

Nøgletal for trafiksikkerhed i Odense Kommune 2018

Indledning

”En god by er en by, hvor alle kan færdes trygt og sikkert på byens gader”.

God trafiksikkerhed er en vigtig forudsætning for borgernes trafikale adfærd. Eksempelvis er god trafiksikkerhed ved skolerne et fundament for, at få flere elever til at være selvtransporterende, og her er det desuden vigtigt, at infrastrukturerne ikke blot er sikker, men også opleves sikker og det føles trygt at bevæge sig rundt.

Trafikuheld medfører store menneskelige omkostninger for de personer, som er involveret og for deres pårørende. Desuden medfører trafikuheld store økonomiske omkostninger for kommunen.

”Handlingsplan for mobilitet og byrum” afløser ”Strategi for trafiksikkerhed 2015-2020” hvis mål var defineret ud fra de nationale mål på området. Færdselssikkerhedskommissionens mål strækker sig til 2020, og sigter mod en 50 % reduktion af uheldene målt i forhold til udgangspunktet 2013.

Metode, datagrundlag og læsevejledning

Datagrundlaget bygger på politiregistrerede ulykker for perioden 2013-2017. For hvert enkelt uheld findes der bl.a. oplysninger om:

- Lokalitet
- Alder, Køn,
- Spiritus eller narko
- Skønnen hastighed
- Generel tekst om uheldet

For hver trafikant gruppe er der valgt nogle tema-analyser, som er udforsket dybere. De tema-analyser, som gav brugbare og meningsfulde indsatser, er medtaget i denne rapport.

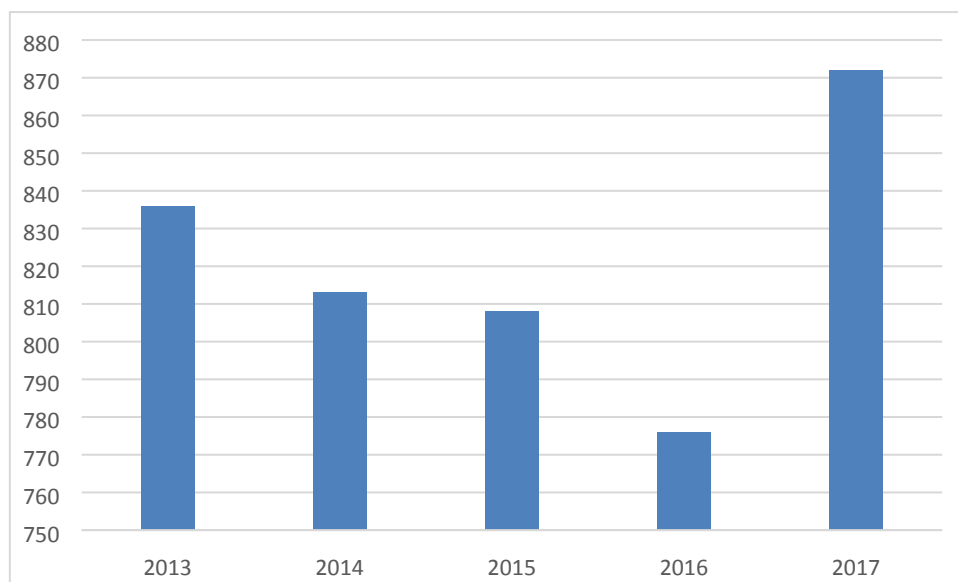
I rapporten nævnes der følgende forkortelser:

- Pskduh = Personskadeuheld – uheld med personskade.
- Mskduh = Materielskadeuheld – uheld med materielskade.
- Exuh = Ekstra uheld – uheld med mindre/ingen materielskade.

Der er ikke medtaget sygehusuheld i rapporten, pga. persondataloven.

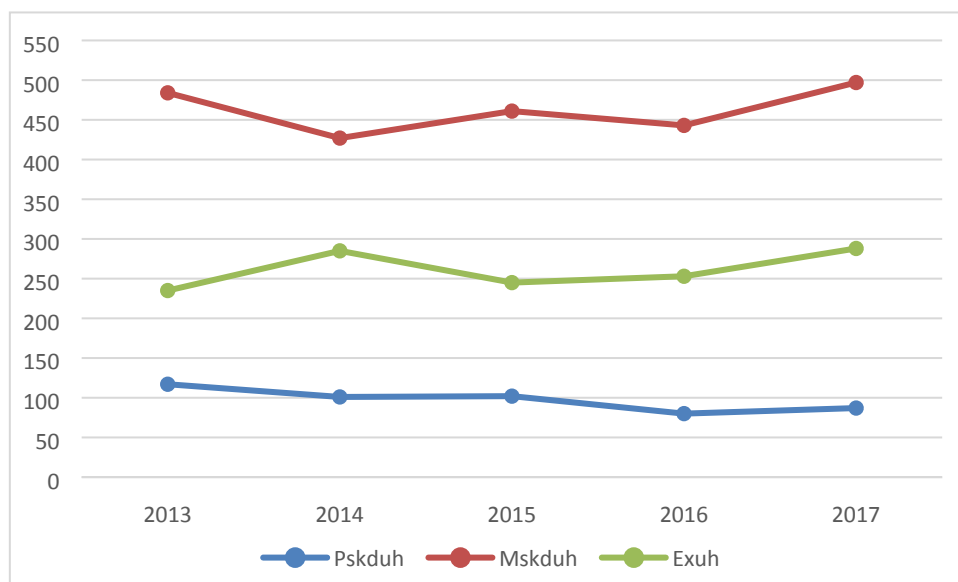
Generelt om uheldsbilledet

I perioden 2013-2017 har politiet registreret 4147 uheld, hvoraf 519 af uheldene var personskadeuheld. Betragtes alle uheld ses det, at der i 2017 er registreret flere uheld end i de øvrige år.



Figur 1 Uheld fordelt på år

I nedenstående figur 2 ses uheldsarten fordelt på år.



Figur 2 Fordelingen af uheldsart pr. år

Ud fra figurerne 1 og 2 ser det ud til, at trafikuheldene i Odense Kommune er stigende. Derfor analyseres tallene i figur 2 i større detaljegråd. I nedenstående tabel 1 sammenlignes årene 2014-2017 med 2013 hvor det ses, at andelen af person- samt materielskadeuheld faldende i forhold til 2013.

	Pskduh		Mskduh		Exuh	
2013	117	<i>Udgangspunkt</i>	484	<i>Udgangspunkt</i>	235	<i>Udgangspunkt</i>
2014	101	-14%	427	-12%	285	21%
2015	102	-13%	461	-5%	245	4%
2016	80	-32%	443	-9%	253	8%
2017	87	-26%	497	3%	288	23%

Tabel 1 Fordeling af uheldsart pr. år. Hertil sammenligning af uheldsforekomst med året 2013

Tabel 1 viser, at personskadeuheldene i 2017 er faldet med 26% i forhold til 2013. Ydermere ses det, at ekstrauehldene er steget med 23% i forhold til udgangspunktet. Faldet i personskadeuehld og stigningen af ekstrauehldene hentyder, at uehldene som sker er mindre alvorlige.

Det er ikke umiddelbart muligt, at påvise en årsag til stigningen af materialeskadeuehld fra 2016-2017, dog kan en plausibel forklaring være det massive arbejde i forbindelse med anlæg af letbanen.

I nedenstående tabel 2 er skadefordelingen imellem årene oplyst. Her ses et meget diffust billede af såvel antallet af dræbte samt lettere tilskadekomne.

	Dræbte	Alvorligt tilsk.	Lettere tilsk.
2013	5	65	56
2014	5	63	38
2015	5	58	50
2016	1	46	41
2017	4	66	34

Tabel 2 Fordelingen af dræbte, alvorligt- og lettere tilskadekomne

Forventeligt burde antallet af dræbte, alvorligt- og lettere tilskadekomne personer i 2017 være faldet med ca. 20% i forhold til 2013 jf. tabel 1.

TU-data viser, at bilen anvendes i ca. 48% af turene i Odense, og cyklen anvendes i ca. 26% af turene. Derfor er det også forventeligt, at det er disse to trafikantarter, som er overrepræsenteret i uehldene. I 70% af uehldene har der været en personbil involveret, og en cyklist er involveret i ca. 11% af uehldene. Skadestuedata påviser en særlig stor underrepræsensation af cyklistulykker i politiregistrerede ulykker.

Uehldene sker oftest der hvor der er mange konfliktende trafikanter, da trafikmiljøet her er vanskeligt at overskue, og ikke altid er forudsigeligt. Derfor ses det også, at ca. 50% af uehldene er sket i kryds eller ved udkørsler. Betragtes personskadeuehldene ses en højere koncentration af disse uehld i kryds.

