

RINGSTED KOMMUNE

TRAFIKSIKKERHEDSARBEJDET

TEKNISK NOTAT - UDKAST

ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby
Danmark

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	2
2	Udvikling i antal ulykker (inkl. ekstraueheld) de sidste tolv år	2
3	Fordeling på ulykkernes alvorlighed	3
4	Fordeling på personskadernes alvorlighed	4
5	Alder	4
6	Transportmidler (personskadeulykker)	6
7	Uheldssituationer ved personskadeulykker	7
8	Vejudformning ved personskadeulykker	8
9	Spirituspåvirkning	8
10	Lokaliteter	9
11	Forslag til målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet indtil 2025	10
12	Forslag til indsatser for trafiksikkerhedsarbejdet	11

PROJEKTNR. A081155
DOKUMENTNR. A081155-002
VERSION 1.0
UDGIVELSESDATO 30. august 2016
UDARBEJDET LAAG
KONTROLLERET HGR
GODKENDT HGR

1 Indledning

Ringsted Kommune vil udarbejde en trafikhandleplan, hvor der indgår flere delelementer.

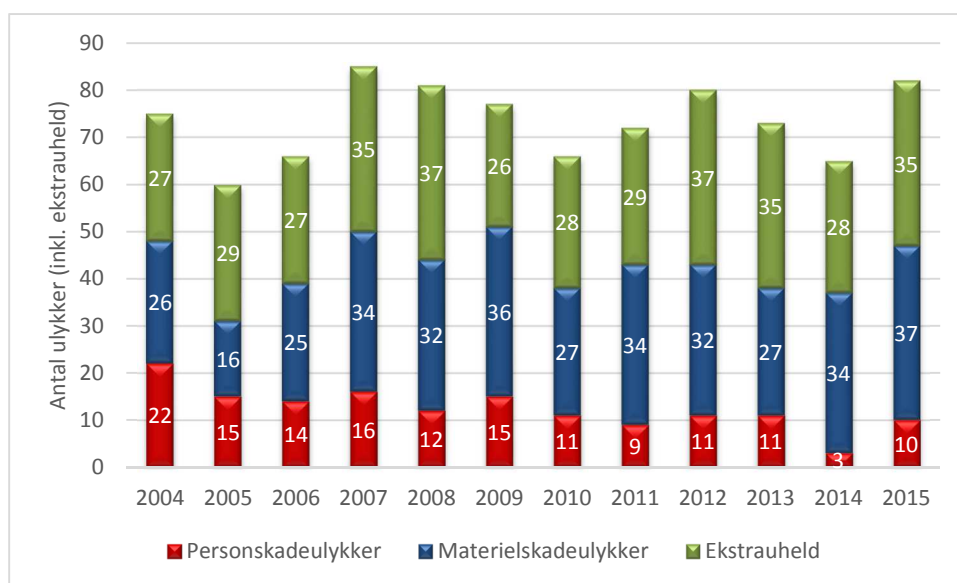
Kommunen har i den sammenhæng bedt COWI om at hjælpe med blandt andet en uheldsanalyse. Dette notat indeholder resultatet af uheldsanalysen.

Notatet indeholder gennemgang af ulykker registreret af politiet i perioden 2011 – 2015 for at vurdere ændringer i forhold til analysen frem til 2008, der fremgår af kommunens nuværende trafiksikkerhedsplan (Trafiksikkerhedsplan 2010). Data er hentet fra den statslige database VIS/VEJMANN.

Ulykker på statsveje er ikke taget med. Det drejer sig om Vestmotorvejen samt Næstvedvej, Bragesvej, Østre Ringvej og Roskildevvej (rute 14).

2 Udvikling i antal ulykker (inkl. ekstrauheld) de sidste tolv år

I perioden 2004 til 2015 er antallet af ulykker (inkl. ekstrauheld) i Ringsted Kommune steget fra 75 til 82 pr år svarende til en stigning på 9 procent. Se Figur 2-1



Figur 2-1 Udvikling i antal ulykker på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2004 - 2015

Til gengæld er antal personskadeulykker faldet fra 22 i 2004 til 10 i 2015 svarende til et fald på 55%. Det viser, at alvorligheden af ulykkerne er faldet i perioden.

Det mindste antal var i 2005 med 60 ulykker og det højeste tal var i 2015 på 82. Det mindste antal personskadeulykker var 3 i 2014 og det højeste på 22 var i 2004.

I maj 2011 blev kommunens trafiksikkerhedsplan 2010 offentliggjort. I denne plan blev ulykker i perioden 2004 – 2008 analyseret.

Tabel 2-1 Ændring i antal ulykker og ekstrauehd på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2004 – 2008 sammenlignet med perioden 2011 – 2015.

