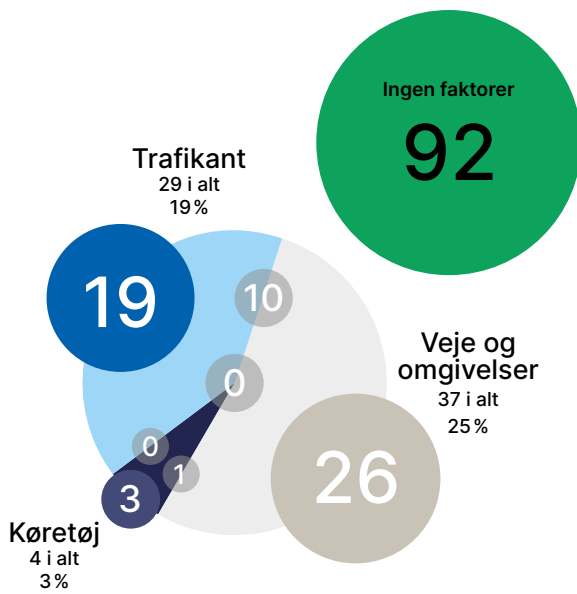
Der er få ulykker, hvor ulykkesfaktoren er knyttet til køretøjet. I 2022 er der i alt 9 ulykker (6%), hvor forhold ved køretøjet har været medvirkende til at ulykken skete. De fordeler sig på 3 ulykker med fejl på bremses (s), 2 ulykker med fejl på dæk (u), 2 ulykker med faktoren udsyn (y), én med fejl på lys og reflekser (v) og én med fejl på styretøj (t). Der er ingen af ulykkerne, hvor der er mere end én ulykkesfaktor knyttet til køretøjet.

Spejldstillinger (w) samt belæsning (x) har ikke været en ulykkesfaktor i 2022.

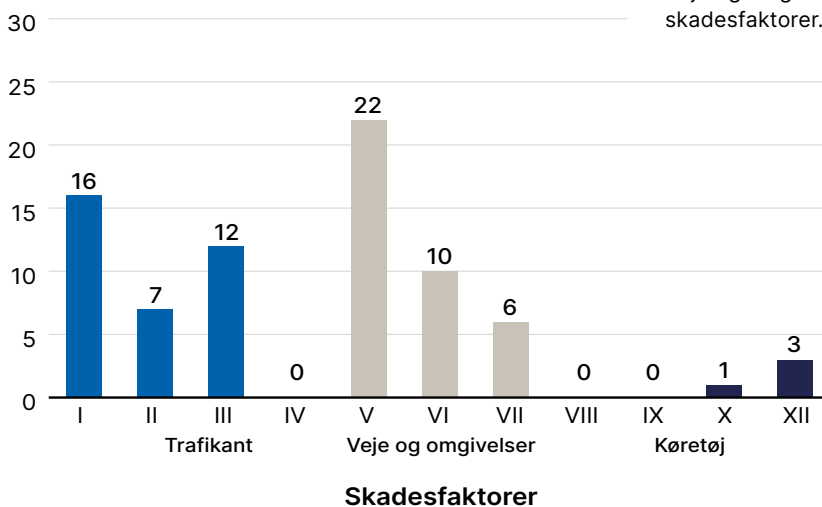
Skadesfaktorer

I alt der registreret 73 skadesfaktorer i 59 ulykker, hvor det er vurderet, at der er forhold, der har været af betydning for skadernes omfang og alvorlighed. De resterende 92 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 15 Kombination af skadesfaktorer knyttet til Trafikant, Veje og omgivelser og Køretøj, for de 151 dødsulykker i 2022. Figuren viser ikke, om den samme ulykke har tilknyttet flere faktorer af samme type.



Figur 16 Fordeling af skadesfaktorer i 2022 på Trafikant, Veje og omgivelser og Køretøj. Romertallene henviser til skadesfaktorer fra Tabel 6.

Figur 15 viser kombinationer af skadesfaktorer fordelt på de 59 dødsulykker, som har fået tildelt en skadesfaktor. Der var 10 ulykker, hvor både trafikanten samt vej og omgivelserne havde en skadesfaktor. I Figur 16 og Tabel 6 ses, at de fleste skadesfaktorer var knyttet til veje og omgivelser med især faste genstande (22 ulykker) og skråninger 10 (ulykker). Blandt faktorer, der var knyttet til trafikanten, er manglende selebrug og høj hastighed de primære faktorer, som er med til at forværre skaderne.

