

# Hvad har vi lært af dødsulykkerne?

Årsrapporten "Dødsulykker 2015" sammenfatter tendenser og karakteristika for dødsulykker i trafikken i perioden 2010-2015. Rapporten viser bl.a., at uopmærksomhed og hastighed ofte har betydning for, at ulykkerne sker, og at de bliver så alvorlige. Analyserne er baseret på dataindsamling og analyse af hver enkelt ulykke i projektet Udvidet dødsulykkesstatistik (DUS) – som i øvrigt genoptages i 2017.



Mette Fynbo, Vejdirektoratet  
mfy@vd.dk



Erik Gersdorff Stilling,  
TRAFIKSTIL  
egs@trafikstil.dk



Figur 1. Årsrapporten "Dødsulykker 2015".

## Karakteristika for dødsulykker fra 2010-2015

Indsamling af data til DUS har blandt andet resulteret i, at vi i dag ved mere om, hvilke forhold der medvirker til dødsulykkes opståen, omfanget af ulykkerne, og hvorfor de ender med at blive så alvorlige.

Gennem hele analyseperioden har både ulykkes- og skadesfaktorerne hyppigst være tilknyttet trafikanten. Dvs. trafikanternes adfærd har haft betydning for, at den enkelte ulykke opstod, eller at ulykken blev så alvorlig, at en eller flere personer omkom. Utilstrækkelig orientering og opmærksomhed, den kørte hastighed samt påvirkede trafikanter har været væsentlige faktorer i dødsulykkerne. Eksempelvis har utilstrækkelig orientering og opmærksomhed været en ulykkesfaktor i 54% af ulykkerne, og hastighed har været en ulykkes- eller skadesfaktor i 52% af ulykkerne.

22% af samtlige dødsulykker havde mindst én ulykkesfaktor, som var relateret til vejen og dens omgivelser, og 10% af samtlige ulykker havde mindst én ulykkesfaktor, som var relateret til fejl eller mangler på et af de implicerede køretøjer.

Nogle af karakteristikaene for dødsulykker i perioden 2010-2015 er illustreret i figur 2. Heraf fremgår det eksempelvis, at 72% af de dræbte var mænd, og at 53% af de dræbte kørte i person- eller varebiler. Det fremgår også, at 17% af de dræbte var i alderen 18-24 år, hvilket er en betydelig overrepræsentation i forhold til de 9%, som aldersgruppen udgør af den danske befolkning.

Tilsvarende er ældre over 69 år også overrepræsenteret med 23% af de dræbte i forhold til aldersgruppens befolkningsandel på 12%. Blandt de ældre er kvinder overrepræsenteret – 33% af alle dræbte kvinder var over 69 år.

Udviklingstendenserne i dødsulykker er generelt følsomme over for det faktum, at analyserne gennemføres med små datamængder. Nogle udsving kan således skyldes tilfældig variation i dataene.

Analyserne viser en faldende tendens i andelen af dødsulykker, hvor hastigheden vurderes at have været en ulykkes- eller skadesfaktor. Dvs. ulykker, hvor hastighed enten vurderes at have haft betydning for, at ulykken skete, eller for at ulykken blev så alvorlig.

Analyserne viser også en faldende tendens i antallet af dødsulykker, hvor ulykkes- eller skadesfaktorerne er relateret til vejene og vejens omgivelser.

I årsrapporten "Dødsulykker 2015" er der udført 4 mindre temaanalyser for perioden 2010-2015:

1. Forskelle på dødsulykker i by og på land
2. Arealer langs vejen
3. Sigtbarhed, vejrforhold og føre
4. Kombination af ulykkesfaktorer.

