

Dødsulykker

2023



TITEL

Dødsulykker 2023

DATO

Oktober 2024

ISBN (digital version)

978-87-7595-136-9

COPYRIGHT

Vejdirektoratet, 2024

Indhold

| | |
|---|-----------|
| Indhold og forudsætninger | 4 |
| Definitioner | 4 |
| Ulykkes- og skadesfaktorer | 5 |
| Kilder | 5 |
| Sammenfatning af dødsulykker i 2023 | 6 |
| Fakta om dødsulykker | 8 |
| Danmark i forhold til EU | 8 |
| Fordeling af dødsulykker i Danmark | 9 |
| Ulykkesfaktorer | 13 |
| Skadesfaktorer | 14 |
| Transportmiddel | 15 |
| Køn og alder | 15 |
| Dræbte fordelt på alder | 16 |
| Modparter | 19 |
| Ulykkesfaktorer relateret til uopmærksomhed og manglende orientering | 19 |
| BILAG 1 Ulykkes- og skadesfaktorer | 24 |

Indhold og forudsætninger

Denne rapport omhandler dødsulykker i trafikken for året 2023. 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 2014-2023 efter gennemgangen af 2023.

Gengivelse af resultaterne er tilladt med kildeangivelse: DUS 2023, 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.

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

Spiritusulykker er ulykker, hvor mindst én fører eller fodgænger har 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 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 en eller flere ulykkesfaktorer ikke havde været til stede under en ulykke, er det vurderet, at ulykken sandsynligvis ikke ville være sket.

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 personskaade.

Ulykkesfaktor

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

Skadesfaktor

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



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.

Sammenfatning af dødsulykker i 2023

3 ud af 4 dræbte var mænd



122 mænd og 40 kvinder mistede livet i trafikken i 2023.

162

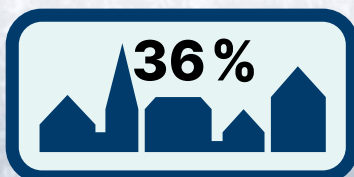
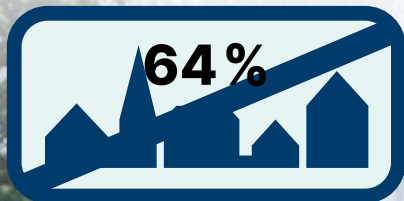
mistede livet i trafikken i 155 ulykker

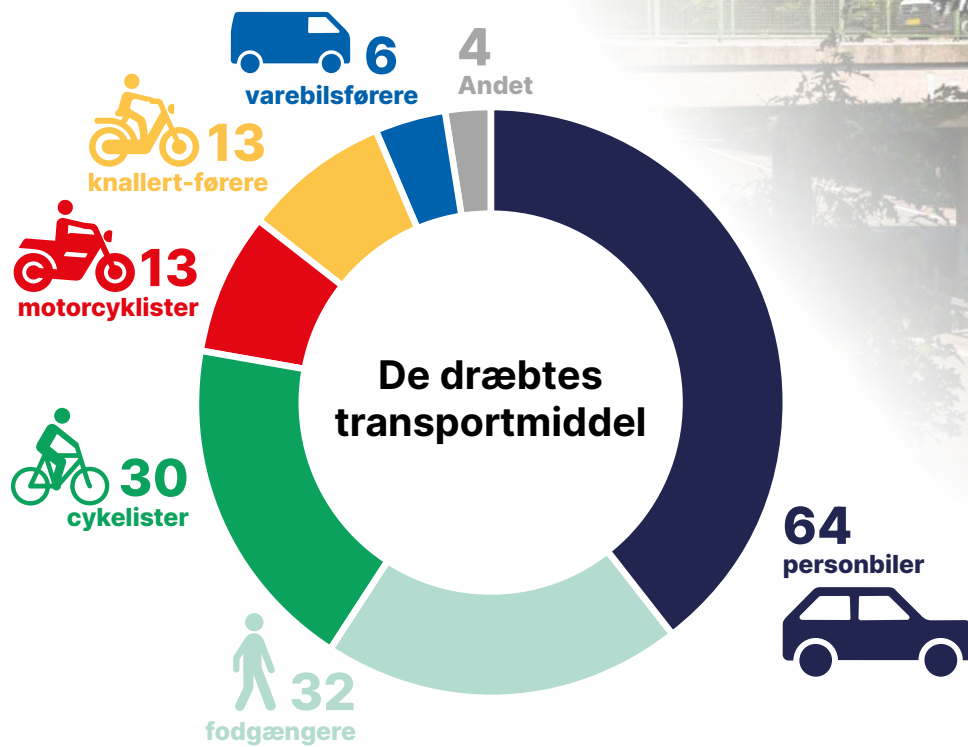


80+
km/t

52% af dødsulykkerne sker på veje med en hastighedsgrænse på 80 km/t eller højere.

Fordeling mellem land og by





75 år+

47

dræbte i alt



18

af de dræbte ældre var cykelister



13

fodgængere

3

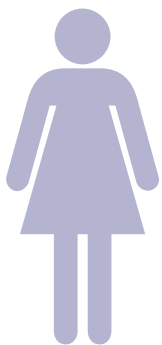
Andet



13

personbil fører

Fordelingen på køn



17

af de dræbte kvinder var cykelister eller fodgængere

21

kørte person- eller varebil

2

kørte andet



45

af de dræbte mænd var cykelister eller fodgængere

49

kørte person- eller varebil

28

kørte andet



Fakta om dødsulykker

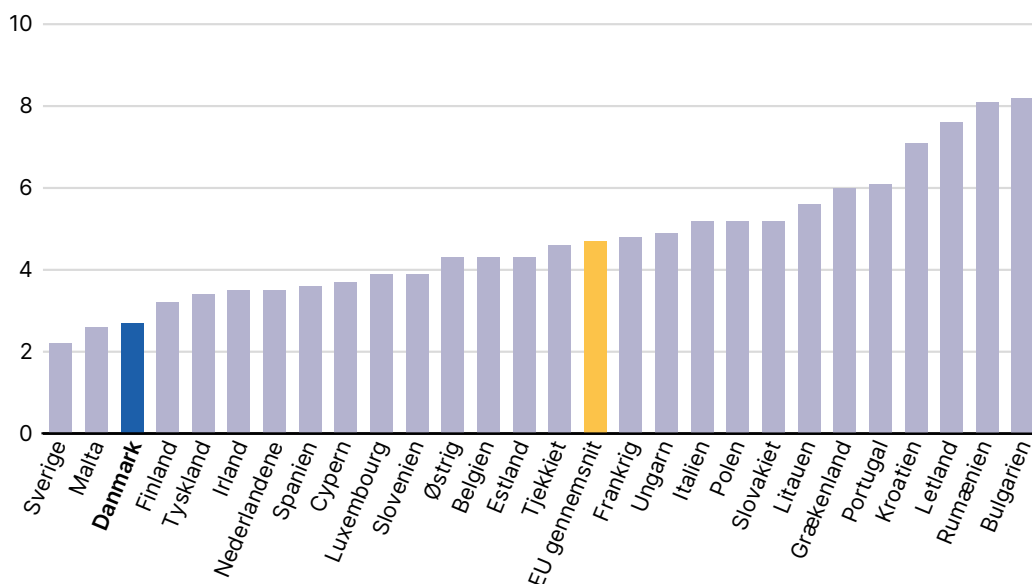
I 2023 blev 162 trafikanter dræbt i 155 ulykker. I Tabel 1 ses udviklingen de seneste 10 år.

| År | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Dødsulykker | 168 | 172 | 195 | 165 | 164 | 193 | 150 | 127 | 151 | 155 |
| Dræbte | 182 | 178 | 211 | 175 | 171 | 199 | 163 | 130 | 154 | 162 |

Tabel 1: Antal dødsulykker og antallet af dræbte i perioden 2014-2023.

