

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Risiko i trafikken 2016-2023

Marie Karen Anderson, marie@dtu.dk, Mette Møller & Hjalmar Christiansen,
Transportation Science Division, DTU Management

Abstrakt

Opdateret og retvisende viden om forskellige trafikantarters risiko i trafikken er en vigtig forudsætning for at kunne udvikle og prioritere mellem forskellige trafiksikkerhedstiltag. Der findes forskellige måder at opgøre trafiksikkerhedsniveauet på, herunder opgørelse som faktiske tal, altså det faktiske antal trafikdræbte og tilskadekomne for de forskellige trafikantarter. Denne opgørelsesmetode tager imidlertid ikke højde for eksponeringen, dvs. hvor meget den pågældende transportform benyttes og eventuelle ændringer heri. Ved at inddrage eksponeringen er det muligt at fastsætte risikoen per kilometer, hvilket giver mulighed for at sammenligne risikoen for forskellige trafikantarter og vurdere udviklingen i trafiksikkerhedsniveauet over tid.

Med finansiel støtte fra Rådet for Sikker Trafik, har DTU netop beregnet nye risikotal for de forskellige trafikantarter. De nye risikotal vedrører risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken per kørt kilometer. Der er primært fokus på perioden 2016-2023, men risikoberegningerne indeholder også længere tidsserier. Der er foretaget beregninger baseret på ulykkesdata fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik. De nye risikotal tyder blandt andet på, at risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken er stigende for cyklister. Tallene tyder også på, at mænd fortsat har større risiko i trafikken end kvinder, men at forskellen er faldende. Knallert 30 er (stadig) forbundet med den største risiko per kørt kilometer.

Introduktion

Der er gennem en årrække med mellemrum blevet beregnet risikotal for de forskellige trafikantarter. Den nye risikorapport (Anderson et al., 2025) er dermed den seneste i en række af rapporter med risikomål. Tidligere udgaver af rapporterne er udgivet af Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, senere Danmarks Transportforskning, DTU Transport og nu DTU Management, Division of Transportation Science. Samlet foreligger der dermed en rapportrække, som dækker årene 1992-2003 og 2007-2023.

Formålet med beregningen af risikotal er at belyse risikoen per kørt kilometer for at blive dræbt eller alvorligt skadet, hvis man involveres i en trafikulykke, mens man færdes i trafikken med forskellige transportmidler (trafikantarter). Ved opgørelsen af risiko tages der hensyn til eksponeringen, dvs. omfanget af brugen af de enkelte transportmidler. De opdaterede risikotal er opgjort på trafikantarter, aldersgrupper, køn og over tid. Der er primært fokus på årene 2016-2023, men risikoberegningerne indeholder også længere tidsserier, der omfatter årene 2007-2023.

Metode

I det følgende gives en kort introduktion til den anvendte metode herunder de benyttede risikomål og anvendte data. For yderligere detaljer henvises til Anderson et al. (2025).

Risikomål

I beregningen af risiko skelnes der mellem *egenrisiko*, som fokuserer på den enkelte trafikants risiko i et transportmiddel, og *totalrisiko*, som inddrager alle dræbte og alvorligt tilskadedekomne i et uheld, hvor den pågældende trafikantart er aktiv trafikant. Totalrisikoen kan således fortolkes som den risiko, en trafikant (fører eller fodgænger) påfører sig selv og alle andre. Egenrisiko beregnes for alle trafikantarter, det vil sige fodgængere, førere og passagerer. Totalrisiko beregnes derimod kun for førere samt cyklister og fodgængere. Totalrisikoen er generelt større end egenrisikoen, idet også dræbte og alvorligt tilskadedekomne blandt andre trafikantarter medregnes.

En væsentlig højere totalrisiko end egenrisiko for en given trafikantart betyder, at denne trafikantart i høj grad påfører andre en risiko, det være sig blandt eventuelle passagerer eller blandt andre trafikanter. Tunge køretøjer (fx lastbiler) har typisk en markant højere totalrisiko end egenrisiko. Fx er det i ulykker med lastbiler stort set altid modparten, der kommer til skade grundet vægten af de store køretøjer. Lette trafikantarter (fx cykler) har omtrent samme egen- og totalrisiko.

Datagrundlag

Risikoberegningerne er baseret på to datakilder:

- Transportvaneundersøgelsen (TU)
- Vejdirektoratets ulykkesstatistik

Opgørelsen af transportarbejdet (eksponering) er baseret på Transportvaneundersøgelsen (TU), som er en stikprøvebaseret interviewundersøgelse. Opgørelsen af dræbte og alvorligt tilskadedekomne trafikanter er baseret på Vejdirektoratets ulykkesdata, som omfatter uheld indberettet af Politiet til Vejdirektoratet.

