



Notat

Til Transportministeriet, att. Sine Westergaard Lex

Vedr. Udviklingen i ældres trafikarbejde og transportvaner

Fra Mette Møller, Hjalmar Christiansen og Ninette Pilegaard, DTU Management, Transport Divisionen

Udviklingen i ældres (>74 år) trafikarbejde og evt. ændrede trafikvaner

Indledning

2. oktober 2023
mette

Transportministeriet har bedt DTU om at levere input om udviklingen i ældres (>74 år) trafikarbejde og trafikvaner, for perioden 2016-2022, der kan have betydning for udviklingen i ulykkestallene for samme gruppe. Udviklingen i ulykkestallene for ældre bilister er beskrevet i notatet "Notat om ulykker med ældre bilister", Vejdirektoratet 2023. Baggrunden er, at det obligatoriske lægecheck for ældre bilister bortfaldt i 2017.

I det følgende gives en kortfattet beskrivelse af udviklingen i ældres trafikarbejde og trafikvaner baseret på udtræk fra Transportvaneundersøgelsen. Udviklingen i ældres trafikarbejde og trafikvaner sammenholdes med de ulykkestal, der fremgår af Vejdirektoratets notat "Notat om ulykker med ældre bilister".

Udviklingen i trafikarbejde og trafikvaner for ældre (>74 år)

Transportvaneundersøgelsen blev i 2016 omlagt til at omfatte befolkningen over 6 år, hvor den tidligere omfattede de 10-84-årige. Det er derfor muligt at danne tal for de 75-84-årige før 2016, men kun med forbehold (da der er få observationer).

Nedenstående tabel 1 viser trafikarbejdet for førere over 74 år med person og varebiler i Danmark, iflg Transportvaneundersøgelsen, siden 2016:

Tabel 1: Udviklingen i trafikarbejdet for ældre (> 74 år)

År	Mio køretøjskm	N
2016	1221	454
2017	2116	613
2018	1435	633
2019	2122	737
2020	1797	796
2021	2218	839
2022	1628	1003

I Tabel 1 angiver midterste kolonne, (Mio. køretøjskm), det beregnede trafikarbejde med førere over 74 år, som mio køretøjskm per år.

Sidste kolonne, (N), angiver antal underliggende observationer (delture). Pga. det begrænsede antal observationer kan de anførte estimater per år kun anvendes med forbehold. Det bemærkes også, at der er store udsving mellem årene. Disse udsving kan bla. forklares med det begrænsede antal observationer, da et begrænset antal observationer medfører en væsentlig usikkerhed på de anførte estimater.

Som alternativ kan man anvende de glidende gennemsnit af 3 år. Dette giver en større statistisk sikkerhed. De glidende gennemsnit angives herunder i Tabel 2:

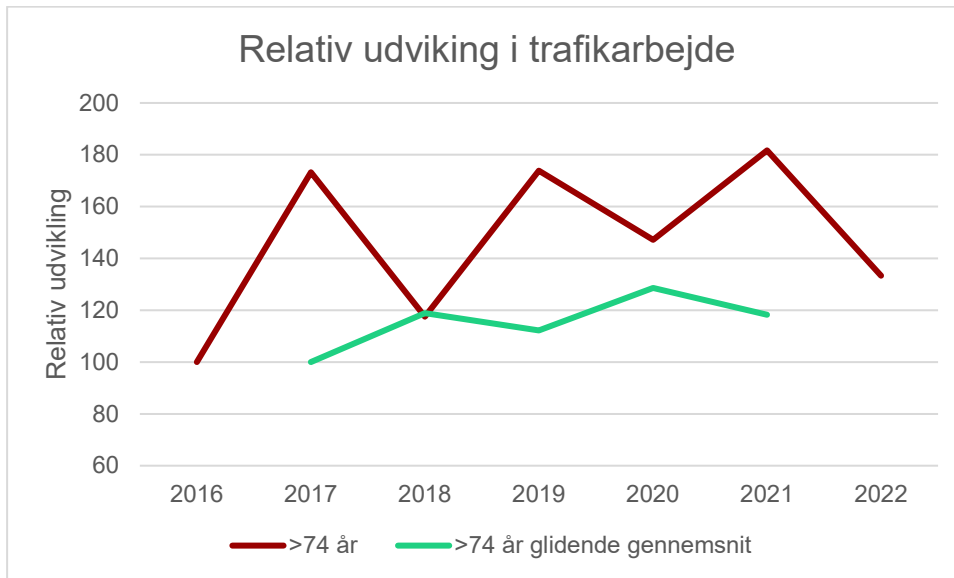
Tabel 2: Udviklingen i trafikarbejde for ældre (> 74 år), glidende gennemsnit

	mio. køretøjskm
2016-2018	1591
2017-2019	1891
2018-2020	1785
2019-2021	2046
2020-2022	1881

