

Trafiksikkerhedsplan

Baggrundsrapport

Roskilde Kommune, 2021



Udarbejdet af: Julie Rugh, Martin Hallberg, Elena Pérez-Rebollo
Kontrolleret af: Michael D. Grønlykke, Elena Pérez-Rebollo
Godkendt af: Lene Hansen
Dato: 02.06.2021
Version: 04
Projekt nr.: 1015250

Indholdsfortegnelse

1	Indledning.....	5
2	Kortlægning og analyse.....	6
2.1	Frem til nu (udførte og planlagte projekter)	6
2.2	Sådan er forholdene i dag	8
2.2.1	Vejene og trafikken	8
2.2.2	Hastighedsoverskridelser.....	14
2.3	Utryghed.....	18
2.3.1	Borgerudpegninger – geografisk udpegning	19
2.3.2	Skoleveje	27
2.4	Uheldsgrundlag.....	28
2.4.1	Den nationale målsætning	32
2.4.2	Uheldsudvikling.....	33
2.4.3	Hvor er uheldene sket?	35
2.5	Hvornår er uheldene sket?.....	37
2.6	Hvilke typer af uheld er sket?	39
2.7	Hvem har været involveret i uheldene?	45
2.8	Fokusområderne	48
2.8.1	Eneuheld.....	49
2.8.2	Uheld i kryds i byer	50
2.8.3	Fodgængeruheld	51
2.8.4	Cyklister	52
2.8.5	Knallert 30	53
2.8.6	Unge bilførere.....	54
2.9	Uheldsbelastede lokaliteter	55
2.10	Kort over lokaliteter fra analyser ift tryghed, hastighed, uheld	58
3	Målsætning og indsatsområder	59
3.1	Målsætning.....	59
3.1.1	Sikkerhed.....	59
3.1.2	Hastighed.....	60
3.1.3	Færdselsundervisning	60
3.1.4	Tryghed	60
3.2	Fokusområder og indsatser.....	61
3.2.1	Krydsuheld i byer	61
3.2.2	Fodgængere	61
3.2.3	Cyklister	62
3.2.4	Unge bilførere.....	62
3.2.5	Hastighed.....	62
3.2.6	Trafiksikkerhed i hverdagen.....	63
4	Projekter og prioritering	65
4.1	Adfærdspåvirkende aktiviteter	73
4.2	Projekter med løsnings- og prisoverslag	74
4.3	Prioritering af projekterne	87
4.4	Det videre arbejde.....	94
5	Bilag.....	95

5.1	Stedspecifikke årsager til utryghed	95
5.2	Oversigt over udvalgte projekter	103

1 Indledning

Denne rapport er en baggrundsrapport, og er grundlaget for Roskilde Kommunes nye trafiksikkerhedsplan.

Rapporten indeholder en tematisk uheldsanalyse og en geografisk uheldsudpegning, samt en kortlægning af trafikmængder og hastigheder.

Ydermere rummer rapporten en analyse af utryghed på baggrund af borgerundersøgelse gennemført ultimo 2020.

I november 2020 udgav Færdselssikkerhedskommissionen en ny national handlingsplan. Roskildes trafiksikkerhedsplan tager afsæt i handlingsplanens nye anbefalinger til mål, strategi og indsatser.

Med denne trafiksikkerhedsplan bidrager Roskilde til opfyldelse af en indsats i den nationale handlingsplan om, at alle kommuner i Danmark skal have en trafiksikkerhedsplan.

Den nye trafiksikkerhedsplan danner grundlag for den fremtidige prioritering af trafiksikkerhedsarbejdet i kommunen.

Planen erstatter den tidligere trafiksikkerhedsplan fra 2014.

Der udarbejdes en midtvejsevaluering af Trafiksikkerhedsplan 2021 i 2026 på baggrund af udviklingen op til 2026. Formålet er at vurdere om indsatser og målsætninger skal revideres.

Det overordnede mål med den nye trafiksikkerhedsplan er at målrette Roskilde Kommunes arbejde med at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne i trafikken.

I rapporten er der udpeget projekter, hvor der sker flest uheld, er de største hastighedsoverskridelse eller opleves som utrygge. Projekterne er sammenholdt med tidligere udførte projekter, eller projekter der allerede besluttet. På den baggrund er der udvalgt 30 projekter, som der er udarbejdet løsningsforslag til.

Denne plan sigter mod at påvirke både trafikantfaktoren og vejfaktoren og løsningsforslag kan derfor være adfærdspåvirkning i form af kampagner og undervisningstilbud, fysiske ombygninger af vejene eller yderligere analyse, der kan afklare dels behov og konsekvenser ved gennemførelse af et projekt.

Plan- og Teknikudvalget beslutter hvert år, hvilke projekter fra listerne, der skal udføres på baggrund af en anbefaling fra forvaltningen. Denne nye trafiksikkerhedsplan skal være et værktøj til at kunne prioritere trafiksikkerhedsprojekterne.

2 Kortlægning og analyse

Som grundlag for trafiksikkerhedsplanen er der behov for at kortlægge og analysere de trafikale forhold i Roskilde Kommune.

2.1 Frem til nu (udførte og planlagte projekter)

Inden for trafik- og mobilitetsområdet har Roskilde Kommune udarbejdet flere planer som støtter visionen for de kommende års udvikling. Trafik- og Mobilitetspolitikken fra 2014 fastlægger den overordnede vision på trafik- og mobilitetsområdet:

God og let adgang og bæredygtig mobilitet skal fastholde Roskildes førerposition, som en af landets mest attraktive bosteder.

Kommunen skal være kendt for en fleksibel og grøn mobilitet, der skaber de bedste rammer for det gode og sunde hverdagsliv, en effektiv pendling, en stærk detailhandel, virksomhedernes konkurrencekraft og for et alsidigt kultur- og byliv i hele kommunen.

Fokusområder inden for trafik- og mobilitet er: God og let adgang, Grøn mobilitet, Sundhed, bevægelse og leg samt Aktivt spændende byliv.

Alle planer indeholder forbedrende tiltag i form af konkrete projekter på vejnettet. Trafiksikkerhedsplanen vil resultere i en liste over prioriterede projekter, det er derfor vigtigt at sammenholde de forskellige planer, så kommunernes midler og indsatser prioriteres bedst i fremtiden.

Herunder beskrives de relevante planer som spiller ind i, og som er relevante elementer der skal indarbejdes i en sammenhæng og derfor også indgår i arbejdet med en nye trafiksikkerhedsplan.

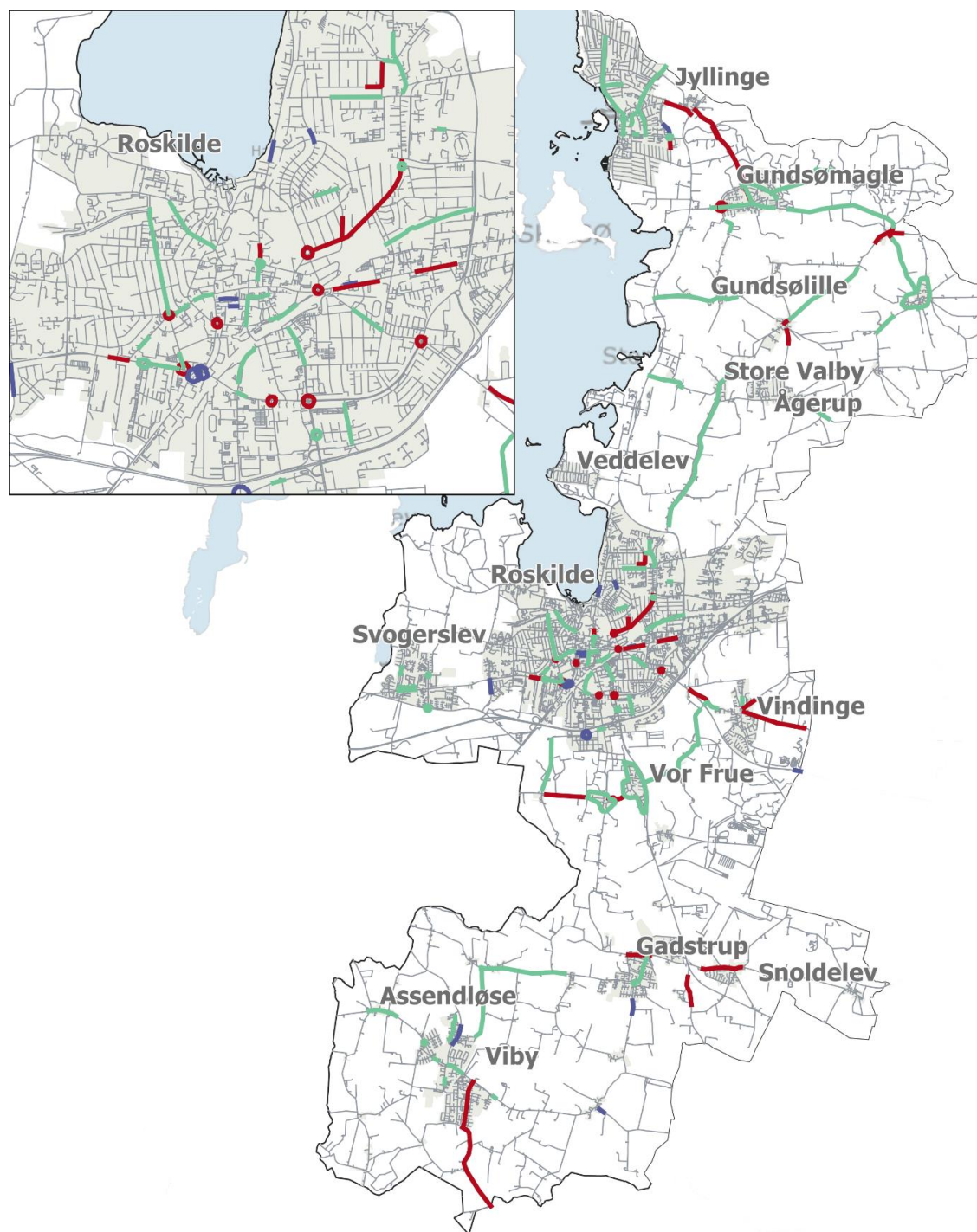
Cyklistplan 2017

Cyklistplanen fra 2017 er en ud af 6 planer, der bidrager til, at Roskilde indfrier visionerne i Trafik- og mobilitetspolitikken. Samtidig bidrager cyklistplanen til at opfylde Klimapolitikkens vision om, at reducere transportbehovet i Roskilde Kommune, og at transporten sker på den mest bæredygtige måde. Planen indeholder en liste over besluttede projekter i perioden 2017-2019, og et katalog over en række ikke finansierede projekter.

Udpegede lokaliteter i den nye trafiksikkerhedsplan sammenholdes med endnu ikke finansierede projekter i cyklistplanen så der skabes synergi mellem de to planer.

Trafiksikkerhedsplan 2014

Trafiksikkerhedsplanen indeholder en liste over prioriterede projekter. Figur 1 viser de gennemførte projekter fra trafiksikkerhedsplanen siden 2014. Kommunen har desuden løbende gennemført mindre trafiksikkerhedsprojekter, som også er vist på kortet. Kommunen har herved løbende fulgt op på trafiksikkerhedsplanen og har samtidig med forholdt sig til den løbende uheldsudvikling og borgernes tryghed.

Oversigt over projekter fra sidste trafiksikkerhedsplan**Status på trafiksikkerhedsprojekter**

- Gennemførte projekter fra trafiksikkerhedsplan 2014
- Ej gennemførte projekter fra fra trafiksikkerhedsplan 2014
- Løbende udpegede trafiksikkerhedsprojekter som er udført

Figur 1 Gennemførte og planlagte projekter i Roskilde Kommune siden seneste trafiksikkerhedsplan

Trafik- og mobilitetsplan Roskilde Syd

Planen omhandler området syd for Roskilde Lufthavn og dækker de største byer, Viby og Gadstrup, en række landsbyer og det åbne land. Trafik- og mobilitetsplanen for Roskilde syd er et konkret bud på de kommende års indsats for at udvikle Roskilde Syd på trafikområdet. Udpegede lokaliteter i denne trafiksikkerhedsplan sammenholdes med projekterne i trafik- og mobilitetsplan Roskilde Syd, som ikke er udført.

Trafikplan Jyllinge – 2014

Planen er en trafikplan, som indeholder forbedrende tiltag til trafikafviklingen i Jyllinge Bymidte og de omkringliggende boligområder. Resultatet af planen er et idekatalog med løsningsforslag for trafikale tiltag i byen med tilhørende anlægsoverslag. Udpegede lokaliteter i denne trafiksikkerhedsplan sammenholdes med projekterne i trafikplanen for Jyllinge, som ikke er udført.

Pulje til cyklisme, trafiksikkerhed og mobilitet 2021-2023

Kommunens pulje til cyklisme, trafiksikkerhed og mobilitet 2021 – 2023 indeholder en liste over prioriterede projekter. Alle projekter, der foreslås prioriteret i puljen i 2021 og frem, er vurderet ud fra kriterierne: Cykelfremme, trafiksikkerhed, skoleveje, mobilitet, klimaeffekt og synergieffekt/ samspil med øvrige tiltag. Dertil skal der være en geografisk spredning over år.

I udvælgelsen af projekter i puljen er udgangspunktet projekter, der indgår i de eksisterende planer Cyklistplan 2017, Trafiksikkerhedsplan 2014 og Trafik- og mobilitetsplan for Roskilde Syd. Derudover kan der indgå projekter, der er blevet aktuelle på baggrund af bl.a. tællinger (f.eks. høje hastigheder), politiregistrerede uheld, henvendelser fra borgere, dialog med skolerne eller ny boligudbygning.

Når denne nye trafiksikkerhedsplan er vedtaget kan det give anledning til omprioritering af projekterne i puljen fra 2022 og frem.

2.2 Sådan er forholdene i dag

Roskilde Kommune har ca. 88.000 indbyggere pr. 1. januar 2020 og et areal på 212 km². Kommunen er inddelt i 5 områder:

- Roskilde og omegn
- Gadstrup og omegn
- Viby og omegn
- Store Valby, Ågerup og omegn
- Jyllinge, Gundsømagle og omegn

Roskilde by er kommunens hovedby i kraft af sine mange indbyggere, arbejdspladser, butikker, uddannelsessteder og kulturtilbud.

Vejene og trafikken

Roskilde Kommune er beliggende i Region Sjælland. Roskilde er den største by i kommunen, idet mere end halvdelen af kommunens indbyggere bor her. Kommunen udgør et areal på 212 km² og har 473 km kommunevej og 219 km offentlige stier. Desuden huser kommunen 216 km privat fællesvej og 37 km statsvej.

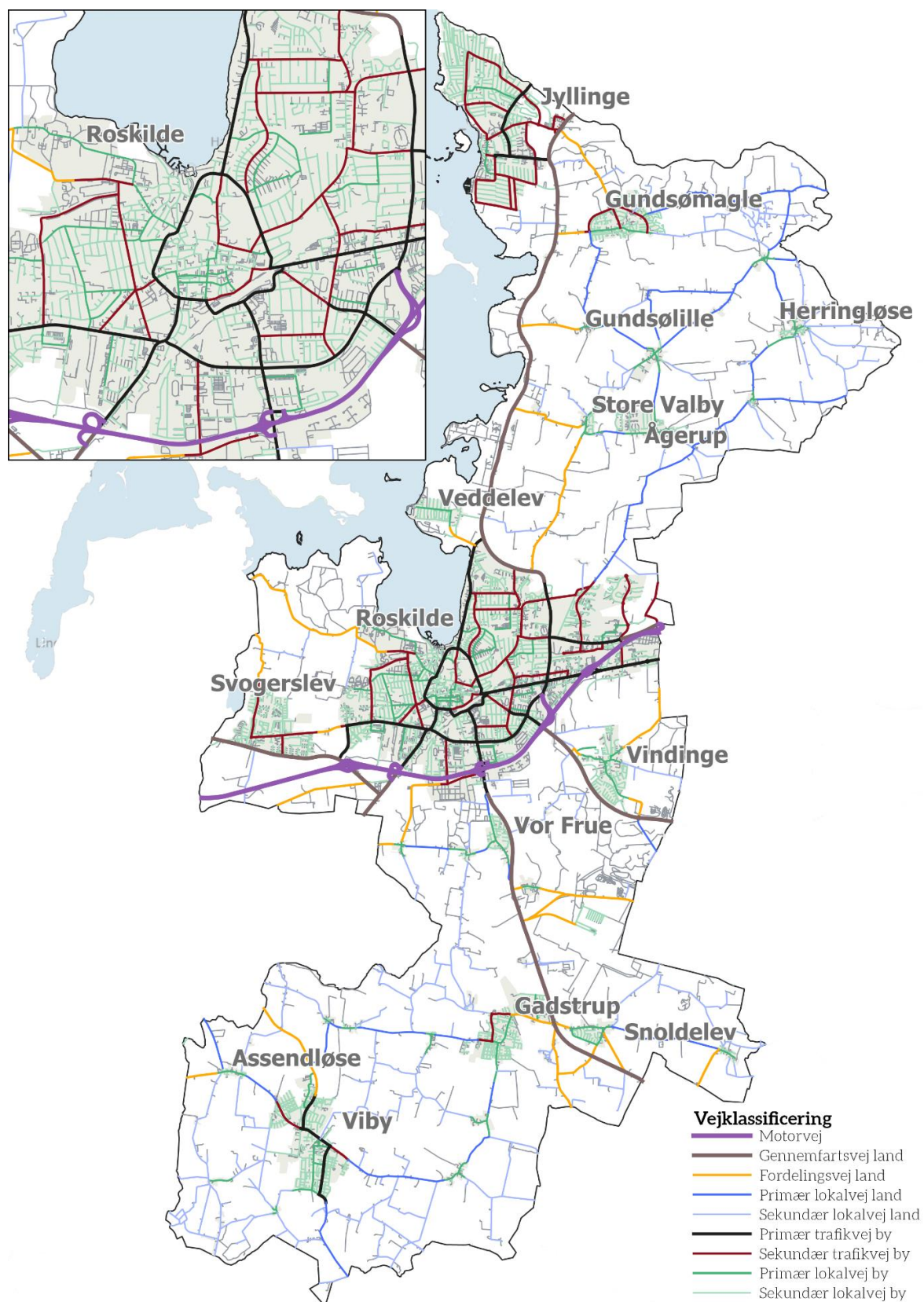
Arbejdsstyrken udgør ca. 72% af kommunens borgere, hvor knap 18.600 arbejder i kommunen, mens ca. 45.000 arbejder uden for kommunen. Der er desuden ca. 44.000, der pendler ind i kommunen. Med den store ind- og udpendling i kommunen er der behov for et sikkert og effektivt transportsystem bestående af en kombination af veje- og stier samt kollektiv transport.

Roskilde Kommune har inddelt vejnettet i kommunen i 9 vejklasser. Med statsvejene – Holbækmotorvejen samt rute 14 og rute 6 er der sammen med de kommunale trafikveje et overordnet vejnet som

sikrer, at gennemkørende samt trafik til arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i kommunen kan køre på tværs samt nord-syd gennem kommunen.

Kommunes opdeling af vejnettet sikrer sammenhæng med vejene i nabokommunerne og giver et ensartet vejnet, hvor det er tydeligt for trafikanterne, hvilken adfærd der forventes af dem og deres medtrafikanter. Vejklasserne har betydning for hvordan vejene indrettes til dels motortrafikanter og dels lette trafikanter.

Et kort over kommunens vejnet og respektive vejklasser ses i figur 2.

Vejklasser i Roskilde Kommune

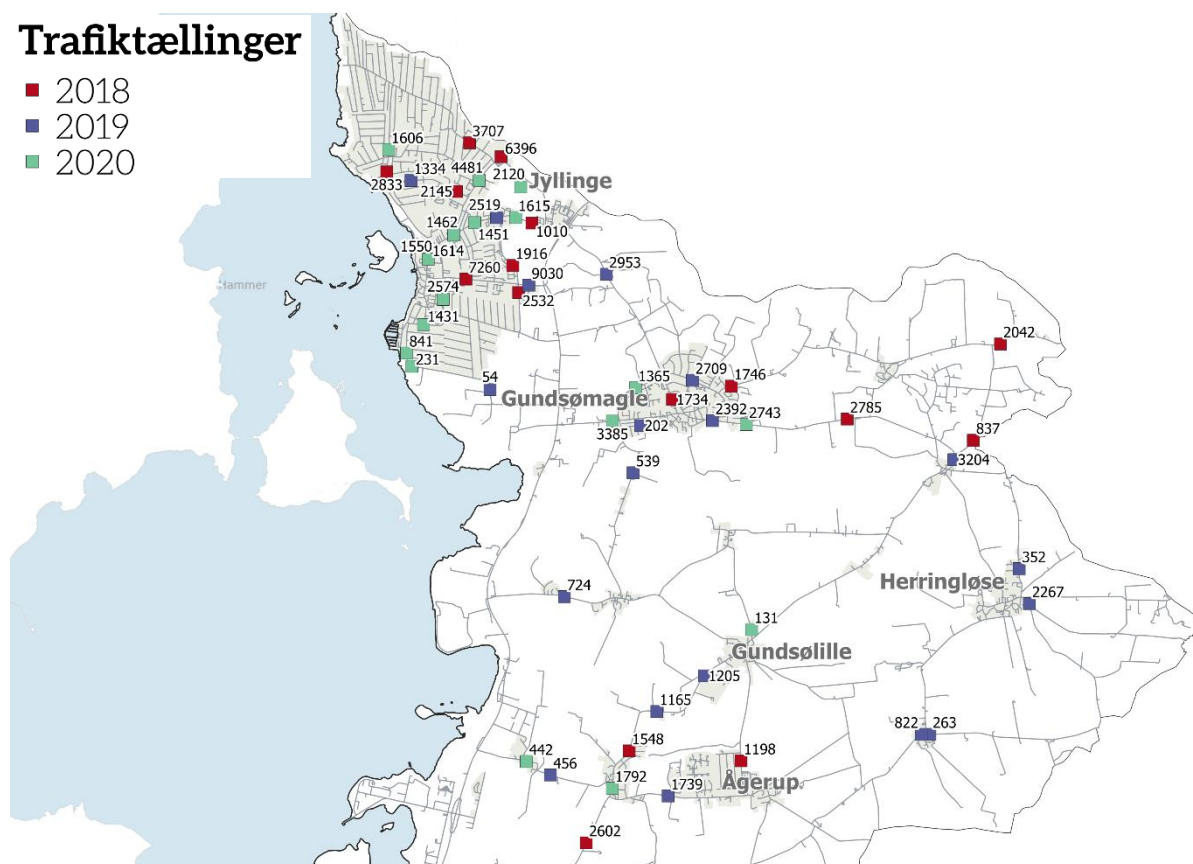
Figur 2 Kort over vejklasser i Roskilde

Roskilde Kommune gennemfører mere end 100 tællinger hvert år.

Tællingerne udføres på et antal nøglelokaliteter, hvor der tælles hver og hvert andet år. Dette giver et overblik over både trafikudviklingen og hastighedsniveauet.

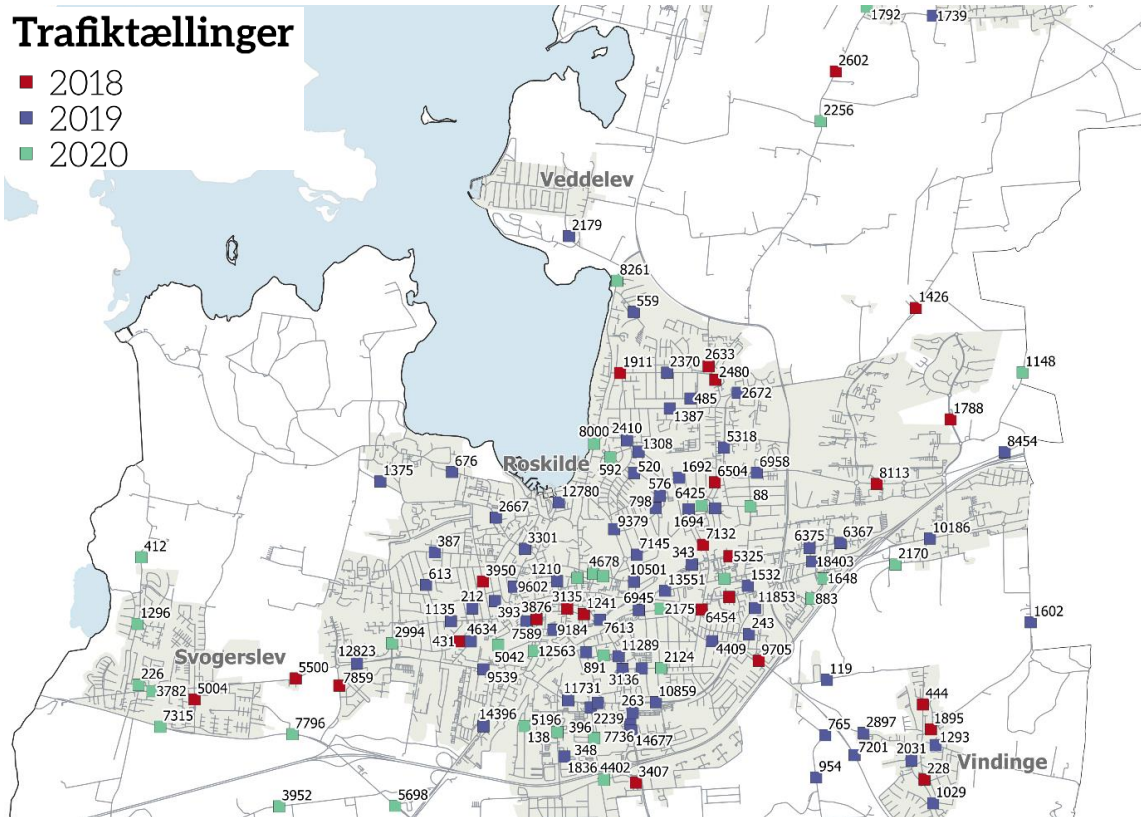
Herudover tælles der på en række lokaliteter som er afledt af borgerhenvendelser og konkrete projekter.

