

MAJ 2016  
HOLBÆK KOMMUNE

# TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2016-2020

HANDLEPLAN

FOU

**COWI**



MAJ 2016  
HOLBÆK KOMMUNE

# TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2016-2020

HANDLEPLAN

FORSLAG

PROJEKTNR.

A075978

DOKUMENTNR.

002

VERSION

0.2

UDGIVELSESDATO

26. Maj 2016

BESKRIVELSE

Forslag til trafiksikkerhedsplan

UDARBEJDET

BIKT,

KONTROLLERET

GODKENDT

EBKN



# INDHOLD

1	Forord	7
2	Indledning	9
3	Status	11
3.1	Uhedsbelastede lokaliteter	16
3.2	Trafikfarlige skoleveje	18
3.3	Tryghedsundersøgelsen	21
4	Målsætning	26
5	Indsatsområder	28
5.1	Uhedsbelastede lokaliteter	28
5.2	Lette trafikanter og skoleveje	30
5.3	Sprituheld	31
5.4	Solouheld	31
5.5	Unge bilister mellem 18 og 24 år	31
5.6	Ældre i trafikken	32
5.7	Adfærd, planlægning og datagrundlag	32
6	Handleplanen	34



# 1 Forord

Transport er en stor del af hverdagen. Vi transporterer os alle dagligt for at komme i skole, på arbejde, for at foretage indkøb eller komme til fritidsaktiviteter. Det er afgørende, at vores infrastruktur er sikker, og at vi føler os trygge, når vi færdes i trafikken. Hvis det ikke er tilfældet medvirker det til, at vi agerer uhensigtsmæssigt i trafikken eller at vi fravælger en transportform, som vi ellers ville have valgt.

Trafiksikkerhedsplanen har sikre skoleveje som en høj prioritet og som en del af udarbejdelsen er der gennemført en udpegning af trafikfarlige skoleveje, hvor der tages højde for trafiksikkerheden, vejens funktion og de faciliteter, der er langs vejen. I udarbejdelse af trafiksikkerhedsplanen har skolerne haft mulighed for at deltage i arbejdet og give input om trafikfarlige og utrygge lokaliteter, samt komme med forslag til at forbedre sikkerheden og trygheden. Endelig har der været gennemført en internetbaseret tryghedsundersøgelse, hvor borgerne har givet input til trafiksikkerhedsplanen. Over 900 borgere har deltaget i undersøgelsen. Input fra såvel skolerne som borgerne indgår i arbejdet med trafiksikkerheden. En del af disse input er indarbejdet direkte i handlingsplanen, mens andre ideer vil blive anvendt i kommunens løbende arbejde, planlægning, drift og vedligehold for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden.

Holbæk Kommune har igennem mange år arbejdet målrettet for en trafiksikker kommune. På landsplan har der generelt været en positiv udvikling for trafiksikkerheden fra 2005 og frem til i dag. Uheldstallet er relativt lavt, men fra 2010 til 2014 er antallet af uheld på landsplan dog steget med knap 2 %. Dette skal ses i relation til, at 2010 var et usædvanligt trafiksikkert år med markant færre uheld end forventet. I perioden fra 2005 til 2010 var der også en positiv udvikling i trafiksikkerheden på kommunevejene i Holbæk Kommune med en reduktion på ca. 35 % i antallet af politiregistrerede uheld. I 2010 skete der kun 149 uheld på kommunevejene i Holbæk Kommune. Siden 2010 er det desværre gået den forkerte vej, idet det samlede antal uheld er steget igen med næsten 30 %. Niveaulet for såvel 2014 og 2015 er på samme niveau som tilbage i 2008 med ca. 190 politiregistrerede uheld om året.

Det er for mange uheld og Holbæk Kommune vil gøre en indsats for, igen at bringe dette antal ned og dermed øge sikkerheden og trygheden ved at færdes i trafikken.

Heldigvis er langt de fleste uheld kun med materielskade - dog blev der i 2014 registreret 28 personskadeuheld. Til sammenligning var der kun 15 i 2010.

Det er kommunens ambition, at uheldstallet skal reduceres. Kommunen ønsker at følge de nationale målsætninger for bekæmpelse af færdselsuheld. I forslaget til Trafiksikkerhedsplan 2016 – 2020 er der formuleret et mål om, at antallet af personskader på kommunevejene skal reduceres med mindst 50 % frem til 2020, i forhold til 2010, som (i parentes bemærket) var et meget trafikikkert år. Med de seneste års udvikling er ambitionen således stor og en væsentlig indsats nødvendig. Ud over dette generelle mål har kommunen også et mål om en tilsvarende reduktion eksplicit for de lette trafikanter.

Trafiksikkerhedsplan 2016-2020 er byrådets plan, der fokuserer indsatsen til yderligere forbedring af trafikikkerheden og trygheden i Holbæk Kommune, således at målene kan nås.

FORSLAG



## 2 Indledning

Trafiksikkerhedsplan 2016 – 2020, der erstatter Trafiksikkerhedsplan 2008, er struktureret således:

- › Først redegøres for trafiksikkerhedssituationen i øjeblikket,
- › Derefter fastlægges de kommunale mål for trafiksikkerhedsarbejdet.
- › Sluttelig beskrives de indsatsområder, som vil være i fokus i trafiksikkerhedsarbejdet og en handlingsplan. Planen beskriver dels løsningsmuligheder for de trafikfarlige lokaliteter dels tiltag, der ikke nødvendigvis er knyttet til geografiske lokaliteter.

Den nye plan udstikker kommunens rammer for de kommende års trafiksikkerhedsindsats på kommunens veje. Handlingsplanen er grundlag for det administrative arbejde og er et politisk styringsredskab. Det er vigtigt at pointere, at aktiviteterne i handlingsplanen ikke er udtømmende – der vil være mulighed for at andre end de i planen nævnte tiltag kan prioriteres og gennemføres.

Der er gennemført en tryghedsundersøgelse via internettet, hvor alle borgere og trafikanter i Holbæk Kommune har haft mulighed for dels at udpege lokaliteter, de finder farlige eller utrygge, dels at svare på nogle få spørgsmål om trafiksikkerheden i Holbæk Kommune.

Synspunkterne herfra indgår i det videre arbejde med trafiksikkerhed i Holbæk Kommune. Det vil ikke være alle svar og synspunkter, der vil kunne genfindes i planen, men alle synspunkter vil indgå i kommunens videre arbejde med at forbedre trafiksikkerheden.

I forbindelse med trafiksikkerhedsarbejdet, har skolerne været involveret, idet der er afholdt et møde med hver enkelt skolebestyrelse vedrørende trafiksikkerheden og trygheden på skolevejene.

Målet med trafiksikkerhedsplanen er at bidrage til opnåelse af de nationale mål, om en reduktion af antallet af tilskadekomne i trafikken. Holbæk Kommune ønsker ikke kun at reducere antallet af tilskadekomne, men også at forebygge uheld og iværksætte initiativer, som øger trygheden for cyklister og fodgængere.

De menneskelige og de samfundsøkonomiske omkostninger af uheld i trafikken er store og der er et stort potentiale i at investere i trafiksikkerhed og dermed opnå en samfundsøkonomisk gevinst. Trafiksikkerhedsplanen er grundlaget for den kommunale indsats, men arbejdet med at skabe en større trafiksikkerhed og tryghed er en fælles opgave mellem kommune, Vejdirektoratet, politi og borgere.

Trafiksikkerhedsplanen baserer sig på uheldssituationen i Holbæk Kommune for perioden 2010-2014. Dertil kommer uheldene for 2015, men det skal bemærkes, at disse på tidspunktet for kortlægningen ikke var endeligt opgjort.

Trafikikkerhedsplanen omhandler alene kommunens indsats for trafikikkerhed på kommunevejene, men der vil være stort fokus på, i dialog med Vejdirektoratet, at trafikikkerheden også forbedres på Vejdirektoratets veje.

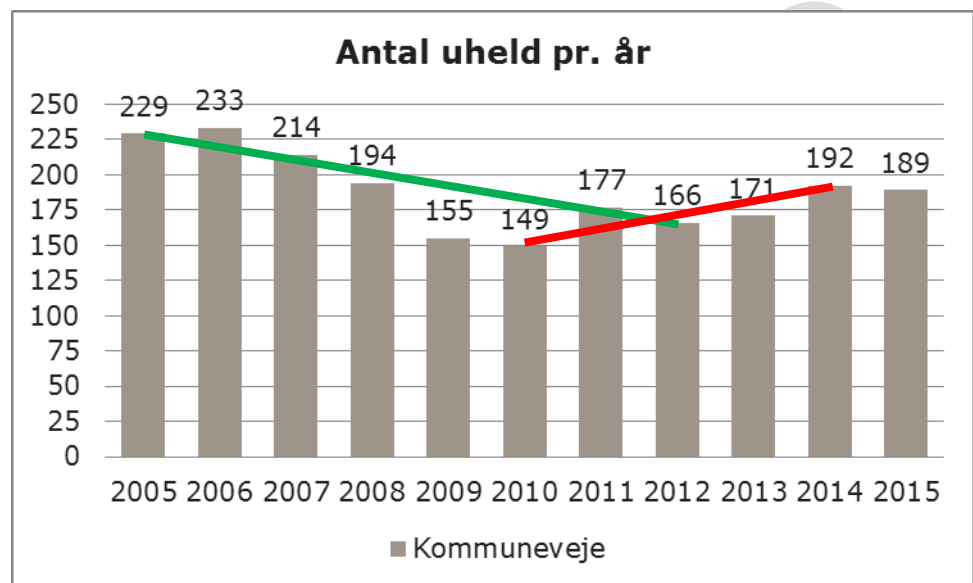
FORSLAG

### 3 Status

I Holbæk Kommune har politiet i perioden 2010-2014 registreret i alt 1109 uheld, hvoraf de 855 uheld (77 %) er sket på kommunevejene. I 2015 er der registreret 223 uheld i Holbæk Kommune, hvoraf 189 af uheldene er på kommuneveje.

Fra 2010-2014 er der sket en stigning af trafikuheld på 29 %.

Figur 3.1 viser antal uheld fra 2005 til 2015 på kommunevejene. I perioden 2008-2012 er der sket en reduktion i antallet af uheld på i alt 63 uheld svarende til 28 %. Ses der på den seneste 5 års periode (2010-2014), er der sket en stigning på 43 uheld – svarende til 29 %.

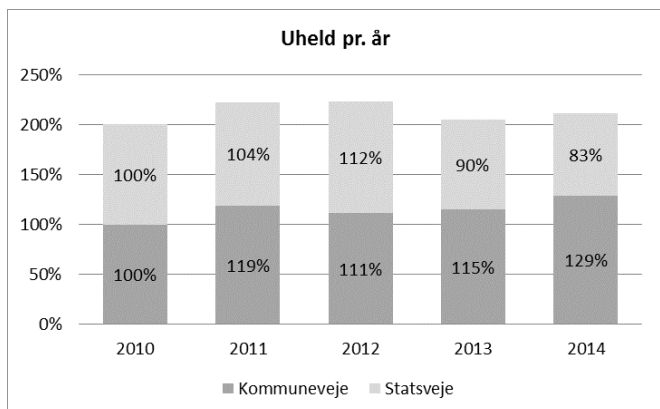


Figur 3.1 Antal personskade- og materielskadeuheld fordelt over årene 2005-2015. (Den grønne graf dækker perioden for Færdselssikkerhedskommissionens Handleplan 2008-2012. Den røde graf viser udviklingen for uheld i den seneste 5 års-periode, som er en del af periode for Færdselssikkerhedskommissionens Handleplan 2013-2020)<sup>1</sup>.

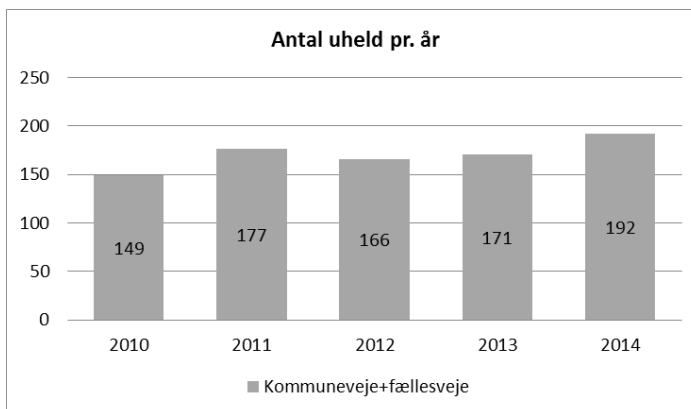
Holbæk Kommune står således over for betydelig trafiksikkerhedsmæssig opgave, hvis den seneste tendens i uheldsudviklingen skal vendes.

Uheldsudviklingen i Holbæk Kommune har udviklet sig forskelligt på kommune- og statsveje. figur 3.2 og figur 3.3 viser fordelingen af politiregistrerede uheld pr. år i perioden 2010-2014 fordelt på kommuneveje og statsveje.

<sup>1</sup> På tidspunktet for kortlægningen af uheld var 2015 ikke endeligt opgjort, men de foreløbige tal er medtaget i figuren.



Figur 3.2 Uheldsudvikling i Holbæk Kommune fra 2010-2014 på kommune- og statsveje. (2010 = Index100).



Figur 3.3 Antal uheld i Holbæk Kommune fra 2010-2014 på kommuneveje.

Figureerne viser, at der generelt er har været en stigning i antallet af uheld på kommunevejene, mens uheldene på statsvejene er steget fra 2010 til 2012, men efterfølgende er faldet igen til et niveau lavere end 2010.

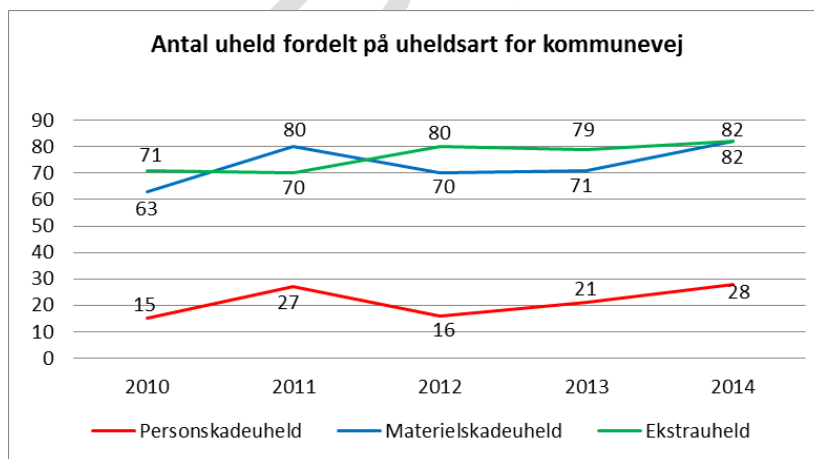
Personskadeuheld er uheld, hvor der er sket personskade.

Materielskadeuheld er uheld, hvor der er sket skade på køretøjer, der skønnes at overstige 50.000 kr. eller 5.000 kr. for anden materiel skade.

For person- og materielskadeuheld optager politiet rapport.

Ekstrauheld<sup>2</sup> er uden rapport, og kan være materielskadeuheld med ubetydelige skader.

Af figur 3.4 ses fordelingen af antal uheld pr. år fordelt på uheldsart. Der er sket en stigning i antallet af personskadeuheld fra 2010-2011 med 12 uheld. Efter et fald i 2012, tilbage til niveauet i 2010, er antallet af personskadeuheld atter steget frem til 2014. Over hele perioden er antallet af personskadeuheld steget med ca. 87 % i forhold til 2010. Antallet af materielskadeuheld steg med 17 uheld på ét år fra 2010 til 2011. Til gengæld faldt antallet af uheld fra 2011 til 2012 og 2013, hvorefter antallet af materielskadeuheld atter steg markant i 2014 med 11 uheld. Over hele perioden er antallet af materielskadeuheld steget fra 63 til 82, svarende til en stigning på ca. 30 %.



Figur 3.4 Antal uheld fordelt på uheldsart på årene 2010-2014 for uheld sket på **kommuneveje**.

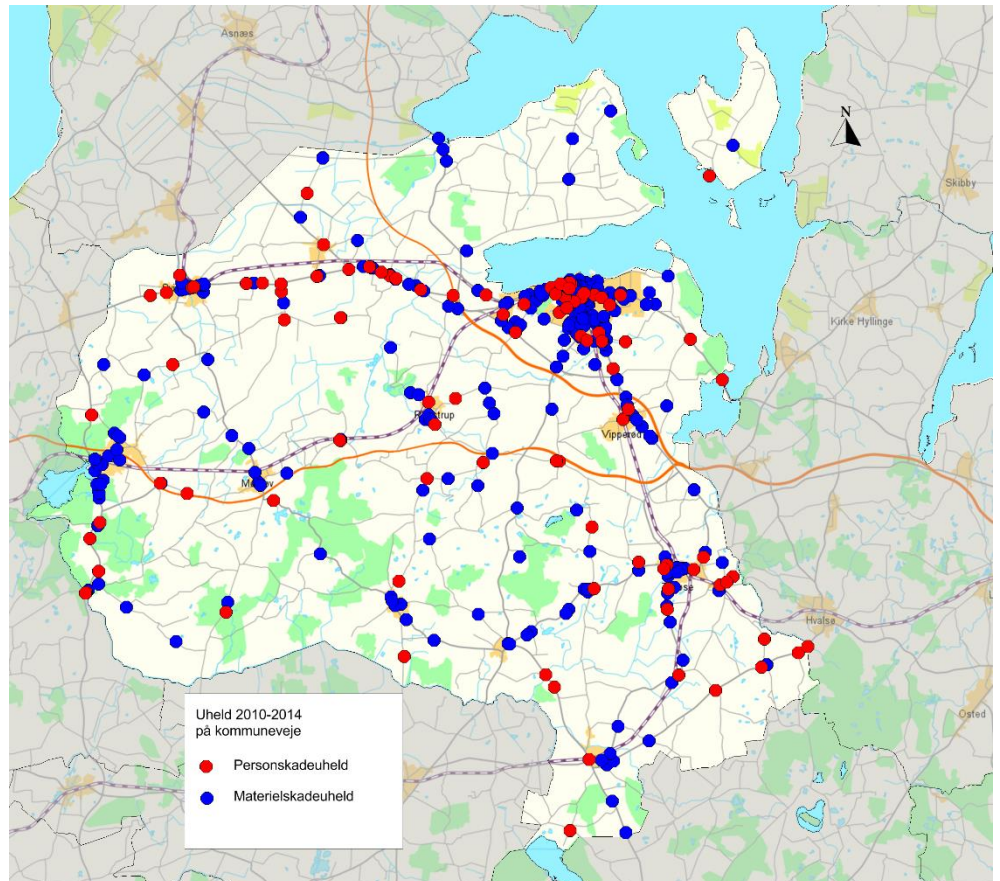
Reduktion i personskadeuheld og materielskadeuheld på statsvejene

For uheldene på statsvejene, er udviklingen anderledes. For både person- og materielskadeuheld var der en stigning fra 2010 til 2012, mens der fra 2012 til 2014 er sket en reduktion. For hele perioden er antallet af personskadeuheld på statsvejene reduceret med 17 %, mens materielskadeuheldene er reduceret med 21 %.

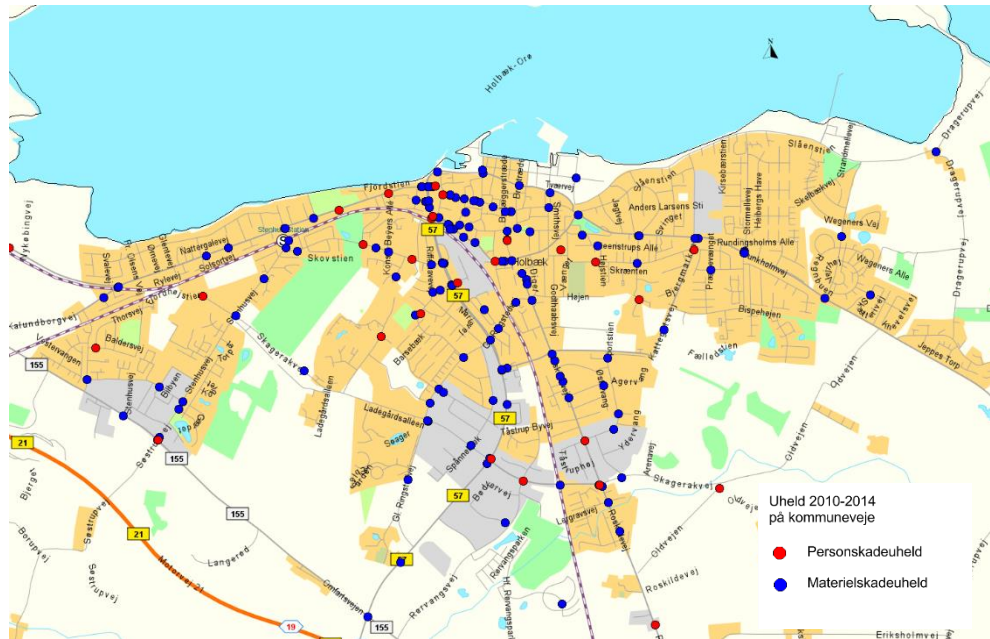
<sup>2</sup> Informationerne fra ekstrauheld bruges typisk af vejmyndighederne som supplement til vurdering af uheldsbelastede steder for at give et mere nuanceret billede af problemerne.

De foreløbige tal for 2015 har vist en reduktion af personskadeuheld på 4 stk. (til 24 i alt) i forhold til 2014, mens materielskadeuheld er steget med 5 stk. (til i alt 87) i forhold til 2014.

Geografisk er uheldene spredt over hele kommunen, men koncentreret i Holbæk By – 298 af person- og materielskadeuheldene, svarende til 63 % er sket i byzone, fortrinsvis Holbæk By. Uheldenes beliggenhed er illustreret på figur 3.5 og figur 3.6.



Figur 3.5 Person- og materielskadeuheld på **kommuneveje** i Holbæk Kommune 2010-2014.



Figur 3.6 Person- og materielskadeuheld i Holbæk by i perioden 2010-2014.

Gennemsnit:  
 ~ 2 dræbte pr. år  
 ~ 14 alvorligt tilskadekomne pr. år  
 ~ 12 let tilskadekomne pr. år på kommunevejene.

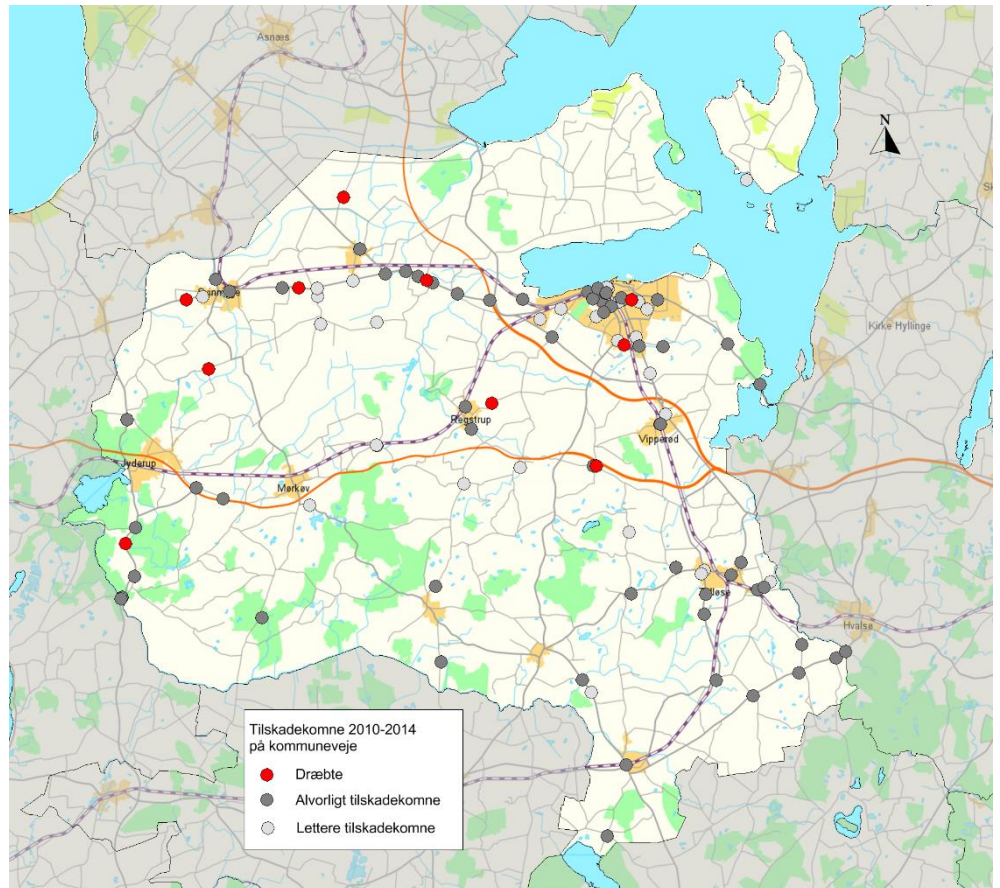
I Holbæk Kommune (alle veje) er der fra 2010-2014 i alt kommet 191 personer til skade i trafikken, se tabel 3.1.

	Kommuneveje	Statsveje	Sum
Dræbte	11	2	13
Alvorligt tilskadekomne	69	28	97
Lettere tilskadekomne	62	19	81
Sum	142	49	191

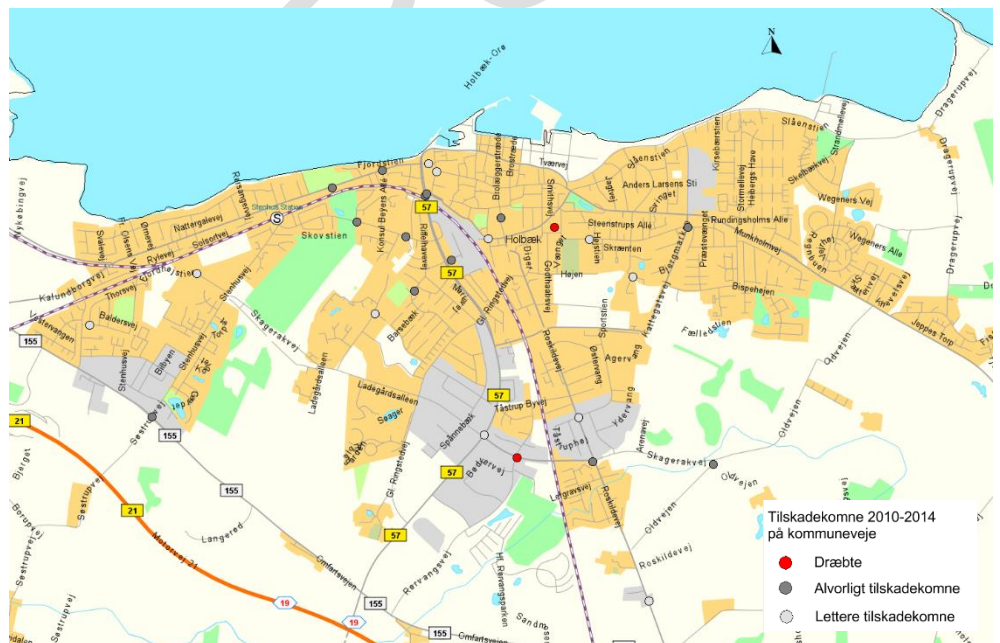
Tabel 3.1 Tilskadekomne i Holbæk Kommune 2010-2014 på hhv. kommune- og statsveje.

Det svarer til ca. 2 dræbte og 14 alvorligt tilskadekomne om året på kommunevejene. Uheld med dræbte og tilskadekomne er vist på figur 3.7 og figur 3.8.





Figur 3.7 Lokalteter, hvor der i perioden 2010-2014 har været dræbte eller tilskadekomne i trafikken på kommunevejene i Holbæk Kommune. Som det fremgår t dræbes flest personer på vejnettet uden for Holbæk by.



Figur 3.8 Lokalteter i Holbæk by, hvor der i perioden 2010-2014 har været dræbte eller tilskadekomne i trafikken. Som det fremgår af kortet er de tilskadekomne spredt over hele byen.

### 3.1 Uheldsbelastede lokaliteter

Der er 4 uheldsbelastede strækninger og 9 uheldsbelastede kryds.

Der er foretaget en udpegning af særligt uheldsbelastede lokaliteter - lokaliteter, hvor der er sket fem uheld (person- eller materielskadeuheld) eller tre personska-  
deuheld.

Udpegningen af lokaliteterne kan ses i Tabel 3.2 og Tabel 3.3. Det samlede antal uheld omfatter både personska- og materielskadeuheld samt ekstrauheld. De uheldsbelastede lokaliteters beliggenhed fremgår af figur 3.9 og figur 3.10.

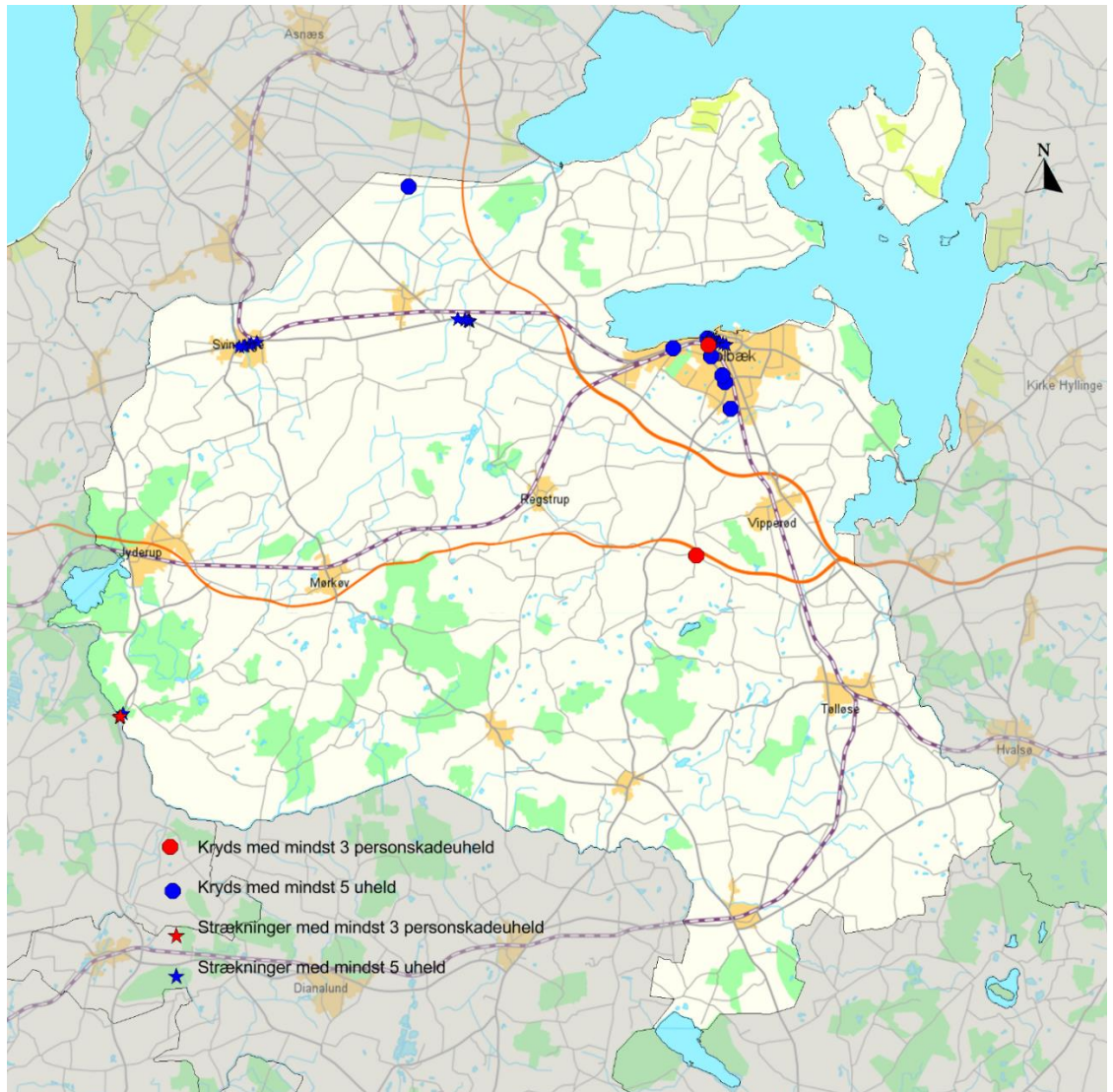
Strækninger	Samlet antal	
	Uheld 2010-2014/ (uheld 2015)	Personskader 2010-2015
Slagelsevej – fra kommunegrænse ved Kattrupvej til sydlig tilslutning af Holmstrupvej ved Holmstrup.	11 uheld / (2 uheld)	4 personskader
Landevejen – fra Tuse Huse i Hagedsted til Ny Sonnerupvej ved Gislinge	6 uheld / (0 uheld)	3 personskader
Hovedgaden – fra Flordalsvej til Strandvejen i Svinninge (samlet strækning 619 m)	10 uheld / (2 uheld)	3 personskader
Ahlgade – fra Valdemar Sejrsvej til Smedelundsgade (samlet strækning 635 m)	17 uheld / (3 uheld)	0 personskader

Tabel 3.2 Strækninger kortere end 500 m med mindst 5 uheld eller mindst 3 personskadeuheld registreret af politiet i 2010 – 2014. Uheld i parentes er uheld registreret i 2015. Rødt markerede lokaliteter er udpeget via personskadeuheld, gråt markerede lokaliteter er udpeget via samlet antal uheld.

Kryds	Samlet antal	
	Uheld 2010-2014/ (uheld 2015)	Personskader 2010-2015
Valdemar Sejrsvej / Jernbaneplass	7 uheld / (3 uheld)	3 personskader
Hellestrupvej / Gl. Skovvej / Vinstrupvej	3 uheld / (0 uheld)	4 personskader
Valdemar Sejrsvej / Lundemarksvej	6 uheld / (2 uheld)	0 personskader
Valdemar Sejrsvej / Kalundborgvej / Ahlgade / Havnevej	11 uheld / (1 uheld)	0 personskader
Fjordvej / Kalundborgvej / Stenhusvej	7 uheld / (1 uheld)	0 personskader
Gl. Ringstedvej / Valdemar Sejrsvej	8 uheld / (2 uheld)	0 personskader
Valdemar Sejrsvej / L.C.Worsøvej	7 uheld / (4 uheld)	0 personskader
Grevingevej / Gislingevej / Hagesholmvej / Aspagårdsvej	5 uheld / (1 uheld)	2 personskader
Skagerakvej / Rørvangsvej	5 uheld / (1 uheld)	1 personskader

Tabel 3.3 Kryds med mindst 5 uheld eller mindst 3 personskadeuheld registreret af politiet i 2010 – 2014. Uheld i parentes er uheld registreret i 2015. Rødt markerede lokaliteter er udpeget via personskadeuheld, gråt markerede lokaliteter er udpeget via samlet antal uheld.





Figur 3.9 Kortet over Holbæk Kommune angiver de særligt udpegede lokaliteter, hvor der er sket 5 person- eller materielskadeuheld og/eller 3 personskadeuheld eller mere. Se også figur 3.10.

De uhedsbelastede strækninger er spredt mere over kommunen end krydsene er. Der tegner sig generelt et billede af, at de uhedsbelastede strækninger udpeget via kriteriet med personskadeuheld er sket på landevejene, mens hovedparten af lokaliteter udpeget via kriteriet om antal uheld er placeret i Holbæk by eller nær de mindre bysamfund.



Figur 3.10 Uheldsbelastede lokaliteter i Holbæk by, hvor der er sket 5 person- eller materielskadeuheld og/ eller 3 personskadeuheld eller flere.

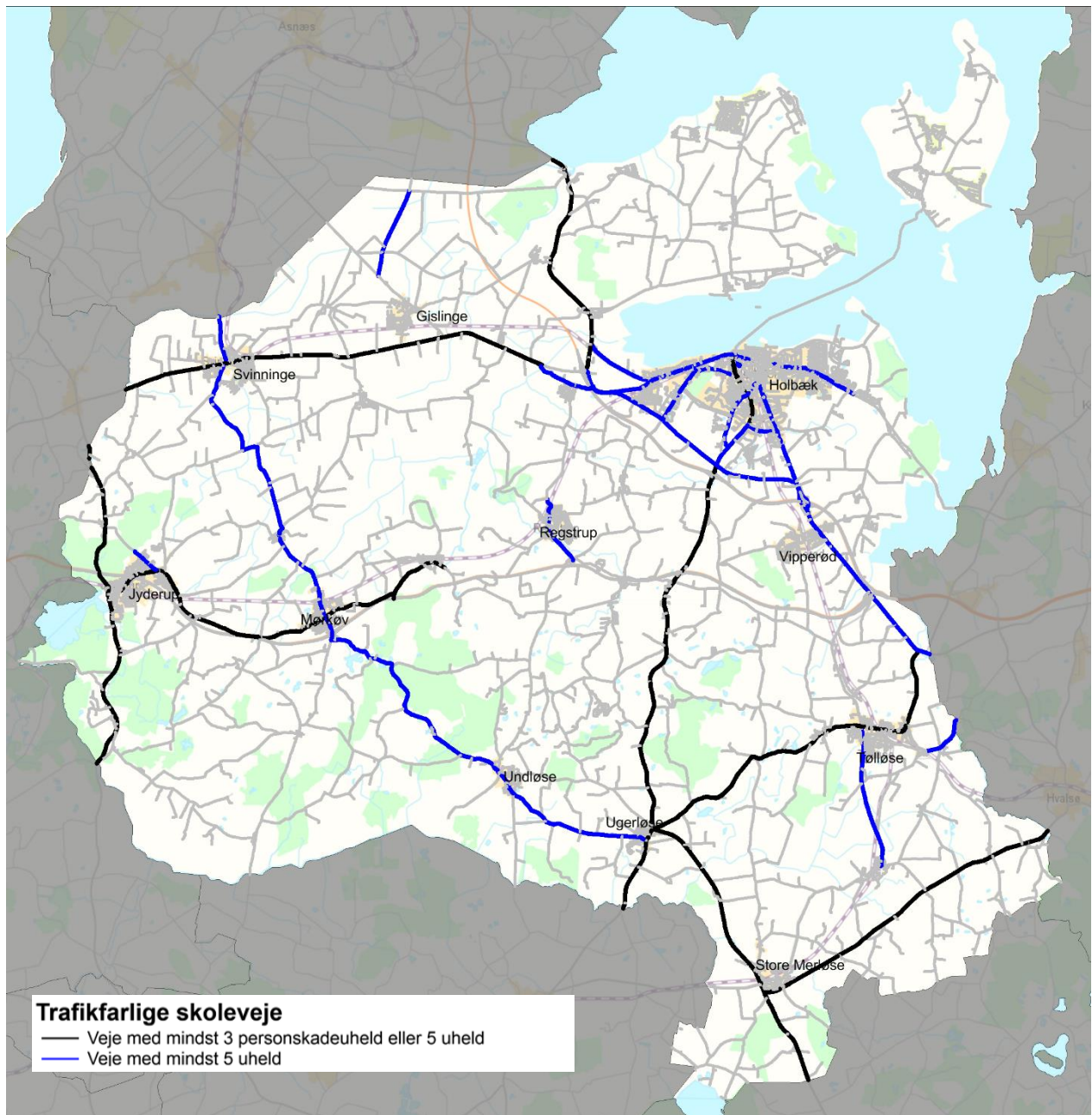
### 3.2 Trafikfarlige skoleveje

Sikre skoleveje har høj prioritet i Holbæk Kommune og som en del af trafiksikkerhedsplanen er der foretaget en udpegning af trafikfarlige skoleveje, hvor der er taget højde for antallet af alle person- og materielskadeuheld. Statistisk set sker der heldigvis ikke mange uheld relateret til skolevejstrafik, hvor børn, som let trafikant, er involveret i færdselsuheld.

Udpegningen har resulteret i, at vejene som er vist på figur 3.11 er udpeget som trafikfarlige skoleveje. Der er generelt tale om større gennemgående veje i kommunen, som forbinder bysamfundene og indfaldsvejene til Holbæk.

Udpegningen er sket ud fra uheld i Holbæk Kommune uanset vejbestyrer. Vejene er angivet som trafikfarlige skoleveje, hvis der er registreret mindst 3 personskadeuheld eller mindst 5 person- eller materielskadeuheld på en vej inden for den seneste 5 års-periode. Der skelnes ikke mellem, om uheldene er sket i kryds eller på en strækning og vejens længde. Flere af de fremhævede veje kan have cykelfaciliteter, men alligevel være udpeget som trafikfarlige, fordi der statistisk er en vis uheldskoncentration. Veje i byområder vurderes som udgangspunkt ikke som trafikfarlige skoleveje, såfremt der er fortovej og/eller cykelfaciliteter.





Figur 3.11 Kort med angivelse af trafikfarlige skoleveje for hele kommunen. En endelig udpegning af trafikfarlige skoleveje sker i samarbejde med Holbæk Kommune og politiet, og behandles fra sag til sag.

Vejdirektoratet er vejmyndighed for Holbækmotorvejen og Skovvejen. Disse veje har også en høj uheldskoncentration, men er ikke angivet i Figur 3.11, da lette trafikanter ikke må færdes på langs med vejen. Da det er tilladt at krydse vejene bestemte steder, kan der forekomme farlige krydsningspunkter.

Tilsvarende gælder for Landevejen nord for Tuse, hvor cyklister ikke må færdes langs vejen mellem Tuse Byvej i vest til fordelerringen over Holbækmotorvejen i øst. Der kan på strækningen være krydsningspunkter, som kan være trafikfarlige. Her er det dog kommunen, der er vejmyndighed.

### 3.2.1 Skolernes input

I forbindelse med trafikikkerhedsarbejdet, har skolerne været involveret i form af ét møde med hver enkelt skolebestyrelse vedrørende trafikikkerheden og trygheden på skolevejene. Nedenfor er angivet de tre væsentligste punkter, som hver skolebestyrelse har påpeget.

- |                     |   |
|---------------------|---|
| Engskovskolen       | <ul style="list-style-type: none"><li>› Skolepatroljerne bør sikres bedre forhold. Skolebestyrelsen ønsker skolepatrolje på Holløsevej i Nørre Jernløse og bedre forvarsling af skolepatrolje ved Undløse skole.</li><li>› Indretning af parkeringspladsen ved Jernløse skole opleves utryg og forholdene for de lette trafikanter er ikke optimale. Skolebestyrelsen pegede på, at ændret adfærd på pladsen vil kunne forbedre trafikikkerheden og trygheden.</li><li>› Belysning ønskes ved Skolevejs krydsning af Skolevænget i Knabstrup, da lokaliteten er mørk, og skolebørn på cykel og med bus skal krydse vejen her.</li></ul>   |
| Isefjordsskolen     | <ul style="list-style-type: none"><li>› Generelt færdes børnene ad den korteste rute til/fra skole. Dette er ikke altid i overensstemmelse med, hvor der er fortov, sti, tunnel mm. Eksempelvis bliver tunnellen øst for Vandtårnsvej under Skagerakvej ikke benyttet af elever fra det sydvestlige opland.</li><li>› Der er ikke meget lys ved skolen, Det er især problematisk ved til/frakørsel på skolens store parkeringsplads.</li><li>› For elever der kommer med Orøfærgeren mangler der faciliteter for cykler/gående ved færgeren og på Havnevej.</li></ul>   |
| Sofielundskolen     | <ul style="list-style-type: none"><li>› Krydset Bispehøjen/Kattegatsvej er problematisk om morgenen. Der er lang kø ned ad Bispehøjen og det er vanskeligt at krydse Kattegatsvej. Her ønskes en rundkørsel, for at forbedre trafikafviklingen. Køen ad Bispehøjen opstår bl.a. ved at skolepatroljen, (der er placeret på Bispehøjen ved fodgængerovergang og busstoppested), er med til at bremse den øvrige trafikafvikling.</li><li>› Afvikling af trafikken på skolens parkeringsplads er kaotisk. Det er svært for cyklister at færdes ved skolen grundet bl.a. mange biler. Der opleves konflikter mellem cyklister og parkanter ved skolen samt fodgængere fra bilerne, som krydser ind over cykelsti, parkeringsareal mm.</li><li>› Det er svært at krydse Munkholmvej. Her ønskes sikre krydsningspunkter/støtteheller, så krydsningen kan ske trygt, sikkert og i flere tempi.</li></ul> |
| Kildevangens Skole  | <ul style="list-style-type: none"><li>› Busstoppestedet ved Ågerup på den del af Ågerupvej, der er nærmest skolen, ligger uhensigtsmæssigt i forhold til cyklister, der skal udenom, for derefter at dreje ned ad Krogvejen til skolen. Man kunne måske flytte busstoppestedet.</li><li>› Roskildevej er blevet væsentlig mere trafikeret end tidligere. Der er forslag om lyskryds i krydset Roskildevej/Sandbakkevej/Vipperød Byvej.</li><li>› Asmindrupvej er meget smal og der bliver kørt hurtigt. Endvidere er der på vejen et sving i starten af Vipperød, der er meget uoverskueligt. Ved krydset Hellestrup/Vallestrupvej må børn, der venter på skolebussen, stå i grøften.</li></ul>   |
| Skolen ved Tuse Næs | <ul style="list-style-type: none"><li>› Tuse Næs Vej opleves som en "motorvej", hvor der køres med høj hastighed. Her ønskes cykelsti for at sikre skoleeleverne, på en ca. 4 km lang strækning fra Mårsø til Markeslev. Der er ingen sti fra Hørby til Mårsø, hvor der køres stærkt. Samtidig øges den tunge trafik pga. et kommunalt renseanlæg.</li></ul>  |

Tornvedskolen

- › Ved skolen i Udby på Udbyvej køres der generelt stærkt igennem byen. Her ønskes hastighedsdæmpende foranstaltninger ved skolen, f.eks. hævet flade.
- › I det signalregulerede kryds Tuse Byvej / Butterupvej skal fodgængere anmeldes ved fodgængertryk for at få grøntid. Det bør være automatisk indkoblet i skoleperioden, da flere elever ikke får indkoblet sig og går over for rødt lys. Det sker for eksempel, når elever skal nå skolebussen.
- › I rampeanlæggene på Ringstedvej / Skamstrupvej i Mørkøv med Skovvejen er krydsning af ramperne problematisk for lette trafikanter med risiko for konflikt med hårde trafikanter.
- › Forholdene omkring ind/udkørsel til Mørkøv Hallens café ved fodgængerovergangen til skolen i Mørkøv er udformet så der skabes farlige situationer. Biler risikerer at køre ind via en gangsti i stedet for ved indkørslen. Generelt virker det som om trafikforholdene ikke er gennemtænkt med henblik på at sikre de lette trafikanter. Ved Kildebjerg skole mangler der en god kiss-and-ride plads ved skolen.
- › Der mangler fodgængerovergang/krydsningshelle på Holbækvej ud for skolen mellem Solsortvej og Ny Kirkevej i Jyderup. Overgangen ønskes placeret hvor skolepatruljen står i dag.
- › Der etableres en ny børneinstitution ved hallen med ekstra trafik på Elmegården i Jyderup. Her er bakkende trafik fra parkanter i "rundkørslen" og det frygtes at man overser børn og lette trafikanter. Det ønskes markering af aflæsningspladser og permanent/fast parkering, så man i højere grad kan styre parkanter og afstigende børn, så der ikke er konflikt med cyklende børn på skolestien.

### 3.3 Tryghedsundersøgelsen

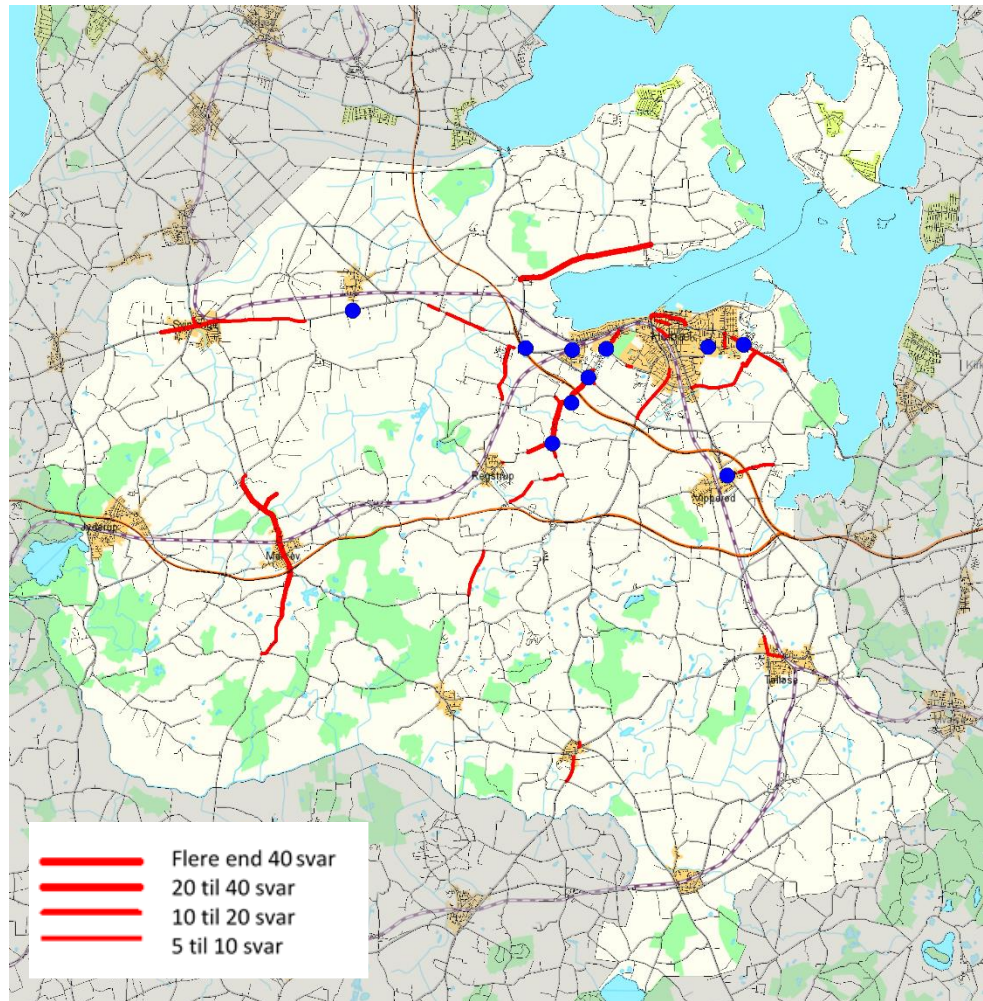
Der blev i marts 2016 gennemført en tryghedsundersøgelse på internettet med fokus på trafikikkerhed og tryghed i kommunen. Undersøgelsen var baseret på to dele:

- › Udpegning af lokaliteter, hvor det opleves farligt eller utrygt at færdes.
- › Spørgeskema om trafikikkerheden i Holbæk Kommune.

I undersøgelsen er der 282 punkter der er markeret af 1 eller 2 personer, 41 punkter er markeret af 3-9 personer og 10 punkter er markeret af 10 personer eller flere.

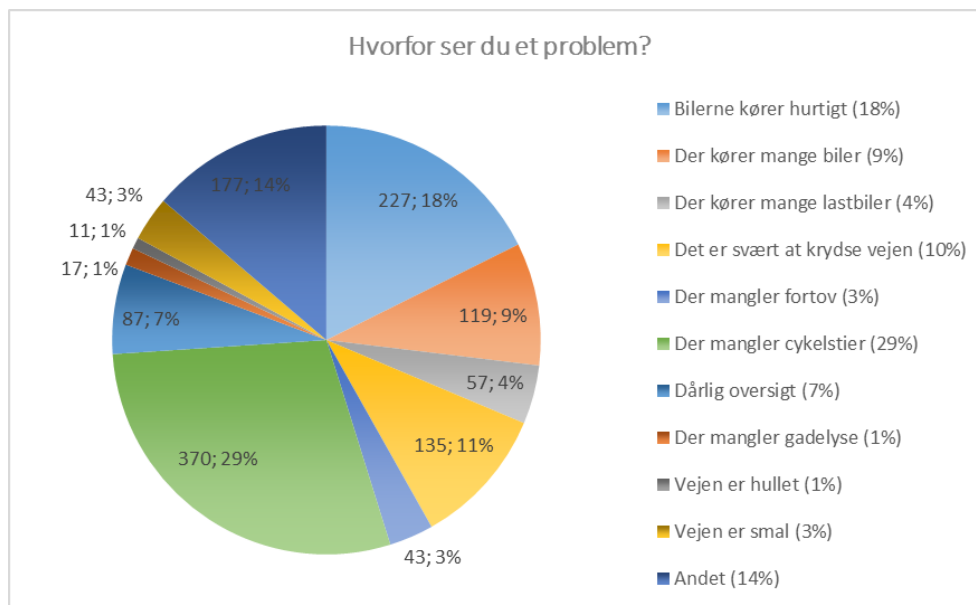
I undersøgelsen er 194 strækninger markeret af 1 eller 2 personer, 44 strækninger er markeret af 5-9 personer og 18 strækninger er markeret af 10 personer eller flere.





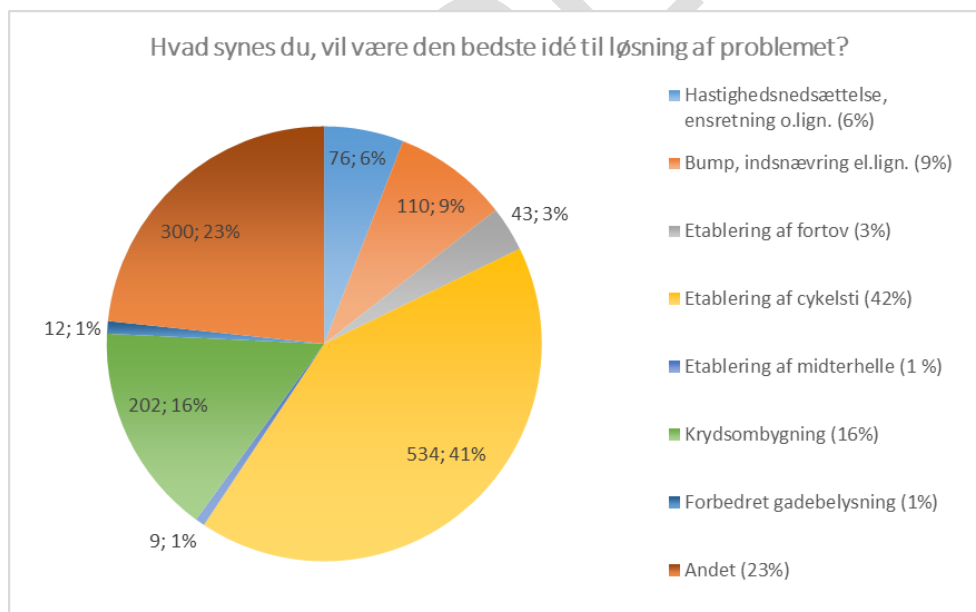
Figur 3.12 Kort der viser udpegede strækninger af 5 personer eller flere og udpegede punktlokaliteter af 10 personer eller flere i tryghedsundersøgelsen. Respondenterne har udpeget mange flere lokaliteter, som vil indgå i kommunens videre arbejde med trafikikkerhed og tryghed.

Til hver enkelt af de udpegede lokaliteter er respondenterne blevet bedt om at svare på, hvilket problem de ser og give forslag til en løsning. Såvel problem som løsningsforslag er rettet mod den enkelte lokalitet, men generelt set er det manglende cykelstier (29 %) og for høje hastigheder (18 %), der er svaret flest gange.



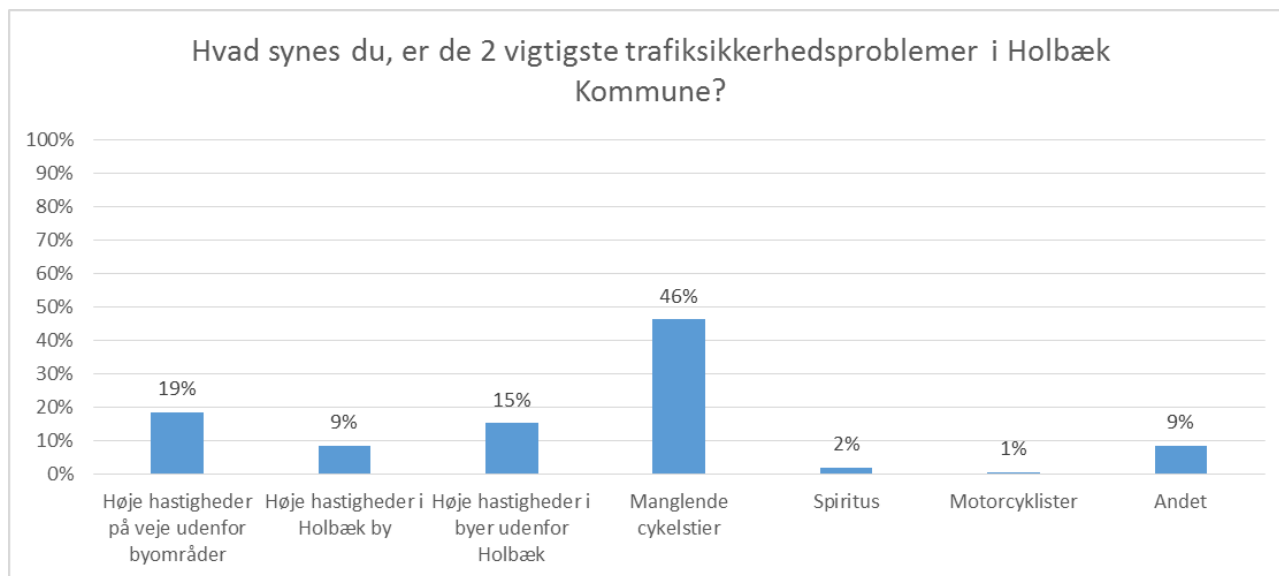
Figur 3.13 Respondenters problem af udpegede trafikfarlige steder i Holbæk Kommune.

Med hensyn til løsningsforslagene er det etablering af cykelstier (41 %), der er nævnt flest gange. Dertil kommer én eller anden form for trafik- og hastighedsdæmpende tiltag (32 %) – (hastighedsnedsættelse, bump, midterheller, krydsombygninger etc.)



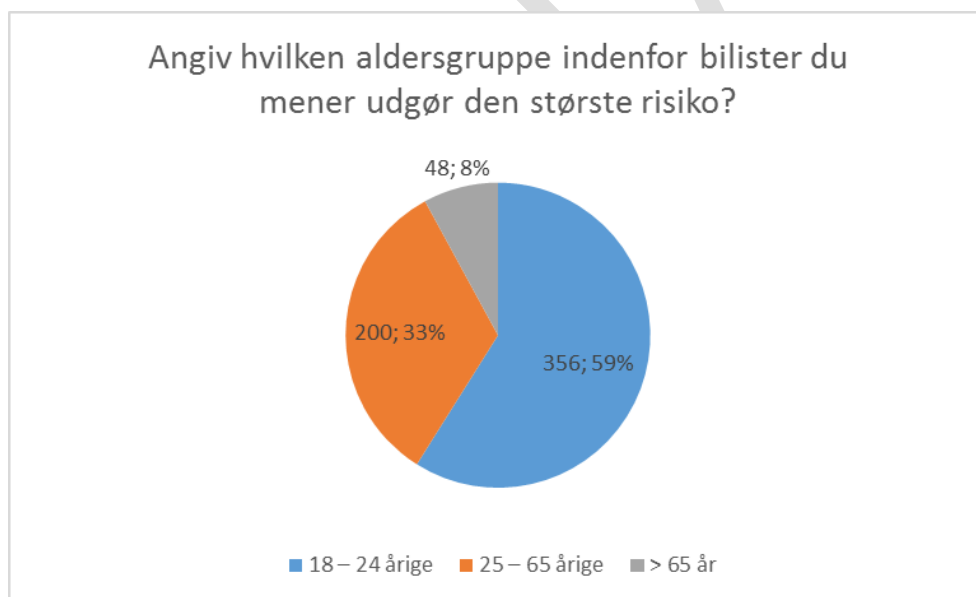
Figur 3.14 Respondenternes idé til løsning af problemerne.

Der er således tegn på, at de der har svaret i en vis udstrækning har fokus på sikkerheden og trygheden for de lette trafikanter, og at der skal gøres noget dels ved infrastrukturen (cykelstier og trafiksaneringer), dels ved bilisternes adfærd (hastighederne). Dette understøttes af, at respondenterne har i spørgeskemadelen har svaret på, at der er manglende cykelstier (46 % af svarene) og hastighederne (43 %) af svarene, der udgør de største trafikikkerhedsproblemer i Holbæk.



Figur 3.15 Fordeling af de farligste trafikantgrupper.

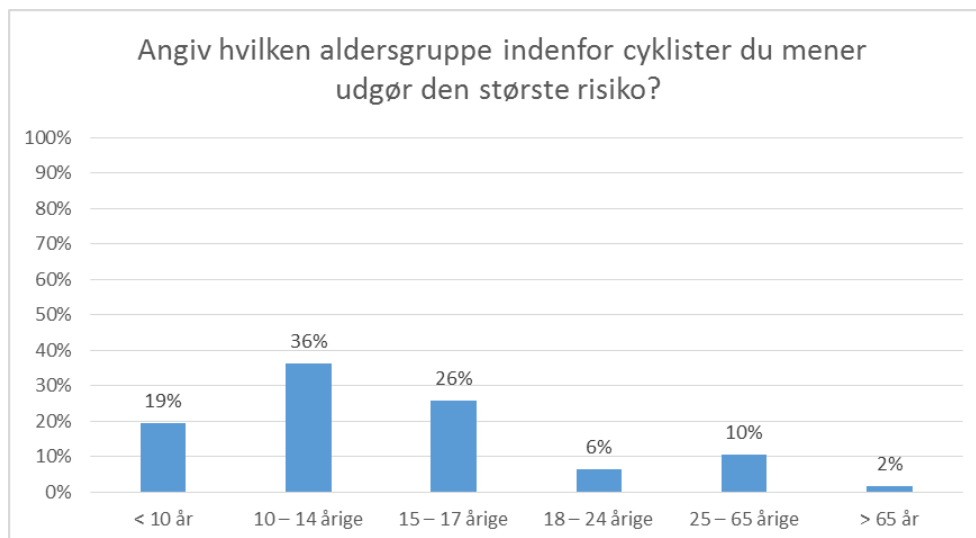
Respondenterne blev ligeledes bedt om at vurdere, hvilke aldersgrupper, der udgør den største trafikikkerhedsmæssige risiko i trafikken. Blandt bilister blev der meget tydeligt peget på de unge bilister (18-24 årige), mens de blandt cyklister blev peget på børn og unge (0-17 årige).



Figur 3.16 Bilister med mindst erfaring vurderes at udgøre den største risiko.

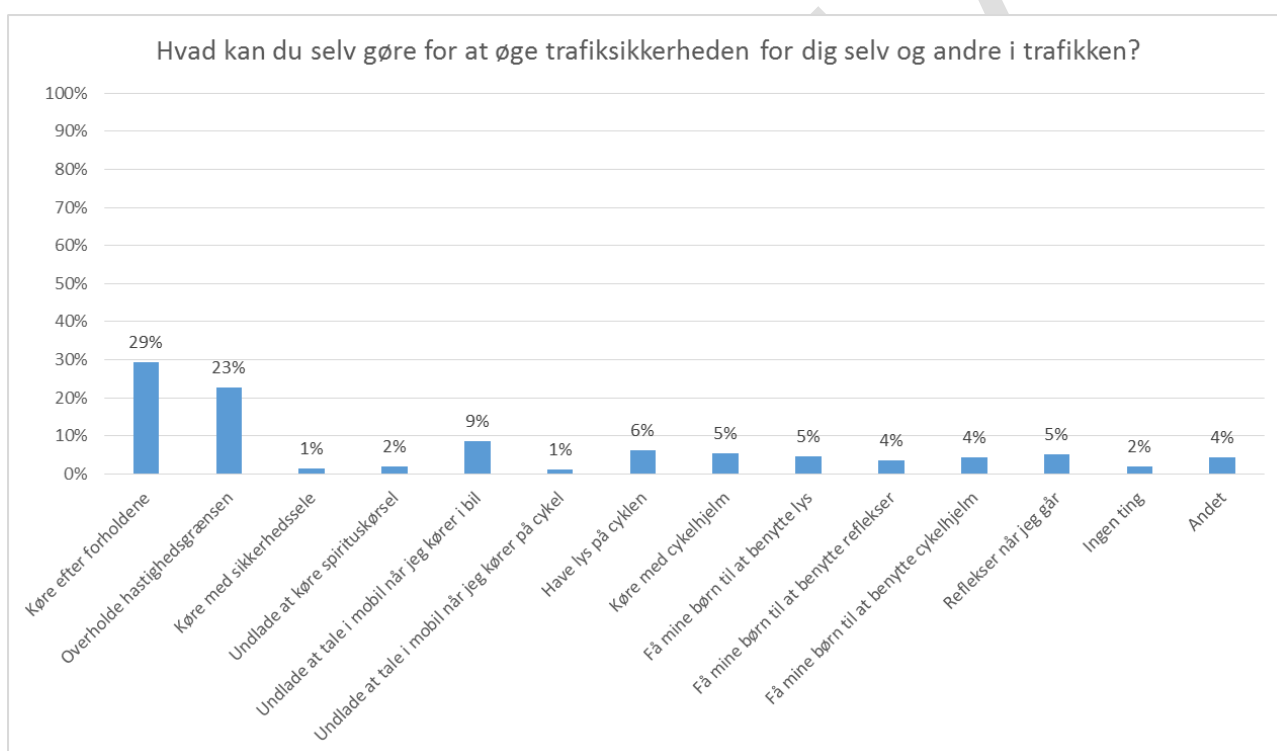
Tryghedsundersøgelsen underbygger det forhold, at der blandt bilister er en større uheldsrisiko for de unge bilister. Undersøgelsen understøtter også, at det er en udfordring at gøre det trygt og sikkert for børn og unge at cykle i trafikken, figur 3.17. Der er således en god sammenhæng til ønskerne om cykelstier og/eller ændret adfærd. Mulighederne for at forbedre forholdene her kan bl.a. ske ved fysiske forhold i infrastrukturen, f.eks. cykelstier eller vi adfærdspåvirkende indsatser.





Figur 3.17 De unge cyklister udgør den største risiko.

Da Holbæk Kommune har en ambition om, at indsatsen for en forbedret sikkerhed er en fælles opgave mellem kommune, Vejdirektoratet, politi og borgere er det interessant, at respondenterne har givet en række konkrete forslag til, hvad de selv kan gøre, for at øge sikkerheden og trygheden.



Figur 3.18 Procentfordeling af tiltag, som man selv kan gøre for at øge trafikikkerheden.

Det drejer det sig især om adfærden som bilist - hvor det at køre efter forholdene og overholde hastighedsgrænserne nævnes oftest (i alt 52% af svarene), men også det at undlade at tale i mobil under kørslen bliver nævnt relativt ofte (9%). Som cyklist drejer det sig især om synlighed (lys og reflekser) og brugen af cykelhjelm. Der er således en vis erkendelse blandt respondenterne på at der kan gøres en indsats for at forbedre sikkerheden og trygheden, og adfærdsregulerende indsatser i forhold til disse emner vil derfor være en del af handlingsplanen.

## 4 Målsætning

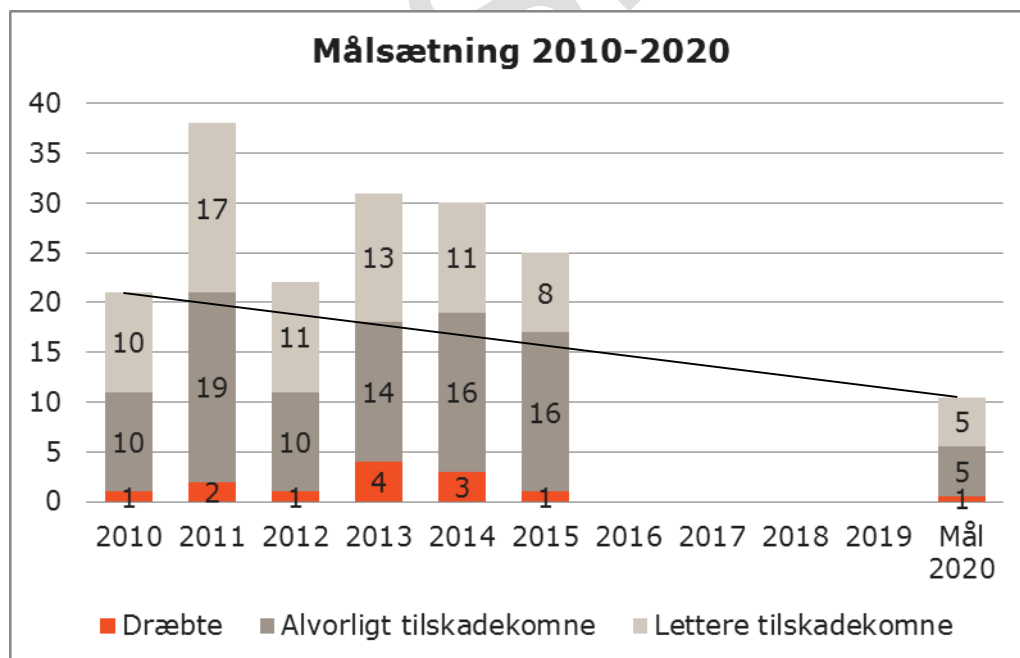
Et trafikuheld har store konsekvenser, ikke bare for de involverede, men også for samfundet. Kommer man til skade i trafikken har det en personlig og en samfundsøkonomisk betydning. Kommunen vil derfor gøre en indsats for at nedbringe antallet af trafikuheld og tilskadekomne i trafikken. Kommunens ambition er, som minimum at leve op til Færdselssikkerhedskommissionens målsætning, hvilket betyder, at:

*"Antallet af personskader på kommunevejene skal reduceres med mindst 50 % frem til 2020 med udgangspunkt i 2010, svarende til en gennemsnitlig reduktion på 5 % pr. år."*

I absolutte tal betyder målene, at der i 2020 på det kommunale vejnet maksimalt må være:

- > 1 dræbt
- > 5 alvorligt tilskadekomne
- > 5 lettere tilskadekomne

Målsætningen frem til 2020 er konkretiseret i Figur 4.1.



Figur 4.1 Holbæk Kommunes mål for dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2020, med udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens nye målsætning.

Derudover har Holbæk Kommune tilsvarende et mål om en halvering af personskader for lette trafikanter. I absolutte tal betyder dette, at der i 2020 på det kommunale vejnet maksimalt må være:

- > 0 lette trafikanter bliver dræbt
- > 2 lette trafikanter bliver alvorligt skadet
- > 1 let trafikant bliver lettere skadet i trafikken

Figur 4.2 viser målsætningen i år 2020 for lette trafikanter med udgangspunkt i 2010.



Figur 4.2 Holbæk Kommunes mål for dræbte og tilskadekomne lette trafikanter med udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens nye målsætning.

Figur 4.1 og figur 4.2 viser uheldstallene for 2010-2015 for Holbæk Kommune og målsætningen i 2020. Det ses, at såfremt antallet af dræbte, forbliver konstant eller lavere, er målsætningen for antallet af dræbte allerede opfyldt.

Til gengæld skal der ske en reduktion i antallet af tilskadekomne på mere end 50%, såfremt målsætningerne skal nås. For alle tilskadekomne skal der ske en reduktion på ca. 55 % i perioden fra 2015 til 2020 for at målsætningen nås, mens der for lette trafikanter skal ske en reduktion på 75 % i perioden fra 2015 til 2020 for at målsætningen nås. Det betyder konkret, at der skal gøres ekstra, fælles, indsats for trafikikkerheden i årene frem, hvis målsætningen skal nås. Set i lyset af de seneste års knap så gode udvikling, er der således tale om en ambitiøs plan, der kræver en fokuseret indsats.

## 5 Indsatsområder

På baggrund af tryghedsundersøgelsen, skolernes input og uheldsanalysen peges der på en række indsatsområder, der skal være i fokus, for at målene kan opfyldes. For at nå målene er det vigtigt med en koordineret indsats med flere aktører. Indsatsområderne er udtryk for, hvor Holbæk Kommune vil prioritere indsatsen, men det er vigtigt at understrege at opfyldelse af målene ligeledes skal ske i et samarbejde med en indsats fra f.eks. borgerne, politiet, Vejdirektoratet, erhvervslivet m.fl.

Indsatsområderne er:

- › Indretning af vejnettet, herunder uheldsbelastede lokaliteter
- › Sikre skoleveje – lette trafikanter
- › Sprituheld
- › Solouheld
- › Unge bilister mellem 18-24 år
- › Ældre i trafikken
- › Adfærd, planlægning og forbedret datagrundlag

### 5.1 Uheldsbelastede lokaliteter

Holbæk Kommune er i gang med at klassificere det kommunale vejnet, således at der er beskrevet hensigter til, hvordan vejnettet bør indrettes. Vejklassifikationen er et grundlag for formidling til borgerne om den service, der tilbydes og et redskab til styrke trafikikkerheden endnu mere.

Trafikveje omfatter kommunens overordnede vejnet. De betjener gennemkørende trafik til/fra kommunen og mellem de enkelte byer.

Kommunens vejnet forventes at blive klassificeret i to hovedkategorier - trafikveje og lokalveje. Klassificeringen har til formål at formidle et funktionelt vejsystem, hvor det er tydeligt for trafikanterne, hvilken type vej, der er tale om, og hvilken adfærd, der er ønskelig på den pågældende vejtype. Det ønskede signal kan kun blive tydeligt, hvis der over en årrække gennemføres en konsekvent tilpasning af vejudformningen (selvforklarende veje) og dermed skabes genkendelighed i de forskellige vejtypers udtryk.

Lokalveje omfatter øvrige veje i kommunen. Lokalvejene sikrer adgang frem til destinationsmål.

Holbæk Kommune vil, for at styrke trafikikkerheden, følge op på:

- › At vejklassifikationen løbende bliver implementeret. I første omgang udarbejdes en prioriteret plan for, hvor der mangler faciliteter til opfyldelse af vejklassifikationen.
- › En ombygning og en forbedring af de særligt uheldsbelastede lokaliteter – i alt 9 kryds og 4 strækninger, se tabel 5.1 som værende særligt uheldsbelastede.

Strækninger	Løsningsforslag
Slagelsevej – fra kommune-grænse ved Katstrupvej til sydlig tilslutning af Holmstrupvej ved Holmstrup.	Lokal hastighedsnedsættelse til 60 km/t suppleret med fartviser. Opstramning af afmærkning og evt. etablering af rumlestriber. Forbud mod venstresving fra P-pladsens tilslutning til Slagelsevej.
Landevejen – fra Tuse Huse i Hagedsted til Ny Sonnerupvej ved Gislinge	Etablering af overhalingsforbud. Forbedring af vejens forløb ved baggrundsafmærkning, rumleriller mm. Øget politikontrol for spiritus og hastighed.
Hovedgaden – fra Flordalsvej til Strandvejen i Svinninge (samlet strækning 619 m)	Hele strækningen bør evt. vurderes med udarbejdelse af et samlet forslag til strækningssombygning. Eksisterende skitseprojekt tilpasses den nye uheldssituation. Tydeligere parkering af parkeringsarealerne evt. ved etablering af sideheller. Reduktion af hastigheden f.eks. ved etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger eller ved byporte.
Ahlgade – fra Valdemar Sejrsvej til Smedelundsgade (samlet strækning 635 m)	Ikke umiddelbart behov for vejtekniske ændringer. Uheldsbillede skal holdes under opsyn. Analyse af parkeringsforholdene og behovet for pladserne i Ahlgade med fokus på trafikanternes og parkanternes adfærd. Øget politikontrol for spiritus og hastighed.
Kryds	Løsningsforslag
Valdemar Sejrsvej / Jernbane-plads	Signaltekniske forbedringer, herunder samordning. Bedre belysning under broen. Ændringer af hastighedsgrænse fra 60 km/t til 50 km/t. Tilbagetrukket stoplinje for køretøjer fra syd. Bør indgå i en samlet analyse af Valdemar Sejrsvej og de enkelte kryds.
Hellestrupvej / Gl. Skovvej / Vinstrupvej	Krydsombygning til rundkørsel eller to forsatte T-kryds. Alternativt etablering af sekundærhelle. Forbedret skiltning og afmærkning af krydset eller anvendelse af fuld stop.
Valdemar Sejrsvej / Lundemarksvej	Signalreguleringen er ændret i 2012. Yderligere signaltekniske forbedringer, herunder samordning. Etablering af før-grønt for cyklister fra Lundemarksvej vest. Tilbagetrukket stoplinje for køretøjer. Separat venstresvingsfase eller -bane. Ændringer af hastighedsgrænse fra 60 km/t til 50 km/t. Uheldssituationen følges. Bør indgå i en samlet analyse af Valdemar Sejrsvej og de enkelte kryds.
Valdemar Sejrsvej / Kalundborgvej / Ahlgade / Havnevej	Gennemgang af nuværende signalindstillinger. Separat venstresvingsfase eller -bane. Ændringer af hastighedsgrænse fra 60 km/t til 50 km/t. Uheldssituationen følges. Bør indgå i en samlet analyse af Valdemar Sejrsvej og de enkelte kryds.
Fjordvej / Kalundborgvej / Stenhusvej	Etablering af separat højresvingsbane på Kalundborgvej. Gennemgang af signaler og signalbestykning for reducere af rødkørsler. Samordning af signalanlæg med nærliggende signalanlæg ved broen for overføring af regionalbanen.
Gl. Ringstedvej / Valdemar Sejrsvej	Signalreguleringen er ændret i 2012. Signaltekniske justeringer. Etablering af separat venstresvingsfase eller -bane. Uheldssituationen følges. Ændringer af hastighedsgrænse fra 60 km/t til 50 km/t. Uheldssituationen følges. Bør indgå i en samlet analyse af Valdemar Sejrsvej og de enkelte kryds.
Valdemar Sejrsvej / L.C.Worsøvej	Signaltekniske forbedringer, herunder samordning. Etablering af selvstændig venstresvingsfase – alternativt ombygning af kryds til rundkørsel. Ændring af hastighedsgrænse fra 60 km/t til 50 km/t. Bør indgå i en samlet analyse af Valdemar Sejrsvej og de enkelte kryds.
Grevingevej / Gislingevej / Hagesholmvej / Aspagårdsvej	Krydsombygning til rundkørsel. Alternativt etablering af sekundærheller. Alternativt ændring af hastighedsgrænse til 70 km/t.
Skagerakvej / Rørvangsvej	Krydsombygning til rundkørsel med tilbagetrukket cykelsti. Alternativt signalanlæg eller enkeltrettede cykelstier. Niveaufri stikrydsning eller vigepligt for cyklisterne ved krydsning af Rørvangsvej. Ændring af hastigheden til 50-60 km/t.

Tabel 5.1 De særligt uheldsbelastede lokaliteter med løsningsforslag til forbedring af trafikikkerheden.

## 5.2 Lette trafikanter og skoleveje

Forbedring af sikkerheden og trygheden for lette trafikanter kræver en indsats på mange felter:

- › Udbedring af de uheldsbelastede lokaliteter,
- › Bedre og flere cykelstier,
- › Kampagner for tryk og sikker cykeltrafik,
- › Dialog med børn og deres forældre m.m.

De indsatser der forbedrer sikkerheden og trygheden for de lette trafikanter generelt vil også forbedre sikkerheden og trygheden for skolebørnene, mens meget lokale tiltag omkring skolerne primært vil være orienteret mod skolebørnene. Det er Holbæk Kommunes ambition, at sikkerheden og trygheden for skolebørn skal forbedres mest muligt, men også at der sker en generel forbedring for de lette trafikanter.

I forbindelse med udarbejdelse af trafikikkerhedsplanen har der været et særligt fokus på skolevejene, og som en del af planens udarbejdelse er der gennemført en udpegnings af trafikfarlige skoleveje, se figur 3.11. Der er generelt tale om større gennemgående veje i kommunen, som forbinder bysamfundene samt indfaldsvejene til Holbæk. Det bemærkes, at udpegnings af trafikfarlige skoleveje ikke er fuldstændig. Der vil være en række lokaliteter, hvor det er nødvendigt fra sag til sag at vurdere, i hvilket omfang, der er tale om en trafikfarlig skolevej. Mange skoleelever færdes til og fra skole via gang og cykling. Det er vigtigt at forældre føler sig trygge ved at sende deres børn ud i trafikken. Når børn og unge kan færdes trygt og sikkert i trafikken, er forældre i højere grad villig til at lade børn gå eller cykle til skole og fritidsaktiviteter. En løbende opdatering af trafikfarlige skoleveje og en opfølgning på at nedbringe omfanget af trafikfarlige skoleveje er således en del af trafikikkerhedsplanen.

Med de input der er kommet i forbindelse med trafikikkerhedsplanens udarbejdelse kan der peges på følgende indsatser, der bør være i fokus:

- › Forbedring og udbygning af stinettet. Indledningsvis bør der udarbejdes en stiplan med prioritering af stianlæg og stikrydsning af større veje,
- › Skolerne udarbejder trafikpolitikker for skoler og institutioner, herunder også fokus på, hvad forældrene kan gøre for at bidrage til sikre og trygge veje for skolebørnene,
- › Lokale forbedring af adgangsforhold, afsætning, cykelparkering etc. ved de enkelte skoler,
- › Forbedring af forholdene for skolepatruljerne – som minimum en sikring af, at kommunen opfylder bekendtgørelsen for skolepatruljeblink for 2022,
- › Udvidet fokus på, at skoleeleverne går eller cykler til skole, herunder et udvidet fokus på cyklistprøverne, som kun kan afholdes i samarbejde med politiet
- › Forbedring af adgangsforholdene ved skolerne for cyklisterne,
- › Gennemførelse af kampagne for synlighed og sikkerhed på cykel, især rettet mod børn og unge som angivet i spørgeundersøgelsen.

- › Årlig opdatering af trafikfarlige skoleveje på baggrund af en opdateret uheldskortlægning og konkrete henvendelse. Udpegningen sker i et tæt samarbejde med politiet. Opdateringen bør foregå om foråret, således at udpegningen er klar inden det nye skoleårs begyndelse.

### 5.3 Sprituheld

Der har gennem årene været meget fokus på spiritusuheld i trafikken. Heldigvis har det haft en positiv effekt, men der sker fortsat for mange uheld, hvor spiritus er én af årsagerne til uheldet. Uheldsanalysen viser, at der i ca. 14 % af person- og materielskadeuheldene i Holbæk Kommune var spiritus involveret og at det langt overvejende er mænd, der har været fører af bilen. Kommunen vil ikke selvstændigt gennemføre kampagner med spiritus som emne.

For at reducere antallet af spirituheld vil kommunen:

- › Medvirke i evt. landsækkende kampagner. Derudover kan spiritus være et emne ved trafikikkerhedsrelateret dialog med forskellige målgrupper.
- › Opfordre politiet til hyppigere spirituskontrol.

### 5.4 Solouheld

Uheldsanalysen viser, at ca. 37 % af de registrerede person- og materielskadeuheld er sket i landzone. Analysen har heller ikke vist nogen entydig tendens i disse uheld, men ca. 34 % af landzoneuheldene er solouheld, hvor hastigheden ofte er et væsentligt element i denne type uheld.

For at minimere omfanget af uheld i landzone vil kommunen vurdere mulighederne for:

- › Etablering af lokale hastighedsgrænser, (kryds og kurver). Hastighedsgrænser fastsættes i samarbejde med politiet,
- › Etablering af rumleriller og autoværn eller forbedret skiltning og afmærkning,
- › At medvirke i evt. landsdækkende kampagner der sigter mod denne problemstilling,
- › Særlige kampagner/kommunikation til udvalgte grupper, f.eks. unge mænd, således at der kommer mere fokus på denne problemstilling, også hos trafikkanterne. Dette kan f.eks. ske i et samarbejde med lokalfora.

### 5.5 Unge bilister mellem 18 og 24 år

Unge, og især mænd mellem 18 og 24 år, udgør en forholdsmeæssig stor del af uheldsstatistikken. Ifølge uheldsanalysen viste det sig, at i ca. 16 % af uheldene er det unge mellem 18 – 24 år, der har været involveret. Heraf har ca. 73 % været unge mænd. Årsagerne hertil kan være mange, men deres manglende erfaring og vurdering af hastighederne er væsentlige årsager. Dertil kommer påvirkningen af

spiritus. I Holbæk har der i 18 af de registrerede uheld ligeledes været spiritus involveret.

For at reducere uheld med unge bilister vil kommunen:

- › Medvirker i evt. landsækkende kampagner, der er rettet mod unge i trafikken,
- › Vurdere muligheden for at gennemføre indsatser inden for kommunalt regi, hvor der kan arbejdes med de unges forståelse af trafikal adfærd, f.eks. gennem lokalfora, projekter i gymnasier og erhvervsskoler samt ungdomsskoler og i tæt samarbejde med politiet og køreskoler.

## 5.6 Ældre i trafikken

Person- og materielskadeuheld med ældre udgør kun ca. 10 % af de registrerede uheld i Holbæk Kommune, men det er vurderet at være et vigtigt indsatsområde i forhold til, at ældregruppen bliver større og større og mere mobil i fremtiden. Det vil i stor udstrækning dreje sig om information og dialog med de ældre om, hvordan de selv kan medvirke til en øget trafikikkerhed, men også for at få bedre viden om, hvilke ønsker de ældre har til kommunen om at indrette infrastrukturen så den bliver mere sikker og tryk for de ældre.

For at gøre det bedre og mere sikkert og trykt for ældre i trafikken vil Holbæk Kommune:

- › Tage initiativ til dialog med ældregrupperne om, hvad der kan gøres for at skabe endnu bedre sikkerhed og bedre tryghed. Det gælder både i forhold til deres rolle som bilister, men også som fodgængere og cyklister. Aktiviteten vil være i tæt samarbejde med lokalfora, ældreråd, aktivitetscentre etc.

## 5.7 Adfærd, planlægning og datagrundlag

I spørgeundersøgelse var der en klar tilkendegivelse fra respondenterne på, at de selv kan medvirke til at forbedre trafikikkerheden i Holbæk. Der var især fokus på bilisternes vilje til at overholde hastighederne, køre efter forholdene og undlade at tale i mobiltelefon under kørslen. Derudover var der synspunkter på anvendelse af lys og reflekser samt brug af cykelhjelm i forbindelse med cykling.

Som opfølgning på spørgeundersøgelsen vil kommunen:

- › Arbejde med information, kampagner el.lign. der er orienteret mod bilisternes adfærd og de lette trafikanters synlighed og sikkerhed.

Ud over disse adfældsregulerende indsatser er det af stor vigtighed, at datagrundlaget til stadighed er ajourført for at kunne styrke arbejdet med trafikikkerhed.

Kommunen vil derfor:

- › Gennemføre en årlig uheldsanalyse, således at der er kendskab til, hvordan trafikikkerhedssituationen udvikler sig.



- › Foretage en årlig revision af trafikfarlige skoleveje, således at der tages hensyn til ændrede skolestrukturer, skoledistrikter og ombygninger på vejnettet.
- › Fastholde proceduren med trafiksikkerhedsrevision på større anlægsprojekter.
- › Gennemføre en trafiksikkerhedsinspektion af kommunens vejnet, først og fremmest med fokus på veje i åbent land.
- › Gennemføre en systematisk analyse af uheld i åbent land og uheld med unge mellem 18 og 24 år.

FORSLAG

## 6 Handleplanen

I det følgende er vist en handleplan med foreslåede indsatser frem mod 2020 til understøttelse af de kommunale trafikikkerhedsmål. Det skal bemærkes, at handleplanen generet ikke er prioriteret og heller ikke udtømmende. Der vil hvert år være mulighed for at supplere med nye projektmuligheder og nye aktiviteter til understøttelse af en positiv udvikling på trafikikkerhedsområdet. Det bemærkes ligeledes, at listen indeholder så mange indsatser og tiltag, at det ikke er realistisk at gennemføre dem alle inden år 2020.

Det anbefales dog, at der i den første periode er fokus på forbedring af vilkårene for de lette trafikanter og håndtering af en række af de mindre problemstillinger og enklere løsninger, der eksisterer ved skolerne. En håndtering af disse giver muligheden for at forbedre trygheden for en del brugere for relativt få midler. Derudover bør der være fokus på forbedring af trafikikkerheden på de uheldsbelastede lokaliteter.

Handleplanen kan betragtes som et katalog over indsatser, der vil medvirke til at forbedre sikkerheden og trygheden.