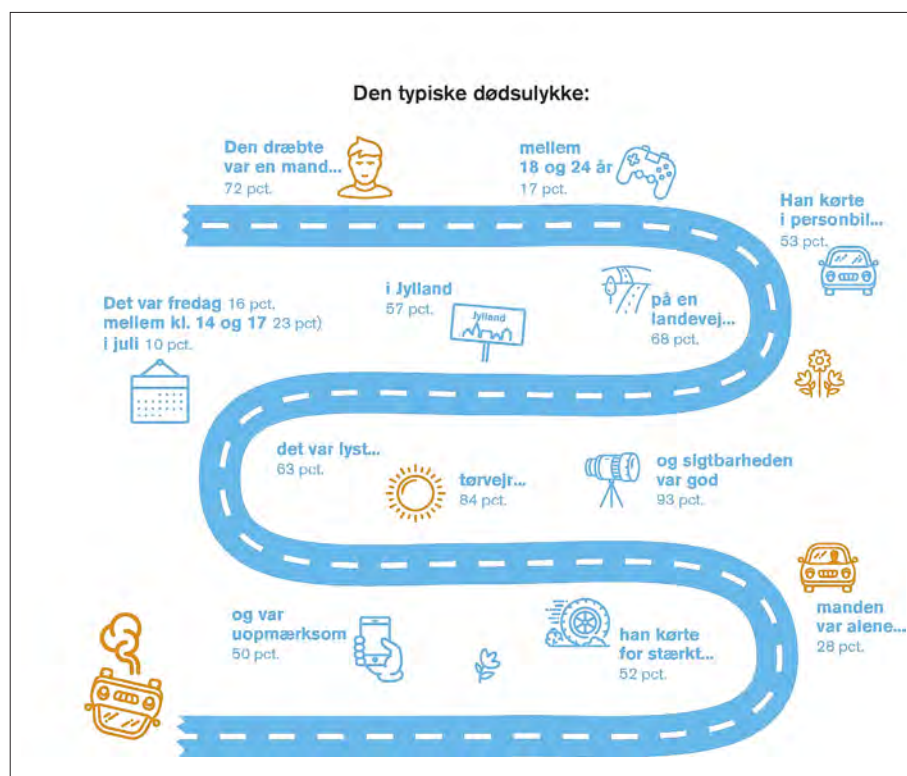
I det efterfølgende beskrives uddrag af indholdet i temaanalyse 2 og 4.

## Temaanalyse om arealer langs vejen

Denne temaanalyse beskriver, at i forbindelse med årsrapporten for 2015 er det



Figur 3. Forholdsvist få ulykker ved uheldsmæssig udformning/tilstand af rabatter, skråninger eller grøfter.



Figur 2. Karakteristika for dødsulykker 2010-2015 fra publikationen "1.193 dræbte. Det har vi lært".

undersøgt, hvilken indflydelse arealerne langs vejen har haft på, at dødsulykkerne blev så alvorlige. Der er set på ulykker, hvor faste genstande, rabatter, skråninger, grøfter eller autoværn har haft betydning for ulykkens opståen eller omfang. Ulykker med faste genstande udgjorde 15% af dødsulykkerne.

Temaanalysen indeholder primært ulykker, hvor faste genstande har været en skadesfaktor. 86% af disse ulykker er sket på kommunevejnettet.

Analysen viser, at 94% af ulykkerne var eneulykker, og at træer var den hyppigst påkørte faste genstand. Især i landzone blev der kørt ind i træer – og mange af disse stod inden for sikkerhedszonen.

2 ud af 3 ulykker med faste genstande skete i landzone. Kollisionshastigheden i by og land adskilte sig imidlertid ikke væsentligt fra hinanden. Det bør bemærkes, at ulykkerne i byzone typisk var forbundet med store hastighedsoverskridelser, hvimod ulykker i landzone generelt ikke var forbundet med helt så store hastighedsoverskridelser.

Hastighed var en ulykkesfaktor i 71% af ulykkerne med faste genstande, og påvirkede trafikanter var en ulykkesfaktor i 48% af ulykkerne med faste genstande.

Der er kun forholdsvis få ulykker, hvor uheldsmæssig udformning/tilstand af rabatter, skråninger eller grøfter har været ulykkes- eller skadesfaktorer. Rabatter var således en ulykkesfaktor i 2% af dødsulykkerne, mens skråninger og grøfter var en skadesfaktor i 3% af dødsulykkerne.

## Temaanalyse om kombinationen af ulykkesfaktorer

I denne temaanalyse blev det undersøgt, hvilke ulykkesfaktorer der hyppigst optrådte i den samme ulykke. Ikke overraskende indgik trafikantrelaterede faktorer hyppigst.

Hastighed indgik i de tre hyppigste kombinationer:

- Hastighed kombineret med hhv. opmærksomhed/orientering

- Hastighed kombineret med påvirkede trafikanter
- Hastighed kombineret med chancebetonet kørsel.

Den hyppigste kombination, som er hastighed og påvirkede trafikanter, indgik i 13% af alle dødsulykkerne.

Fælles for de tre kombinationer er, at ulykkerne typisk er sket i landzone, at personbiler var impliceret i mere end 75% af ulykkerne, samt at den kørte hastighed var for høj i forhold til hastighedsgrænsen.

