

Vejadgange og trafikikkerhed

Traffic safety in relation to entrances and exits at rural roads

Oplæggets indhold

- Præsentation af analyse:
 - Baggrund
 - Data/metode
 - Resultater
 - Konklusion
- Analysen er udført af Trafitec for Vejdirektoratet
- Baggrundsrapport og pixi-udgave kan findes på vejdirektoratet.dk, vejregler.dk og trafitec.dk



Baggrund

- Øget pres i sagsbehandlingen som følge af ny planlov
- Forpligtelser i forhold til vejloven overses
- Mangel på stærke og underbyggede argumenter i forhold til trafiksikkerhed
- Eksisterende viden om trafiksikkerhed i relation til adgange:
 - Bygger på ældre studier
 - Bygger primært på data fra lande, der ikke ligner DK
- Samarbejde mellem sagsbehandlere og trafiksikkerhed i VD om bestilling af analyse
 - Fælles bidrag til at vi fik undersøgt det rigtige



Problemstillingen – to eksempler



Adgang til enfamilieshus, men nu erhverv



Adgang til landbrugsejendom, men nu erhverv

Datagrundlag

- Undersøgelse af **strækninger** ekskl. kryds
- Statsveje i åbent land (ej motorvej og motortrafikvej) – i alt 1.914 km
- Politiregistrerede ulykker 2010-2019:
 - 1.330 personskadeulykker
 - 1.817 materielskadeulykker
 - (1.977 ekstraueheld)
- Trafikdata for statsvejene (ikke adgangene, alene opdeling i typer)
- Vejdata, fx hastighedsbegrænsning, belysning, cykelfacilitet, længdeprofil, tværprofil

17.232 vejadgange fordelt på 11 typer:

- 6.822 adgange til mark
- 2.771 adgange til enfamiliehus
- 2.747 adgange til landbrugsejendom
- 2.322 adgange til privat fællesvej
- 1.168 adgange til andet (fx forsyningsvirksomhed, offentlig institution mv.)
- 805 adgange til skov
- 304 adgange til erhverv
- 148 adgange til offentlig sti
- 54 adgange til tankanlæg
- 53 adgange til flerfamiliehus
- 38 adgange til sommerhus

Metode

- Ulykkesmodeller opstillet for at analysere sammenhængen mellem vejadgange og omfang af ulykker
 - Type og antal af vejadgange
 - Trafikmængder på vejen
 - Vejens udformning
- Detaljeret ulykkesanalyse (opdeling af strækninger efter antal vejadgange)
 - Hvor mange ulykker giver adgange anledning til?
 - Hvad kendetegner ulykkerne?



Resultater - overordnet

- Resultaterne er ikke overraskende, men logiske
- Overensstemmelse med kendte sammenhænge ift. trafiksikkerhed
- Giver et godt indtryk af, hvor fokus skal være fra et trafiksikkerhedsmæssigt perspektiv
- Bemærk: En vejadgang medfører ca. samme procentuelle stigning i ulykker på en ulykkesbelastet vej som på en sikker vej



Resultater – adgange til erhverv mv.

- Stor trafiksikkerhedsmæssig konsekvens
- Adgange til erhverv mv. omfatter 5 typer ("PALET"):
 - **P**riate fællesveje
 - **A**ndet (fx forsyningsvirksomhed, offentlig institution mv.)
 - **L**andbrugsejendomme
 - **E**rhverv
 - **T**ankanlæg
- Adgange kendetegnet ved stor trafikmængde (>10 mktj. pr. dag i gennemsnit?)
- En ekstra PALET-adgang øger antal ulykker med 5,0 % ($\pm 1,0$ %) på 1 km strækning
- Nogen variation fx tankanlæg større betydning (men også usikkerhed) – mulig sammenhæng til trafik

Resultater – adgange til husstande mv.