FORSLÅET

Tryghedsundersøgelse <sup>3</sup>	Uheldsudpegning	Trafikfarlig skolevej	Skolebestyrelse	Tryghedsundersøgelse <sup>4</sup>	Løsningsforslag / Videre arbejde	Økonomiskøn (1.000 kr.)
<b>Strækninger</b>						
Askov Huse ved Mørkøv		-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	Vurderes efter konkret projekt
Bognæsvej ml. Tuse Næs Vej og Markedslev Huse	-	-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Butterupvej ml. Tuse Byvej og Severinsmindevej	-	-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Havnegade ml. Havnevej og Havnepladsen	-	-	-	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Havnevej ml. Ahlgade og Munkholmvej	X	-	X	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Holbækvej i Svinninge ud for Villa-vej	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Hovedgaden i Svinninge ml. Rønne Allé og Landlystvej	X	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Hovedgaden i Mørkøv ml. Holbækvej og Østerled	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Munkholmvej ml. Sofiesminde Allé og Østre Fælledvej	-	X	X	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Nykøbingvej ml. Mørkøv og Stigs Bjergby	-	X	X	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Nørupvej ved Søstrup	-	-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Oldvejen i Holbæk	-	-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Ringstedvej i Mørkøv ml. Holbækvej og Skovvejen	-	X	X	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Sasserupvej ud for Søstrup Kirke	-	-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Skamstrupvej i Mørkøv ml. Skovvejen og Naustok	-	X	X	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Springstrupvej i Allerup	-	-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Stenhusvej i Holbæk	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Svinningevej fra Bøgebjergvej og mod øst i Svinninge	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Søstrupvej ml. Søstrup og Holbæk	-	-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Tuse Næs Vej	-	-	X	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
<b>Kryds</b>						
Munkholmvej / Sofiesminde Alle	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	Vurderes efter konkret projekt
Landevejen / Byvej i Gislinge	-	X	X	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Stenhusvej / Skagerakvej	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Søstrupvej / Sasserupvej / Nørupvej	-	-		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Omfartsvejen / Stenhusvej	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Kattegatsvej / Bispehøjen	-	-	X	X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Kalundborgvej / Tuse Byvej ved Tuse	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	
Roskildevej / Sandbakkevej / Vipperød Byvej	-	X		X	Problem og løsning skal vurderes nærmere	

<sup>3</sup> Lokalteter fra tryghedsundersøgelsen er oplystet i tilfældig rækkefølge og indikere ikke en prioritering. Strækningerne er oplystet i alfabetisk rækkefølge.

<sup>4</sup> De her angivne lokaliteter er lokaliteter, der er udpeget af mindst 10 personer i tryghedsundersøgelsen.

Skoler	Uheldsudpegning	Trafikfarlig skolevej	Skolebestyrelse	Tryghedsundersøgelse <sup>5</sup>	Løsningsforslag / Videre arbejde	Økonomiskøn (1.000 kr.)
<b>Engskovskolen</b>						
Ny skolepatrulje og forbedring af forhold for eksisterende			X			Vurderes efter konkret projekt
Indretning af parkeringspladsen ved Jernløse afdeling			X		Ændring af adfærd på pladsen – herunder pladsens indretning.	
Skolevejs krydsning af Skolevænget i Knabstrup fremstår mørk, og skolebørn på cykel og med bus skal krydse vejen her.			X		Etablering af belysning	
<b>Isefjordsskolen</b>						
Kortlægning af elevernes færdselsruter til/fra skole			X		Sikre overensstemmelse med skolevej og dens indretning af fortov, sti, tunnel mm.	Vurderes efter konkret projekt
Belysning af skolens store parkeringsplads			X		Forbedring af belysningsforholdene.	
Faciliteter for lette trafikanter ved Orø færgeren og Havnevej.			X		Etablering af sti/fortov.	
<b>Sofielundskolen</b>						
Forbedring af trafikafvikling på Bispehøjen			X		Krydset Bispehøjen/Kattegatsvej samt strækningen forbi skolen på Bispehøjen analyseres.	Vurderes efter konkret projekt
Indretning af parkeringspladsen ved skolen			X		Ændring af adfærd på pladsen – herunder pladsens indretning.	
Munkholmvej			X		Sikre krydsningspunkter / støtteheller.	
<b>Kildevangens Skole</b>						
Busstoppested ved Ågerup					Flytning af busstoppested.	Vurderes efter konkret projekt
Roskildevej er trafikeret og skaber ingen "naturlige stop"		X	X	X	Signalanlæg i krydset Roskildevej/Sandbakkevej- Vipperød Byvej	
Krydset Hellestrup/Vallestrupvej			X		Etablering af venteareal for skolebørn som venter på bussen.	

<sup>5</sup> De her angivne lokaliteter er lokaliteter, der er udpeget af mindst 3 personer i tryghedsundersøgelsen.

Skoler	Uheldsudpegning	Trafikfarlig skolevej	Skolebestyrelse	Tryghedsundersøgelse <sup>6</sup>	Løsningsforslag / Videre arbejde	Økonomiskøn (1.000 kr.)
<b>Skolen ved Tuse Næs</b>						
Tuse Næs Vej			<b>X</b>		Etablering af sti.	Vurderes efter konkret projekt
Udbyvej i Udby			<b>X</b>		Hastighedsdæmpende foranstaltninger ved skolen, f.eks. hævet flade.	
Krydset Tuse Byvej / Butterupvej			<b>X</b>		Ændring i signalprogram og indstillinger.	
<b>Tornvedskolen</b>						
Rampeanlæggene på Ringstedvej / Skamstrupvej med Skovvejen			<b>X</b>		Krydsanalyse / ombygning til sikring af konflikt ml. skolebørn og hårde trafikanter.	Vurderes efter konkret projekt
Ind/udkørsel til Mørkøv Cafeen ved fodgængerovergangen			<b>X</b>		Ændring af pladsens indretning og etablering af kiss-and-ride anlæg.	
Holbækvej ud for skolen mellem Solsortvej og Ny Kirkevej			<b>X</b>		Etablering af fodgængerovergang/krydsningshelle hvor skolepatruljen står i dag.	
Elmegården ved hallen			<b>X</b>		Indretning af området samt etablering parkering og aflæsningspladser.	

<sup>6</sup> De her angivne lokaliteter er lokaliteter, der er udpeget af mindst 3 personer i tryghedsundersøgelsen.

Uhedsbelastede lokaliteter	Uhedsudpegning	Trafikfarlig skolevej	Skolebestyrelse	Tryghedsundersøgelse <sup>7</sup>	Løsningsforslag / Videre arbejde	Økonomiskøn (1.000 kr.)
<b>Strækninger</b>						
Slagelsevej ved Holmstrup.	X	X		-	Lokal hastighedsnedsættelse Opstramning af afmærkning	200
Landevejen ved Gislinge	X	X		-	Etablering af overhalingsforbud Opstramning af vejforløb – baggrundsafmærkning, rumleriller m.m.	200
Hovedgaden i Svinninge	X	X		X	Samlet strækningssombygning – udarbejdelse af projekt	5.000
Ahlgade	X	X		-	Parkerings- og adfærdsanalyse samt øget politikontrol for spiritus og hastighed.	300
<b>Kryds</b>						
Valdemar Sejrsvej / Jernbaneplass	X	X		X	Strækningssanalyse af Valdemar Sejrsvej Ændret hastighedsgrænse	250
Hellestrupvej / Gl. Skovvej / Vinstrupvej	X	-		-	Krydsombygning.	5.000
Valdemar Sejrsvej / Lundemarksvej	X	X		-	Strækningssanalyse af Valdemar Sejrsvej Ændret hastighedsgrænse Signaltekniske ændringer og mindre krydsombygninger	200-500
Valdemar Sejrsvej / Kalundborgvej / Ahlgade / Havnevej	X	X		-	Strækningssanalyse af Valdemar Sejrsvej Ændret hastighedsgrænse Mindre krydsombygning.	200-500
Fjordvej / Kalundborgvej / Stenhusvej	X	X		-	Signaltekniske justeringer Mindre krydsombygning.	200-500
Gl. Ringstedvej / Valdemar Sejrsvej	X	X		X	Strækningssanalyse af Valdemar Sejrsvej samt mindre trafiktekniske ændringer, eventuelt suppleret med mindre krydsombygning.	200-500
Valdemar Sejrsvej / L.C.Worsøvej	X	X		-	Strækningssanalyse af Valdemar Sejrsvej Ændret hastighedsgrænse Evt. signaltekniske justeringer	200-500
Grevingevej / Gislingevej / Hagesholmvej / Aspagaardsvej	X	X		-	Krydsombygning.	5.000
Skagerakvej / Rørvangsvej	X	X		X	Krydsombygning.	5.000

<sup>7</sup> De her angivne lokaliteter er lokaliteter, der er udpeget af mindst 3 personer i tryghedsundersøgelsen.

Indsatsområder i øvrigt	Uheldsudpegning	Trafikfarlig skolevej	Skolebestyrelse	Tryghedsundersøgelse	Løsningsforslag / Videre arbejde	Økonomiskøn (1.000 kr.)
<b>Indretning af vejnettet</b>						
Udarbejdelse af vejklassifikation					Der udarbejdes en vejklassifikation med funktionsbeskrivelser i forhold til services og udformning af de enkelte veje. Der skal udarbejdes en prioriteret plan for, hvor der mangler faciliteter til opfyldelse af vejklassifikationen. I mange henseender vil der være en tæt relation til den ovenfor nævnte stiplan.	300
Projekter til vejklassifikation					Udmøntning af konkrete projekter til opfyldelse af vejklassifikationen. (Et årligt beløb, der vil være projektafhængigt)	>500
<b>Lette trafikanter og skoleveje</b>		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>		
Trafikpolitikker for skoler og evt. institutioner					Udarbejdelse af trafikpolitikker for de enkelte skoler med henblik på at skabe bedre rammer for cyklisterne og bedre cykelkultur og dermed få flere til at cykle. (Overslaget dækker alle 27 skoleafdelinger)	1.000
Udarbejdelse af en stiplan				<b>X</b>	Udarbejdelse af en stiplan for Holbæk, således der bliver fokus på, hvor der mangler faciliteter, der kan fremme en mere sikker cykeltrafik.	350
Mere fokus på cyklistprøverne					Der skal være mere fokus på, hvordan børnene lære at cykle sikkert i trafikken og fokus på deres "reelle" evner til at cykle sikkert. (Et årligt beløb)	200
<b>Sprituheld</b>	<b>X</b>					
Kampagner					Følge de landsdækkende kampagner vedrørende spirituskørsel.	200
Dialog og samarbejde					Spirituskørsel kan være et emne i de sammenhænge, hvor der er mulighed for dialog vedrørende samarbejde om trafikprojekter.	200
<b>Solouheld</b>	<b>X</b>					
Systematisk analyse af uheld i åbent land					Gennemførelse af en systematisk analyse af de uheld, der sker i åbent land, med henblik på at få fokus på, om det drejer sig om vejtekniske forhold og/eller adfærdsmæssige forhold, der er årsag til uheldet. Trafikikkerhedsinspektion af udvalgte strækninger. På baggrund heraf udarbejdes en plan for evt. ombygninger.	250
Lokale hastighedsgrænser					Fastsættelse af lokale hastighedsgrænser på udsatte lokaliteter i åbent land, evt. suppleret med dynamisk skiltning, autoværn (hvis nødvendigt), rumleriller eller ændret afmærkning i øvrigt. (Overslag indeholder ikke dynamisk skiltning)	500
Hastighedsplan					Udarbejdelse af hastighedsplan for Holbæk, der fastlægger ønskede hastigheder på de enkelte veje og strækninger. Ses i sammenhæng med den vejklassifikation, der er under udarbejdelse.	350

Indsatsområder i øvrigt	Uheldsudpegning	Trafikfarlig skolevej	Skolebestyrelse	Tryghedsundersøgelse	Løsningsforslag / Videre arbejde	Økonomiskøn (1.000 kr.)
<b>Unge bilister mellem 18-24 år</b>	X			X		
Systematisk analyse af uheld med unge mellem 18 – 24 år					Gennemførelse af en systematisk analyse af de uheld, hvor 18 – 24 årige er involveret med henblik på at få fokuseret årsagen til uheldene.	250
Dialogorienteret involvering af de unge					Igangsætning af projekter med de unge om trafikikkerhed, f.eks. via samarbejdsprojekter på gymnasier, erhvervsskoler, ungdomsklubber, køreskoler etc.	200
<b>Ældre i trafikken</b>	X					
					Dialog og kommunikation med de ældre borgergrupper, således at der skabes viden og klarhed over, hvad der skal til i Holbæk, for at denne gruppe oplever det mere sikkert og trygt at færdes i trafikken	100-400
<b>Øvrigt</b>						
Skolepatruljer					Sikring af kommunens skolepatruljer opfylder bekendtgørelsen for skolepatruljeblink gældende for 2022.	N/A
Kampagne					Kampagne for bedre trafikmoral – kø efter forholdene	250
Kampagne					Kampagne og dialog om anvendelse af lys, reflekser, cykelhjelm etc.	250
Uheldsanalyse					Årlig uheldsanalyse	100
Trafikfarlige skoleveje					Årlig revision af trafikfarlige skoleveje	100
Trafikkerhedsrevision					Trafikkerhedsrevision af anlægsprojekter (årlig omkostning, der bør indeholdes i de enkelte projekter)	100
Trafikkerhedsinspektion					Trafikkerhedsinspektion af kommunens veje, fokus på veje i åbent land og de veje, hvor der er registreret uheld.	250