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

Knyttet til trafikanter

I	Manglende eller utilstrækkelig selebrug	16	11%
II	Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug	7	5%
III	Høj hastighed	12	8%
IV	Forkert placering i køretøj	0	0%

Knyttet til veje og omgivelser

V	Faste genstande	22	15%
VI	Skråninger	10	7%
VII	Autoværn	6	4%

Knyttet til køretøj

VIII	Utilstrækkelig kabineadskillelse	0	0%
IX	Belæsning	0	0%
X	Dæk	1	1%
XII	Manglende eller utilstrækkeligt udstyr	3	2%

Tabel 6 Antal skadesfaktorer i 2022 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 sikkerhedssele (I) har været en faktor i 16 dødsulykker i 2022. Det er vurderet, at korrekt anvendelse af sikkerhedssele sandsynligvis ville have medført, at personskaderne var mindre, fx at personen ikke var kastet ud af bilen.

Manglende eller forkert brug af hjelm (II) har været en skadesfaktor i 7 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 11 dødsulykker. Hastighed anvendes kun som skadesfaktor, hvis det er vurderet, at hastigheden ikke samtidig har haft en betydning for, at ulykken skete.

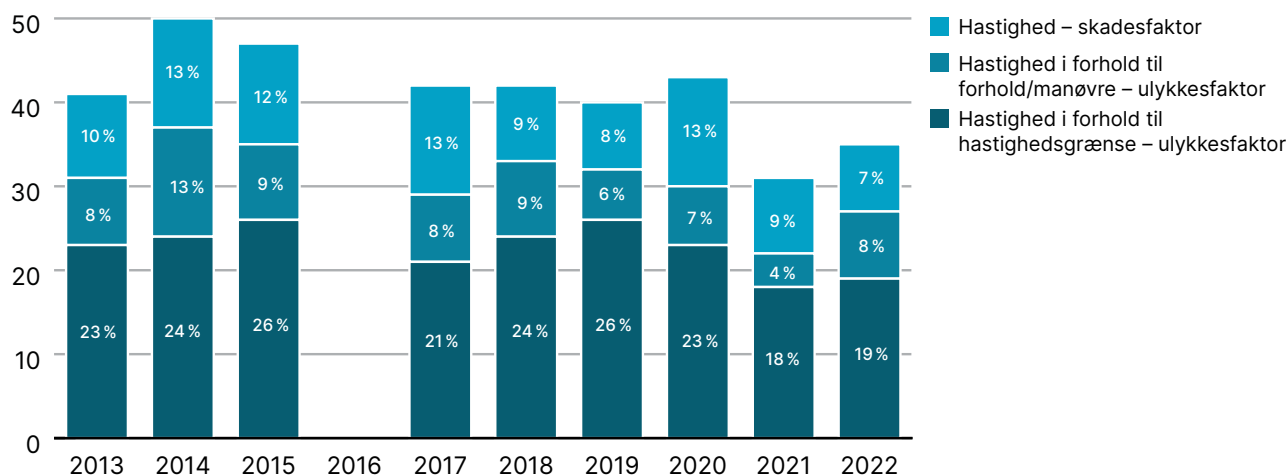
Når hastighed som ulykkesfaktor og skadesfaktor lægges sammen, er hastighed medvirkende til, at ulykkerne sker, eller at skaderne bliver mere alvorlige, i 35% af ulykkerne i 2022. Som det ses i Figur 17, har det ligget på nogenlunde samme niveau før 2021, men her i 2022 er det som det også var 2021, lavere end gennemsnittet på 41%. 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 22 dødsulykker er faste genstande vurderet som en skadesfaktor. Faste genstande kan bl.a. omfatte træer, lygtepæle og bropiller, som ikke er afskærmede i forhold til påkørsel. Skåninger (VI) er registreret som skadesfaktor i 10 ulykker.

Skadesfaktorer knyttet til køretøjet

I 2022 er der registreret én skadesfaktor med dæk i tilknytning til køretøjet. Det kan være når ulykken er sket, men slidte, forkerte dæk eller dæktryk betyder, at skaderne forværres. Fx fordi kollisionshastigheden øges fordi bremselængden også øges.



Figur 17 Andel af dødsulykker med hastighed som enten ulykkes- eller skadesfaktor siden 2013.





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 fx dæktryk, dæktype og mønsterdybde for dæk ikke altid relevante at undersøge på alle køretøjer fx på cykler.

Tabel 7 viser, om der er registreret fejl og mangler på de køretøjer, som var involveret i dødsulykkerne i 2022. Kategorien "Fejl på dæk" gælder både forkert dæktryk, forskellige dæktyper (ej parvis ens) og utilstrækkelig slidbane på dæk.

Der er i alt fundet 25 fejl på køretøjer. De 25 fejl fordeler sig på 18 køretøjer i 18 forskellige dødsulykker. Det svarer til at der er fundet fejl på køretøjet i 12% af dødsulykkerne.

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 12 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	205	68
Fejl på dæk	13	154	110
Bremseevne utilstrækkelig	2	181	94
Styretøjsfunktion noget el. meget nedsat	1	180	96
Vedligeholdelsestilstand utilstrækkelig	3	147	127

Tabel 7 Køretøjer med fejl og mangler impliceret i dødsulykker 2022.