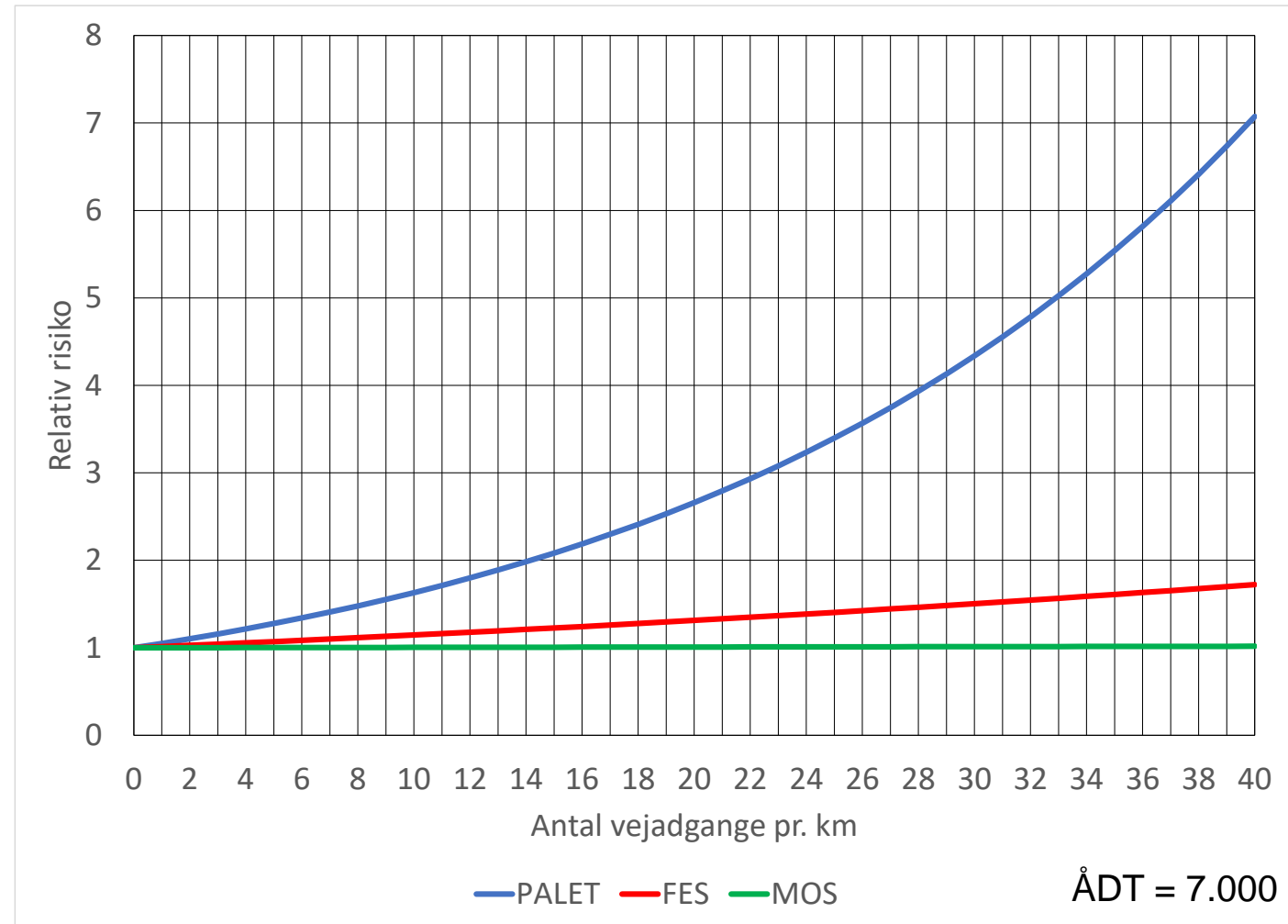
- Mindre trafiksikkerhedsmæssig konsekvens
- Adgange til husstande mv. omfatter 3 typer ("FES"):
 - **F**lerfamiliehuse
 - **E**nfamiliehuse
 - **S**ommerhuse
- Adgange kendetegnet ved moderat trafikmængde (1-10 mktj. pr. dag i gennemsnit?)
- En ekstra FES-adgang øger antal ulykker med 1,4 % ($\pm 1,0$ %) på 1 km strækning
- Større usikkerhed på flerfamiliehuse og sommerhuse (mindre datagrundlag)

Resultater – adgange til mark mv.

- Ingen trafiksikkerhedsmæssig konsekvens – i en gennemsnitlig betragtning
- Adgange til mark mv. omfatter 3 typer ("MOS"):
 - **Mark**
 - **Offentlig sti**
 - **Skov**
- Adgange kendetegnet ved lav trafikmængde (<1 mktj. pr. dag i gennemsnit?)
- En ekstra MOS-adgang øger antal ulykker med 0,0 % ($\pm 1,2$ %) på 1 km strækning
- Der **kan stadig** være gode trafiksikkerhedsmæssige argumenter for at fjerne/forbedre nogle af vejadgangene

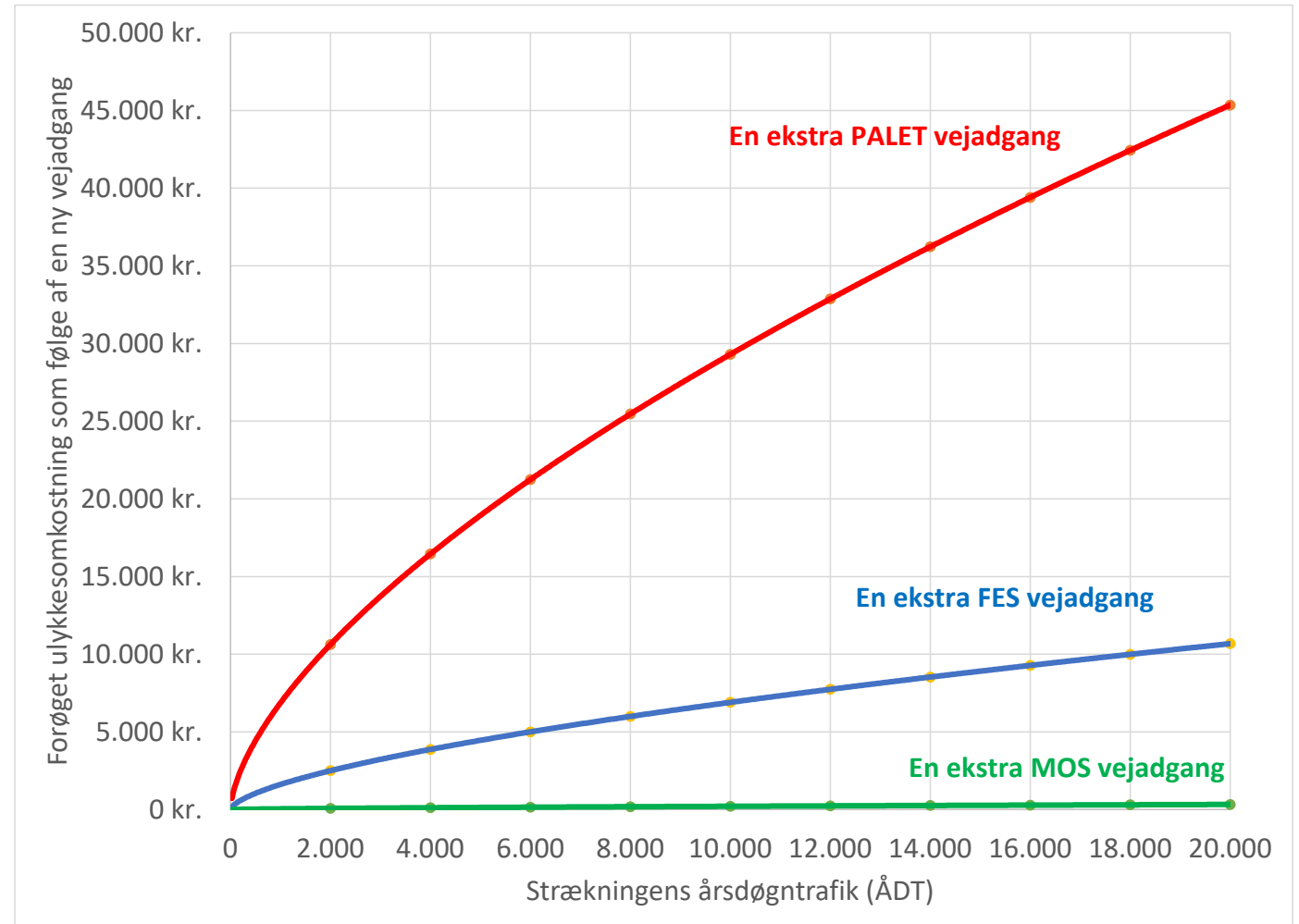
Relativ risiko og antal vejadgange

- Jo flere vejadgange, jo flere ulykker
- En ekstra vejadgang har større konsekvenser på en vej med mange vejadgange i forvejen
- Stor forskel afhængig af type af vejadgang
- Den relative risiko afhænger af trafikmængden på vejen – ÅDT på 7.000 i figuren



Trafik og ulykkeskonsekvens

- Jo mere trafik på den overordnede vej – jo flere ekstra ulykker
- Vejens design, linjeføring mv. har betydning for vejens sikkerhed, men ikke for den procentuelle forøgelse af ulykker som følge af ekstra adgang



Detaljeret ulykkesanalyse

- Vejadgangene har stor betydning for trafiksikkerheden på de analyserede statsveje:
- Hvis trafiksikkerheden på delstrækninger med adgange af typerne PALET og FES var som på delstrækninger uden, ville der samlet for dette vejnet kunne spares:
 - Ca. 1/3 af personskadeulykkerne (ca. 50 personskadeulykker om året)
 - Ca. 1/4 af materielskadeulykkerne (ca. 45 materielskadeulykker om året)
- Alle typer af ulykker stiger i antal som følge af vejadgange, men særligt antallet af ulykker i forbindelse med svingning og tværkollisioner stiger markant

Konklusion

- Stor opmærksomhed på nye adgange til erhverv eller ændring af funktion på adgange
- Nogle markadgange kan fungere dårligt eller være uhensigtsmæssigt placeret
- Påpasselighed ift. veje:
 - med høj ÅDT
 - med mange adgange
 - med ringe sikkerhed i forvejen



Rapporterne