Det er vigtigt at være opmærksom på, at tallene skal tolkes i lyset af Corona-krisen 2020-2021, som generelt havde stor indflydelse på danskernes trafikarbejde og transportadfærd. Som det fremgår af Tabel 2, ser det dog ud til, at Corona-krisen kun havde en beskeden indflydelse på de ældres samlede kørsel pr. år. Dette kan skyldes, at ældre typisk kun i begrænset omfang var påvirkede af lukkede skoler og arbejdspladser, med dermed følgende mindre trafikarbejde, og at ældre måske i højere grad tilvalgte bilen for at undgå den kollektive transport. Dertil kommer, at størstedelen af ældres transport generelt er fritidsture, som ikke fik en entydig effekt af Coronakrisen.

Ser man bort fra Corona-årene ses således en stigning i ældres trafikarbejde.

Vi ser nu på, hvordan den relative udvikling i trafikarbejdet har været for de ældre over 74 år. I nedenstående Figur 1 illustreres udviklingen i trafikarbejdet med udgangspunkt i, at trafikarbejdet i år 2016 udgør indeks 100.

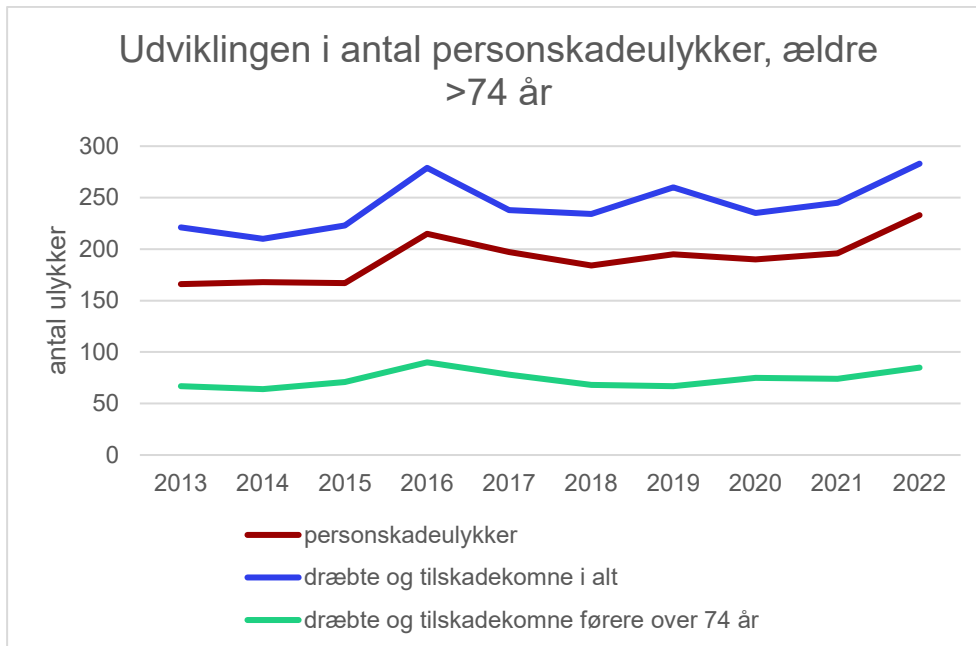


Figur 1 Udviklingen i ældres trafikarbejde i perioden 2016-2022. 2016 udgør indeks 100. For det glidende gennemsnit udgør 2016-2018 indeks 100.

Sammenligning med udviklingen i trafikulykker

Det ses af ovenstående Figur 1, at der i perioden 2016-2022 er sket en stigning i de ældres trafikarbejde. Stigningen i ældres trafikarbejde i bil er således større end den stigning i befolkningen af ældre, der fremgår af Vejdirektoratets notat ("Notat om ulykker med ældre bilister").

For at foretage en sammenligning i udviklingen i trafikarbejdet med udviklingen i ældres ulykker som opgjort i Vejdirektoratets notat, er det relevant at skelle mellem udviklingen i materieskadeulykker og ulykker, der involverer personskadeulykker med ældre førere. Vi ser først på udviklingen i personskadeulykker.

