



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

31. januar 2022
2022-69

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 3. januar 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ole Birk Olesen (LA).

Spørgsmål nr. 153:

Vil ministeren henvise til undersøgelser, som viser, at samme type trafikanter i samme type trafik har syv gange så stor risiko for at blive involveret i en trafikulykke, hvis de kører på elløbehjul sammenlignet med, hvis de kører på cykel?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, som administrerer reglerne for forsøgsordningen for motoriserede løbehjul. Færdselsstyrelsen har oplyst følgende:

”For at kunne sige noget om ulykkesrisikoen for en enkelt køretøjstype, skal man se på ulykkesfrekvensen, hvor der tages højde for, hvor mange kilometer de enkelte typer af køretøjer kører.

Færdselsstyrelsen skal dertil bemærke, at styrelsen ikke er bekendt med undersøgelser, hvor ulykkesfrekvensen for motoriserede løbehjul og cykler er udregnet specifikt i forhold til områder med forskelligartet trafik, herunder f.eks. i bymidter eller i eller uden for tættere bebyggede områder.

Der blev i forbindelse med den første evaluering af forsøgsordningerne for små motoriserede køretøjer i 2019 foretaget en beregning af den generelle landsdækkende ulykkesfrekvens for cykler og motoriserede løbehjul.

Beregningen af ulykkesfrekvensen for cykler, var baseret på oplysninger om ulykker fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik og på Vejdirektoratets udregning af cykelkilometer i 2018. Ulykkesfrekvensen for motoriserede løbehjul blev beregnet



på baggrund af oplysninger fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik og et estimat over antal kørte kilometer på motoriserede løbehjul baseret på data fra udlejningsvirksomheder og trafiktællinger i 2019.

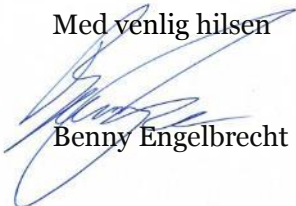
Færdselsstyrelsens kunne på baggrund af disse oplysninger beregne en ulykkesfrekvens for cykler og motoriserede løbehjul på hhv. 0,01 og 0,07 ulykker pr. 10.000 km, og kunne derudfra konkludere, at der er cirka syv gange så høj risiko for ulykker på motoriserede løbehjul som på cykel.

Det har ikke været muligt for Færdselsstyrelsen ud fra den data, der har været tilgængelig i forbindelse med evalueringen af forsøgsordningerne for små motoriserede køretøjer, at udregne differentierede ulykkesfrekvenser, som eksempelvis kun dækker kørsel på cykel i tættere bebygget område.”

For så vidt angår ulykkesfrekvensen for cykeltransport, der er udregnet specifikt for områder med forskelligartet trafik, f.eks. bymidter eller i eller uden for tættere bebyggede områder, kan jeg endvidere henvise til min besvarelse af 10. juli 2020 af spørgsmål nr. 387 (Alm. del) fra Transportudvalget.

Det fremgår bl.a. heraf, at trafikarbejdet i bymidten i de større byer i Danmark ikke bliver registreret af Vejdirektoratet, da cyklisterne her færdes på de kommunale veje og stier. Det fremgår endvidere, at det er de enkelte kommuner, der 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. Dette resulterer i tal med meget stor usikkerhed, som det ikke vil være ansvarligt at bruge som sammenligningsgrundlag.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht