

Trafiksikkerhed på strækninger i åbent land

Metode til udpegning og besigtigelse af grå strækninger

Af

Peter Sønderlund, Nordjyllands Amt, amt.pets@nja.dk

&

Peter Søndergaard, Via Trafik, ps@viatrafik.dk

Sortpletudpegning har hidtil været et vigtigt redskab til forbedring af trafiksikkerheden. Sortpletarbejde, kampagner osv. har medført, at de sorte pletter, der udpeges, er mindre farlige end tidligere, hvilket gør sortpletmetoden mindre egnet. Samtidig oplever mange kommuner, at uheldene i åbent land sker spredt, hvilket gør uheldsforebyggelsen vanskelig.

Nordjyllands Amt vil med dette projekt give landets vejmyndigheder et systematisk og praktisk overkommeligt værktøj til at udpege og analysere de grå strækninger. Nordjyllands Amt har derfor i samarbejde med Via Trafik udarbejdet og testet en metode, der beskrives i denne artikel.

Inddeling af vejmyndighedens vejnet

Vejmyndighedens vejnet skal opdeles i passende strækninger, så det er muligt at udpege de farlige strækninger.

Opdelingen af vejnettet i passende delstrækninger kan f.eks. foretages efter:

- Byer og betydende kryds (knudepunkter)
- Ændringer i vejudformning og trafikmængde

I praksis er der ikke den store forskel i disse principper. Ændringer i vejudformningen sker nemlig oftest i forbindelse med byer og betydende kryds. Det er her valgt at opdele de nordjyske amtsveje efter byer og betydende kryds, da det er vurderet som den mindst ressourcekrævende metode. Samtidig vil datamaterialet på mange kommuneveje ikke være tilstrækkeligt til at foretage en opdeling efter trafikmængder eller tværsnitsændringer.

Erfaringer viser, at det er hensigtsmæssigt at inddele vejnettet i strækninger på ca. 3-11 km [Sørensen, 2003]. I praksis vil der dog forekomme afvigelser fra dette interval, afhængigt af de lokale forhold (strækningernes homogenitet og naturlige opdelinger ved overgang fra by til land). Opdelingen af det nordjyske amtsvejnet efter byer og betydende kryds resulterede således i 175 delstrækninger, hvoraf 14 % er under 3 km, og 6 % er over 11 km.

Rangering af strækninger

Metodevalget til rangering af de uheldsbelastede strækninger i forbindelse med dette projekt tog udgangspunkt i to møder med ph.d. studerende Michael Sørensen og adjunkt Jens Christian Overgaard Madsen, begge fra Aalborg Universitet. Deres forskning pegede på to forskellige metoder, nemlig:

- rangering efter skadesgrad
- rangering efter skadesvægtede uheldssituationer

Rangering efter skadesgrad

Ved rangering efter skadesgrad vægtes alvorligheden af de rapporterede uheld på delstrækningerne i form af registreret personskade. Rangeringen sker med udgangspunkt i Vejdirektoratets samfundsøkonomiske enhedspriser for uheld med dræbte, alvorligt kvæstede, lettere kvæstede eller materielskadeuheld.

Enhedsprisen for en dræbt er langt højere end for fx en lettere kvæstet. En strækning, hvor der er sket ét dødsuheld kan imidlertid ikke altid opfattes som tilsvarende farligere end en strækning, hvor der er sket ét uheld med let personskade. Dertil er det ofte for tilfældigt, om en person er blevet dræbt eller kvæstet, og det kan skyldes mange andre faktorer end vejens udformning. Derfor er denne metode fravalgt.

Rangering efter skadesvægtede uheldssituationer

Denne metode tager også udgangspunkt i de registrerede uheld, men i stedet for skadesgraden tages udgangspunkt i uheldssituationerne. Uheldssituationerne fremgår af figur 1.

Uheldshovedsituation			Værdi
0		Eneuheld	0,893894742
1		Uheld mellem ligeud kørende på samme gade eller vej med samme kurs og uden svingning	0,725909412
2		Uheld mellem ligeud kørende på samme gade eller vej med modsat kurs og uden svingning	1,880929574
3		Uheld mellem kørende på samme gade eller vej med samme kurs og med svingning i T-kryds, Y-kryds, korsvej, indkørsel m.v.	0,856843896
4		Uheld mellem kørende på samme gade eller vej med modsat kurs og med svingning i T-kryds, Y-kryds, korsvej, indkørsel m.v.	0,994757601
5		Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning	1,230775191
6		Uheld mellem kørende på hver sin gade eller vej med svingning. (T-kryds, Y-kryds, korsvej, ind- og/eller udkørsel m.v.)	0,862044516
7		Uheld med parkeret køretøj	0,831839604
8		Uheld med fodgængere	2,386922026
9		Uheld med dyr og genstande m.v. på eller over kørebanen	0,678388375

Figur 1. Vægtningsskemaer for uheldshovedsituationer. Værdien 1 svarer til omkostningen ved et gennemsnitsuheld. Beregnet på baggrund af enhedspriser for trafikuheld og personrelaterede trafikuheldsomkostninger, 1999-niveau, samt uheldsdata fra VIS for en ca. 6-årig periode, heraf fra ca. 40.000 uheld i landzone.

(Kilde: Adjunkt Jens Christian Overgaard Madsen, Trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet, (2003), "Identifikation af uheldsbelastede lokaliteter – Antal eller alvorlighedsgrad?")

Omkostningen ved et gennemsnitsuheld i hver uheldshovedsituation er beregnet ud fra de samfundsøkonomiske enhedspriser. Udgangspunktet har været en analyse af alvorligheden af de registrerede uheld på landsplan opdelt på uheldssituationer [Overgaard Madsen, 2003]. Denne værdi bruges som en parameter for uheldssituationernes alvorlighed. Værdierne fremgår af. Eksempelvis er uheld i uheldshovedsituation 2 (mødeuheld) mere alvorlige end uheld i uheldshovedsituation 0 (eneuheld).

En sammenligning af uheldsbelastningen ud fra skadesvægtede uheldssituationer tager altså udgangspunkt i hvilke typer uheld, der kan forventes på en strækning og dermed i nogen grad i vejens udformning. Betydningen af tilfældige variationer i skadesgraden i de enkelte uheld er dermed mindsket. Derfor har Nordjyllands Amt vurderet, at denne metode er mest hensigtsmæssig i forhold til at rangere det opdelte vejnet.

Rangering af vejnettet i praksis

Indledningsvis blev strækningsdata og uheldsdata indhentet ved udtræk fra VIS-databasen vha. VIS-opslag-funktionen. Søgningen blev afgrænset til veje, hvor hastighedsgrænsen er større end 50 km/t. På baggrund heraf blev delstrækningerne oplistet med tilhørende uheldsinformationer for en 5-års periode.

Først blev antallet af uheld fordelt på hoveduheldssituationer for hver delstrækning. Uheldstallene blev multipliceret med vægtningsfaktorerne jf. figur 1, og værdien for hver af hovedsituationerne på delstrækningen blev summeret. Herefter blev strækningerne rangeret ud fra den samlede værdi pr. km. vej. Fravalget af uheldsfrekvensen er sket for at gøre det lettere at bruge metoden. Mange kommuner har i dag ikke dækkende trafikdata for deres veje til at kunne udregne uheldsfrekvenserne.

Besigtigelse af grå strækninger

Til brug for en trafiksikkerhedsmæssig vurdering af de grå strækninger i Nordjyllands Amt er der udarbejdet en vejledning i dataindsamling samt forberedelse og besigtigelse af strækninger.

Vejledningen består af følgende:

- Metodebeskrivelse
- Checklister

Metodebeskrivelse til besigtigelse

I figur 2 er metoden til strækingsanalysen og -besigtigelsen kort beskrevet.

