



Risiko i Trafikken 2017-2021

Janstrup, Kira Hyldekær; Møller, Mette

Publication date:
2023

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Janstrup, K. H., & Møller, M. (2023). Risiko i Trafikken 2017-2021.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Notat

Vedr. Risiko i trafikken for året 2017-2021, opdateret juli 2023

Fra Adjunkt Kira Hyldekær Janstrup og Seniorforsker Mette Møller
DTU Management

Risiko i trafikken for året 2017-2021

I det følgende præsenteres resultater for risikoen for alvorlig tilskadekomst og død som følge af involvering i en trafikulykke i Danmark. Resultaterne omfatter dels egenrisiko og dels totalrisiko. Egenrisiko omhandler risikoen for at man, som fører af det pågældende køretøj, bliver involveret i en trafikulykke, hvor man kommer alvorligt tilskade eller bliver dræbt. Totalrisiko omhandler risikoen for at en person kommer alvorligt tilskade eller bliver dræbt i en trafikulykke med den pågældende køretøjstype. De overordnede egen- og totalrisiko estimer er udregnet for 2021 (Tabel 1 og Tabel 2). Ligeledes er estimerne, hvor det er muligt, opdelt på køn for 2021. Det er valgt at supplere resultaterne for 2021 med tal fra et fem års gennemsnit (2017-2021), fordi dette giver mulighed for at have flere detaljer med som fx. aldersgruppe, (Tabel 3 og Tabel 4). Tallene er suppleret med et konfidensinterval, som angiver usikkerheden med tallene.

Datagrundlag er baseret på tal fra Transportvaneundersøgelsen (TU) samt politiregistrerede trafikulykker. Udregninger samt antagelser vedr. data er udført som beskrevet i den tidligere DTU rapport "Risiko i Trafikken, 2007-2016" (Christiansen og Warnecke, 2018). Som det også beskrives i før nævnte rapport, tages der i udregningerne udelukkende udgangspunkt i de politiregistrerede ulykker. Pga. mørketallet må det derfor forventes, at egenrisikoen for især de bløde trafikanter, fx cyklister, er større, end hvad disse tal indikerer (Janstrup et al. 2016).

Tabel 1: Egenrisiko 2021

Transport-gruppe	Alder	Køn	Antal inter-view (TU)	Mio Km	Dr/Alv	Risiko pr 10mio	Konfidens-interval (+/-)
Fodgænger	10-84 år	Begge	3 940	2 853	200	0,70	14%
	10-84 år	Mænd	1 811	1 269	97	0,76	21%
	10-84 år	Kvinder	2 129	1 584	103	0,65	20%
Cyklist	10-84 år	Begge	1 365	2 081	455	2,19	13%
	10-84 år	Mænd	697	1 246	287	2,30	18%
	10-84 år	Kvinder	668	835	166	1,99	18%
Elcyklist	10-84 år	Begge	129	252	93	3,69	33%
Personbil fører	10-84 år	Begge	3 712	39 195	400	0,10	11%
	10-84 år	Mænd	2 069	24 085	246	0,10	14%
	10-84 år	Kvinder	1 643	15 110	154	0,10	17%



Varebil fører	10-84 år	Begge	275	4 912	31	0,06	38%
---------------	----------	-------	-----	-------	----	------	-----

Det ses, at egenrisikoen for alvorlig tilskadekomst eller død pr 10 mio. kørte km, er størst for personer på elcykel efterfulgt af personer på cykel, ud af de transportgrupper det var muligt at udregne egenrisikoen for. Dog skal det bemærkes, at konfidensintervallet for personer på elcykel er stort (33%), hvilket skyldes den lille datamængde.

Tabel 2: Totalrisiko 2021, opdateret juli 2023

Transport-gruppe	Alder	Køn	Antal inter-view (TU)	Mio Km	Dr/Alv	Risiko pr 10mio	Konfidens-interval (+/-)
Cyklist	10-84 år	Begge	1 365	2 081	517	2,48	12%
	10-84 år	Mænd	697	1 246	336	2,70	17%
	10-84 år	Kvinder	668	835	181	2,17	18%
Elcyklist	10-84 år	Begge	129	252	99	3,93	32%
Personbil fører	10-84 år	Begge	3 712	39 195	1 639	0,42	6%
	10-84 år	Mænd	2 069	24 085	1 054	0,44	8%
	10-84 år	Kvinder	1 643	15 110	585	0,39	11%
Varebil fører	10-84 år	Begge	275	4 912	139	0,28	23%

For totalrisikoen ses samme trend nemlig, at risikoen for at man kommer alvorligt tilskade eller bliver dræbt er størst, i ulykker hvor en fører af elcykel er involveret, mens den er lavest for ulykker, hvor en fører af en varebil er involveret.

