

# STATUS FOR TRAFIKULYKKER 2012 - 2016

## INDHOLD

1	Indledning	1
2	Samfundets omkostninger vedr. trafikulykker	2
3	Antal ulykker	4
3.1	Ulykker fordelt på år	4
3.2	Opdeling på vejbestyrelser	4
4	Personskader på kommuneveje i perioden 2012 – 2016	6
4.1	Vejtyper	6
4.2	Alder og køn	7
4.3	Elementer	8
4.4	Ulykkessituation	11
5	Målsætning	12

## 1 Indledning

Slagelse Kommune har udarbejdet en trafiksikkerhedsplan for perioden 2016 – 2020.

Nærværende notat indeholder et afsnit om samfundets omkostninger vedr. trafikulykker og giver status for ulykker i perioden 2012 – 2016. Notatet indeholder alene oplysninger om ulykker og ekstraheld registreret af politiet.

## 2 Samfundets omkostninger vedr. trafikulykker

Hver ulykke er ikke kun en tragedie for den enkelte og de nærmeste omgivelser. For samfundet er der store omkostninger – eksempelvis hospitalsudgifter – forbundet med trafikulykker, og dermed er der også en økonomisk gevinst at hente, hvis antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken reduceres.

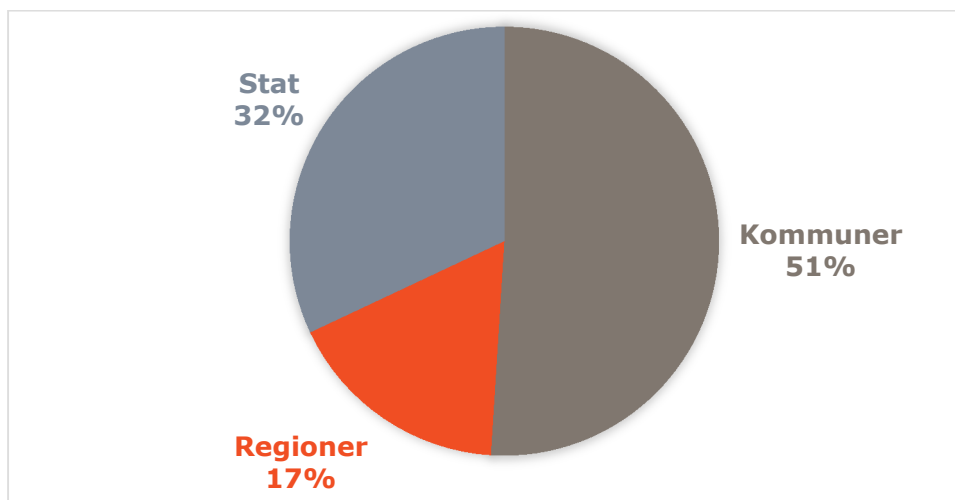
Danmarks Tekniske Universitet beregner de såkaldte transportøkonomiske enhedspriser. Den nyeste beregning er offentliggjort i marts 2017 og viser en væsentlig stigning i de beregnede værdier for samfundets omkostninger pga. trafikulykker.

Beløbene vises i nedenstående tabel:

<b>Enhedspriser for ulykker og uheld på vej for 2017</b>	<b>2017 priser</b>
Kr. per	
Rapporteret uheld	2.544.110
Rapporteret uheld, heraf materielomkostninger	740.934
Rapporteret uheld med personskade	6.815.179
Rapporteret personskade	5.360.938
<i>Note: Uheldsomkostninger er fremskrevet med prisudvikling, samt for velfærdsdelen desuden med udvikling i BNP</i>	
<i>Kilde: Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan fra 2013.</i>	

I enhedspriserne for de samfundsøkonomiske omkostninger ved trafikulykker indgår både de direkte målbare udgifter og det såkaldte velfærdstab. De direkte målbare omkostninger er f.eks. hospitals- og plejeudgifter, udgifter til politi og redningsvæsen, tabt arbejdsfortjeneste samt udgifter til udbedring af materielle skader. Velfærdstab er til gengæld en omkostning, som repræsenterer en værdisætning af tabt liv og førlighed. Velfærdstab kan tages som udtryk for, hvad samfundets borgere i gennemsnit mener, det er "værd" at undgå trafikulykker.

De offentlige udgifter fordeles mellem kommuner, regioner og stat som vist i Figur 2-1.



Figur 2-1 Fordelingen af offentlige udgifter til personskader i trafikken. Kilde: Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan fra 2013.

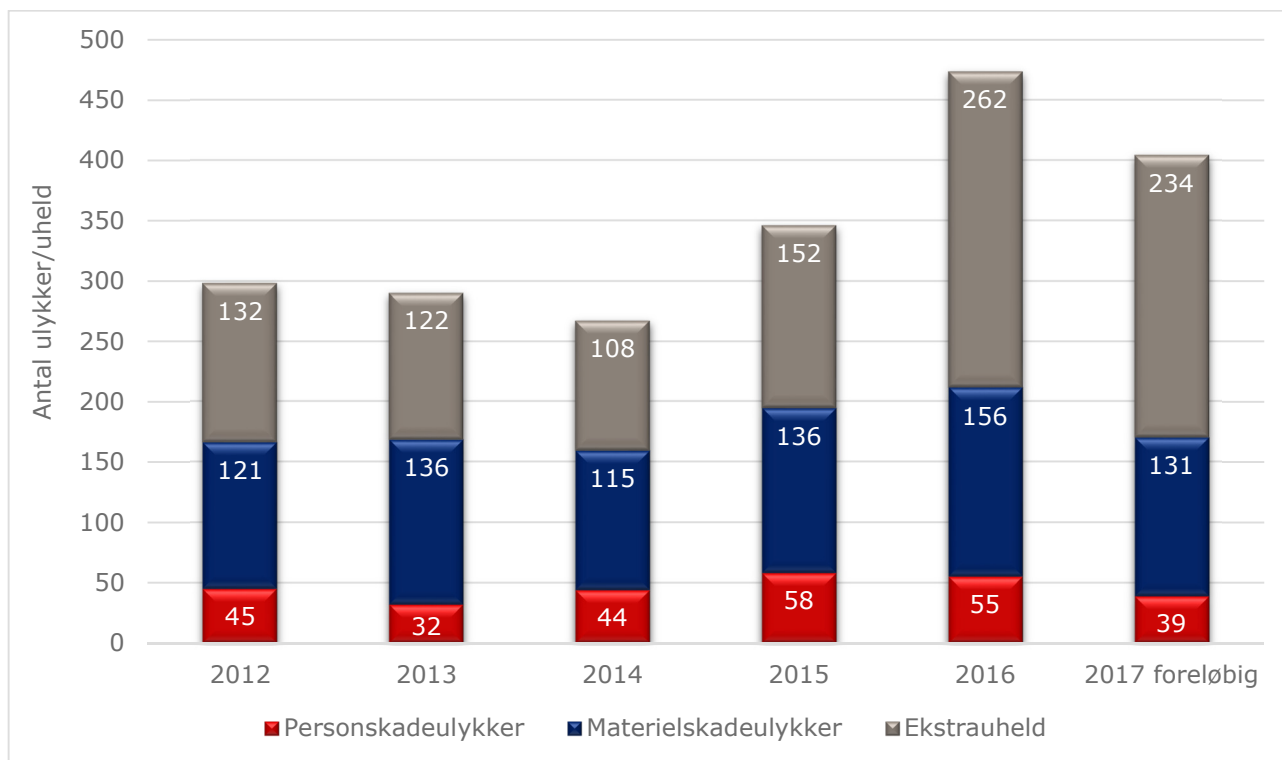
Tallene bør fortolkes med en vis forsigtighed bl.a. fordi udgifterne kan variere afhængigt af den konkrete opgørelsesmetode.

Figuren viser, at kommunerne bærer over halvdelen af udgifterne imens staten står for en tredjedel og regionerne en sjettedel (sygehusbehandling). En stor del af udgifterne stammer fra svært tilskadekomne trafikofre der tildeles førtidspension, og kommunerne finansierer en stor del af dette. Hertil kommer, at kommunerne betaler en del af udgifterne til sygehusbehandling. En meget stor del af udgifterne er indkomstoverførsler. Kun en forholdsvis lille andel af trafikofrene bliver så alvorligt skadet, at de har behov for indkomstoverførsler men merudgifterne set over en årrække er så høje, at de overstiger de øvrige udgifter.

### 3 Antal ulykker

#### 3.1 Ulykker fordelt på år

I perioden 2012 – 16 er der registreret samlet mellem 267 og 473 ulykker og ekstrauehld pr. år på samtlige veje i Slagelse kommune, se Figur 3-1. Figuren viser også det foreløbige antal registrerede ulykker og uehld i 2017 (pr. 7. november 2017).

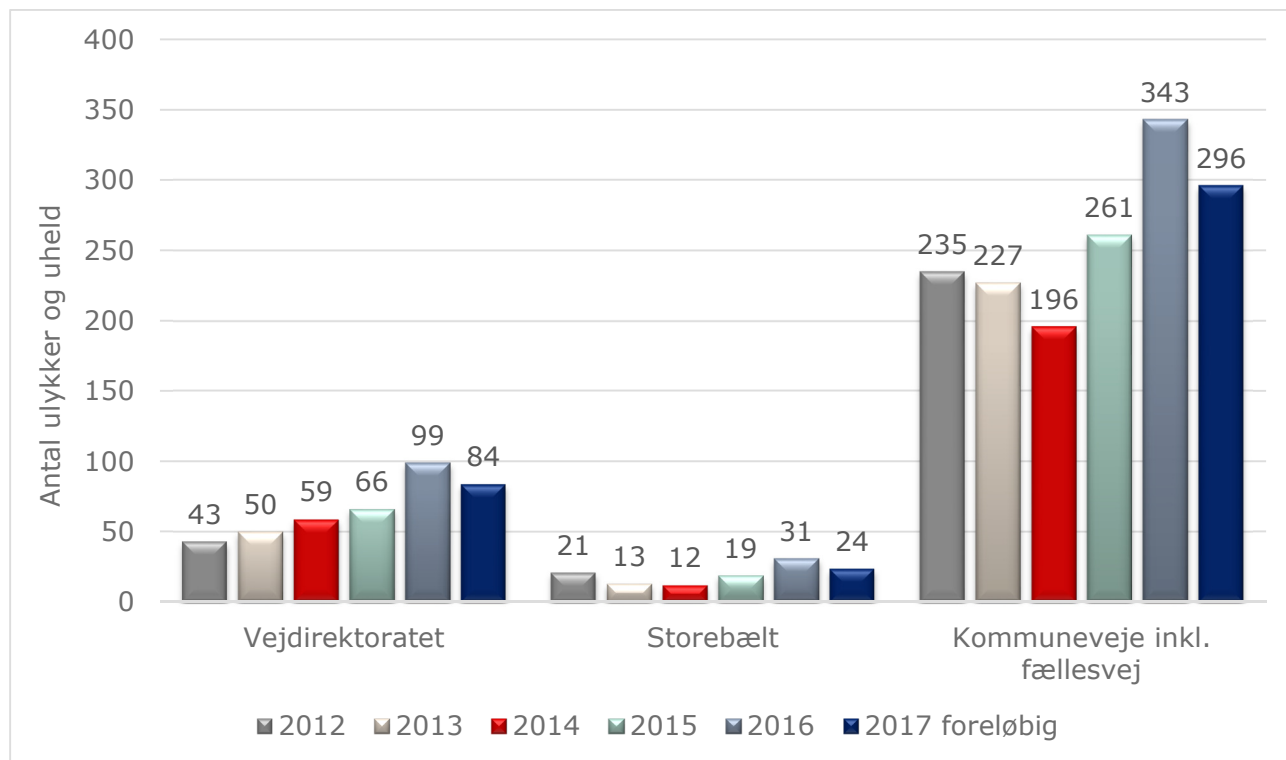


Figur 3-1 Udvikling i antal ulykker (inkl. ekstrauehld) på alle veje i Slagelse Kommune (Kommuneveje, Private Fællesveje, Statsveje inkl. Storebælt) i perioden 2010 – 2016 samt foreløbigt tal for 2017(10mdr.)

Flest ulykker er registreret i 2016 og færrest i 2014. Begrundelsen for den store stigning er til dels, at politiet fra 1. januar 2015 begyndte at registrere flere hændelser som ulykker/uehld. Hændelser, der tidligere ikke blev registreret som ulykker/uehld, registreres nu. Ifølge politiet ligger antallet af uehld "ca. 30% over uehldstallene som lå før år 2015 – ikke nødvendigvis pga. flere uehld, men blot pga. at politiet nu registrerer alle uehld på skarpt nummer". Som der kan ses på grafen er det især antallet af de såkaldte ekstrauehld, der er steget mærkbart fra 2014 til 2015 og igen fra 2015 til 2016, men også materielskadeulykker og personskadeulykker er steget.

#### 3.2 Opdeling på vejbestyrelser

Opdeling af de registrerede ulykker på vejbestyrelse viser, at 75% af ulykkerne er sket på kommuneveje, 19% på veje administreret af Vejdirektoratet (motorvejen +rute 22: Næstved – Slagelse – Kalundborg) og 6% på Storebælt (den del der ligger i Slagelse Kommune), se Figur 3-2.



Figur 3-2 Udvikling i antal ulykker (inkl. ekstraueheld) på alle veje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2017(2017 viser kun data for 10mdr.)

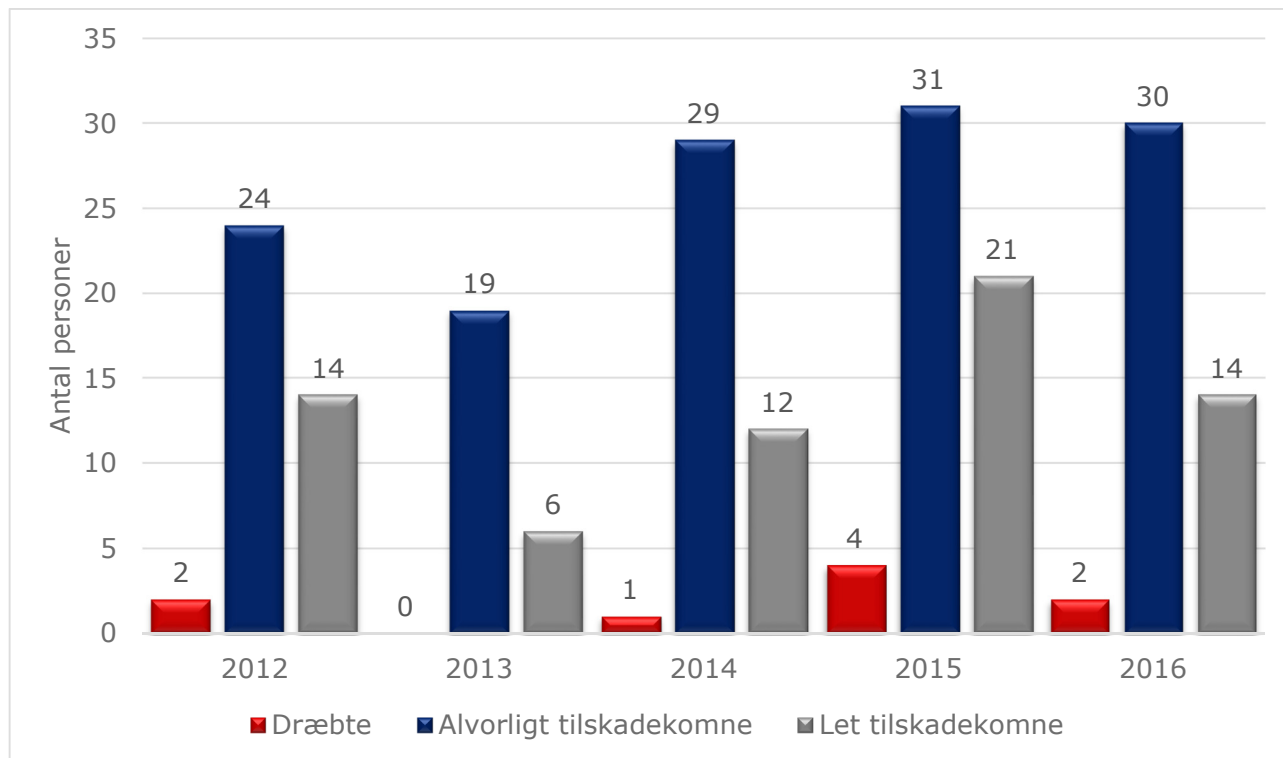
Note: I 2014 åbnede omfartsvejen vest om Slagelse. Ulykker på omfartsvejen er med under Vejdirektoratet, imens ulykker på den tidligere statsvej gennem Slagelse by findes under Kommune inkl. fællesveje i hele perioden.

Figuren viser, at stigningen mellem 2014 og 2015 gælder både kommune- og statsveje.

## 4 Personskader på kommuneveje i perioden 2012 – 2016

I afsnittet omtales kommuneveje som både kommuneveje og private fællesveje.

I perioden 2012 – 2016 er der registreret 209 dræbte og tilskadekomne på kommuneveje i Slagelse Kommune (200 på kommuneveje og 9 på private fællesveje). 9 personer er dræbt, 133 er kommet alvorligt til skade og 67 er kommet let til skade, se Figur 4-1.

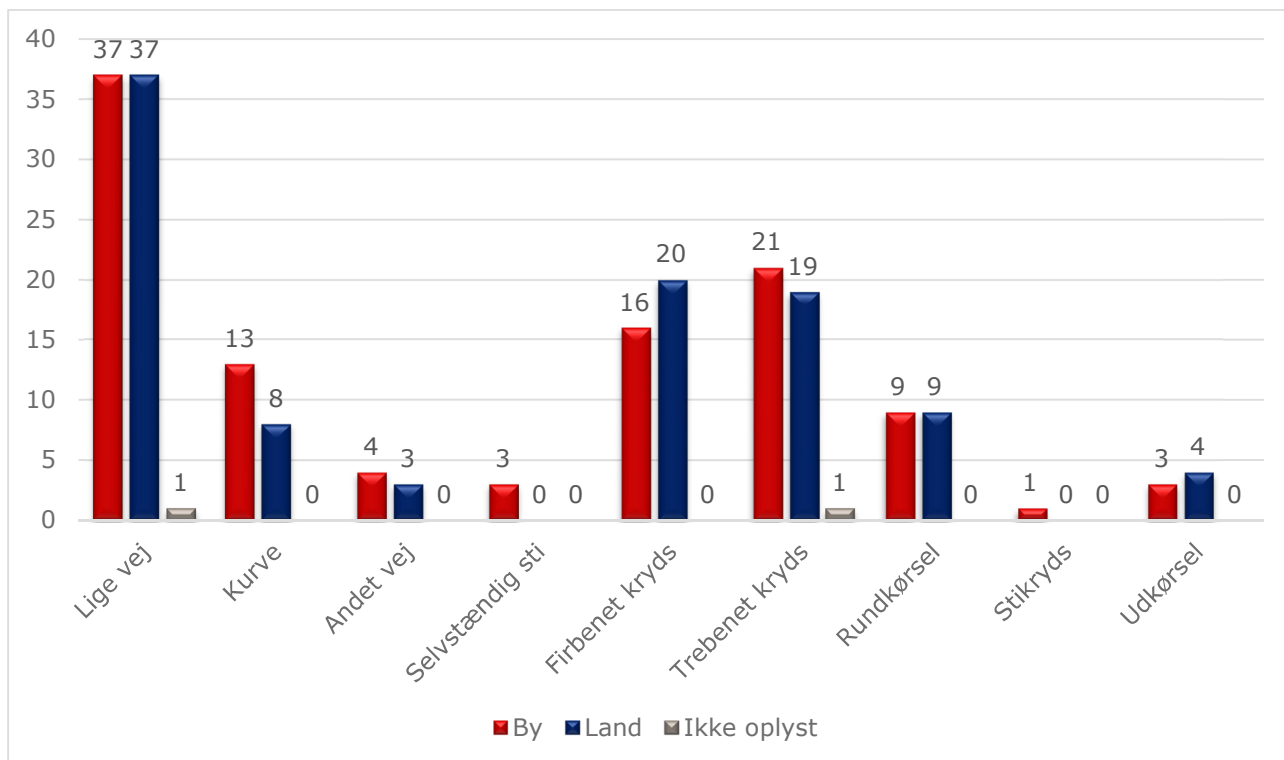


Figur 4-1 Udvikling i antal dræbte, alvorligt tilskadekomne og let tilskadekomne på kommuneveje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2016.

Antal dræbte varierer fra 0 til 4 pr. år, antal alvorligt tilskadekomne fra 19 til 31 og antal let tilskadekomne fra 6 til 21. Sammenlignes 2016 med 2012 er der tendens til flere alvorligt tilskadekomne, hvorimod antal dræbte og let tilskadekomne svinger, dog uden fast tendens til at falde eller stige.

### 4.1 Vejtyper

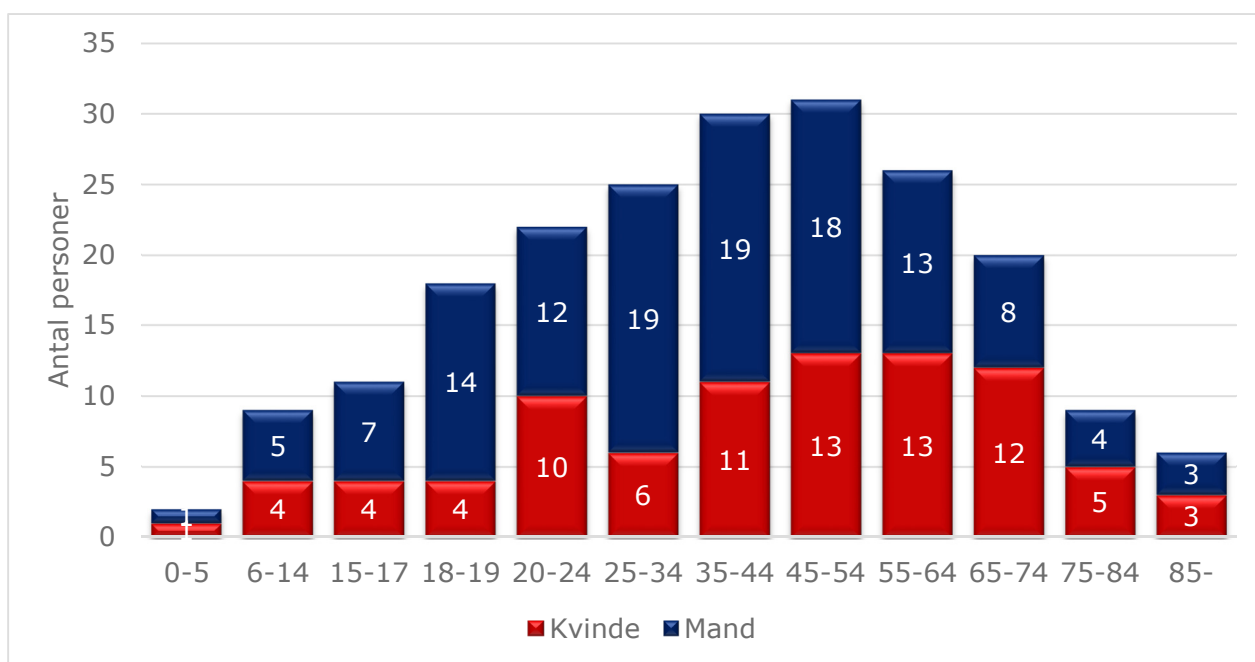
Ca. halvdelen af personskaderne er sket på vejstrækninger inkl. selvstændige stier og ca. halvdelen i kryds inkl. stikryds og udkørsler. Fordelingen mellem by og land er 107 i byer og 100 på land (2 personskader er sket i ulykker hvor denne oplysning ikke foreligger).



Figur 4-2 Antal personskader på kommuneveje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2016 opdelt på vejudformning og byzone/landzone.

## 4.2 Alder og køn

I perioden 2012 – 2016 er 86 kvinder og 123 mænd kommet til skade på kommuneveje, se Figur 4-3.



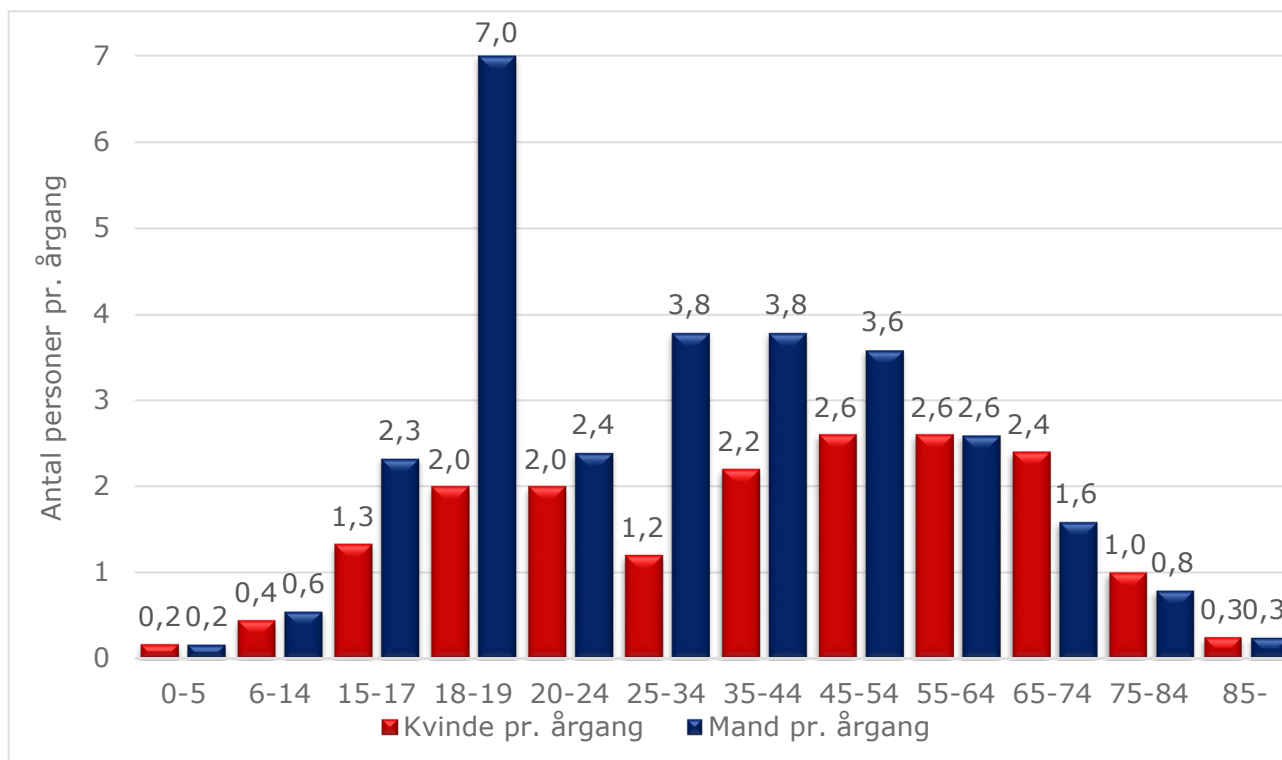
Figur 4-3 Antal personskader på kommuneveje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2016 fordelt på køn og alder.

Flest tilskadekomne personer findes i aldersgruppen 35 – 44 og 45 – 54 år.

To børn i aldersgruppen 0 – 5 år er kommet til skade og 9 børn i alderen 6 – 14. I aldersgruppen over 84 år er 6 personer kommet til skade.

Ser vi på kønsfordelingen, er der generelt færre kvinder end mænd, der kommer til skade. Dette er især tydelig for aldersgruppen 18-19 år, hvor 4 kvinder og 14 mænd er kommet til skade og 25-34, hvor 6 kvinder og 19 mænd er kommet til skade. Dog er der to aldersgrupper, hvor der er flere kvinder end mænd, der er kommet til skade: 65-74 år med 12 kvinder og 8 mænd og 75-84 med 5 kvinder og 4 mænd.

Da aldersgrupperne ikke er lige store, er der i Figur 4-4 vist antal pr. årgang i de enkelte aldersgrupper, dvs. antal personskader divideret med antal årgange.



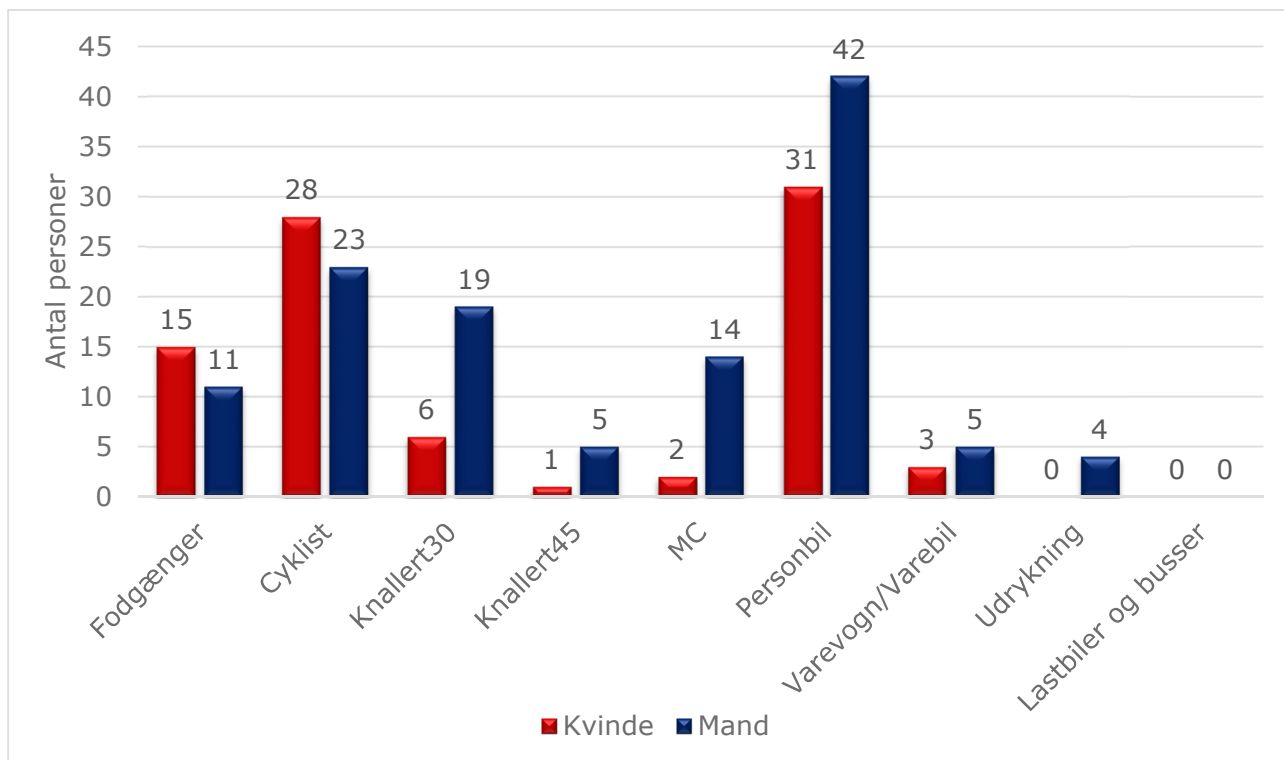
Figur 4-4 Antal personskader pr. årgang på kommuneveje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2016 fordelt på køn og alder

Figuren viser, at væsentlig flere i aldersgruppen 18 – 19 år kommer til skade i trafikken pr. årgang end for de andre aldersgrupper – først og fremmest de unge mænd. Det skal bemærkes, at forskelle i trafikarbejdet samt den aktuelle fordeling af personer i hver aldersgruppe er ikke indregnet.

### 4.3 Elementer

Blandt de 209 tilskadekomne er langt de fleste førere eller passagerer i personbiler, se Figur 4-5.

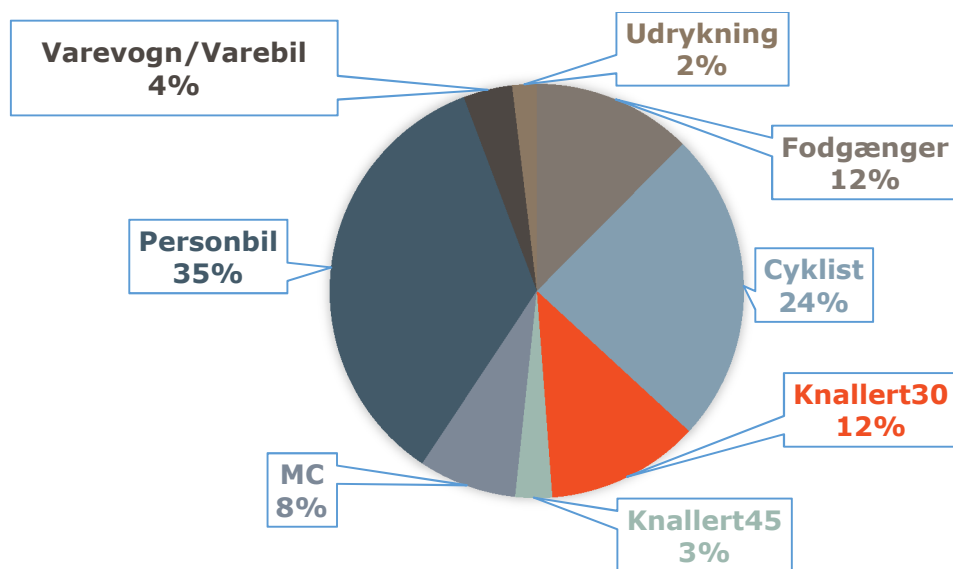




Figur 4-5 Antal personskader på kommuneveje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2016 fordelt på trafikanttypen (elementart)

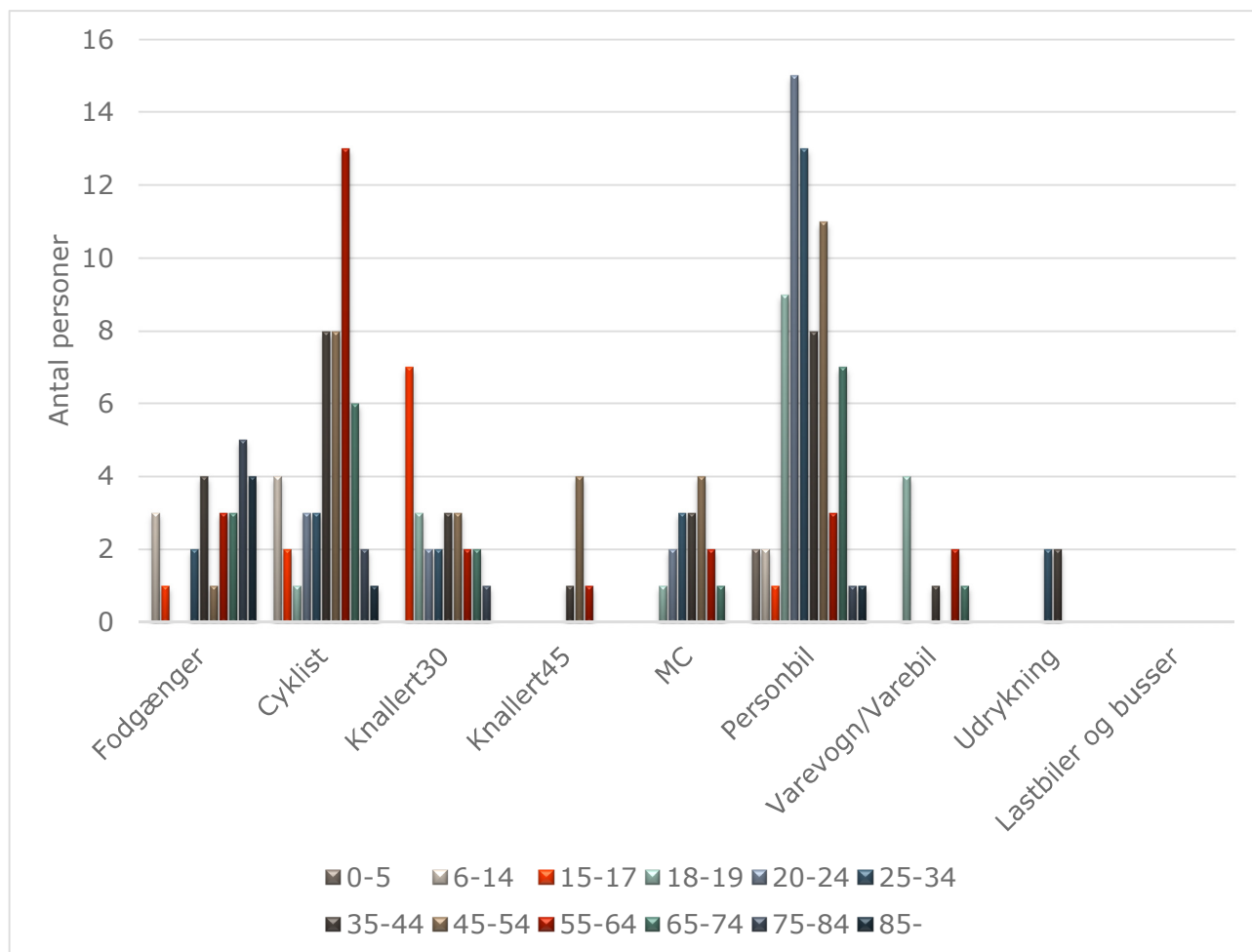
Der er flere kvinder end mænd, der som fodgænger eller cyklist er kommet til skade hhv. 15 og 28 mod 11 og 23. Til gengæld er der flere mænd end kvinder der er kommet til skade i personbil, på knallert og MC. Dette hænger til dels sammen med, at mænd kører mere i bil, på knallert og på MC end kvinder.

Samlet set er 49% af de tilskadekomne lette trafikanter (fodgænger, cyklist og knallert 30). Forholdsvis mange trafikanter (16 stk.) var motorcyklister svarende til 8%, se Figur 4-6.



Figur 4-6 Fordeling af antal personskader på kommuneveje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2016 fordelt på trafikanttypen (elementart).

Mange knallertkørere var i aldersgruppen 15 – 17 år (7 af 11 i den aldersgruppe og 7 af 25 knallertførere), se Figur 4-7.

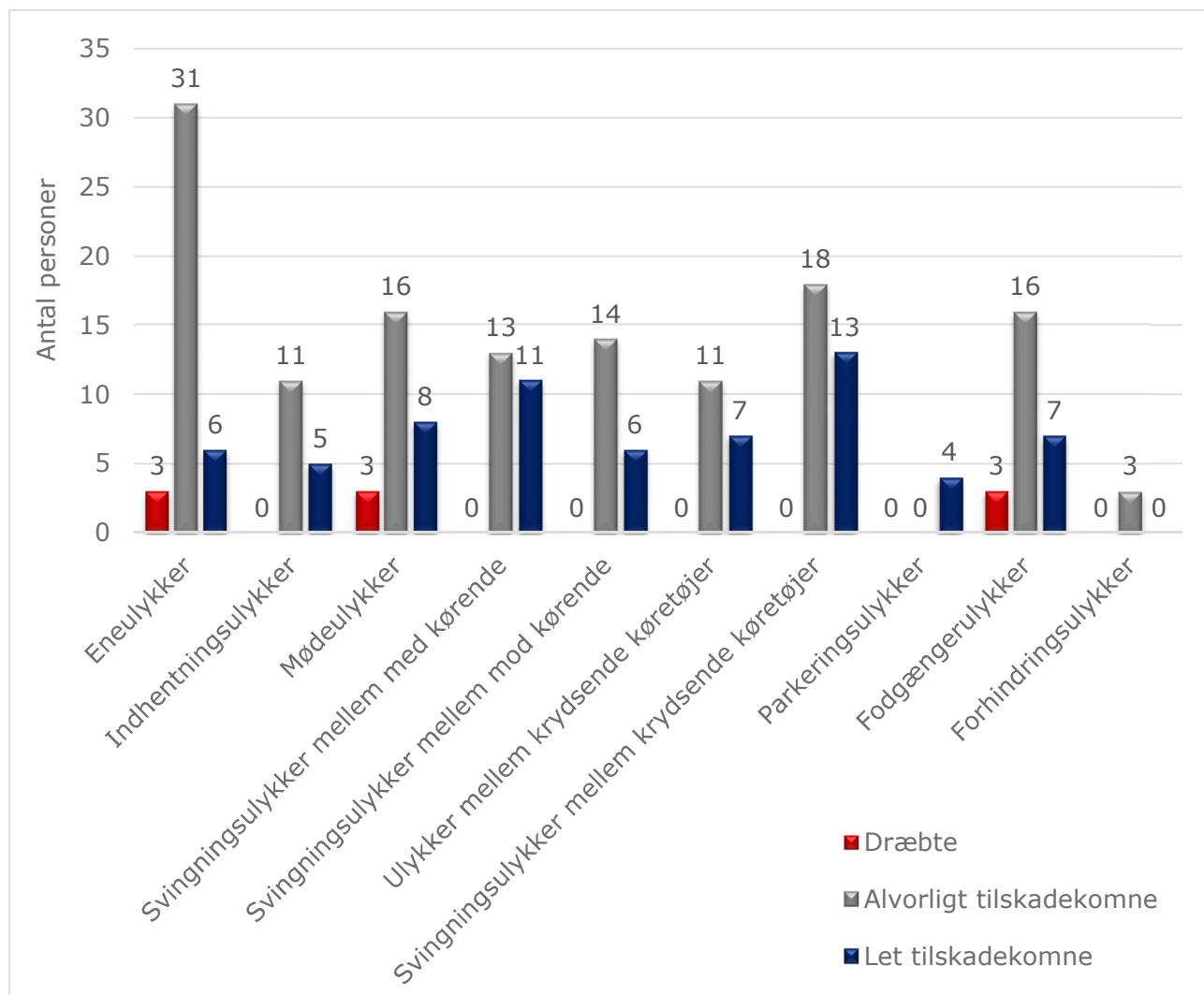


Figur 4-7 Antal tilskadekomne fodgængere på kommuneveje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2016 fordelt på alder

Fire børn i alderen 6 – 14 kom til skade på en cykel og 3 som fodgænger. De to børn under 6 år var begge passagerer i personbil.

