

NOTAT

Oktober 2023

Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2021-2030 Anden status på ulykkestal, KPI'er og trafikantgruppers risiko i trafikken (2022)

I Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan for 2021-2030 er der fastsat et måltal om maksimalt 90 dræbte og maksimalt 900 alvorligt tilskadekomne i 2030 baseret på politiregistrerede ulykker. Derudover er der fastsat et mål om maksimalt 10.000 lettere tilskadekomne i 2030 i henhold til Landspatientregisteret.

I handlingsplanen introduceres endvidere brugen af Key Performance Indicators (KPI'er) som et redskab til løbende at følge udviklingen indenfor otte målbare tiltag, der har veldokumenteret betydning for trafiksikkerheden. Derudover ønsker Færdselssikkerhedskommissionen løbende at følge op på målsætningen om en halvering i antallet af dræbte og tilskadekomne samt udviklingen for den beregnede ulykkesrisiko for udvalgte trafikantgrupper. Der henvises til handlingsplanens 1. del, Mål og Strategi, s. 22.

I dette statusnotat gengives antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2022 på baggrund af politiregistreret data.¹ Endvidere præsenteres resultater for otte indikatorer med data fra 2022. Derudover præsenteres udvalgte trafikantgruppers risiko for tilskadekomst for 2022. For at tydeliggøre udviklingen frem mod 2030 vil tabellerne i de kommende år blive suppleret med grafer.

Definitioner og metoder fremgår af Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

<https://www.færdselssikkerhedskommissionen.dk/media/5usbkdl/maal-og-strategi.pdf>

¹ Opgørelsen over antallet af lettere tilskadekomne i 2022 i henhold til Landspatientregisteret er ikke opgjort i dette statusnotat.

1. Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2022

Status for politiregistrerede ulykker og personskader for året 2022 kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside: https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-06/Trafikulykker_2022_web.pdf

I rapporten kan man se mere om tilskadekomne fordelt på alder og trafikantgruppe m.v.

	Antal dræbte	Antal alvorligt tilskadekomne
2022	154	1.718
2021	130	1.639

2. Key Performance Indicators (KPI'er) til brug for Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan 2021-2030

For at overvåge udviklingen i trafiksikkerheden hurtigere og/eller mere præcist har Færdselssikkerhedskommisionen valgt at indsamle data om en række supplerende parametre – KPI'er – som har dokumenteret betydning for trafiksikkerheden. En KPI er således ikke udtryk for en egentlig selvstændig målsætning, som man tilstræber at opfylde, men er alene et monitoreringsværktøj, der dels kan fungere som en "advarselslampe" ved at vise en uønsket udviklingstendens, inden den viser sig i antallet af dræbte og tilskadekomne, dels kan bidrage til efterfølgende at forklare en konstateret udvikling.

De forskellige KPI'er er indsamlet på varierende tidspunkter på året såvel som frekvens for indsamling og registrering af data, og de kan derfor ikke holdes op imod hinanden. Udviklingen af hver KPI vil blive fulgt og publiceret samlet i en opgørelse, som forventes fremlagt en gang årligt i oktober måned.

KPI 1: Hastighed		
<i>Definition</i> Procentandel af bilister, der overholder hastighedsgrænsen på veje med forskellige hastighedsgrænser.		
Resultat fra målinger foretaget af Vejdirektoratet	2021	2022
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser på motorveje med hastighedsgrænse på 110 km/t (målte køretøjer ca. 74 mio.)	43,7 %	46,9%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser på motorveje med hastighedsgrænse på 130 km/t (målte køretøjer ca. 63,8 mio.)	76,6 %	81,3%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser på landeveje i Jylland (målte køretøjer ca. 7,4 mio.)	43,2 %	44,8%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser på landeveje på øerne (målte køretøjer ca. 15,4 mio.)	58,3 %	61,6%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser i store byer (målte køretøjer ca. 17,1 mio.)	53,1 %	60,2%
Procentandel bilister, som overholder hastighedsgrænser i øvrige byer (målte køretøjer ca. 19,0 mio.)	50,9 %	54,3%