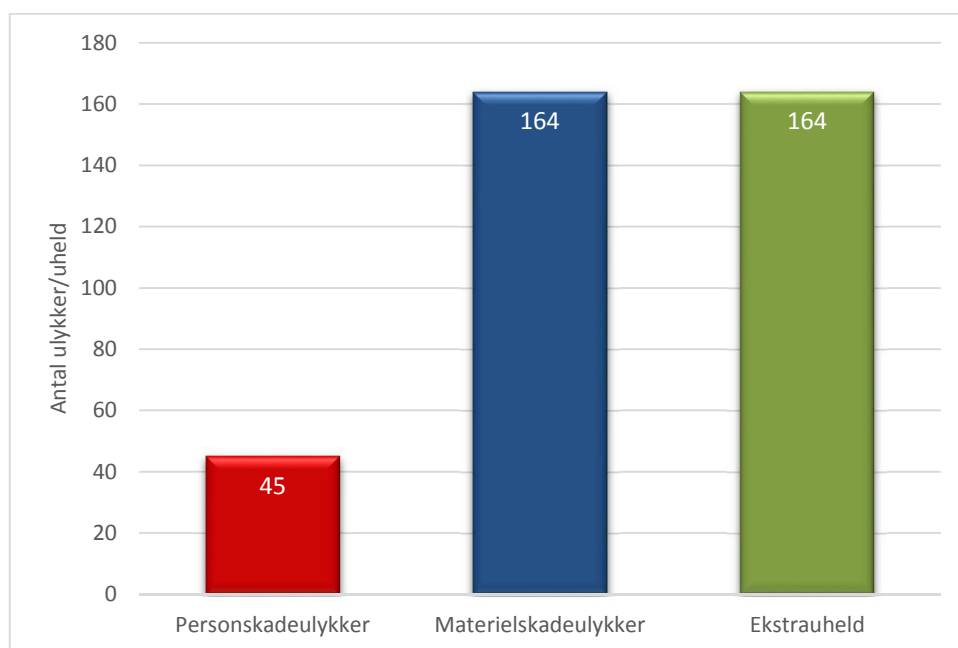
	Person- skadeulykker	Materiel- skadeulykker	Ekstrauehd	Samlet antal
Antal 2004 - 2008	79	133	155	367
Antal 2011 - 2015	44	164	164	372
Ændring	-80%	19%	5%	1%

En sammenligning af antal personskadeulykker i perioden 2004 – 2008 og perioden 2011 – 2015 viser, at antal personskadeulykker er faldet fra 79 til 44 svarende til 80%. Til gengæld har der været en stigning i antal materielskadeulykker fra 133 til 164 og i antal ekstrauehd fra 155 til 164 mellem de to perioder, hhv. på 19% og 5%. Samlet set er det samlede antal stort set uændret, dvs. hhv. 367 og 372 ulykker/uehd i hver periode.

Et kig på variationer i antal ulykker over årene viser, at den mest tydelige tendens er et jævnt fald i antal personskadeulykker, mens antal materielskadeulykker og ekstrauehd har udvist en mindre stigning.

3 Fordeling på ulykkernes alvorlighed

I perioden 2011 - 2015 skete der samlet 408 uehd. I 45 uehd (12 procent) blev en person dræbt eller en eller flere personer kom til skade. I 164 uehd var der tale om store materielskader, og i de sidste 164 uehd skete der alene mindre materielskader - de såkaldte ekstrauehd. Se Figur 3-1.



Figur 3-1 Alvorlighed i ulykker på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 - 2015

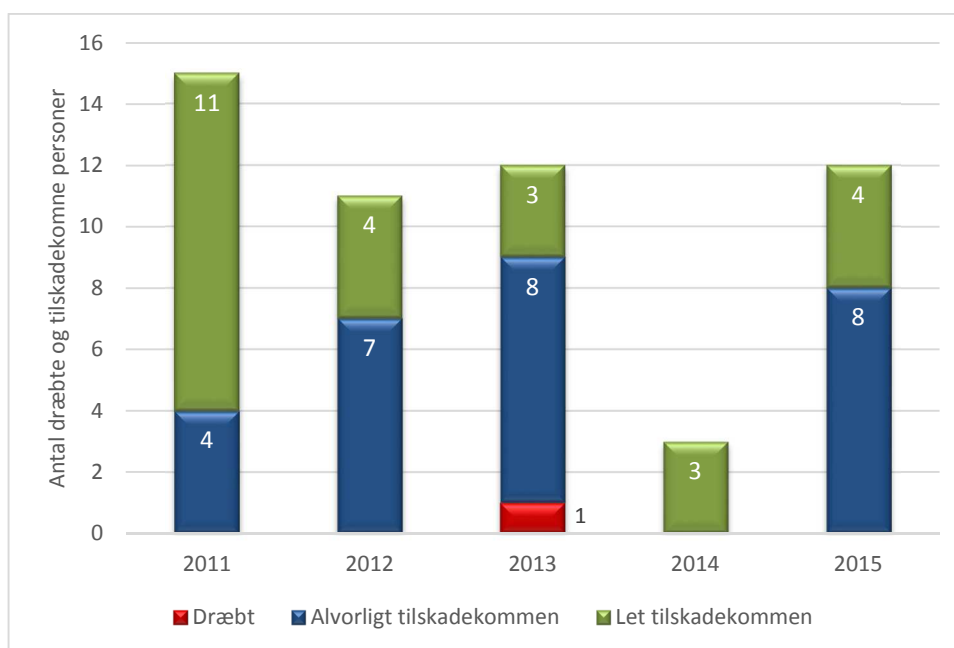
Ekstrauehd er registreringer, hvor politiet har fået kendskab til uehdet uden dog at udarbejde en politirapport. Disse er mindre hændelser, hvor der ikke er sket per-

sonskade, og hvor de materielle skader er ubetydelige (ikke registreringspligtige uheld).

Herudover er der et ukendt antal hændelser med og uden personskade, der ikke kommer til politiets kendskab og derfor ikke bliver registreret – og dermed ikke indgår i analysen i dette notat. Disse uheld/ulykker benævnes ofte mørketallet og skønnes at dække over omkring 80 procent af alle uheld (kilde: Danmarks Statistik 2006).