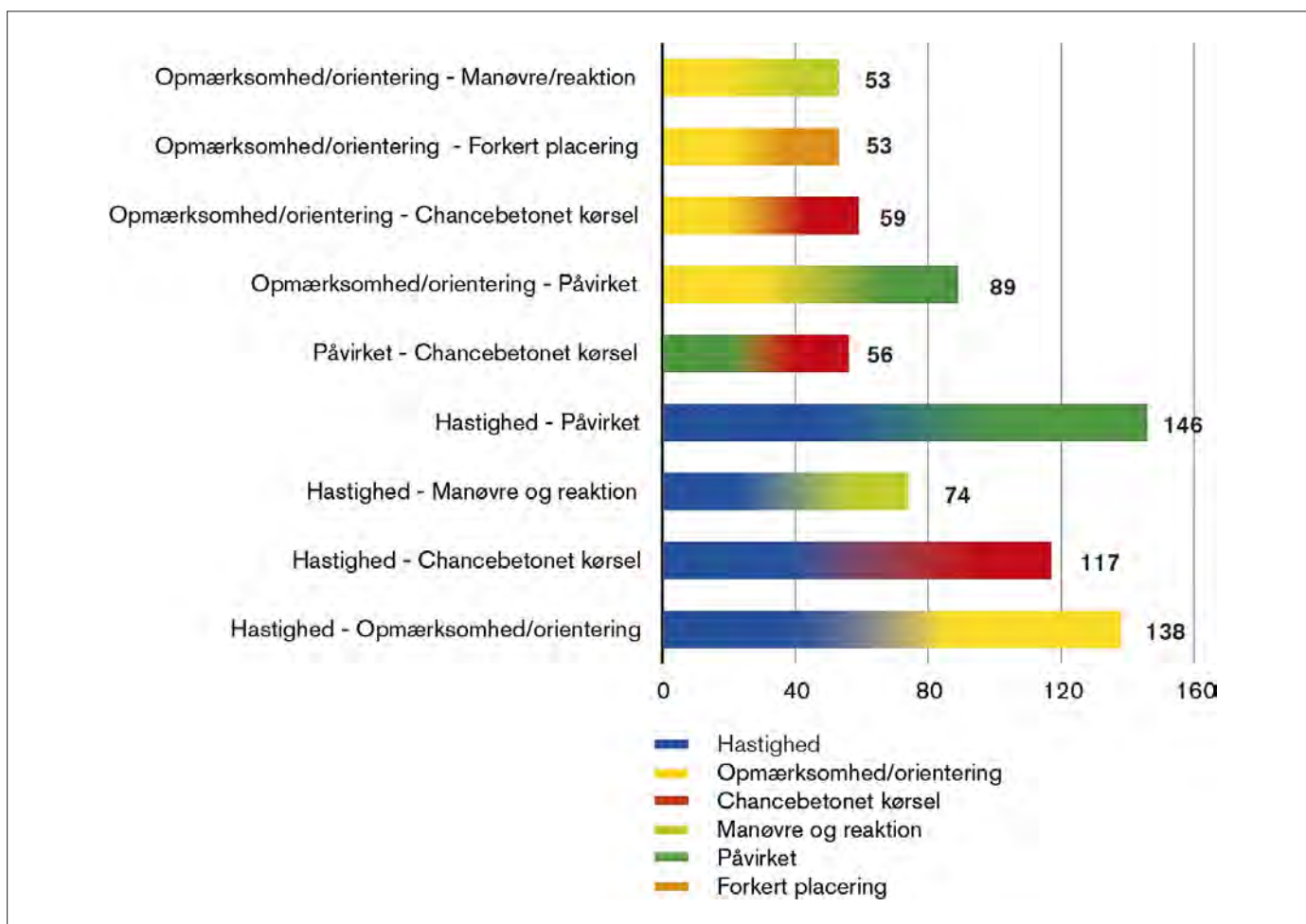
For kombinationerne af hastighed og hhv. påvirket trafikant og chancebetonet kørsel var en stor del af ulykkerne eneulykker.

## DUS fortsætter i 2017

Bevillingerne til DUS udløb med udgangen af 2015, men Vejdirektoratet og politiet har midlertidigt fundet finansiering til videreførelse af dataindsamling og bearbejdning i foreløbigt 2017.

Fra sommeren 2017 vil der igen blive gennemført besigtigelser sammen med politi og de kommuner, der ønsker at deltage. Vejdirektoratet håber på et forsat godt samarbejde med politikredsene og kommunerne om denne vigtige opgave.

Den manglende finansiering i 2016 betyder, at der bliver et manglende år i dødsulykkesstatistikken. Det gælder både ved dataudtræk i vejman.dk og ift. en manglende årsrapport for 2016. Ulykkerne er selvfølgelig registreret i vejman.dk, men der mangler de udvidede oplysninger, vurdering af faktorer og analyser af enkeltulykkerne, som indgår i DUS. Det er på nuværende tidspunkt ikke besluttet, om der skal gøres en indsats for at indsamle de mulige data for 2016 på bagkant, og der er heller ikke fundet en mulig finansiering.



Figur 4. De hyppigste kombinationer af ulykkesfaktorer i dødsulykker 2010-2015.