Danmark i forhold til EU

I Danmark er der 2,6 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 4,7 dræbte pr. 100.000 indbyggere.



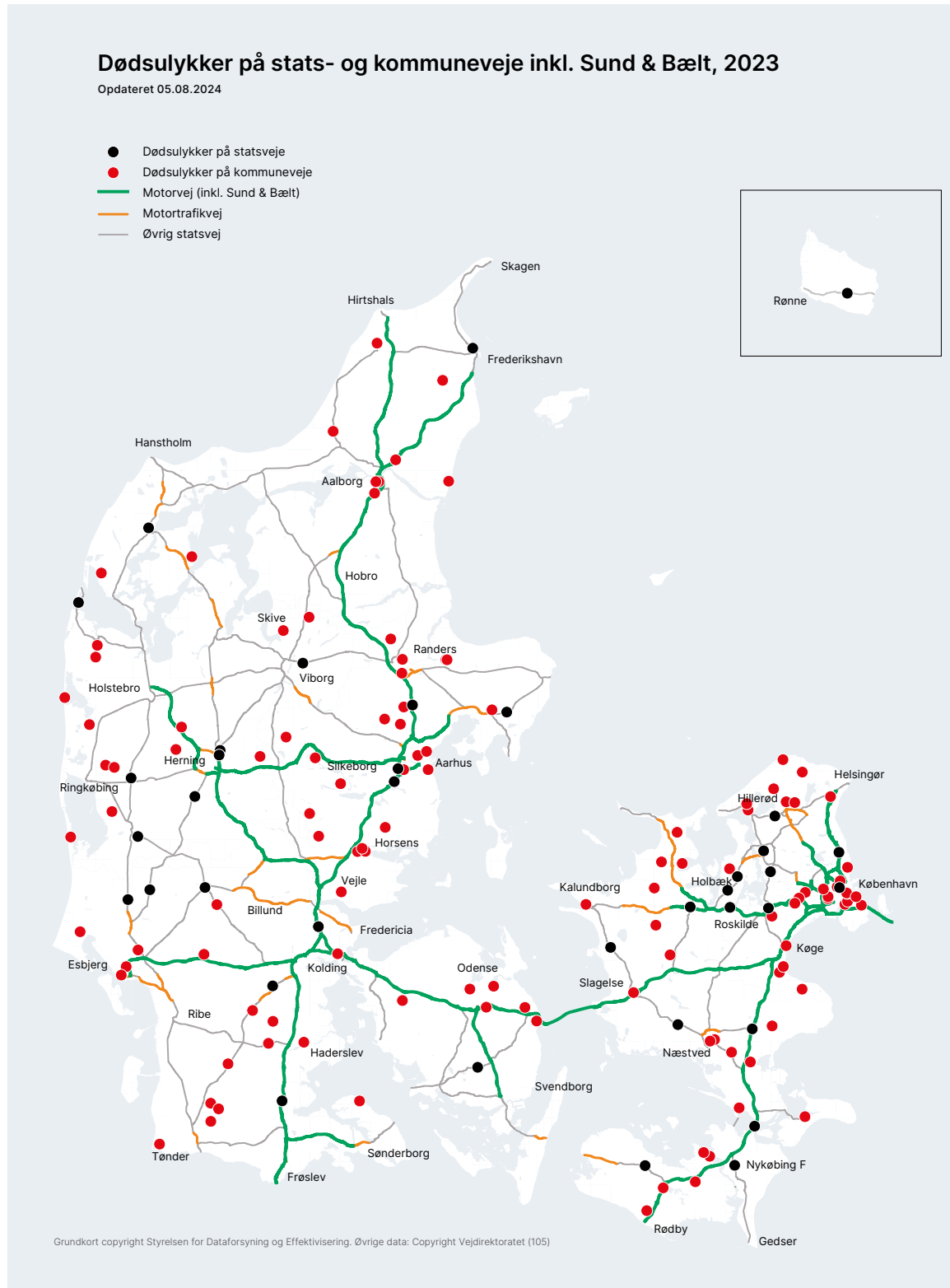
Figur 1: Antal dræbte pr. 100.000 indbyggere i 2023 i EU-lande.

Tallene for Danmark er endelige, men øvrige EU-lande er foreløbige tal. Kilde: CARE

Fordeling af dødsulykker i Danmark

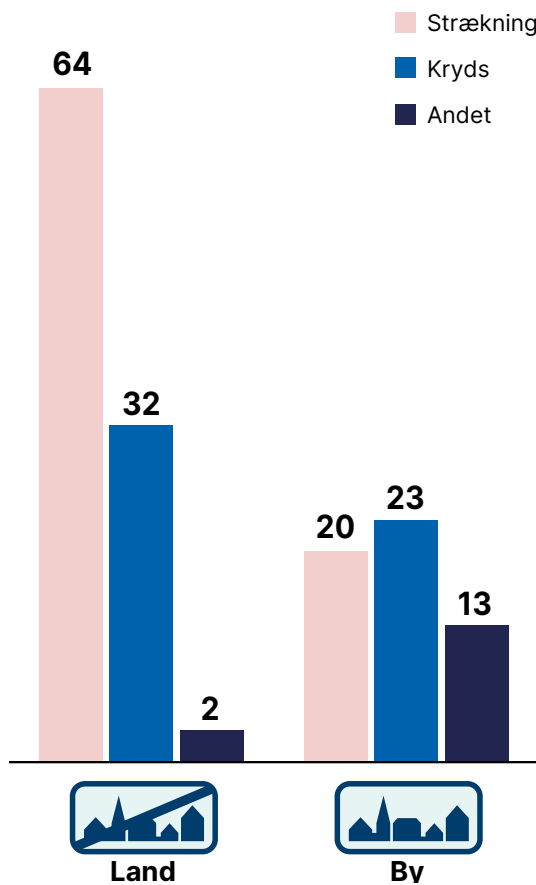
På kortet Figur 2 ses den geografiske fordeling af dødsulykkerne i Danmark. 37 dødsulykker er sket på statsveje og 118 på kommuneveje.

Hvis du er interesseret i at læse mere detaljeret om alle trafikulykker for året 2023, findes der mere information i rapporten [Trafikulykker for året 2023](#) på Vejdirektoratets [hjemmeside](#).