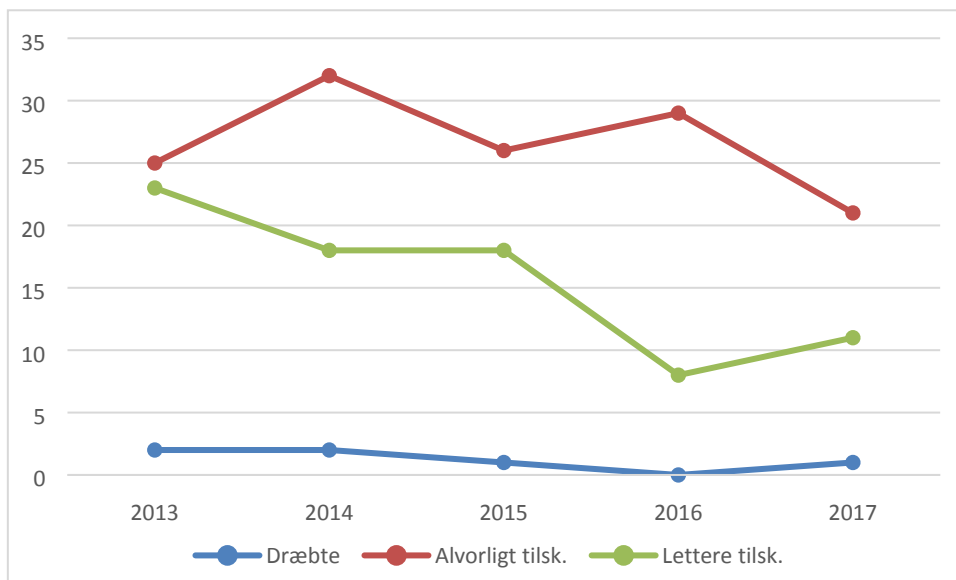
Målsætning

Færdselssikkerhedskommissionens nationale mål strækker sig til 2020, og sigter mod en 50 % reduktion af uehldene målt i forhold til udgangspunktet 2013.

Uehldsbilledet i Odense Kommune er faldende, dog ses der en variation imellem årene. Variationen kan skyldes den by-transformation som Odense gennemgår, hvilket føder meget vejarbejde samt omvejskørsel og trængsel. Dette har betydning for uehldsbilledet, da trafikanterne ikke oplever et ensartet billede af trafikmiljøet.

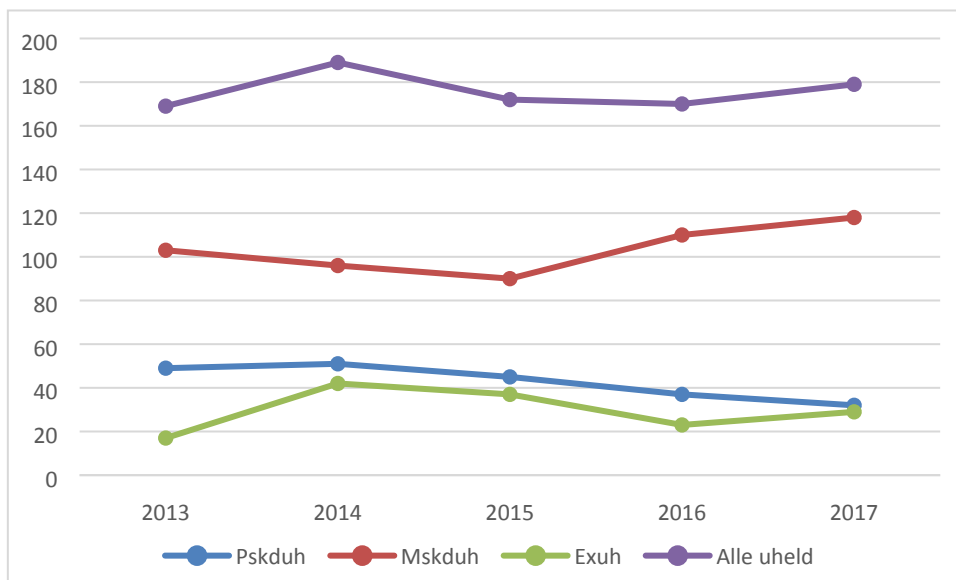
Cyklister

Der er i alt sket 879 uheld med cyklister, hvor 6 døde, 133 kom alvorligt til skade og 139 kom lettere til skade. På nedenstående figur er personskadefordelingen pr. år illustreret og det ses, at der er en mindre nedadgående tendens for lettere tilskadekomne.



Figur 3 Skadefordelingen for cyklister fordelt på år

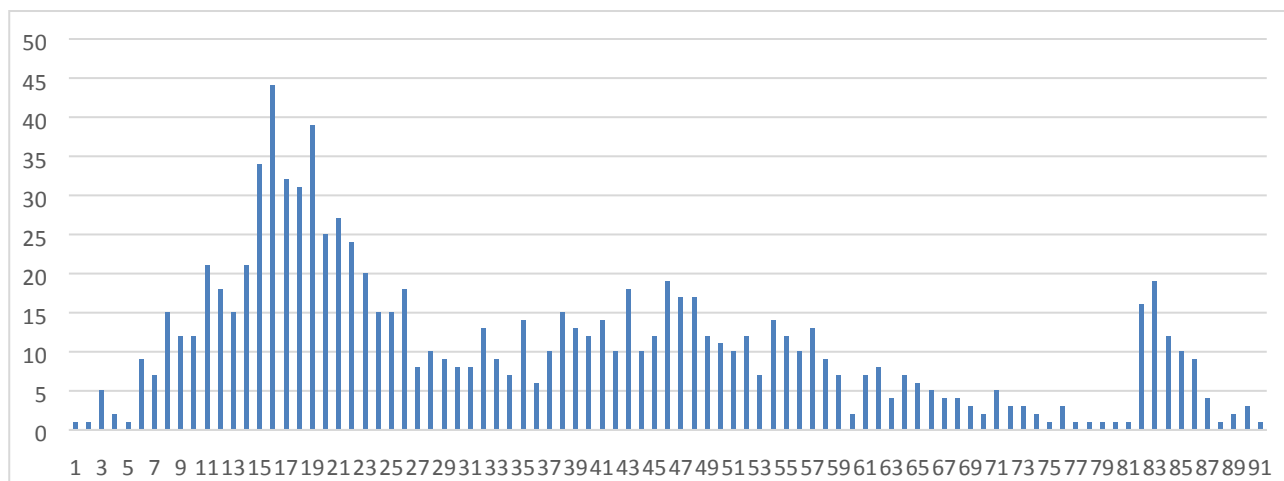
Betragtes uheldsudviklingen pr. år ses en meget jævn fordeling af uheld pr. år. Betragtes de enkelte uheldsarter for sig selv, ses en lille nedadgående tendens for personskadeuheld, se nedenstående figur.



Figur 4 Cyklist uheld og uheldsart fordelt på år

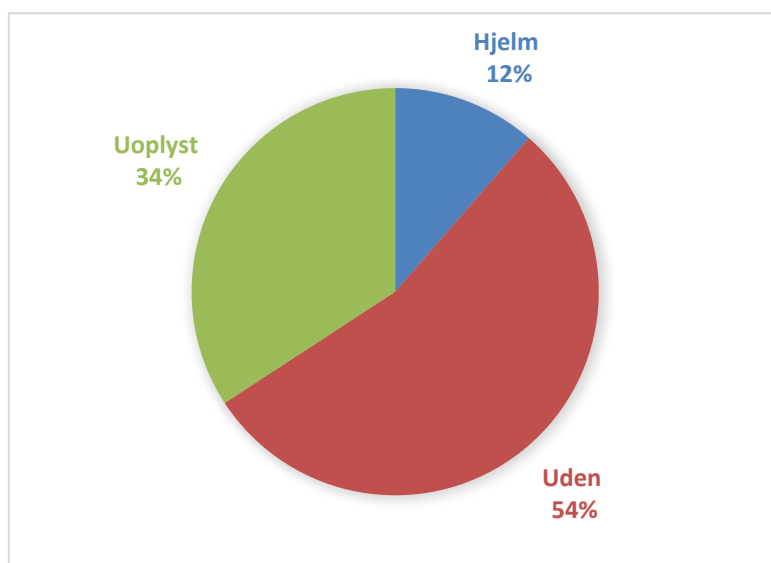
Unge helmetbrug

Det ses ud fra nedenstående figur, at personer i aldersgruppen 16-26 er overrepræsenteret i uhedsstatistikken. Overrepræsenterationen kan skyldes, at personer i denne alders gruppe cykler mere end andre aldersgrupper.



Figur 5 Antal uheld fordelt på alder

Analyseres helmetbrugen for personer i aldersgruppen 16-26 ses det, at cyklisterne kun anvendte helmet i 12% af uheldene, se nedenstående figur.



Figur 6 Helmetbrugen for aldersgruppen 16-26 år

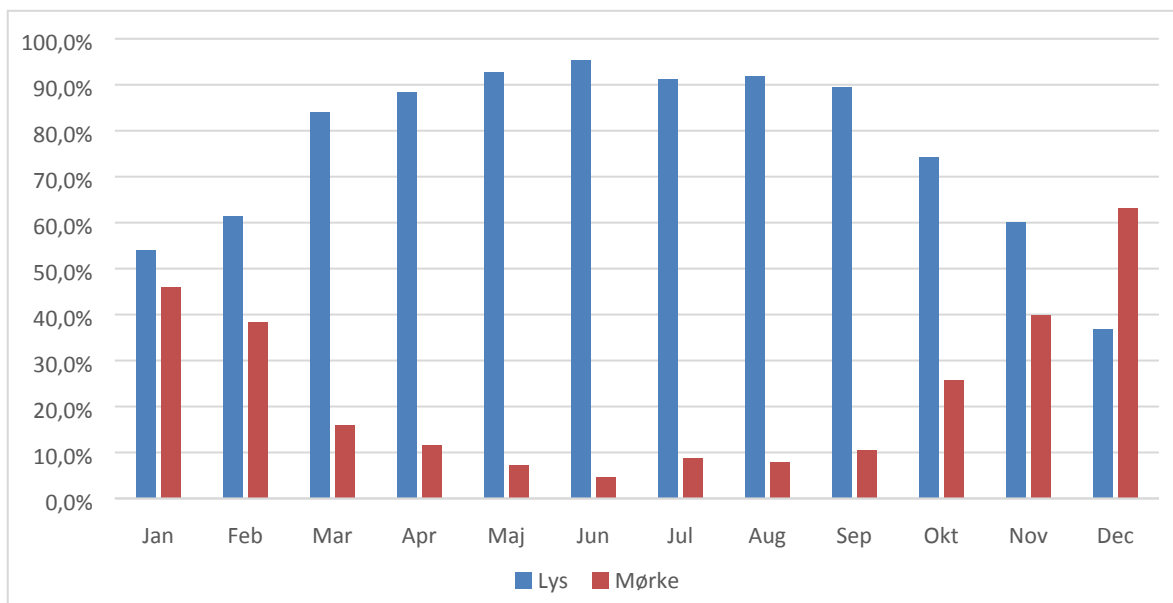
Alvorlighedsgraden af uheldene kan reduceres ved, at øge helmetbrugen for cyklister og i særdeleshed er dette gældende for aldersgruppen 16-26 år. Det skal nævnes, at helmetbrugen for de øvrige aldersgrupper svinger imellem 20% og 35%. Kun aldersgruppen 0-15 år skiller sig ud markant, med en helmetbrugsprocent på ca. 50% i registrerede uheld. Dog viser Odense Kommunes Skoletransportundersøgelse, at 80% af de cyklende elever benytter cykelhelmet.

Anbefalet indsats

Det anbefales at udføre en kampagne rettet mod personer i aldersgruppen 16-26 vedr. brugen af hjelm. Denne kampagne reducerer ikke nødvendigvis antallet af uheld, dog kan alvorlighedsgraden af uheldene reduceres. Yderligere kan der arbejdes med børns vaner allerede fra børnehavealderen.

Uheld i mørke

Uheldsfordelingen er nogenlunde jævnt fordelt udover året – dog ses der en uheldsstigning i september samt november måned. Stigningen i november kan muligvis tilskrives lysforholdene, hvor nogle cyklister endnu ikke har fået købt cykellygter, eller ikke er opmærksom på, at lygterne nu skal anvendes, hvorfor de overses af de øvrige trafikanter. Uheldsfordelingen på lysforholdene ses af nedenstående figur 10.



Figur 7 Uheldsfordelt på lysforholdene pr. måned

Det skal bemærkes, at stigningen af uheld i mørke kan tilskrives de ændrede lysforhold som følge af vinterhalvåret, da fleste cykelture forgår i morgen- og eftermiddags myldretiden, hvor mørket i vinterhalvåret allerede er faldet.

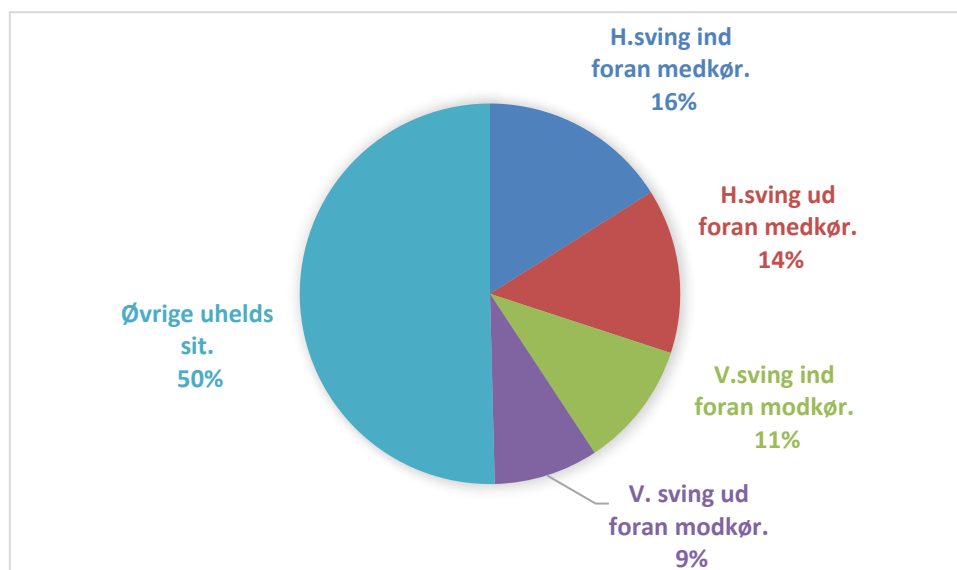
Uheld som sker i mørke kan muligvis reduceres ved, at gøre cyklisterne mere synlige for den øvrige trafik. Dette kan gøres ved bedre cykellygter samt reflekseveneste.

Anbefalet indsats

En information eller kampagne der går på cyklisters synlighed herunder brug af cykellygter og reflekseveneste.

Krydsuheld

De fleste uheld sker i kryds, da trafikanterne skal overskue mange konflikt punkter. Omkring 65% af uheld med cyklister skete i kryds. Endvidere ses de typiske uheldssituationer med cyklister på nedenstående figur.



Figur 8 Uheldssituationer med cyklister

Anbefalet indsats

Opmærksomheden på cyklisterne kan øges ved hjælp af blå-cykelfelter som gør bilisterne opmærksomme på, at der er krydsende cyklister de skal være opmærksomme på. Ydermere kan cyklisternes opmærksomhed på bilisterne øges, f.eks. kan cyklisterne orientere sig ekstra godt og sikre, at evt. svingene bilister har set dem.

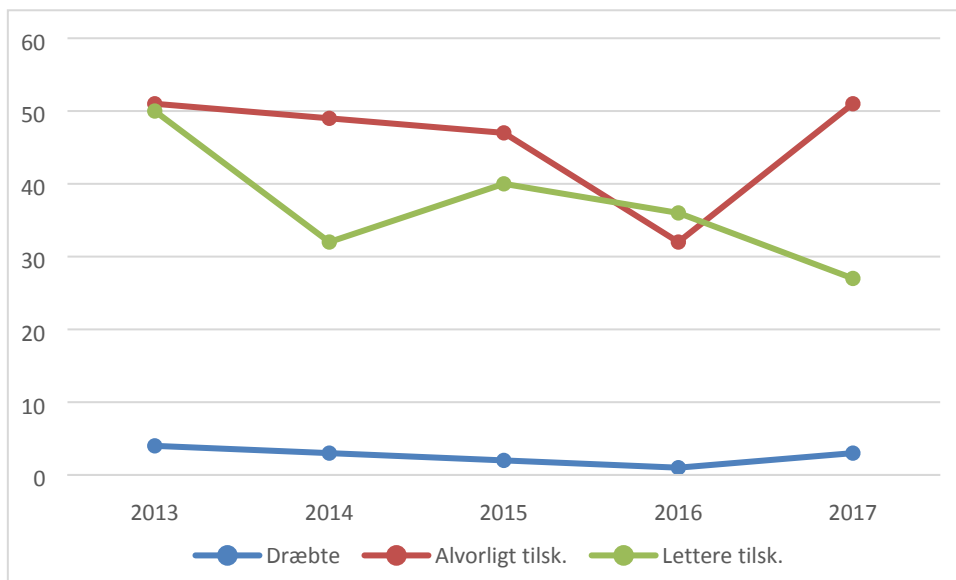
Gennemgang af kryds med meget cykeltrafik med henblik på, hvorvidt opmærksomheden kan øges.

Kampagne omkring øget fokus i kryds, både rettet mod cyklister men også bilister.

Rådet for sikker trafiks kampagne 2 sekunder mere er udviklet i samarbejde med Odense Kommune, og kørte i 2017 som forsøg i Odense. Kampagnen gøres landsdækkende fra 2018.

