

AARHUS
KOMMUNE



ÅRSRAPPORT TRAFIKSIKKERHED

2019



SEPTEMBER 2019
AARHUS KOMMUNE

TRAFIKSIKKERHED

ÅRSRAPPORT 2019 FOR AARHUS KOMMUNES VEJE

PROJEKTNR.

A129257

DOKUMENTNR.

129257-001

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

23.09.2019

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

ULBA

KONTROLLERET

TSRD

GODKENDT

ULBA

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Anvendte ulykkesdata	8
3	Den generelle udvikling 2009-2018	10
4	Opfølgning på den nuværende trafiksikkerhedsstrategi (2013-2018)	12
5	Hvor sker personskaderne?	14
6	Hvem kommer til skade?	16
7	Hvordan sker ulykkerne?	21
8	Hvornår sker ulykkerne?	25
9	Skadestuerregistrerede færdselsulykker	27
10	Hvilke trafikantgrupper og ulykkestyper skiller sig ud? (sammenfatning)	28
11	Mulige indsatsområder	30

1 Indledning

Denne årsrapport indeholder en statistisk gennemgang af de politiregistrerede færdselsulykker, der er registreret på Aarhus Kommunes vej- og stinet.

Rapporten er bygget op omkring en række udvalgte temaer, som blandt andet omfatter den generelle udvikling i antallet af ulykker og personskader i den 10-årige periode fra 2009 til 2018 samt en række tematiske analyser af udvalgte emner på baggrund af ulykker fra den seneste 5-årige periode fra 2014 til 2018. De tematiske analyser belyser f.eks. typer af ulykker, alder og køn på de involverede personer, implicerede transportmidler med mere.

Årsrapporten er udarbejdet til brug for Trafiksikkerhedsudvalget i Aarhus Kommune. Rapporten skal give en status på trafiksikkerheden i Aarhus Kommune og danne grundlag for en indledende drøftelse af hvilke indsatsområder, der skal fokuseres på i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde.

2 Anvendte ulykkesdata

Årsrapporten er alene baseret på politiregistrerede færdselsulykker. Dette betyder, at eksempelvis skadestuerregistrerede personer involveret i færdselsulykker ikke indgår i nærværende analyse.

En færdselsulykke defineres som en ulykke, der er sket på en offentlig tilgængelig gade, vej, plads eller lignende, når ulykken står i forbindelse med den trafikale benyttelse af de nævnte områder, og mindst én af de implicerede parter har været kørende. Denne definition indebærer, at ulykker, der er sket på privat grund eller er eneulykker med fodgængere, ikke tæller med som en færdselsulykke i den officielle statistik.

Politiet har pligt til at optage rapport, hvis:

- 1 Der er sket personskade ved ulykken.
- 2 Der er sket materielskade på køretøjer, der skønnes at overstige 50.000 kr. for hvert motorkøretøj eller 5.000 kr. for anden materielskade.
- 3 Personer, der ikke har fast bopæl i Danmark, er indblandet, og der er fremsat erstatningskrav mod den pågældende.
- 4 Politiet tilkaldes til en ulykke, hvori personer ansat ved politiet er indblandet.
- 5 Der efter politiets skøn er udvist en sådan tilsidesættelse af færdselslovgivningen, at dette i sig selv bør give anledning til sigtelse. (Fx hvis ulykken har fundet sted i eller ved et fodgængerfelt, ved ændring af færdselsretning og udsving, i forbindelse med en vigepligtsforseelse – herunder udkørsel fra ejendom, plads, vej med vigelinie og lignende – overhaling, kørsel med for høj hastighed, åbning af vognndøre eller undladelse af at respektere færdselstavler).

Færdselsulykker inddeles i personskadeulykker og materielskadeulykker. Personska- deulykker omfatter de ulykker, hvor mindst én person er kommet til skade, mens alle øvrige ulykker betegnes materielskadeulykker. Materielskade- ulykkerne opdeles i "materielskadeuheld" og "anden materielskadeuheld", som omfatter henholdsvis ulykker med større materielle skader og ulykker med min- dre materielle skader, hvor der optages rapport af andre årsager.

Derudover er der en tredje gruppe, som betegnes ekstrauheld. Disse er uheld med mindre materielle skader, som er kommet til politiets registrering, men hvor der ikke er optaget rapport. Det betyder at der kan mangle oplysninger om disse uheld, og de indgår derfor ikke i årsrapporten.

De tilskadekomne opdeles efter skadesgrad i dræbte, alvorligt og lettere tilska- dekomne. Alvorligt tilskadekomne omfatter f.eks. kranie- eller knoglebrud, hjer- nerystelse, svære forstuvninger, læsioner af brystkasse, rygsøjle eller nakke. Lettere tilskadekomne omfatter mindre alvorlige personskader, der kræver be- handling ved læge eller tandlæge. Mindre skader som eksempelvis mindre hud- afskrabninger, små snitsår eller små blå mærker betegnes ikke som personska- der. Dræbte i forbindelse med en trafikulykke defineres som personer, der er døde indenfor 30 dage som følge af ulykken.

Denne rapport indeholder alle typer af ulykker med personskade og materiel-skade, som er registreret på Aarhus Kommunes veje og stier. Ulykker på stats-veje indgår således ikke, og ligeledes indgår ekstrauheld heller ikke i rapporten. Årsrapporten er gennemført på baggrund af det datagrundlag, der fremgår af tabel 1 og tabel 2.

Tabel 1 Anvendte data for antal ulykker.

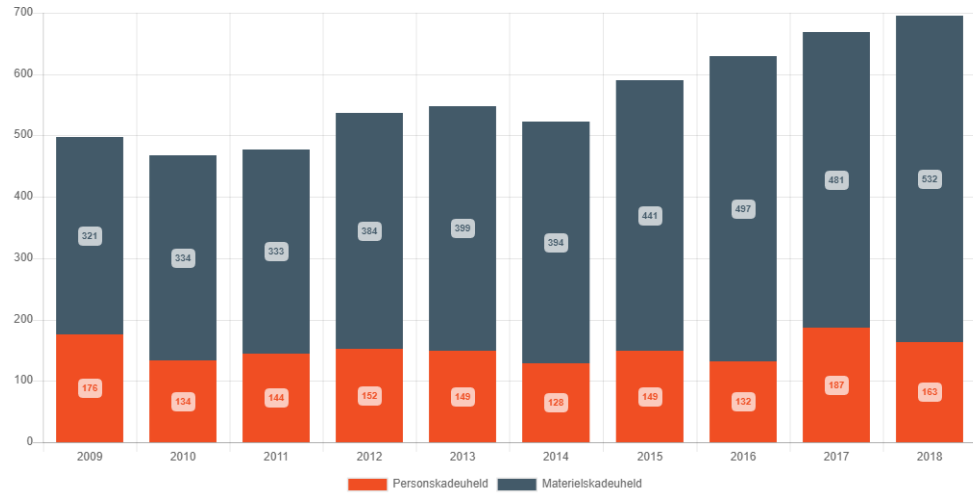
	2009-2018 (10 år)	2014-2018 (5 år)
Personskadeulykker	1514 (27 %)	759 (24 %)
Materielskadeulykker	4116 (73 %)	2.345 (76 %)
I alt	5630 (100 %)	3.104 (100 %)

Tabel 2 Anvendte personskadedata.