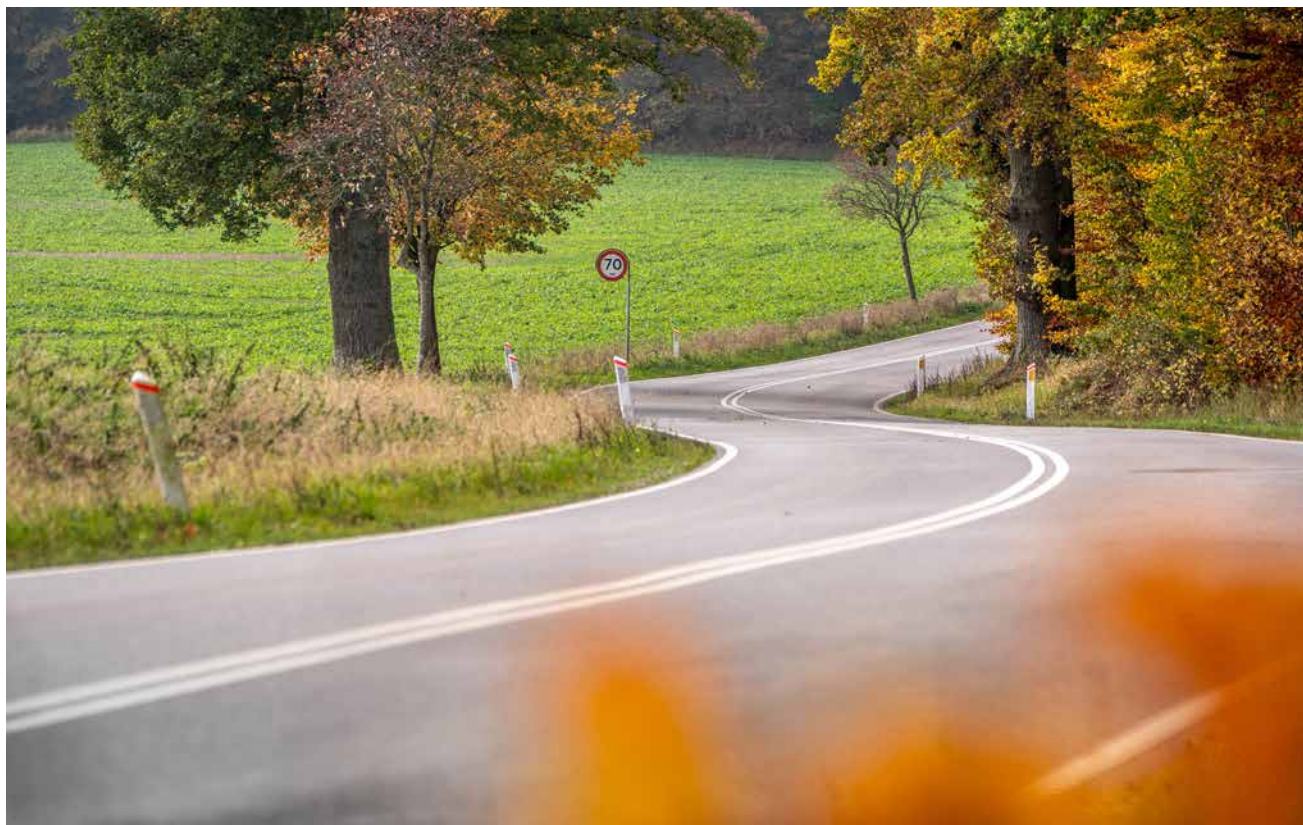


Figur 2: Geografisk placering af dødsulykker i 2023.

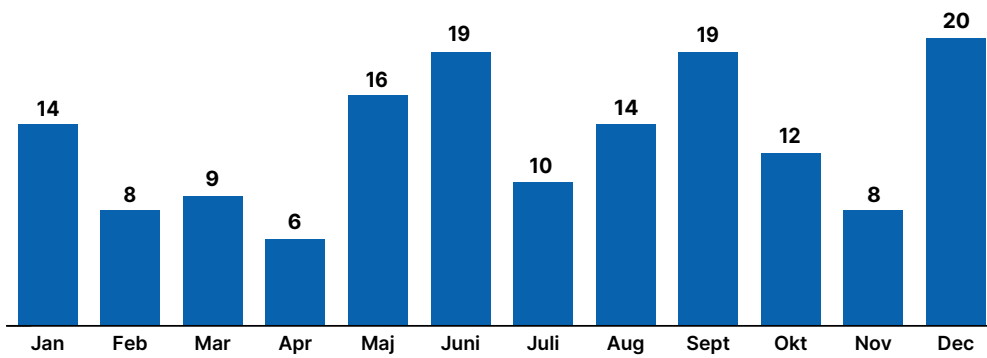
Land/byzone og vejudformning



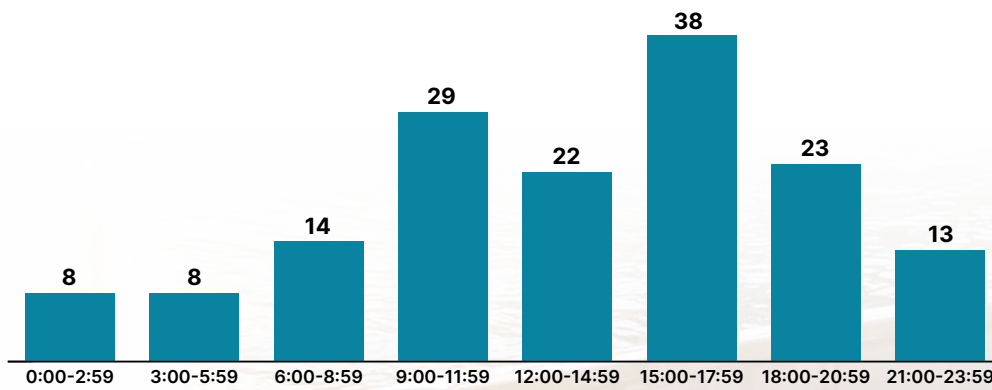
Figur 3: Dødsulykker fordelt på land- og byzone samt vejudformning i 2023. Andet omfatter f.eks. selvstændig cykelsti, ind/udkørsel og torve.



Tidspunkt for ulykkerne



Figur 4: Dødsulykker 2023 fordelt på årets måneder.

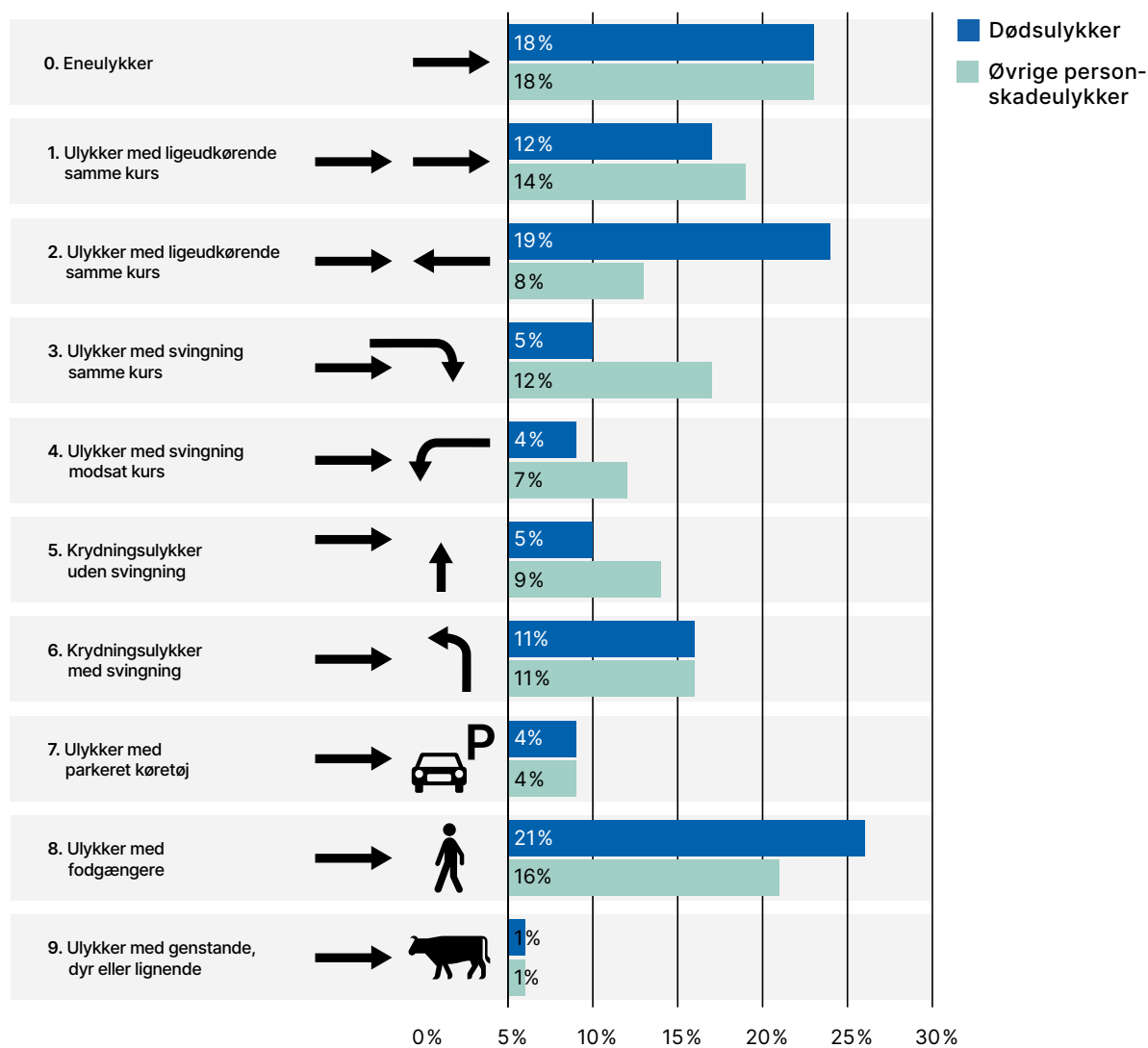


Figur 5: Dødsulykker 2023 fordelt på døgnets timer.



Uheldssituationer

De tre hyppigste hovedsituationer ved en dødsulykke er:



Figur 6: Dødsulykker og øvrige personskadeulykker i 2022 fordelt på hovedsituationer.

Ulykkesfaktorer

| Ulykkesfaktorer | Antal | Andel af dødsulykker |
|---|-------|----------------------|
| Knyttet til trafikanter | | |
| Hastighed i forhold til hastighedsgrænsen | 22 | 14% |
| Hastighed i forhold til forhold eller manøvre | 8 | 5% |
| Forkert placering | 15 | 10% |
| Manglende/forkert reaktion/manøvre | 27 | 17% |
| Manglende/utilstrækkelig opmærksomhed | 69 | 45% |
| Manglende/utilstrækkelig orientering | 55 | 35% |
| Chancebetonet kørsel | 26 | 17% |
| Påvirket spiritus/narkotika/medicin | 39 | 25% |
| Svækket fysisk tilstand | 10 | 6% |
| Uligevægtig sindstilstand | 3 | 2% |
| Knyttet til veje og omgivelser | | |
| Uhensigtsmæssig vejudformning | 20 | 13% |
| Uhensigtsmæssig rabatudformning | 0 | 0% |
| Afmærkning/skiltning | 2 | 1% |
| Manglende vedligeholdelse | 1 | 1% |
| Genstande på kørebanen | 3 | 2% |
| Vejr | 12 | 8% |
| Knyttet til køretøjer | | |
| Bremser | 0 | 0% |
| Styretøj | 2 | 1% |
| Dæk | 3 | 2% |
| Lys og reflekser | 2 | 1% |
| Spejlindstillinger | 2 | 1% |
| Belæsning | 0 | 0% |
| Udsyn | 9 | 6% |

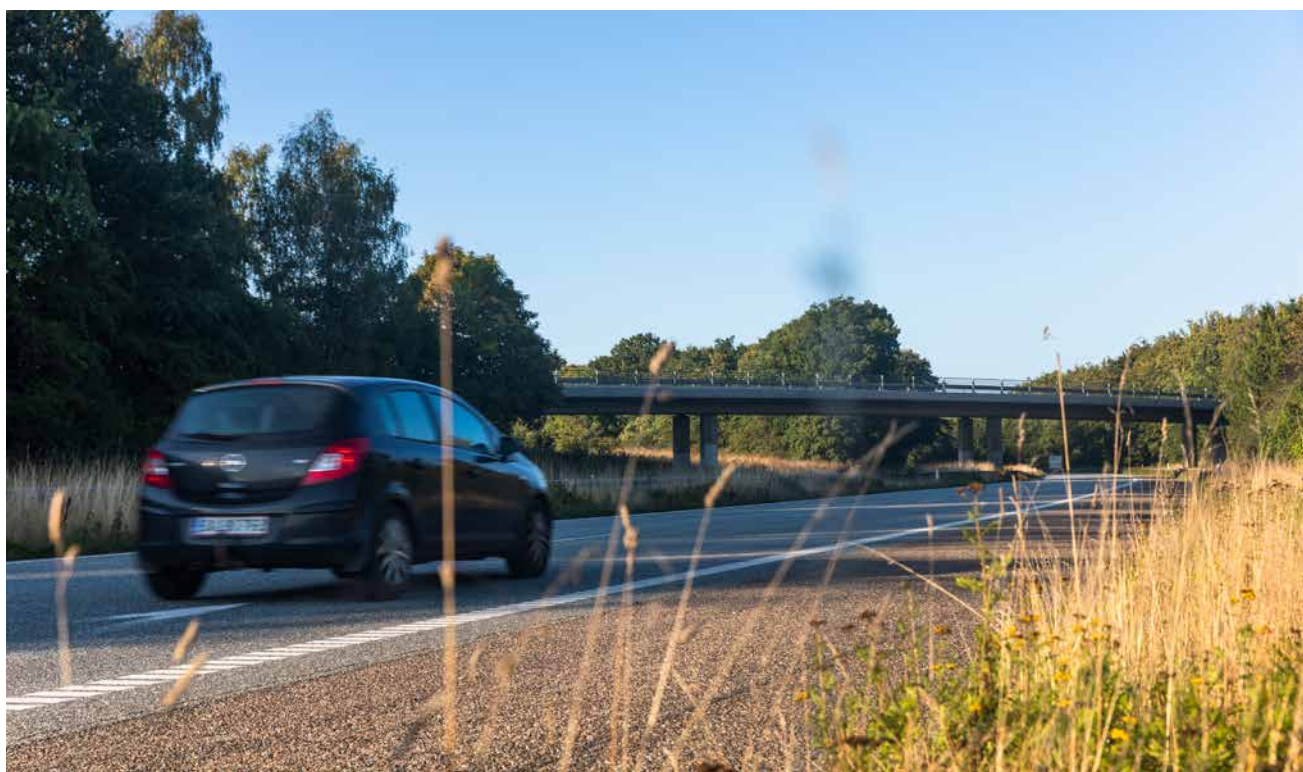
Tabel 2: Antal ulykkesfaktorer knyttet til hhv. trafikant, vejens og omgivelser samt køretøj anvendt i dødsulykker 2023. En ulykke kan have mere end 1 og max 4 ulykkesfaktorer tilknyttet. Der er i 2023 tilknyttet ulykkesfaktorer til 153 dødsulykker, mens det ikke har været muligt i 2 ulykker. For nærmere forklaring af ulykkesfaktorer se side 5 samt bilag 1. (Note: Der kan være tilknyttet flere ulykkesfaktorer til én ulykke, tallene kan derfor ikke lægges direkte sammen).