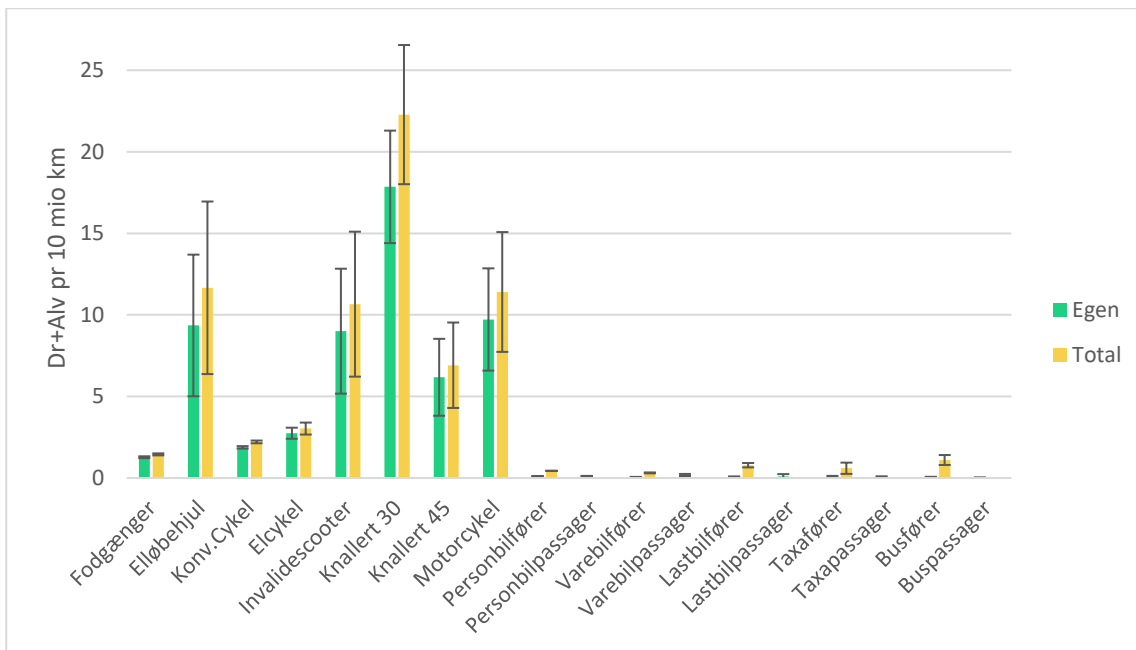
Resultater

I det følgende præsenteres udvalgte resultater vedrørende de nye risikotal. Indledningsvis præsenteres resultater vedrørende det samlede risikobillede for de enkelte trafikantarter efterfulgt af resultater for køn og udviklingen over tid. Disse resultater er baseret på ulykkesdata fra Vejdirektoratet (politiregistrerede ulykkesdata).

Risiko efter trafikantart

Nedenstående Figur 1 viser det samlede risikobillede for alle trafikantarter. Risikoberegningerne er baseret på eksponeringsdata fra TU samt ulykkesdata fra Vejdirektoratet. Data er baseret på 8 års gennemsnit for 2016-2023, og angiver med konfidensintervaller trafikantarternes egen- og totalrisiko.

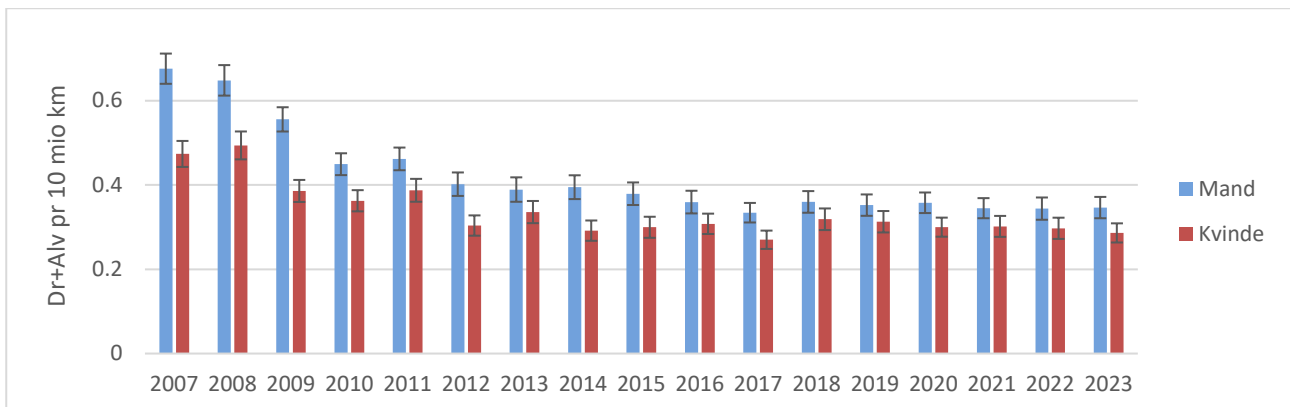
I lighed med tidligere risikoberegninger viser de opdaterede risikotal, at risikoen for at blive dræbt eller komme alvorligt til skade er markant højere for knallert 30 end for alle øvrige trafikantarter. Næsthøjeste risiko ses for motorcykler efterfulgt af invalidescooter, elløbehjul og knallert 45. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at der er stor usikkerhed på tallene (de store konfidensintervaller), hvilket skyldes mindre transportarbejde og dermed færre data.