Tabel 3: Egenrisiko 2017-2021

Transport-gruppe	Alder	Køn	Antal inter-view (TU)	Mio Km	Dr/Alv	Risiko pr 10mio	Konfidens-interval (+/-)
Fodgænger	10-84 år	Begge	17 491	10 262	1 216	1,18	6%
	10-84 år	Mænd	7 923	4 544	583	1,28	9%
	10-84 år	Kvinder	9 568	5 718	633	1,11	8%
Cyklist	10-84 år	Begge	8 410	12 229	2 399	1,96	5%
	10-84 år	Mænd	4 142	6 821	1 373	2,01	8%
	10-84 år	Kvinder	4 268	5 408	1 022	1,89	7%
	17-24 år	Begge	1 217	1 696	321	1,89	14%
	25-44 år	Begge	2 565	4 148	590	1,42	10%
Elcyklist	45-64 år	Begge	2 043	3 734	877	2,35	10%
	65-74 år	Begge	656	1 036	270	2,61	17%
	75-84 år	Begge	229	315	139	4,42	27%
	10-84 år	Begge	518	1 060	324	3,06	16%
Elcyklist	10-84 år	Mænd	180	407	125	3,07	28%
	10-84 år	Kvinder	338	653	199	3,05	20%

Knallert 30	10-84 år	Begge	150	413	796	19,28	26%
Knallert 45	10-84 år	Begge	42	103	96	9,32	54%
Motorcykel fører	10-84 år	Begge	88	1 082	901	8,33	38%
Personbil fører	10-84 år	Begge	19 565	205 618	2 221	0,11	5%
	10-84 år	Mænd	10 809	126 534	1 433	0,11	6%
	10-84 år	Kvinder	8 756	79 084	788	0,10	8%
	17-24 år	Begge	1 455	15 017	478	0,32	12%
	25-44 år	Begge	6 404	72 542	705	0,10	8%
	45-64 år	Begge	7 899	87 788	643	0,07	8%
	65-74 år	Begge	2 652	21 298	200	0,09	15%
	75-84 år	Begge	1 145	8 912	189	0,21	18%
Varebil fører	10-84 år	Begge	1 380	24 190	149	0,06	18%
Lastbil fører	10-84 år	Begge	143	9 122	70	0,08	35%

Der ses, at hvis man inkluderer data fra de sidste fem år (2017-2021) og kigger på den gennemsnitlige egenrisiko per år, er egenrisikoen for at komme alvorligt tilskade eller blive dræbt i en trafikulykke størst for knallert 30 efterfulgt af knallert 45 og motorcykel. Ligeledes ses det, at egenrisikoen for at køre på elcykel er stort set ens for mænd og kvinder. I forhold til personbilførere ses heller ikke den store forskel mellem kvinder og mænd, til gengæld er det tydeligt, at egenrisikoen er størst for de yngre bilister, 17-24 år. For cyklister er det klart de ældste, 75-84 år, der har den største risiko for at komme alvorligt tilskade eller blive dræbt i en ulykke som fører på cykel, dog er der også ved disse tal en stor usikkerhed (18%).

Tabel 4: Totalrisiko 2017-2021, opdateret juli 2023

Transport-gruppe	Alder	Køn	Antal inter-view (TU)	Mio Km	Dr/Alv	Risiko pr 10mio	Konfidens-interval (+/-)
Cyklist	10-84 år	Begge	8 410	12 229	2 738	2,24	5%
	10-84 år	Mænd	4 142	6 821	1 638	2,40	7%
	10-84 år	Kvinder	4 268	5 408	1 100	2,03	7%
	17-24 år	Begge	1 217	1 696	381	2,25	13%
	25-44 år	Begge	2 565	4 148	713	1,72	9%
	45-64 år	Begge	2 043	3 734	990	2,65	10%
	65-74 år	Begge	656	1 036	282	2,72	17%
	75-84 år	Begge	229	315	145	4,61	27%
Elcyklist	10-84 år	Begge	518	1 060	340	3,21	16%
	10-84 år	Mænd	180	407	132	3,25	27%
	10-84 år	Kvinder	338	653	208	3,19	20%
Knallert 30	10-84 år	Begge	150	413	1 032	24,99	26%
Knallert 45	10-84 år	Begge	42	103	110	10,68	54%