Skadesfaktorer

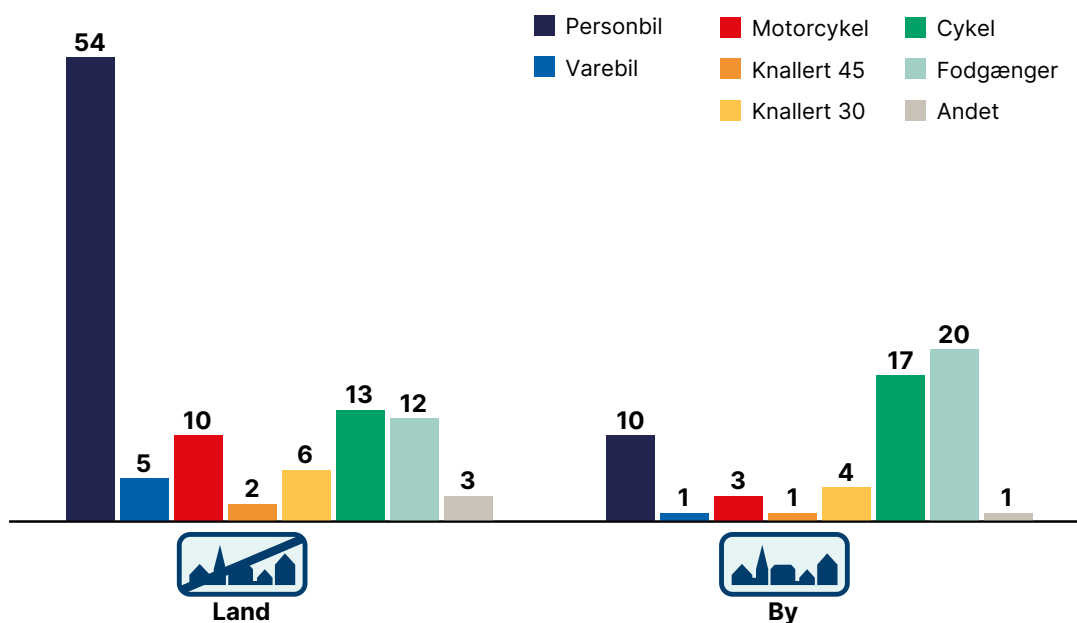
| Skadesfaktorer | Antal | Andel af dødsulykker |
|--|-------|----------------------|
| Knyttet til trafikanter | | |
| Manglende eller utilstrækkelig selebrug | 17 | 11% |
| Manglende eller utilstrækkelig hjelmbrug | 14 | 9% |
| Høj hastighed | 5 | 3% |
| Forkert placering i køretøj | 0 | 0% |
| Knyttet til veje og omgivelser | | |
| Faste genstande | 11 | 7% |
| Skråninger | 4 | 3% |
| Autoværn | 0 | 0% |
| Knyttet til køretøj | | |
| Utilstrækkelig kabineadskillelse | 0 | 0% |
| Belæsning | 0 | 0% |
| Dæk | 0 | 0% |
| Manglende eller utilstrækkeligt udstyr | 0 | 0% |

Tabel 3: Antal skadesfaktorer knyttet til hhv. trafikant, vejens og omgivelser samt køretøj anvendt i dødsulykker 2023. En ulykke kan have mere end 1 og max 4 skadesfaktorer tilknyttet. Der er i 2023 tilknyttet skadesfaktorer til 45 dødsulykker. For nærmere beskrivelse af skadesfaktorer se side 5 samt bilag 1. (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 2023 fordelt på transportmiddel og land/byzone.

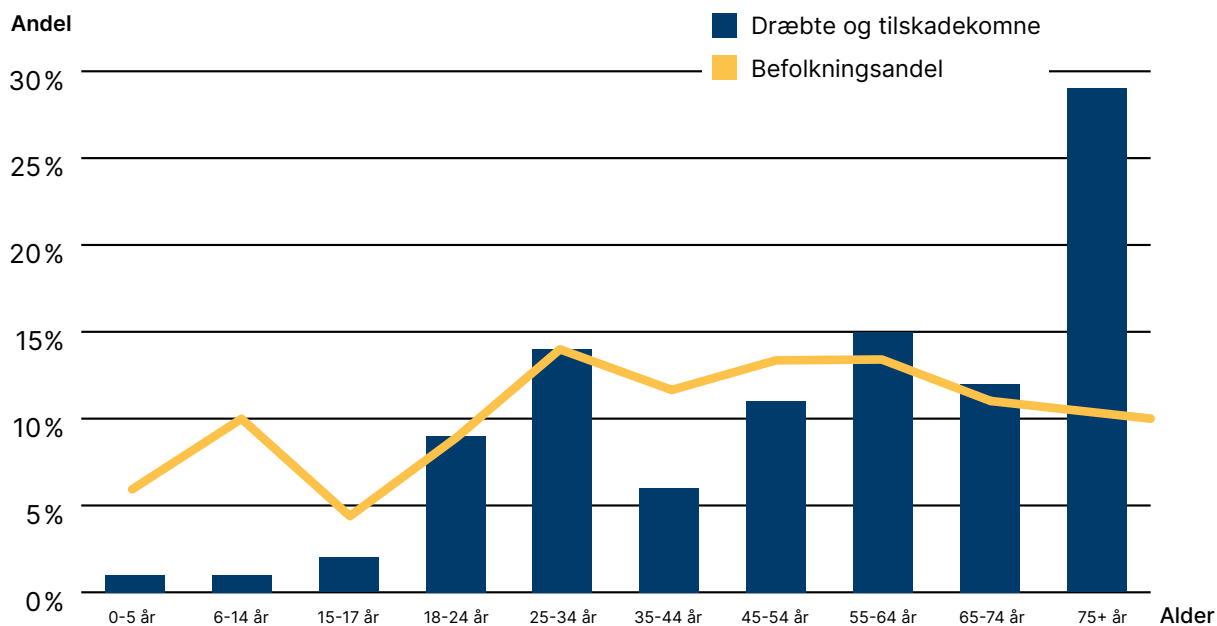
Andet* dækker i figuren over lastbil, sættevogn samt 3- eller 4- hjulet køretøj under 400 kg.