Sidearealer

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

Sidearealer dækker over, om der er faste genstande som fx 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 151 dødsulykker er der blevet påkørt 33 faste genstande og heraf har 13 været vejtræer. Udover vejtræer, så er der desuden blevet påkørt husmur, autoværn, belysningsmaster mv.

Af de 36 dødsulykker, hvor der er blevet påkørt faste genstande, har 26 af dem været eneulykker og af disse har 21 været i landzone og 5 i byzone.

De fleste faste genstande er blevet påkørt hvor vejudformningen har været en kurve (45%). 27% har været på en lige strækning, 9% i kryds og 12% har været på stier eller anden vejudformning.

Faste genstande er registreret som skadesfaktor i 22 af dødsulykkerne, svarende til 15% af alle dødsulykker i 2022. 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 14 dødsulykker, hvor af 12 har været i landzone og 2 har været i byzone.

I 3 dødsulykker er uhensigtsmæssig rabatudformning valgt som en ulykkesfaktor og i 10 dødsulykker er skråning valgt som en skadesfaktor.

Af de 14 dødsulykker så der i 5 også blevet påkørt en eller flere faste genstande.



Sammenligning 2013-2022

I det følgende afsnit sammenlignes data fra 2013-2022. Der er vist et gennemsnit for det samlede antal dødsulykker i de sammenligninger, hvor det er relevant.

År	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Dødsulykker	173	168	172	195	165	164	193	150	127	151
Dræbte	191	182	178	211	175	171	199	163	130	154

Tabel 8 Antal dødsulykker og antallet af dræbte i perioden 2013-2022.



Udviklingen siden 1930

Af Figur 18 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. 130 dræbte i 2021 og 154 dræbte i 2022.



Figur 18 Dræbte pr. år i Danmark siden 1930.

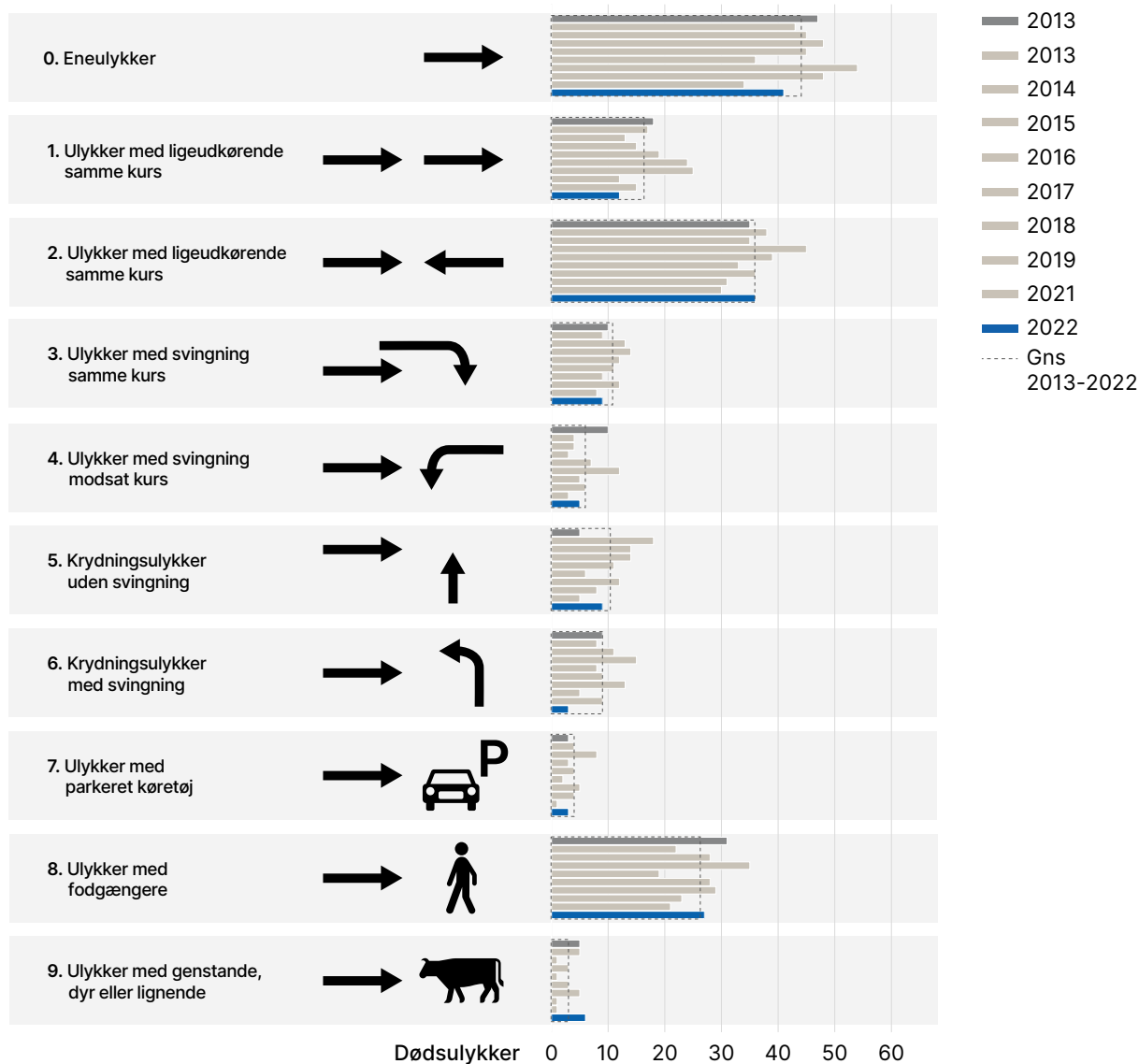
Fordeling på ulykkessituation

På Figur 19 fremgår fordelingen af dødsulykker på hovedsituation for perioden 2013-2022. 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. 27%, 22% 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 fx 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.

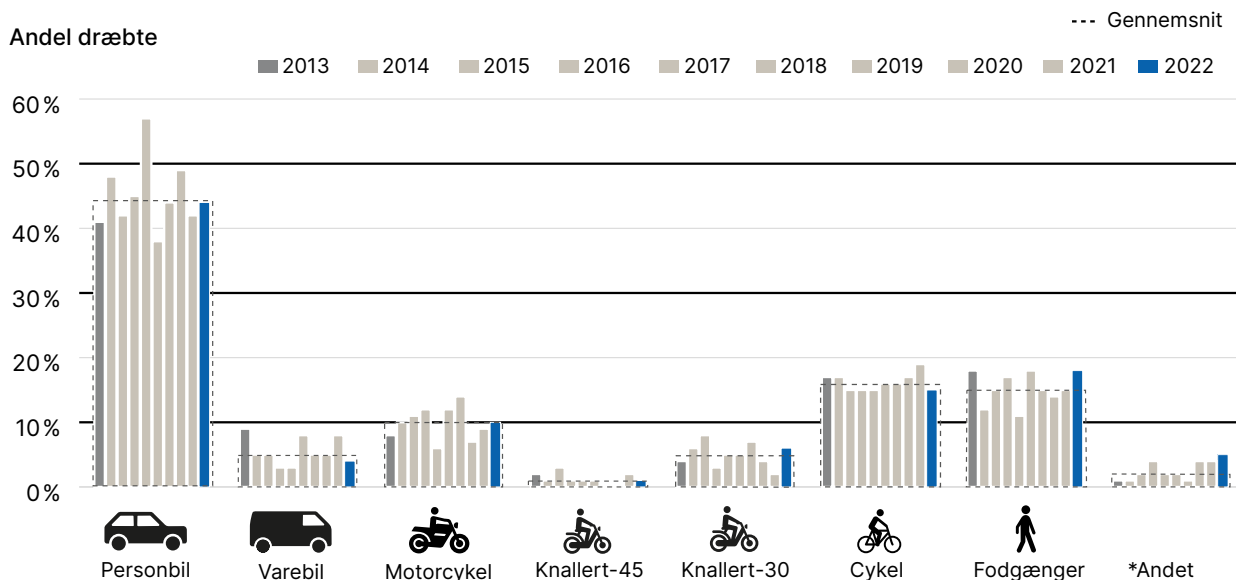


Figur 19 Fordeling af dødsulykker på hovedsituation for perioden 2013-2022.

Fordeling på transportmidler

Som det kan ses af Tabel 9, så svinger antallet af dræbte fordelt på transportmiddel fra år til år. Der er flest der bliver dræbt i personbil og det er igen i år lavere end gennemsnit på 79 dræbte for perioden 2013-2022. De to forrige år er der også sket et fald i antallet af dræbte fodgængere, motorcyklister

og knallert-30 fører, i forhold til deres gennemsnit (2013-2022), men i 2022 er disse trafikantgrupper igen tæt på deres gennemsnittet for de seneste 10 år. Antallet af dræbte cyklister er derimod faldet til 23 i 2022 og dermed en del under gennemsnittet 28 dræbte cyklister for de seneste 10 år.



Figur 20 Andel dræbte fordelt på transportmiddel 2013-2022. Andet* omfatter i denne figur lastbil, sættevogn, bus, landbrugsmaskiner, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg samt ryttere.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gns
Personbil	79	88	74	96	99	65	87	80	54	68	79
Varebil	17	10	9	6	5	13	9	8	10	6	9
Motorcykel	15	18	19	26	11	21	27	11	12	16	18
Knallert-45	3	2	5	2	1	2	0	0	2	2	2
Knallert-30	8	11	14	6	8	8	13	7	3	7	9
Cykel	33	31	26	31	27	28	31	28	25	23	28
Fodgængere	34	21	27	36	20	30	30	23	19	28	27
*Andet	2	1	4	8	4	4	2	6	5	4	4

Tabel 9 Antal dræbte fordelt på transportmiddel 2013-2022. Andet* omfatter i denne figur lastbil, sættevogn, bus, landbrugsmaskiner, 3- eller 4-hjulet motorkøretøj under 400 kg samt ryttere.