4 Fordeling på personskadernes alvorlighed

Antallet af dræbte og tilskadekomne personer er faldet fra 15 i 2011 til 12 i 2015, svarende til et fald på 20 procent. Tallene er dog små, og rent statistisk kan det betyde tilfældige variationer. I 2014 var antallet nede på 3 tilskadekomne. Se Figur 4-1.

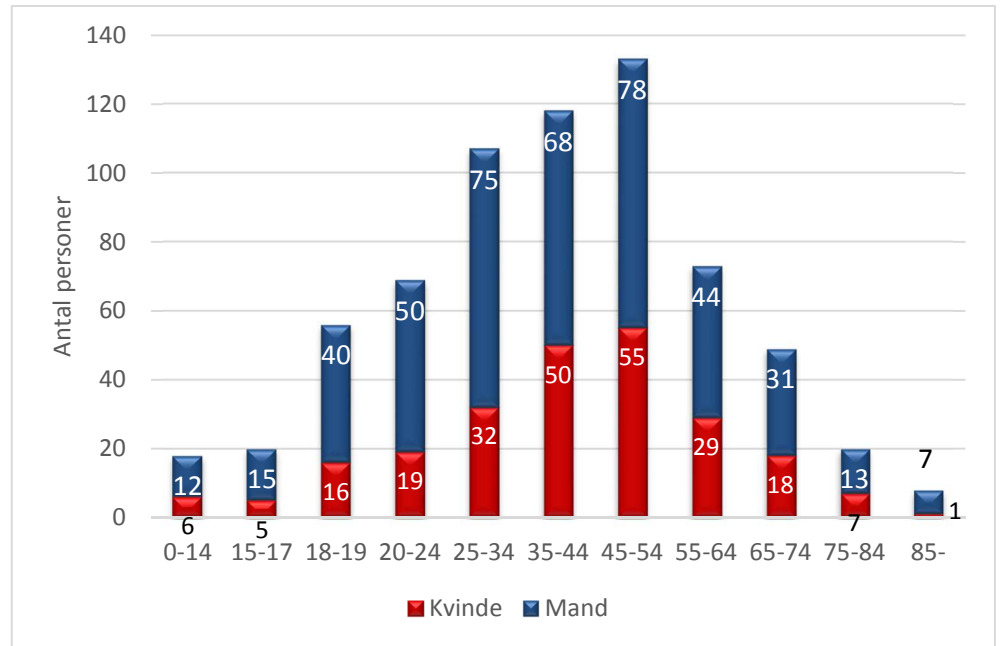


Figur 4-1 Personskadernes alvorlighed i ulykker på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 - 2015.

I perioden 2011-2015 er 1 person dræbt i trafikken. Målsætning om ingen dræbte i trafikken i Ringsted Kommune fra trafiksikkerhedsplan 2009 er dermed inden for rækkevidde. Analysen her omfatter ulykker til og med 2015, men desværre er der i 2016 også registreret en dræbt person. Det skal bemærkes, at i 2011 er 5 af de tilskadekomne personer sket i én ulykke.

5 Alder

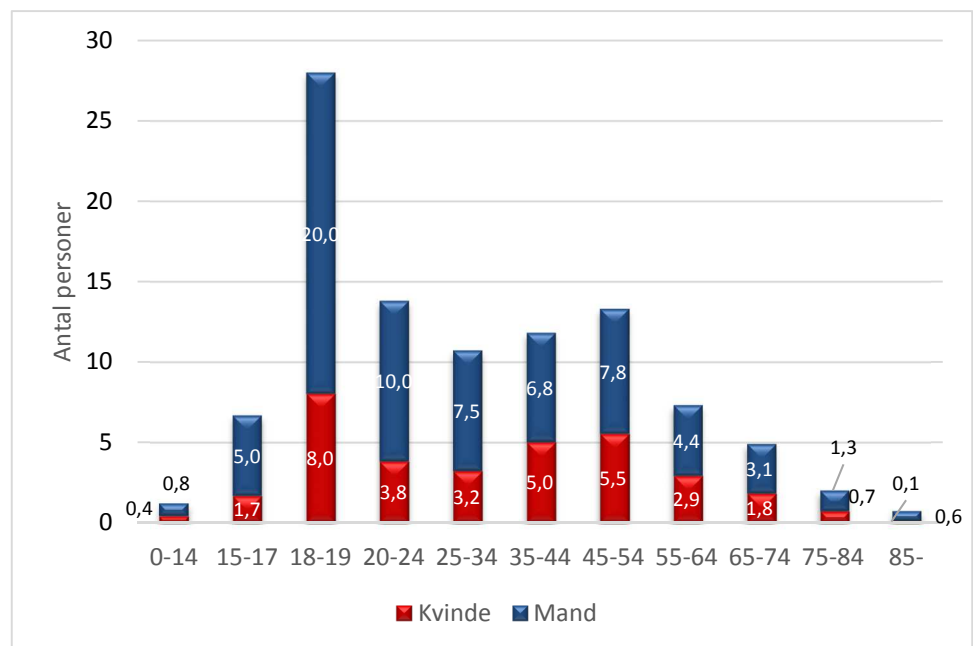
Der findes oplysninger om alder på 671 personer, der var involveret i ulykker og ekstrauheld i perioden 2011 - 2015. Se Figur 5-1.



Figur 5-1 Personer indblandet i ulykker (inkl. ekstrauheld) på kommuneveje i Ringsted Kommune fordelt på aldersgrupper

Flest af de involverede personer var i aldersgruppen 45 – 54 (133) tæt efterfulgt af aldersgruppen 35 – 44 (118). I alle aldersgrupper er antallet af mænd højere end antallet af kvinder.