Køn og alder

| | Kvinder | Mænd | Dræbte samlet | Procent fordeling dræbte |
|----------|---------|------|---------------|--------------------------|
| 0-5 år | 1 | 0 | 1 | 1% |
| 6-14 år | 0 | 2 | 2 | 1% |
| 15-17 år | 1 | 2 | 3 | 2% |
| 18-24 år | 2 | 12 | 14 | 9% |
| 25-34 år | 7 | 16 | 23 | 14% |
| 35-44 år | 0 | 9 | 9 | 6% |
| 45-54 år | 5 | 13 | 18 | 11% |
| 55-64 år | 4 | 21 | 25 | 15% |
| 65-74 år | 6 | 14 | 20 | 12% |
| 75+ år | 14 | 33 | 47 | 29% |
| I alt | 40 | 122 | 162 | 100% |

Tabel 4: Dræbte i dødsulykker 2023 fordelt på køn og alder.

Dræbte fordelt på alder



Figur 8: Trafikdræbte i 2023 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.



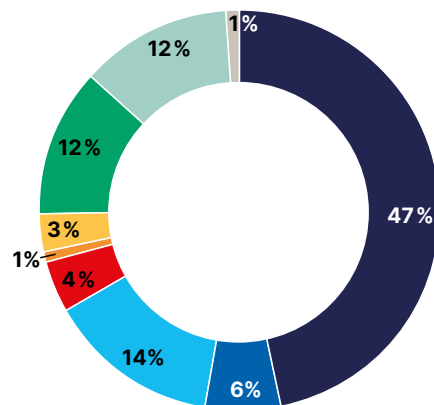


Transportmiddel – alle implicerede førere/fodgængere

I dødsulykkerne registreres også modparter og tilskadekomne passagerer. Udover de 162 dræbte (142 førere/fodgængere og 20 passagerer) var der 41 tilskadekomne personer i dødsulykkerne, hvoraf 24 personer var førere/fodgængere og 17 personer var passagerer. Der er registreret 125 uskadede førere/fodgængere i forbindelse med dødsulykkerne. Oplysninger om uskadede passagerer registreres ikke.

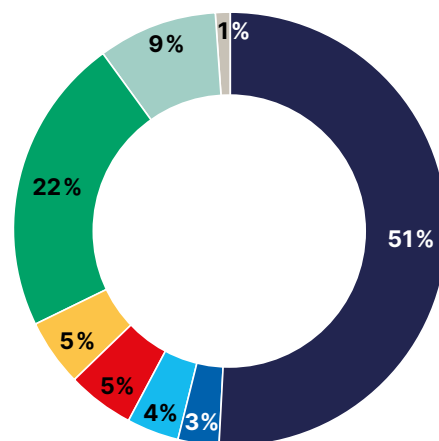


Implicerede førere/fodgængere i dødsulykker 2023



Figur 9: Alle implicerede førere/fodgængere (291 personer) i dødsulykker 2023 – både dræbte og modparter fordelt på transportmiddel. Andet* omfatter traktorer, motorredskab (f.eks. rendegraver eller mejetærsker) og 3- eller 4-hjulede motorkøretøjer under 400 kg.

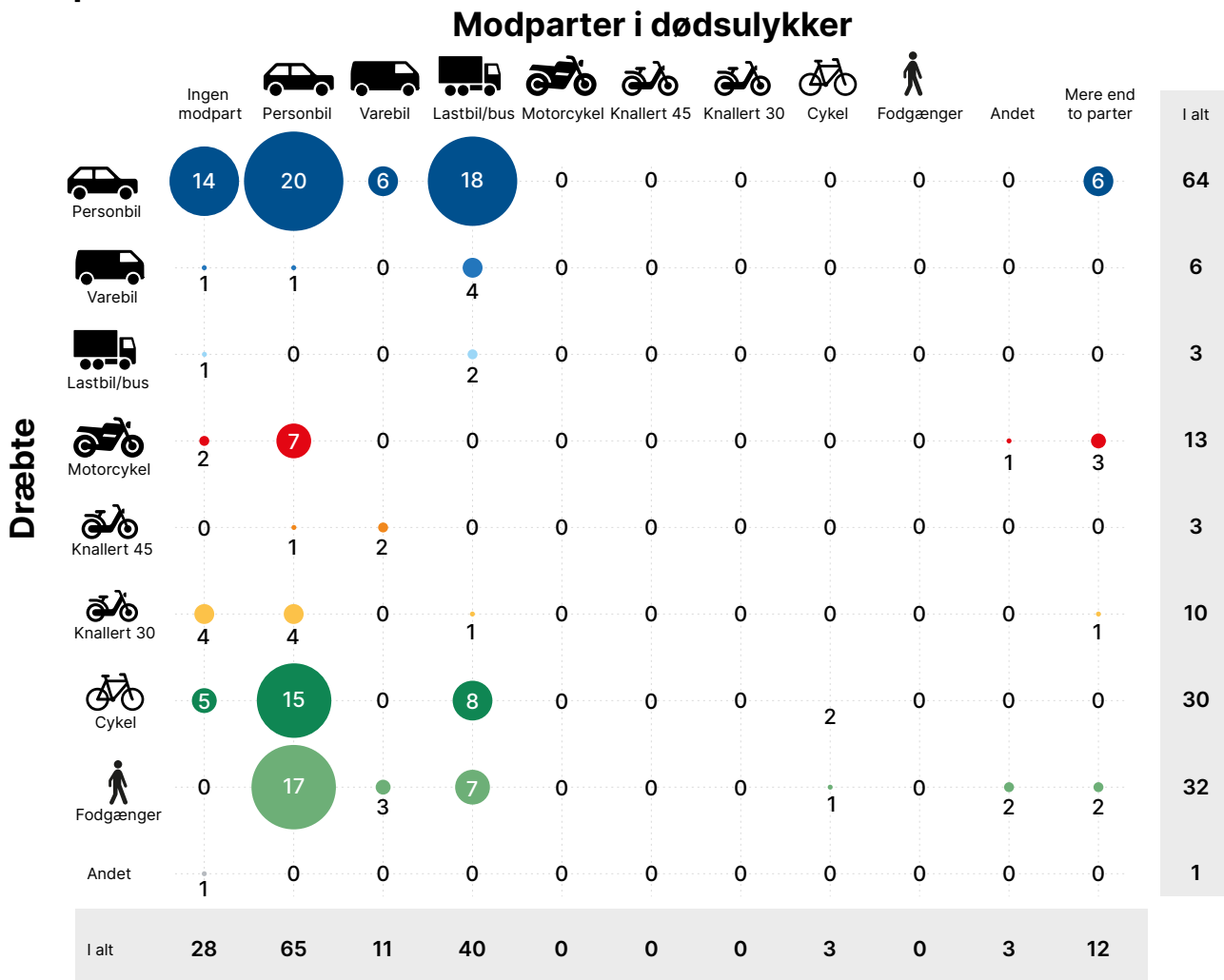
Implicerede førere/fodgængere i øvrige personskadeulykker



- Personbil
- Motorcykel
- Cykel
- Varebil
- Knallert 45
- Fodgænger
- Lastbil/Bus
- Knallert 30
- Andet

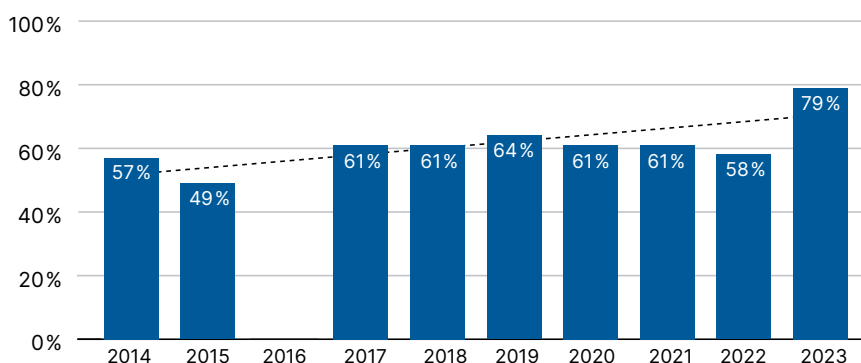
Figur 10: Alle implicerede førere/fodgængere i personskadeulykker (øvrige, dvs. ulykker med personskade men ingen dræbte) i 2023 fordelt på transportmiddel. I alt 4263 personer. Andet* omfatter traktorer, motorredskab (f.eks. rendegraver eller mejetærsker), letbanekøretøj, 3- eller 4-hjulede motorkøretøjer under 400 kg, rytter og flygtet trafikant.

Modparter



Tabel 5: Fordeling af dræbte og deres modparter på transportmiddel i 2023. 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.

Ulykkesfaktorer relateret til uopmærksomhed og manglende orientering

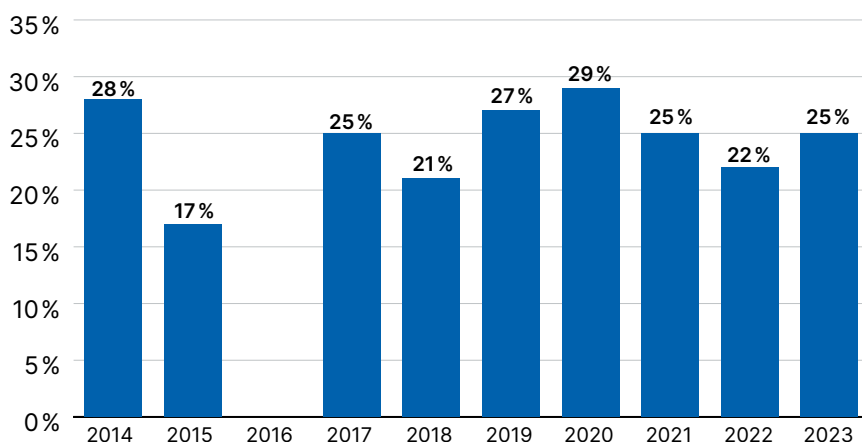


Figur 11: Udviklingen i andelen af dødsulykker, hvor en af ulykkesfaktorerne er enten manglende orientering og/eller utilstrækkelig opmærksomhed. I nogle ulykker er begge ulykkesfaktorer gældende, disse ulykker tæller kun med en gang i figuren. (Note: i 2016 var dødsulykkesstatistikken sat på pause).

Ulykker med påvirkede førere og fodgængere

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Ulykker hvor fører/ fodgænger påvirket af spiritus (og evt. andet) | 35 | 26 | 26 | 33 | 29 | 38 | 26 | 26 | 29 | 32 |
| Ulykker hvor fører/fodgænger kun påvirket af narkotika/medicin | 10 | 6 | 6 | 13 | 11 | 18 | 14 | 5 | 10 | 10 |
| Ulykker i alt med spiritus/ narkotika/medicin | 45 | 32 | 32 | 46 | 40 | 56 | 40 | 31 | 39 | 42 |
| Samlet antal dødsulykker | 168 | 172 | 195 | 165 | 164 | 193 | 150 | 127 | 151 | 155 |

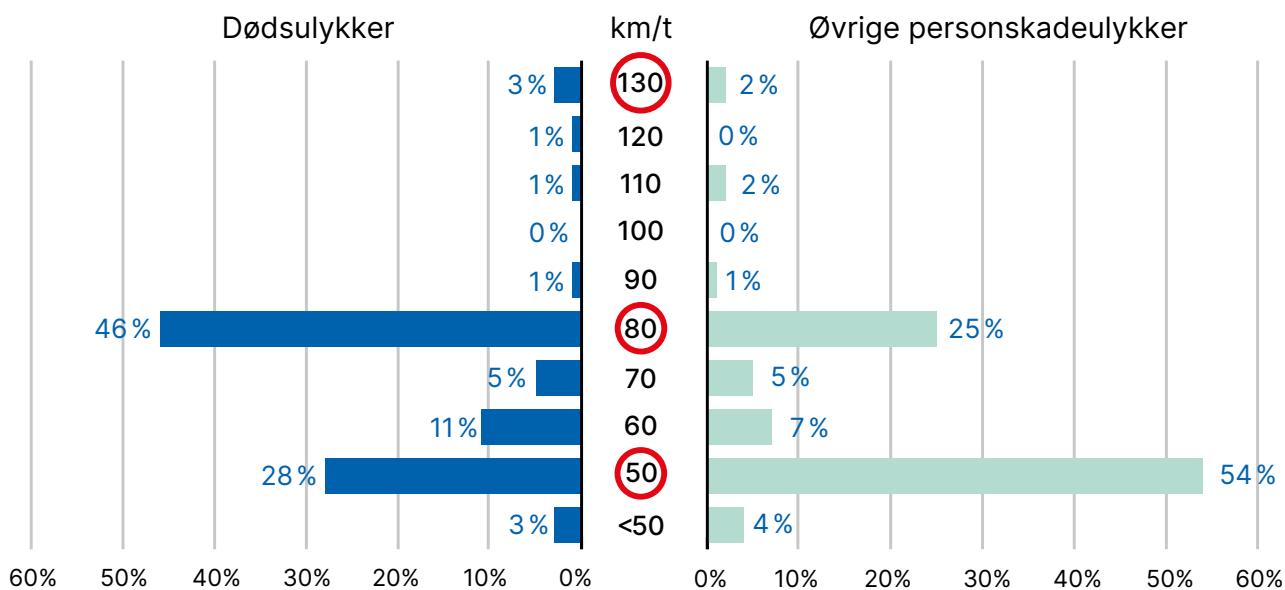
Tabel 6: Udviklingen i antal dødsulykker, hvor en eller flere parter har været påvirket af spiritus og/eller narko/medicin. I 42 (27%) ulykker i 2023 var en af førerne/fodgængere i ulykkerne påvirket af enten spiritus, narko, medicin eller en blanding af flere dele.



Figur 12: Udviklingen i andelen af dødsulykker, hvor en af ulykkesfaktorerne er at en fører/ fodgænger har været påvirket af spiritus, narko, medicin eller en blanding. (Note: i 2016 var dødsulykkesstatistikken sat på pause).