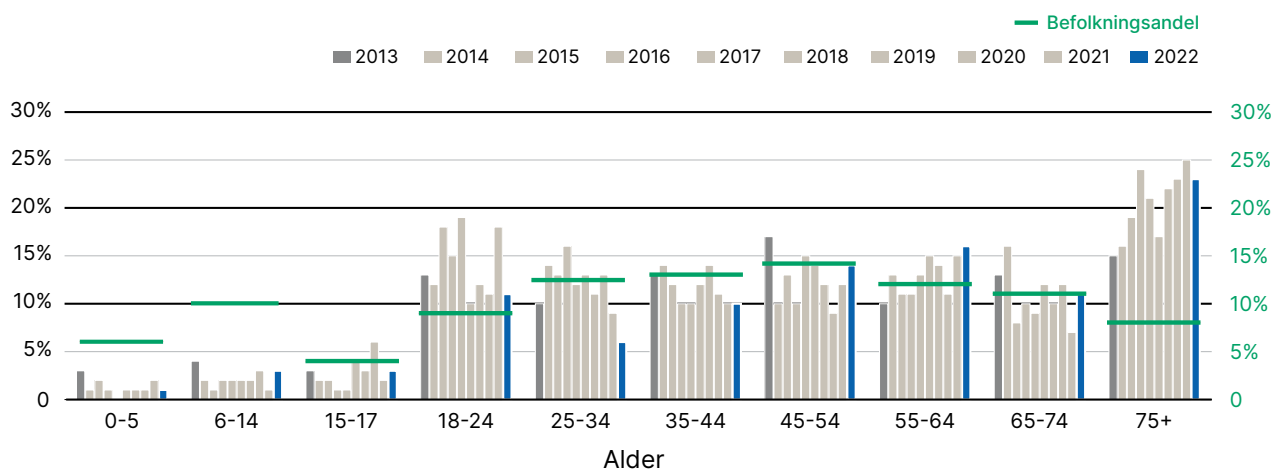
Aldersfordeling

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 ældre bl.a. ofte er mere skrøbelige end yngre personer.

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 fx bilist

De øvrige aldersgrupper mellem 25 og 74 år svinger en del fra år til år.

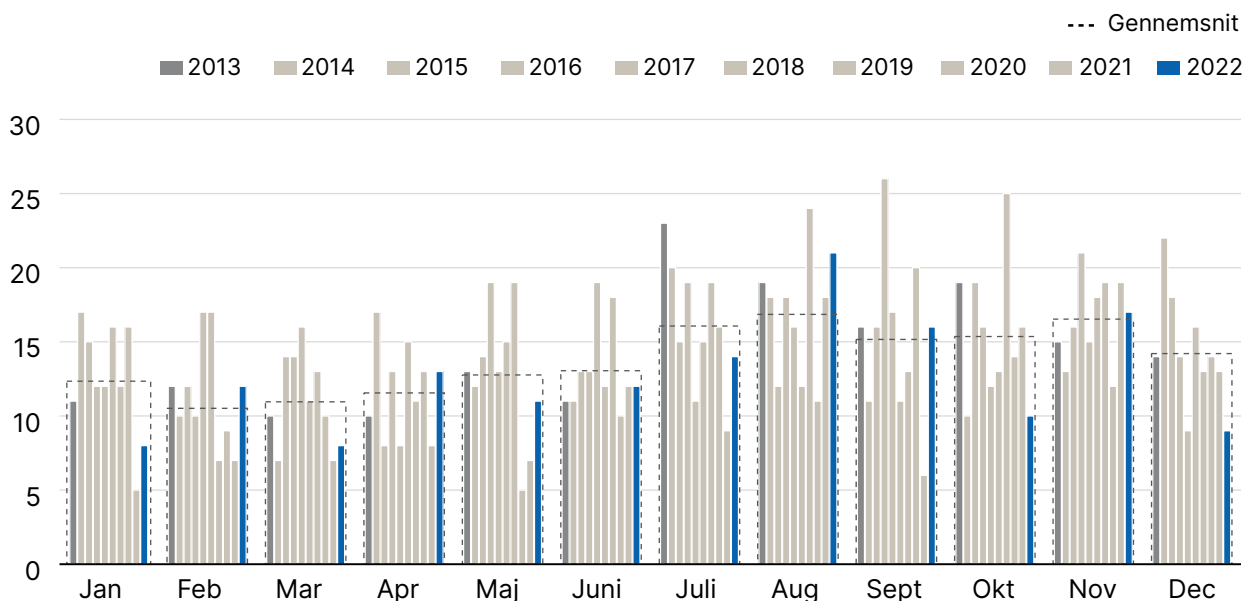
En anden aldersgruppe der de seneste 10 år har udgjort en større andel af de dræbte end deres andel af



Figur 21 Andel af de dræbte fordelt på aldersinterval, 2013-2022 sammenlignet med aldersgruppens andel af den samlede befolkning i 2022.

