



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 10. juli 2020
J. nr. 2020-2057

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 28. februar 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

Spørgsmål nr. 387:

Vil ministeren oplyse eller skønne ulykkesfrekvensen for cykeltransport i bymidterne i København, Aarhus, Odense og Aalborg og oplyse eller skønne andelen af tilbagelagte kilometer for motoriserede elløbehjul i disse fire bymidter?

Svar:

Jeg skal hermed afgive en endelig besvarelse af spørgsmålet.

Som det er spørgeren bekendt, har Færdselsstyrelsen den 27. februar 2020 afgivet en evalueringsrapport om forsøgsordningerne for små motoriserede køretøjer, herunder motoriserede løbehjul. Evalueringsrapporten bygger på det datamateriale, der har været tilgængeligt, og på datamateriale, der via forskellige målrettede studier (interviews, spørgeskemaer, observationer m.v.) er foretaget specifikt med henblik på belysning af forskellige områder af evalueringen.

Jeg skal i den forbindelse henlede opmærksomheden på, at det fremgår af Færdselsstyrelsens evaluering, at datamaterialet fra de kilder, der mere traditionelt anvendes ved evalueringer af trafikmæssige forhold (som f.eks. Vejdirektoratets ulykkesstatistik og DTU's Transportvaneundersøgelsen), på nuværende tidspunkt er begrænset for så vidt angår de små motoriserede køretøjer.

For alligevel at have mulighed for at afgive den af Folketinget ønskede evaluering allerede ét år efter forsøgsordningernes ikrafttræden, har Færdselsstyrelsen valgt at supplere datagrundlaget med data indsamlet fra flere forskellige kilder. Dette er ifølge evalueringen sket med henblik på at belyse de forskellige områder så godt som muligt set i forhold til den begrænsede datamængde.

Som det ligeledes fremgår af Færdselsstyrelsens evaluering kommer både metoden og datagrundlaget med en række forbehold. Det primære forbehold er, at det tilgængelige datamateriale er meget begrænset og derfor forbundet med betydelig statistik usikkerhed.



Endvidere dækker det tilgængelige data mindre end ét kalender år. Hvis man kun anvender ulykkesdata for et enkelt år, risikerer man, at tilfældigheder eller særlige forhold det pågældende år får stor betydning for ulykkesmængden. Det tager således tid, før der foreligger tilstrækkeligt med data til, at en evaluering bliver statistisk valid.

Det anføres af Færdselsstyrelsen, at der således ikke efter styrelsens opfattelse kan drages konklusioner i forhold til forskellige færdselssikkerhedsmæssige aspekter, men at der af materialet alene kan udledes et øjebliksbillede af introduktionen af en række nye køretøjstyper i trafikbilledet.

Jeg har til brug for besvarelsen af den del af spørgsmålet, der vedrører ulykkesfrekvensen for cykeltransport anmodet Vejdirektoratet om en udtalelse. Vejdirektoratet har oplyst følgende:

”Ulykkesfrekvens beregnes ved at holde antallet af ulykker op mod kørte/cyklede kilometer, det såkaldte trafikarbejde, og kan derfor siges at beskrive den individuelle risiko for at være involveret i en ulykke i forhold til ens færdsel. Ulykkesfrekvensen udtrykkes oftest som antal ulykker pr. 1 mio. vognkilometer.

Trafikulykker kan deles ind i ulykker med og uden personskaade. Derfor kan frekvensen også gøres op som enten ulykkesfrekvens, hvor alle ulykker indgår, eller personskaadeulykkesfrekvens, hvor kun ulykker med personskaader regnes med. Vejdirektoratet beregner og præsenterer ulykkesfrekvenser for statens veje på kort på hjemmesiden og i den årlige publikation Statsvejnettet. Dette gøres på grundlag af politiregistrerede ulykker og der indgår både ulykker med og uden personskaade. Trafikarbejdet er beregnet ud fra trafiktal fra Vejdirektoratets mange tællestationer som er placeret på statsvejene rundt om i hele landet. Der bruges kun tal for motorkøretøjer.

Cyklisters trafikarbejde i bymidten i de større byer i Danmark bliver ikke registreret af Vejdirektoratet, da cyklisterne her færdes på de kommunale veje og stier. Vejdirektoratet har adgang til visse tællinger som laves på det kommunale vejnet. Men det er kommunerne selv, som har de mest retvisende oplysninger om cykeltrafikken. Der er dog stor forskel på, i hvilket omfang og med hvilken metode, cykeltællinger bliver foretaget i de enkelte byer og hvordan dette bliver omregnet til et tal for cykeltrafikarbejdet. Der findes heller ikke en entydig definition af ”bymidten” for de forskellige byer.

Det er muligt at efterspørge oplysninger fra kommunerne om cykeltrafikken, men med baggrund i ovenstående, er det Vejdirektoratets opfattelse at en beregning af ulykkesfrekvensen eller personskaadeulykkesfrekvensen vil resultere i tal med meget stor usikkerhed, og det vil ikke være ansvarligt at bruge tal med så meget usikkerhed til sammenligningsgrundlag.”



Som det anføres af Vejdirektoratet, er Vejdirektoratet ikke i besiddelse af oplysninger om ulykkesfrekvensen for cykeltransport i bymidterne i København, Aarhus, Odense og Aalborg, ligesom det efter Vejdirektoratets opfattelse ikke vil være muligt at udregne en retvisende ulykkesfrekvens på baggrund af oplysninger fra kommunerne. Jeg har derfor desværre ikke mulighed for at bidrage med de oplysninger, som spørgeren ønsker vedrørende cykeltransport.

Jeg har til brug for besvarelsen af den del af spørgsmålet, der vedrører antal kørte kilometer på motoriserede løbehjul anmodet Færdselsstyrelsen om en udtalelse. Færdselsstyrelsen har oplyst følgende:

”For at afdække andelen af tilbagelagte kilometer for motoriserede løbehjul i København, Aarhus, Odense og Aalborg er det nødvendigt at kende omfanget af kørslen på såvel lejede som privatejede motoriserede løbehjul.

Færdselsstyrelsen har som et led i evalueringen af forsøgsordningen for motoriserede løbehjul modtaget en række oplysninger fra de udlejningsvirksomheder, som udlejer motoriserede løbehjul i Danmark. Denne data afdækker omfanget af kørslen på motoriserede udlejningsløbehjul i de fire byer, i perioden fra forsøgsordningerne trådte i kraft i januar til udgangen af november 2019.

Det fremgår af evalueringen af forsøgsordningerne for små motoriserede køretøjer, som blev offentliggjort i midten af marts, at det ud fra 2.185 observationer på landsplan skønnes, at 69 % af kørslen på motoriserede løbehjul foregår på lejede løbehjul, mens 31 % foregår på privatejede løbehjul. Med udgangspunkt i denne fordeling, samt data fra udlejningsvirksomhederne, skønner Færdselsstyrelsen, at andelen af tilbagelagte kilometer (afrundet til hele tusinde) i de fire byer pr. udgangen af november 2019 fordeles sig som følger:

København: 7.376.000 km
Aarhus: 150.000 km
Odense: 454.000 km
Aalborg: 10.000 km

Det skal bemærkes, at ovenstående skøn er baseret på den gennemsnitlige fordeling på landsplan af lejede og privatejede motoriserede løbehjul. Data fra evalueringen viser, at der er store lokale forskelle i denne fordeling, hvorfor tallene er forbundet med en betydelig usikkerhed.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht