

Notat om ulykker med ældre bilister

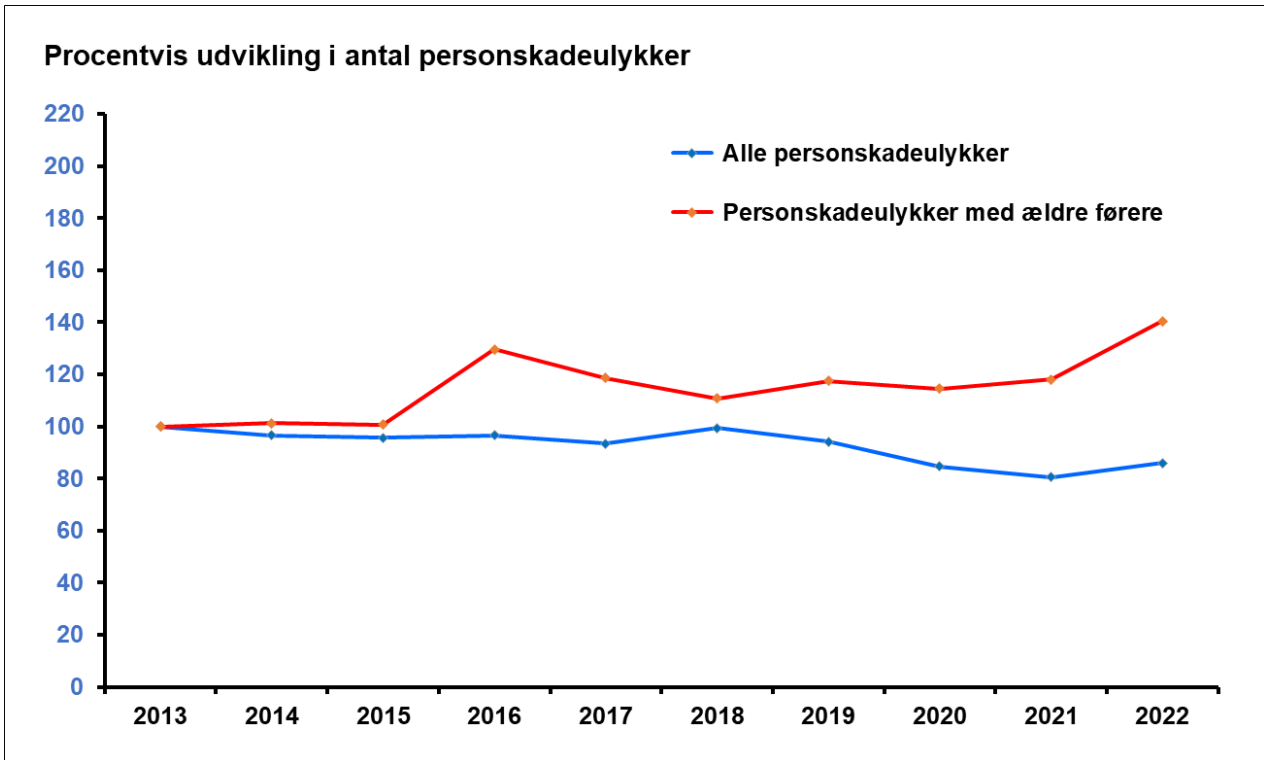
Nærværende notat beskriver kort de senere års udvikling i antal politiregistrerede trafikulykker med ældre bilister. Ældre bilister er her afgrænset til bilførere, som er fyldt 75 år eller derover på ulykkestidspunktet, idet formålet med notatet er at give en oversigt over ulykkesudviklingen for bilister i netop denne aldersgruppe efter afskaffelsen i 2017 af det obligatoriske lægetjek ved kørekortfornyelse. Desuden ses alene på ulykker med ældre som førere af person- eller varebiler.

Indledningsvis er der i nedenstående tabel vist en opgørelse over udviklingen i antallet af politirapporterede ulykker med ældre førere af person- og varebiler for den 10-årige periode 2013-2022.

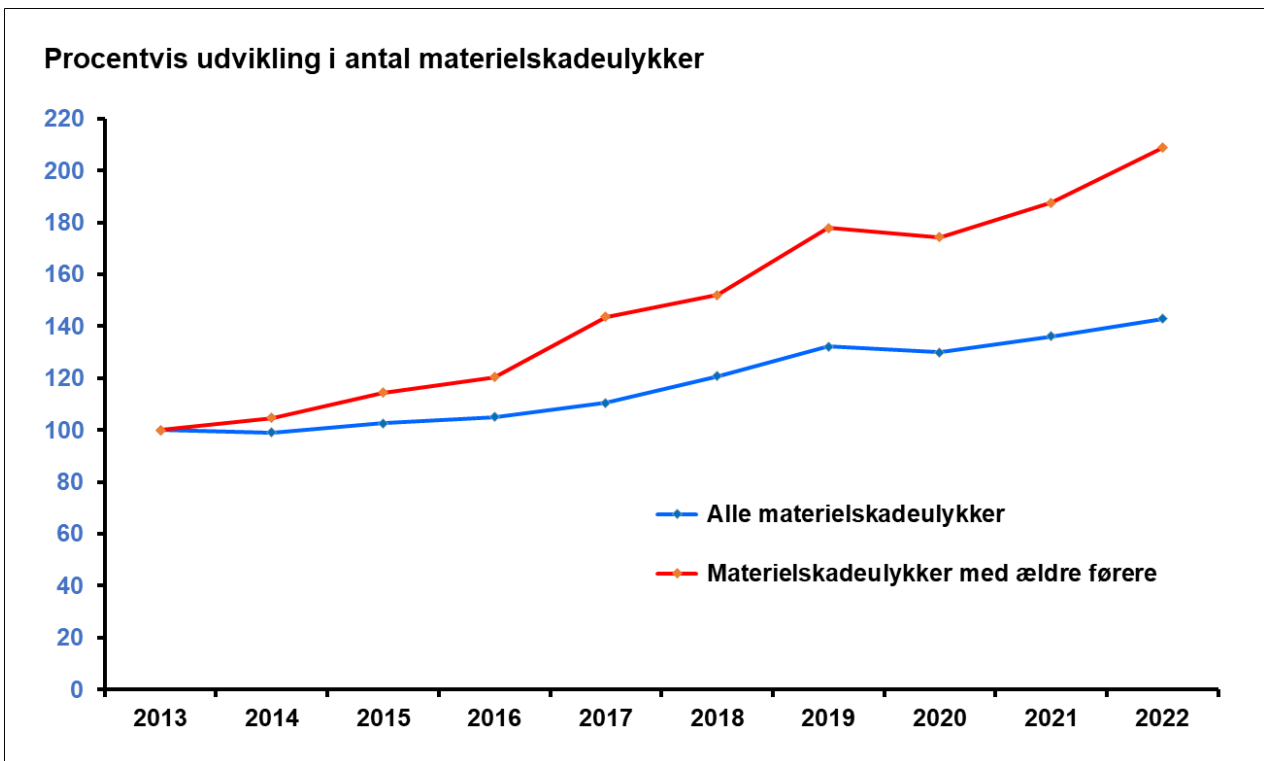
Politirapporterede trafikulykker med person- og varebiler, hvor mindst én fører var over 74 år				
År	Person-skadeulykker	Materiel-skadeulykker	Dræbte og tilskadekomne i alt	Heraf dræbte og tilskadekomne førere over 74 år
2013	166	445	221	67
2014	168	466	210	64
2015	167	509	223	71
2016	215	536	279	90
2017	197	639	238	78
2018	184	677	234	68
2019	195	792	260	67
2020	190	776	235	75
2021	196	835	245	74
2022	233	929	283	85

Både antallet af personskadeulykker og antallet af materielskadeulykker ses at være højere i den sidste del af perioden end i starten. Især antallet af materielskadeulykker er tydeligvis steget, men dette er også tilfældet for materielskadeulykker helt generelt (med alle trafikantgrupper).

Dette fremgår af de to diagrammer på næste side, der viser udviklingen i hhv. antal personskadeulykker og antal materielskadeulykker med ældre førere af person- og varebiler sammenholdt med udviklingen i personskadeulykker og materielskadeulykker for alle trafikantgrupper. For at kunne foretage en reel sammenligning er udviklingen vist procentvis for både de ældre førere og for alle trafikanter (startende med 100% i 2013).



Selvom antallet af personskadeulykker med ældre førere tydeligvis er steget fra 2013 til 2022, mens antallet af personskadeulykker helt generelt er faldet i samme periode, kan der ikke umiddelbart udledes en direkte sammenhæng mellem lovændringen i 2017 og den konstaterede stigning.



For antallet af materielskadeulykker ses der tydeligt en kraftigere stigning i antal ulykker med ældre førere end i materielskadeulykker generelt. Heller ikke her kan stigningen i antal ulykker med ældre førere siges at falde klart sammen med afskaffelsen af lægetjekknet, men stigningen synes umiddelbart kraftigst i den sidste del af den viste periode.

Sammenfattende er det Vejdirektoratets opfattelse, at der ikke kan drages en entydig konklusion vedrørende den sikkerhedsmæssige effekt af lovændringen ud fra ulykkestallene alene. For at kunne foretage en mere grundig evaluering bør eksempelvis inddrages information om de ældres andel af den samlede befolkning og omfanget af de ældre bilisters kørsel.

Vejdirektoratet har ved hjælp af data fra Danmarks Statistik (Statistikbanken) beregnet, at ældres andel af det samlede befolkningstal i perioden fra 2013 til 2022 er steget fra ca. 7,2% til ca. 9,6%. Denne stigning på ca. 2,4 procentpoint svarer til, at de ældres andel af befolkningen i sig selv er steget med ca. 33% i perioden.

Umiddelbart kan stigningen i de ældres andel af den samlede befolkning dermed i stor udstrækning forklare stigningen i antal ulykker med ældre bilister involveret, jf. figurerne på forrige side.

Som nævnt, vil det dog være relevant også at se på udviklingen i de ældre bilisters andel af den samlede kørselsmængde. Såfremt de ældre bilisters andel af den samlede bilkørsel er steget mere, end det må forventes alene ud fra den demografiske udvikling, kan det yderligere bidrage til at forklare den konstaterede stigning i antal trafikulykker med ældre bilister. Omvendt kan det heller ikke udelukkes, at netop afskaffelsen af lægetjekknet i sig selv har bidraget til at øge ældres bilkørsel.

Hvis der ønskes foretaget en grundigere evaluering af lovændringen og dens mulige indflydelse på ulykkesudviklingen med ældre bilførere, og denne undersøgelse skal omfatte udviklingen i ældres bilisters kørselsmængde, bør en sådan evaluering foretages af Danmarks Tekniske Universitet (DTU). Dels fordi inddragelsen af ovennævnte forhold vil kræve brug af data fra Transportvaneundersøgelsen (TU), som ledes af DTU, dels fordi evalueringen vil være nært forbundet med de opgørelser af trafikanters risiko, DTU har påtaget sig at foretage regelmæssigt (ved hjælp af TU-data) som opfølgning på Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan.

Endelig må det påpeges, at ulykkestallene for årene 2020 og 2021 skal tages med et vist forbehold på grund af covid-19-pandemien og de dermed forbundne restriktioners indvirkning på trafikken. Ideelt set bør en evaluering derfor udskydes, til der foreligger ulykkesdata efter lovændringen for fem hele kalenderår, som ikke er påvirket af pandemirestriktioner.