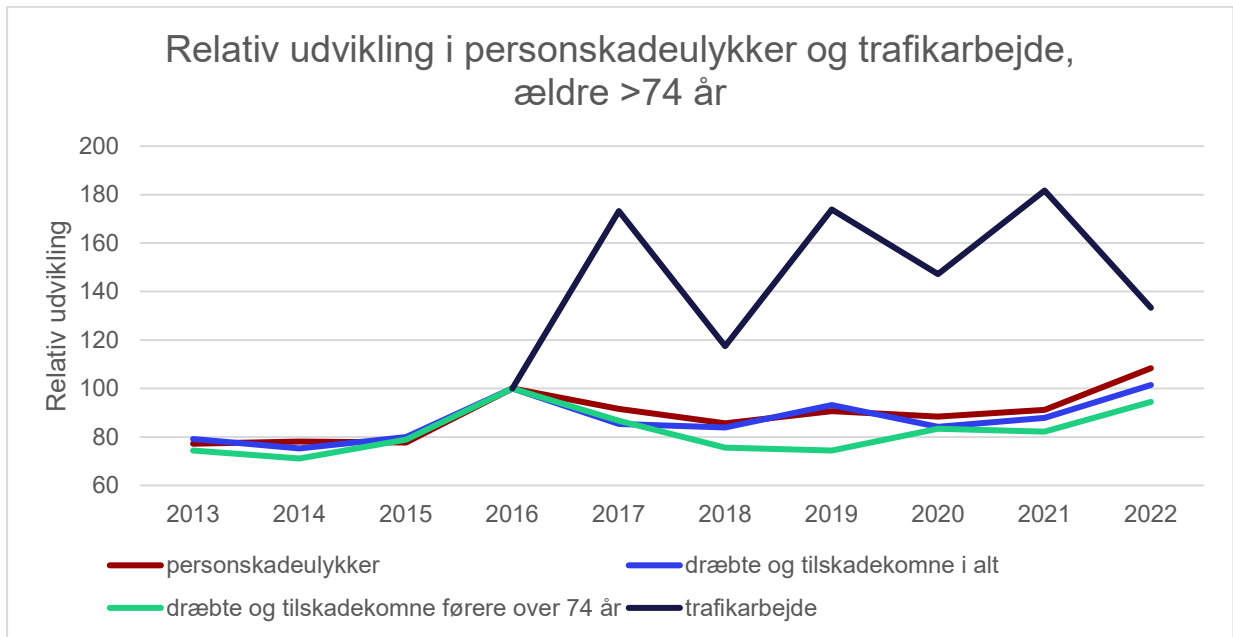


Figur 2. Udviklingen i personskadeulykker for ældre (> 74 år) i perioden 2013-2022

Ser man på udviklingen i personskadeulykker, såvel som på antal på dræbte og tilskadekomne i ulykker med førere ældre end 74 år (opgjort fra Vejdirektoratets notat) ses ikke umiddelbart nogen markant stigning i perioden 2016-2022 (jf. Figur 2).

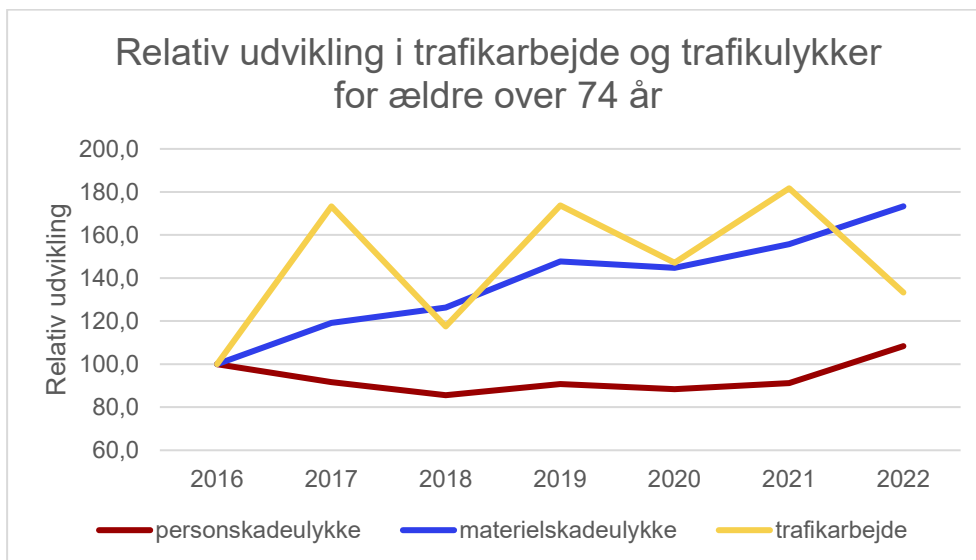
Nu ser vi på den relative udvikling i forhold til 2016. Når man ser på udviklingen i personskadeulykker i perioden 2016-2022 ses det, at der for personskadeulykker, for dræbte og tilskadekomne og for dræbte og tilskadekomne førere over 74 år er en forholdsvis flad udvikling i årene 2016-2022 dog med en stigning i 2022. Det er imidlertid ikke muligt at afgøre, om stigningen i 2022 udgør en tendens eller er udtryk for en tilfældig afvigelse.

Sammenholder man stigningen i de ældres trafikarbejde med stigningen i antallet af personskadeulykker ses det, at udviklingen i trafikarbejdet i perioden 2016-2022 stiger mere end antallet af personskadeulykker ulykker (Figur 3).



Figur 3 Relativ udvikling i personskadeulykker og trafikarbejde for ældre (> 74 år)

Nu ser vi på den relative udvikling i materielskadeulykker, personskadeulykker og trafikarbejdet (jf. Figur 4). For udviklingen i materielskadeulykker, ses en væsentlig højere stigning end stigningen i personskadeulykker. Stigningen i materielskadeulykker frem mod 2022 udgør 73,3%. Denne stigning i materielskadeulykker er større end stigningen i trafikarbejdet.



Figur 4 Relativ udvikling i trafikarbejde og trafikulykker for ældre over 74 år for perioden 2016-2022.

Som beskrevet i Vejdirektoratets notat er der i perioden 2016-2022 imidlertid også observeret en stigning i materielskadeulykker blandt alle førere (dvs. bilførere i alle aldre). Denne stigning er dog noget lavere, end den stigning der ses for aldersgruppen > 74 år.

I perioden 2016-2022 er der imidlertid ikke observeret en tilsvarende stigning i trafikarbejdet blandt alle førere (jf. Figur 5). Dette kan formodentlig blandt andet forklares med Corona-krisen samt stigende energipriser. Stigningen i trafikarbejdet for de ældre >74 år kan derfor være en medvirkende forklaring til det stigende andel materielskader for førere i denne gruppe.



Figur 5 Udviklingen i trafikarbejdet for perioden 2016-2022

Opsummering

Baseret på en sammenligning af udviklingen i transportarbejdet og trafikulykker ser det ud til, at der i perioden efter 2017, hvor det obligatoriske lægetjek for ældre bilister bortfaldt, er sket en stigning i forekomsten af materielskadeulykker, men ikke i forekomsten af personskadeulykker for ældre bilister >74 år.

For at komme tættere på en vurdering af, hvilken effekt fjernelse af det obligatoriske lægetjek for ældre bilister faktisk har for deres ulykkesinvolvering og trafikikkerhed, er det dog nødvendigt at foretage en mere dybdegående analyse.

En mulighed kunne være at foretage en dybdeanalyse af de ulykker, ældre bilister faktisk er involveret i. I den forbindelse er det fx relevant at sammenligne ældre bilisters trafikulykker før og efter fjernelsen af det obligatoriske lægetjek og at se på, hvilke faktorer, der bidrog til at ulykkerne indtraf. Dette ville give et bedre grundlag for at vurdere, hvilken betydning fjernelsen af det obligatoriske lægetjek eventuelt har haft for de ulykker ældre bilister er involveret i og om det eventuelt kunne være relevant at indføre andre former for tjek, eventuelt i en senere alder. Ifølge risikoreporteren fra 2018 er der en stigende risiko med alderen fra cirka 78 år¹. Denne stigende risiko slår dog kun begrænset igennem i ovenstående figurer, idet halvdelen af trafikarbejdet for personer over 74 år udgøres af de 75-78-årige.

Endvidere vil det være relevant at følge udviklingen i de kommende år, fordi de første ældre, der har fået fornyet deres kørekort uden lægetjek som 70-årige, bliver 78 i de kommende år.

Det kunne desuden være relevant at foretage en analyse hvor der anvendes en kohorte-tilgang, hvor der gennemføres en regression på ulykkesdata med en dummy for, hvorvidt personen har kunnet forny kørekortet uden lægetjek. Dette ville bidrage til indsigt i, hvorvidt udviklingen i ulykkestal sker blandt personer med bestået lægetjek – eller uden lægetjek samt om ulykkesinvolverede ældre eventuelt er personer som kører alligevel uden kørekort.

¹ "Risiko i Trafikken 2007-2016", DTU 2018 figur 5 og 6.