

(Forventet) Trafiksikkerhedseffekt af hastighedsnedsættelse på Ringgaden og Ringvejen i Aarhus

Michael W. J. Sørensen, RAW Mobility

Kim Andersen, Aarhus Kommune

Morten L. Jensen, RAW Mobility

Laura V. Aagaard, RAW Mobility

Trafikdage, 26. august 2026, kl. 8.30



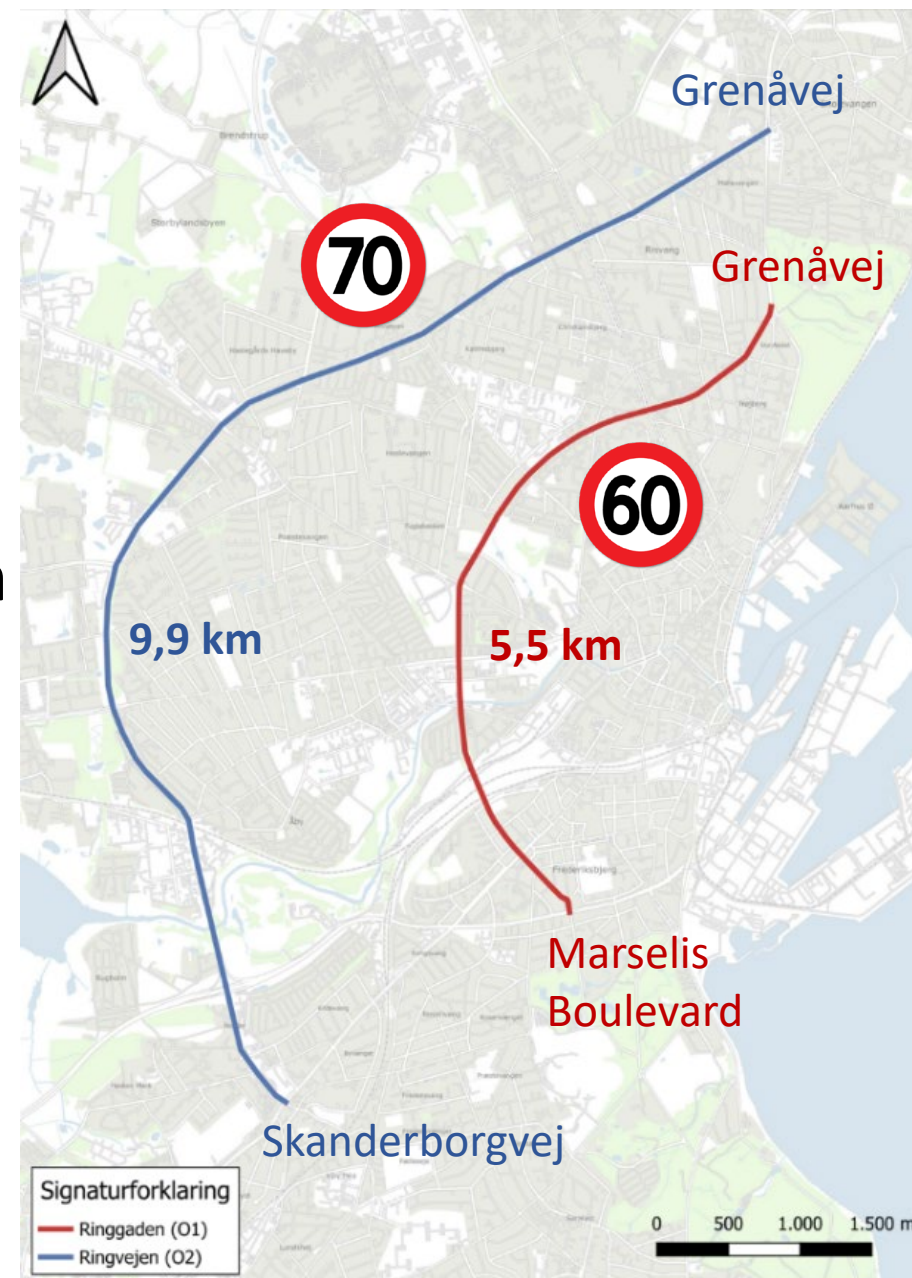
Projektrapport fra december 2025



Indhold	
Ikke-teknisk resume	2
Sammenfatning	3
1 Indledning	3
1.1 Baggrund	3
1.2 Projektformål	8
1.3 Overordnet metodetilgang	8
1.4 Fokus og afgrænsning	8
1.5 De to analysestrækninger	9
1.6 Trafikulykker i Aarhus Kommune	9
1.7 Definitioner af hastighedsbegreber	10
2 Tidligere undersøgelser og erfaringer fra ind- og udland	13
2.1 Hvorfor sammenhæng mellem faktisk hastighed og sikkerhed?	13
2.2 Sammenhæng mellem hastighedsgrænse og faktisk hastighed	15
2.3 Sammenhæng mellem faktisk hastighed og sikkerhed	15
2.4 Nogle udvalgte konkrete eksempler	16
3 Metode og datagrundlag	16
3.1 Ulykkesdata	17
3.2 Hastighedsmodelmetoden	18
3.3 Påvirkelighedsmetoden	18
4 Trafiksikkerhedseffekter på Ringgaden	19
4.1 Hastighedsmodelmetoden	29
4.2 Påvirkelighedsmetoden	32
5 Trafiksikkerhedseffekter på Ringvejen	32
5.1 Hastighedsmodelmetoden	34
5.2 Påvirkelighedsmetoden	36
6 Sammenligning af resultater og vurdering af metode	36
6.1 Resultater for Ringgaden	38
6.2 Resultater for Ringvejen	40
6.3 Sammenligning af resultater for Ringgaden og Ringvejen	40
6.4 Samlet effekt af nedskiltning af hastigheden	42
7 Konklusion	44
Referencer	46
Titel: Trafiksikkerhedseffekt af hastighedsnedsættelse på Ringgaden og Ringvejen i Aarhus	
Revision: 1	
Dato: 19.12.2025	
Udarbejdet af: MWJS, MLJ, LAA	
Kontrolleret af: UB	
Godkendt af: MWJS	

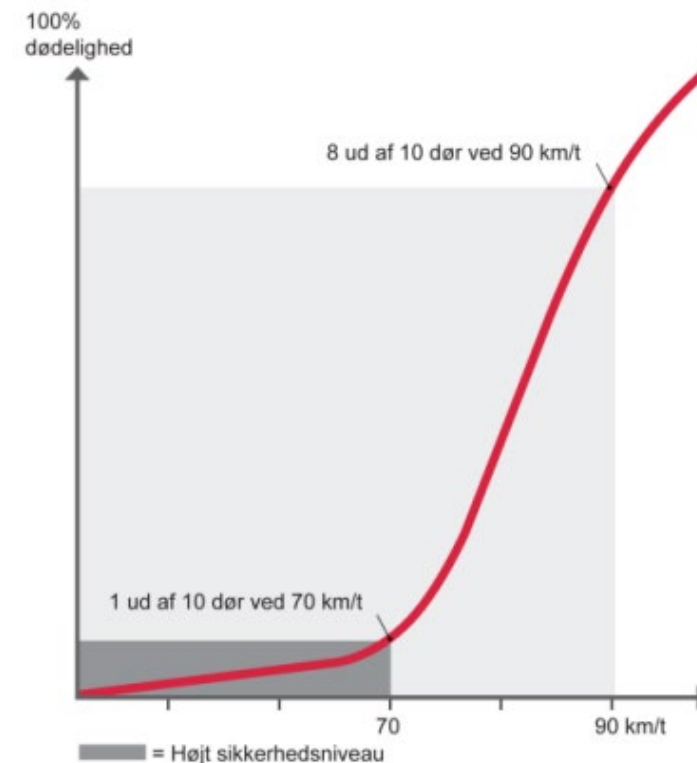
Baggrund og formål

- Hastighed har stor betydning for sikkerhed og miljø
- Ifm. med trafiksikkerhedsarbejde (sorte pletter), støjhandlingsplan, klimaplan og mobilitetsplan indgår nedskiltet hastighed som muligt tiltag i Aarhus Kommune
- **Formål:** Estimere forventet trafiksikkerheds-effekt af at reducere hastighedsgrænsen på:
 - **Ringgaden (O1) fra 60 km/t til 50 km/t**
 - **Ringvejen (O2) fra 70 km/t til 60 km/t**



Baggrund og formål

- Primo 2025 var der politiske drøftelser om ændring af hastigheder på det overordnede vejnet
- Afgrænsning:
 - Det overordnede vejnet
 - Lokal hastighedsbegrænsning over 50 km/t, ikke 30 eller 40 km/t
- Generelle vurderinger:
 - Hastighed er afgørende for trafiksikkerheden
 - Lavere hastigheder fører generelt til færre og mindre alvorlige uheld
 - Gennemsnitshastigheden tilnærmelsesvist følger den ændrede hastighedsgrænse
 - Dog ingen markant påvirkning: De fleste ulykker sker i myldretiden med lav hastighed, så derfor begrænset effekt



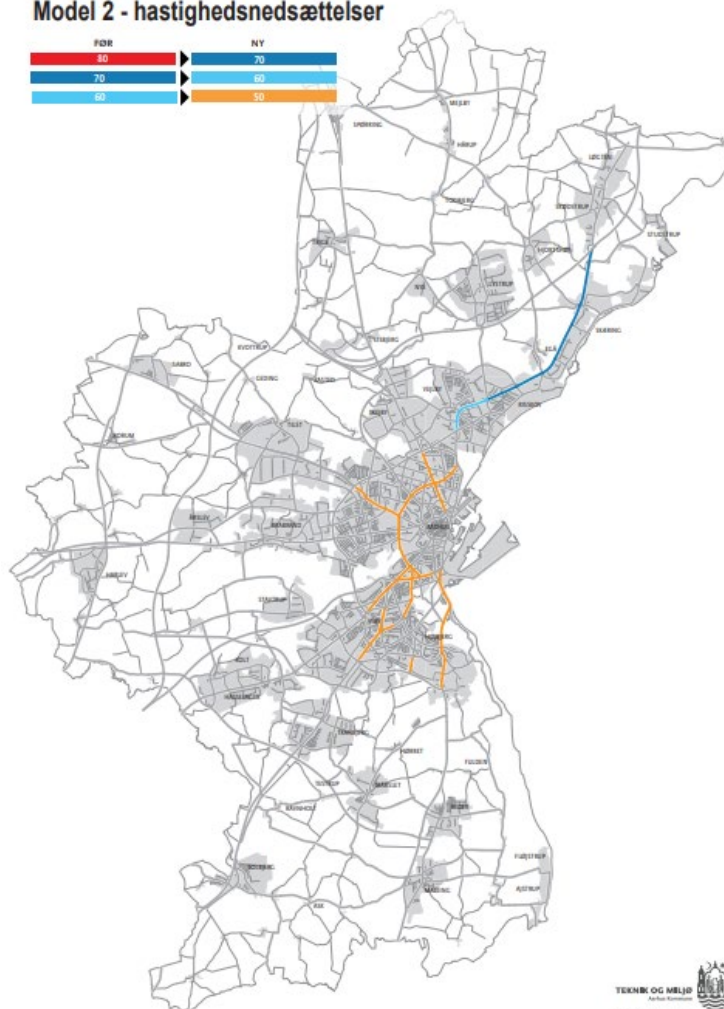
Risiko for at blive dræbt som bilfører/-passagerer ved forskellige påkørselshastigheder ved frontalkollisioner. ("Håndbog for planlægning af stier og veje i åbent land", Vejdirektoratet)