Figur 3 til figur 6 viser trafiktal for vejnettet i Roskilde Kommune for årene 2018-2020.



Figur 3 Årsdøgns trafik (ÅDT) på tællesnit i Jyllinge - Ågerup i perioden 2018 - 2020

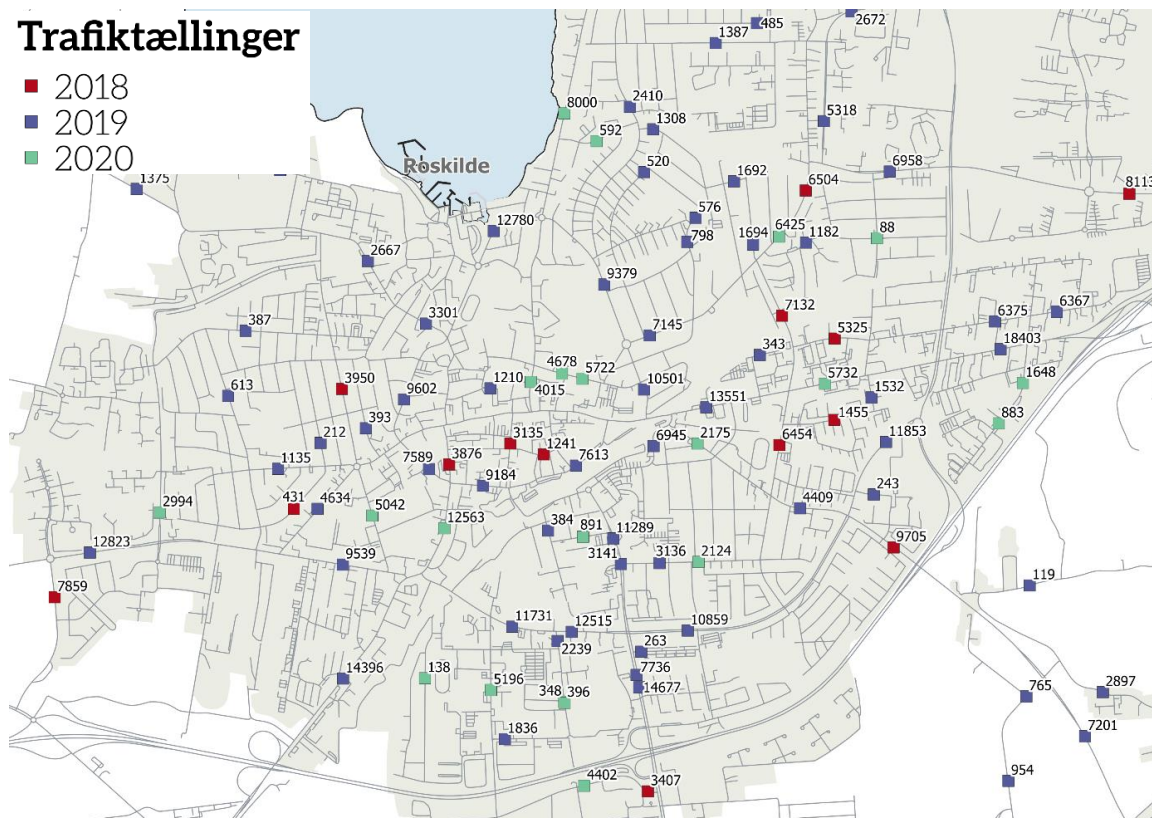
I Roskilde og omegn ses den største trafikbelastning på større indfaldsveje til Roskilde by, f.eks. Københavnsvej med en årsdøgntrafik (ÅDT) på 13.000 – 18.000 køretøjer pr. døgn, Køgevej, hvor trafikmængden varierer mellem 11.000 – 15.000 køretøjer pr. døgn, og Ringstedvej hvor trafikmængden er ca. 14.500 køretøjer pr. døgn.



Figur 4 Årsdøgntrafik (ÅDT) på tællesnit i Roskilde i perioden 2018 – 2020

Trafiktællinger

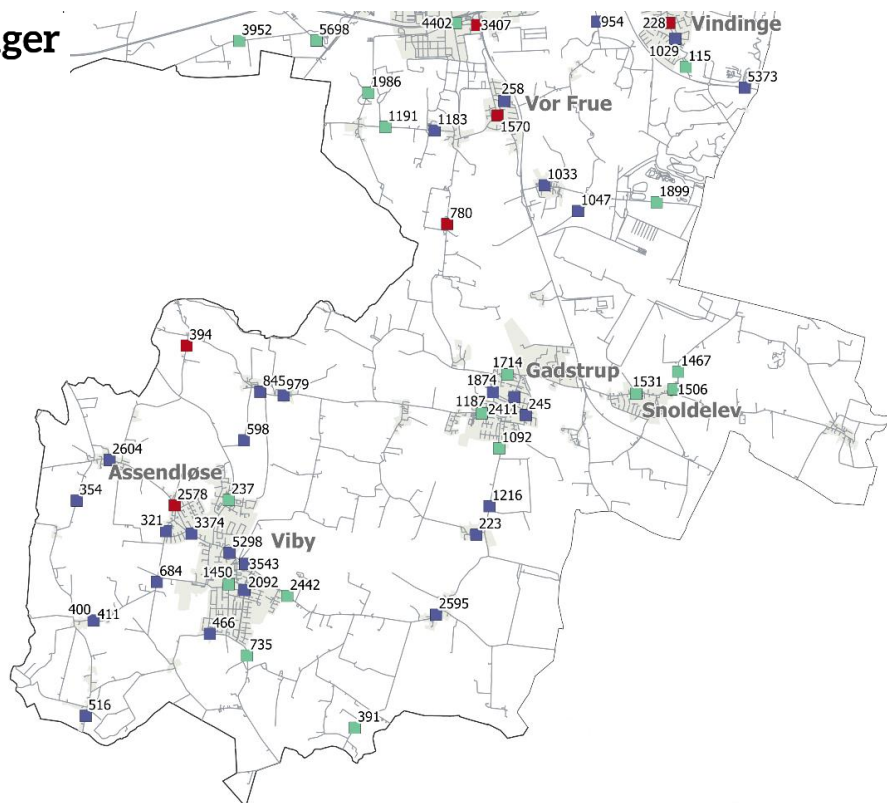
- 2018
- 2019
- 2020



Figur 5 Årsdøgns trafik (ÅDT) på tællesnit i Roskilde by i perioden 2018 – 2020

Trafiktællinger

- 2018
- 2019
- 2020



Figur 6 Årsdøgns trafik (ÅDT) på tællesnit i Viby - Gadstrup i perioden 2018 – 2020

2.2.2 Hastighedsoverskridelser

Roskilde Kommune har i årene 2018-2020 gennemført trafiktællinger og hastighedsmålinger i mere end 200 tællesnit. Data herfra kan anvendes til, at afdække om der generelt er problemer med høje hastigheder på vejnettet i Roskilde Kommune.

Hastighedsmålingerne på faste tællestationer viser, at 64 % af trafikanterne overholder hastighedsgrænsen.

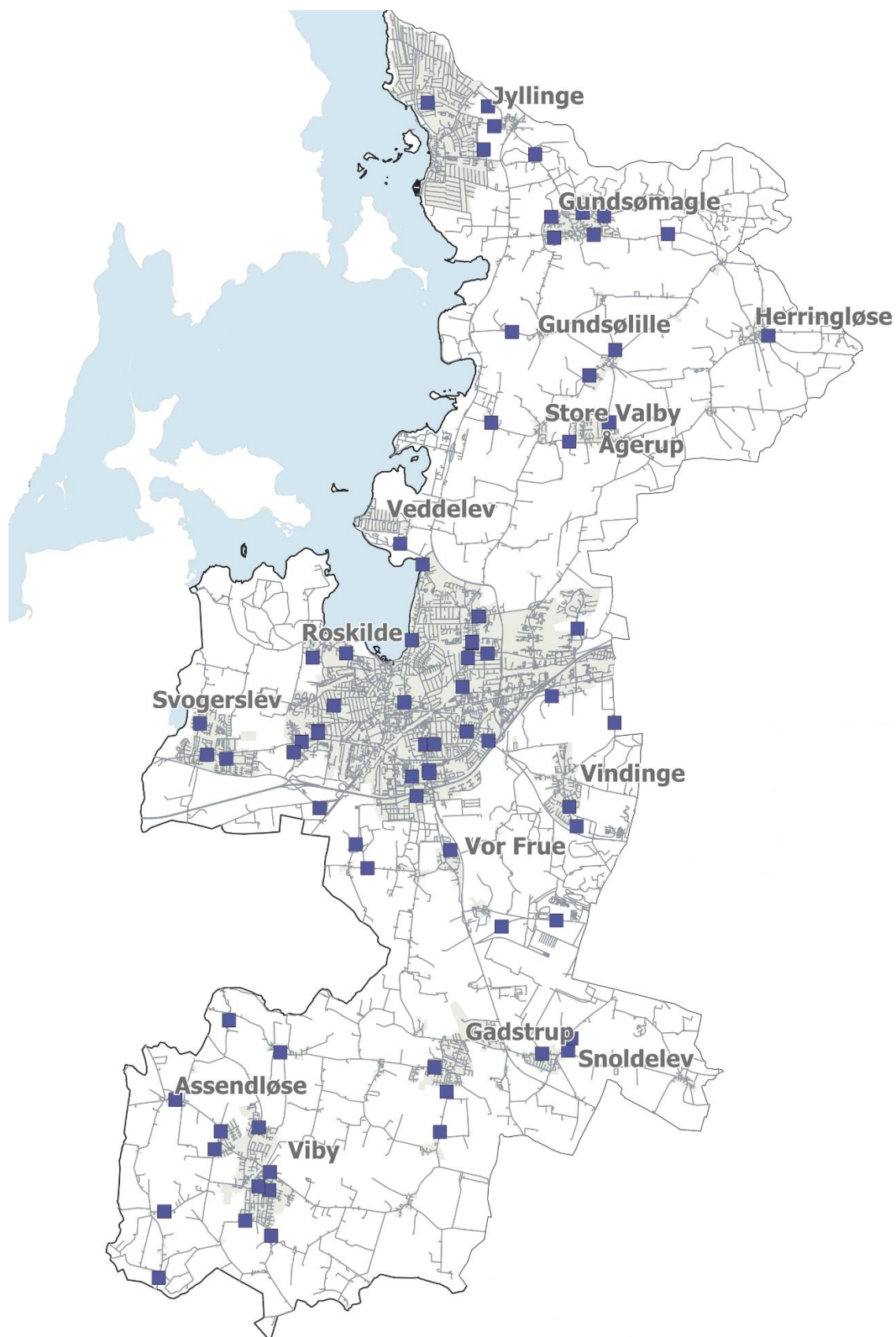
De udpegede lokaliteter i figur 7 samt i tabel 1 og 2, er de lokaliteter hvor der er væsentlige hastighedsoverskridelser.

Væsentlige hastighedsoverskridelser defineres som målinger, hvor 85% fraktilen overstiger hastighedsgrænsen med 10% plus 3 km/t.

85% fraktilen er den hastighed som 85 % af de registrerede trafikanter holder sig under.

På 79 af de målte lokaliteter er der registreret en væsentlig hastighedsoverskridelse. Dette svarer til 31% af tællesnittene.

Det fremgår af figur 7, at hastighederne overskrides både i og udenfor byzoner.

Tællesnit med væsentlige hastighedsoverskridelser

Figur 7 Målepunkter i blå hvor 85%-fraktilen overskrider hastighedsgrænse med mere end 10% + 3 km/h

Tabel 1 viser hvor de største hastighedsoverskridelser sker i kommunen, mens tabel 2 viser de største hastighedsoverskridelser i byzone, hvor der typisk færdes flere lette trafikanter. Tabellerne er sorteret efter hastighedsoverskridelsen i faldende rækkefølge, hvor hastighedsoverskridelsen er beregnet som differensen mellem 85%-fraktilen og hastighedsgrænsen + 10% + 3 km/h.

ID	Vejnavn	Sted	ÅDT	Hastighedsgrænse	Gennemsnitshastighed	85%-fraktil	Hastighedsoverskridelse
1	Lyngbækvej	Midt på Lyngbækvej - 75 meter sydvest for bæk	1.047	60*	77,6	91,5	22,5
2	Østrupvej	225 meter øst for Maglegårdsvej	2.785	60	76,8	86,8	17,8
3	Tunevej	Ved Tunevej 7 ved Snoldelev	1.467	50	62,3	72,9	14,9
4	Vibyvejen	Ca. 100 m N.f. Bodsbjerggårdsvej	4.149	50	62,3	72,7	14,7
5	Store Valbyvej	Ml. Byzonetavle og indkørsel til skolen	1.205	40	51,9	61	14
6	Ramsøllillevejen	Mellem de to sydlige indkørsler til nr. 34	1.216	50	59,4	70,7	12,7
7	Svenstrupvejen	Mellem hus nr. 58 og 60A - Syd for Mosevej	516	50	59,2	69,8	11,8
8	Gundsøllillevej	Ud for nr. 31	1.198	50	55,1	69,2	11,2
9	Tjærebyvej	Ml. Abildgårdsvej og Solhøjgårdsvej, Ved nr. 125	1.899	60	66,6	79,4	10,4
10	Holmevej	50 meter vest for Holmehøjen	1.746	50	56,6	67,6	9,6

Tabel 1 Største hastighedsoverskridelser, *hastighedsgrænse er efterfølgende ændret til 70 km/t.

ID	Vejnavn	Sted	ÅDT	Hastighedsgrænse	Gennemsnitshastighed	85%-fraktil	Hastighedsoverskridelse
3	Tunevej	Ved Tunevej 7 ved Snoldelev	1.467	50	62,3	72,9	14,9
4	Vibyvejen	Ca. 100 m N.f. Bodsbjerggårdsvej	4149	50	62,3	72,7	14,7
5	Store Valbyvej	Ml. Byzonetavle og indkørsel til skolen	1.205	40	51,9	61,0	14,0
6	Ramsøllillevejen	Mellem de to sydlige indkørsler til nr. 34	1.216	50	59,4	70,7	12,7
7	Svenstrupvejen	Mellem hus nr. 58 og 60A - Syd for Mosevej	516	50	59,2	69,8	11,8
8	Gundsøllillevej	Ud for nr. 31	1.198	50	55,1	69,2	11,2
10	Holmevej	50 meter vest for Holmehøjen	1.746	50	56,6	67,6	9,6
11	Møllevej (Jyllinge)	50 m vest for Brohaven	1.010	50	54,1	66,6	8,6
12	Gundsømagle Parkvej	Lygtepæl, 80 meter nordøst for Anneksgårdsvej	1.365	50	57,4	66,3	8,3

ID	Vejnavn	Sted	ÅDT	Hastighedsgrænse	Gennemsnitshastighed	85%-fraktil	Hastighedsoverskridelse
13	Vindingevej	Ud for beredskabsstation	9.705	50	56,9	65,6	7,6
14	Hyrdehøj Vestvej	Ml. Holbækvej og Hyrdehøj Bygade	7.859	50	57,5	65,1	7,1
15	Rådalsvej	Mellem Kløvervej og Kornvej - Ud for hus nr. 18	1.334	40	45,9	54,0	7,0
16	Lindegårdsvej (Jyllinge)	240 m nord for Jyllinge Parkvej	1.916	50	56,5	64,8	6,8
17	Hovedgaden	ca. 180 m vest for Piledyssen	2.392	40	46,1	53,1	6,1
18	Sankt Ols Gade	Ud for nr. 18	4.015	30	33,4	41,7	5,7
19	Piledyssen	Ml. Stendyssevej og Gulddysse Skovvej	2.709	40	45,3	51,9	4,9
20	Bromarken	140 meter sydøst for Dagmarvej	2.120	50	53,4	61,2	3,2
21	Byageren	Nord for Jernbanebroen	7.132	50	53,7	60,8	2,8
22	Parkvej (Viby)	Mellem Rosenvænget og Lindevej	2.092	50	51,8	59,	1,7

Tabel 2 Største hastighedsoverskridelser i byzoner

2.3 Utryghed

Det skal være trygt at færdes i Roskilde Kommune både som ung og som gammel, og uanset om man er motortrafikant, cyklist, fodgænger eller kollektiv rejsende. Vores oplevelse af tryghed i trafikken kan påvirke vores samlede mobilitetsoplevelse og få os til at fravælge transportmidler eller ruter.

Samtidig skal vi være opmærksomme på, at en vis utryghed nogle gange kan gøre trafikanten mere opmærksom i trafikken. Opmærksomhed i trafikken har stor betydning for en høj trafiksikkerhed. Derfor skal der samtidig være fokus på, at en øget tryghed ikke medfører situationer, så trafikanter bliver mindre opmærksomme og derfor medfører at antallet af uheld stiger. Det skal sikres, at der ikke går på kompromis med sikkerheden for at øge trygheden, i de situationer hvor de to hensyn undtagelsesvis ikke kan gå hånd i hånd.



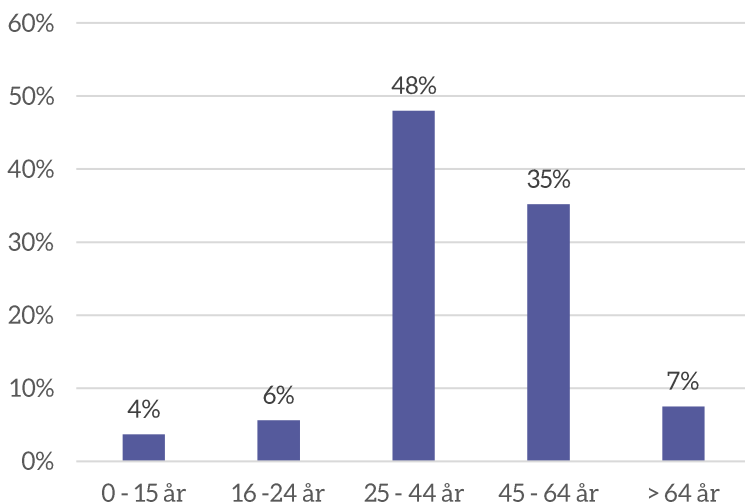
Figur 8 Facebook-opslag om deltagelse i undersøgelse

2.3.1 Borgerudpegninger – geografisk udpegning

Roskilde Kommune har i perioden 10.11.2020-03.01.2021 gennemført en webbaseret spørgeskema-analyse blandt borgere i kommunen. I analysen har borgerne mulighed for at udpege og beskrive forhold og lokaliteter, som de opfatter som farlige, eller hvor de føler sig utrygge i trafikken. I undersøgelsen var det muligt for borgerne at angive årsager til deres oplevede problemer.

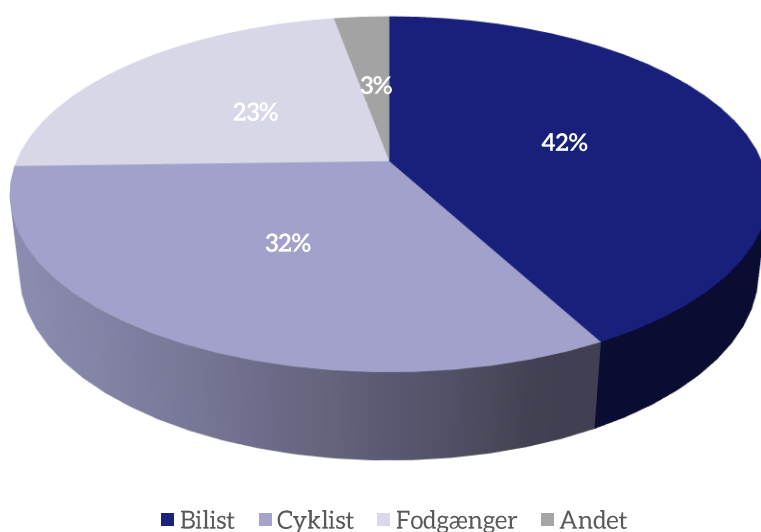
Der er indkommet 2.134 besvarelser i den webbaserede spørgeskemaanalyse, som bl.a. har været annonceret på kommunens facebook-side, på kommunens hjemmeside samt i Roskilde avis.

Figur 9 viser aldersfordelingen blandt besvarelserne og det ses, at det primært er trafikanter i den erhvervsaktive alder, der har deltaget i undersøgelsen.



Figur 9 Aldersfordeling på deltagere i borgerundersøgelsen

Figur 10 viser fordeling over trafikanttyper blandt de svarende, som hovedsageligt transporterer sig i bil, på cykel eller som fodgængere. I aldersgruppe 0-15 år er alle trafikanter fodgængere eller cyklister, mens lette trafikanter udgør godt halvdelen af alle besvarelser i de øvrige aldersgrupper.



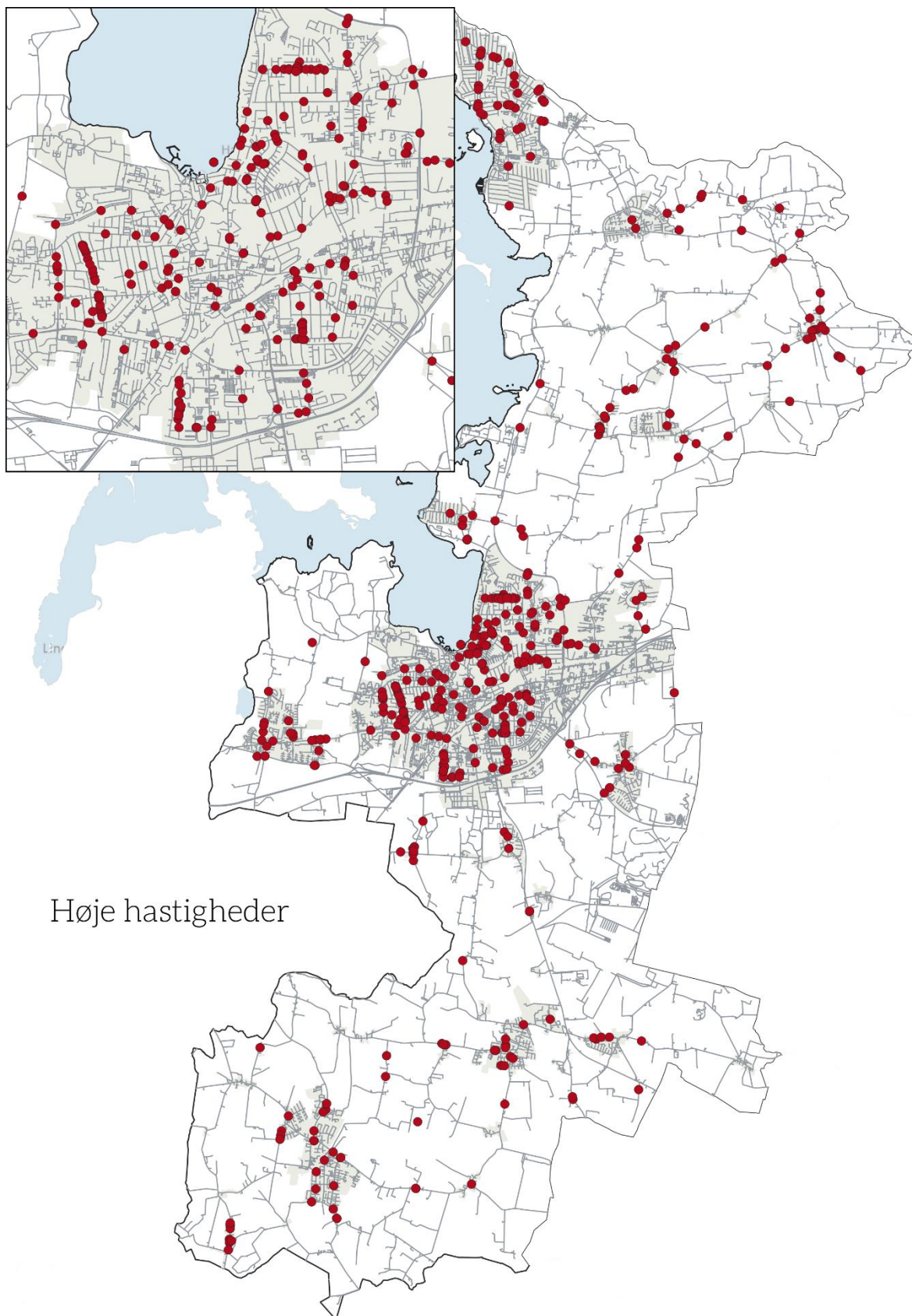
Figur 10 Fordeling på trafikanttyper blandt deltagere i borgerundersøgelsen

I undersøgelsen har borgerne kategoriseret lokaliteterne efter hvilket problem, de opfatter at være det største problem på stedet. Resultaterne fremgår af tabel 3 sorteret efter det hyppigst udpegede problem.