Da aldersgrupperne ikke er lige store, viser Figur 5-2 det gennemsnitlige antal af personer pr årgang, dvs. antallet af personer i pågældende gruppe divideret med antal årgange i gruppen.

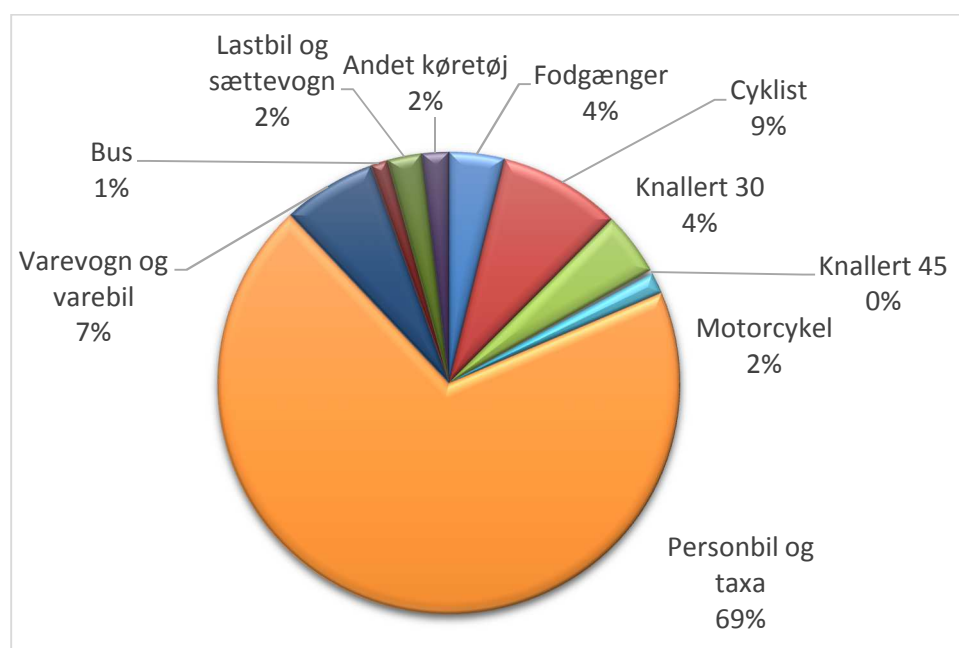


Figur 5-2 Antal personer involveret i ulykker (inkl. ekstrauheld) på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 - 2015 i gennemsnit pr. årgang

Her fremgår det tydeligt, at risikoen for at komme til skade i en trafikulykke er klart størst for personer i aldersgruppen 18 - 19 år. Også i denne aldersgruppe er der stor forskel på kvinder og mænd. Samtidig ses, at risikoen er forholdsvis lille for børn og unge op til 18 år samt for personer over 75 år. I perioden 2004 – 2008 var personer i aldersgruppen 18 – 24 og over 64år "betydeligt overrepræsenteret". Dette er ændret nu, idet forholdsvis få personer over 64 år er involveret i ulykker og aldersgruppen 20 – 24 år er kun marginalt mere repræsenteret end gruppen 45 – 54 år.

6 Transportmidler (personskadeulykker)

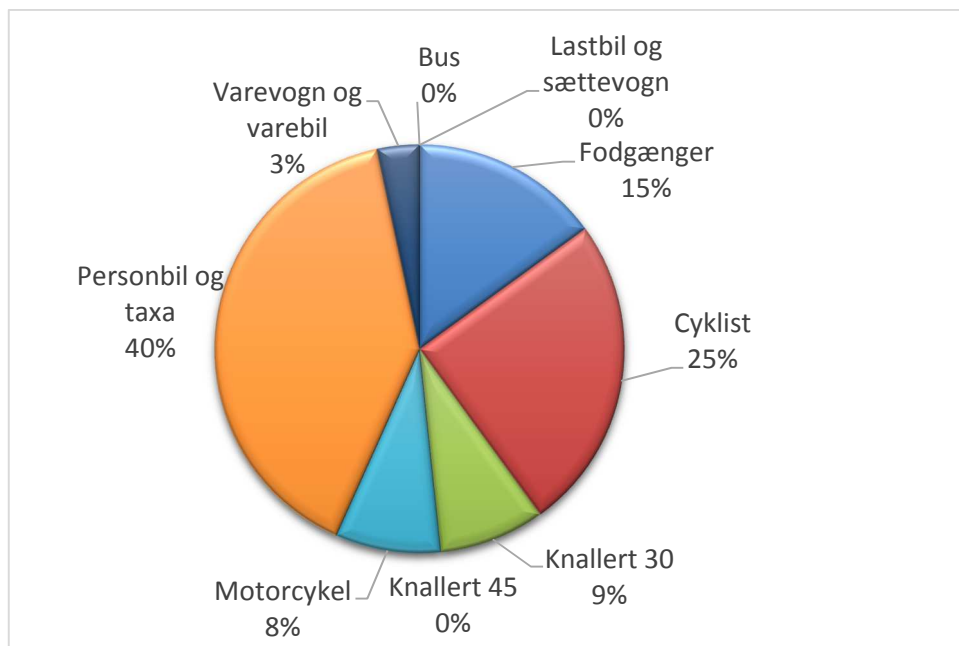
Blandt de 675 personer involveret i ulykker og ekstrauheld var de fleste førere eller passagerer i personbiler (inkl. taxa) - de udgjorde 69 procent. Se *Figur 6-1*.



Figur 6-1 Trafikanttype i ulykker (inkl. ekstrauheld) på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 - 2015

Fodgængere udgjorde 4%, cyklister 9% og knallertkørere 4%. Trafikanter i store køretøjer udgør kun 3% tilsammen (busser og lastbil/sættevogn).

Blandt de dræbte og tilskadekomne udgjorde trafikanter i personbiler og taxa den største andel på 40 procent. Se *Figur 6-2*.

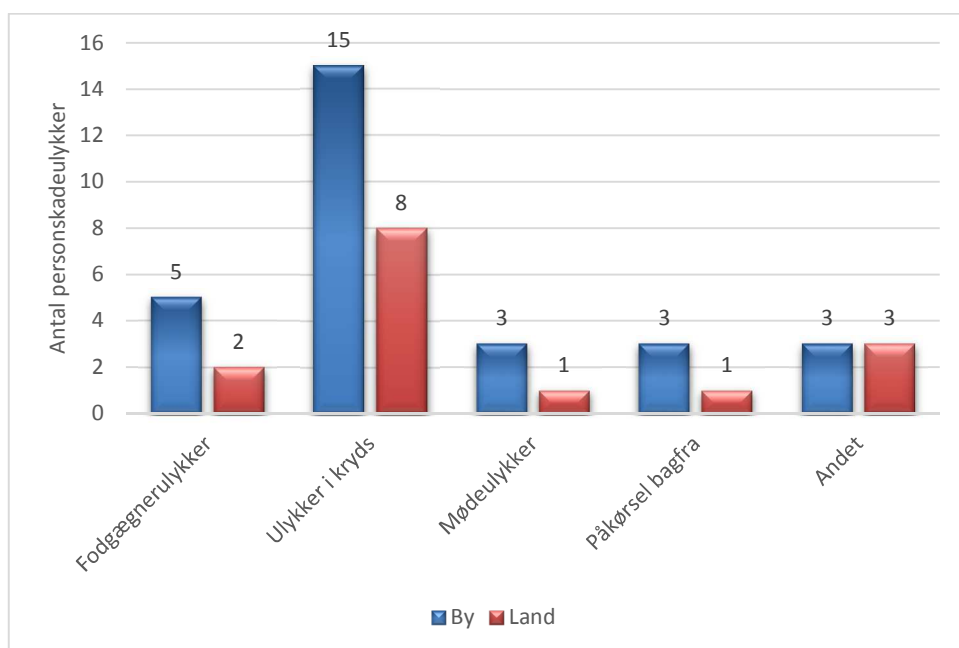


Figur 6-2 Trafikanttype for personskadeulykker på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 - 2015

Fodgængere udgjorde 15%, cyklister 25% og knallertkørere 9%. De såkaldte bløde trafikanter udgjorde dermed tilsammen ca. halvdelen (49 %) af de tilskadedekomne personer (inkl. dræbte). Dette svarer til perioden 2004 – 2008.

7 Uheldssituationer ved personskadeulykker

De 45 personskadeulykker fordeles med 29 i byzone og 15 i landzone. Se Figur 7-1.



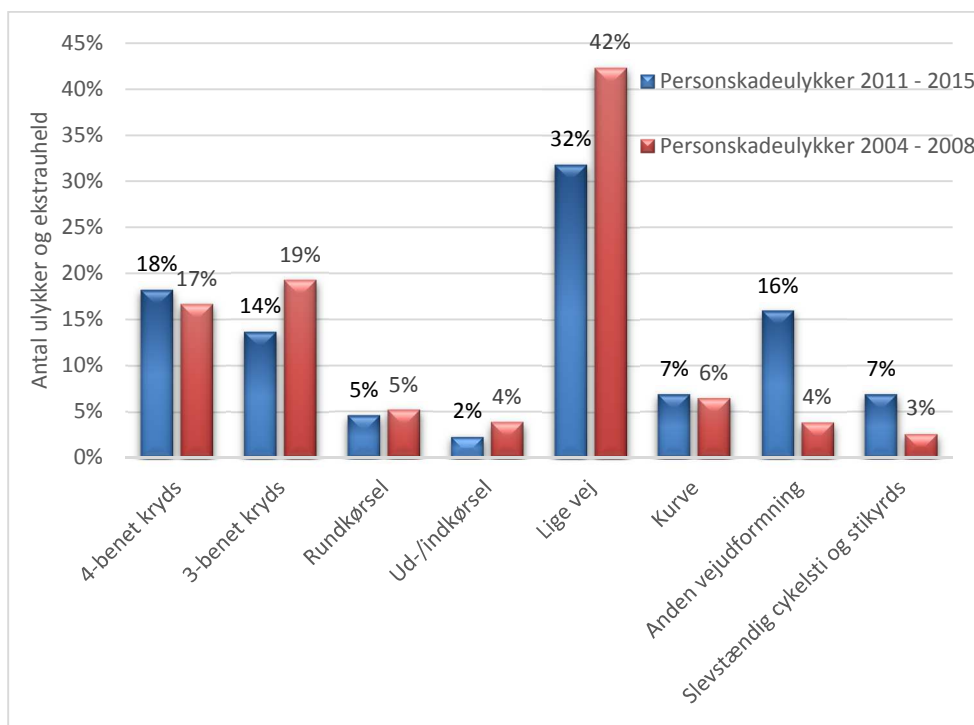
Figur 7-1 Uheldssituationer fordelt på by/land for personskadeulykker på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 - 2015

15 af 29 personskadeulykker i byzone sker i kryds og 8 af 15 personskadeulykker i landzone sker i kryds.

I trafikikkerhedsplan 2010 peges på mødeulykker på lige vej som et problem. Dette ser ikke ud til at blive bekræftet med data fra 2011 – 2015, idet der kun er registreret en enkelt ulykke af denne type i perioden.

8 Vejudformning ved personskadeulykker

De fleste personskadeulykker er sket på lige vej, både i perioden 2011 – 2015 og 2004 – 2008. Se Figur 8-1.



Figur 8-1 Fordeling på vejudformning på uheldsstedet i personskadeulykker på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 – 2015 sammenlignet med perioden 2004 - 2008

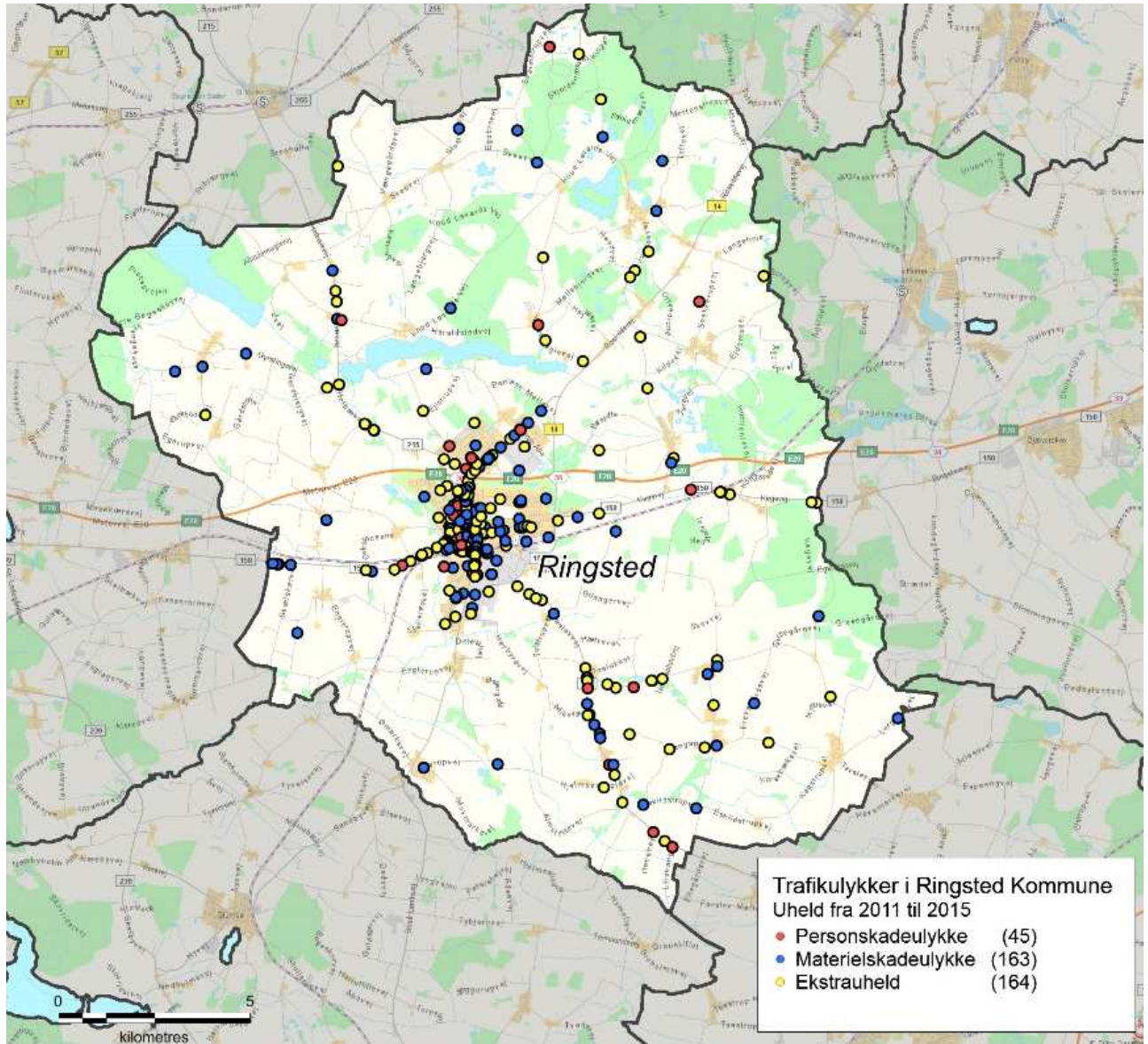
Selv om der sker flest personskadeulykker på lige vej, så er fordelingen ændret mellem de to perioder, idet forholdsvis færre personskadeulykker er sket på lige vej og flere på steder med anden vejudformning. Da det samlede antal er lille, kan ændringen dog alene skyldes tilfældigheder.

9 Spirituspåvirkning

I perioden 2011 – 2015 var spirituspåvirkede personer involveret i 24 ulykker (eksl. ekstrauehd). Da antal ulykker i perioden var 209, svarer det til 11,5%. Tre af disse ulykker var personskadeulykker, svarende til 7%. I perioden 2004 – 2008 involverede "omkring hvert sjette uheld med personskade" en spiritus påvirket person, svarende til 17%. Hermed er der væsentlig færre personskadeulykker med spiritus i perioden 2011 – 2015 end i perioden 2004 – 2008.

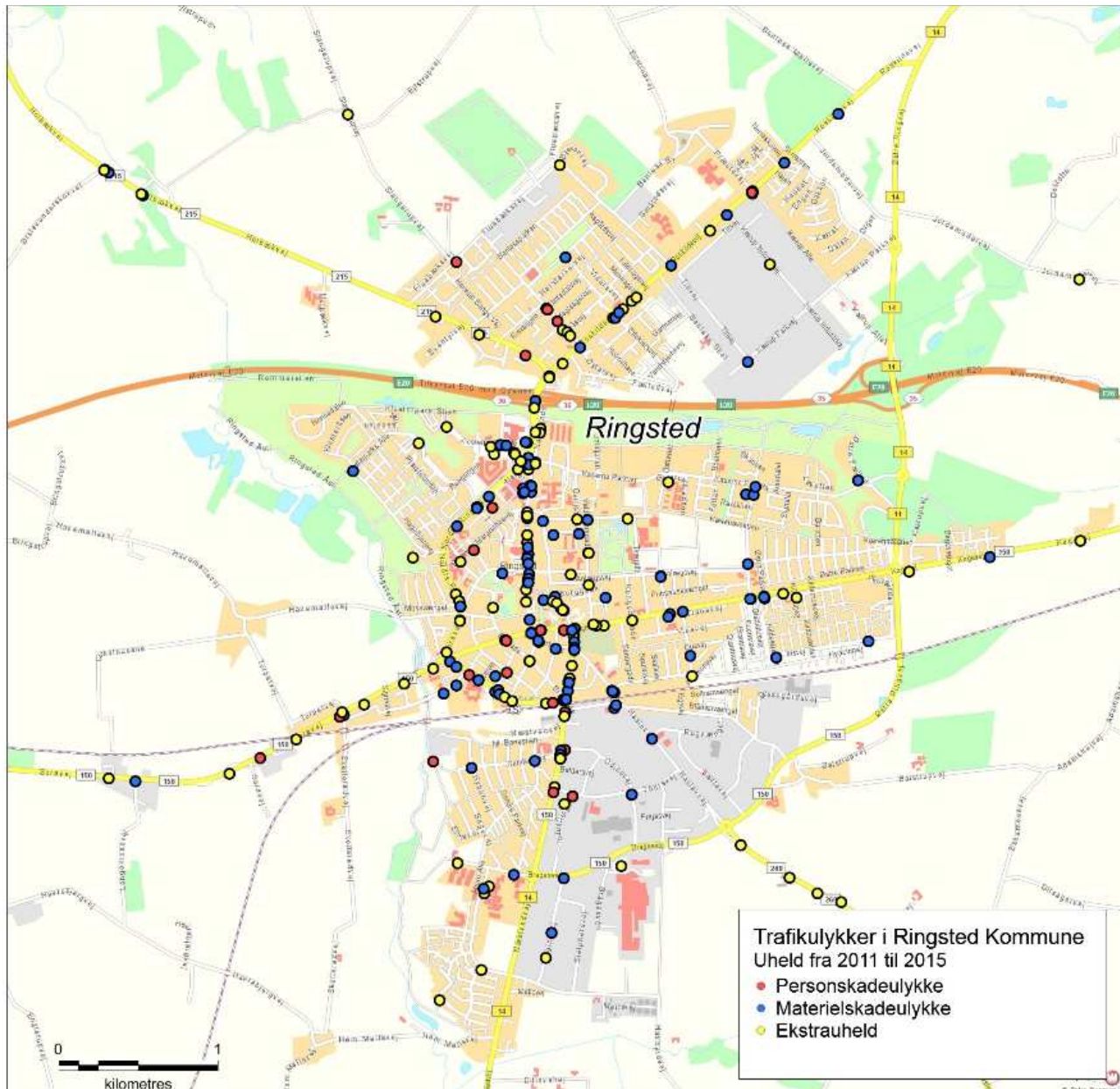
10 Lokalteter

En meget stor del af ulykkerne er registeret i Ringsted by. Blandt veje i åbent land kan Haslevvej, Holbækvej og Sorøvej nævnes, se Figur 10-1.



Figur 10-1 Ulykker (inkl. ekstrauheld) på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 – 2015: Den ene materielskadeulykke er ikke vist idet der mangler koordinater til denne.

I Ringsted by er der sket mange ulykker på de mest trafikerede veje: Roskildevej, Nordre Ringvej, Sorøvej, Nørregade, Køgevej, Næstvedvej samt Vestervej/ Jernbanevej. Blandt de mindre trafikerede veje kan Fredensvej i Benløse nævnes, se Figur 10-2.

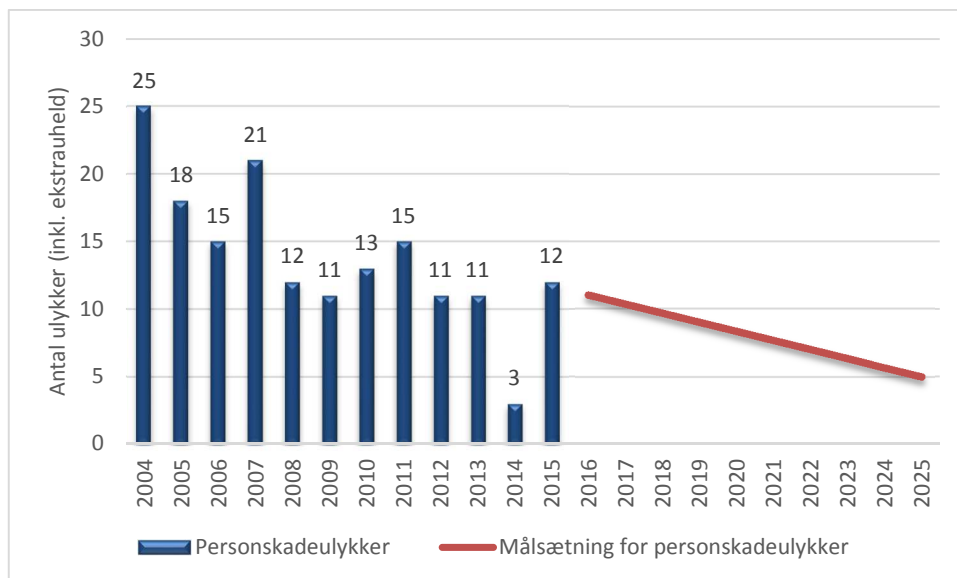


Figur 10-2 Ulykker (inkl. ekstrauheld) på kommuneveje i Ringsted by i perioden 2011 – 2015.

Der er ikke væsentlige forskelle i, hvor ulykkerne sker i forhold til perioden 2004 – 2008, der blev analyseret forud for Trafiksikkerhedsplan 2010.

11 Forslag til målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet indtil 2025

Der foreslås vedtaget en målsætning for 10 års perioden 2016 til 2025. Målsætningen foreslås at være en halvering af antal personskader. Da antal personskader pr. år er lille – og dermed med risiko for en vis statistisk tilfældighed - tages der udgangspunkt i de 3 år 2012, 2013 og 2015. Her er 2014 undladt, idet der i dette år var ekstremt få personskadeulykker i forhold til de andre år. I gennemsnit registrerede politiet 11,33 personskader pr år i de tre år. Halvering af dette antal betyder afrundet en målsætning om højst 5 personskadeulykker i 2026. Målsætningen for 2016 sættes til 11.



Figur 11-1 Personskadeulykker på kommuneveje i Ringsted Kommune i perioden 2011 – 2015 samt målsætning for maksimalt antal i perioden 2016 - 2025

Målsætningen heder derfor:

"Det er Ringsted Kommunes målsætning, at maksimalt 5 personer dør eller kommer til skade i trafikken i 2025".

Halvvejs i perioden bør der udarbejdes status for trafiksikkerhedsarbejdet. Delmålsætningen for 2021 på maksimalt 8 dræbte og tilskadekomne bør sammenlignes med det faktiske antal det år – hvis dette ikke opnås bør trafiksikkerhedsarbejdet intensiveres i sidste halvdel af perioden.

12 Forslag til indsatser for trafiksikkerhedsarbejdet

Tendensen for udvikling i antal personskadeulykker har været nedadgående siden 2004. Til gengæld sker der flere materielskadeulykker og ekstrauheld, hvilket medfører at det samlede antal personskadeulykker, materielskadeulykker og ekstrauheld er uændret i perioden 2011 – 2015 i forhold til perioden 2004 – 2008.

For at opnå en foreslået målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet om halvering i antal personskadeulykker indtil 2025 bør vejnettet i by og på land forbedres for at undgå ulykker, og kommunen bør deltage i landsdækkende trafiksikkerhedskampanjer.

Alder og køn

Unge mænd i aldersgruppe 18 – 19 år har en stor risiko sammenlignet med alle andre aldersgrupper. I disse ulykker er der ofte tale om for høj fart efter forholdene. Ringsted Kommune bør derfor deltage i de landsdækkende kampanjer, der har fokus på fart.

Transportmidler

Som tidligere er lette trafikanter (fodgængere, cyklister og førere af knallerter) involveret i halvdelen af personskadeulykkerne. Derfor bør der være fokus på disse trafikanter.

By land, uheldssituationer og vejudformning

Flest personskadeulykker sker i kryds, både i byzone og i landzone. Derfor bør kryds med mange ulykker analyseres yderligere med det formål at kunne udpege og gennemføre ombygninger, der kan reducere ulykkesrisikoen.

Herudover foreslås gennemført trafiksikkerhedsinspektion af enkelte vejstrækninger både i by- og landzone ligeledes for at kunne udpege og gennemføre ombygninger, der kan reducere ulykkesrisikoen. Valg af strækninger bør foretages ud fra antal ulykker på de enkelte strækninger.

Spiritus

Til trods for stort fald i antal ulykker med spirituspåvirkede personer, opfordres Ringsted Kommune bør fortsat deltage i landsdækkende spiritus kampagner.

Fart

For et stort antal ulykker findes ikke oplysninger om trafikanternes hastighed på ulykkestidspunktet, og det har derfor ikke været muligt at analysere i hvilket omfang ulykkerne har skyldtes høj fart. Erfaringsvist har fart dog en meget stor betydning for risikoen i trafikken.

Ringsted Kommune bør gennemføre hastighedsmålinger på de mest ulykkesbelastede strækninger og indmelde de strækninger, hvor der køres hurtigst, til politiets automatiske trafikkontrol – dvs. steder hvor der sker mange ulykker og hvor der ved øget politikontrol kan opnås lavere fart og dermed mindre risiko for ulykker. Hvis de målte hastigheder er væsentlig over hastighedsgrænsen bør det overvejes om der skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger. Opsætning af byporte ved byzonetavler, er et tiltag som har fungeret godt andre steder i landet, herunder f.eks. i Sorø Kommune.