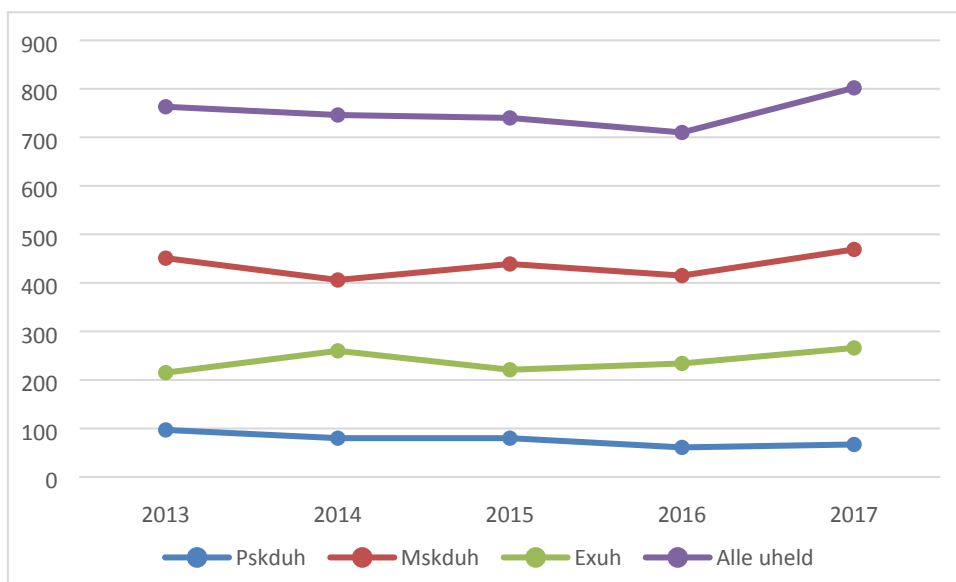
Personbiler

Der er i alt sket 3761 uheld med personbiler, hvoraf 13 døde, 230 kom alvorligt til skade og 185 kom lettere til skade. På nedenstående figur er skadefordelingen pr. år illustreret og det ses, at der er en mindre nedadgående tendens for lettere tilskadekomne.



Figur 9 Skadefordelingen for personbiler fordelt på år

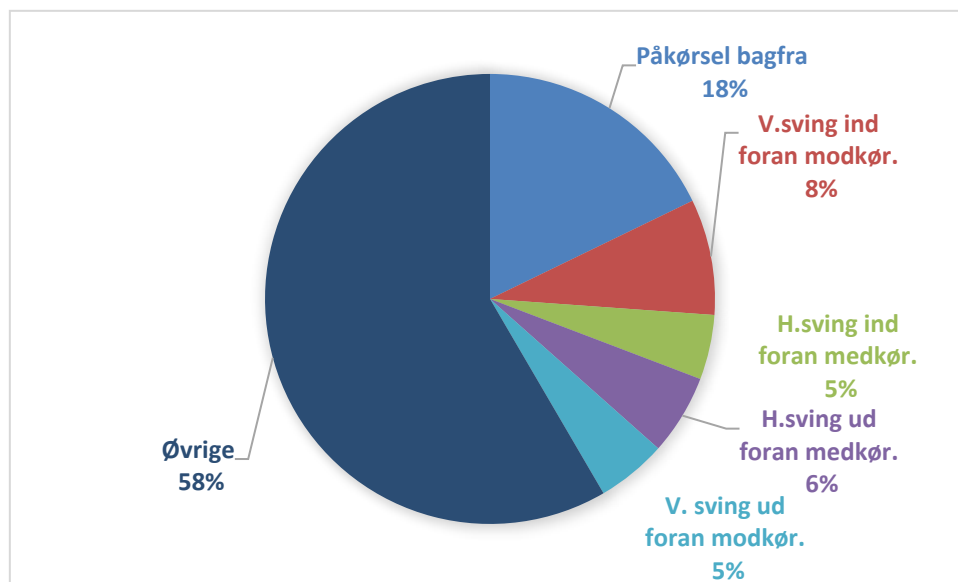
Betragtes uheldsudviklingen pr. år ses en meget nedadgående tendens frem til år 2016, herefter stiger antallet af uheld betragteligt. Betragtes de enkelte uheldsarter for sig selv ses en lille nedadgående tendens for personskadeuheld, se nedenstående figur.



Figur 10 Personbil uheld og uheldsart fordelt på år

Bagende kollisioner

Bagende kollisioner, altså hvor et køretøj påkører et andet køretøj bagfra, udgør ca. 18% af uheldene, se nedenstående figur. Denne uheldstype ender sjældent med personskader da uheldene sker med lave hastigheder. Det fremgår også af uheldsanalyse, at der kun har været et personskadeuheld i ca. 6% af uheldene med bagende kollisioner.



Figur 11 De typiske uheldssituationer med køretøjer

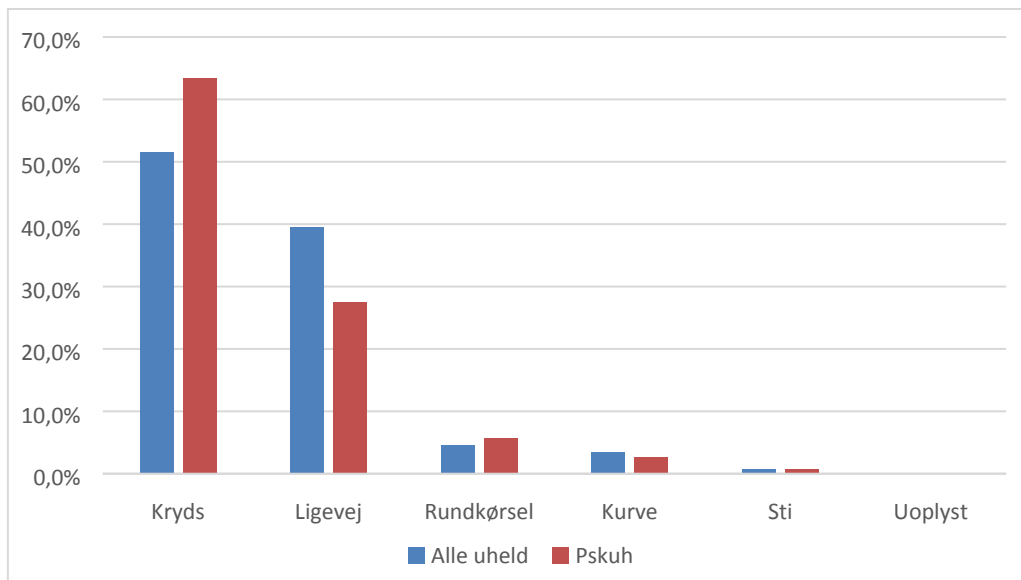
Bagendekollisioner sker typisk i dagslys og i tørt føre. Ydermere er uheldene næsten spredt jævnt ud over månederne – det er kun november måned som har en mindre overrepræsentation af uheld. Endvidere sker uheldene sjældent i kurver, men oftest på lige vejstrækninger samt i kryds.

Anbefalet indsats

En væsentlig uheldsfaktor i uheld med bagendekollisioner er uopmærksomhed fra chaufførernes side. Derfor kan en kampagne som fokuserer på opmærksomhed muligvis reducere antallet af bagendekollisioner. En anden uheldsfaktor er afstanden til forankørende, da chaufførerne har behov for passende reaktionstid i forholdet til hastigheden, såfremt der sker noget uventet.

Uheld i kryds

Omkring halvdelen af uheldene med personbiler sker i kryds, da der her er flere konfliktende færdselsretninger samt et trafikmiljø, som kan være vanskeligt at overskue. Det er også i kryds, at der sket flest personskadeuheld, hvilket ses af nedenstående figur.



Figur 12 Samlede uheld samt personskader fordelt på lokaliteten

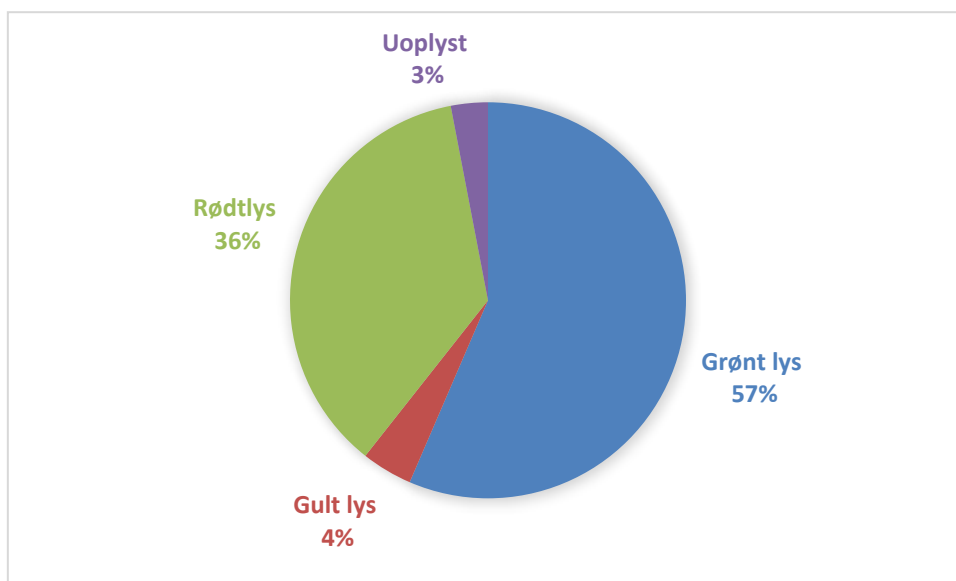
I kryds er de typiske uheldstyper bagendekollisioner samt højre- og venstresving ind foran en anden trafikant.

Anbefalet indsats

Kampagne med fokus på opmærksomhed i kryds, hvor der er særligt fokus på venstresving. Ved gennemgang af sorte pletter i foråret 2018 har det vist sig, at en gennemgang af signalgruppeplanerne kan reducere antallet af uheld. Ligeledes bør der arbejdes med generelle hastighedsnedsættelser, oversigtsforhold mv..

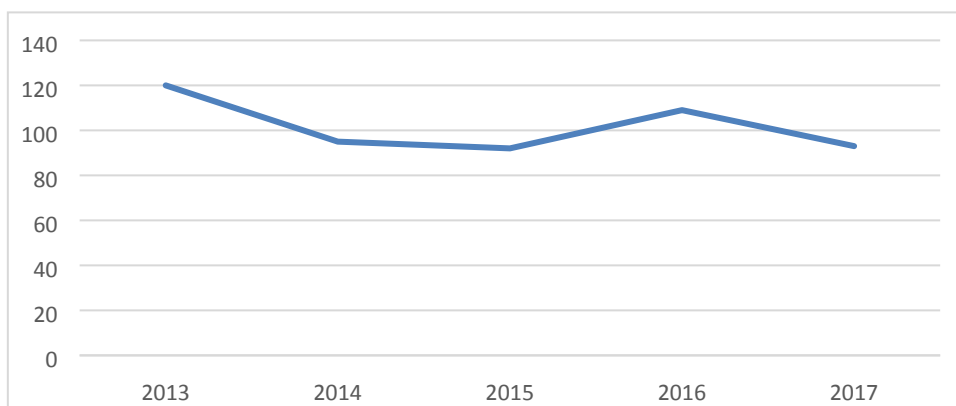
Rødkørsel

I de signalregulerede kryds er der en stor andel af uheldene, hvor den ene trafikant kørte overfor rødt. På nedenstående figur ses det, at ca. 36% af de involverede trafikanter kørte overfor rødt.



Figur 13 Vigepligtsforholdene i signalregulerede kryds

Tendensen for rødkørsler er nedadgående i perioden 2013-2017, hvilket ses på nedenstående figur 17. I 2017 var der registreret ca. 20% færre tilfælde af rødkørsel i forhold til 2013.



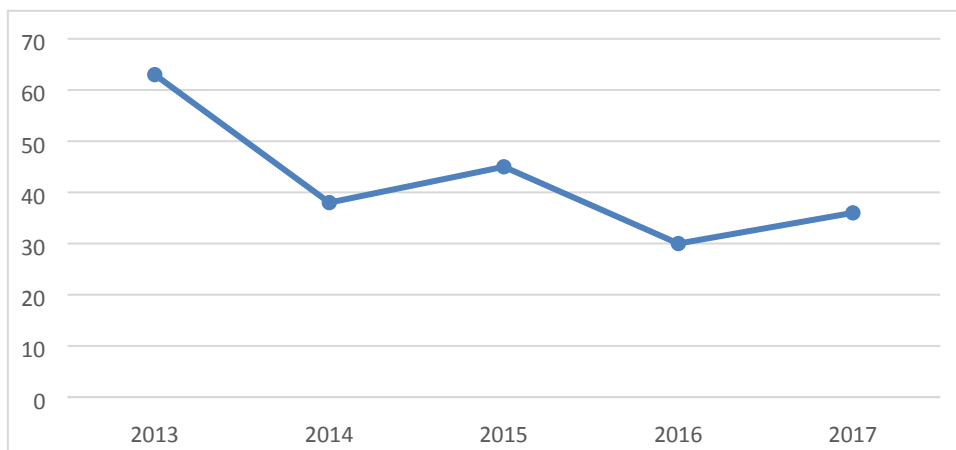
Figur 14 Antallet af rødkørsler i uheld fordelt på år

Anbefalet indsats

Gennemgang af de større signalregulerede kryds med henblik på, om signalbilledet er i orden eller om det kan misforstås. Problemstillingen kan også løftes med en kampagne rettet imod bilisterne, hvor fokus lægger på opmærksomhed omkring signalregulerede kryds.

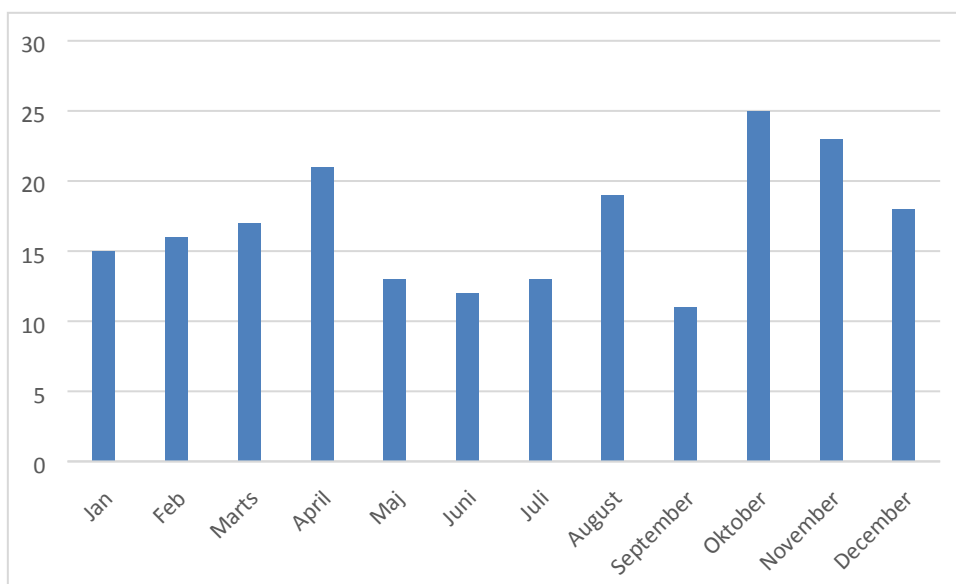
Spiritus kørsel

Der er en nedadgående tendens til uheld, hvor chaufføren af et motorkøretøj var spiritus påvirket. Uheld hvor chaufføren af et køretøj har været påvirket af alkohol har en nedadgående tendens. I 2013 var der involveret spiritus i 63 uheld, hvorimod der i 2017 kun var 36 tilfælde. Udviklingen ses på nedenstående figur.



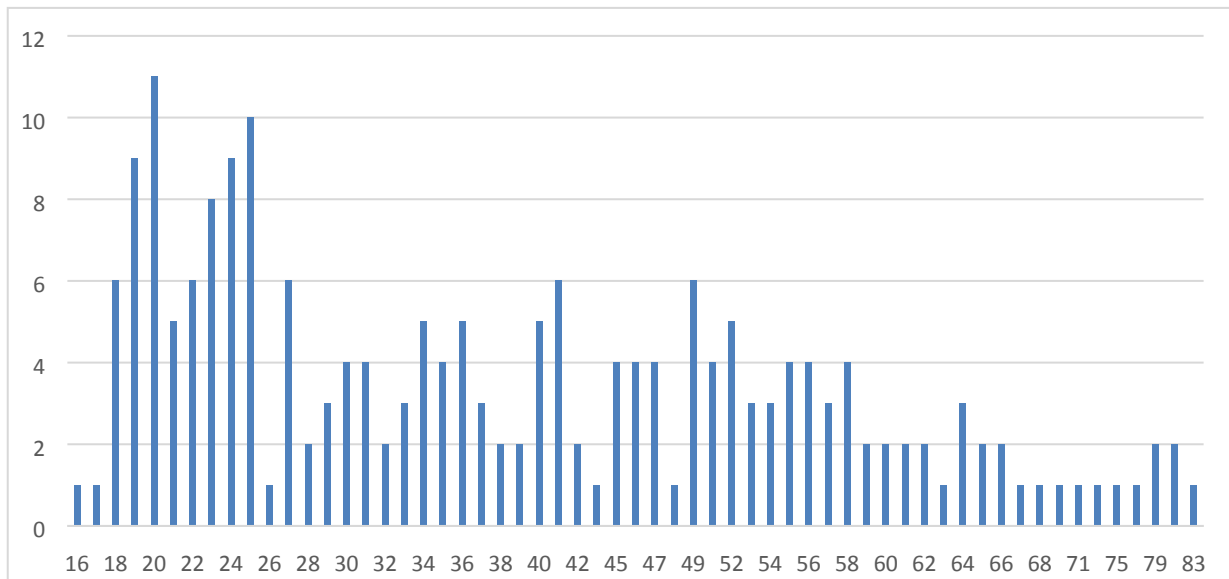
Figur 15 Uheld hvor chaufføren af et køretøj var påvirket af alkohol

Betragtes spiritusuheldene pr. måned ses der en stor varians fra måned til måned, se nedenstående figur.

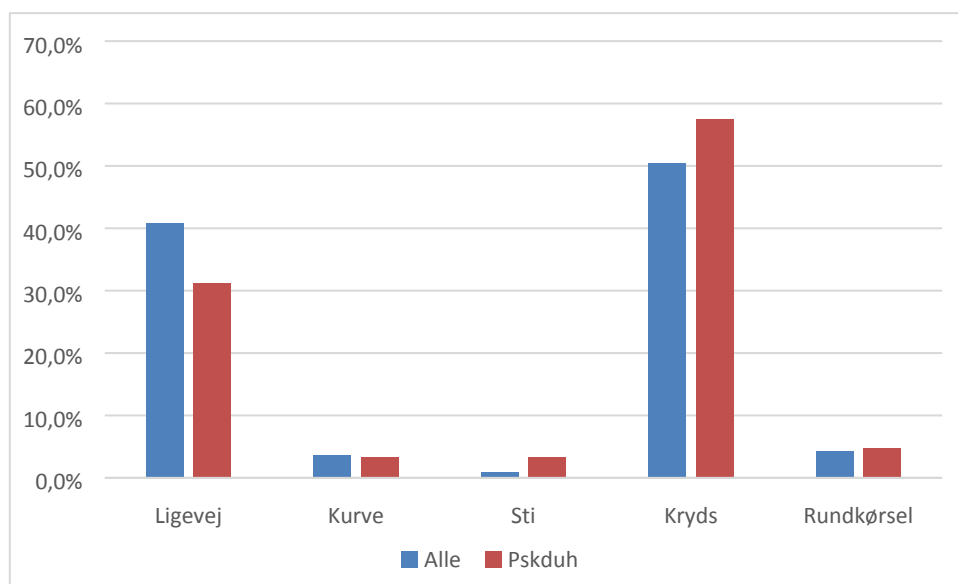


Figur 16 Antallet af uheld hvor chaufføren af et køretøj var påvirket af spiritus fordelt på måned

Stigningen af uheld med spiritus i april, oktober og november kan skyldes, at der i disse måneder afholdes div. traditionelle arrangementer med meget alkohol involveret. Betragtes alderen ses det, at der er en koncentration af unge i aldersgruppen 18-26 der er involveret i uheld, hvilket ses på nedenstående figur.



Figur 17 Antallet af uheld hvor chaufføren af et køretøj var påvirket af spiritus fordelt på alder



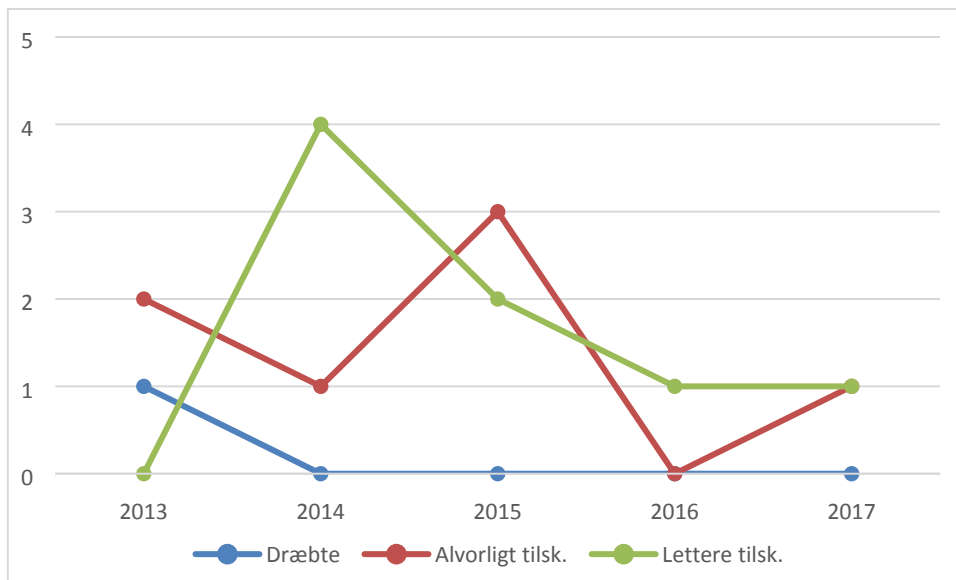
Figur 18 Uheld fordelt på uheldslokaliteten

Anbefalet indsats

Kampagne omkring spirituskørsel, hvor der er særligt fokus på aldersgruppen 18-26. Ydermere kan kampagnen fokuseres omkring april samt oktober og november måned.

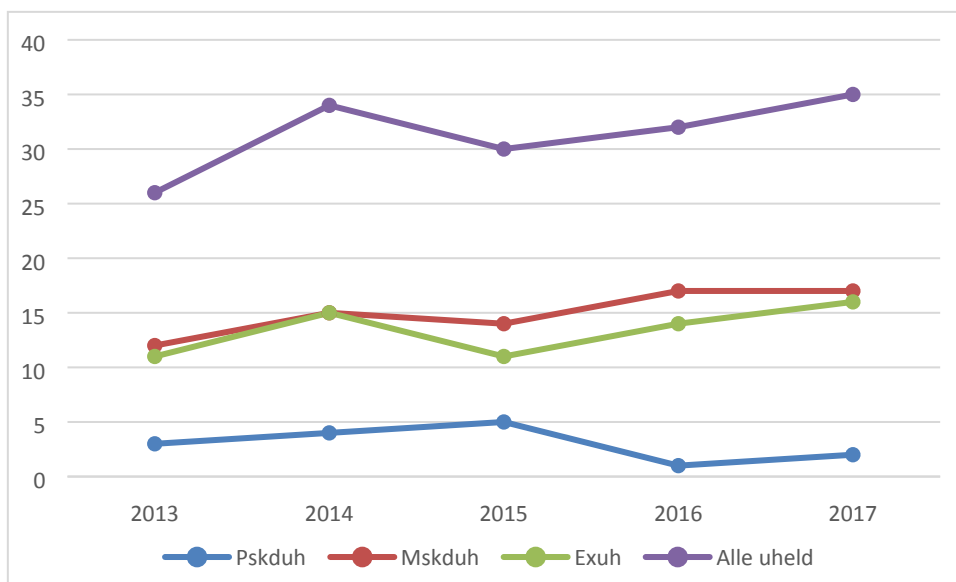
Lastbiler

Der er i alt sket 157 uheld med lastbiler, hvor 1 døde, 7 kom alvorligt til skade og 8 kom lettere til skade. På nedenstående figur er skadefordelingen pr. år illustreret og det ses, at der ikke er en klar tendens mht. udviklingen pga. det lave antal tilskadekomne.



Figur 19 Skadefordelingen for uheld med lastbiler fordelt på år

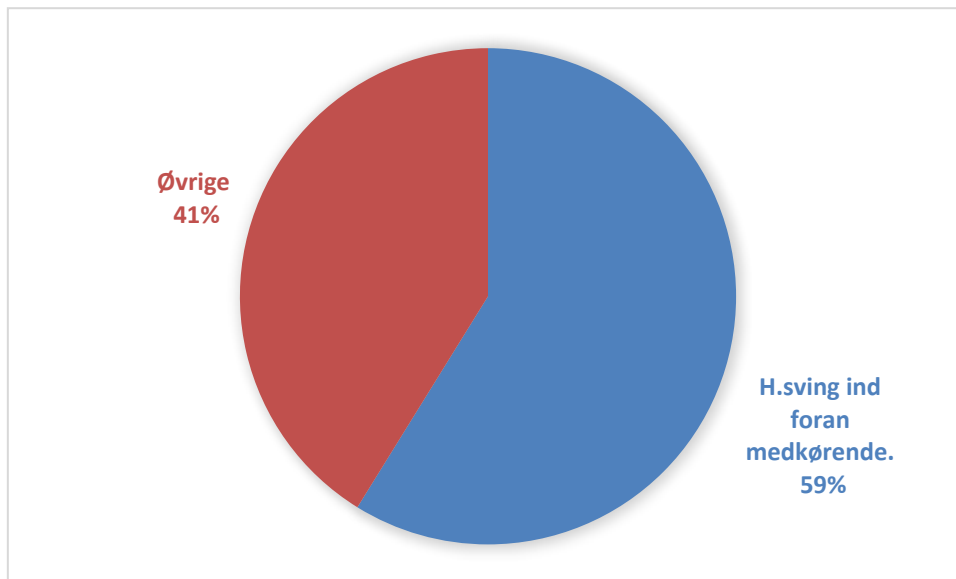
Betragtes uheldsudviklingen pr. år ses en nogenlunde jævn fordeling af uheld pr år, hvor der er en lille stigende tendens. Betragtes de enkelte uheldsarter for sig selv ses en lille opadgående tendens for materielskadeuheld samt ekstra uheld. Personskadeuheldene ser ud til, at være stagneret, se nedenstående figur 21.



Figur 20 Lastbil uheld og uheldsart fordelt på år

Højresvingsulykker

Betragtes uheldene imellem lastbiler og cyklister ses det, at den primære uheldssituation er højresving ind foran medkørende, se nedenstående figur.