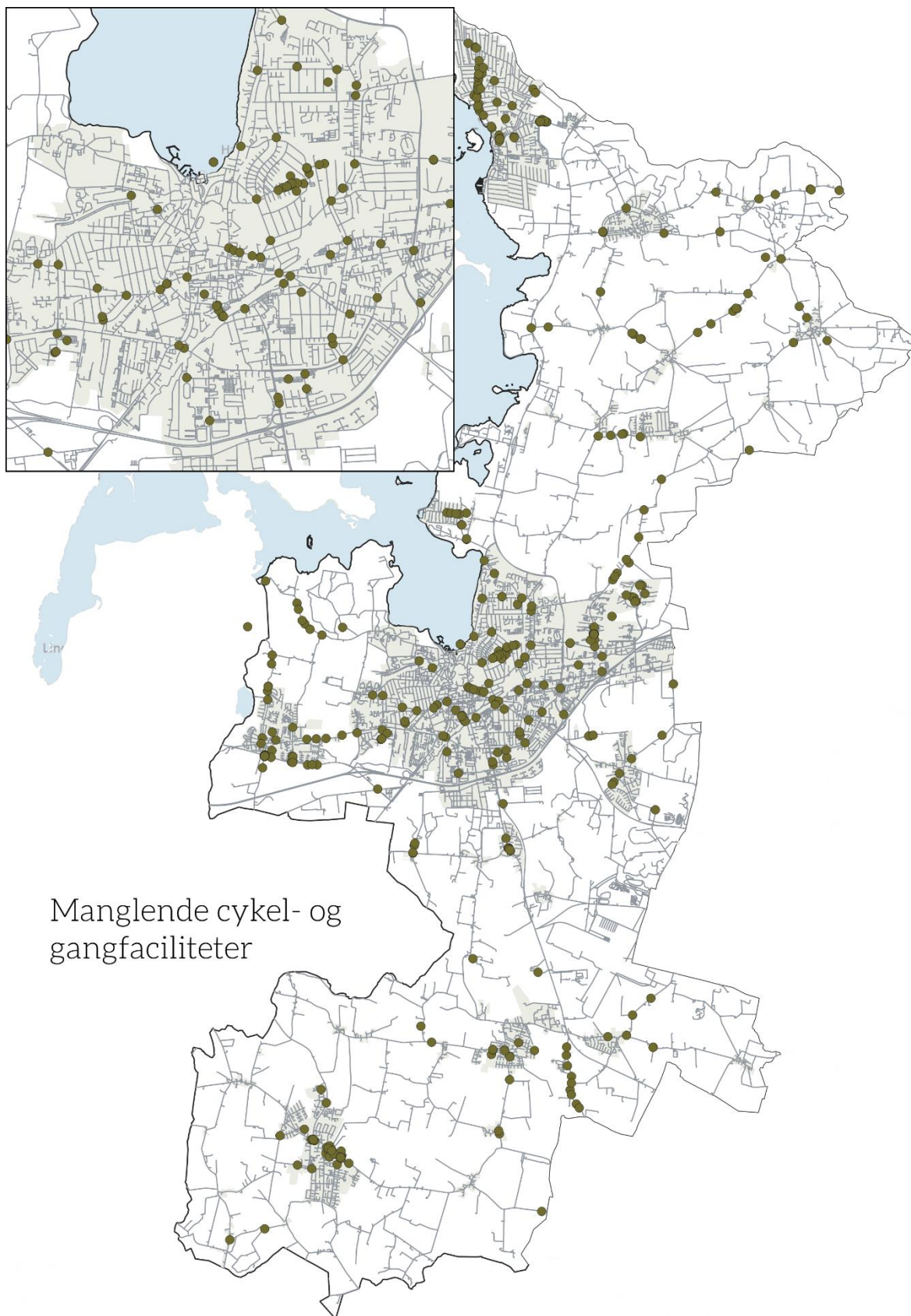
Største problem	Andel
Høje hastigheder	24%
Manglende faciliteter for cykler	19%
Bilist overser cyklist eller gående	13%
Dårlige oversigtsforhold	12%
Meget trafik	9%
Mine medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	8%
Vejudformningen	6%
Andet	5%
Skiltning eller kørebaneafmærkning	2%
Dårlige belysningsforhold	1%

Tabel 3 Udpegninger fordelt på problemer i borgerundersøgelse.

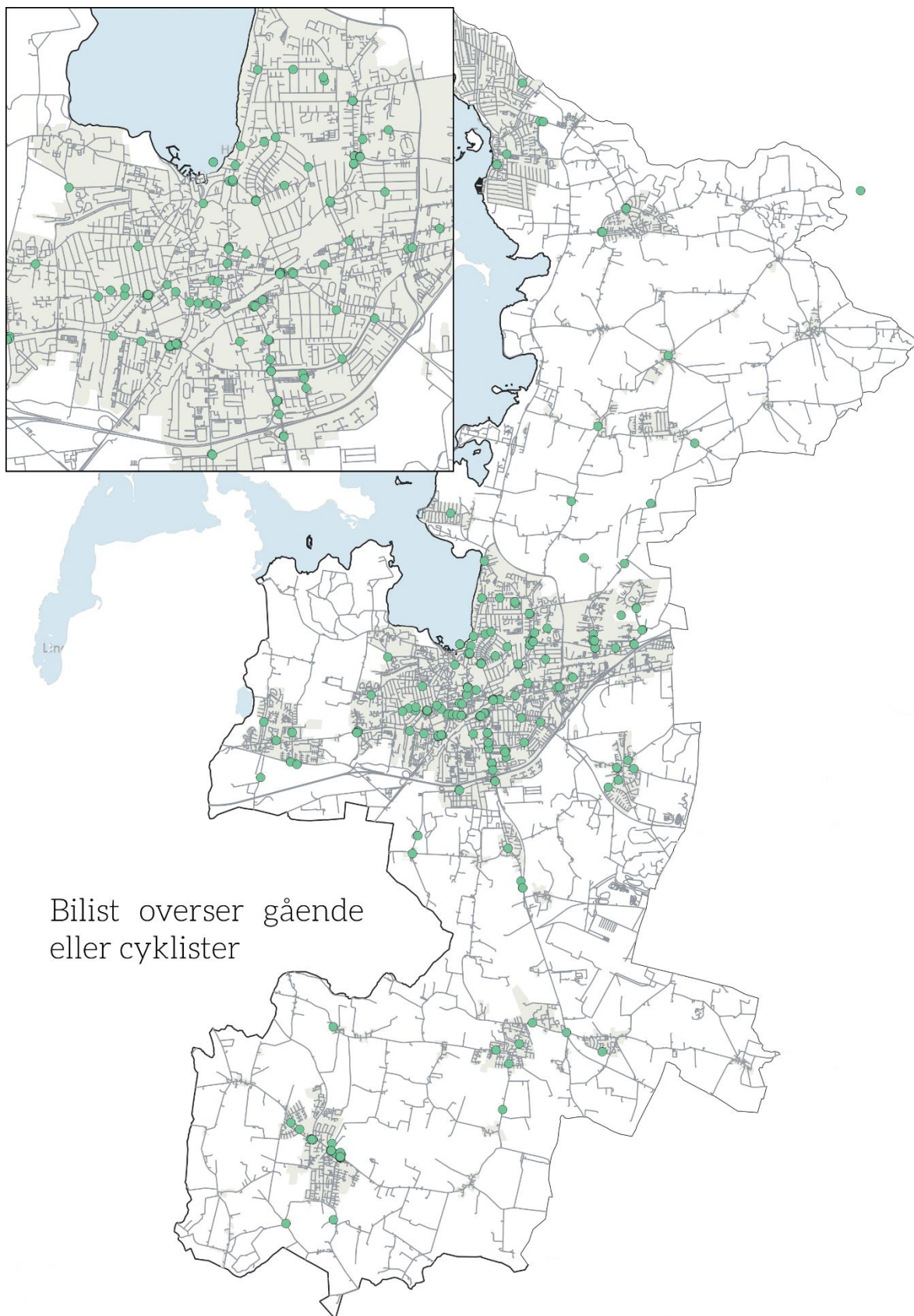
Kort med de fire hyppigst udpegede problemer fordelt på vejnettet ses i figur 11 - figur 14.



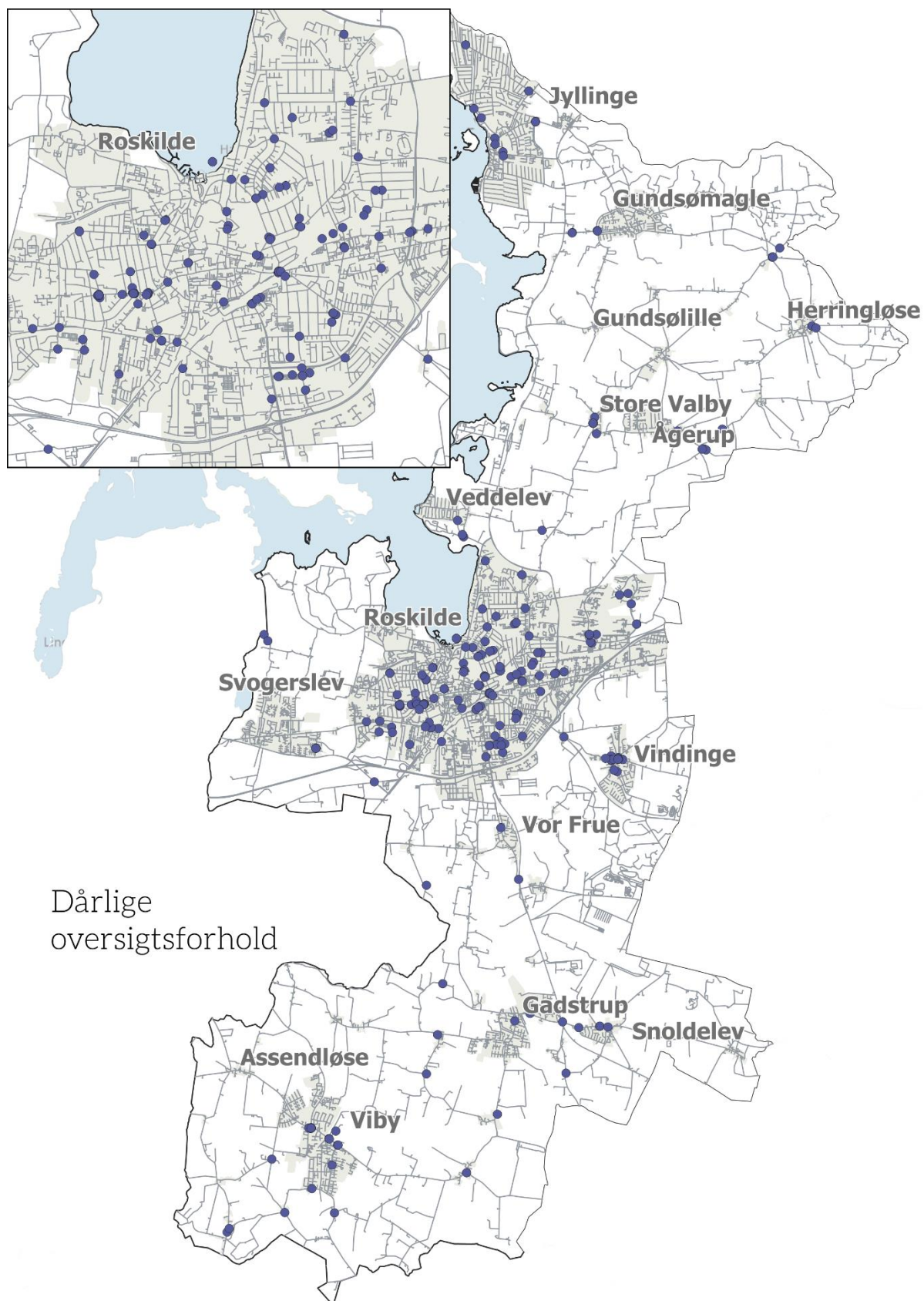
Figur 11 Hyppigst udpegede problemer (høje hastigheder)



Figur 12 Hyppigst udpegede problemer (manglende cykel- og gangfaciliteter)



Figur 13 Hyppigst udpegede problemer (bilister overser gående eller cyklister)



Figur 14 Hyppigst udpegede problemer (dårlige oversigtsforhold)

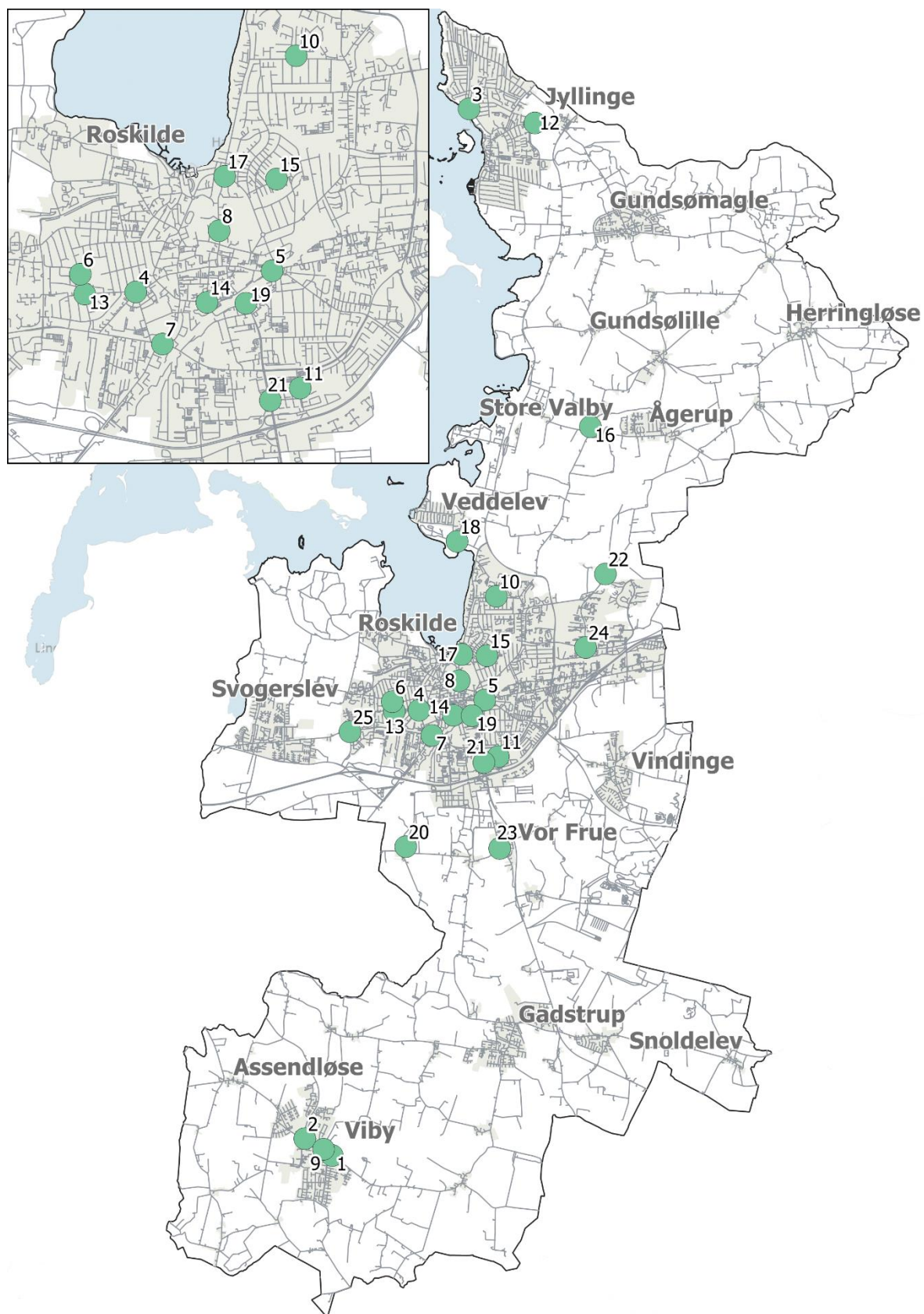
Der er i borgerundersøgelsen udpeget en række lokaliteter, hvor borgerne føler sig utrygge eller er utilfreds med trafiksituationen på det kommunale vejnet. For at finde steder, der kræver særligt fokus, er de 25 hyppigst angivne lokaliteter i borgerundersøgelsen udpeget. En liste over de mest udpegede lokaliteter ses i tabel 4, og i figur 15 ses et kort over lokaliteterne.

En tabel over de hyppigst udpegede problemer for den udpegede lokalitet, samt udvalgte kommentarer fra borgerundersøgelsen henførende til lokaliteten findes i bilag 5.1.

ID	Område	Lokalitet	Antal
1	Viby	Ørstedvej / Parkvej / Skovly	52
2	Viby	Dalen / Vibyvejen / Grønningen / Assendløsevejen	49
3	Jyllinge	Nordmarksvej (hele strækningen)	48
4	Roskilde	Helligkorsvej / Møllehusvej / Fælledvej	45
5	Roskilde	Kong Valdemars Vej / Københavnsvej / Algade	32
6	Roskilde	Sønderlundsvej (hele strækningen)	31
7	Roskilde	Ringstedvej / Søndre Ringvej / Ringstedgade / Holbækvej	31
8	Roskilde	Frederiksborgvej (Dr. Margrethes Vej - Sankt Laurentii Vej)	28
9	Viby	Ørstedvej/Tofthøjvej	28
10	Roskilde	Fynsvej (Ollerupvej-Frederiksborgvej)	27
11	Roskilde	Astersvej (hele strækningen)	25
12	Jyllinge	Møllevej (Bromarken – Lindegårdsvej)	25
13	Roskilde	Sønderlundsvej / Helligkorsvej	21
14	Roskilde	Jernbanegade / Køgevej / Allehelgensgade	20
15	Roskilde	Kongebakken (Dr. Sofies Vej - Knud Den Stores Vej)	19
16	Ågerup	Lille Valbyvej / Store Valbyvej	16
17	Roskilde	Frederiksborgvej / Kong Valdemars Vej / Sankt Clara Vej	15
18	Veddelev	Baunehøjvej / Veddelev Bygade	15
19	Roskilde	Køgevej / Ny Østergade	15
20	Darup	Darupvej og rundkørsel	15
21	Roskilde	Køgevej / Roskildevænget	14
22	Nord for Trekroner	Slæggerupvej, (nr. 202 – 95)	14
23	Vor Frue	Vor Frue Hovedgade / Kamstrupsvej	13
24	Roskilde	Trekroner Allé/Nordens Parkvej / Trekroner Stationsvej	13
25	Roskilde	Holbækvej / Hyrdehøj Vestvej / Kristiansminde	13

Tabel 4 Hyppigst udpegede lokaliteter i borgerundersøgelsen

For lokaliteterne i Viby med ID 1 og 2 gælder, at krydsene ombygges og signalreguleres i 2021.



Figur 15 De 25 hyppigst udpegede lokaliteter i borgerundersøgelsen

2.3.2 Skoleveje

I borgerundersøgelsen er der over 600 udpegninger som handler om børn og skoleveje. Udpegningerne fordeler sig over hele kommunen og i de fleste byer.

I tabel 5 ses de 15 lokaliteter hvor der er flest skoleudpegninger. Her ses også hvor mange udpegninger lokaliteten har, samt hvilke oplevelser borgerne typisk har på stedet.

Område og skole	Lokalitet	Oplevelse	Antal
Roskilde - Himmelev Himmelev Skole	Fynsvej, fra Fjordparken til Kertemindevej	Høje hastigheder Manglende faciliteter til cyklende skolebørn	19
Roskilde Klostermarksskolen	Kongebakken	Farlig morgentrafik pga afsætning og manglende faciliteter for børn på cykel	19
Roskilde Skt Josefs Skole	Frederiksborgvej ved Skt Josefs Skole	Kaos om morgenen ved afsætning af børn til Skt Josefs Skole. Børn cykler på fortovet. Parkerede biler skaber farlige situationer.	18
Roskilde Østervangsskolen	Astersvej	Farligt med afsætning af børn på Astersvej. Farlige situationer i fodgængerfeltet ved Gartnervang	18
Roskilde vest Sankt Jørgens Skole	Sønderlundsvej Strækning ved skolen og kryds med Helligkorsvej	Morgen kaos, med megen trafik forbi skolen. Farlige situationer når forældre sætter deres børn af.	16
Jyllinge Nordskolen	Nordmarksvej, (Hele strækningen)	Høje hastigheder. Farligt med krydsende børn. 2 minus 1 vej har ikke gjort det mere trygt at færdes langs vejen.	15
Viby Viby skole	Ørstedvej / Parkvej	Farlig krydsning for skolebørn, flere har observeret uheld med børn. Meget trafik	15
Dåstrup Viby Skole	Dalen / Assendløseveje / Vibyvejen / Grønningen	Mange skolebørn kører gennem dette kryds efter skolesammenlægningen. Uoverskueligt skævt kryds.	12
Trekroner Trekroner Skole Kristofferskolen	Nordens Parkvej ved Skolegangen	Ønske om fodgængerfelt eller signalregulering. Meget trafik. Nogle bilister holder tilbage og andre gør ikke, og det skaber usikkerhed hos børnene	10
Roskilde Vest Sankt Jørgens Skole	Rundkørslen Møllehusvej /Helligkorsvej / Fælledvej	Meget trafik gennem rundkørslen. Mange skolebørn der cykler.	9
Gundsømagle Margretheskolen	Sognevej / Hejnstrupvej /Gundsømagle Parkvej	Alle skolebørn skal gennem dette kryds, samtidig med morgentrafik. Børn har svært ved at overskue krydset og forstå deres vigepligt	9
Gundsøllille by Lindebjergskolen	Gundsøllille by	Megen trafik, høje hastigheder	9
Roskilde Klostermarksskolen	Dronning Sofies Vej / Duevej	Meget trafik om morgen kombineret med mange skolebørn	7
Trekroner Trekroner skole	Trekroner Allé, ved Trekroner skole	Farlig krydsning. Megen trafik	6
Roskilde - Himmelev Himmelev Skole	Odensevej, syd for Himmelev Skole	Meget trafik. Høj hastighed. Indkørselsforbud respekteres ikke.	6

Tabel 5 Udpegede lokaliteter hvor usikker skolevej beskrives som problem

2.4 Uheldsgrundlag

Uheldsanalysen skal anvendes til at afdække hvilke trafiksikkerhedsmæssige problemstillinger Roskilde Kommune står overfor, og til at få kortlagt hvor i kommunen trafikuheldene finder sted. Uheldsdata er trukket fra Vejdirektoratets uheldsdatabase, som indeholder alle politiregistrerede uheld. De analyserede data indeholder registrerede uheld for en 5-årig periode fra 1. januar 2015 til 31. december 2019. Da uheldsåret 2020 endnu ikke var færdigbehandlet ved kortlægningen indgår data ikke for dette år.

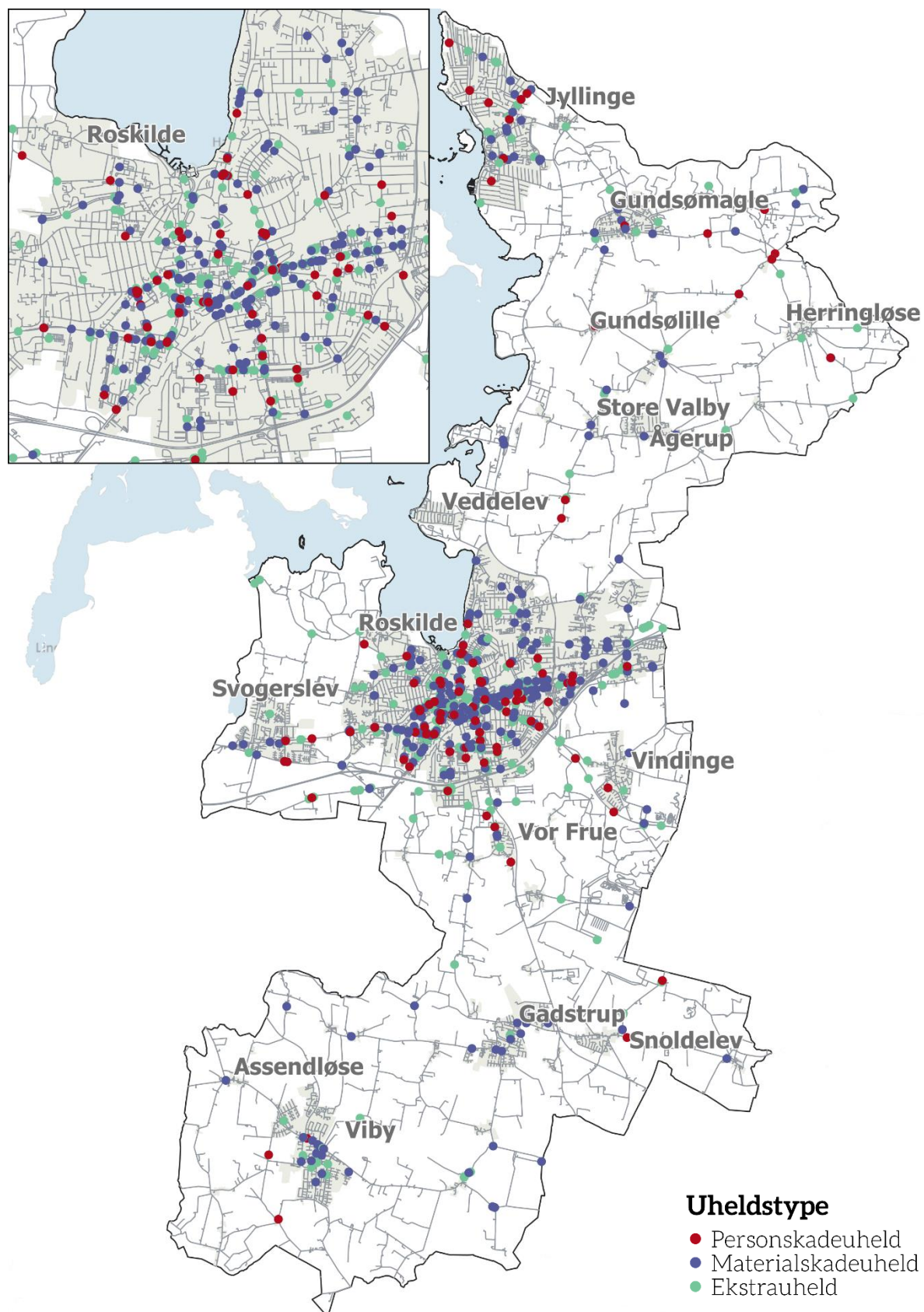
Totalt er der registreret 912 uheld i perioden, fordelt på 104 personskadeuheld, 462 materielskadeuheld og 346 ekstrauehld. Den geografiske fordeling over uheldene fremgår af figur 16-figur 20.

Ekstrauehld

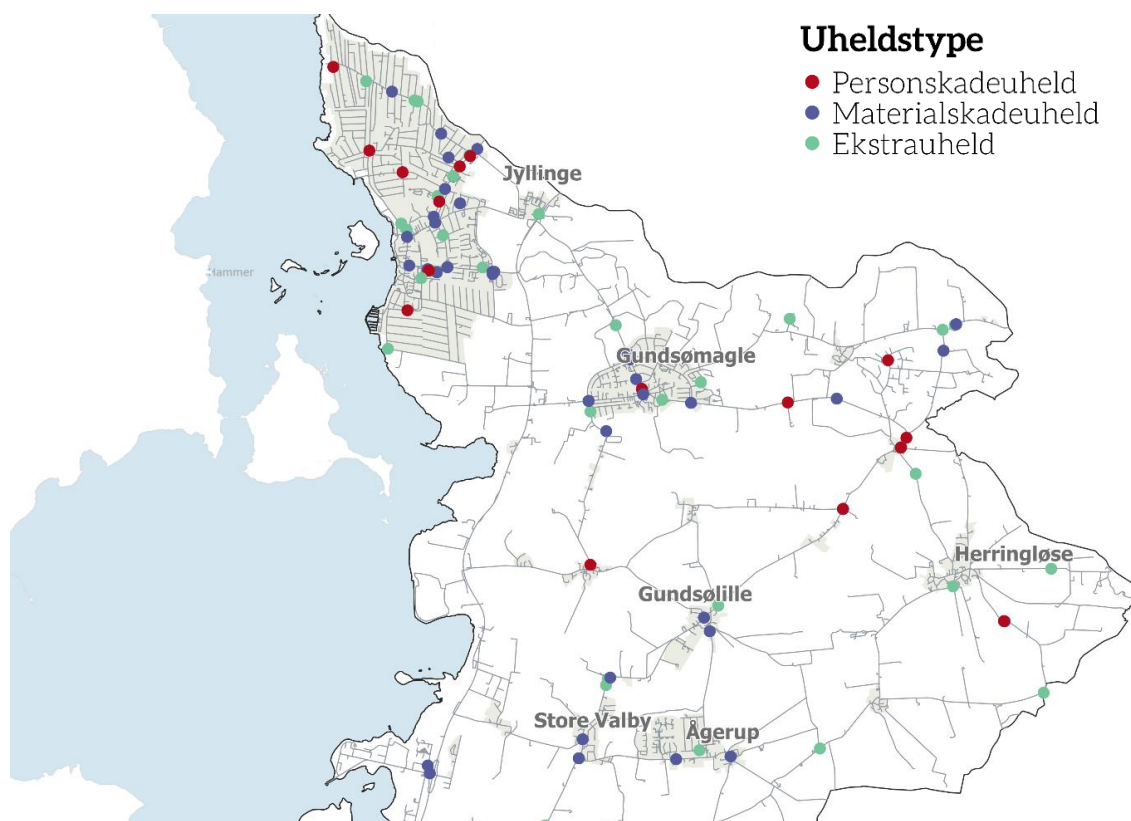
Er materielskadeuheld med ubetydelige skader. Det kan f.eks, være uheld i forbindelse med bagendekollisioner ved lav hastighed, påkørsler ved bakning og lignende manøvrer ved parke-ring, på tankstationer og under lignende forhold, hvor der køres med lav hastighed.

Skaderne på hvert motorkøretøj er mindre end 50.000 kr. eller 5.000 kr. for anden materiel skade.

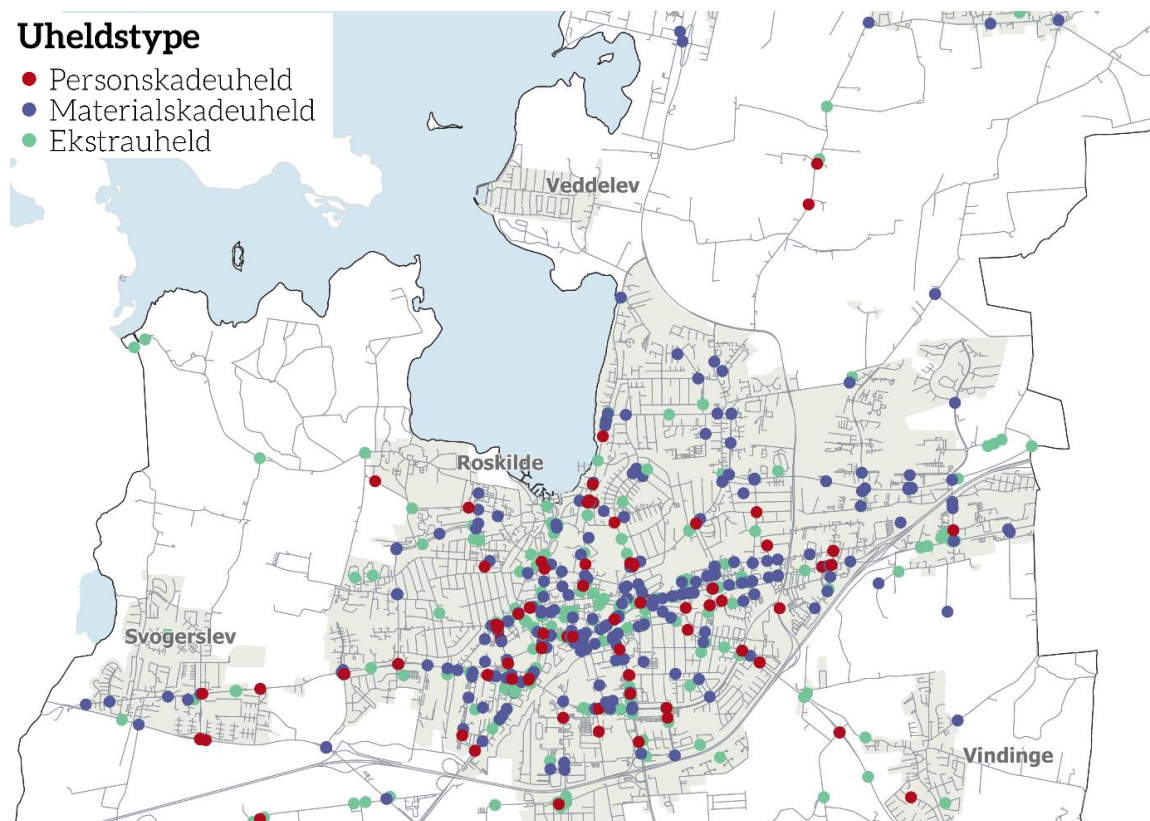
Ekstrauehld bruges i vidst omfang til at understøtte en mulig uheldstendens, men anvendes ikke i det videre analysearbejde.



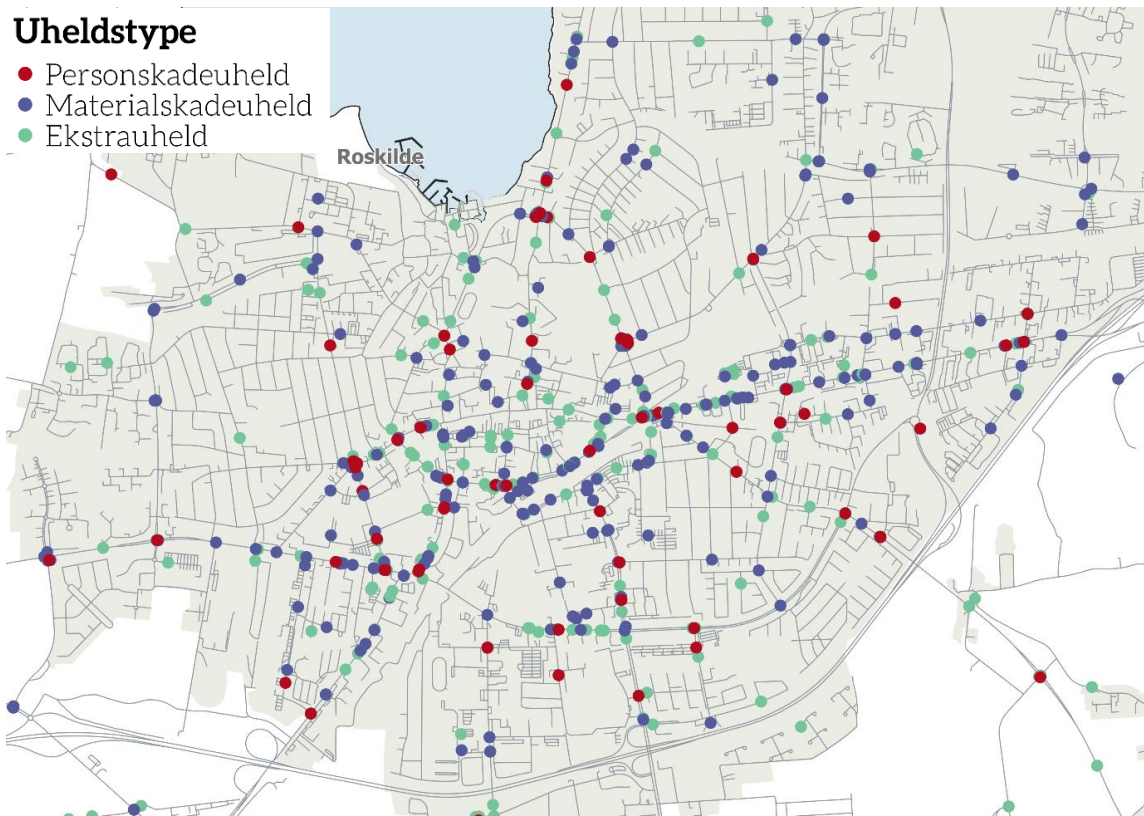
Figur 16 Uheld fordelt på personskade-, materielskade- og ekstrauheld i perioden 2015 – 2019



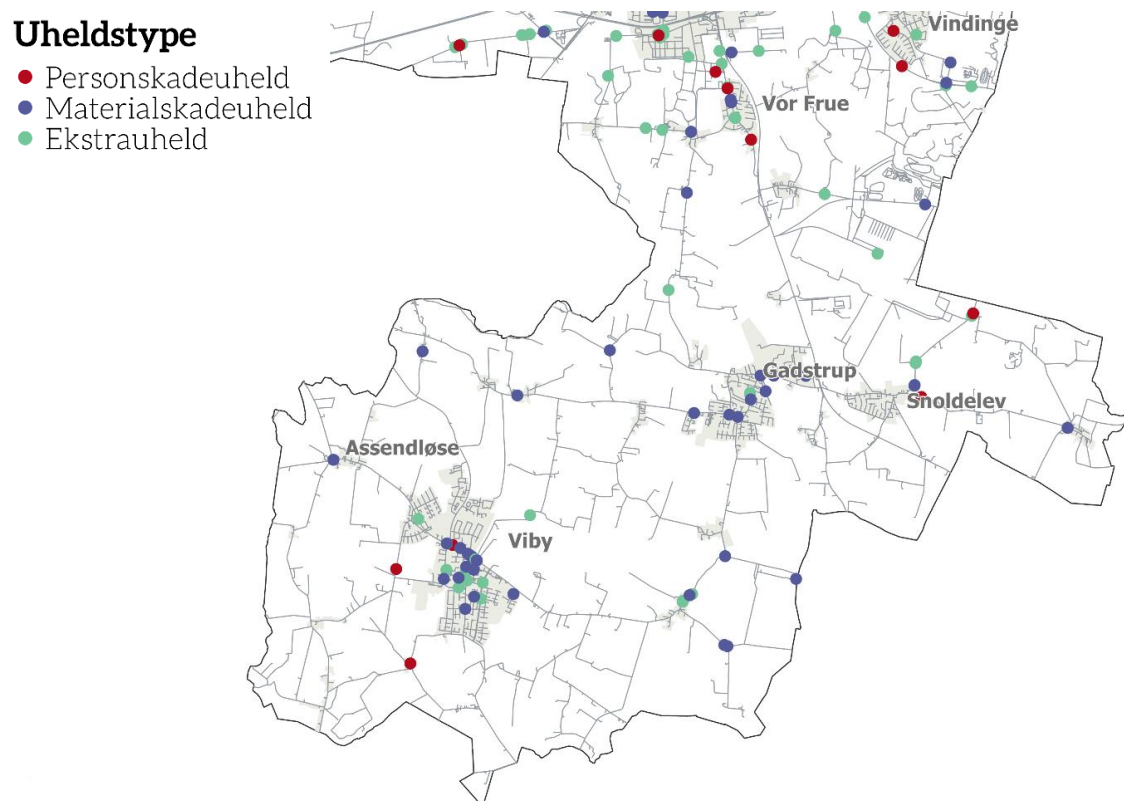
Figur 17 Uheld fordelt på personskade-, materielskade- og ekstrauheld i perioden 2015 – 2019



Figur 18 Uheld fordelt på personskade-, materielskade- og ekstrauheld i perioden 2015 – 2019 i Roskilde



Figur 19 Uheld fordelt på personskade-, materielskade- og ekstrauheld i perioden 2015 – 2019 i Roskilde by



Figur 20 Uheld fordelt på personskade-, materielskade- og ekstrauheld i perioden 2015 – 2019

2.4.1 Den nationale målsætning

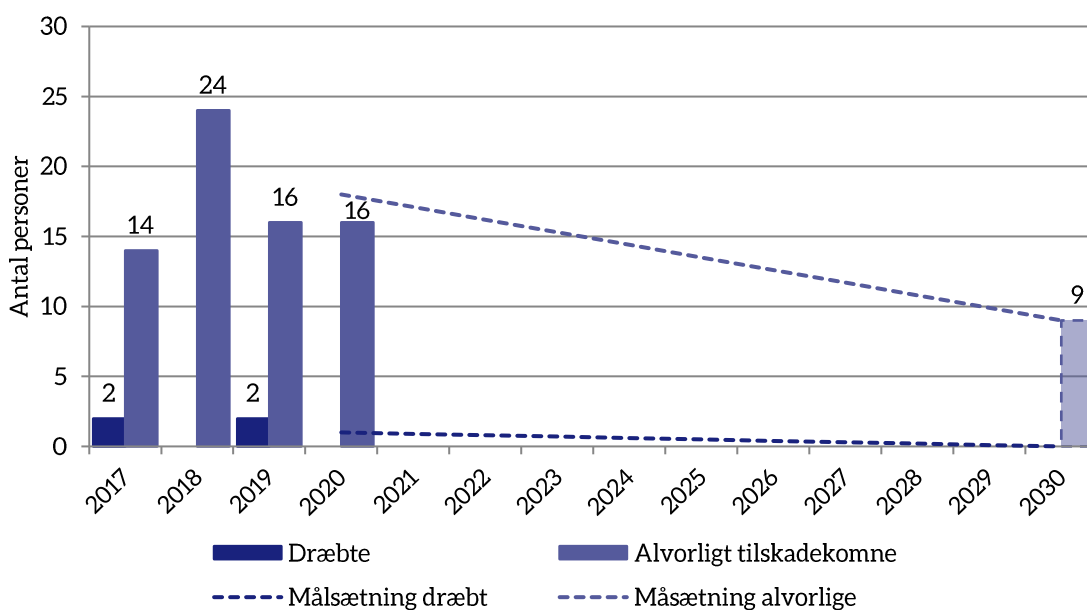
Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplaner har i mere end 30 år dannet rammerne for de indsatser, som statslige, regionale, kommunale og private aktører har gennemført inden for trafiksikkerhedsområdet for at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

I november 2020 har Færdselssikkerhedskommissionen udgivet en ny handlingsplan, som sætter rammerne for trafiksikkerhedsarbejdet på nationalt niveau for perioden 2021-2030. Handlingsplanen tager udgangspunkt i, at uheld kan forhindres og personskadernes alvorlighed kan reduceres gennem lovgivning og kontrol, undervisning og kampagner samt vejteknik og sikkerhedsteknologi i køretøjerne.

På nationalt niveau er målet, at der på de danske veje i 2030 højst bliver dræbt 90 mennesker og højst 900 mennesker kommer alvorligt til skade i trafikken.

Målet svarer til en halvering af de dræbte og alvorligt tilskadekomne i forhold til gennemsnittet for 2017-2019 og lever desuden op til EU's målsætning for 2030.

Overføres den nationale målsætning til Roskilde Kommune betyder det, at der i 2030 ikke må være nogen, der mister livet i trafikuheld og højst 9 må komme alvorligt til skade på kommunens veje.



Figur 21 Roskilde Kommunes målsætning frem til 2030

Målsætningen tager udgangspunkt i de politiregistrerede uheld med dræbte og alvorligt tilskadekomne.

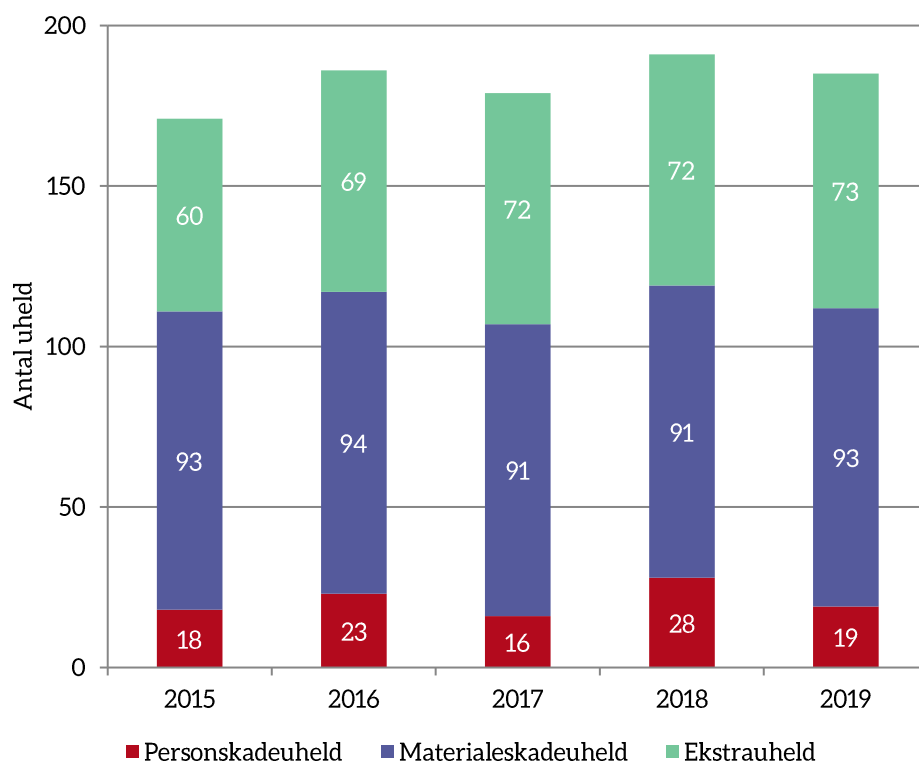
Antallet af politiregistrerede trafikuheld med lettere tilskadekomst er nu på et niveau, hvor tilfældigheder og usikkerhed om registreringsgrad har stor betydning for antal registrerede trafikuheld med lettere tilskadekomst. Det er især de mindre alvorlige uheld og uheld blandt lette trafikanter, som politiet ikke får kendskab til. De tilskadekomne henvender sig på akutmodtagelserne og bliver registreret i Landspatientregistreret efter henvendelsen.

På nationalt niveau er det derfor besluttet at supplere ovennævnte mål med et mål om at halvere antallet af lettere tilskadekomne i henhold til data fra Landspatientregistreret svarende til, at der på de danske veje højst må registreres 10.000 lettere tilskadekomne i Landspatientregistret.

Data fra Landspatientregistret kan ikke opdeles på kommune niveau. Derfor er der ikke formuleret en målsætning for Roskilde Kommune for reduktion i uheld med lettere tilskadekomne set i forhold til data fra Landspatientregistreret. Bliver data tilgængelige vil kommunen supplere sin målsætning, så den også omfatter en halvering af lettere tilskadekomne, når der udarbejdes en status på trafiksikkerhedsplanen i midten af måleperioden.

2.4.2 Uheldsudvikling

I perioden 2015 til 2019 er der sket 912 politiregistrerede uheld fordelt på 104 personskade-, 462 materielskade- og 346 ekstrauroheld. Uheldene fordeler sig over årene, som det fremgår af figur 22.

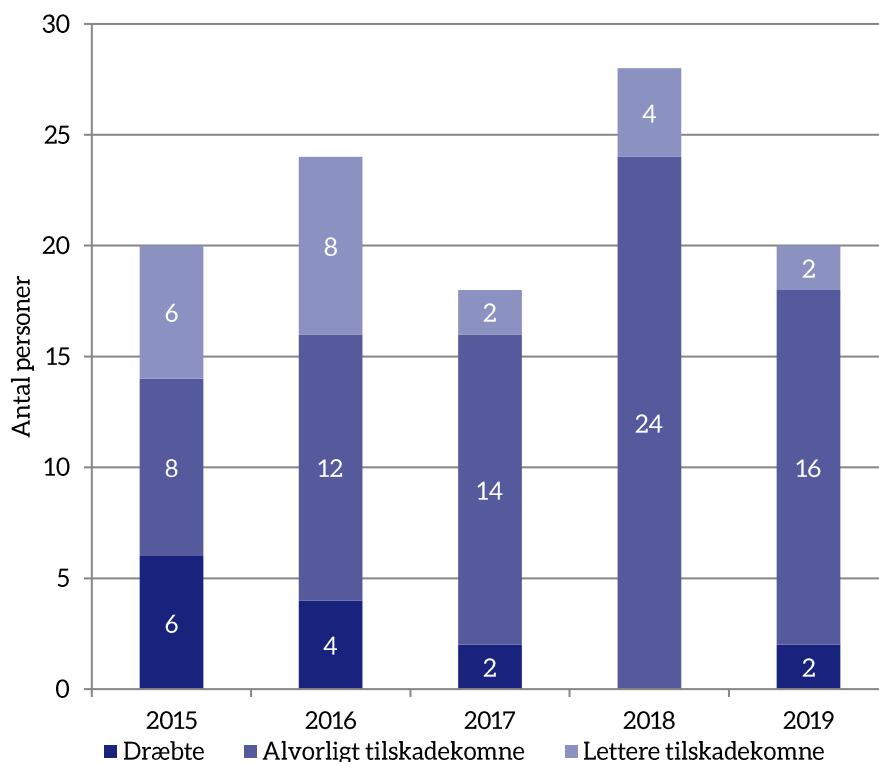


Figur 22 Udvikling i uheld for 2015 til 2019

Den generelle udvikling i uheldene de seneste 5 år viser en stigning i antallet af uheld på 8%. Dette skyldes især ekstrauroheld, som er steget 22% i perioden mens personskadeuheld ligeledes er steget med knap 6 %.

I de 104 personskadeuheld, er 14 blevet dræbt, 74 er kommet alvorligt til skade mens 22 er registreret med lettere skader, jf. figur 23.

2018 skiller sig ud fra de andre år, hvilket svarer til udviklingen på landsplan. Som på landsplan, er stigningen primært sket blandt de alvorligt tilskadekomne. I 2018 var der ingen dræbte i Roskilde Kommune og stigningen sker primært blandt alvorligt tilskadekomne cyklister.

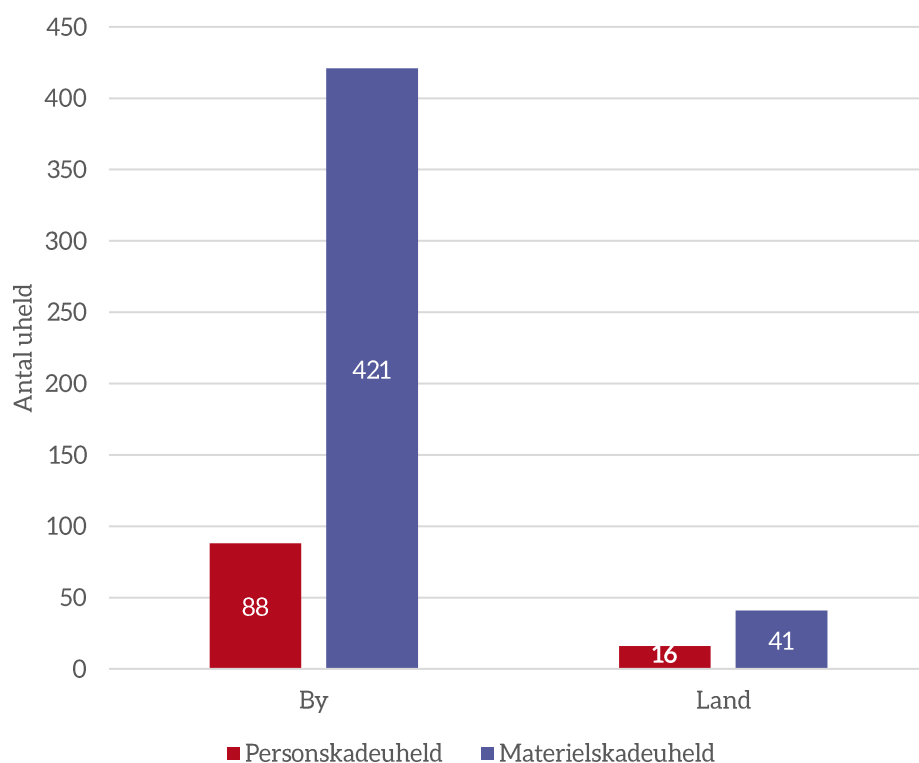


Figur 23 Udvikling i personskader fra 2015 til 2019

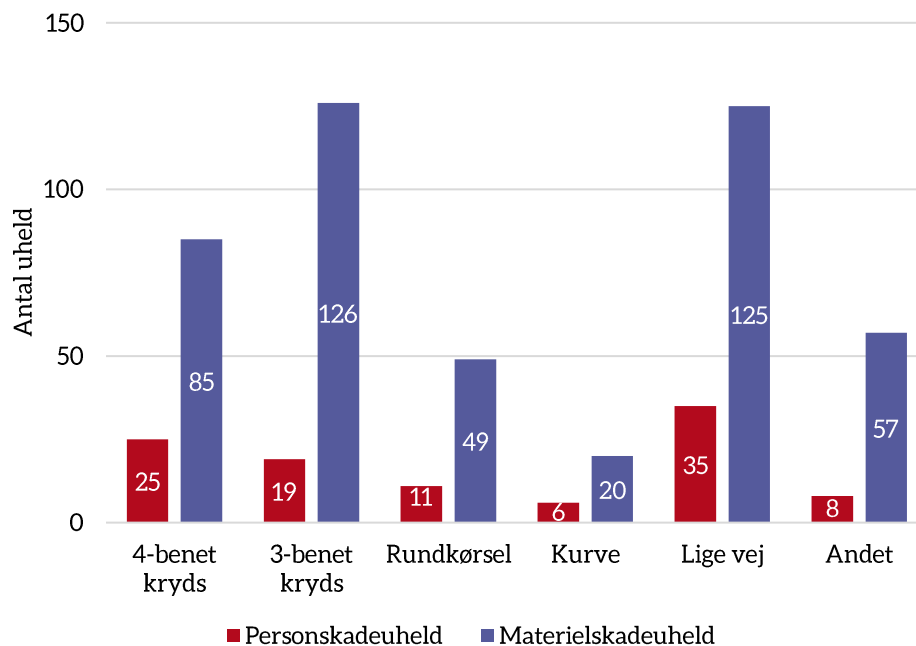
2.4.3 Hvor er uheldene sket?

Figur 24 viser uheldene i Roskilde Kommune fordelt på by-/landzone og uheldsart for analyseperioden 2015-2019. Der sker flest trafikuheld i byzone både for person- og for materielskadeuheldene. 90 procent af uheldene er registreret i byzone og det er også her, hvor der er den største andel af dræbte og tilskadekomne, idet alene 15% af personskadeuheldene er sket i landzone.

Dog viser figuren, at uheldene i landzone oftere resulterer i personskader idet, at 28 % af uheldene resulterer i personskader, mens det tilsvarende tal for byzone er ca. 17 %. Dette kan tyde på en sammenhæng mellem uheldenes alvorlighedsgrad og den hastighed hvormed uheldene forekommer ved.



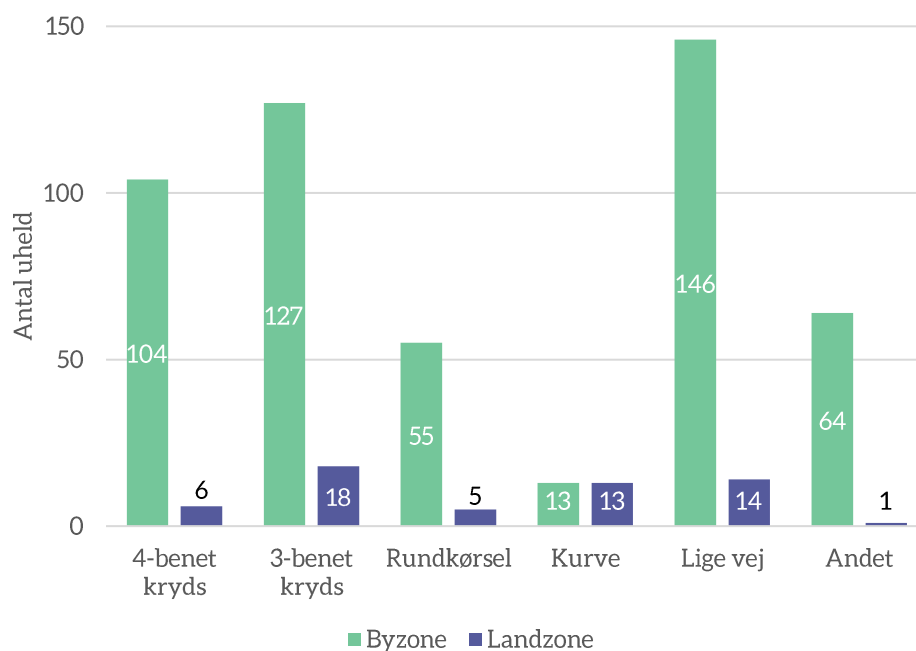
Figur 24 Uheld i 2015-2019 fordelt på by- og landzone og uheldsart



Figur 25 Uheldenes fordeling på vejudformning og uheldsart

Uheldenes fordeling på vejudformning for analyseperioden er vist på figur 25. Ikke overraskende, finder de fleste uheld sted i kryds, hvor risikoen er stor, og på lige strækninger. 56% af uheldene er sket i kryds mens 29% sker på lige vej.

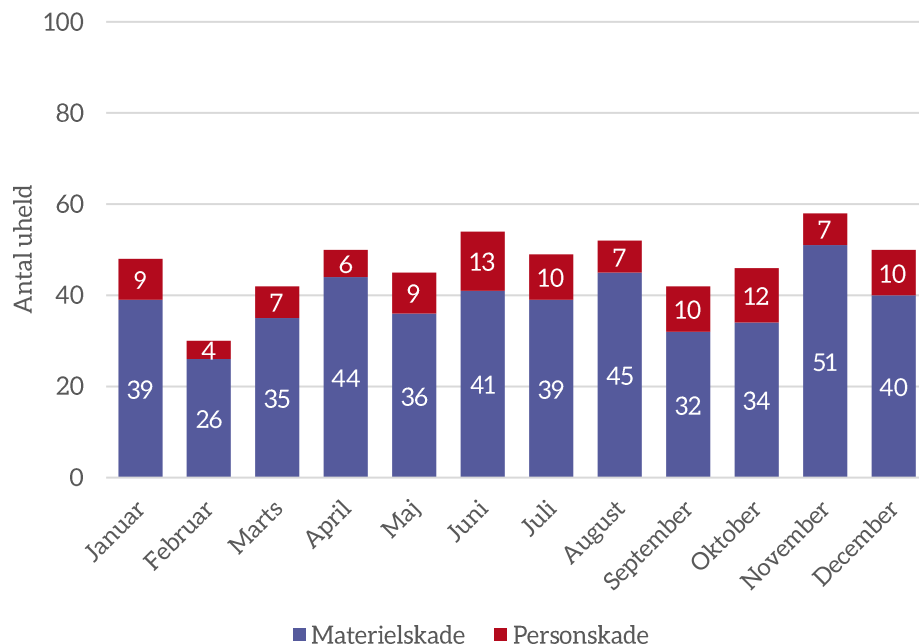
Figur 26 viser uheldenes fordeling på vejudformning for by- og landzoner. Der fremgår, at trafikuheldene generelt forekommer hyppigst i byerne, hvor kun uheld i kurver har lige fordeling mellem by- og landzone.



Figur 26 Uheldene fordelt på vejudformning og by- og landzone for uheldsårene 2015-2019

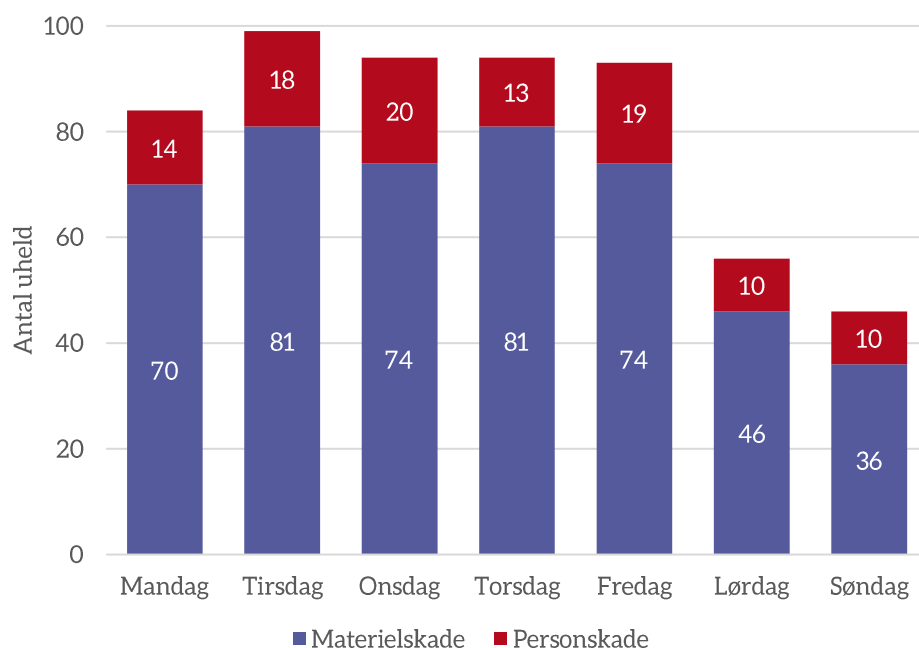
2.5 Hvornår er uheldene sket?

Uheldene er jævnt fordelt over året, dog med en lille overrepræsentation i sommermånederne gældende for både materielskade- og personskadeuheld. Samlet set sker der flest uheld i november, men ses alene på personskadeuheldene sker der flest i juni. Figur 27 viser uheldenes fordeling over måneder på året.



Figur 27 Fordeling af uheld over måneder og uheldsart for uheldsårene 2015-2019

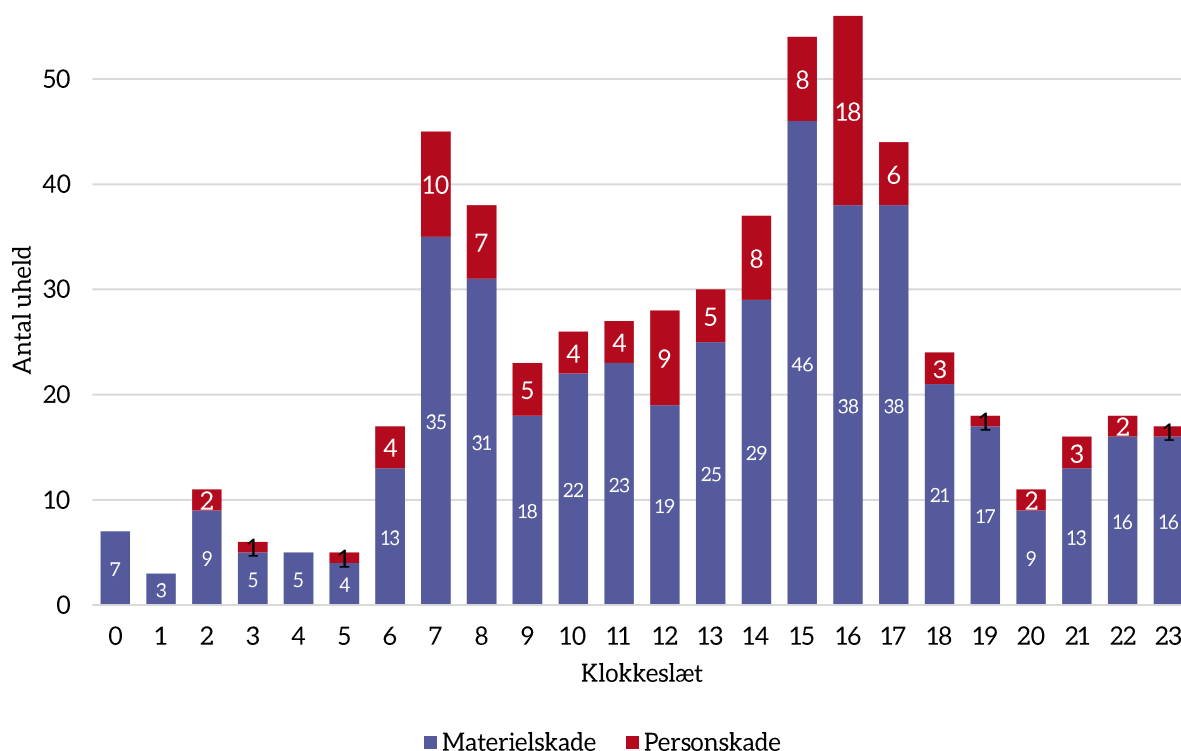
Trafikuheldenes fordeling over ugen for analyseperioden 2015-2019 ses nedenfor af figur 28.



Figur 28 Uheldenes fordeling over dage på ugen og uheldsart for uheldsårene 2015-2019

Tirsdag er den mest uheldsbelastede ugedag i Roskilde Kommune, mens der sker flest personskadeuheld onsdag og fredag. Der sker flest uheld på hverdage, hvor trafikken er størst.

Trafikuheldenes fordeling over døgnet 24 timer for analyseperioden fremgår af figur 29. Figuren viser, at uheldene er sammenhængende med trafikintensiteten, hvor der er registreret flest uheld i eftermiddagsmyldretiden fra kl. 15-18 efterfulgt af morgenmyldretiden kl. 7-9. Tendensen gælder for både materielskade- og personskadeuheld.

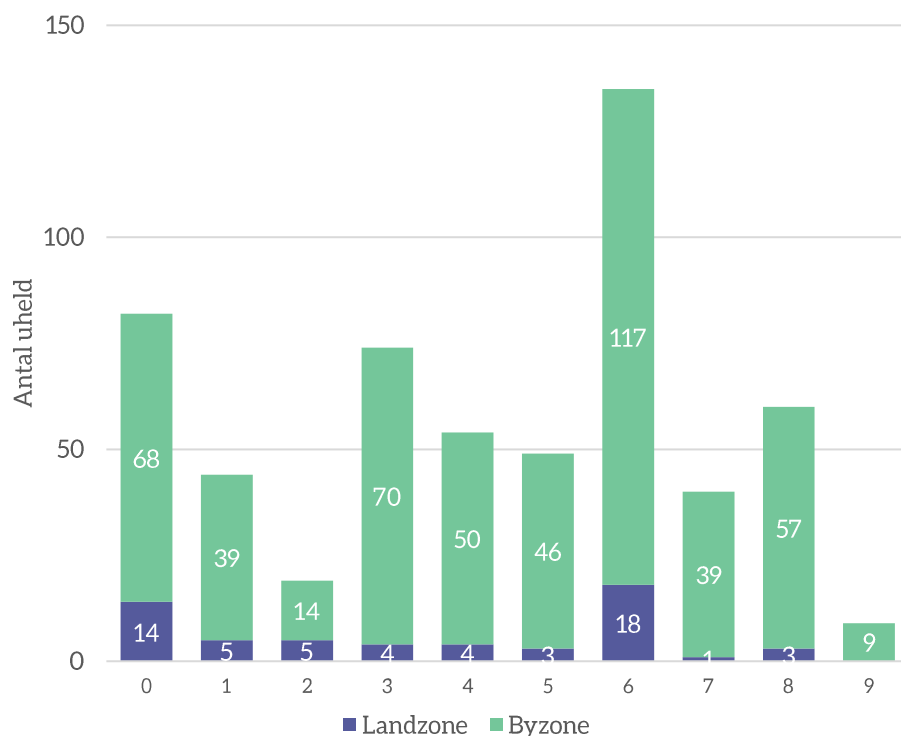


Figur 29 Uheldenes fordeling over døgnet timer

2.6 Hvilke typer af uheld er sket?

Nedenfor ses fordelingen af uheld på hovedsituationerne.

På figur 30 ses det, at langt størstedelen af uheldene er registreret som hovedsituation 6 (Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning). I landzone sker uheldene primært som enten uheld mellem krydsende køretøjer med svingning eller eneuheld. I byzone er det også uheld med krydsende køretøjer med svingning der hyppigst forekommer, men 2. pladsen er næsten lige mellem eneuheld og uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning.

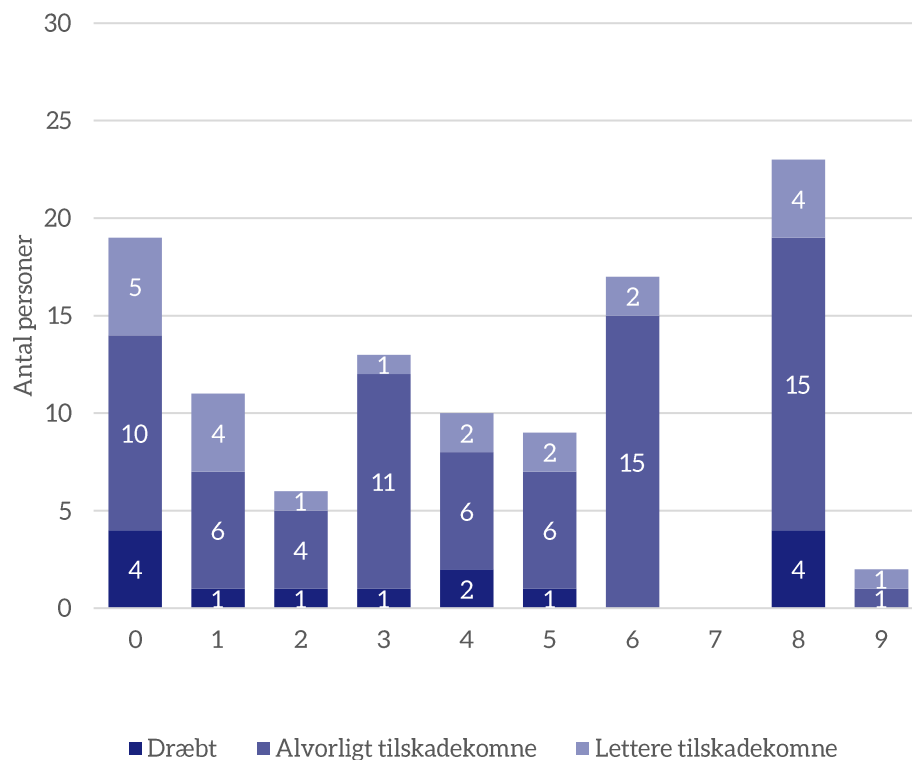


- 0 Eneuheld
- 1 Bagendekollision
- 2 Frontalkollision
- 3 Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning
- 4 Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning
- 5 Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning
- 6 Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning
- 7 Uheld med parkeret køretøj
- 8 Fodgængeruheld
- 9 Uheld med dyr, genstande mv.

Figur 30 Person- og materielskadeuheldenes fordeling på hovedsituation og by-/landzone

Fordelingen af personskader ses på figur 31. Hovedsituation 0 (eneuheld) og 8 (fodgængeruheld) har flest personskader. Disse to typer har også flest dræbte. Hovedsituationerne 3 (svingende og ligeudkørende med samme retning) og 6 (krydsende køretøjer med svingning) har også en høj andel af alvorlige personskadeuheld.

Desuden bør det bemærkes, at der ikke er sket nogen personskadeuheld med hovedsituation 7 (parkeret køretøj), så her sker alene materielle skader.



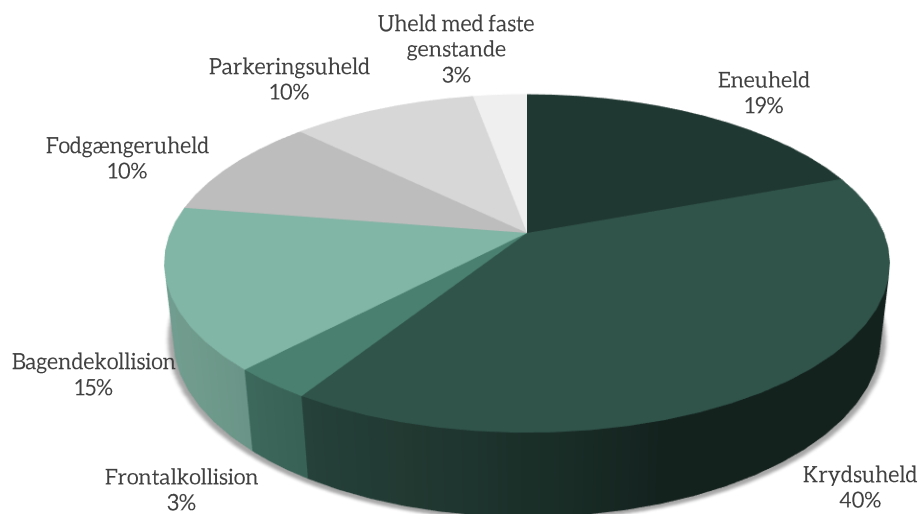
- | | |
|---|---|
| 0 | Eneuheld |
| 1 | Bagendekollision |
| 2 | Frontalkollision |
| 3 | Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning |
| 4 | Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning |
| 5 | Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning |
| 6 | Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning |
| 7 | Uheld med parkeret køretøj |
| 8 | Fodgængeruheld |
| 9 | Uheld med dyr, genstande mv. |

Figur 31 Personskader fordelt på hovedsituation og skadesgrad

De 10 hovedsituationer kan inddeles i 7 kategorier for at give en mere overordnet beskrivelse af typiske uheldssituationer:

- Eneuheld (hovedsituation 0)
- Krydsuheld (hovedsituation 3, 4, 5 og 6)
- Frontalkollisioner (hovedsituation 2)
- Bagendekollisioner (hovedsituation 1)
- Fodgængeruheld (hovedsituation 8)
- Parkeringsuheld (uheldssituation 7)
- Uheld med faste genstande (uheldssituation 9)

Nedenfor på figur 32, ses det at person- og materielskadeuheld oftest sker i krydsuheld, hvor de udgør 40%. Herefter kommer eneuheld og bagendekollisioner med hhv. 19% og 15%. Fodgængeruheld og parkeringsuheld ses hver med 10% og som mindst forekommende ses frontalkollisioner og uheld med faste genstande, begge med 3% af uheldene.



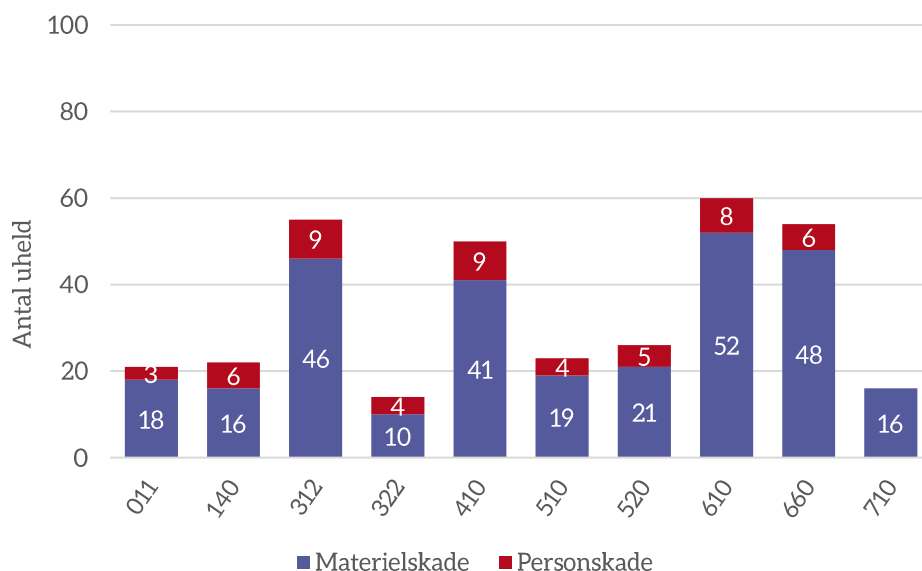
- 0 - Eneuheld
- 1 - Bagendekollision
- 2 - Frontalkollision
- 3 - Uheld mellem svingende og ligeudkørende med samme kørselsretning
- 4 - Uheld mellem svingende og ligeudkørende med modsat kørselsretning
- 5 - Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning
- 6 - Uheld mellem krydsende køretøjer med svingning
- 7 - Uheld med parkerede køretøjer
- 8 - Uheld med fodgængere
- 9 - Uheld med dyr, faste genstande mv. på eller over kørebanen

Figur 32 Procentvis fordeling af typiske uheldssituationer i person- og materielskadeuheld.

For at kortlægge uheldstyperne yderligere inddeles uheldene i de 10 hyppigst forekommende uheldssituationer, som ses på figur 33. 62% af uheldene sker i en af de 10 specifikke uheldssituationer.

- 011 - Eneuheld på lige vej/i kryds ved ligeudkørsel til højre
- 140 - Påkørsel bagfra mellem ligeudkørende – samme retning
- 312 - Højresving ind foran medkørende
- 322 - Venstresving ind foran medkørende
- 410 - Venstresvingende ind foran modkørende
- 510 - Ligeudkørende, krydsende med element to fra højre
- 520 - Ligeudkørende, krydsende med element to fra venstre
- 610 - Højresving ind foran medkørende, krydsende veje
- 660 - Venstresving ud foran modkørende, krydsende veje
- 710 - Påkørsel af parkeret køretøj i højre vejside

Figur 33 viser, at de hyppigst forekommende uheldssituationer er højresvingsulykker (610 og 312) og venstresvingsulykker (410 og 660). Disse fire situationer forekommer ved 40% af uheldene.

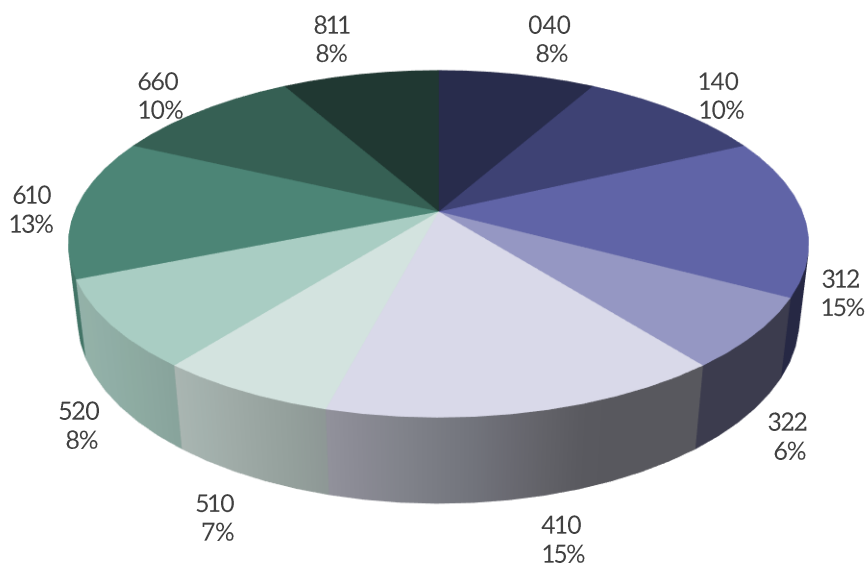


- 011 - Eneuheld på lige vej/i kryds ved ligeudkørsel til højre
- 140 - Påkørsel bagfra mellem ligeudkørende – samme retning
- 312 - Højresving ind foran medkørende
- 322 - Venstresving ind foran medkørende
- 410 - Venstresvingende ind foran modkørende
- 510 - Ligeudkørende, krydsende med element to fra højre
- 520 - Ligeudkørende, krydsende med element to fra venstre
- 610 - Højresving ind foran medkørende, krydsende veje
- 660 - Venstresving ud foran modkørende, krydsende veje
- 710 - Påkørsel af parkeret køretøj i højre vejside

Figur 33 Fordeling af 10 hyppigst fremkommende uheldssituationer, samt uheldsart.

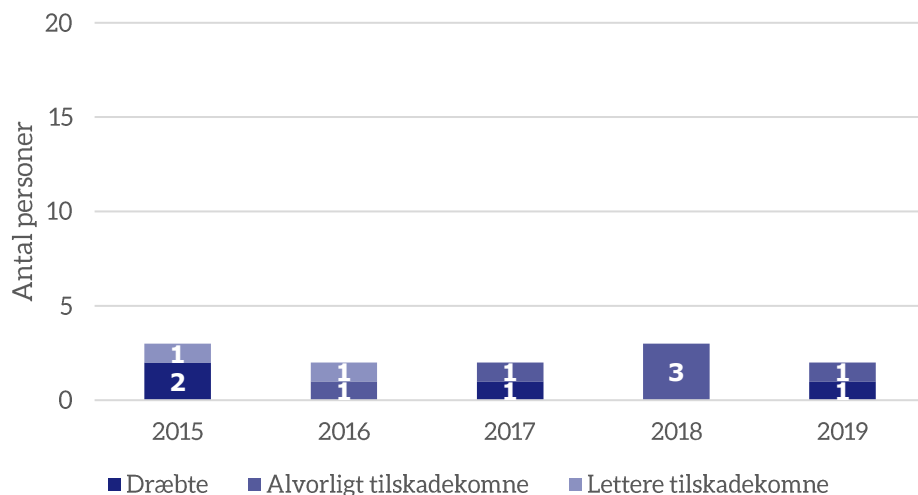
Ses der udelukkende på personskadeuheldene er det ligeledes højresvingssuheld (610 og 312), venstresvingssuheld (410 og 660) der forekommer hyppigst, sammen med 140 (påkørsel bagfra).

I personskadeuheldene sker eneuheld primært på selve kørebanen (040) f.eks. ved styrt med tohjulet køretøj, mens det ved alle uheld oftest sker ved ligeudkørsel til højre (011). På samme måde forekommer parkeringsskader (710) ikke ofte ved personskadeuheldene, og fodgængeruheld (811) forekommer ikke ofte ved materielskadeuheld.



040	Eneuheld på kørebanen – f.eks. styrt på tohjulet køretøj
140	Påkørsel bagfra mellem ligeudkørende – samme retning
312	Højresving ind foran medkørende
322	Venstresving ind foran medkørende
410	Venstresvingende ind foran modkørende
510	Ligeudkørende, krydsende med element to fra højre
520	Ligeudkørende, krydsende med element to fra venstre
610	Højresving ind foran medkørende, krydsende veje
660	Venstresving ud foran modkørende, krydsende veje
811	Fodgængere fra højre fortov eller rabat

Figur 34 Fordeling af 10 hyppigst forekommende uheldssituationer i personskadeuheld.



Figur 35 Personskader i uheld, hvor en part har kørt for stærkt

For høj hastighed gør det utrygt at færdes i trafikken og hastigheden har betydning for, hvor alvorligt et uheld bliver.

I Roskilde Kommune er der sket 11 personskadeuheld med 4 dræbte, 6 alvorligt og 2 lettere tilskadekomne, hvor der er kørt hurtigere end hastighedsgrænsen.

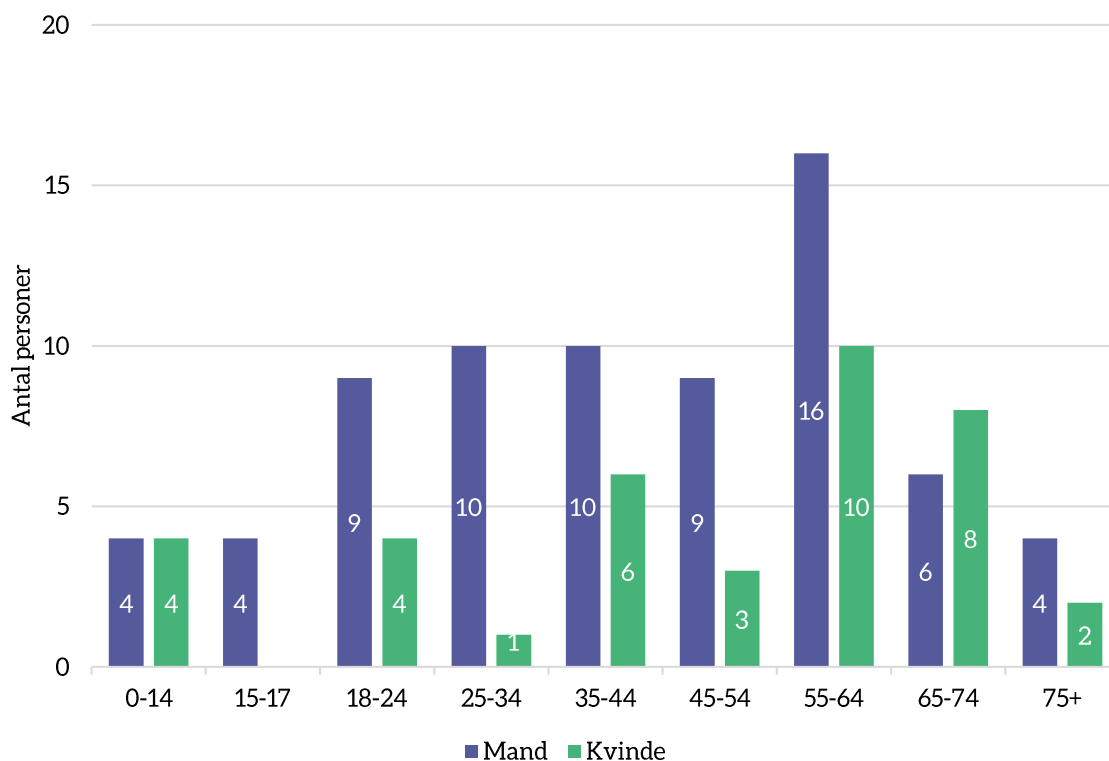
Uheldene sker primært i kryds, som eneuheld eller ved frontalkollisioner. Eneuheld og frontalkollisioner sker primært uden for Roskilde By, mens uheld i kryds primært sker i Roskilde by på det overordnede vejnet.

I 2 af uheldene har en af førerne været spirituspåvirket. 7 af uheldene er sket i tidsrummet kl. 9-18. I uheldene er der involveret 6 personbiler, 2 varebiler, 1 bus, 5 motorcyklister, 2 cyklister, 1 knallert 30 og en fodgænger.

2.7 Hvem har været involveret i uheldene?

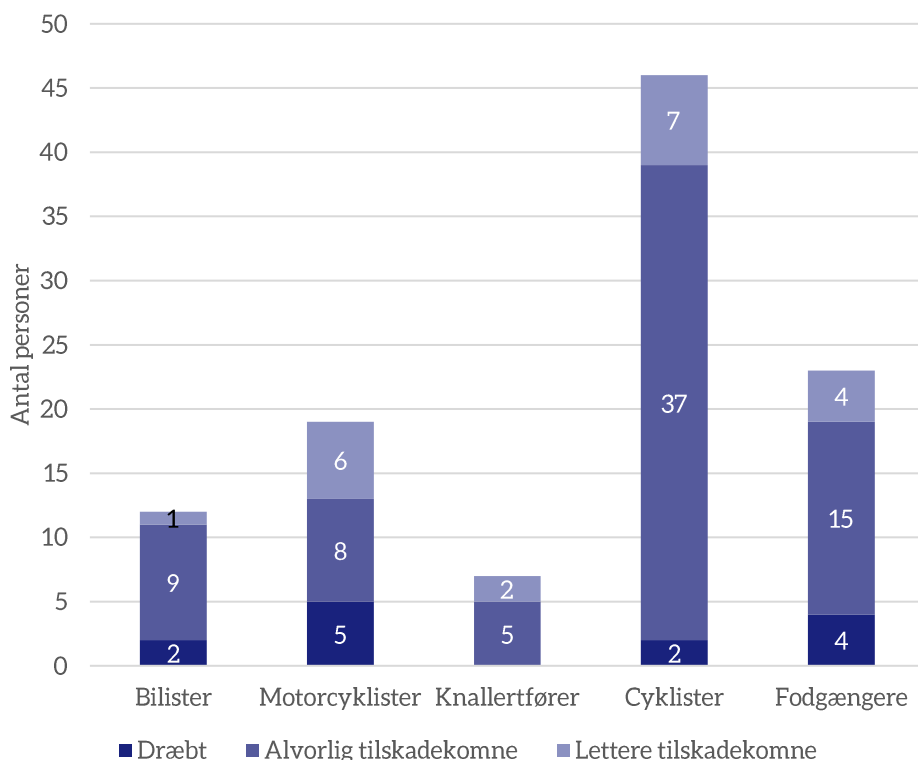
Nedenfor ses fordelinger af de tilskadekomne trafikanter på alder og køn.

Af figur 36 fremgår det, at mænd er overrepræsenterede i næsten alle aldersgrupper. Især 18-64-årige har overrepræsentation af mænd. 55-64 år er den aldersgruppe med markant flest tilskadekomne trafikanter (24%).



Figur 36 Alders- og kønsfordeling på tilskadekomne

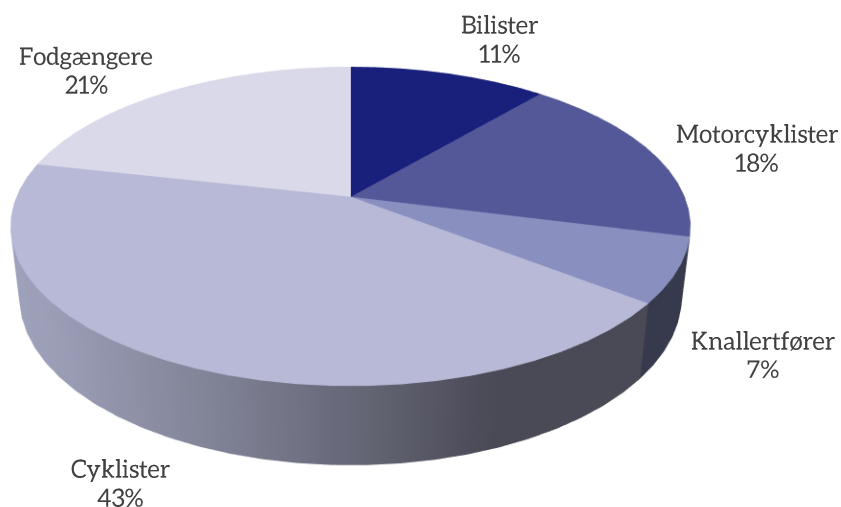
Fordelingen af tilskadekomne trafikanttyper med skadesgrad ses af figur 37.



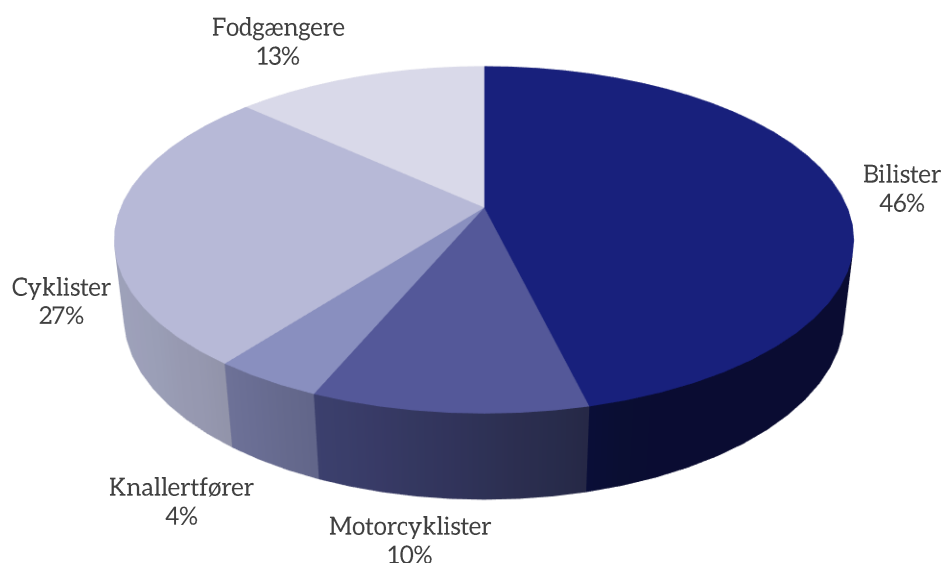
Figur 37 Fordeling af tilskadekomne trafikanter med skadesgrad

Ift. fordelingen af trafikanttyper ses det, at de lette trafikanter er særligt udsatte, når det kommer til personskade. 43 % af de tilskadekomne/dræbte er cyklister, hvor skadesgraden tillige er stor. Det er primært motorcyklister og fodgængere, der bliver dræbt i trafikken.

Ses der på fordelingen af alle implicerede trafikanter (figur 39) er bilisterne en væsentligt højere andel, 46%. Forskellen forklares af, at bilister ofte er uskadede i uheld med andre trafikanttyper.



Figur 38 Fordeling af tilskadekomne trafikanter



Figur 39 Fordelingen af alle implicerede trafikanter

Det er dog primært bilister, der er involveret i trafikuheld med personskade efterfulgt af cyklister og fodgængere, hvilket ses af figur 39.

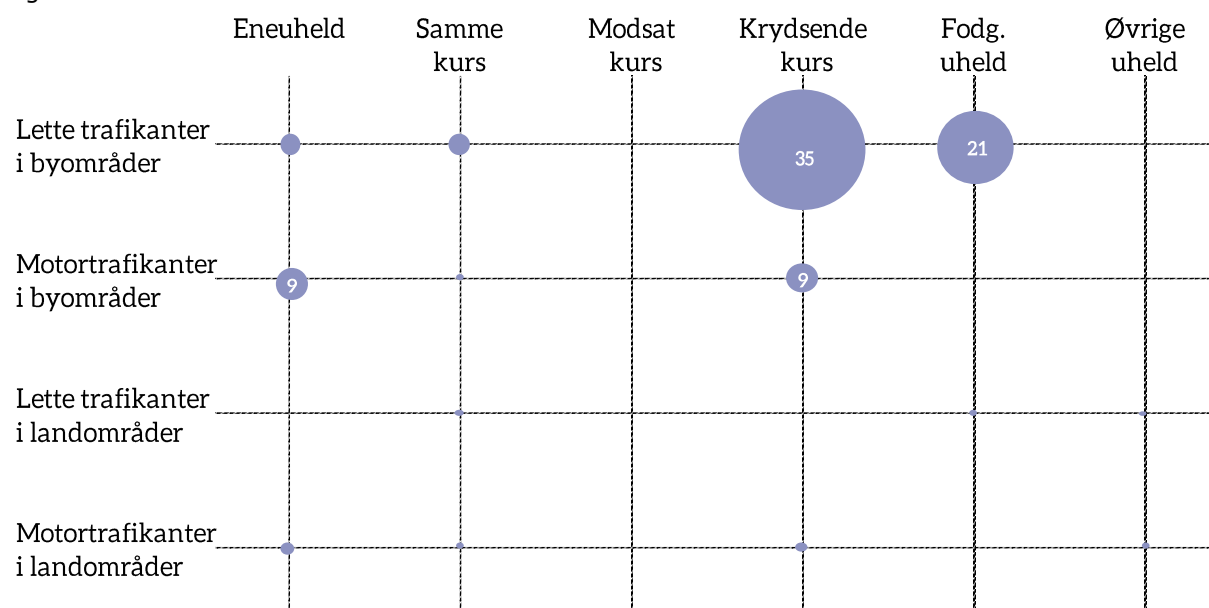
Der er i perioden sket 24 motorcykeluheld. Af disse er 9 sket i kryds og 18 er personskadeuheld. 7 af uheldene er eneuheld og 2 er sprituheld. Ved uheldene er 19 personer kommet til skade: 5 dræbt, 8 alvorligt tilskadekomne og 6 lettere tilskadekomne. Blot en enkelt af motorcykelførerne er kvinde.

2.8 Fokusområderne

Færdselssikkerhedskommissionen har fastlagt 5 fokusområder med baggrund i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i Danmark i perioden 2015-2019. De 5 fokusområder er:

- Eneuheld
- Frontalkollisioner
- Krydsuheld
- Lette trafikanter
- Unge bilførere

For Roskilde Kommune fordeler antallet af dræbte og tilskadekomne sig i samme periode, som vist på figur 40.



Figur 40 Dræbte og tilskadekomne i Roskilde Kommune fordelt på by og land, på lette og motoriserede trafikanter samt på hovedsituationer

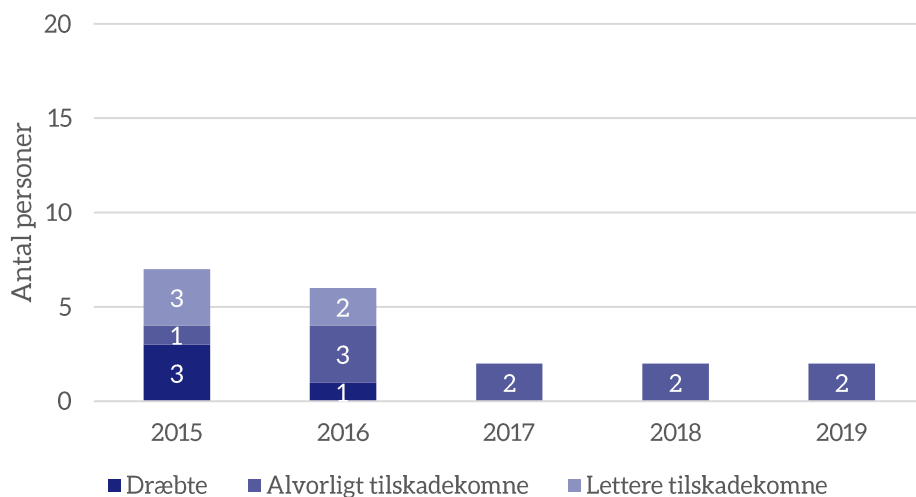
Fokusområder fra Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan er fastsat på baggrund af det generelle uheldsbillede i Danmark. Figur 40 opsummerer skematisk på den forudgående uheldsanalyse og som det fremgår af figur 40 bør Roskilde Kommune fokusere sine trafiksikkerhedsindsatser på uheld i kryds i byer, primært med lette trafikanter men også motortrafikanter og på uheld med fodgængere i byområder.

Roskilde Kommunes fokusområder, bliver herved:

- Uheld i kryds i byer
- Fodgængeruheld i byområder
- Cyklist uheld i byområder

2.8.1 Eneuheld

Eneuheld omfatter uheld, hvor der kun er involveret et enkelt køretøj, som er i bevægelse. Der er registreret 16 eneuheld med personskade i perioden 2015-2019, med 19 dræbte og tilskadekomne, figur 41.



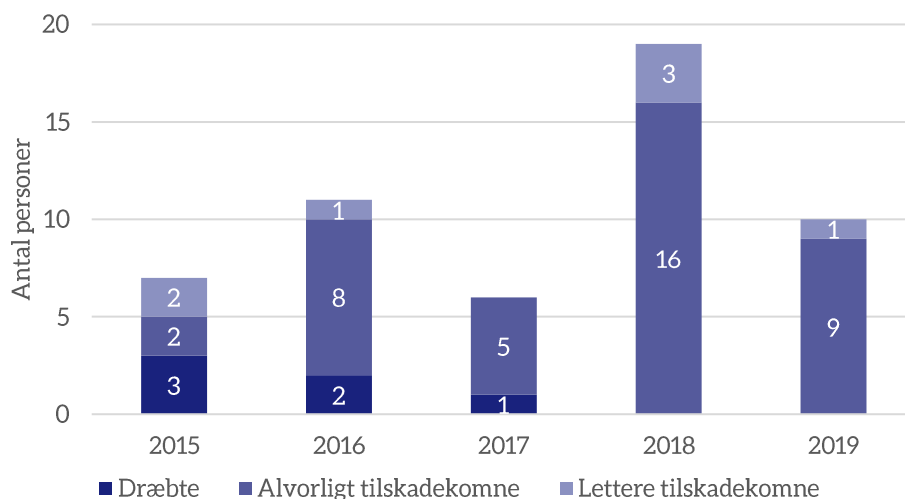
Figur 41 Antal personskader ved eneuheld fordelt over årene

Eneuheldene har haft en faldende tendens over perioden, men kan også skyldes statistiske tilfældigheder og hvorvidt mere end en person kommer til skade i uheldet. Uheldene sker primært i byzone og 6 kommer til skade på motorcykel eller knallert 45, 6 kommer til skade på cykel eller knallert 30 og de øvrige kører i bil. De 4 eneuheld i landzone omfatter bilister, motorcyklist og knallert 45. i 6 af uheldene har føreren været spirituspåvirket. Det er primært mænd, der kommer til skade i eneuheldene. 6 uheld sker ved kørsel på lige vej, mens 5 uheld sker ved eneuheld på kørebanen f.eks. styrt med 2. hjulet køretøj, 4 uheld sker i en kurve mens 2 uheld sker ifm. svingning i et kryds. Uheldene er spredt ud over ugens dage og timer, men ses alene på de dræbte er 75% sket om natten.

Da datagrundlaget for eneuheld i byzone er lille, og består af meget forskelligartede uheld, medtages de ikke i de fremadrettede indsatsområder i Roskilde Kommune.

2.8.2 Uheld i kryds i byer

Der er registreret 44 personskadeuheld i kryds i byzone. I de 44 personskadeuheld er 53 personer registreret som tilskadekomne eller dræbt. Udviklingen ses af figur 42.

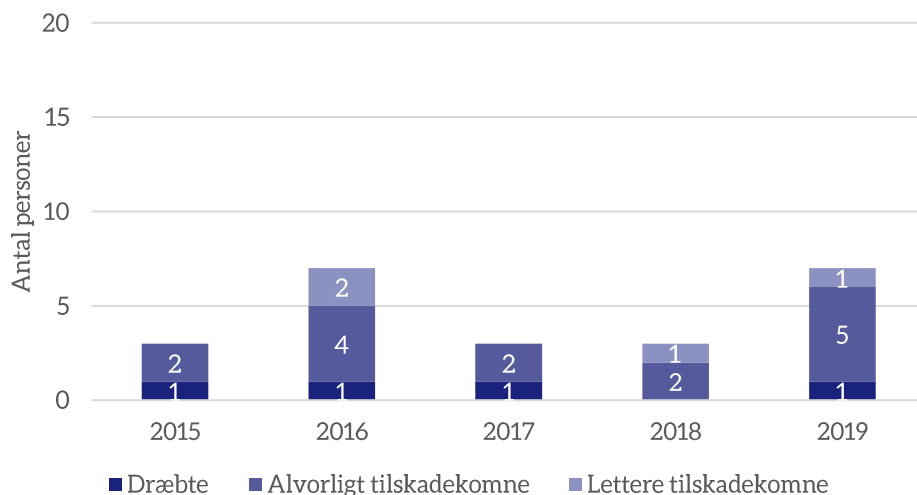


Figur 42 Antal personskader ved krydsuheld i byzone

I byzone sker uheldene primært i T-kryds, 4 benet kryds og rundkørsler, se figur 26. I T-kryds sker uheldene primært mellem biler og cyklister og i forbindelse med venstresving ud foran medkørende (322) eller venstresving ind foran modkørende (660). I 4-benet kryds sker uheld i forbindelse med venstresving ind for modkørende (410), tværkollisioner (510+520) og højresving ind foran medkørende. Uheldene sker primært mellem cyklister/knallert 30 og person-/varebiler. I 4 ud af 5 uheld med lastbil/bus i 4-benet kryds er modparten en cyklist. I rundkørsler sker uheldene ved højresving ud foran medkørende og de involverede parter er cyklister og personbiler.

2.8.3 Fodgængeruheld

I de 22 personskadeuheld med fodgængere, kom 23 fodgængere til skade i trafikken. 4 ud af 14 dræbte i Roskilde Kommune er fodgængere.



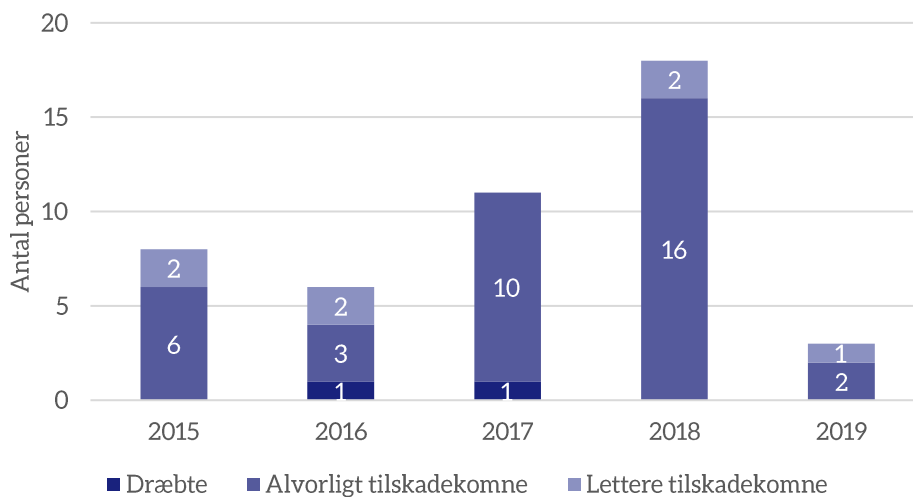
Figur 43 Antal fodgængere med personskade

Fodgængere er impliceret i 13% af uheldene, men udgør 21 % af de tilskadekomne, se figur 38 og figur 39.

Fodgængere kommer oftest til skade, når der krydser en lige vej (811/812). De næst hyppigste uheld sker ifm. ophold på kørebanen (835), krydsning af vej i kryds fra højre (871) eller man bliver kørt ned af biler, der bakker (880).

2.8.4 Cyklister

I de 49 personskadeuheld med cyklister er 42 cyklister kommet til skade i trafikken heraf er 2 blevet dræbt, se figur 44.



Figur 44 Antal personskade med cyklister

Cyklister udgør 43% af de tilskadekomne, men er kun involveret i 27% af uheldene jf. figur 38 og figur 39.

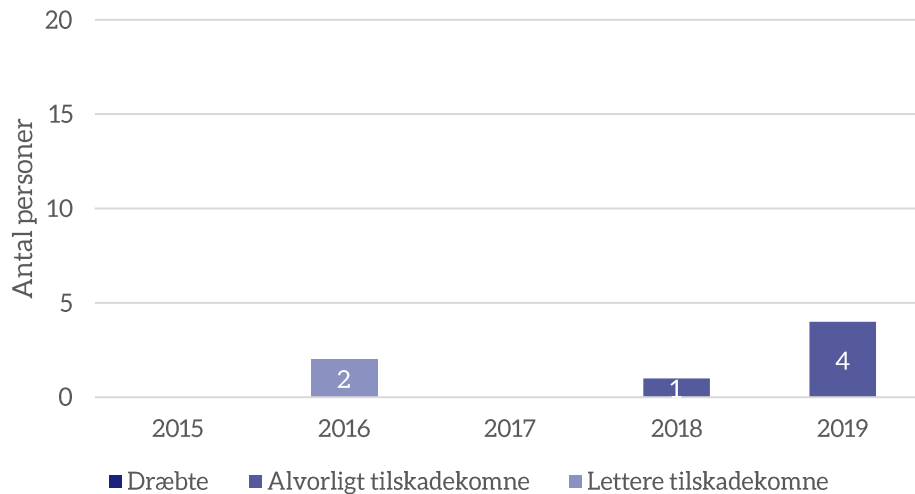
Cyklister begynder først at komme til skade i trafikken fra de er 10 år, mens der er flest tilskadekomne i aldersgruppen 60+.

Cyklister kommer primært til skade i kryds ifm. højresving ud foran medkørende (610), højresving ind foran medkørende (312) og ved venstresving ind foran modkørende (410).

Det er primært bilister, der er modparten i personskadeuheld med cyklister.

2.8.5 Knallert 30

Der er sket 5 personskadeuheld, som involvere knallert 30 (lille knallert). I de 5 personskadeuheld, er 7 kommet til skade i trafikken.



Figur 45 Antal personskader med knallert30

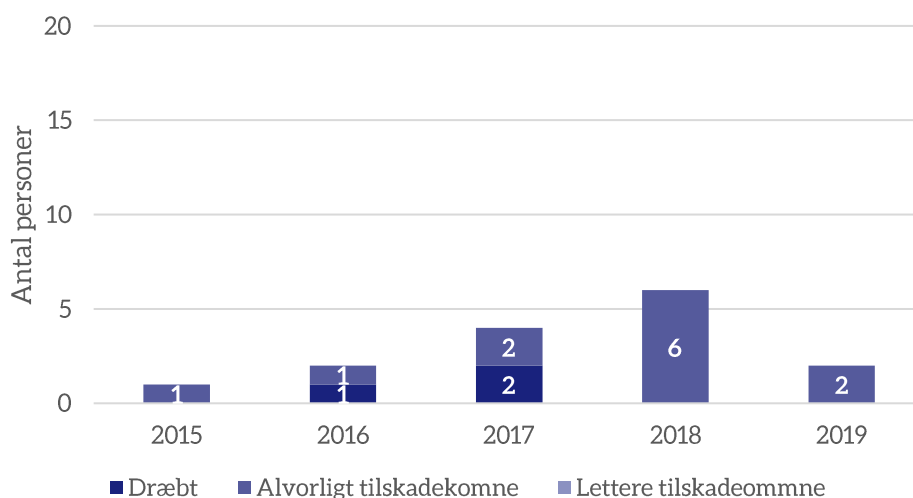
Knallert 30-førere er involveret i 4 % af personskadeuheldene, men udgør 7% af de tilskadekomne. De tilskadekomne er over 30 år og kommer til skade ved eneuheld og i højresvingsuheld.

2.8.6 Unge bilførere

I perioden er der sket 15 uheld med unge bilførere (17-24 år), hvor der er sket personskade. I 3 af uheldene, er det den unge fører der kommer til skade, heraf er 2 eneuheld. 2 uheld er sket ved ind/udkørsel og 8 uheld er sket i kryds. 7 af uheldene medfører tilskadekomne cyklister eller knallert30-førere. Der er 2 uheld med cyklister og et med fodgænger, som er sket på lige vejstrækninger.

I 4 af uheldene er der kørt hurtigere end hastighedsbegrænsningen og i et uheld var føreren alkoholpåvirket. Den ene trafikant har ikke overholdt vigepligten i 9 af uheldene. 8 er sket i kryds heraf er flere sket med sving ind foran cyklist eller fører af knallert30. Uheldene sker primært på hverdage mellem kl. 7-8 og 17-18.

3 af de 14 dræbte i perioden, er dræbt i et uheld, hvor det har været en ung bilfører impliceret.



Figur 46. Antal personskader i uheld med unge bilførere

2.9 Uheldsbelastede lokaliteter

De mest uheldsbelastede lokaliteter i Roskilde Kommune er udpeget vha. en simpel sortpletanalyse af person- og materielskadeuheld sket i perioden 2015-2019.

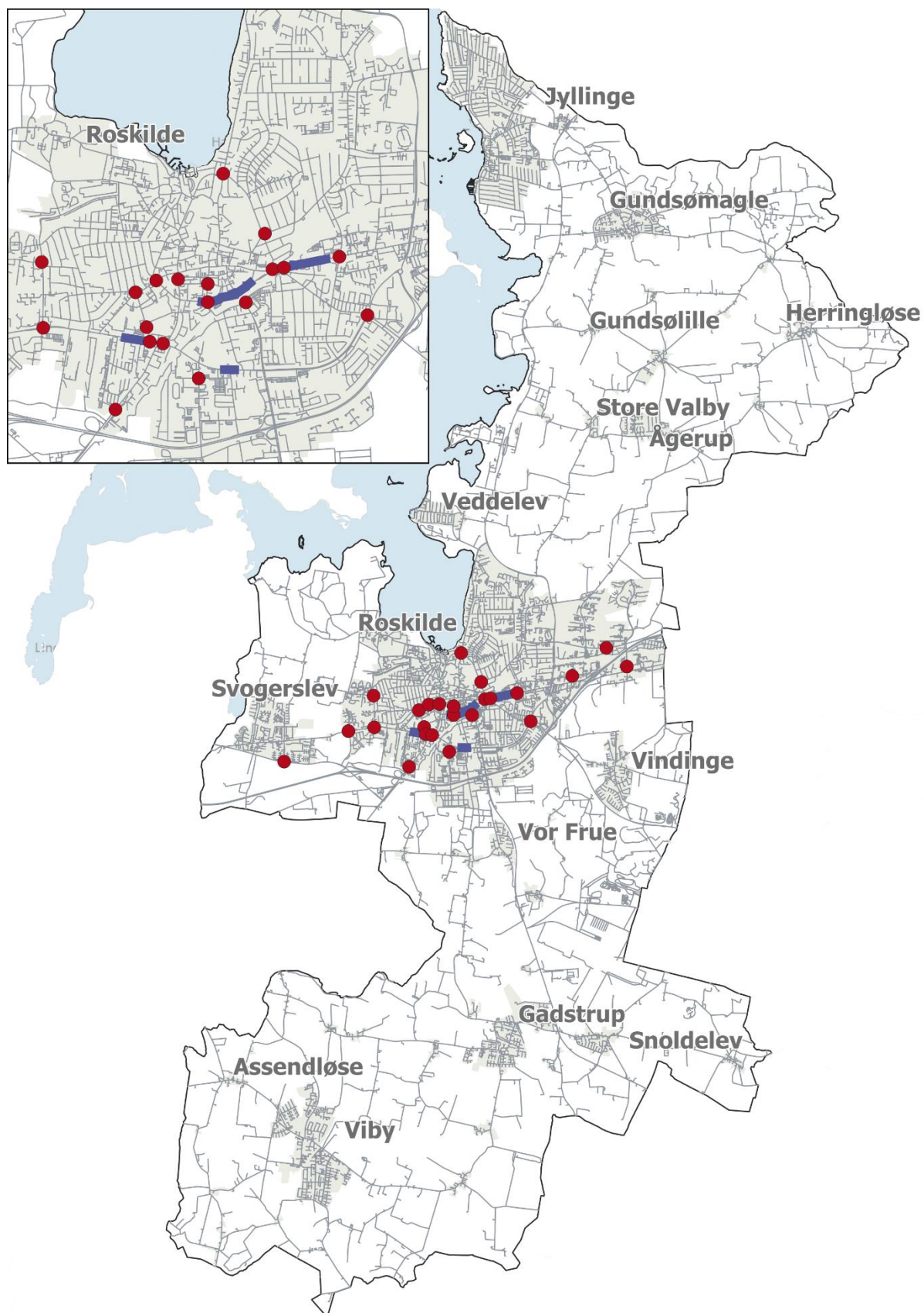
Uheldsbelastede kryds er udpeget hvor der er sket 4 eller flere trafikuheld i perioden. I alt er der udpeget 24 uheldsbelastede kryds.

Uheldsbelastede strækninger er udpeget hvor, der er sket 4 eller flere trafikuheld inden for en længde på 500 m på samme vej. Der ses bort fra krydsrelaterede uheld (markeret som krydsuheld i databasen). Der er i alt udpeget 4 uheldsbelastede strækninger.

ID	Lokalitet	Antal uheld	Person- skade- uheld	Vejudformning
1	Helligkorsvej/Møllehusvej/Fælledvej	12	4	Rundkørsel 5-benet
2	Københavnsvej(mellem Algade og Bymar- ken)	12	1	500 meter
3	Kong Valdemars Vej/Klosterengen	10	4	Rundkørsel 4-benet
4	Søndre Ringvej/Ringstedgade/Ringstedvej/ Holbækvej	10	2	Dobbelt 3-benet sig- nalkryds
5	Jernbanegade (mellem Toldbodgade og He- stetorvet)	9	2	300 meter
6	Frederiksborgvej/Kong Valdemars Vej/Sankt Clara Vej	8	2	Rundkørsel 4-benet
7	Lindborgvej/Stamvejen	7	2	Rundkørsel 3-benet
8	Kong Valdemars Vej/Københavnsvej/Algade	7	1	Signalkryds 3-benet
9	Marbjergvej/Langebjergvænget	7	1	Vigepligtskryds 4- benet
10	Holbækvej/Hyrdehøj Vestvej/Kristiansminde	7	1	Rundkørsel 4-benet
11	Københavnsvej/Bymarken	6	1	Signalkryds 4-benet
12	Holbækvej (mellem Lysholmsvej og Mølle- husvej)	6	1	250 meter
13	Østre Ringvej/Vindingevej	6	1	Signalkryds 4-benet
14	Industrivej/Betonvej	5	2	Signalkryds 4-benet
15	Maglegårdsvej/Havsteensvej/Maglehøjen	5	1	Vigepligtskryds 4- benet
16	Holbækvej/Låddenhøj	5	1	Signalkryds 4-benet
17	Byvolden/Støden/Helligkorsvej/Borgerdiget	5	1	Signalkryds 4-benet
18	Søndre Ringvej (mellem Rabalderstræde og Ringparken)	5	1	100 meter
19	Københavnsvej/Ny Østergade	5	0	Signalkryds 3-benet
20	Køgevej/Ny Østergade	5	0	Rundkørsel 3-benet
21	Bredgade/Allehelgensgade	5	0	Signalkryds 4-benet
22	Holbækvej/Møllehusvej	4	2	Vigepligtskryds 3- benet
23	Møllehusvej/Ved Hallen	4	1	Vigepligtskryds 3- benet
24	Ringstedvej/Æblehaven	4	1	Vigepligtskryds 3- benet
25	Jernbanegade/Køgevej/Allehelgensgade	4	1	Signalkryds 4-benet
26	Låddenhøj/Margrethehåbsvej	4	0	Vigepligtskryds 3- benet
27	Trekroner Allé/Trekronerparken/Universi- tetsvej	4	0	Rundkørsel 4-benet
28	Schmeltz Pl. /Ringstedgade	4	0	Signalkryds 3-benet

Tabel 6 De 28 mest uheldsbelastede lokaliteter i Roskilde Kommune

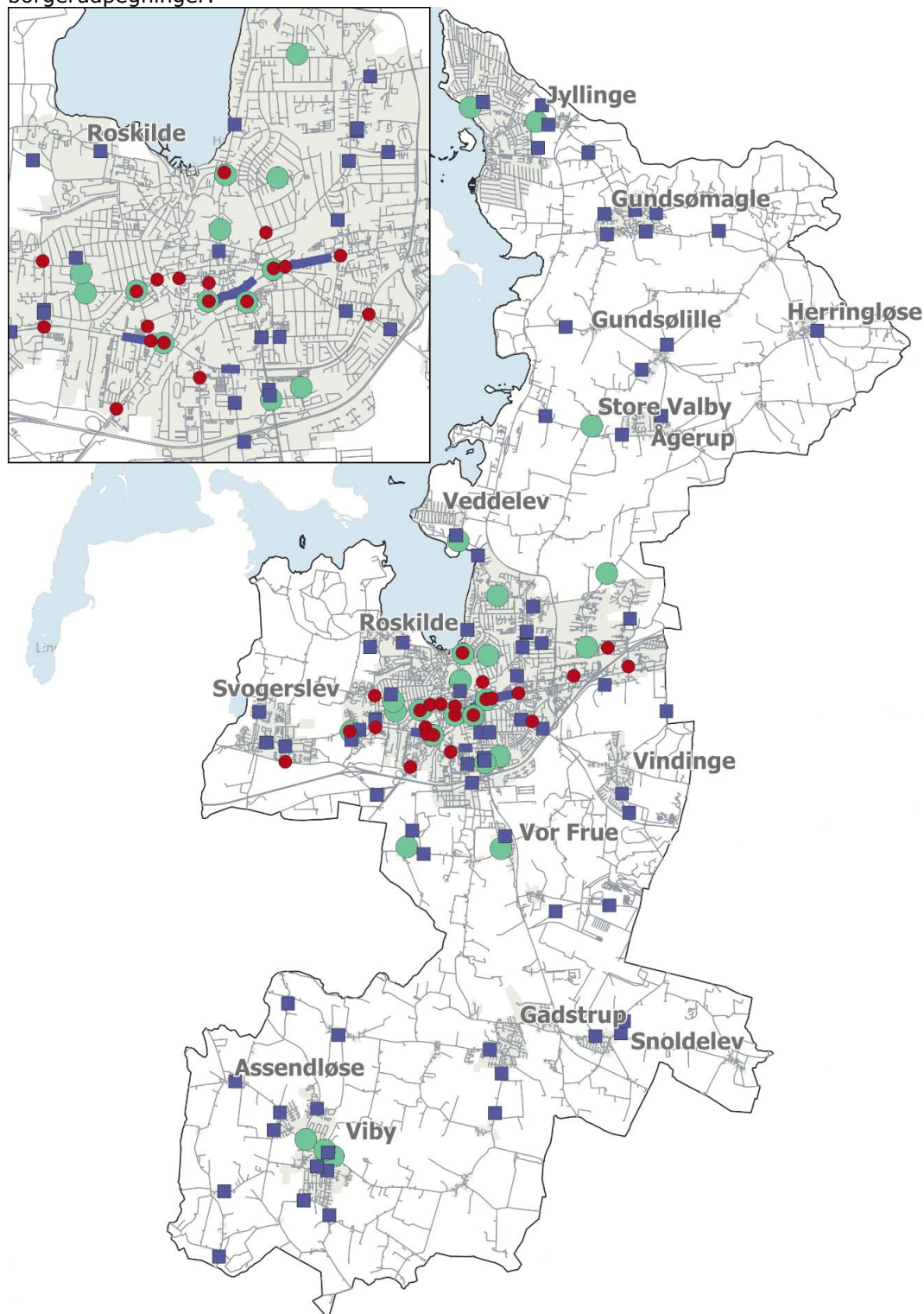
De uheldsbelastede lokaliteter er primært beliggende i Roskilde By.



Figur 47 De 28 mest uheldsbelastede lokaliteter i Roskilde Kommune

2.10 Kort over lokaliteter fra analyser ift tryghed, hastighed, uheld

Opsummerende fremgår der på et samlet kort alle lokaliteter på baggrund af hastigheder, uheld og borgerudpegninger.



Figur 48 Kort over alle udpegede lokaliteter ifm. hastighed, utryghed og uheld

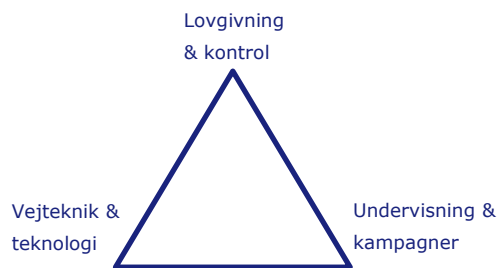
3 Målsætning og indsatsområder

3.1 Målsætning

Roskilde Kommune har besluttet at fortsætte den langsigtede strategi for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden i kommunen. Trafiksikkerhedsplanen skal danne grundlaget for strategien.

Udgangspunktet er, at trafikuheld kan forhindres og personskadernes alvorlighed kan formindskes gennem lovgivning og kontrol, undervisning og kampagner samt vejteknik og sikkerhedsteknologi i køretøjerne.

De sparede liv og færre tilskadekomne betyder at færre familier skal kæmpe med følgerne af et trafikuheld. Samtidig opnår samfundet en økonomisk gevinst, idet færre dræbte og tilskadekomne medfører færre udgifter til behandling, genoptræning og overførselsindkomster.

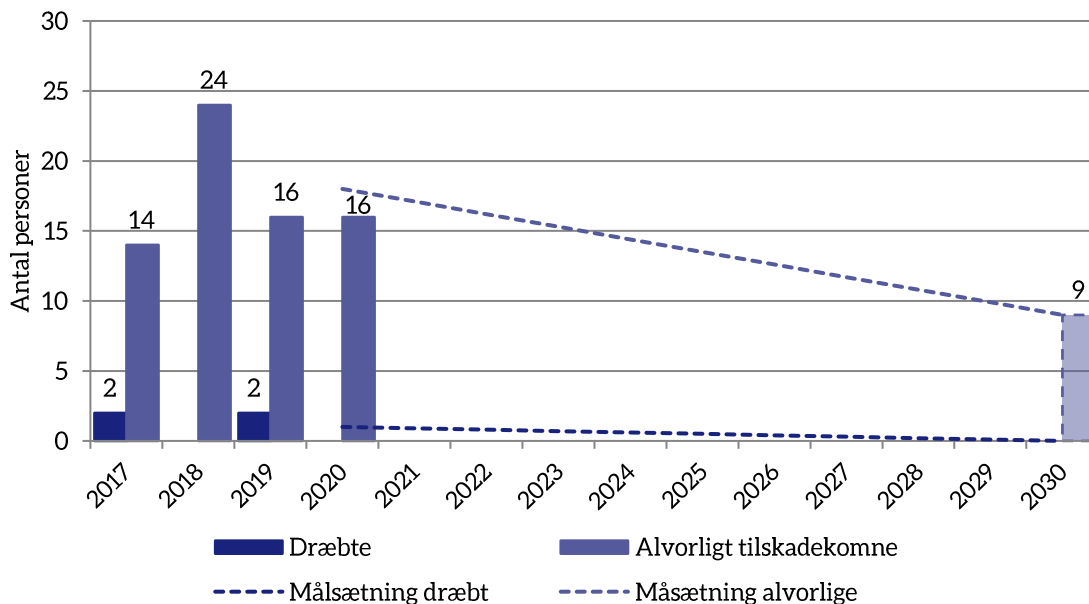


Figur 49 Trafiksikkerhedstrekanten angiver samspil af aktiviteter for bedre trafiksikkerhed

3.1.1 Sikkerhed

Med udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2021-2030 og gennemsnittet i antal dræbte og alvorligt tilskadekomne i årene 2017-2019, må der, på kommunens veje højst være:

0 dræbte og 9 alvorligt tilskadekomne i trafikuheld i 2030



Figur 50 Målsætning for reduktion i tilskadekomne i Roskilde Kommune

Forvaltningen vil løbende have fokus på at undgå, at sorte pletter opstår (koncentration af ulykker på en strækning eller i et kryds) og vi vil arbejde for at fjerne dem, når de identificeres.

Da det er velkendt, at særligt de mindre alvorlige skader ikke kommer til politiets kendskab, er der i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan medtaget et mål om 50 % reduktion i lettere tilskadekomne registreret i Landspatientregistret.

Hvis data fra Landspatientregistret bliver tilgængeligt på kommuneniveau, så følges målet fra den nationale handlingsplan om 50 % reduktion i lettere tilskadekomne også i Roskilde Kommune.