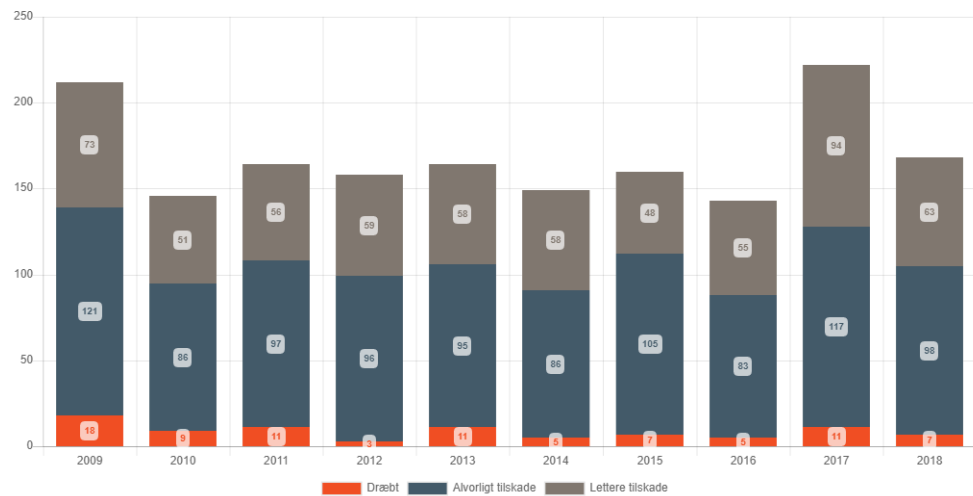
	2009-2018 (10 år)	2014-2018 (5 år)
Dræbte	87 (5 %)	35 (4 %)
Alvorligt tilskadekomne	984 (58 %)	489 (58 %)
Lettere tilskadekomne	615 (37 %)	318 (38 %)
I alt	1.686 (100 %)	842 (100 %)

3 Den generelle udvikling 2009-2018

Udviklingen i antallet af ulykker og personskader på Aarhus Kommunes veje i perioden fra 2009 til 2018 fremgår af figur 1 og figur 2.



Figur 1 Ulykkesudvikling i perioden 2009-2018.



Figur 2 Udvikling i antallet af personskader i perioden 2009-2018.

3.1 Antallet af ulykker er stigende

I perioden fra 2009 til 2014 lå antallet af registrerede færdselsulykker på Aarhus Kommunes veje nogenlunde konstant på ca. 500 ulykker pr. år. I den efterfølgende periode fra 2014 til 2018 er antallet steget gradvist til 700 ulykker i 2018, hvilket svarer til en stigning på ca. 40 % fra 2014 til 2018.

Denne stigning er sket blandt materielskadeulykkerne, mens antallet af personskadeulykker har ligget nogenlunde konstant på ca. 125-175 ulykker pr. år i perioden fra 2009 til 2018 (dog 187 i 2017).

I 2009 blev der registreret 212 personskader. I de efterfølgende år har antallet med undtagelse af 2017 (222) ligget omkring 150 personskader pr. år. Der synes at være en tendens til, at skadesgraden bliver mindre alvorlig, idet andelen af lettere tilskadekomne er svagt stigende gennem perioden.

3.2 Stagneret udvikling i personskader

Antallet af dræbte er forholdsvist lavt, og der er derfor relativt store forskelle mellem de enkelte år, idet der i 2009 var 18 dræbte, mens der var 3 i 2012. I perioden har der gennemsnitligt været 9 dræbte pr. år.

Antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne har gennemsnitligt været henholdsvis 101 og 62 ulykker pr. år. Dette svarer til niveauet i 2018, hvor der er registreret 98 alvorligt og 63 lettere tilskadekomne.

På landsplan har der været en lignende udvikling i antallet af ulykker. Ses der imod på udviklingen i antallet af personskader har der på landsplan været et fald på 35 % i perioden fra 2009 til 2013, hvorefter udviklingen er stagneret omkring 3.400 personskader pr. år.

4 Opfølgning på den nuværende trafiksikkerhedsstrategi (2013-2018)

I Aarhus Kommunes Trafiksikkerhedsstrategi 2013-2020 er beskrevet et ambitiøst mål om at nå en halvering i antallet af dræbte og tilskadekomne frem mod 2020. Ulykkesreduktionen skal ske med udgangspunkt i antallet af dræbte og tilskadekomne i 2010. Aarhus Kommunes målsætning er på linje med Færdselssikkerhedskommissionens nationale målsætning, som arbejder med en tilsvarende ulykkesreduktion.

Til trods for at antallet af dræbte og tilskadekomne er uacceptabelt højt, er der tale om relativt små tal, hvorfor der ofte vil være store udsving mellem de enkelte år. På kommuneniveau giver det derfor mest mening at betragte dræbte og tilskadekomne samlet under ét.

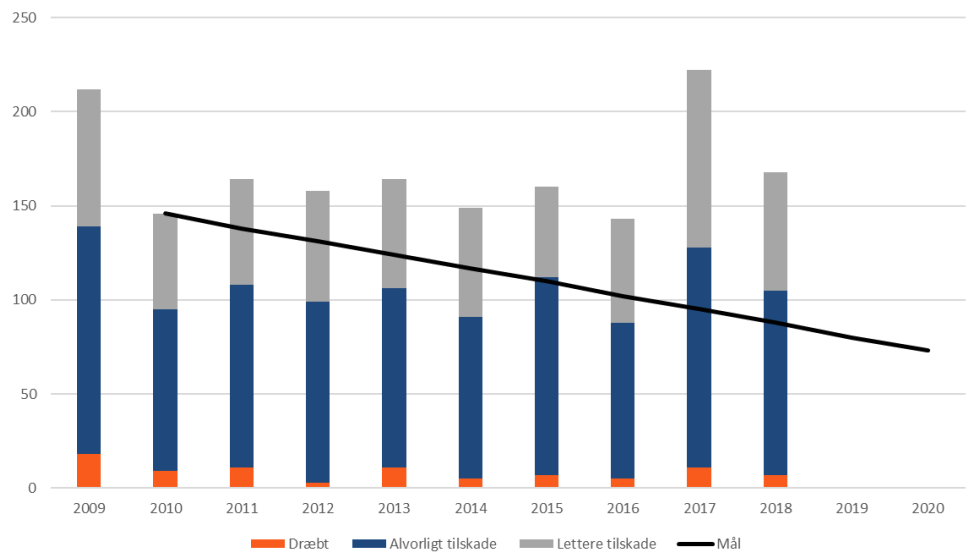
Kommunens trafiksikkerhedsstrategi har desuden fokus på antallet af tilskadekomne cyklister, krydsulykker og hastighed samt samarbejde med / involvering af trafikanterne i trafiksikkerhedsarbejdet.

4.1 For mange kommer fortsat til skade

I 2018 blev der registreret 168 dræbte og tilskadekomne på Aarhus Kommunes veje, hvilket ligger væsentlig over målet om højst 74 dræbte og tilskadekomne i 2020. Niveaueet i 2018 ligger endog over udgangspunktet i 2010, og det vurderes tvivlsomt, om den nuværende målsætning kan nås.

Tabel 3 Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne i forhold til Aarhus Kommunes målsætning i 2020. Tal i parentes er inkl. trafikulykker på statsveje i kommunen.

	2010	2018	Mål i 2020
Dræbte	9 (10)	7 (9)	5 (5)
Alvorligt tilskadekomne	86 (94)	98 (102)	43 (47)
Lettere tilskadekomne	51 (57)	63 (69)	26 (29)
I alt	146 (161)	168 (180)	74 (81)

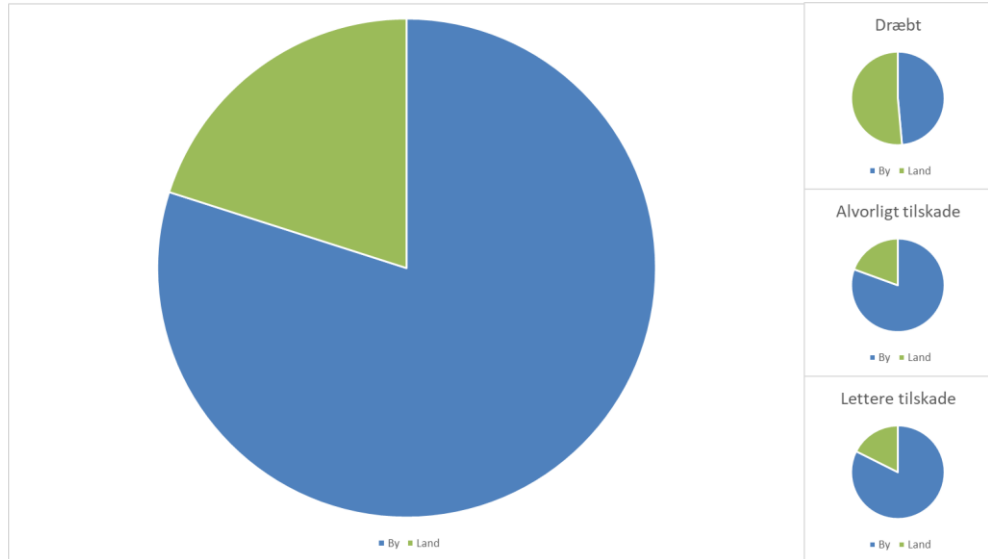


Figur 3 Personskader på Aarhus Kommunes veje i perioden fra 2009 til 2018 sammenholdt med kommunens målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet.

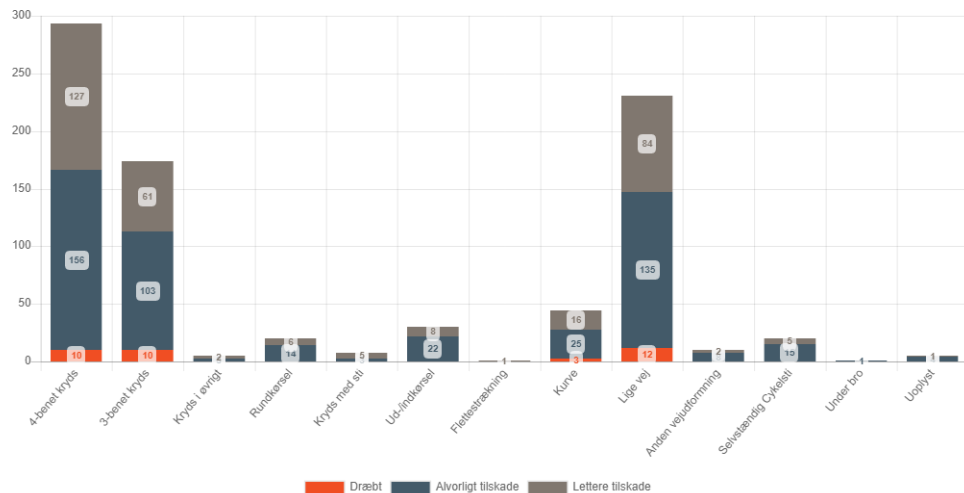
En af forklaringerne på de seneste års udvikling er stigningen i transportarbejdet i Aarhus Kommune, som erfaringsmæssigt vil medføre en øget ulykkesrisiko. Den øgede trafik skyldes, at der siden 2012 er kommet ca. 25.000 flere indbyggere og ca. 25.000 flere arbejdspladser. Dertil er nettoindpendlingen til Aarhus Kommune også steget. Det øgede transportarbejde stiller således øgede krav til kommunens trafiksikkerhedsarbejde.

5 Hvor sker personskaderne?

Figur 4 viser personskadernes fordeling på, om de er sket i by- eller landområder, mens figur 5 viser personskadernes fordeling på vejudformning.



Figur 4 Personskader fordelt på by og land (2014-2018).



Figur 5 Personskader fordelt på vejudformning (2014-2018).

5.1 Størstedelen kommer til skade i byområder

Langt størstedelen (80 %) af personskaderne er sket i byområde. Af de 673 personskader i byer er 402 sket i 3- eller 4-benede kryds. Dette svarer til knap 50 % af samtlige personskader eller til 60 % af personskaderne i byområder.

Oftest har disse ulykker en høj skadesgrad, da ulykkerne ofte er enten tværkollisioner eller ulykker mellem biler og lette trafikanter. Dette afspejles også i, at 14 af de 17 dræbte i byområder er sket i 3- eller 4-benede kryds.

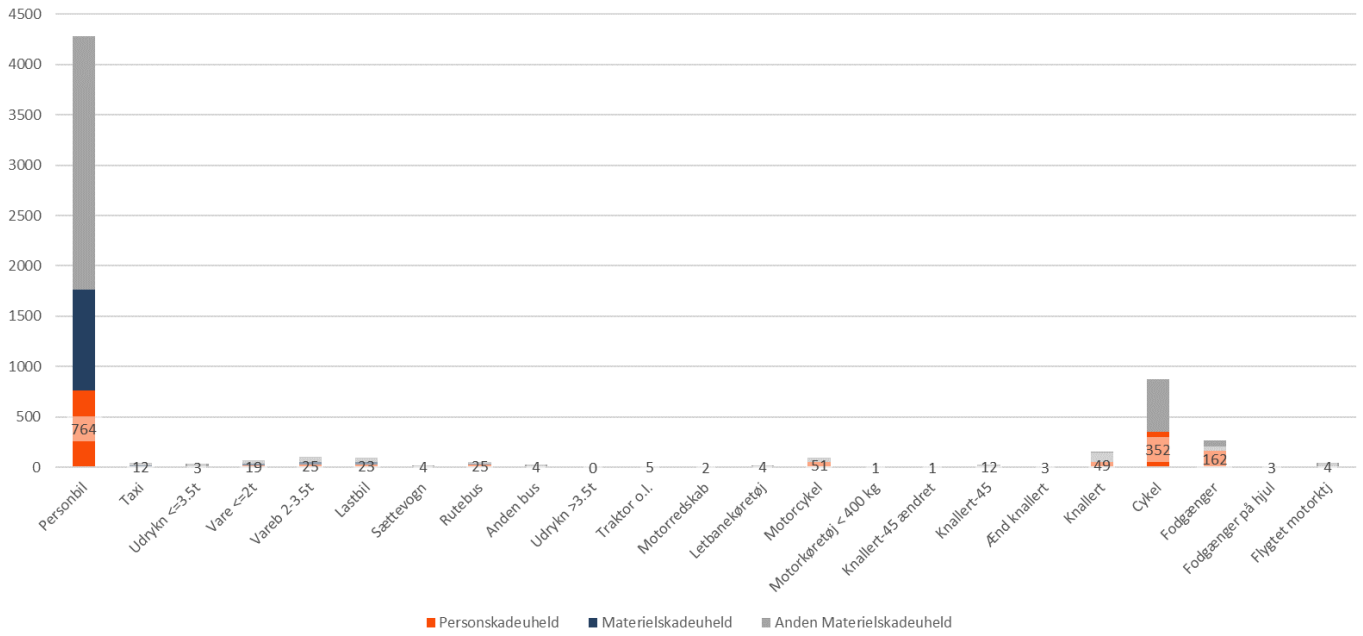
5.2 Høj hastighed i åbent land

Ulykker uden for byområder er ofte mere alvorlige på grund af et generelt højere hastighedsniveau. Dette afspejles bl.a. i, at godt halvdelen af de dræbte er sket i ulykker på veje i landområder, selvom personskader i landområder kun udgør 20 % af samtlige personskader.

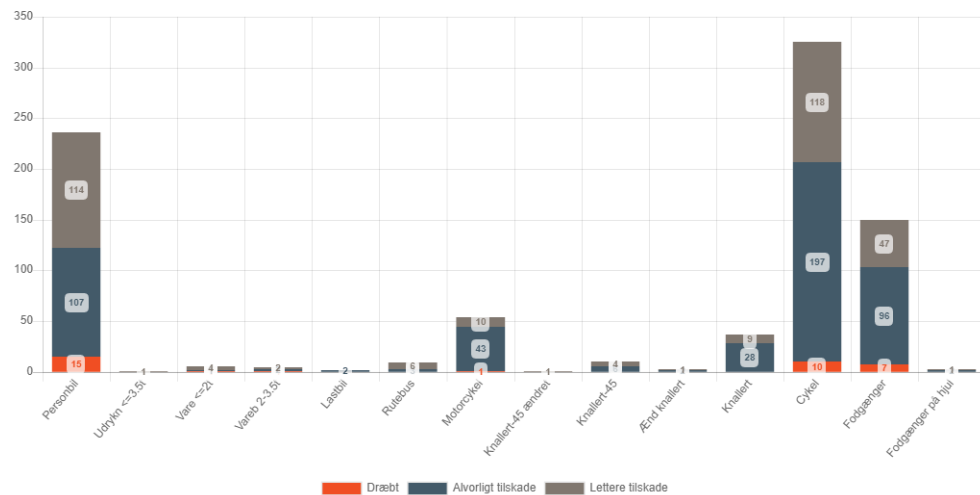
I landområder udgør ulykker i 3- og 4-benede kryds knap 40 % af personskaderne, mens personskader på lige vej og i kurver udgør henholdsvis 35 % og knap 20 %. I landområderne er 9 ud af 18 dræbte blevet slået ihjel i forbindelse med mødeulykker – i forbindelse med overhalinger eller udskridning i kurver – hvor høj hastighed ofte er en medvirkende ulykkesfaktor.

6 Hvem kommer til skade?

Figur 6 og figur 7 viser, hvilke trafikantgrupper (transportmiddel), der henholdsvis har været involveret og er kommet til skade i forbindelse med ulykkerne. Heraf ses, at det fortrinsvist er personbilister, motorcyklister og lette trafikanter, der kommer til skade på vejene i Aarhus Kommune.



Figur 6 Involverede trafikanter fordelt på uhedsart (2014-2018). På diagrammet er der kun sat label på personskadeuheldene.



Figur 7 Personskader fordelt på elementart (2014-2018).

6.1 Lav skadegrad for personbiler

I Aarhus er personbiler det transportmiddel, der oftest er involveret i færdselsulykker, men skadegraden er ofte lav. Selvom personbiler udgør 69 % af de involverede elementer i ulykkerne udgør de kun 28 % af de tilskadekomne. Dette skyldes, at førere/passagerer i bilerne er beskyttet af bilernes sikkerhedsudstyr i form af seler og airbags.

Til sammenligning kan det nævnes, at 42 % af personskaderne på landsplan (i 2018) er sket blandt personer, der har siddet i en personbil. Den større andel på landsplan skyldes, at flere ulykker sker i åbent land, hvor høj hastighed er en væsentlig medvirkende ulykkesfaktor.

6.2 Lette trafikanter er sårbare

Omvendt udgør cyklister, fodgængere og knallertførere en relativ lille andel af de involverede elementer, men skadegraden er ofte stor, da disse trafikanter ikke i samme grad som bilister er beskyttet af sikkerhedsudstyr.

Det afspejles i uhedsstatistikken, hvor disse elementer udgør 23 % af de involverede elementer og 61 % af samtlige personskader.

På landsplan udgjorde de lette trafikanter 47 % af samtlige tilskadekomne (i 2018). Disse er fordelt med 27 % cyklister, 13 % fodgængere og 7 % knallert30-førere. De lette trafikanter udgør således en relativt større andel af de tilskadekomne i Aarhus Kommune, hvilket formentlig kan tilskrives, at en væsentligt større andel af transportarbejdet udgøres af disse trafikantgrupper i Aarhus Kommune.

6.3 Partskombination

Tabel 4 viser personskader fordelt på partskombination. I ulykkesregistreringen er den part, der vurderes at være skyld i ulykken, registreret som element 1. Personbilister er i knap 4 ud af 5 ulykker registreret som element 1.

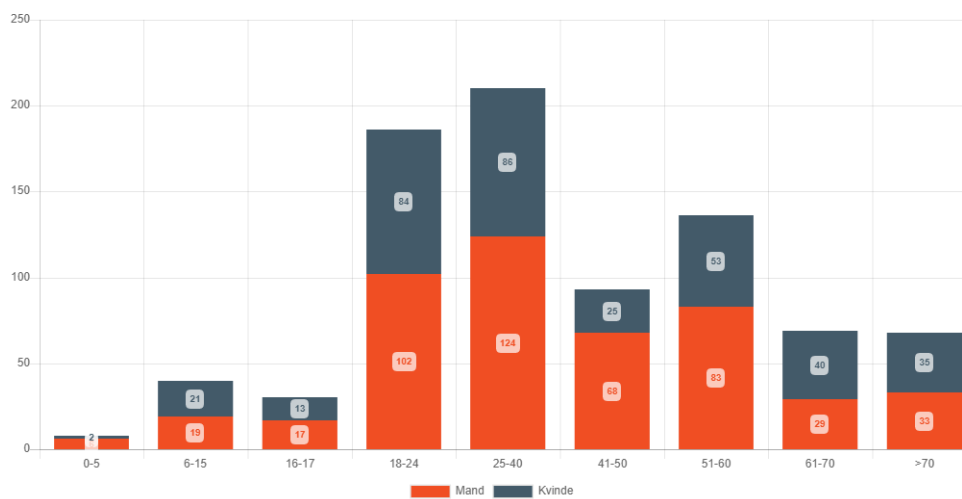
Ved 85 % af personskaderne har der været en personbil involveret i ulykken. Knap halvdelen af disse personskader er sket i ulykker mellem personbiler og cyklister. Dernæst kommer ulykker mellem to personbiler og ulykker mellem personbiler og fodgængere. Begge disse grupper udgør hver især ca. en sjettedel af personskaderne i ulykker, hvor der har været en personbil involveret.

Tabel 4 Personskader fordelt på partskombination (2014-2018). Element 1 er angivet i øverste række, mens element 2 er angivet i første kolonne. For ulykker med mere end to parter er der set bort fra element 3 og opefter.

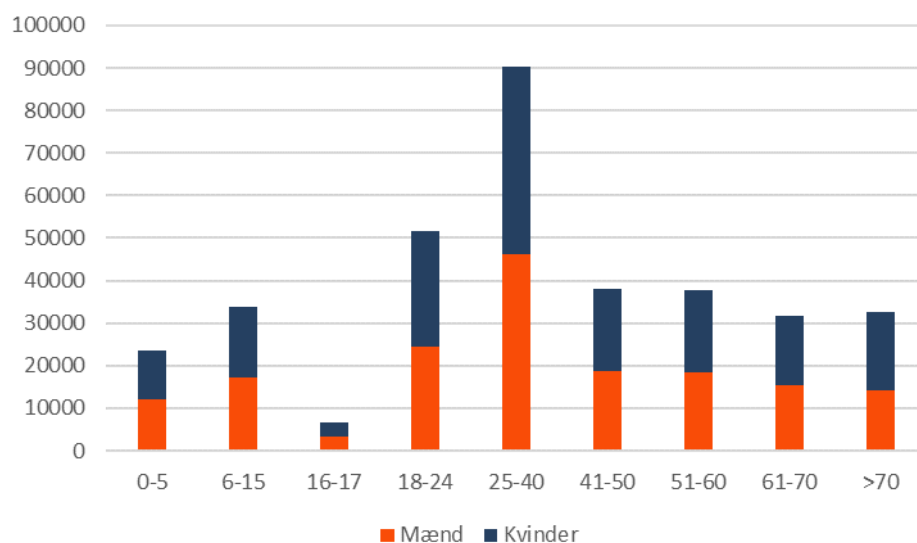
	Personbil	Varebil	Lastbil	Bus	Letbane	MC	Knallert 45	Knallert 30	Cykel
Personbil	114	7	5	<5	<5	5	6	<5	25
Varebil	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5
Lastbil	5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5
Bus	5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5
Letbane	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5
MC	28	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5
Knallert45	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5
Knallert30	22	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5	<5
Cykel	226	7	5	<5	<5	<5	<5	7	12
Fodgænger	104	5	<5	10	<5	<5	<5	<5	17

6.4 Køn og alder

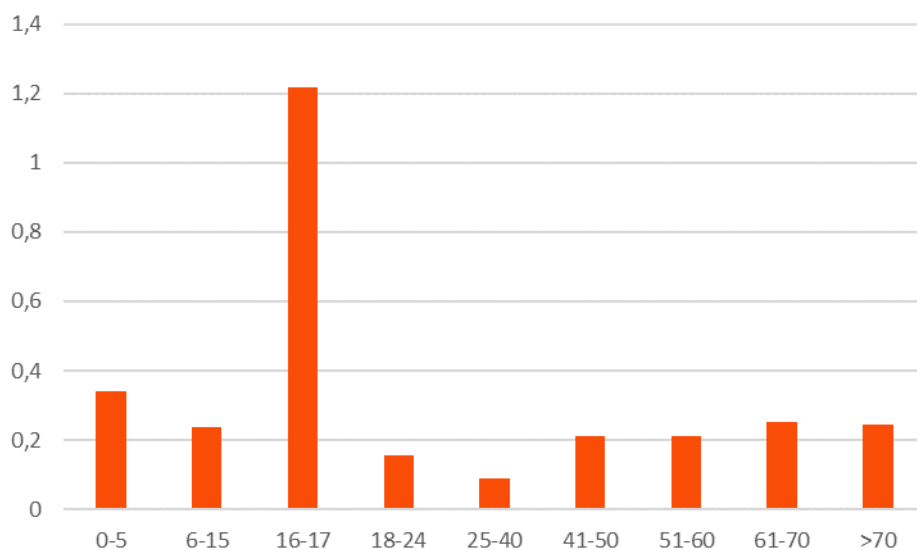
Figur 8 viser henholdsvis personskadernes fordeling på køn og alder, mens befolkningssammensætningen i Aarhus Kommune fremgår af figur 9.



Figur 8 Personskader fordelt på køn og alder (2014-2018).



Figur 9 Befolkningssammensætningen i Aarhus Kommune (2019K3). Kilde: Danmarks Statistik, tabel FOLK1A.

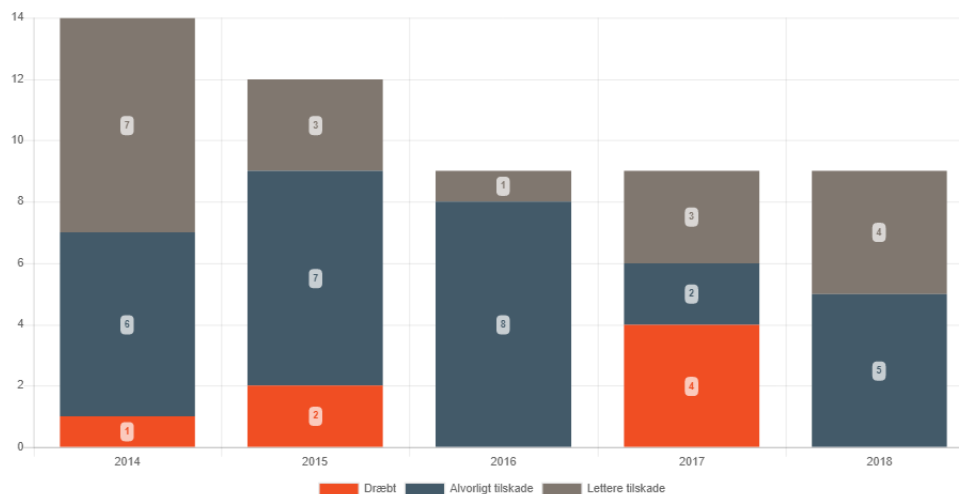


Figur 10 Personskader pr. 1.000 indbyggere fordelt på alder.

Sammenlignes antallet af personskader i de enkelte aldersgrupper med befolkningssammensætningen i Aarhus Kommune ses, at personer i alderen 16-17 år er overrepræsenterede i ulykkesstatistikken. I denne betragtning indgår ikke oplysninger om de enkelte aldersgrupper transportvaner (særligt valg af transportmiddel og kørte kilometer). Dette er forhold som sammen med trafikantadfærelsen vil have indvirkning på ulykkesrisikoen.

6.5 Spritulykker

53 ud af 842 personskader er sket i ulykker med chauffører / førere, der har haft en promille større end 0,5. Dette svarer til ca. 6 % af samtlige personskaderne. Som det fremgår af figur 11 er antallet faldet fra 2014 til 2016, hvorefter det har ligget på et konstant niveau. Mænd i alderen 25-40 år udgør 35 % af de chauffører, der er kommet til skade i forbindelse med en spritulykke.



Figur 11 Udviklingen i personskader sket i forbindelse med spritulykker (2014-2018).

Selvom spirituskørsel er uacceptabelt, må det konstateres, at andelen af personskader i spritulykker i Aarhus Kommune ligger væsentligt under landsgennemsnittet. På landsplan udgjorde personskader i spritulykker 11 % af samtlige personskader.

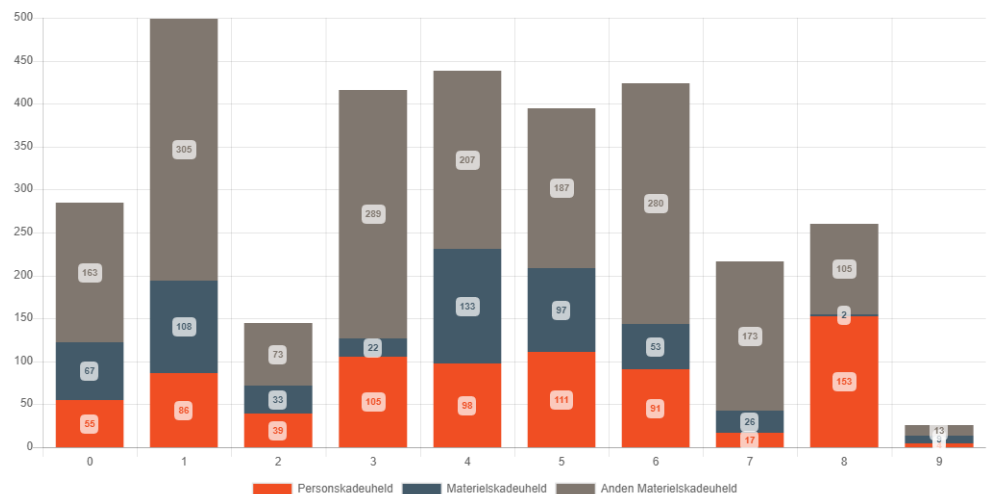
Tabel 5 Udviklingen i andelen af personskader der er sket i spritulykker.

	2014	2015	2016	2017	2018
Aarhus Kommune	6 %	7 %	5 %	4 %	6 %
Landsplan	14 %	13 %	12 %	11 %	11 %

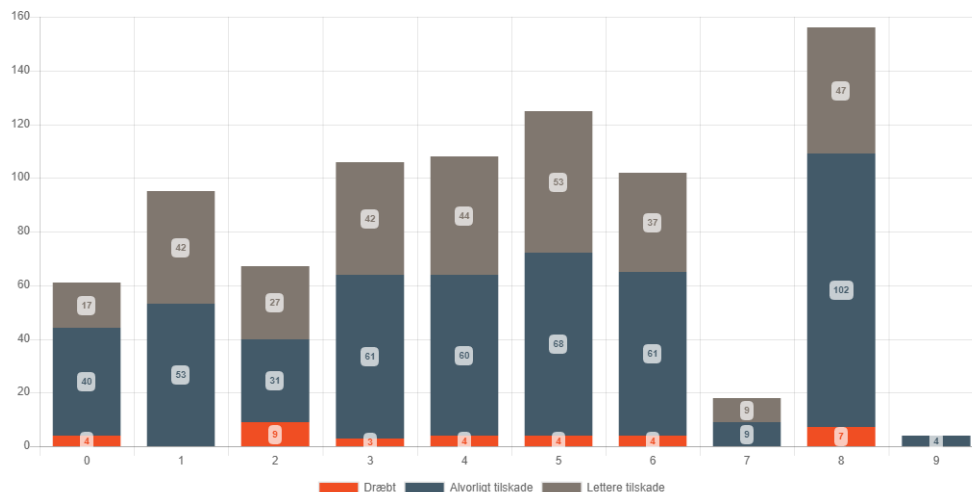
7 Hvordan sker ulykkerne?

Til beskrivelse af ulykkens type anvendes ofte *hovedsituation*, som er en overordnet inddeling af ulykkerne i forskellige grundtyper. Hovedsituationen inddeles efterfølgende i en række *uheldssituationer*. Af figur 12 og figur 13 ses henholdsvis ulykkerne og personskadernes fordeling på hovedsituation.

- > Hovedsituation 0: Eneulykker
- > Hovedsituation 1: Ulykker mellem trafikanter i samme færdselsretning
- > Hovedsituation 2: Ulykker mellem trafikanter med modsat færdselsretning
- > Hovedsituation 3: Ulykker med svingning ind foran medkørende
- > Hovedsituation 4: Ulykker med svingning ind foran modkørende
- > Hovedsituation 5: Ulykker mellem krydsende køretøjer uden svingning
- > Hovedsituation 6: Ulykker mellem krydsende køretøjer med svingning
- > Hovedsituation 7: Ulykker med parkeret køretøj
- > Hovedsituation 8: Ulykker med fodgænger
- > Hovedsituation 9: Ulykker med dyr eller genstande på eller over kørebanen



Figur 12 Ulykker fordelt på hovedsituation (2014-2018).



Figur 13 Personskader fordelt på hovedsituation (2014-2018).

7.1 Mange krydsulykker i byområder

Krydsulykkerne (hovedsituation 3-6) omfatter ca. halvdelen af alle personskader på Aarhus Kommunes veje. Heraf er 85 % sket i byområder. Alvorligheden er dog størst ved ulykkerne i landområder, idet 2/3 her er enten dræbte eller alvorligt tilskadekomne, mens dette kun er tilfældet i godt halvdelen af personskaderne i byområderne. Dette hænger sammen med et generelt højere hastighedsniveau uden for byområderne.

I de signalregulerede kryds vurderes rødkørsel at være en væsentlig medvirkende ulykkesfaktor. Aarhus Kommune gennemførte i 2018 en analyse af de mest ulykkesbelastede kryds – som alle er signalregulerede¹. Analysen viste, at 41 % af personskadeulykkerne kunne relateres til gul- eller rødkørsel.

Andelen af personskader i krydsulykker er i Aarhus Kommune (52 %) større end landsgennemsnittet (39 %). Dette vurderes at hænge sammen med, at Aarhus er et storbyområde, hvor der er mange kryds, generelt mere trafik og en tættere myldretidstrafik, som erfaringsmæssigt medfører mere chancebetonet kørsel (herunder også rødkørsel). Dette formodes at være samme billede som i de andre storbyer (København, Odense og Aalborg).

7.2 Alvorlige fodgængerulykker

Fodgængere udgør hver femte personskade i Aarhus Kommune. Heraf er 70 % enten dræbte eller alvorligt tilskadekomne. Halvdelen af fodgængerulykkerne er sket i 3- eller 4-benede kryds, mens ca. 1/3 er sket på lige vej.

Andelen af tilskadekomne fodgængere (19 %) ligger i Aarhus Kommune over landsgennemsnittet (14 %). Den primære årsag til denne forskel vurderes at

¹ Aarhus Kommune, Gul og rødkørsler i Aarhus der forårsager uheld, 2018.

være, at Aarhus er et storbyområde, hvor en relativt større andel af transportarbejdet udgøres af gåture.

7.3 Få mødeulykker – men høj skadesgrad

Knap hver 12. personskade i Aarhus er sket i forbindelse med mødeulykker. Dette svarer nogenlunde til landsgennemsnittet på hver 10. personskade. Selvom mødeulykker udgør en relativ lille andel af det samlede antal personskader, udgør de en forholdsvis stor andel af de mest alvorlige personskader. I Aarhus Kommune er mødeulykkerne den hovedsituation, der har medført flest dræbte (9 af 35).

Tre ud af fire personskader i forbindelse med mødeulykker er sket i landområder. I den forbindelse skal det også påpeges, at skadesgraden er markant større i landområderne. Eksempelvis er alle 9 dræbte sket i landområder. Mødeulykkerne i Aarhus Kommune er fortrinsvist sket i kurve eller på lige vej. For begge tilfælde gælder, at høj hastighed erfaringsmæssigt er en medvirkende ulykkesfaktor i denne ulykkestype (og en medvirkende skadesfaktor). Ulykker på lige vej sker ofte i forbindelse med overhalinger, mens ulykker i kurver ofte enten er i forbindelse med overhalinger eller skyldes udskridning som følge af for høj hastighed.

7.4 Mange bagendekollisioner – men lav skadesgrad

Bagendekollisioner er den hyppigst forekommende hovedsituation, idet denne udgør 16 % af samtlige ulykker på Aarhus Kommunes veje. Bagendekollisioner sker som regel i forbindelse med nedbremsning frem mod kryds eller ved sideveje/overkørsler. Erfaringsmæssigt sker disse ulykker som følge af for høj hastighed eller uopmærksomhed hos den bagfrakommende.

Skadesgraden er dog ofte lav, idet en stor del af denne uheldstype sker ved lav hastighed eksempelvis i forbindelse med køkørsel frem mod et kryds. Personskader i forbindelse med bagendekollisioner udgør i Aarhus Kommune 11 % af samtlige personskader.

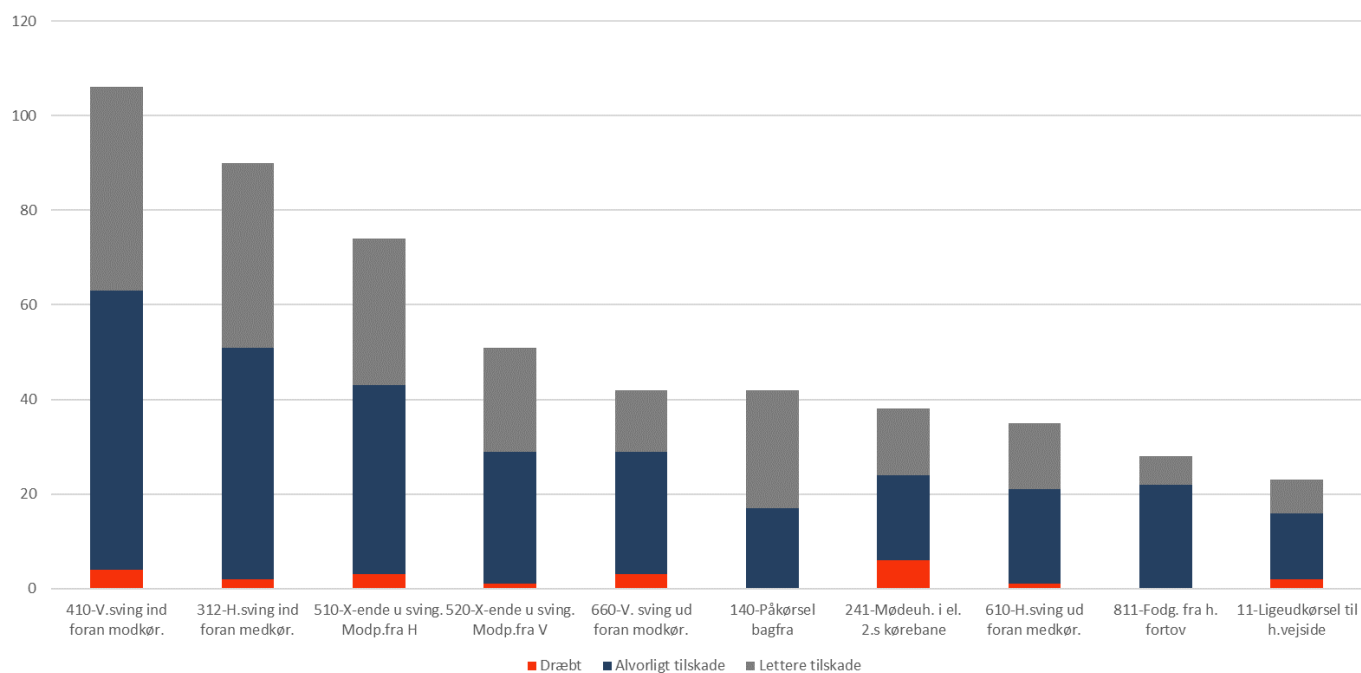
7.5 Få eneulykker

Antallet af personskader i forbindelse med eneulykker udgør en relativ lille andel sammenlignet med landsgennemsnittet. I Aarhus Kommune udgør eneulykker 7 % af personskaderne, mens det på landsplan er 17 %. Det vurderes, at denne forskel hænger sammen med det generelle ulykkesbillede i Aarhus Kommune. Eneulykker sker som regel på veje i landområder med lav trafikbelastning. Andelen af denne type veje er relativ lille i Aarhus Kommune.

7.6 De hyppigste uheldssituationer

Betragtes personskadernes fordeling på uheldssituationer ses det, at de 10 uheldssituationer med flest personskader omfatter i alt 529 af 842 personskader (63 %).

De hyppigste forekommende er alle krydsulykker i form af enten venstresving ind foran modkørende (410-ulykker), højresving ind foran medkørende (312-ulykker) – bedre kendt som højresvingsulykker eller tværkollisioner uden/med svingning (510/520/660-ulykker).



Figur 14 De 10 uheldssituationer med flest personskader (2014-2018).

8 Hvornår sker ulykkerne?

8.1 Flest ulykker i eftermiddagsmyldretiden

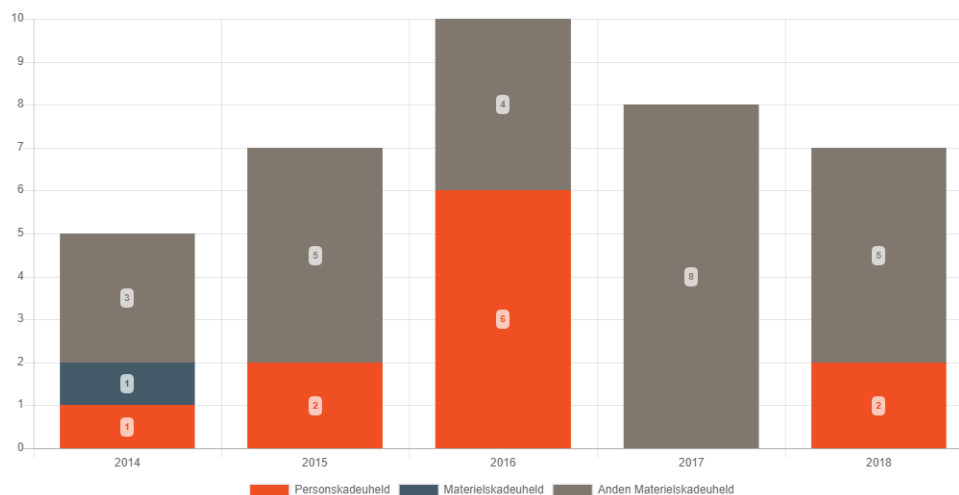
Størstedelen af ulykkerne sker på hverdage, hvor den største koncentration ses i myldretidsperioderne, hvor trafikbelastningen er størst. Dette gælder særligt om eftermiddagen (kl. 15.00-17.59), hvor 22 % af samtlige ulykker sker. I morgenmyldretiden (kl. 7.00-8.59) sker 12 % af ulykkerne, mens ulykkerne i løbet af dagen (kl. 9.00-14.59) udgør 24 %. Ulykker i aften- og nattetimerne på hverdage udgør 22 %, mens ulykker i weekenderne udgør de resterende 20 %.

Tabel 6 Ulykkernes fordeling på ugedag og time (2014-2018).

	Man	Tir	Ons	Tor	Fre	Lør	Søn
0	5	6	7	11	11	13	19
1	5	4	2	6	4	16	11
2	3	4	3	3	4	11	11
3	2	0	2	1	4	7	3
4	3	2	1	4	4	7	7
5	3	4	5	2	6	12	3
6	14	14	20	11	16	8	3
7	39	35	52	46	37	6	3
8	33	34	37	35	25	8	6
9	20	21	14	28	14	9	11
10	15	16	14	13	28	19	10
11	21	22	27	11	27	20	13
12	23	24	26	29	22	18	14
13	30	28	28	27	33	17	22
14	31	43	30	42	41	14	22
15	54	48	62	35	55	10	20
16	57	50	48	47	45	23	27
17	29	33	36	49	26	22	21
18	20	20	28	25	25	25	15
19	18	22	23	19	18	12	17
20	10	14	25	12	17	16	10
21	9	18	15	15	22	7	7
22	4	13	11	8	19	11	8
23	5	13	8	17	18	19	9

8.2 Skolevejsulykker

Figur 15 viser de ulykker, der er registreret som skolevejsulykker. I perioden fra 2014 til 2018 er der årligt registreret 5-10 skolevejsulykker i Aarhus Kommune. Erfaringsmæssigt er det dog ikke alle skolevejsulykker, der bliver registreret korrekt (som skolevejsulykke).



Figur 15 Skolevejsulykker fordelt på uheldsart (2014-2018).

9 Skadestuerregistrerede færdselsulykker

Det er alment kendt, at den officielle ulykkesstatistik ikke omfatter alle færdselsulykker. De mest omfattende analyser af dette emne er gennemført på Odense Universitetshospital, hvor det er kortlagt, at politiet kun registrerer 15-20 % af de ulykker, som skadestuen får kendskab til². Dækningsgraden af politiets registrering rummer store variationer på især transportmiddel og skadesgrad. Særligt cyklister og lettere skader er underrepræsenteret i den officielle ulykkesstatistik. Det såkaldte "mørketal".

Potentielt set rummer skadestuedata således en stor viden, som kan være nyttig i kommunens trafiksikkerhedsarbejde. Dette forudsætter imidlertid, at skadestuen afsætter ressourcer til at gennemføre registreringen af de nødvendige data, da dette ikke er en del af de data, der traditionelt registreres på landets skadestuer.

Aarhus Kommune har gennem en årrække samarbejdet med Aarhus Universitetshospital i Skejby om at registrere de nødvendige oplysninger, så de skadestuerregistrerede færdselsulykker kan indgå trafiksikkerhedsarbejdet.

I perioden fra 2014 til 2018 er der registreret i alt 4.432 uheld på skadestuen ved Aarhus Universitets hospital. Heraf er 873 genfundet i politiets registrering. Skadestuens registrering kan således over den 5-årige periode bidrage med viden fra 3.565 ulykker, hvor en person er kommet til skade i en grad, der har medført, at vedkommende har søgt hjælp på skadestuen. Dette svarer i runde tal til, at politiet har registreret 25 % af de ulykker, der er kommet til skadestuens kendskab.

Det er intentionen, at de skadestuerregistrerede færdselsulykker skal indgå i kommunens trafiksikkerhedsarbejde, men det gør de ikke i dag. Dette skyldes dels, at dataene ikke er i en forfatning, der gør, at de kan anvendes sammen med politiets registrering, og dels at de ikke er ajourførte.

Medmindre der er allokeret ressourcer til – at skadestuerne kan ansatte ekstra personale til at gennemføre registreringen – er der tilfælde, hvor kvaliteten af skadestuernes ulykkesregistrering afhænger af arbejdspresset. I disse tilfælde bør skadestuedata derfor ikke anvendes til at vurdere ulykkesudvikling og -tendenser. Derimod vurderes det, at skadestuedata kan bidrage konstruktivt i det stedbundne trafiksikkerhedsarbejde til at opstille ulykkeshypoteser og ved valg af vejtekniske løsninger.

² Ulykkes Analyse Gruppen på Odense Universitetshospital, Politiregistreringens dækningsgrad af tilskadekomne efter trafikulykke, oktober 2015.

10 Hvilke trafikantgrupper og ulykkestyper skiller sig ud? (sammenfatning)

Med udgangspunkt i de politiregistrerede færdselsulykker fra 2014-2018 er der gennemført en ulykkesanalyse for at kortlægge ulykkesbilledet på Aarhus Kommunes veje og stier. Analysen danner baggrund for at udpege særlige ulykkeskarakteristika som der bør fokuseres på i kommunens trafiksikkerhedsarbejde.