## 4.4 Ulykkesituation

Trafikulykker bliver opdelt i 10 grupper efter trafikanternes placering op til ulykken (ulykkesituation), se Figur 4-8.



Figur 4-8 Antal tilskadekomne på kommuneveje i Slagelse Kommune i perioden 2012 – 2016 fordelt på ulykkesituation (hovedsituation) og vejbestyrelse

Størst antal personskader er registreret i eneulykker (40), men der er også forholdsvis mange fodgængerulykker (26).

Mange eneulykker er alvorlige i forhold til de andre typer ulykker.

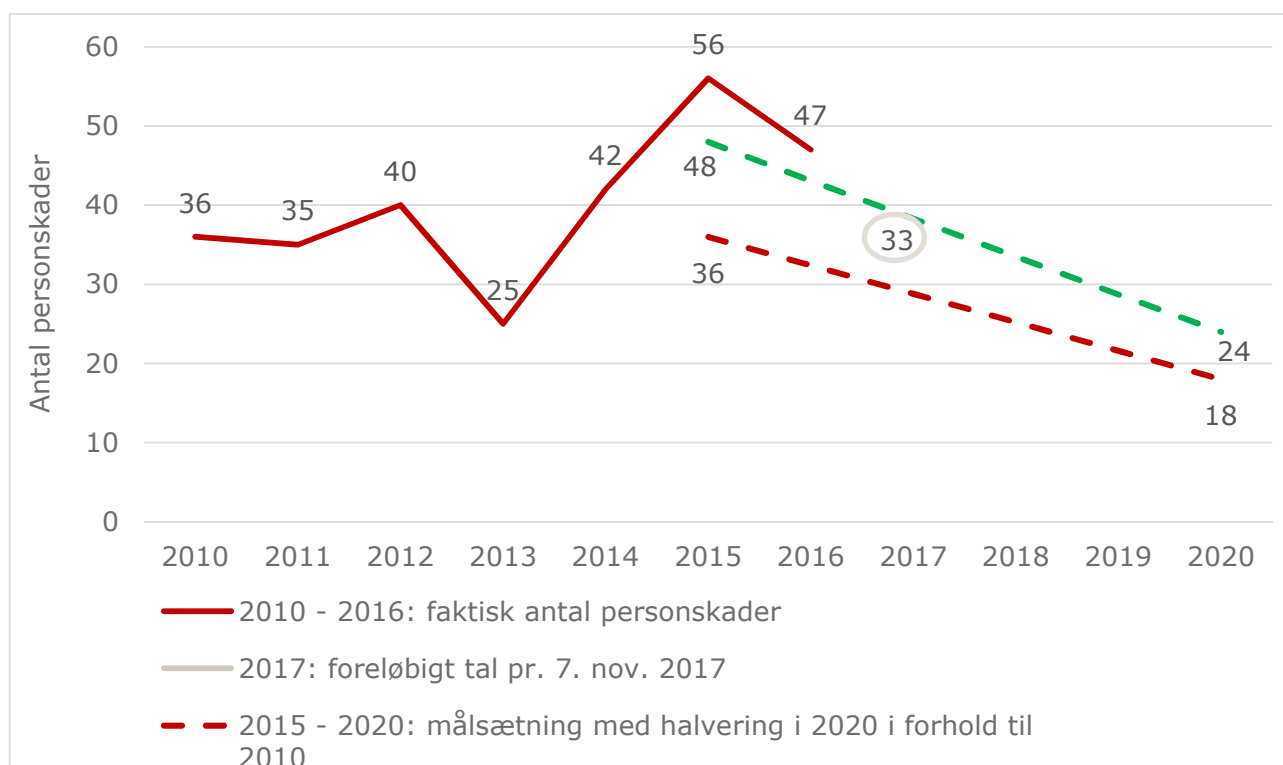
De 9 dræbte er registreret i tre eneulykker, tre mødeulykker og tre fodgængerulykker.

## 5 Målsætning

I 2015 besluttede Slagelse Kommune at anvende Færdselssikkerhedskommissionens målsætning om halvering af antal personskader fra 2010 til 2020.

Figur 5-1 viser udviklingen i antal personskader på kommuneveje i perioden 2010 – 2016, det foreløbige tal for 2017 (pr. 7. nov. 2017) samt forslaget til målsætning for 2015 – 2020 fremsat i 2015.

Målsætningen er baseret på, at antal personskader i 2015 ikke måtte overskride antallet i 2010, dvs. at der maksimalt måtte komme 36 personer til skade i 2015.



Figur 5-1 Faktisk antal personskader på kommuneveje i perioden 2010 – 2014 samt målsætning for perioden 2015 – 2020. Målsætningen for 2015 er faktisk antal personskader i 2010 og målsætningen for 2020 er halvering af dette antal.

Målsætning om samme antal personskader i 2015 som i 2010 holdt ikke, idet der i 2015 er registreret 56 personskader, som er det klart højeste tal i den viste periode. Til trods for et fald fra 2015 til 2016 er antallet meget højt i forhold til målsætningen. I 2017 er der pr. 7. nov. allerede registreret 33 personskader, som er højere end målsætningen på ca. 29 personskader.

Figuren viser også et nyt forslag til målsætning baseret på politiets udmelding om, at der nu registreres ca. en tredjedel flere ulykker end tidligere. Det nye forslag vurderes at være mere realistisk end den vedtagne målsætning fra 2015, men der skal stadigvæk en meget stor indsats til for at opnå målsætningen i form af ombygning af veje, information, kampagner og politikontrol samtidig med at statens generelle indsats fortsat skal fremme trafiksikkerheden (færdselslov, krav til køretøjer etc.).