



Risiko i trafikken for året 2018-2022

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 for året 2018-2022.

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 2018-2022

Fra Adjunkt Kira Hyldekær Janstrup og Seniorforsker Mette Møller
DTU Management

Risiko i trafikken for året 2018-2022

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 estimater er udregnet for 2022 (Tabel 1 og Tabel 2). Ligeledes er estimaterne, hvor det er muligt, opdelt på køn for 2022. Det er valgt at supplere resultaterne for 2022 med tal fra et fem års gennemsnit (2018-2022), 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 2022

Transport-gruppe	Alder	Køn	Antal inter-view (TU)	Mio Km	Dr/Alv	Risiko pr 10 mio	Konfidens-interval (+/-)
Fodgænger	10-84 år	Begge	4 041	2 454	255	1,04	13%
	10-84 år	Mænd	1 793	1 059	113	1,07	20%
	10-84 år	Kvinder	2 248	1 396	142	1,02	17%
Cyklist	10-84 år	Begge	1 680	2 242	404	1,80	13%
	10-84 år	Mænd	879	1 332	234	1,76	19%
	10-84 år	Kvinder	801	910	170	1,87	18%
Elcyklist	10-84 år	Begge	223	449	92	2,05	29%
Personbil fører	10-84 år	Begge	3 927	39 998	446	0,11	10%
	10-84 år	Mænd	2 179	23 664	282	0,12	13%
	10-84 år	Kvinder	1 748	16 334	164	0,10	17%

Varebil fører	10-84 år	Begge	245	4 358	24	0,06	46%
---------------	----------	-------	-----	-------	----	------	-----

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 (29%), hvilket skyldes den lille datamængde.

Tabel 2: Totalrisiko 2022

Transport-gruppe	Alder	Køn	Antal inter-view (TU)	Mio Km	Dr/Alv	Risiko pr 10 mio	Konfidens-interval (+/-)
Cyklist	10-84 år	Begge	1 680	2 242	470	2,10	13%
	10-84 år	Mænd	879	1 332	277	2,08	18%
	10-84 år	Kvinder	801	910	193	2,12	18%
Elcyklist	10-84 år	Begge	223	449	104	2,32	29%
Personbil fører	10-84 år	Begge	3 927	39 998	1 749	0,44	6%
	10-84 år	Mænd	2 179	23 664	1 126	0,48	8%
	10-84 år	Kvinder	1 748	16 334	623	0,38	11%
Varebil fører	10-84 år	Begge	245	4 358	124	0,28	28%

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 2018-2022

Transport-gruppe	Alder	Køn	Antal inter-view (TU)	Mio Km	Dr/Alv	Risiko pr 10 mio	Konfidens-interval (+/-)
Fodgænger	10-84 år	Begge	18 292	10 810	1 226	1,13	6%
	10-84 år	Mænd	8 270	4 734	577	1,22	9%
	10-84 år	Kvinder	10 022	6 076	649	1,07	8%
Cyklist	10-84 år	Begge	8 254	11 563	2 311	2,00	6%
	10-84 år	Mænd	4 132	6 502	1 333	2,05	8%
	10-84 år	Kvinder	4 122	5 061	978	1,93	8%
	17-24 år	Begge	1 249	1 520	314	2,07	15%
	25-44 år	Begge	2 550	3 902	572	1,47	10%
	45-64 år	Begge	1 993	3 635	857	2,36	10%
Elcyklist	65-74 år	Begge	619	951	277	2,91	16%
	75-84 år	Begge	250	285	146	5,12	26%
	10-84 år	Begge	674	1 368	376	2,75	15%
	10-84 år	Mænd	225	511	142	2,78	26%
	10-84 år	Kvinder	449	856	234	2,73	18%

Knallert 30	10-84 år	Begge	157	398	743	18,67	23%
Knallert 45	10-84 år	Begge	42	163	93	5,72	53%
Motorcykel fører	10-84 år	Begge	84	940	894	9,51	39%
Personbil fører	10-84 år	Begge	19 282	201 440	2 181	0,11	5%
	10-84 år	Mænd	10 656	122 135	1 389	0,11	6%
	10-84 år	Kvinder	8 626	79 305	792	0,10	8%
	17-24 år	Begge	1 480	14 297	461	0,32	12%
	25-44 år	Begge	6 150	70 508	675	0,10	8%
	45-64 år	Begge	7 666	87 921	629	0,07	9%
	65-74 år	Begge	2 668	20 282	206	0,10	15%
	75-84 år	Begge	1 311	8 412	206	0,24	17%
Varebil fører	10-84 år	Begge	1 471	25 774	145	0,06	18%
Lastbil fører	10-84 år	Begge	140	9 105	70	0,08	32%

Der ses, at hvis man inkluderer data fra de sidste fem år (2018-2022) 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 motorcykel og knallert 45. Ligeledes ses det, at egenrisikoen for at køre på elcykel er stort set ens for mænd og kvinder, selvom kvinderne cykler langt flere km på elcykel end mændene gør. 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 yngste (17-24 år) og ældste bilister (75-84 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 (26%).

Tabel 4: Totalrisiko 2018-2022

Transport-gruppe	Alder	Køn	Antal interview (TU)	Mio Km	Dr/Alv	Risiko pr 10mio	Konfidens-interval (+/-)
Cyklist	10-84 år	Begge	8 254	11 563	2 650	2,29	5%
	10-84 år	Mænd	4 132	6 502	1 580	2,43	7%
	10-84 år	Kvinder	4 122	5 061	1 070	2,11	8%
	17-24 år	Begge	1 249	1 520	364	2,39	14%
	25-44 år	Begge	2 550	3 902	691	1,77	9%
	45-64 år	Begge	1 993	3 635	965	2,65	10%
	65-74 år	Begge	619	951	296	3,11	15%
Elcyklist	75-84 år	Begge	250	285	154	5,40	26%
	10-84 år	Begge	674	1 368	411	3,00	15%
	10-84 år	Mænd	225	511	162	3,17	25%
Knallert 30	10-84 år	Kvinder	449	856	249	2,91	18%
	10-84 år	Begge	157	398	968	24,32	23%

Knallert 45	10-84 år	Begge	42	163	104	6,40	52%
Motorcykel fører	10-84 år	Begge	84	940	1 015	10,80	39%
Personbil fører	10-84 år	Begge	19 282	201 440	8 823	0,44	3%
	10-84 år	Mænd	10 656	122 135	5 764	0,47	4%
	10-84 år	Kvinder	8 626	79 305	3 059	0,39	5%
	17-24 år	Begge	1 480	14 297	1 647	1,15	9%
	25-44 år	Begge	6 150	70 508	3 020	0,43	5%
	45-64 år	Begge	7 666	87 921	2 626	0,30	5%
	65-74 år	Begge	2 668	20 282	851	0,42	9%
	75-84 år	Begge	1 311	8 412	671	0,80	12%
Varebil fører	10-84 år	Begge	1 471	25 774	730	0,28	10%
Lastbil fører	10-84 år	Begge	140	9 105	678	0,74	23%

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 2022

De to registre inkluderer data for årene 2018-2022 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.