Motorcykel fører	10-84 år	Begge	88	1 082	1 021	9,44	38%
Personbil fører	10-84 år	Begge	19 565	205 618	8 936	0,43	3%
	10-84 år	Mænd	10 809	126 534	5 885	0,47	4%
	10-84 år	Kvinder	8 756	79 084	3 051	0,39	5%
	17-24 år	Begge	1 455	15 017	1 729	1,15	10%
	25-44 år	Begge	6 404	72 542	3 056	0,42	5%
	45-64 år	Begge	7 899	87 788	2 682	0,31	5%
	65-74 år	Begge	2 652	21 298	853	0,40	10%
	75-84 år	Begge	1 145	8 912	606	0,68	14%
Varebil fører	10-84 år	Begge	1 380	24 190	760	0,31	10%
Lastbil fører	10-84 år	Begge	143	9 122	684	0,75	27%

I forhold til totalrisikoen ses samme trend for fører af elcykel, cykel, knallert og motorcykel. For de større køretøjer ses det dog, at totalrisikoen er langt større for lastbil end for personbil, mens det omvendte gør sig gældende for egenrisikoen.

Baggrundsinformation vedrørende beregninger for året 2021

De to registre inkluderer data for årene 2017-2021 for personer i alderen 10-84 år, hvilket primært skyldes, at TU kun inkluderer interview fra denne aldersgruppe. Tabel 5 viser, hvordan de to registre er kædet sammen, samt hvilke transportgrupper, der inkluderet i de enkelte grupper.

Tabel 5: Klassificering af transportgrupper i uheldsdata og i TU

Trafikanttype i uheldsdata		Trafikanttype i TU		Gruppe	Kommentar
71	Fodgænger	1	Gang eller løb	Fodgænger	
61	Cykel	2	Cykel	Cyklist	I TU inkluderes cykeltype 20, 21, 22, 30 og 40
61, E	Elcykel	2	Cykel	Elcyklist	I TU inkludere cykeltype 23 og 33.
50	Knallert-30 med konstruktive ændringer	3	Knallert-30	Knallert 30	Der kan ikke skelnes mellem fører og passager
51	Knallert-30	3	Knallert-30	Knallert 30	Der kan ikke skelnes mellem fører og passager
44	Knallert-45 med konstruktive ændringer	4	Knallert-45	Knallert 45	Der kan ikke skelnes mellem fører og passager
45	Knallert-45	4	Knallert-45	Knallert 45	Der kan ikke skelnes mellem fører og passager
41	Motorcykel	14	Motorcykel	Motorcykel	Udregnes kun for fører
11	Personbil	11	Personbil	Personbil	Udregnes kun for fører

13	Køretøj 0-3.500 kg under udrykning	11	Personbil	Personbil	Udregnes kun for fører
42	3-el. 4-hjulet motorkøretøj u. 400 kg	11	Personbil	Personbil	Udregnes kun for fører
21	Varebil 0-2.000 kg	12	Varebil	Varebil	Udregnes kun for fører
22	Varebil 2.001-3.500 kg	12	Varebil	Varebil	Udregnes kun for fører
31	Lastbil over 3.500 kg	13	Lastbil	Lastbil	Udregnes kun for fører
32	Forvogn til sættevogn	13	Lastbil	Lastbil	Udregnes kun for fører
35	Bil over 3.500 totalvægt under udrykning	13	Lastbil	Lastbil	Udregnes kun for fører

Stort set samme valg som blev foretaget i den seneste Risikoreport fra DTU (Christansen og Warnecke, 2018), er blevet anvendt i disse beregninger med undtagelse af cyklistgruppen. Her er der i disse beregninger blevet opdelt på elcyklister samt cyklister på almindelige cykel (cyklister). Det skyldes, at der i de senere år er kommet flere ulykker med elcyklister samt, at der er foretaget flere interviews med personer der benytter elcykel. Den øgede datamængde har derfor muliggjort opdeling på elcyklister og cyklister.