Baggrund og formål

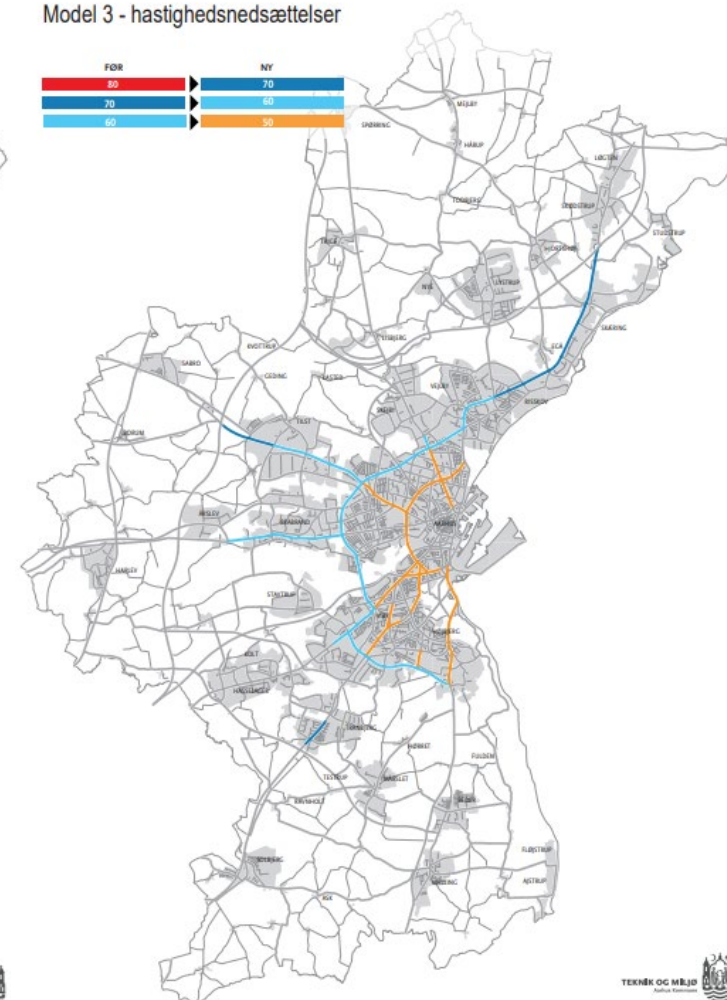
Model 1 - hastighedsnedsættelser



Model 2 - hastighedsnedsættelser

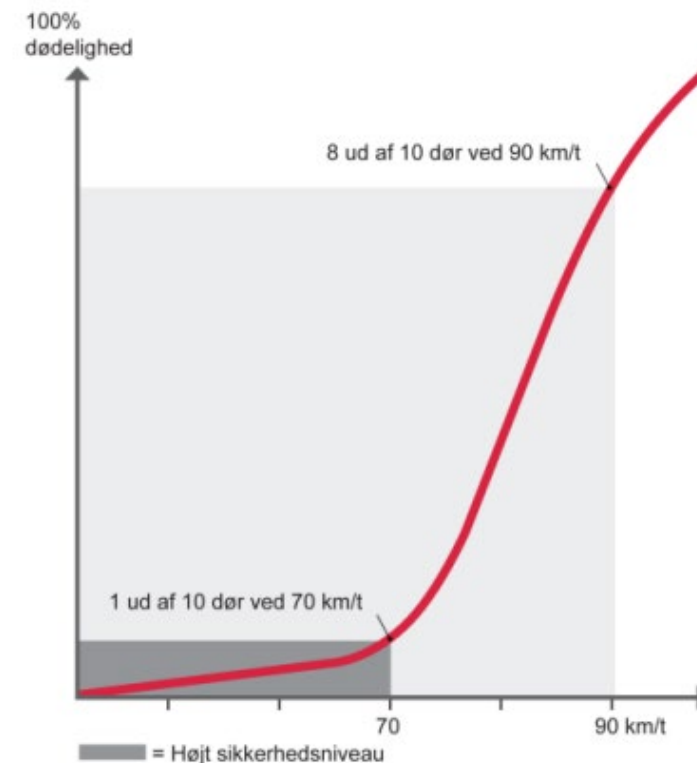


Model 3 - hastighedsnedsættelser



Baggrund og formål

- Primo 2025 var der politiske drøftelser om ændring af hastigheder på det overordnede vejnet
- Afgrænsning:
 - Det overordnede vejnet
 - Lokal hastighedsbegrænsning over 50 km/t, ikke 30 eller 40 km/t
- Generelle vurderinger:
 - Hastighed er afgørende for trafiksikkerheden
 - Lavere hastigheder fører generelt til færre og mindre alvorlige uheld
 - Gennemsnitshastigheden tilnærmelsesvist følger den ændrede hastighedsgrænse
 - Dog ingen markant påvirkning: De fleste ulykker sker i myldretiden med lav hastighed, så derfor begrænset effekt



Risiko for at blive dræbt som bilfører/-passagerer ved forskellige påkørselshastigheder ved frontalkollisioner. ("Håndbog for planlægning af stier og veje i åbent land", Vejdirektoratet)

Konklusion:

ingen ændringer/ingen beslutning

Nuværende ulykkesbillede (2020-2024)

Ulykkesart / tilskadekomst*	Ringgaden (O1)	Ringvejen (O2)	Aarhus
Personskadeulykker	50 (20 %)	64 (16 %)	780
Materielskadeulykker	197 (80 %)	325 (84 %)	3.181
Person- og materielskadeulykker	247 (100 %)	389 (100 %)	3.961
Dræbte	0 (0 %)	5 (7 %)	22
Alvorligt tilskadekomne	29 (53 %)	35 (46 %)	490
Lettere tilskadekomne	26 (47 %)	36 (47 %)	347
Dræbte og tilskadekomne	55 (100 %)	76 (100 %)	859

* Politiregistrerede trafikulykker

- **Ringgaden:** 6,2 % af ulykkerne og 6,4 % af de tilskadekomne i Aarhus Kommune
- **Ringvejen:** 9,8 % af ulykkerne og 8,8 % af de tilskadekomne i Aarhus Kommune

Hastighedsniveau (TomTom – 2024)

Ringgaden (O1) – 60 km/t				
Tidsrum	Skolehverdage		Weekend, skoleferier og helligdage	
	Nordgående	Sydgående	Nordgående	Sydgående
Kl. 21-07	34,5 (-25,5)	34,1 (-25,9)	35,7 (-24,3)	35,2 (-24,8)
Kl. 07-09	23,0 (-37,0)	21,6 (-38,4)	33,4 (-26,6)	34,1 (-25,9)
Kl. 09-15	30,9 (-29,1)	30,3 (-29,7)	33,0 (-27,0)	31,8 (-28,2)
Kl. 15-17	21,3 (-38,7)	21,9 (-38,1)	30,4 (-29,6)	31,2 (-28,8)
Kl. 17-21	31,9 (-28,1)	30,8 (-29,2)	34,0 (-26,0)	33,8 (-26,2)

Tabel 7. Gennemsnitlig rejsehastighed (forskel ift. hastighedsgrænsen) på Ringgaden i 2024 fordelt på dagstype og tidsrum. Hastigheden er estimeret med udgangspunkt i rejsetid fra den ene til den anden ende af strækningen og inkluderer således ventetid i kryds og lignende.

Ringvejen (O2) – 70 km/t				
Tidsrum	Skolehverdage		Weekend, skoleferier og helligdage	
	Nordgående	Sydgående	Nordgående	Sydgående
Kl. 21-07	42,1 (-27,9)	43,9 (-26,1)	44,2 (-25,8)	46,4 (-23,6)
Kl. 07-09	28,0 (-42,0)	29,0 (-41,0)	39,9 (-30,1)	42,9 (-27,1)
Kl. 09-15	36,1 (-33,9)	37,4 (-32,6)	39,4 (-30,6)	41,4 (-28,6)
Kl. 15-17	27,2 (-42,8)	27,8 (-42,2)	37,7 (-32,3)	39,3 (-30,7)
Kl. 17-21	39,3 (-30,7)	39,8 (-30,2)	41,0 (-39,0)	43,4 (-26,6)

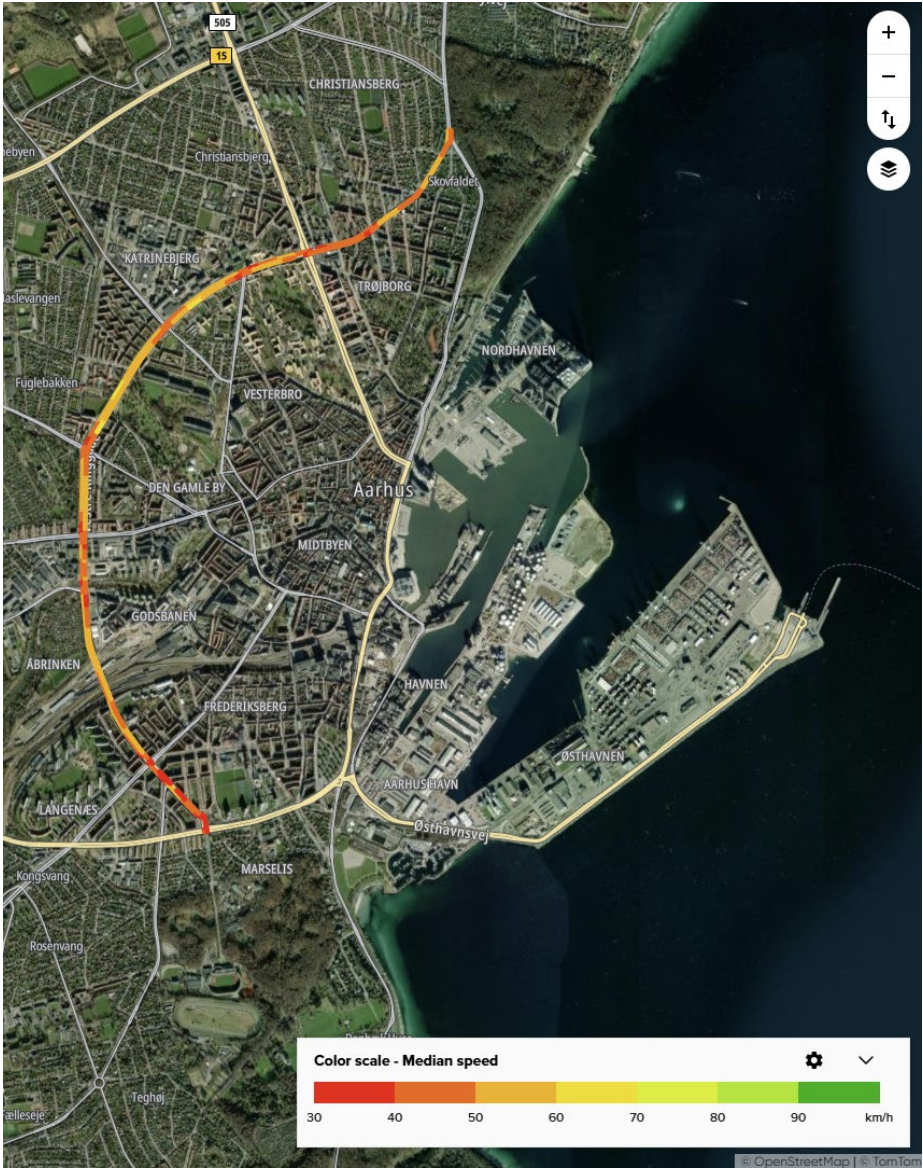
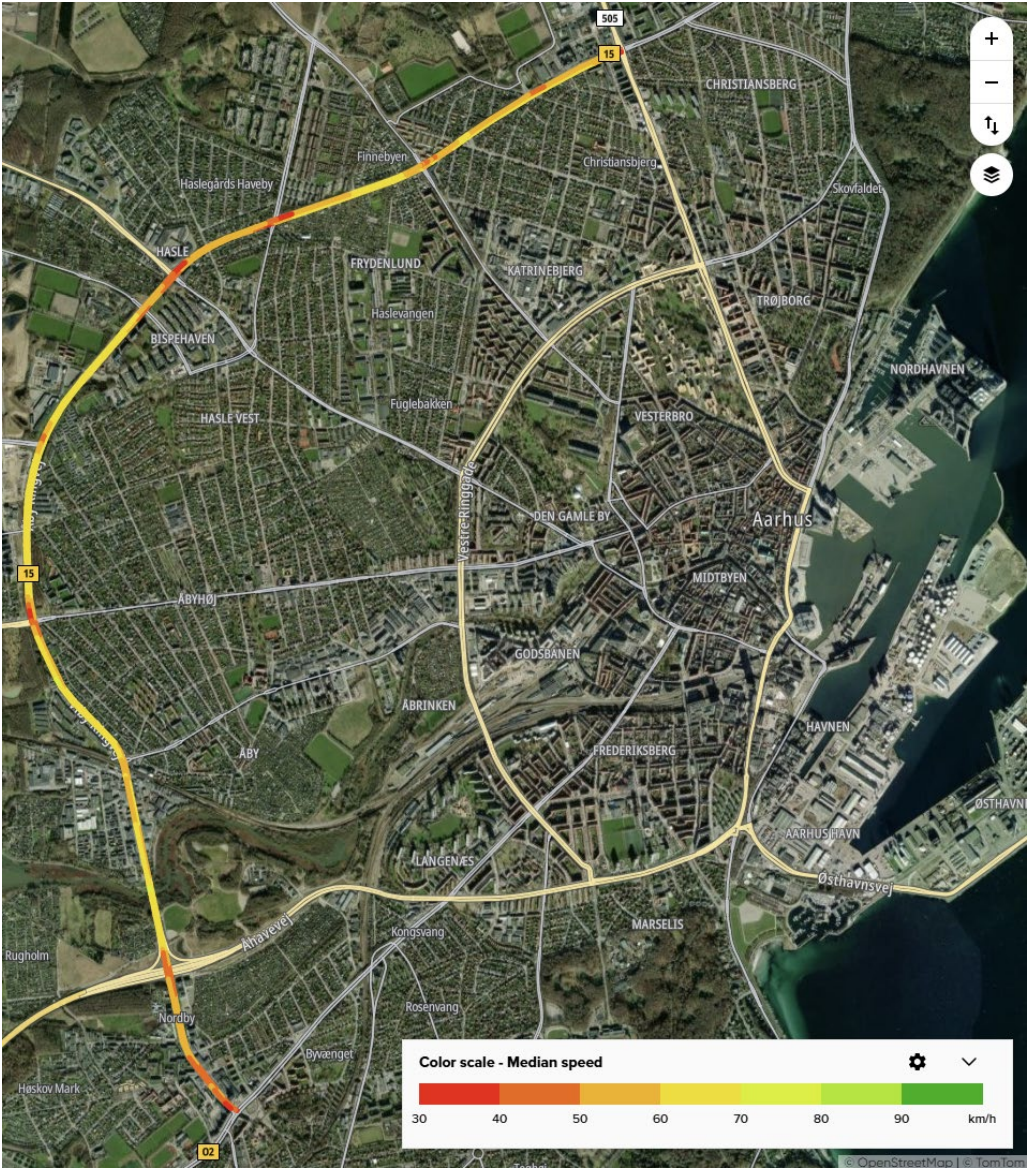
Tabel 8. Gennemsnitshastighed (forskel ift. hastighedsgrænsen) på Ringvejen i 2024 fordelt på dagstype og tidsrum. Hastigheden er estimeret med udgangspunkt i rejsetid fra den ene til den anden ende af strækningen og inkluderer således ventetid i kryds og lignende.

Bemærk følgende:

Der er tale om gennemsnitshastigheder målt over en hel strækning (dvs. kun trafikanter, der har gennemkørt hele strækningen). Benyttes IKKE i beregningen.

TomTom ligger 4-7 km/t lavere end hastighedsmålinger i Mastra (sammenlignet med målinger i samme ”snit”). Vi undervurderer måske effekt en anelse

Hastighedsniveau (TomTom – 2024)

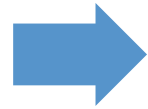


To (fire) benyttede og anerkendte metoder

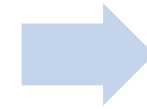
1. En **hastighedsbaseret** metodetilgang – **Hastighedsmodeller**
 1. Elviks model (eksisterende)
 2. Model 1 (Nyudviklet)
 3. Model 2 (Nyudviklet)
2. En **ulykkesbaseret** metodetilgang – **Påvirkelighedsmetode**
3. Konklusion er baseret på resultaterne fra disse fire metodetilgange

Elviks Hastighedsmodel

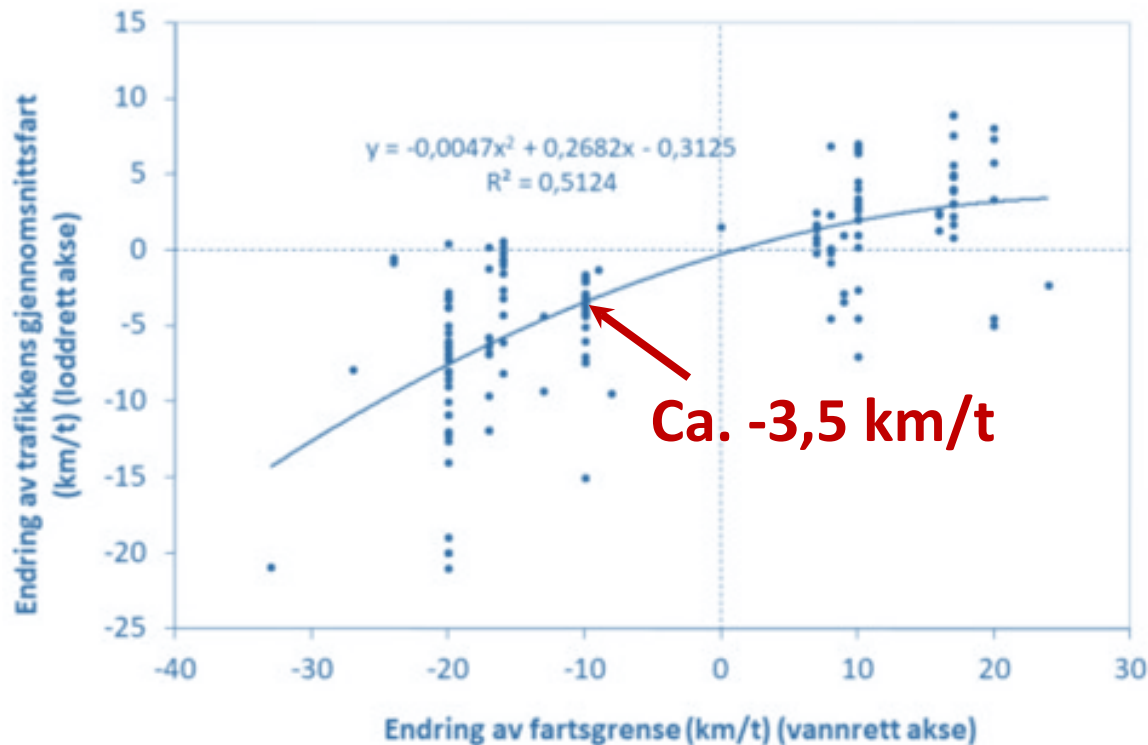
Ændring i skiltet
hastighed



Ændring i faktisk
hastighed



Ændring i antal
ulykker/personskader



Potensmodel:

$$U_{ny} = U_{gl} \cdot \left(\frac{HAST_{ny}}{HAST_{gl}} \right)^{\alpha}$$

hvor:

U_{ny} er det nye forventede ulykkestal.

U_{gl} er det gamle ulykkestal.

$HAST_{ny}$ er et skøn på ny gennemsnitshastighed (km/t).

$HAST_{gl}$ er den gamle gennemsnitshastighed (km/t).

α er eksponenten i potensmodel for en given type af ulykke eller personskade.

β er konstanten i eksponentialmodel for en given type af ulykke eller personskade.

Eksponentialmodel

$$U_{ny} = U_{gl} \cdot \frac{e^{(\beta \cdot HAST_{ny})}}{e^{(\beta \cdot HAST_{gl})}}$$

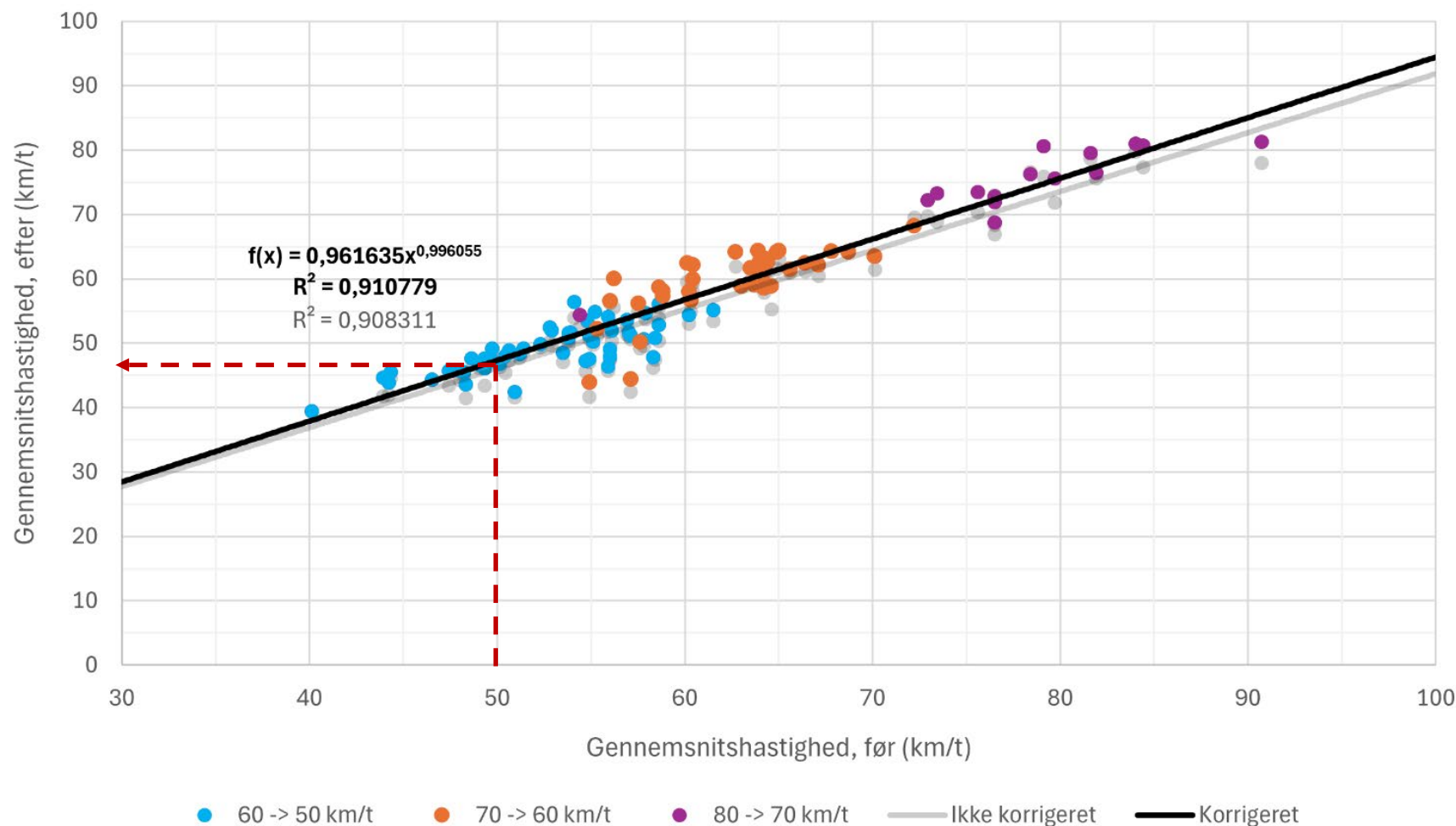
Nye hastighedsmodeller 1 og 2

- Elviks model for ændring i faktisk hastighed tager ikke højde for (lav) faktisk før-hastighed
- Lav før-hastighed vil give mindre hastighedsreduktion
- Analyse af 104 målepunkter på 57 forskellige strækninger i 18 danske kommuner, hvor:
 - Skiltet hastighed er reduceret med 10 km/t
 - Der er ikke foretaget fysiske ændringer
- Korrigeret for generel hastighedsudvikling via hastighedsbarometer