KPI 2: Hjelmbrug		
<i>Definition</i> Procentandel af henholdsvis cyklister (inkl. elcykler og speed pedelecs), knallert30-førere og el-løbehjulsbrugere, der benytter hjelm eller cykelhjelm/sairbag i bytrafikken.		
Resultat fra tælling foretaget af Rådet for Sikker Trafik	2021	2022
Procentandel cyklister/elcyklister, der bruger hjelm i bytrafik (totalt antal i 2022: 10.496 cyklister/elcyklister)	48,2 %	49,8%
Procentandel knallert30-førere, der bruger hjelm i bytrafik (totalt antal i 2022: 332 knallert30-førere)	95 %	97%
Procentandel el-løbehjulsbrugere, der bruger hjelm i bytrafik (totalt antal el-løbehjulsbrugere i 2022: 196)	21 %	69%

KPI 3: Påvirkning af alkohol, narkotika og medicin		
<i>Definition</i> Forholdet mellem antal alvorligt tilskadekomne og dræbte i ulykker, hvor en eller flere af de involverede er påvirkede af alkohol, narkotika eller medicin, og det samlede antal alvorligt tilskadekomne og dræbte.		
Resultat fra politiregistrerede ulykker fra Vejdirektoratet	2021	2022
Procentandel dræbte og alvorligt* tilskadekomne i ulykker med alkohol/narkotika/medicin af totalt antal dræbte og alvorligt tilskadekomne	14 %	13 %

*Der var sammenlagt 1.872 antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i 2022.

KPI 4: Distraktion/uopmærksomhed*Definition*

Belyse adfærdsudviklingen for følgende distraktorer ved hastigheder over 40 km/t:

- Brug af håndholdt og håndfri mobiltelefon til tale
- Læse og skrive på telefon
- Betjening af GPS
- Anden tydelig distraktion (finde ting frem eller lægge ting til side).

Metode

KPI'en udarbejdes ud fra data i den såkaldte bilstracker, som Rådet for Sikker Trafik gennemfører årligt. I bilstrackeren interviewes bilister, der som minimum kører bil én gang om måneden (næsten ni ud af 10 respondenter kører bil mindst to gange om ugen). Der foretages årligt omkring 4.000 interviews. Respondenterne er repræsentative ift. alder, køn og geografi.

Bilisterne bliver spurgt om de:

1. Taler i håndholdt telefon
2. Taler i håndfri telefon
3. Ser på telefonen – fx læser sms, mails eller indhold på internettet
4. Skriver på telefonen – fx skriver sms, mails, søger musik eller adresser mv.
5. Betjener GPS
6. Finder ting frem eller lægger ting til side i bilen.

Alle spørgsmål har følgende svarkategorier:

- Meget ofte
- Ofte
- En gang imellem
- Sjældent
- Aldrig
- Ved ikke/ikke relevant.

For hvert og et af de seks ovenstående spørgsmål udregnes andelen, som svarer "aldrig". Derefter beregnes gennemsnittet af de seks andele.

Resultat fra interviews foretaget af Rådet for Sikker Trafik Antal og procent, som har svaret "aldrig", på spørgsmålene	2021	2022
Antal indkomne svar	5.028	5.070
1. Taler i håndholdt telefon	3.881 (77 %)	3.963 (78%)
2. Taler i håndfri telefon	1.306 (26 %)	1.257 (25%)
3. Ser på telefonen – fx læser sms	3.242 (64 %)	3.196 (63%)
4. Skriver på telefonen – fx skriver sms	3.695 (73 %)	3.619 (71%)
5. Betjener GPS	1.938 (39 %)	1.869 (37%)
6. Finder ting frem eller lægger ting til side i bilen.	1.633 (32 %)	1.595 (31%)
Gennemsnit af de seks andele af "aldrig"	52,0 %	51,0 %

KPI 5: Bilparkens alder		
<i>Definition</i> Procentandelen af bilparken, der er ældre end 10 år.		
Resultat af opgørelse fra Motorkøretøjsregisteret foretaget af Færdselsstyrelsen	2021	2022
Totalt antal køretøjer	-	3.245.456
Procentandel af bilparken, der var ældre end 10 år.	-	30 %
Antal køretøjer ældre end 10 år og forskellige kategoriers andel heraf ud af den samlede bilpark	-	973.392 Personbiler: 26,6 % Store personbiler: 0,1 % Varebiler: 2,9 % Lastbiler: 0,3 %