1. Dataindsamling:	1. Uheldsoplysninger for de seneste fem år 2. Trafiktællinger, hastighedsmålinger, andel tunge køretøjer 3. Planer, luftfotos og længdeprofil 4. Oplysninger om skoleveje eller rekreative stier ved strækningerne 5. Krydsoplysninger 6. Oplysninger om ombygninger
2. Forberedelse – problemudpegning:	1. Uheldsanalyse 2. Trafiktællinger og målinger (andel tunge køretøjer) 3. Grov opdeling af strækningen i mindre delstrækninger 4. Vurdering af tracéet 5. Udpegning af problematiske steder kryds/strækninger 6. Evt. undersøgelse af arealbehov og signalgruppeplaner i kryds
3. Besigtigelse:	Det forudsættes, at der deltager mindst to personer på besigtigelsen (fx en tekniker og en fra politiet)
Medbringes:	Indsamlede data jf. pkt. 1
1. gennemkørsel	Strækningen gennemkøres med den tilladte hastighed i begge retninger Den tidligere, grove opdeling i delstrækninger verificeres Delstrækninger, der umiddelbart vurderes som problematiske, udpeges.
2. gennemkørsel (evt. 3 gennemkørsel)	Problemstrækninger gennemgås detaljeret med fotoregistrering Skemaet "Beskrivelse af delstrækning" udfyldes for delstrækningerne Hvert uheldssted gennemgås på baggrund af uheldsoplysningerne Mulige uheldsrisici noteres.

Figur 2. Uddrag af metodebeskrivelse til strækingsanalyse og -besigtigelse.

Checklister

Der er blevet udarbejdet checklister til trafiksikkerhedsgennemgang af strækninger, vigepligtsregulerede kryds, signalregulerede kryds og rundkørsler. Et udsnit af checklisten for strækninger er vist i figur 3.

Nordjyllands Amt

Trafiksikkerhed på strækninger i det åbne land

Checkliste

Besigtigelse af delstrækning

Projekt		
Registrant		Dato

Nr.	Beskrivelse	Ok
Vejens karakter		
1	Hastighedsniveau og -grænse	
	Svarer hastighedsgrænsen til vejens trace og omgivelser?	☐
	Bør der etableres fysiske tiltag for at reducere hastigheden?	☐
2	Omgivelserne	
	Kan anvendelse af tilstødende arealer medføre problemer? (fx golfbaner, badestrande og campingpladser)	☐
3	Sideveje samt ud- og overkørsler	
	Er der mange udkørsler pr. km? Kan nogle af dem nedlægges?	☐
	Er sidevejene markeret tydeligt?	☐
	Er der tilfredsstillende oversigt fra sideveje/udkørsler?	☐
4	Lette trafikanter	
	Er det muligt at krydse vejen? Er der et behov?	☐
	Er der behov for sikrede krydsningsmuligheder, fx hvor stier udmunder i veje?	☐
	Er der den fornødne adskillelse mellem lette og tunge trafikanter (presses cyklister)?	☐
	Er der tilfredsstillende oversigt til og fra stiudmundinger (nær hakketon eller sving)?	☐

Figur 3. Eksempel på checkliste.

Uheldsanalyse og besigtigelse

På baggrund af rangeringen af strækningerne blev landevej 611 fra kilometrer 5,1 – 10,8 udpeget til teststrækning. Målet var at gennemføre en besigtigelse og analyse samt at realisere løsningsforslagene i løbet af 2006 – altså afprøve metoden fra start til slut.

Inden besigtigelsen af strækningen blev vejens tværsnit, trafikmængde, uheldsrapporter osv. undersøgt, jf. figur 2. Der blev udarbejdet et notat med mulige uheldsårsager på strækningen. Inden strækningsgennemgangen blev der afholdt et møde, hvor uheldsanalysen og besigtigelsesmetoden blev gennemgået. Ved mødet deltog repræsentanter fra Nordjylland Amts drifts-, anlægs- og trafiksikkerhedsafdeling, en repræsentant fra Hjørring Politi samt en trafiksikkerhedsrevisor og en projektmedarbejder fra Via Trafik. Disse deltagere deltog desuden alle i besigtigelsen. På mødet blev projekt materialet tilrettet, så det var forståeligt for alle, og de forskellige faggrupper tilføjede deres viden til materialet.