Fordeling på måneder

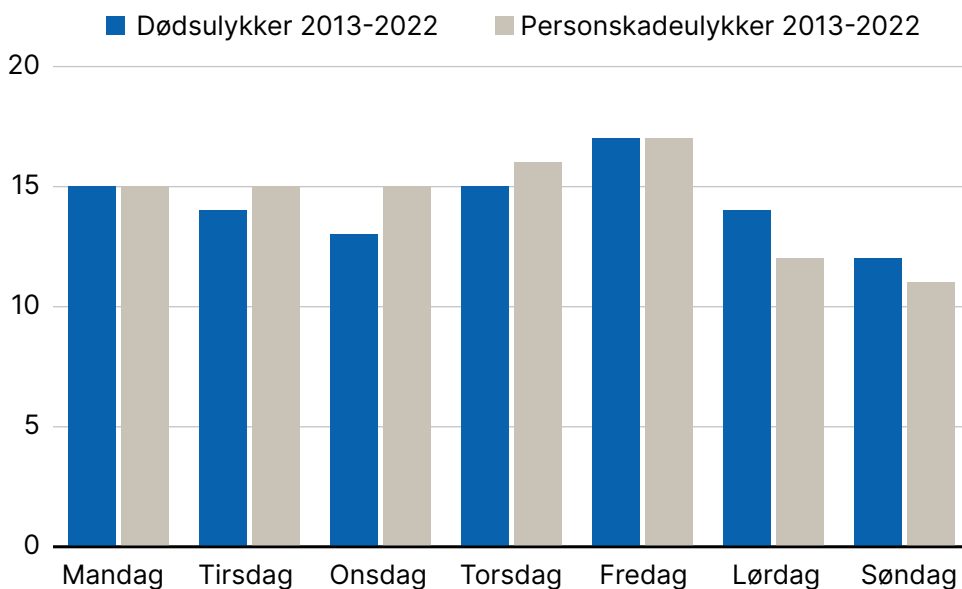
For perioden 2013-2022 har der fra år til år været store udsving i antallet af dødsulykker på de forskellige måneder, men generelt har der været færre dødsulykker i årets første 6 måneder end årets sidste 6 måneder.



Figur 22 Dødsulykker fordelt på måned samt gennemsnit for perioden 2013-2022.

Fordeling på ugedage

Fordelingen af dødsulykkerne og øvrige personskadeulykker på ugedagene for perioden 2013-2022 kan ses af Figur 23. Heraf fremgår det 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 23 Procentvis fordeling af dødsulykker og øvrige personskadeulykker på ugedage i perioden 2013-2022.



Tidspunkt for ulykkerne

I Tabel 10 fremgår alle dødsulykker fra 2013-2022 fordelt på ugedage og tidspunkt på døgnet. Her ses at der sker flest dødsulykkerne i hverdage i intervallet mellem kl. 15-18. Flest dødsulykker er sket om mandagen mellem kl. 15-18. Der er forholdsvis

få ulykker i hverdage i nattetimerne, med færrest (4 dødsulykker) tirsdag morgen mellem kl. 03-06. Lørdag og søndag er ulykkerne mere lige lidt fordelt hen over hele døgnet, men med flest tidsrummene mellem kl. 15-18 og kl. 24-03.

Kl.	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn	Total
0-3	8	6	8	8	11	34	34	109
3-6	12	4	10	13	12	23	12	86
6-9	42	32	29	24	30	17	20	194
9-12	39	40	30	36	44	26	30	245
12-15	46	43	39	44	52	31	32	287
15-18	61	58	50	56	56	43	37	361
18-21	27	27	27	41	48	24	23	217
21-24	12	21	26	23	31	29	17	159
Total	247	231	219	245	284	227	205	1658

Tabel 10 Dødsulykker fordelt på ugedage og tidspunkt på døgnet fra 2013-2022

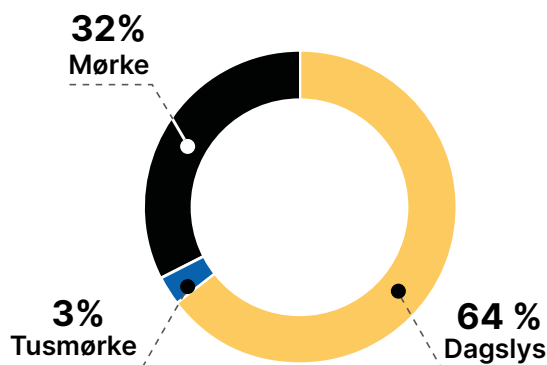
Lysforhold

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 fx er sværere at orientere sig i mørke, men også faktorer som hastighed, påvirkede førere og træthed spiller ind.