KPI 6: Brug af sikkerhedssele		
<i>Definition</i> Procentandel af førere af personbiler, der anvender sikkerhedssele.		
Resultat fra tælling foretaget af Rådet for Sikker Trafik (opgøres hvert andet år)	2021	2022
Totalt antal personbilsførere	-	35.285 Med sele: 34.402 Uden sele: 883
Procentandel af førere af personbiler, der anvender sikkerhedssele	-	97,5 %

KPI 7: Færdselsundervisning i grundskolen	
<i>Definition</i> Udbredelse af færdselsundervisning i grundskolen i henhold til Undervisningsministeriets faglige Fælles Mål for Færdselslære: - Andel af skoler, der som minimum bruger Gåprøve, Cyklistprøve og Sikker Trafik LIVE/360 grader - Andel af skoler, der har en færdselskontaktlærer.	
Resultat fra undersøgelse for skoleåret 2022/2023, foretaget af Rådet for Sikker Trafik	
Andel af skoler, der bruger Gåprøve, Cyklistprøve og Sikker Trafik LIVE/360 grader	Samlet tal: 38 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 42 %, fri- og privatskoler: 28 %) Tallene dækker over: Gåprøve 0.-1. kl.: 74 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 75 %, fri- og privatskoler: 70 %)

	Cyklistprøve 5.-6. kl.: 63 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 68 %, fri- og privatskoler: 51 %)
	Undervisning i risikofaktorer (f.eks. Sikker Trafik LIVE/360 grader) 8.-9. kl.: 53 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 55 %, fri- og privatskoler: 49 %)
Andel af skoler, der har en færdselskontaktlærer	Samlet tal: 82 % (alle grundskoler) (folkeskoler: 88 %, fri- og privatskoler: 67 %)

KPI 8: Kommunale trafiksikkerhedsplaner*Definition*

Andelen af landets kommuner, der politisk har vedtaget en trafiksikkerhedshandlingsplan.

Resultat fra opgørelse foretaget af Rådet for Sikker Trafik	2021	2022
Procentandel af kommunerne, der har en politisk vedtagen trafiksikkerhedshandlingsplan	-	75 %

3. Risikoberegning for udvalgte trafikantgrupper

I nedenstående tabel præsenteres resultater for risikoen for alvorlig tilskadekomst og død i trafikulykker for udvalgte trafikantgrupper. Estimatet er beregnet på baggrund af antallet af trafikanter, der er registreret som alvorligt tilskadekomne eller dræbte på et år i de politiregistrerede ulykker, og oplysninger om, hvor langt forskellige trafikantgrupper færdes på et år ud fra trafikantinterviews i Transportvaneundersøgelsen (TU). Man kan læse mere om TU på Danmarks Tekniske Universitets (DTU's) hjemmeside:

<https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersogelsen>

Der er forskel på den beregnede risiko fra 2021 til 2022. Dette skyldes flere ting:

- Stigningen i risiko for fodgængere skyldes muligvis, at respondenterne gik færre antal kilometer i 2022 samtidigt med, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne fodgængere steg.
- Faldet i risiko for cyklister kan formentlig tilskrives, at der i 2022 blev cyklet flere kilometer samtidig med, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister faldt.
- Faldet i risiko for elcyklister skyldes sandsynligvis en stor stigning i antallet af cyklede kilometer på elcykel samt et større antal interview/respondenter. Data-

grundlaget for 2022 er derfor – hvis man sammenligner med 2021 – blevet større og hermed er resultatet af risikoberegningen blevet mere sikkert.

Risiko 2022, beregnet af DTU				
Trafikantgruppe	Alder	Køn	Beregnet egenrisiko for at komme alvorligt til skade eller dø i en trafikulykke (antallet af personer, som bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade pr. 10 mio. tilbagelagte/kørte kilometer)	
			2021	2022
Fodgænger	10-84 år	Begge	0,70	1,04
	10-84 år	Mænd	0,76	1,07
	10-84 år	Kvinder	0,65	1,02
Cyklister	10-84 år	Begge	2,19	1,80
	10-84 år	Mænd	2,30	1,76
	10-84 år	Kvinder	1,99	1,87
Elcyklister	10-84 år	Begge	3,69	2,05
Personbil fører	10-84 år	Begge	0,10	0,11
	10-84 år	Mænd	0,10	0,12
	10-84 år	Kvinder	0,10	0,10
Varebil fører	10-84 år	Begge	0,06	0,06