Analysen viser bl.a., at 80 % af personskaderne sker i byområder. Til trods for den lave andel af ulykker i landområder bør der stadig fokuseres på disse, da skadesgraden er højere på grund af det generelt højere hastighedsniveau, der er i åbent land. Dette understreges eksempelvis af, at 18 af 35 dræbte er sket i landområder. En del af disse er mødeulykker – der har medført 9 af 35 dræbte – og som fortrinsvist er sket i forbindelse overhalinger eller udskridning i kurver. I begge tilfælde er **høj hastighed** ofte en medvirkende ulykkesfaktor.

50 % af samtlige personskader er sket i 3- eller 4-benede kryds. Heraf er 85 % sket i byområder. Sammenlignet med landsgennemsnittet udgør **krydsulykker** i Aarhus en relativ stor andel af personskaderne. Ses alene på antallet af dræbte er 20 ud af 35 blevet dræbt i kryds, heraf 14 i by- og 6 i landområder. Særligt uheldssituationerne 410, 312 og 510/520/660 udgør med 43 % en relativ stor andel af personskaderne. Rødkørsel vurderes at være en væsentlig medvirkende ulykkesfaktor ved en stor andel af ulykkerne i de signalregulerede kryds.

Lette trafikanter udgør en stor andel af personskaderne. Således udgør **cyklister** og **fodgængere** henholdsvis 39 og 18 % af samtlige personskader. Disse ulykker sker primært i byområderne, og ved 42 % af disse personskader har modparten været en personbil.

Chauffører og passagerer i personbiler udgør 28 % af personskaderne, men skadesgraden er relativt lettere sammenlignet med lette trafikanter og 2-hjulede køretøjer. Dette skyldes fortrinsvist det sikkerhedsudstyr, der i dag er i mange biler. **Personbiler** har været involveret i 85 % af personskaderne, og heraf er knap halvdelen med cyklister som modpart. Andre personbiler og fodgængere er også ofte modpart. En stor andel af ulykkerne med personbiler er bagendekollisioner, som ofte har en lav skadesgrad, da en stor andel af disse ulykker sker ved langsom kørsel i myldretidsperioderne.

Eneulykker udgør en relativ lille andel af personskaderne på Aarhus kommunes veje. Dette skyldes formentlig vejstrukturen og de trafikale forhold, som øger sandsynligheden for at der er en modpart involveret, når uheldet er ude.

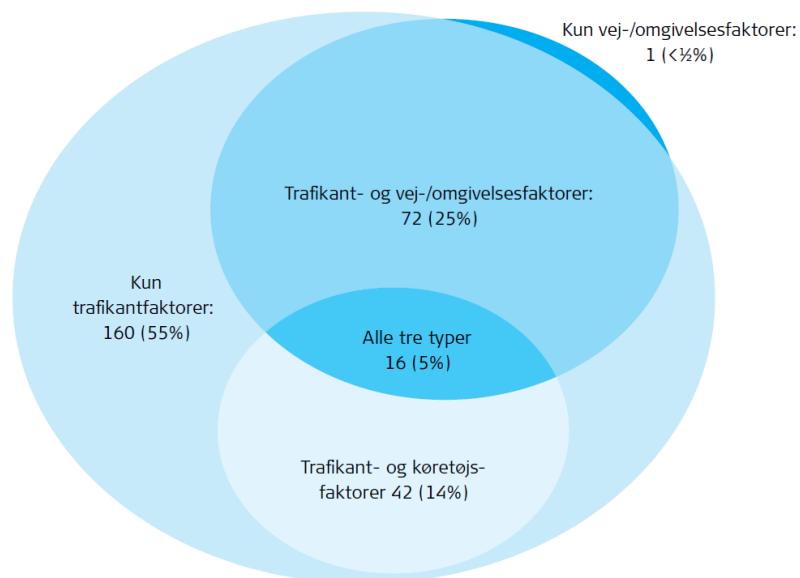
Selvom **unge bilister** (18-24 år) udgør en relativ lille andel af personskaderne er dette en gruppe, der alligevel bør have fokus, da det er i denne periode, at de lærer at køre bil og begynder at tillægge sig gode/dårlige vaner i trafikken.

Førere af **motorcykler** og **knallert30** udgør henholdsvis 6 og 4 % af personskaderne.

Den største koncentration af ulykker forekommer på hverdage i **myldretidsperioderne**, hvor særligt eftermiddagsmyldretiden er belastet. Her sker 22 % af personskaderne.

Sammenlignet med befolkningssammensætningen i Aarhus kommune udgør **16-17 årige** en relativ stor andel af personskaderne. Dette skal bl.a. ses i sammenhæng med deres transportvaner og adfærd i trafikken

Udover ovenstående – som kan udledes af ulykkesstatistikken – sker der erfaringsmæssigt mange ulykker, hvor **opmærksomhed** blandt trafikanterne er en medvirkende ulykkesfaktor. Dette kan f.eks. være brug af mobiltelefon under kørsel. Dette fremgår bl.a. af Færdselssikkerhedskommissionens analyser som fremgår af figur 16.



Figur 16 Ulykkesfaktorer i forbindelse med færdselsulykker. Kilde: Havarikommissionen for vejtrafikulykker, *Hvorfor sker trafikulykkerne?*, December 2014.

Selvom personskader i forbindelse med **spritulykker** i Aarhus udgør en markant lavere andel sammenlignet med landsgennemsnittet bør dette område stadig have opmærksomhed. Dette er for at sikre, at det lave niveau fastholdes i de kommende år.

Det er intentionen, at Aarhus Kommune skal anvende **skadestuerregistrerede færdselsulykker** i trafiksikkerhedsarbejdet. Disse data rummer et stort potentiale, som vurderes at kunne gavne trafiksikkerhedsarbejdet, men grundet manglende datakvalitet sker dette ikke i dag.

11 Mulige indsatsområder

I Færdselssikkerhedskommissionens handlingsplan arbejdes med 10 fokusområder, hvor der vurderes at være størst mulighed for at nå den ønskede ulykkesreduktion på landsplan:

- > For høj hastighed
- > Spiritus, narkotika og medicin
- > Uopmærksomhed
- > Manglende sele og hjelmbrug
- > Fodgængere
- > Cyklister og knallertførere
- > Unge bilister op til 24 år
- > Mødeulykker
- > Eneulykker
- > Ulykker i kryds i åbent land

Ved valg af indsatsområder for de kommende års trafikikkerhedsarbejde bør der fokuseres på at opnå størst mulig sikkerhedseffekt. Der bør derfor tages udgangspunkt i de ulykkestyper, hvor der er flest dræbte og tilskadekomne.

Med udgangspunkt i analyserne i de foregående kapitler vurderes det, at følgende emner bør drøftes som mulige indsatsområder i de kommende års trafikikkerhedsarbejde i Aarhus Kommune:

- > Høj hastighed
- > Uopmærksomhed i trafikken
- > Krydsulykker (inkl. rødkørsel)
- > Cyklistulykker
- > Fodgængerulykker
- > Unge trafikanter (16-17 årige)
- > Ældre trafikanter (51-60 årige)
- > Mødeulykker i landområder

I forhold til hastighed skal det påpeges, at de største sikkerhedsmæssige effekter opnås ved at fokusere på trafikvejsnettet, hvor størstedelen af trafikken afvikles. Erfaringsmæssigt vil hastighedsplanlægning på lokalveje (eksempelvis hastighedszoner i boligområder) i højere grad være tryghedsfremmende og i mindre grad være ulykkesreducerende.

I 2016 fik 15-årige mulighed for at tage et knallertkørekort. Det bør derfor analyseres nærmere om 15 årige skal indgå i gruppen sammen med de 16-17 årige.

Derudover bør der også være opmærksomhed omkring spritulykker, så de kan fastholdes på det lave niveau, som det har ligget på i de senere år.

Såfremt skadestuerregistrerede ulykkesdata skal indgå i de kommende års trafikikkerhedsarbejde, bør der arbejdes med at forbedre datakvaliteten og sikre at data løbende bliver ajourført.