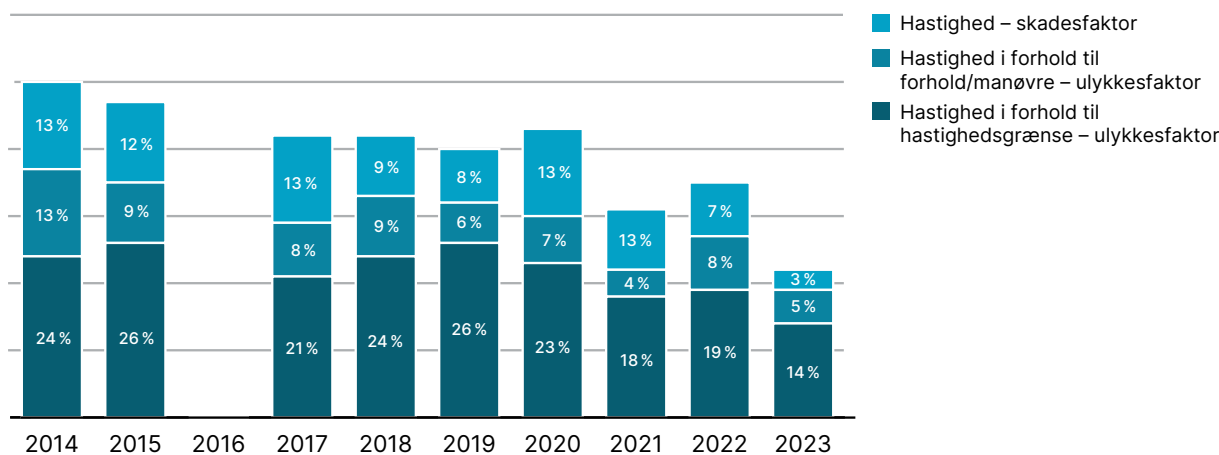
Hastighedsgrænser og kørte hastigheder



Figur 13: Dødsulykker fra 2023 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

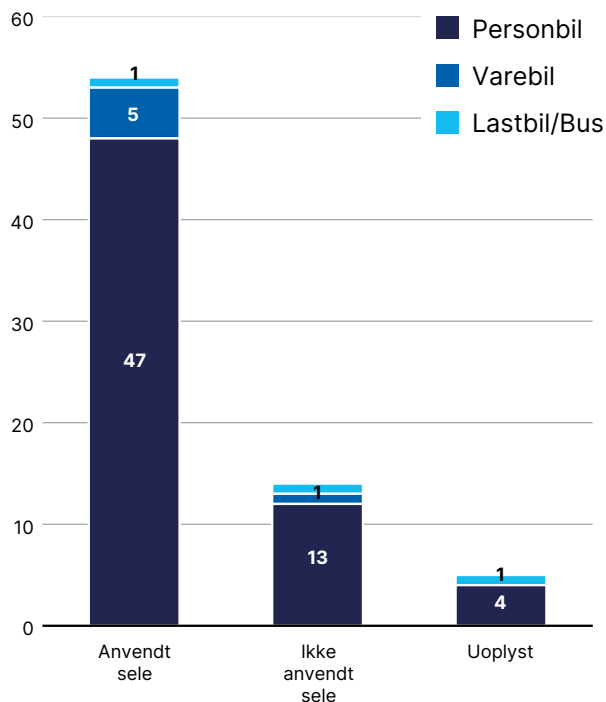
| Hastighedsoverskridelse | Personbil | Varebil | Lastbil/bus | Motorcykel | Knallert 45 og knallert 30 | I alt |
|-------------------------|-----------|---------|-------------|------------|----------------------------|-------|
| 1-10 km/t | 18 | 4 | 9 | 4 | 1 | 36 |
| 11-20 km/t | 6 | 1 | 10 | 0 | 1 | 18 |
| 21-30 km/t | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 31- km/t | 8 | 1 | 0 | 3 | 0 | 12 |
| I alt | 34 | 6 | 19 | 8 | 2 | 69 |

Tabel 7: I 2023 blev hastigheden overskredet i 69 af dødsulykkerne, det svarer til 45%. Transportmiddel og omfanget af hastighedsoverskridelse i forbindelse med dødsulykker 2023 kan ses i tabellen.

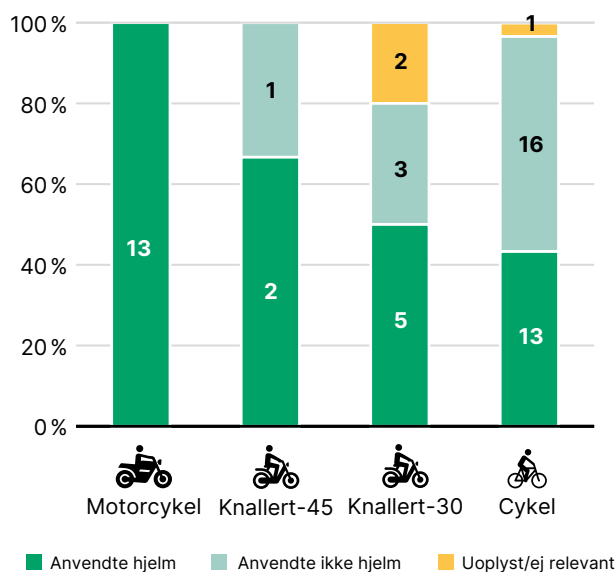


Figur 14: Udviklingen i hastighed som ulykkes- og skadesfaktor i dødsulykker. Figuren viser den andel af hastighedsfaktorer udgør det samlede antal ulykkes- og skadesfaktorer. (Note: Hastighed som skadesfaktor angives kun i ulykker, hvor hastighed ikke allerede er markeret som ulykkesfaktor). (Note: i 2016 var dødsulykkesstatistikken sat på pause).

Sele- og hjelmbrug samt airbags



Figur 15: Selebrug blandt de dræbte trafikanter i personbil, varebil og lastbil/bus.



Figur 16: Hjelmbrug blandt de dræbte trafikanter på motorcykel, knallert 45, knallert 30 og cykel i 2023. "Ej relevant" kan f.eks. være invalidescooter, der registreres som knallert i færdselsøjemed.



| | Airbag udløst | Airbag ikke udløst | Ingen airbag | Uoplyst | I alt |
|-------------|---------------|--------------------|--------------|---------|-------|
| Personbil | 56 | 6 | 0 | 2 | 64 |
| Varebil | 3 | 0 | 2 | 1 | 6 |
| Lastbil/bus | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| I alt | 59 | 6 | 2 | 6 | 73 |

Tabel 8: 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 ha-stighedsgrænsen | 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 | 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 manøvrer 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 bremskraft. 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. |
| Spejldstillinger | 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 propiller (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 utilstrækkeligt udstyr | Manglende eller utilstrækkeligt udstyr har haft betydning for personskaderne. F.eks. manglende eller fejlbehæftede seler, nakkestøtter, airbag eller fejlbehæftet hjelm. |
| Sele manglende/defekt | Manglende sele på førers eller passagers sæde, som har haft betydning for personskaderne (typisk i ældre køretøj). Defekt sele omfatter defekt fastgørelse af sele, revnet eller svag rem eller sele samt manglende udløsning på selestrammer. Se i øvrigt skadesfaktoren "selebrug" under trafikantfaktorer. |



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