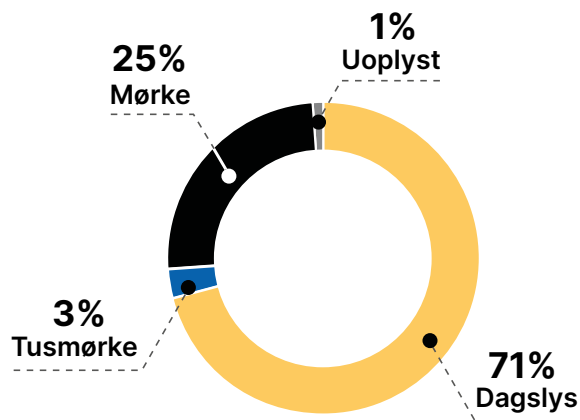
Læs mere i Havarikommisionens rapport om Trafikulykker om natten.



Dødsulykker 2013-2022



Øvrige personskadeulykker 2013-2022



Figur 24 Lysforhold ved dødsulykker samt øvrige personskadeulykker i perioden 2013-2022.

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 2022 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

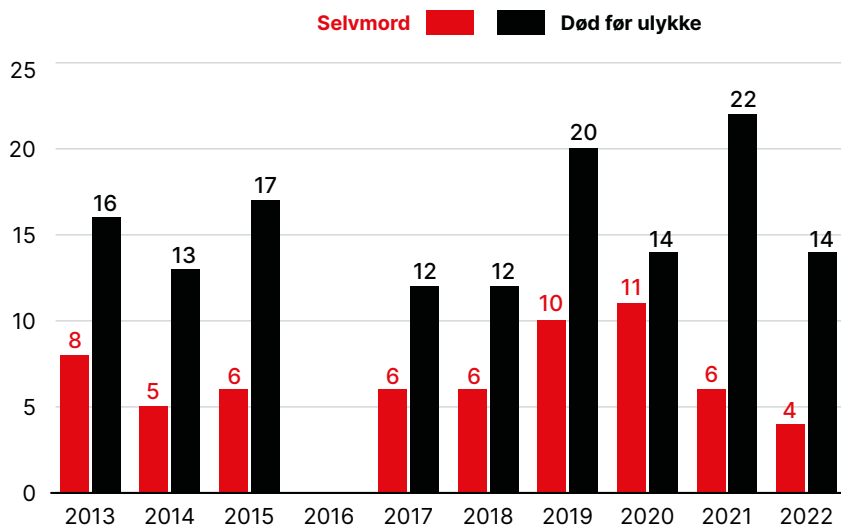
med muligt selvmord er regnet med i årsrapporterne, da der ikke er tilstrækkelige beviser til at afgøre, om der er tale om selvmord.

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 2022 er der registreret 14 ulykker, hvor føreren som følge af sygdom er afgået ved døden inden ulykken, primært pga. hjertestop.

I perioden 2013-2022 er der i alt registreret 140 ulykker, hvor føreren døde af naturlige årsager før ulykken, jf. Figur 25. Da føreren i disse tilfælde ikke er død som følge af ulykken, og da ulykken sker som følge af førerens død, betragtes disse ulykker heller ikke som dødsulykker. Data for de i alt 140 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 25 Antal omkomne personer i forbindelse med selvmord og førere døde før ulykken i perioden 2013-2022. Disse data er ikke medtaget i resten af rapporten, og er ikke indregnet i dødsulykkesstatistikken. Eventuelle selvmord i 2016 er ikke registreret, og indgår derfor ikke i den samlede registrering.



BILAG 1

Ulykkes- og skadesfaktorer

Ulykkesfaktorer

Trafikantfaktorer

Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	For høj hastighed i forhold til hastighedsgrænse eller køretøjsbestemt hastighedsgrænse lige inden ulykkens opståen.
Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	For høj hastighed i forhold til forholdene. 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 reaktion/manøvre	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. fejlurdering 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 vejr mæssige 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.