ID	Grænse	Før (km/t)	Efter (km/t) *	Ændring	ID	Grænse	Før (km/t)	Efter (km/t) *	Ændring
1,1	60	56,9	53,7	-3,2	28,2	60	49,3	46,2	-3,1
1,2	60	55,2	55,0	-0,2	29,1	70	55,3	52,3	-3,0
2,1	60	44,3	45,5	1,2	29,2	70	57,6	50,2	-7,4
2,2	60	48,3	43,6	-4,7	30,1	70	60,2	58,0	-2,2
3,1	60	50,4	48,1	-2,3	31,1	70	64,2	58,6	-5,6
4,1	60	49,3	47,7	-1,6	32,1	70	58,8	57,4	-1,4
5,1	60	55,9	54,2	-1,7	33,1	70	57,1	44,5	-12,6
5,2	60	44,2	43,9	-0,3	33,2	70	54,9	44,0	-10,9
5,3	60	52,9	52,0	-0,9	34,1	70	70,1	63,5	-6,6
6,1	60	48,0	45,7	-2,3	35,1	70	64,0	62,7	-1,3
6,2	60	57,8	50,7	-7,1	35,2	70	63,7	59,1	-4,6
7,1	60	61,5	55,2	-6,3	35,3	70	63,0	58,9	-4,1
8,1	60	49,6	47,8	-1,8	35,4	70	60,3	56,7	-3,6
9,1	60	48,2	45,5	-2,7	36,1	70	65,6	61,6	-4,0
10,1	60	51,4	49,2	-2,2	37,1	70	65,0	64,4	-0,6
10,2	60	52,3	49,9	-2,4	38,1	70	56,2	60,1	3,9
10,3	60	53,8	50,9	-2,9	38,2	70	58,6	58,7	0,1
10,4	60	58,3	47,9	-10,4	39,1	70	57,5	56,2	-1,3
11,1	60	53,8	51,6	-2,2	40,1	70	66,4	62,5	-3,9
12,1	60	56,1	52,1	-4,0	40,2	70	67,1	62,2	-4,9
12,2	60	52,8	52,5	-0,3	41,1	70	56,0	56,6	0,6
12,3	60	56,0	49,2	-6,8	41,2	70	58,8	58,2	-0,6
12,4	60	55,9	46,4	-9,5	42,1	70	63,5	61,8	-1,7
13,1	60	51,2	48,4	-2,8	42,2	70	60,1	62,5	2,4
14,1	60	49,0	46,7	-2,3	43,1	70	64,4	62,6	-1,8
15,1	60	49,3	47,0	-2,3	43,2	70	64,3	63,1	-1,2
16,1	60	56,9	53,6	-3,3	44,1	70	60,4	62,1	1,7
16,2	60	54,8	53,6	-1,2	44,2	70	60,4	60,0	-0,4
16,3	60	58,6	52,9	-5,7	45,1	70	72,2	68,3	-3,9
16,4	60	57,9	54,7	-3,2	46,1	70	64,1	60,3	-3,8
17,1	60	46,5	44,4	-2,1	46,2	70	64,0	60,9	-3,1
17,2	60	55,1	50,3	-4,8	47,1	70	67,8	64,3	-3,5
17,3	60	43,9	44,7	0,8	47,2	70	68,7	64,2	-4,5
18,1	60	57,1	51,2	-5,9	47,3	70	62,7	64,2	1,5
18,2	60	54,9	51,2	-3,7	47,4	70	63,9	64,4	0,5
19,1	60	50,1	46,8	-3,3	47,5	70	64,9	64,2	-0,7
20,1	60	53,9	51,7	-2,2	48,1	70	64,6	58,9	-5,7
21,1	60	57,0	51,7	-5,3	49,1	80	54,4	54,4	0,0
22,1	60	56,0	48,0	-8,0	50,1	80	84,0	81,0	-3,0
22,2	60	58,4	50,8	-7,6	51,1	80	79,1	80,6	1,5
23,1	60	40,1	39,4	-0,7	52,1	80	90,7	81,3	-9,4
23,2	60	54,9	47,6	-7,3	53,1	80	76,5	72,8	-3,7
24,1	60	49,7	49,2	-0,5	53,2	80	76,5	72,0	-4,5
24,2	60	50,9	42,5	-8,4	53,3	80	76,5	68,8	-7,7
24,3	60	54,7	47,3	-7,4	54,1	80	81,6	79,6	-2,0
25,1	60	53,5	48,6	-4,9	54,2	80	79,7	75,7	-4,0
26,1	60	60,2	54,4	-5,8	54,3	80	81,9	76,5	-5,4
26,2	60	58,6	56,2	-2,4	54,4	80	78,4	76,4	-2,0
26,3	60	54,1	56,5	2,4	55,1	80	72,9	72,3	-0,6
27,1	60	48,6	47,7	-0,9	55,2	80	73,4	73,3	-0,1
27,2	60	50,6	48,9	-1,7	56,1	80	84,4	80,8	-3,6
28,1	60	47,4	45,7	-1,7	57,1	80	75,6	73,5	-2,1

Tabel 7. Effekt af lavere hastighedsgrænse (-10 km/t) på i alt 104 målepunkter på 57 strækninger i 18 danske kommuner. Vha. Google Streetview, COWI vejfoto og luftfotos er der foretaget kontrol af ændringstidspunkt, vejarbejde eller andre fysiske ændringer, som kan have haft indflydelse på resultaterne. *Korrigeret for generel udvikling i hastighedsniveau på de danske veje (Vejdirektoratet, 2025b). Grænse = Hastighedsgrænse på strækningen før ændring (Vejdirektoratet., 2025a).

Model 1: Gennemsnitshastigheden før og efter

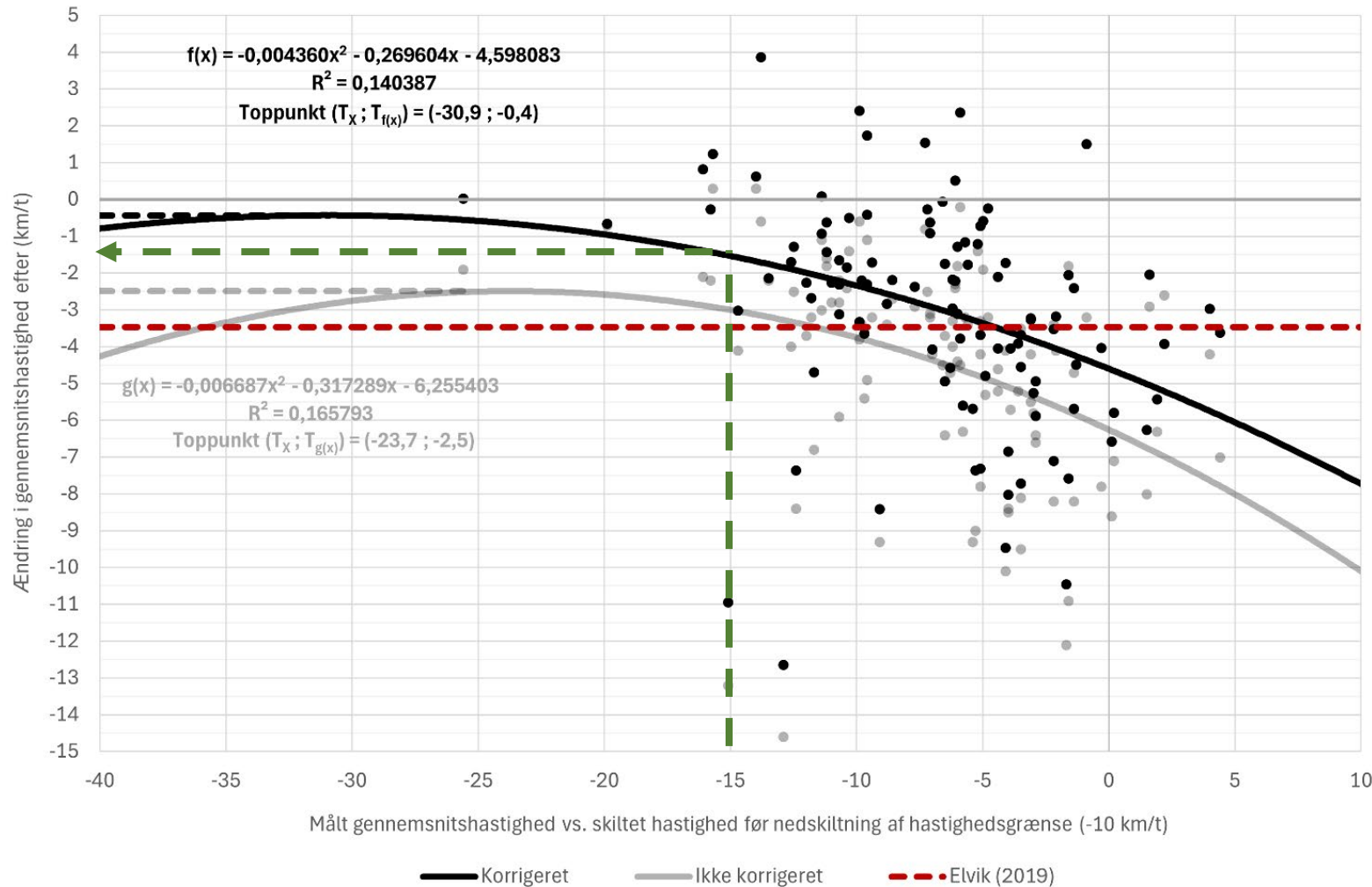


Nedskiltning af hastighed (10 km/t), når faktisk hastighed er 50 km/t (før) giver en hastighed på 47,3 km/t (efter) (= reduktion på 2,7 km/t)

- God forklaringsgrad
- Inkluderer ikke skiltet hastighed

Sammenhæng mellem gennemsnitshastigheden før og efter, at hastighedsgrænsen er blevet sat ned med 10 km/t
– **uafhængig af skiltet hastighed**

Model 2: Forskel i hastighed ift. skiltet hastighed før og efter



Nedskiltning af hastighed (10 km/t), når hastigheden er 15 km/t under skiltet hastighed (før) giver en hastighedsreduktion på 1,5 km/t (efter)

- Lav forklaringsgrad
- Inkluderer skiltet hastighed og hvor langt faktisk hastighed er fra denne i før situationen

Forskel mellem den skilte hastighed og trafikens faktiske hastighed i forhold til ændringen i gennemsnitshastigheden, når hastighedsgrænsen sættes ned med 10 km/t.

Påvirkelighedsmetoden

- Alle $247 + 389 = 636$ ulykker er gennemgået
- For ulykker, der sikkert påvirkes af tiltaget, antages 50 % at kunne forebygges
- For ulykker, der måske påvirkes af tiltaget, antages 33 % at kunne forebygges
- Ikke påvirkelige ulykker af ændret hastighedsgrænse:
 - Ulykker med påvirkning af spiritus, narkotika og/eller medicin
 - Ulykker med pludselig opstået sygdom/ildebefindende
 - Ulykker, hvor der udelukkende er lette trafikanter indblandet
 - Ulykker (hovedsituation 0, 1, 2, 3, 4, 7, 8 og 9), som er sket på sidevejen
 - Ulykker, som udelukkende er med svingende trafikanter
 - Ulykker mellem en svingende bil og en let trafikant.

Manuel gennemgang/vurdering af de resterende ulykker: For ulykker, som er påvirkelige af lavere hastighed, antages 33 % at kunne forebygges

Trafiksikkerhedseffekter på Ringgaden

Detaljeret resultattabeller er lavet for hver metode

Ringgaden (O1)							
Elviks hastighedsmodel	Person-skade-ulykker	Materiel-skade-ulykker	Person- og materiel-skadeulykker	Dræbte	Alvorligt tilskade-komne	Lettene tilskade-komne	Dræbte og tilskade-komne
Ulykker/tilskadekomne før nedskiltning	50	197	247	0	29	26	55
Forventet efter nedskiltning	44,4	176,3	220,8	-	23,5	23,6	47,1
Sikkerhedsmæssig effekt af nedskiltning	-11,1 %	-10,5 %	-10,6 %	-	-19,0 %	-9,2 %	-14,4 %
Sparede ulykker/tilskadekomne	-5,6	-20,7	-26,2	-	-5,5	-2,4	-7,9
Sparede ulykker/tilskadekomne pr. år	-1,1	-4,1	-5,2	-	-1,1	-0,5	-1,6

Tabel 13. Trafiksikkerhedseffekt ved brug af Elvik (2019), hvis hastighedsgrænsen ændres fra 60 til 50 km/t på Ringgaden.

Ringgaden (O1)							
Ny hastighedsmodel 1	Person-skade-ulykker	Materiel-skade-ulykker	Person- og materiel-skadeulykker	Dræbte	Alvorligt tilskade-komne	Lettene tilskade-komne	Dræbte og tilskade-komne
Ulykker/tilskadekomne før nedskiltning	50	197	247	0	29	26	55
Forventet efter nedskiltning	46,5	183,6	230,1	-	25,5	24,4	49,9
Sikkerhedsmæssig effekt af nedskiltning	-7,0 %	-6,8 %	-6,8 %	-	-12,2 %	-6,1 %	-9,3 %
Sparede ulykker/tilskadekomne	-3,5	-13,4	-16,9	-	-3,5	-1,6	-5,1
Sparede ulykker/tilskadekomne pr. år	-0,7	-2,7	-3,4	-	-0,7	-0,3	-1,0

Tabel 14. Trafiksikkerhedseffekt med ny hastighedsmodel 1, hvis hastighedsgrænsen ændres fra 60 til 50 km/t på Ringgaden.

Ringgaden (O1)							
Ny hastighedsmodel 2	Person-skade-ulykker	Materiel-skade-ulykker	Person- og materiel-skadeulykker	Dræbte	Alvorligt tilskade-komne	Lettene tilskade-komne	Dræbte og tilskade-komne
Ulykker/tilskadekomne før nedskiltning	50	197	247	0	29	26	55
Forventet efter nedskiltning	48,0	188,3	236,3	-	27,0	25,0	52,0
Sikkerhedsmæssig effekt af nedskiltning	-4,1 %	-4,4 %	-4,3 %	-	-7,1 %	-3,8 %	-5,5 %
Sparede ulykker/tilskadekomne	-2,0	-8,7	-10,7	-	-2,0	-1,0	-3,0
Sparede ulykker/tilskadekomne pr. år	-0,4	-1,7	-2,1	-	-0,4	-0,2	-0,6

Tabel 15. Trafiksikkerhedseffekt med ny hastighedsmodel 2, hvis hastighedsgrænsen ændres fra 60 til 50 km/t på Ringgaden.

Ringgaden (O1)							
Påvirkelighedsmetoden	Person-skade-ulykker	Materiel-skade-ulykker	Person- og materiel-skadeulykker	Dræbte	Alvorligt tilskade-komne	Lettene tilskade-komne	Dræbte og tilskade-komne
Ulykker/tilskadekomne før nedskiltning	50	197	247	0	29	26	55
Upåvirkelige ulykker/tilskadekomne	40	144	184	-	23	18	41
Påvirkelige ulykker/tilskadekomne	10	53	63	-	6	8	14
Forventet efter nedskiltning	46,7	179,3	226,0	-	27,0	23,3	50,3
Sikkerhedsmæssig effekt af nedskiltning	-6,7 %	-9,0 %	-8,5 %	-	-6,9 %	-10,3 %	-8,5 %
Sparede ulykker/tilskadekomne	3,3	17,7	21,0	-	2,0	2,7	4,7
Sparede ulykker/tilskadekomne pr. år	0,7	3,5	4,2	-	0,4	0,5	0,9

Tabel 16. Sikkerhedseffekt ved brug af påvirkelighedsmetoden, hvis hastighedsgrænsen ændres fra 60 til 50 km/t på Ringgaden.

Trafiksikkerhedseffekter på Ringgaden

Ringgaden (O1)							
Metode	Person-skade-ulykker	Materiel-skade-ulykker	Person- og materiel-skadeulykker	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Dræbte og tilskadekomne
Elviks hastighedsmodel	-11,1 %	-10,5 %	-10,6 %	0,0 %	-19,0 %	-9,2 %	-14,4 %
Ny hastighedsmodel 1	-7,0 %	-6,8 %	-6,8 %	0,0 %	-12,2 %	-6,1 %	-9,3 %
Ny hastighedsmodel 2	-4,1 %	-4,4 %	-4,3 %	0,0 %	-7,1 %	-3,8 %	-5,5 %
Påvirkelighedsmetoden	-6,7 %	-9,0 %	-8,5 %	0,0 %	-6,9 %	-10,3 %	-8,5 %
Mest sandsynlig effekt	-7-8 %			-9-10 %			

Tabel 21. Trafiksikkerhedseffekt ved brug af forskellige metoder, hvis hastighedsgrænsen ændres fra 60 til 50 km/t på Ringgaden.

Trafiksikkerhedseffekter på Ringvejen

Ringvejen (O2)							
Metode	Person-skade-ulykker	Materiel-skade-ulykker	Person- og materiel-skadeulykker	Dræbte	Alvorligt tilskadekomne	Lettere tilskadekomne	Dræbte og tilskadekomne
Elviks hastighedsmodel	-11,1 %	-10,5 %	-10,6 %	-20,2 %	-19,0 %	-9,2 %	-14,5 %
Ny hastighedsmodel 1	-8,4 %	-7,8 %	-7,9 %	-15,9 %	-15,0 %	-7,0 %	-11,2 %
Ny hastighedsmodel 2	-3,7 %	-3,2 %	-3,3 %	-9,2 %	-6,9 %	-3,0 %	-5,2 %
Påvirkelighedsmetoden	-8,9 %	-13,2 %	-12,5 %	0,0 %	-8,6 %	-12,0 %	-9,6 %
Mest sandsynlig effekt	-8-10 %			-10-11 %			

Tabel 22. Trafiksikkerhedseffekt ved brug af forskellige metoder hvis hastighedsgrænsen ændres fra 70 til 60 km/t på Ringvejen.

Sammenligning af Ringgaden og Ringvejen

Strækning	Hastighedsreduktion på ulykkeslokaliteterne	Andel påvirkelige ulykker*	Ulykke	Personskader	Troværdighed
Ringgaden (O1)	- 2,0-2,5 km/t	26 %	-7-8 %	-9-10 %	Meget høj
Ringvejen (O2)	- 2,5-3,0 km/t	38 %	-8-10 %	-10-11 %	Høj

Tabel 23. Vurderet procentmæssig trafiksikkerhedseffekt af reduceret hastighedsgrænse på hhv. Ringgaden og Ringvejen.

Strækning	Antal ulykker (2020-2024)	Antal personskader (2020-2024)	Sparede ulykker pr. år	Sparede personskader pr. år
Ringgaden (O1)	247	55	3,5-4,0	1,0-1,1
Ringvejen (O2)	389	76	6,2-7,8	1,5-1,7

Tabel 24. Vurderet absolut trafiksikkerhedseffekt af reduceret hastighedsgrænse på hhv. Ringgaden og Ringvejen.

*Ringgade er markant flere svingulykker end på Ringvejen (upåvirkelige)

Ringvejen har markant flere bagendekollisioner end på Ringgaden (påvirkelige)

Samlet effekt af hastighedsnedsættelse

Strækning	Antal ulykker (2020-2024)	Antal personskader (2020-2024)	Sparede ulykker pr. år	Sparede personskader pr. år
Ringgaden (O1)	247	55	3,5-4,0	1,0-1,1
Ringvejen (O2)	389	76	6,2-7,8	1,5-1,7
I alt	636	131	9,7-11,8	2,5-2,8

Tabel 25. Samlet effekt af reduceret hastighedsgrænse på både Ringgaden og Ringvejen.

Strækning	Andel ulykker	Andel personskader	Andel sparede ulykker	Andel sparede personskader
Ringgaden (O1)	6,2 %	6,4 %	0,4-0,5 %	0,6-0,7 %
Ringvejen (O2)	9,8 %	8,8 %	0,8-1,0 %	0,9-1,0 %
I alt	16,1 %	15,3 %	1,2-1,5 %	1,5-1,6 %

Tabel 26. Estimerede besparelse i andel ulykker og personskader i forhold til det samlede antal i Aarhus Kommune.

Konklusion og vejen videre...

- Tiltag vil årligt kunne spare 10-12 ulykker og 2,5-3,0 tilskadekomne.
- Tiltag vil årligt kunne spare 1,2-1,5 % og 1,5-1,6 % af det samlede antal ulykker og tilskadekomne i kommunen
- Udover gavnlig effekt på trafiksikkerhed, vil tiltaget også kunne medvirke til at kunne opfylde kommunens mål ift. reduktion af CO2-udslip og trafikstøj
- Konsekvenserne ift. CO2-udslip, lokal luftforurening, trafikstøj og trafikafvikling er ikke undersøgt
- Men en udredning om den forventede fremkommelighedseffekt af en sådan hastighedsnedsættelse er igangsat



(Forventet) Trafiksikkerhedseffekt af hastighedsnedsættelse på Ringgaden og Ringvejen i Aarhus

**...spørgsmål og
kommentarer?**