Figur 1: Samlet egen og totalrisiko som 8-års gennemsnit for alle undersøgte trafikantarter (2016-23)

Figur 2 viser den historiske udvikling i egenrisikoen, samlet for alle trafikantarter over perioden 2007-2023. Risikotallene er baseret på eksponeringsdata fra TU og Vejdirektoratets ulykkesdata.

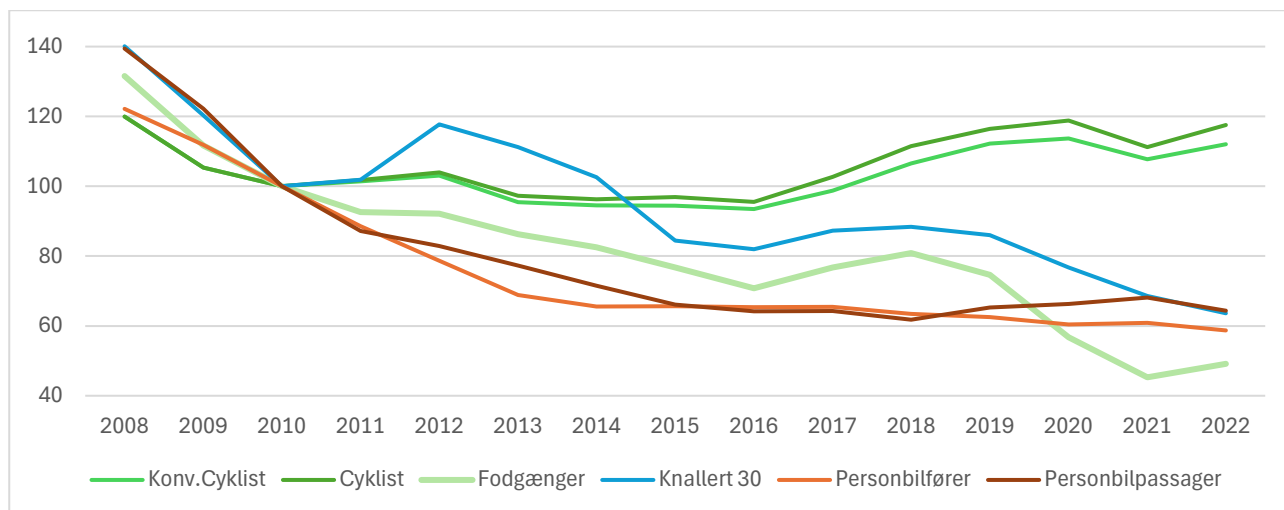
Samlet for alle trafikantarter ses et fald i egenrisikoen for årene 2007-2012 (især for mænd), hvorefter egenrisikoen ligger nogenlunde konstant. Figuren viser desuden en signifikant forskel mellem kønnene, hvor mænd gennem hele perioden fra 2007 til 2023 har højere risiko end kvinder. Denne forskel er dog større i starten af perioden og udviskes delvist mod slutningen af perioden.



Figur 2: Egenrisiko fordelt på køn for alle trafikantarter samlet, alder 10-84 år (2007-23)

Samlet set viser risikoberegningerne dermed, at den historiske, store forbedring i den trafikale risiko er bremset, muligvis helt standset i de senere år.

Imidlertid er udviklingen opdelt på trafikantarter ikke helt den samme, idet egenrisikoen for nogle trafikantarter er faldet, mens den for andre er nogenlunde konstant. Dette ses i nedenstående Figur 3, som er en sammenligning af udviklingen over tid for seks trafikantarter, med 2010 som index 100 og 3 års glidende gennemsnit. Sammenligningen er baseret på eksponeringsdata fra TU og Vejdirektoratets ulykkesdata.



Figur 3: Indekseret udvikling i egenrisiko for udvalgte trafikantarter, glidende tre års gennemsnit

Det ses, at risikoen over perioden relativt set er faldet mest markant for biler, fodgængere samt muligvis knallert 30. For cyklister er risikoen derimod tilbage på samme niveau som i starten af perioden og således steget relativt i forhold til de andre trafikantarter.

Det er velkendt, at der er et vist mørketal forbundet med Vejdirektoratets ulykkesstatistik. For dræbte og alvorligt tilskadedekomne er mørketallet generelt lille, mens det for visse ulykkestyper og trafikantarter er større. Det gælder fx for eneulykker og ulykker med cykel. For at få et så komplet risikobillede som muligt, er det derfor relevant at supplere med andre ulykkesdatakilder som fx Landspatientregisteret (LPR), hvilket der ses på i en kommende publikation.

Referencer

Anderson, M.K., Christiansen, H., & Møller, M. (2025). *Risiko i trafikken 2016-2023: Baseret på data fra Transportvaneundersøgelsen og politiregistrerede ulykker*. DTU Management.