



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

24. maj 2022
2022-3226

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 11. maj 2022 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 486:

Vil ministeren oplyse information om ulykker ved de eksisterende ruter 26 og 34, herunder om der er en overrepræsentation af ulykker på ruterne, jf. TRU alm. Del – bilag 270?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har udarbejdet nedenstående svar, som jeg kan henholde mig til:

”Afgrænsning

Begge ruterne forløber over en længere vejstrækning med meget varierende typer veje med varierende trafikmængder mv. En samlet opgørelse af ulykkesniveauet for de to ruter vil derfor kun give et overfladisk og ikke særligt retvisende billede, og en specifik opgørelse delstrækning for delstrækning vil være omfattende.

Derfor anbefaler Vejdirektoratet, at opgørelsen fokuserer på de tre specifikke delstrækninger, der refereres til i TRU-bilag 270, og hvori en sammenslutning af kommuner foreslår den politiske aftale om udbygning af rute 26 og 34 ændret.

Konkret foreslår de pågældende kommuner, jf. bilag 270:

”... en udvidelse af Rute 26 fra Sallingsund til Skive indarbejdes i planen for udvidelse af Rute 26.”

”Strækningen fra Skive til Haderup prioriteres op og udvides samtidig med Rute 26 fra Hanstholm til Sallingsund. Til gengæld udskydes udvidelsen af Rute 34 i Skive by til efter 2031.”

Dermed fokuserer ulykkesopgørelsen på følgende tre delstrækninger:



- 1) Rute 26 fra Sallingsund til Skive (dvs. fra Sallingsundbroen til rundkørslen ved Vestre Boulevard/Nørre Boulevard i Skive)
- 2) Rute 34 fra Skive til Haderup (dvs. fra rundkørslen på Heringvej syd for Skive ved Ringvej Syd til den nordlige ende af Haderup omfartsvej)
- 3) Rute 26 vest om Skive (dvs. fra rundkørslen ved Vestre Boulevard/Nørre Boulevard i Skive ad Vestre Boulevard og Heringvej til rundkørslen ved Ringvej Syd, idet Vejdirektoratet antager, det er denne strækning, der i bilag 270 kaldes Rute 34 i Skive by)

Ulykker på rute 26 og 34

I skemaet på næste side er vist en opgørelse over politiregistrerede trafikulykker på de tre delstrækninger af rute 26 og 34 i den 5-årige periode 2016-2020 (de endelige ulykkestal for 2021 er d.d. endnu ikke offentliggjort).

Delstrækning	Politirapporterede trafikulykker 2016-2020		
	Personskadeulykker	Materielskadeulykker	Alle politirapporterede ulykker
1) Sallingsund – Skive	6	9	15
2) Skive – Haderup	3	21	24
3) Rute 26 vest om Skive	4	18	22

Da der er stor forskel på de enkelte strækningers længde, har Vejdirektoratet foretaget en beregning af *ulykkestæthed* – dvs. antal ulykker pr. år pr. km – for de tre delstrækninger. Resultatet ses nedenfor.



Delstrækning	Stræk- nings- længde (km)	Ulykkestætheder (ulykker pr. år pr. km)		
		Person- skade- ulykker	Materiel- skade- ulykker	Alle politi- rapporterede ulykker
1) Sallingsund – Skive	24,0	0,05	0,13	0,18
2) Skive – Haderup	14,2	0,04	0,36	0,41*
3) Rute 26 vest om Skive	4,6	0,17	0,82	0,99

**Tallene er afrundede, hvilket kan medføre unøjagtigheder ved addition.*

Disse ulykkestætheder er umiddelbart høje i forhold til det gennemsnitlige niveau for statsveje, der ikke er motorveje. Det fremgår af den *interaktive årsstatistik* på www.vejdirektoratet.dk, at ulykkestæthederne for disse veje gennem de seneste år har ligget på ca. 0,04 hhv. ca. 0,12 for personskadeulykker hhv. materielskadeulykker.

Ved en sådan sammenligning af ulykkestætheder skal der dog tages det forbehold, at der i absolutte tal er registreret få ulykker – især meget få personskadeulykker – på de enkelte delstrækninger, hvilket medfører en vis usikkerhed på beregningen af ulykkestætheden. Derudover tager sammenligningen ikke højde for strækningernes meget forskellige trafikmængder. Alt andet lige vil strækninger med høje trafikmængder af helt naturlige årsager som regel have højere ulykkestal end strækninger med lave trafikmængder.

Et mere retvisende billede fås derfor ved at indregne trafikmængderne og dermed det samlede antal kørte kilometer på de pågældende strækninger og sammenligne strækningernes *ulykkesfrekvenser* med landsgennemsnittet for statsveje, idet der dog stadig skal tages forbehold for den usikkerhed, det lave antal personskadeulykker giver anledning til. De beregnede ulykkesfrekvenser fremgår af skemaet nedenfor.



Delstrækning	Stræk- nings- længde (km)	Trafik (antal køretøjer pr. døgn)	Ulykkesfrekvenser (ulykker pr. mio. kørt km)		
			Person- skade- ulykker	Materiel- skade- ulykker	Alle politi- rapporterede ulykker
1) Sallingsund – Skive	24,0	9.500	0,02	0,02	0,04
2) Skive – Haderup	14,2	5.100	0,02	0,16	0,18
3) Rute 26 vest om Skive	4,6	8.100	0,06	0,26	0,32

Af Vejdirektoratets *interaktive årsstatistik* på www.vejdirektoratet.dk fremgår det, at ulykkesfrekvenserne for statsveje, der ikke er motorveje, gennem de seneste år har ligget på ca. 0,04 ulykker pr. mio. kørt km for personskadeulykker og ca. 0,12 ulykker pr. mio. kørt km for materielskadeulykker (og altså samme talværdier som for ulykkestætheder, men dette er et tilfældigt sammentræf uden kausal sammenhæng).

Opgjort på denne måde ligger ulykkesniveauet for strækningen Sallingsund - Skive altså under landsgennemsnittet, strækningen Skive - Haderup ligger omtrent på landsgennemsnittet, mens strækningen vest om Skive (rute 26 mellem Nørre Boulevard og Ringvej Syd) ligger over gennemsnittet og altså må siges at have en overrepræsentation af ulykker. Det skal tages i betragtning, at denne strækning er mere bynær og har lidt flere og større vejtilslutninger end de to andre strækninger, men alligevel forløber langt den største del af strækningen vest om Skive gennem åbent land, og må derfor siges at være sammenlignelig med de andre to strækninger.

Det skal også nævnes, at en del af strækningen Sallingsund - Skive er motortrafikvej. Motortrafikveje har typisk lavere ulykkesfrekvenser end de øvrige statsveje (som ikke er motorveje), men selv om motortrafikvejsdelen af Sallingsund - Skive blev opgjort separat og sammenlignet med landsgennemsnittet for motortrafikveje, ville denne strækning stadig have en ulykkesfrekvens under gennemsnittet for motortrafikveje.”



Side 5/5

Med venlig hilsen

Trine Bramsen

Trine Bramsen