Besigtigelsen

Ved uheldsanalysen blev teststrækningen gennemkørt i begge retninger med den tilladte hastighed. Under gennemkørslen blev mulige problemer noteret på medbragt kortmateriale. Strækningerne blev herefter gennemkørt med lavere hastighed, og der blev gjort holdt på steder udpeget ved forhåndsanalysen eller under den indledende gennemkørsel. Problemer og løsningsforslag blev løbende diskuteret og noteret.

Efter besigtigelsen blev alle bemærkninger og forslag gennemgået, og et samlet projektkatalog med prisoverslag blev udarbejdet. Da der er tale om en grå strækning, er projekterne ikke nødvendigvis målrettede mod uheldsbelastede lokaliteter som ved sort plet-arbejde. Projektkatalogets førstårs-forrentning er derfor ikke beregnet.

Det samlede budget for trafiksikkerhedsoptimering af teststrækningen er godkendt af Amdtsrådet som en del af Nordjyllands Amdts normale trafiksikkerhedsbudget. Løsningsforslagene forventes gennemført i 2006.

Hvad kan vi lære af projektet?

De vigtigste erfaringer fra projektet kan sammenfattes i følgende punkter:

- Metoden vil være et godt redskab til at håndtere trafiksikkerhedsarbejdet og prioritere indsatsen som supplement til sortpletudpegning.
- Udtræk af stræknings- og uheldsdata bør baseres på eksisterende databaser for at reducere arbejdets omfang.
- Strækningerne bør rangeres efter skadesvægtede uheldssituationer.
- Efter rangeringen bør kommunerne lave en plan for gennemgangen af vejnettet over en flerårig periode. Organisér forberedelsen, så projektgruppen skal samles færrest mulige data. Vær ambitiøse, men realistiske mht. deltagernes tidsforbrug!
- Strækningerne bør vælges, så besigtigelsen og evaluering kan klares på én arbejdsdag. En arbejdsdag pr. strækning (ud over forberedelse) vil være passende i forhold til ressourcerne – også for mindre kommuner.
- Besigtigelsen giver et godt udbytte – ikke mindst pga. de tværfaglige input. Deltagernes forskellige erfaringsgrundlag giver god synergieffekt både ved selve besigtigelsen og til det daglige trafiksikkerhedsarbejde.
- Politiet er en vigtig aktør pga. deres gode lokalkendskab. De bruger vejen ofte og har kendskab til ikke-registrerede uheld.
- Materialet til besigtigelsen skal være overskueligt: Et tydeligt oversigtskort og mere detaljerede kort til noter (alt i A3-format). Her bør uheldssituationer og vigtige trafikdata være anført.
- Tjeklister har især stor værdi ved forberedelsen, men også som huskeseddel undervejs – alle punkter kan ikke læres udenad. Listerne er især værdifulde for en tværfaglig projektgruppe med meget forskellig erfaring med trafiksikkerhedsvurderinger.
- Grå strækninger *kan* være vanskelige at analysere. Med erfaring vil det være lettere at

holde fokus på generel uheldsforebyggelse – i stedet for at lede efter årsager til de få og spredte registrerede uheld på grå strækninger. Især opkørte siderabatter, behov for autoværn og lignende detaljer er mange ikke vant til at observere.

- Effekterne af de foreslåede projekter kan ikke forventes at være direkte sammenlignelige med fx sort plet-projekter. Dermed kan der ikke laves forrentningsberegninger som argument ved budgetlægningen. Målet er i stedet at bekæmpe de uheld, som den traditionelle indsats ikke kan håndtere.

Projektet er afrapporteret i form af en projektrapport med metodebeskrivelse, vejledninger og checklister samt en gennemgang af projektcasen. Foredragsholderne står til rådighed for besvarelse af opklarende spørgsmål.

Kilder:

Michael Sørensen, Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet: "Udpegning af grå strækninger i det åbne land" – Metode til udpegning og analyse" 2003.

Jens Christian Overgaard Madsen, Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet: "Identifikation af uheldsbelastede lokaliteter – Antal eller alvorlighedsgrad?", 2003.