BILAG 2

Ulykkesfaktorer 2012-2021

Ulykkesfaktorer	2022		2021		2020		2019	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Knyttet til trafikanter								
a Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen	29	19%	23	18%	34	23%	50	26%
b Hastighed i forhold til forhold eller manøvre	12	8%	5	4%	11	7%	11	6%
c Forkert placering	22	15%	16	13%	14	9%	12	6%
d Manglende/forkert reaktion/manøvre	22	15%	20	16%	15	10%	22	11%
e Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed	44	29%	50	39%	57	38%	79	41%
f Manglende/utilstrækkelig orientering	48	32%	34	27%	44	29%	53	27%
h Chancebetonet kørsel	12	8%	20	16%	42	28%	48	25%
i Påvirket spiritus/narkotika/medicin	33	22%	27	21%	44	29%	52	27%
j Svækket fysisk tilstand	8	5%	15	12%	18	12%	22	11%
z Uligevægtig sindstilstand	4	3%	2	2%	4	3%	2	1%
Knyttet til veje og omgivelser								
k U hensigtsmæssig vejudformning	7	5%	6	5%	10	7%	10	5%
l U hensigtsmæssig rabatudformning	3	2%	1	1%	0	0%	2	1%
m Afmærkning/skiltning	5	3%	0	0%	1	1%	4	2%
n Manglende vedligeholdelse	2	1%	1	1%	0	0%	1	1%
o Genstande på kørebanen	5	3%	4	3%	1	1%	5	3%
p Vejr	9	6%	5	4%	16	11%	22	11%
Knyttet til køretøj								
s Bremses	3	2%	1	1%	2	1%	4	2%
t Styretøj	1	1%	1	1%	4	3%	0	0%
u Dæk	2	1%	4	3%	2	1%	6	3%
v Lys og reflekser	1	1%	2	2%	3	2%	3	2%
w Spejlindstillinger	0	0%	0	0%	1	1%	0	0%
x Belæsning	0	0%	2	2%	1	1%	2	1%
y Udsyn	2	1%	0	0%	2	1%	4	2%

2018		2017		2016		2015		2014		2013	
Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
40	24%	35	21%	-	-	44	26%	40	24%	40	23%
15	10%	13	8%	-	-	15	9%	22	13%	14	8%
20	12%	13	8%	-	-	18	10%	14	8%	27	16%
36	22%	32	19%	-	-	30	17%	27	16%	27	16%
56	35%	51	32%	-	-	38	23%	59	35%	40	24%
50	34%	52	33%	-	-	50	30%	43	26%	54	31%
42	26%	37	23%	-	-	32	19%	29	17%	27	16%
34	21%	42	25%	-	-	30	17%	47	28%	48	28%
14	9%	13	8%	-	-	9	5%	8	5%	13	8%
1	1%	2	1%	-	-	6	3%	1	1%	2	1%
12	7%	10	6%	-	-	8	5%	12	8%	9	5%
1	1%	4	2%	-	-	0	0%	1	1%	6	3%
3	2%	4	2%	-	-	3	2%	3	2%	7	4%
1	1%	1	1%	-	-	2	1%	2	1%	2	1%
3	2%	1	1%	-	-	1	1%	3	2%	5	3%
20	12%	18	11%	-	-	14	8%	12	7%	11	6%
3	2%	4	2%	-	-	1	1%	3	2%	2	1%
0	0%	3	2%	-	-	0	0%	1	1%	1	1%
8	5%	7	4%	-	-	4	2%	2	1%	5	3%
7	4%	4	2%	-	-	4	2%	3	2%	2	1%
3	2%	2	1%	-	-	0	0%	0	0%	4	2%
1	1%	0	0%	-	-	0	0%	1	1%	4	2%
2	1%	2	1%	-	-	1	1%	2	1%	2	1%

BILAG 3

Skadesfaktorer 2012-2021

Skadesfaktorer	2021		2021		2020		2019	
	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
Knyttet til trafikanter								
I Manglende eller utilstrækkelig selebrug	16	11%	14	11%	24	16%	26	13%
II Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug	7	5%	18	14%	17	11%	16	8%
III Høj hastighed	12	8%	12	9%	19	13%	15	8%
IV Forkert placering i køretøj	0	0%	0	0%	1	1%	1	1%
Knyttet til veje og omgivelser								
V Faste genstande	22	15%	21	17%	19	13%	27	14%
VI Skråninger	10	7%	5	4%	3	2%	2	1%
VII Autoværn	6	4%	0	0%	4	3%	2	1%
Knyttet til køretøj								
VIII Utilstrækkelig kabineadskillelse	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
IX Belæsning	0	0%	2	2%	1	1%	1	1%
X Dæk	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%
XI Manglende eller utilstrækkeligt udstyr	3	2%	0	0%	1	1%	6	3%

2018		2017		2016		2015		2014		2013	
Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel	Antal	Andel
22	13%	24	15%	-	-	24	14%	30	18%	26	15%
15	9%	17	10%	-	-	24	14%	19	11%	13	8%
15	9%	22	13%	-	-	21	12%	22	13%	17	10%
0	0%	2	1%	-	-	1	1%	0	0%	2	1%
18	11%	25	15%	-	-	29	17%	31	18%	26	15%
3	2%	5	3%	-	-	3	2%	4	2%	9	5%
3	2%	0	0%	-	-	3	2%	2	1%	1	1%
0	0%	0	0%	-	-	0	0%	0	0%	0	0%
1	1%	1	1%	-	-	0	0%	2	1%	1	1%
0	0%	0	0%	-	-	0	0%	2	1%	1	1%
4	2%	8	5%	-	-	4	2%	3	2%	3	2%



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