Figur 21 Typisk uheldssituation med en cyklist

En væsentlig ulykkesfaktor i højresvingsulykkerne er dårlige oversigtsforhold inden fra lastbilens kabine, som bl.a. kan skyldes dårligt indstillede spejle.

Anbefalet indsats

En indsats rettet imod lastbilchauffører med fokus på lastbilens spejle, hvor der lægges vægt på den korrekte indstilling. Ydermere kan indsatsen rettes imod bløde trafikanter, hvor der oplyses om de dårlige oversigtsforhold inde fra lastbilens kabine.

Manøvrering

Omkring 22% af uheldssituationerne med lastbiler sker i forbindelse med manøvrering af køretøjet, f.eks. ved bakning. I nedenstående tabel 4 ses uheldssituationerne som kan forbindes med manøvrering.

	Antal	Procent
Bakning med modsat kurs	13	8 %
P. køretøj i h. vejside	10	6 %
P. køretøj i v. vejside	3	2 %
Parkeret køretøj i øvrigt	5	3 %
Parkering i øvrigt	4	3 %
Øvrige	122	78 %

Tabel 3 Uheldssituationer som forbindes med manøvrering

Odenses mere end 1000-årige historie betyder, at vejnettet ikke alle steder er optimalt i forhold til lastbiler, hvilket kan forklare nogle af manøvreringsulykkerne. Ligeledes kan der være vejstrækninger, hvor der sker uhensigtsmæssig parkering af køretøjer, som gør, at en lastbil ikke kan passere. Endvidere sker det, at nogle dagligvare- og detailhandelsbutikker ikke har det fornødne areal til, at etablere en decideret vareleveringsgård til deres varelevering, hvorfor lastbilerne skal foretage uhensigtsmæssige manøvreringer på vejnettet, hvilket kan komme som en overraskelse for de øvrige trafikanter.

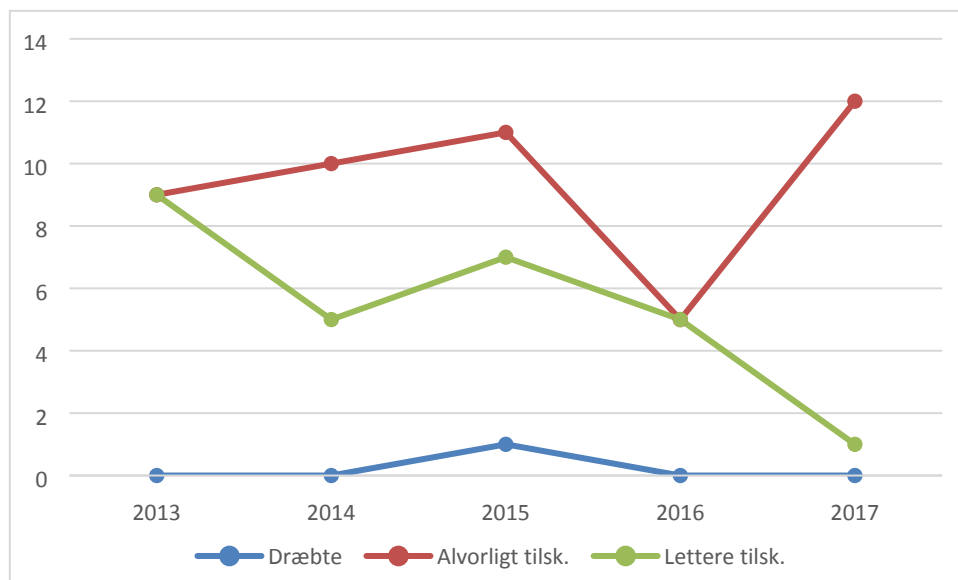
Anbefalet indsats

Ved nye erhvervsbyggerier, hvor der løbene skal tilkøre tunge køretøjer, skal det sikres, at disse kan køre ind og vende i en form for vareleveringsgård således, så de tunge køretøjer ikke skal anvende det kommunale vejnet til manøvrering.

Der bør udarbejdes en vareleveringsstrategi for bymidten, hvor der sikres de fornødne manøvreringsarealer. Ligeledes kan der oprettes nogle vareleveringsterminaler, hvor varerne i sættevognstog/lastbiler omlastes til mindre køretøjer, som lettere kan manøvrere i bymidten.

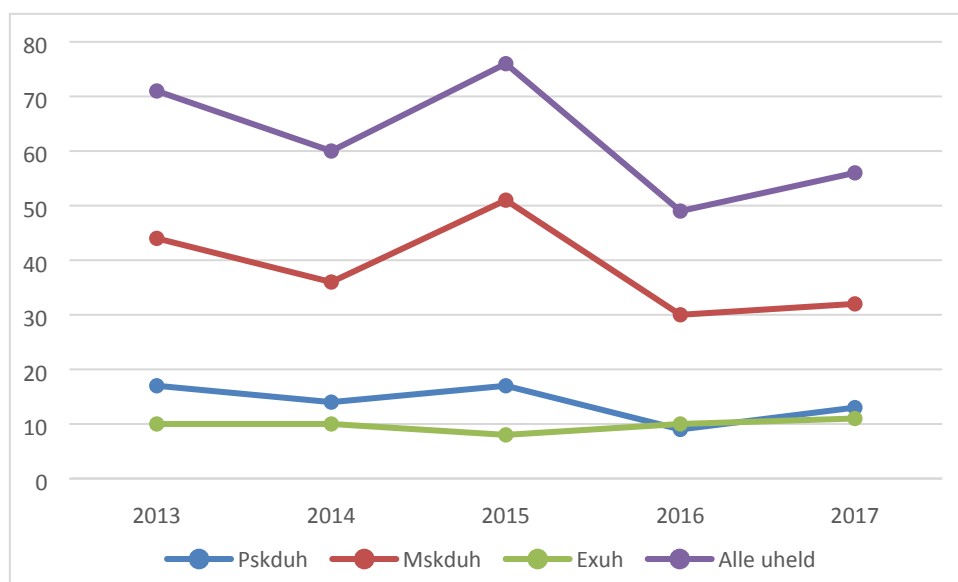
Knallert30

Der er i alt sket 312 uheld med knallert30, hvor 1 døde, 47 kom alvorligt til skade og 48 kom lettere til skade. På nedenstående figur er skadefordelingen pr. år illustreret og det ses, at der ikke er en klar tendens mht. udviklingen pga. det lave antal tilskadekomne. Dog kan det tyde på, at antallet af lettere tilskadekomne følger en nedadgående kurve.



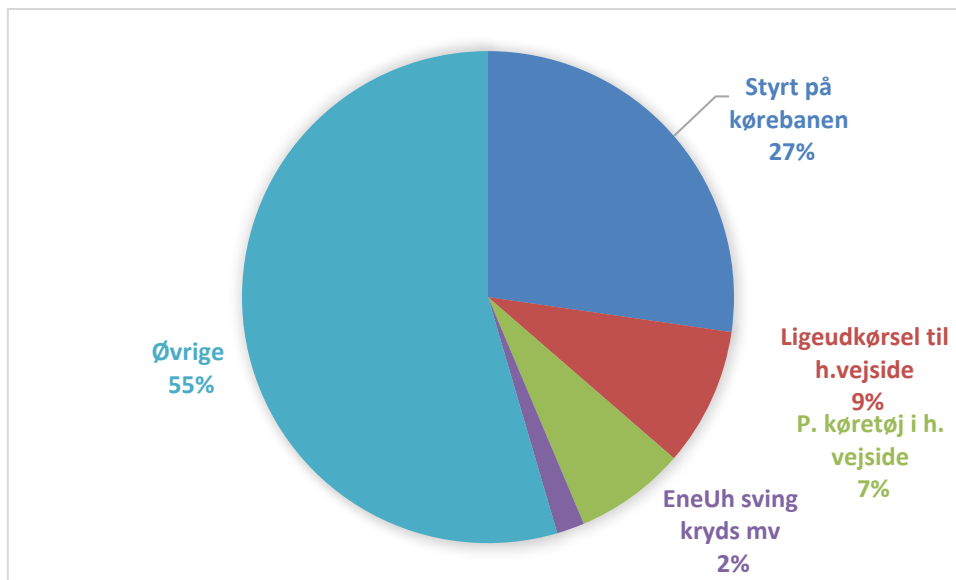
Figur 22 Skadefordelingen for uheld med knallert30 fordelt på år

Betragtes uheldsudviklingen pr. år, ses en nedadgående tendens. Betragtes de enkelte uheldsarter for sig selv ses en stagnerende tendens på såvel personskadeuheld som ekstrauheld. Materielskadeuheldene har en lettere faldende tendens, se nedenstående figur.



Figur 23 Knallert30 uheld og uheldsart fordelt på år

Knallert30 trafikanterne har i omkring 18% af uheldene været påvirket af spiritus. Betragtes uheldssituationerne hvor trafikanten har været spiritus påvirket ses det, at omkring halvdelen er eneuheld, hvor trafikanten enten styrter på kørebanen, kører af vejen eller påkører en genstand, se nedenstående figur 25.



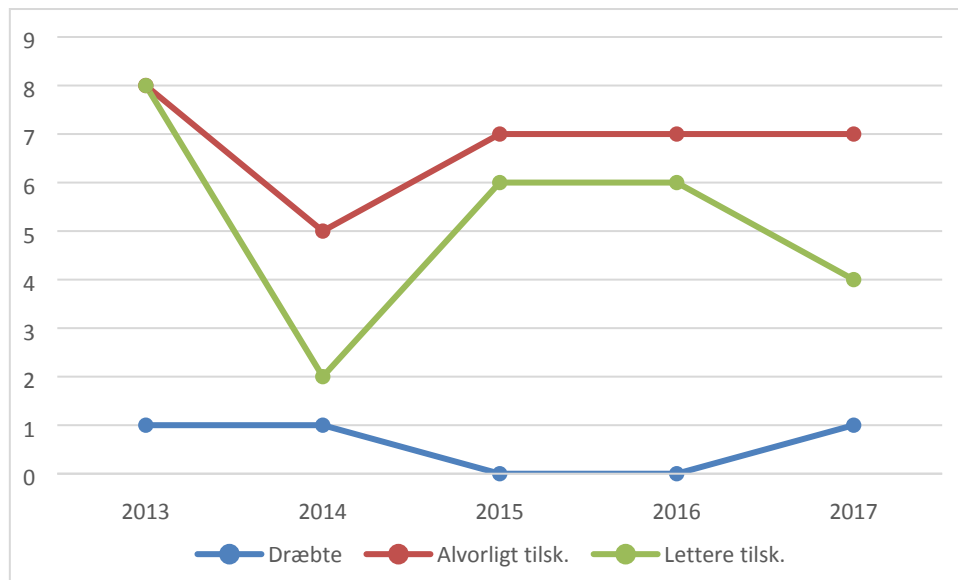
Figur 24 Uheldssituationerne hvor trafikanten har været påvirket af spiritus.

Anbefalet indsats

Kampagne om spirituskørsel rettet imod knallert30 trafikanterne. Kampagnen kan gøres bredere med fokus på en større række trafikantarter.

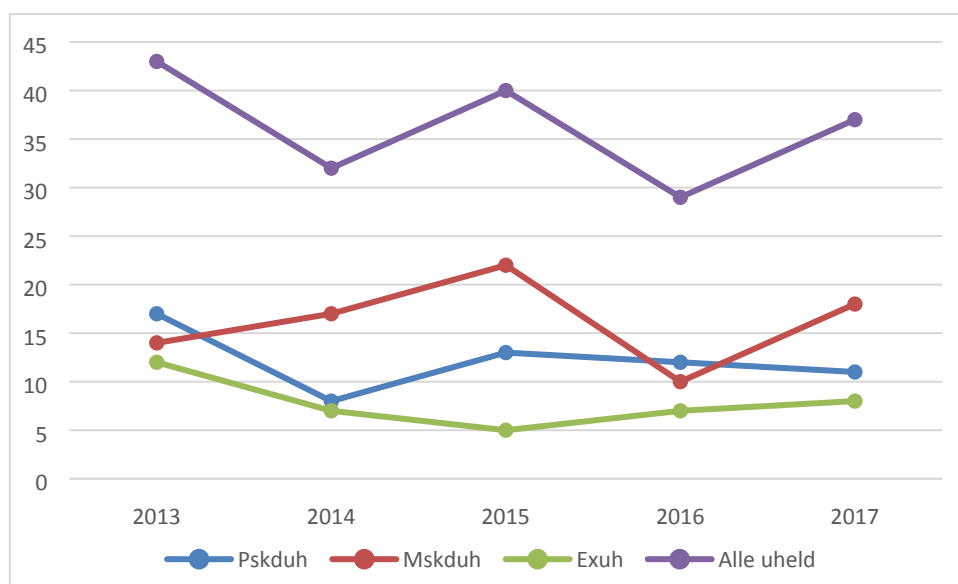
Fodgængere

Der er i alt sket 181 uheld med fodgængere, hvor 3 døde, 34 kom alvorligt til skade og 26 kom lettere til skade. På nedenstående figur er skadefordelingen pr. år illustreret og det ses, at uheldene er jævnt fordelt ud over årene med en stagnerende tendens.



Figur 25 Skadefordelingen for fodgængere fordelt på år

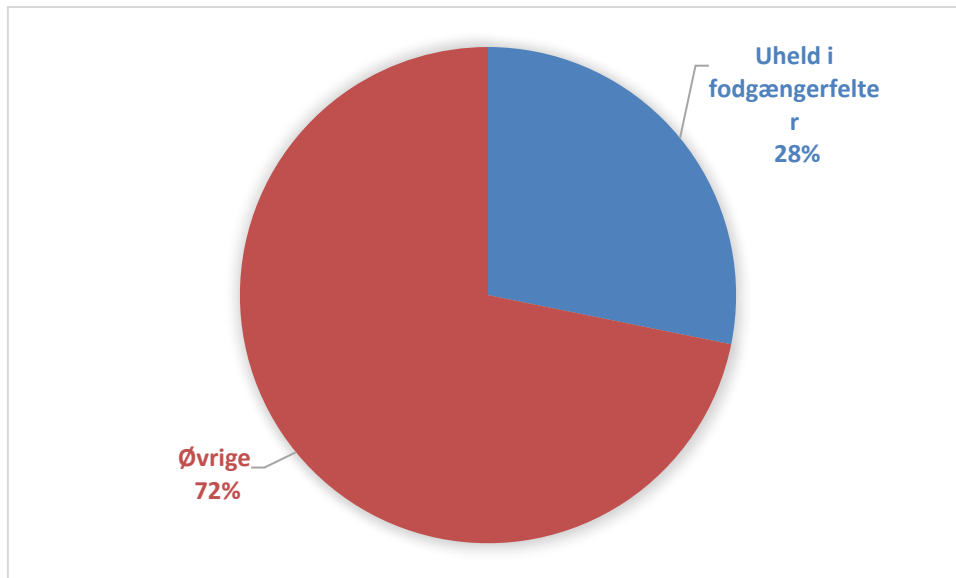
Betragtes uheldsudviklingen pr. år ses en meget jævn fordeling af årlige uheld. Det kan bemærkes, at der er en mindre nedadgående tendens. Betragtes de enkelte uheldsarter for sig selv ses en nogenlunde stagneret uheldsudvikling.



Figur 26 Fodgænger uheld og uheldsart fordelt på år

Fodgængerfelter

Betragtes uheldslokaliteternes ses det, at omkring 28% af uheldene med fodgængere sker i fodgængerfelter, se nedenstående figur. Uheldene sker oftest i signalregulerede kryds, hvor fodgængerer påkøres af et svingende køretøj.



Figur 27 Uheld som er sket i fodgængerfelter

Forklaringen kan være, at fodgængerne i mange tilfælde forventer, at de øvrige trafikanter respekterer vigepligtsforholdene, hvorfor fodgængerne får en "falsk-tryghed" og ikke holder øje med trafikken. Ligeledes kan bilisterne have svært ved at erkende fodgængerfelterne, hvortil en fodgænger kan "gemme" sig bag en ligeud kørende bil, hvorfor en venstre svingende bilist overser fodgængerer.

Anbefalet indsats

Gennemgang af de fodgængerfelter, hvor der sker flest uheld med fokus på oversigtsforholdene samt signalgruppeplanerne.

Kampagne rettet mod fodgængerne med fokus på opmærksomhed.

Konklusion

Det generelle uheldsbillede i Odense Kommune er at antallet af uheld i perioden er faldende. Dog ses en stigning i antallet af uheld fra 2016 til 2017. Det er primært uheld, hvor der som følge af uheldet alene er tale om materielskade.

Det er ikke umiddelbart muligt, at påvise en årsag til stigningen af materialeskadeuheld fra 2016 -2017, dog kan en plausibel forklaring være det massive arbejde i forbindelse med anlæg af letbanen, herunder gravearbejde, omkørsler, kødannelse mv.

For bilisterne er det unge i aldersgruppen 18-26 år, som er overrepræsenteret i uheldsstatistikken. Den typiske uheldssituation med bilister er bagendekollisioner uden personskaade. Godt halvdelen af alle uheld sker i kryds. I de signalregulerede kryds er der en overraskende stor andel af uheldene der sker hvor den ene trafikant kører over for rødt (36%).

For cyklisterne er det aldersgruppen 16-26 år, som er overrepræsenteret i uheldsstatistikken. Hjelmbrogen i de politiregistrerede uheld svinger imellem 12%-50% afhængig af aldersgruppen.

Det er fortsat i kryds, hvor der sker de fleste uheld, hvor den typiske uheldssituation er bløde trafikanter som påkøres af et højre- eller venstresvingende køretøj.

Uheld hvor chaufføren af et køretøj var spirituspåvirket er ligeledes faldende, da der ses en reduktion på 50% fra 2013 til 2017.