3.1.2 Hastighed

Hastigheden er årsagen til mange uheld og meget utryghed. Hastigheden har desuden betydning for hvor alvorlige uheldene bliver.

Roskilde Kommunes målsætning er, at **75 % af trafikanterne skal overholde hastighedsgrænsen i 2030**. Der måles på kommunens faste tællesnit.

3.1.3 Færdselsundervisning

Gode trafikvaner indlæres hos børn blandt andet gennem færdselsundervisning i folkeskolerne og gennem lærere og forældre som rollemodeller, så børnene bliver sikre nok til at turde færdes i trafikken på egen hånd.

Det er derfor målet, at **alle grundskoler har en trafikpolitik i 2025**.

3.1.4 Tryghed

I 2019 var der 67 % af alle eleverne fra 3. til 9. klasse, der følte sig trygge på deres skolevej. Det er målet, at **80 % af alle skolebørn fra 3.- 9. klasse, der aktivt transporterer sig selv, skal føle sig trygge eller meget trygge på deres skolevej i 2025**.

Alle cyklister skal generelt være trygge nok til, at de tør bevæge sig ud i trafikken. I 2020 var det 71 % af cyklisterne, der følte sig trygge eller meget trygge. Målet er, at **75 % af cyklisterne skal føle sig trygge eller meget trygge ved at færdes i trafikken i 2025**.

3.2 Fokusområder og indsatser

Færdselssikkerhedskommissionen udstikker 5 fokusområder i den nationale handlingsplan, som skal medvirke til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.

De fem fokusområder er:

- Eneuheld
- Frontalkollisioner
- Krydsuheld
- Lette trafikanter
- Unge bilførere

Med udgangspunkt i uheldsbilledet i Roskilde Kommune vil vi koncentrere vores fokusområder på:

- Krydsuheld i byer
- Fodgængere
- Cyklister
- Unge bilførere
- Hastighed

Der er et sammenfald mellem de 5 fokusområder, f.eks. kan et personskadeuheld være sket i et kryds i byen mellem en unge bilfører og en cyklist, hvorfor de forskellige indsatser både hver for sig og sammen bidrager til at reducere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i Roskilde Kommune.

I hverdagen gennemføres løbende aktiviteter, som også medvirker til at forbedre trafiksikkerheden. Vi vil derfor fortsat have fokus på:

- Trafiksikkerhed i hverdagen

3.2.1 Krydsuheld i byer

I Roskilde Kommune sker de fleste trafikuheld i kryds i byzone. Det er primært de lette trafikanter, der kommer til skade, mens en femtedel af de tilskadekomne er motortrafikanter.

Der bør derfor gennemføres adfærdspåvirkning f.eks. ved kampagner, som gør trafikanterne opmærksomme på den øgede risiko i kryds. Det kan f.eks. være kampagner om uopmærksomhed, høj hastighed og mangelfuld orientering.

De uheldsbelastede kryds vil blive analyseret og eventuelt ombygget. Når krydsene ombygges bør der være fokus på oversigt, hastighed og mere overskuelige kryds herunder synliggørelse af vigepligt ved sideveje. Særligt for rundkørsler gælder, at vigepligten for cirkulerende cyklister og for ind- og udkørende motortrafikanter skal tydeliggøres.

3.2.2 Fodgængere

Uheld med tilskadekomne fodgængere sker primært i fodgængerfelter (fritliggende, vigepligtskryds og signalregulerede kryds) eller i forbindelse med bakning eller anden ophold på kørebanen. De fritliggende fodgængerfelter vil blive undersøgt med henblik på vurdering af om de er tilstrækkeligt synlige og om nødvendigt ombygget.

Mangelfuld orientering og uopmærksomhed vurderes primært at være en uheldsfaktor i de øvrige uheld med fodgængere. I disse uheld vurderes den tilskadekomnes høje alder at have betydning for uheldet alvorlighed.

Derfor bør der gennemføres adfærdspåvirkning, som gør trafikanterne opmærksomme på den øgede risiko i kryds. Det kan f.eks. være kampagner om uopmærksomhed, mangelfuld orientering, høj hastighed og sprit.

Vi vil opfordre alle folke- og privatskoler til at udarbejde en trafikpolitik rettet mod den enkelte skoles særlige trafikale udfordringer. Vi vil give hver enkelt skole tilbud om at hjælpe dem gennem denne proces.

3.2.3 Cyklister

Vi arbejder løbende med at forbedre sikkerheden og trygheden for cyklister. Vi ønsker, at flere bruger cyklen i hverdagen, da det er en miljørigtig transportform, som også gavner den enkeltes sundhed. Cyklerne fylder mindre end biler og kan reducere det trafikale kaos ved skolerne om morgenen, hvis flere børn cykler til skole frem for at blive kørt i bil.

Vi vil særligt have fokus på cyklisters forhold omkring kryds, hvor størstedelen af de tilskadekomne cyklister i kommunen er registreret.

Desuden bør der gennemføres kampagner, som gør trafikanterne opmærksomme på den øgede risiko i kryds. Det kan f.eks. være kampagner om uopmærksomhed, øget hjelmbrug, cyklisters øget risiko i kryds, hastighed og mangelfuld orientering.

Vi vil opfordre alle folke- og privatskoler til at udarbejde en trafikpolitik rettet mod den enkelte skoles særlige trafikale udfordringer. Vi vil give hver enkelt skole tilbud om at hjælpe dem gennem denne proces.

3.2.4 Unge bilførere

Vi vil i kryds have fokus på, at vigepligtsforholdene synliggøres.

Desuden bør der gennemføres kampagner med fokus på konflikter mellem svingende biler og cyklister samt sprit og fart, hvilket f.eks. kan ske i samarbejde med ungdomsuddannelser og fagskoler.

Vi vil endvidere arbejde for, at Drivers Club føres videre. Drivers Club er en klub, hvor unge mellem 17 og 24 år mødes og får køreteknisk undervisning af folk fra køreskoler eller politiet. Klubbens formål er at nedbringe alvorlige færdselsuheld.

3.2.5 Hastighed

Der er et sammenfald mellem lokaliteter, hvor der køres for stærkt og utrygge lokaliteter. I forbindelse med udbedring af disse lokaliteter vil vi vurdere om der skal suppleres med hastighedsdæmpende tiltag.

Vi gennemfører løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på vejnettet. Herved bevarer vi overblikket over trafikken og hastighedsniveauets udvikling på kommunens veje. Disse tal og målinger er afgørende for, at vi fremadrettet kan identificere problemområder, som evt. kræver ombygning af vejens geometri eller øget politikontrol.

Mange af de registrerede uheld med for høj hastighed vurderes ikke at kunne løses med vejtekniske tiltag alene, men kræver også, at den enkelte trafikant erkender øget uheldsrisiko ved høj fart. Vi vil derfor deltage i nationale kampagner understøttet af lokale events kombineret med en indsats overfor unge bilister og motorcyklister.

3.2.6 Trafiksikkerhed i hverdagen

Et væsentligt fundament for trafiksikkerhedsarbejdet er en række løbende hverdagsaktiviteter, som Roskilde Kommune rutinemæssigt arbejder med. Roskilde Kommune vil fortsætte med disse aktiviteter. Det drejer sig om følgende:

- A. Trafiktællinger og hastighedsmålinger
- B. Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision
- C. Lokalplaner og trafiksikkerhed
- D. Drift og vedligeholdelse
- E. Samarbejde med politiet
- F. Evaluering af gennemførte trafiksikkerhedsprojekter
- G. Samarbejde med Vejdirektoratet og nabokommunerne
- H. Kampagner og adfærdspåvirkning som virkemiddel

A. Trafiktællinger og hastighedsmålinger

Der gennemføres løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på vejnettet. Herved bevarer vi overblikket over trafikens og hastighedsniveauets udvikling på kommunens veje. Disse tal og målinger er afgørende for, at vi fremadrettet kan identificere problemområder og kvalificere debatten om trafiksikkerhed i kommunen.

B. Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision

Der gennemføres trafiksikkerhedsrevision og i relevant omfang tilgængelighedsrevision på alle større anlægsprojekter, bl.a. afhængigt af projektets trafikale kompleksitet, og hvorvidt projektet har trafikale konsekvenser for lette trafikanter, ældre og handicappede.

C. Lokalplaner og trafiksikkerhed

Alle lokalplaner og byudviklingsplaner med indflydelse på vej- og stinettet og på trafikken undergår en trafikafviklings-, trafiksikkerheds- og tilgængelighedsscreening. Konkret betyder det, at planmaterialet ved fremtidig byudvikling gennemgås med henblik på at sikre, at der etableres trafiksikre, trygge og handicap-/ældrevenlige forbindelser såvel i som udenfor de nye områder, ligesom trafikafviklingsmæssige konsekvenser på vej- og stinettet afdækkes.

D. Drift og vedligeholdelse

Mange mindre trafiksikkerhedsproblemer kan løses som led i den almindelige drift, og mange små forbedringer er forholdsvis billige at gennemføre i forbindelse med vedligeholdelse af vejene. Det kan f.eks. være at friholde oversigtsarealerne for beplantning.

E. Samarbejde med politi

Der vil fortsat være fokus på et tæt samarbejde med politiet, bl.a. i forbindelse med vejudformning, afmærkning, politiets systematiske kontrol af spirituskørsel, manglende selebrug og hastighedskontrol på vejnettet i kommunen. Samarbejdet med politiet skal også ses i sammenhæng med de kampagner, der forventes gennemført.

F. Evaluering af gennemførte trafiksikkerhedsprojekter

Roskilde Kommune effektiviserer løbende gennemførte trafiksikkerhedsprojekter for at undersøge, om projekterne har haft den ønskede effekt. Herved sikres, at kommunens ressourcer fremadrettet bliver anvendt på projekter, der har vist sig at have en gavnlig effekt på trafiksikkerheden og trygheden.

G. Samarbejde med Vejdirektoratet og nabokommunerne

Kommunen er løbende i dialog med Vejdirektoratet for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden på den del af statsvejnettet, der går gennem kommunen, bl.a. kryds ved Holbækmotorvejen og rute 6 (Frederiksborgvej, Østre Ringvej, Køgevej) og rute 14 (Ringstedvej sf. afkørsel 13, Hovedvejen).

H. Kampagner og adfærdspåvirkning som virkemiddel

I mere end 9 ud af 10 trafikuheld er menneskelige fejl en direkte eller medvirkende årsag til, at uheldet sker. Den enkelte trafikants ansvar for at færdes sikkert, overholde færdselsloven og ikke mindst foregå med et godt eksempel ved at vise hensyn og være agtpågivende er altså en væsentlig forudsætning for en mere sikker trafik.

Vi vil gøre en indsats for, at trafikanterne skærper opmærksomheden i trafikken ved hjælp af lokale kampagner rettet mod specifikt udpegede problemer som beskrevet under de forskellige indsatser.

Kampagnearbejdet bliver kun succesfuldt, hvis der følges op med f.eks. politikontrol, information i pressen, på skolerne osv. Det er derfor vigtigt, at vi har en løbende dialog med politi, sundhedsvæsen, skoler, interesseorganisationer og borgere mm., så indsatsen for at forbedre trafiksikkerheden og trygheden forankres så mange steder som muligt.

Flere udenlandske og danske undersøgelser har påvist, at trafiksikkerhedskampagner har en gavnlig effekt. Dog er det en forudsætning, at budskabet og kampagnerne gentages flere gange for at have en effektiv og langvarig virkning.

F.eks. viser antal tilskadekomne fra 2015 til 2019:

- Sprituheld fald på 3 %
- Med unge bilførere fald på 9%

Og stigning i selebrug blandt bilister i perioden 2010-2018 på knap 5 %.

Der er tale om områder, hvor der er gennemført langsigtede og målrettede kampagneindsatser. Resultatet er et samspil mellem lovgivning, politikontrol, kampagner og vejteknik. Derfor er det ikke muligt at isolere de enkelte indsatser. Men på baggrund af de løbende evalueringer er der ingen tvivl om, at kampagnerne har spillet en central rolle for den positive udvikling.

4 Projekter og prioritering

Tabel 7 viser en oversigt over de lokaliteter (strækninger og kryds), som er blevet udpeget som utrygge (afsnit 2.3.1), uheldsbelastede (afsnit 2.9) eller som har generelle hastighedsoverskridelser (afsnit 2.2.2). I tabellen fremgår de tildelte id-numre for hhv. uheldsanalysen, borgerudpegningerne samt hastighedsoverskridelserne, så de enkelte strækninger/kryds kan genfindes i de førnævnte afsnit. Tabellen er sorteret efter lokaliteter med flest uheld, flest borgerudpegninger og flest hastighedsoverskridelser. En lokalitet kan desuden være udpeget i en eller flere af analyserne.

Projekt ID	Strækning/Kryds	Lokalitet	Uheldsbelastet (ID)	Borgerudpegning (ID)	Hastighed (ID)	Projektstatus
1	K	Helligkorsvej / Møllehusvej / Fælledvej	1	4		Gennemført projekt fra TSP 2014 udført i 2015, 2016 og 2020. (1 uheld i 2015, 2018, 4 uheld i 2016, 3 uheld i 2017, 2019) Uheldsudviklingen følges.
2	S	Københavnsvej (mellem Algade og Bymarken)	2			Gennemført projekt fra TSP 2014 udført i 2017 + 2007, (9 uheld i 2015, 4 i 2016, 2 i 2017, 5 i 2018, 6 i 2019)
3	K	Kong Valdemars Vej / Klosterengen	3			Gennemført projekt fra TSP 2014 (udført i 2019, 4 uheld i 2015, 3 i 2016, 2 i 2018, 2019)
4	K	Ringstedvej / Søndre Ringvej / Ringstedgade / Holbækvej	4	7		Ej gennemført projekt fra TSP 2014. Projekt planlagt
5	S	Jernbanegade (mellem Toldbodgade og Hestetorvet)	5			Løbende udpeget projekt som er udført i 2020, (2 uheld i 2016, 7 uheld i 2017, 1 uheld i 2015, 2018, 2019)
6	K	Frederiksborgvej / Kong Valdemars Vej / Sankt Clara Vej	6	17		Intet projekt gennemført eller planlagt
7	K	Lindborgvej / Stamvejen	7			Løbende udpeget projekt som er udført i 2020, (4 uheld i 2016, 1 i 2017, 2 i 2018)
8	K	Kong Valdemars Vej / Københavnsvej / Algade	8	5		Gennemført projekt fra TSP 2014 (udført i 2016, 3 uheld i 2015, 1 uheld i 2016, 2018, 2 uheld i 2019)
9	K	Marbjergvej / Langebjergvænget	8			Intet projekt gennemført eller planlagt
10	K	Holbækvej / Hyrdehøj Vestvej / Kristiansminde	10	25	14	Intet projekt gennemført eller planlagt
11	K	Københavnsvej / Bymarken	11			Intet projekt gennemført eller planlagt
12	S	Holbækvej (mellem Lysholmsvej og Møllehusvej)	12			Løbende udpeget projekt som er udført i 2015, (1 uheld i 2015, 2016, 2017, 3 uheld i 2019)

Projekt ID	Strækning/Kryds	Lokalitet	Uheldsbelastet (ID)	Borgerudpegning (ID)	Hastighed (ID)	Projektstatus
13	K	Østre Ringvej / Vindingevej	13			Gennemført projekt fra TSP 2014 udført i 2013, (1 uheld i 2015, 2 uheld i 2017, tre uheld i 2018)
14	K	Industrivej / Betonvej	14			Løbende udpeget projekt som er udført i 2020 (1 uheld i 2015, 4 uheld i 2018)
15	K	Maglegårdsvej / Havsteensvej / Maglehøj	15			Projekt planlagt
16	K	Holbækvej / Låddenhøj / Hyrdehøj Bygade	16			Intet projekt gennemført eller planlagt
17	K	Byvolden / Støden / Helligkorsvej /Borgerdiget	17			Intet projekt gennemført eller planlagt
18	S	Søndre Ringvej (mellem Rabalderstræde og Ringparken)	18			Gennemført projekt fra TSP 2014 udført i 2018, (1 uheld i 2015, 2018, 3 i 2017)
19	K	Københavnsvej / Ny Østergade	19			Projekt planlagt gennemført i forbindelse med omdannelse af Københavnsvej.
20	K	Køgevej / Ny Østergade	20	19		Intet projekt gennemført eller planlagt
21	K	Bredgade / Allehelgensgade	21			Løbende udpeget projekt som er udført i 2017 (1 uheld sket i 2015, 2017, 2019, 2 i 2018)
22	K	Holbækvej / Møllehusvej	22			Gennemført projekt fra TSP 2014 udført i 2016 og 2019, (1 uheld i 2016, 2017, 2 uheld i 2019)
23	K	Møllehusvej / Ved Hallen	23			Intet projekt gennemført eller planlagt (1 uheld i 2017, 2019, 2 uheld i 2018)
24	K	Ringstedvej / Æblehaven	24			Intet projekt gennemført eller planlagt
25	K	Jernbanegade / Køgevej / Allehelgensgade	25	14		Intet projekt gennemført eller planlagt
26	K	Låddenhøj / Margrethehåbsvej	26			Intet projekt gennemført eller planlagt
27	K	Trekroner Allé / Trekronerparken / Universitetsvej	27			Intet projekt gennemført eller planlagt
28	K	Schmelts Pl. / Ringstedgade	28			Intet projekt gennemført eller planlagt. 3 uheld i 2015 og ét enuehald i 2018
29	K	Ørstedvej / Parkvej / Skovly		1		Intet projekt gennemført. Planlagt signaregulering udføres i 2021.

Projekt ID	Strækning/Kryds	Lokalitet	Uhedsbelastet (ID)	Borgerudpegning (ID)	Hastighed (ID)	Projektstatus
30	K	Dalen / Vibyvejen / Grønning / Assendløsevejen		2		Løbende udpeget projekt som er udført. Signalreguleres i 2021.
31	S	Nordmarksvej (hele strækningen)		3		Løbende udpeget projekt som er udført
32	S	Sønderlundsvej (hele strækningen)		6		Intet projekt gennemført eller planlagt
33	S	Frederiksborgvej (mellem Dr. Margrethes Vej og Sankt Laurentii Vej)		8		Løbende udpeget projekt som er udført
34	K	Ørstedvej / Tofthøjvej		9		Planlagt projekt
35	S	Fynsvej (mellem Ollerupvej og Frederiksborgvej)		10		Intet projekt gennemført eller planlagt
36	S	Astersvej (hele strækningen)		11		Løbende udpeget projekt som er udført
37	S	Møllevej (mellem Lindegårdsvej og Bromarken)		12		Planlagt projekt (ny rundkørsel anlagt, cykelsti ophører på Møllevej)
38	K	Sønderlundsvej / Helligkorsvej		13		Intet projekt gennemført eller planlagt
39	S	Kongebakken (Dronning Sofies Vej og Knud Den Stores Vej)		15		Løbende udpeget projekt som er udført
40	K	Lille Valbyvej / Store Valbyvej		16		Løbende udpeget projekt som er udført
41	K	Baunehøjvej / Veddelev Bygade		18		Intet projekt gennemført eller planlagt
42	S	Darupvej og rundkørsel		20		Løbende udpeget projekt som er udført
43	K	Køgevej / Roskildevænget		21		Gennemført projekt fra TSP 2014 udført i 2014. Udpegninger handler primært om signalindstillinger.
44	S	Slæggerupvej, (Mellem nr. 202 og 95)		22		Intet projekt gennemført eller planlagt
45	K	Vor Frue Hovedgade / Kamstrupvej		23		Intet projekt gennemført eller planlagt
46	K	Trekroner Alle / Nordens Parkvej / Trekroner Stationsvej		24		Intet projekt gennemført eller planlagt
47	S	Lyngbækvej (hele strækningen)			1	Hastighedsgrænse ændret til 70 km/t, observeres.
48	S	Østrupvej (mellem Gundsømagle og Østrup)			2	Løbende udpeget projekt som er udført
49	S	Tunevej (mellem Øst for Snoldelev)			3	Intet projekt gennemført eller planlagt

Projekt ID	Strækning/Kryds	Lokalitet	Uheldsbelastet (ID)	Borgerudpegning (ID)	Hastighed (ID)	Projektstatus
50	S	Vibyvejen (mellem Nymarken og Assendløsevejen)			4	Ej gennemført projekt fra TSP 2014
51	S	Store Valbyvej (mellem indkørsel til skolen og byzone-tavlen)			5	Intet projekt gennemført eller planlagt
52	S	Ramsøllillevejen (syd for Fruervej til syd for Ramsøllille by)			6	Ej gennemført projekt fra TSP 2014
53	S	Svenstrupvejen			7	Planlagt projekt med hastighedsdæmpning
54	S	Gundsøllillevej (mellem Skovdalen og Ågerupvej)			8	Planlagt projekt med hastighedsdæmpning
55	S	Tjærebyvej (øst for Lyngbækvej)			9	2 minus 1 vej udført i 2020
56	S	Holmevej			10	Projekt udført i 2020

Tabel 7 Bruttoliste over alle kryds/strækninger, som er uheldsbelastede, borgerudpegede eller har hastighedsoverskridelser.

I den samlede liste over projekter, tabel 7, er der lokaliteter, der er udbedret/ombygget enten i uheldsperioden 2015-2019 eller tidligere, hvor det vurderes, at ombygningen eller allerede besluttet ombygning vil forbedre forholdene. Der er derfor foretaget en vurdering af hvilke 30 udvalgte projekter, der skal indgå på den prioriterede liste i trafiksikkerhedsplanen med løsningsforslag. Der vil dels være projekter, hvor der foreslås ombygninger af vejnettet og dels forslag til adfærdssænkende tiltag, der i samspil skal medvirke til at forbedre trafiksikkerheden og trygheden i kommunen.

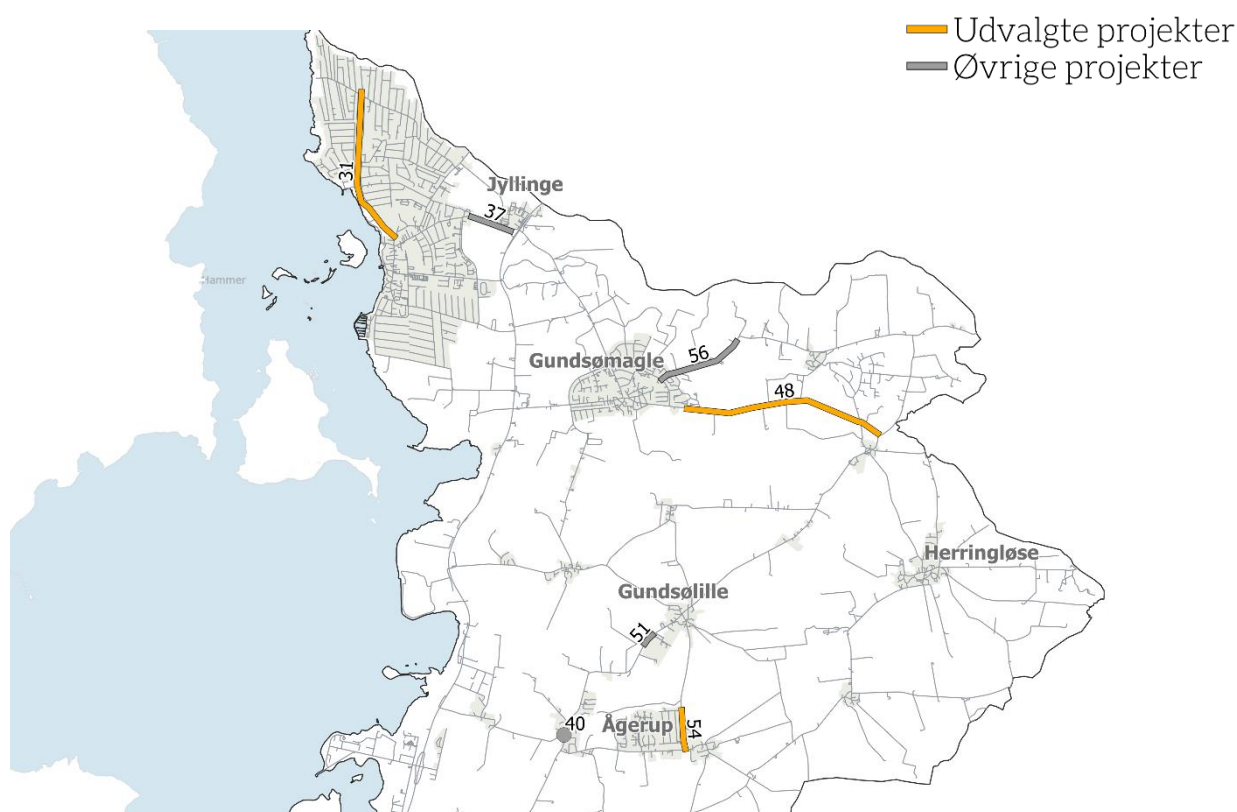
De udvalgte projekter fremgår af tabel 8.

ID	Område	Lokalitet
3	Roskilde	Krydset Kong Valdemars Vej / Klosterengen
5	Roskilde	Strækningen Jernbanegade (mellem Toldbodgade og Hestetorvet)
6	Roskilde	Krydset Frederiksborgvej / Kong Valdemars Vej / Sankt Clara Vej
8	Roskilde	Krydset Kong Valdemars Vej / Københavnsvej / Algade
9	Roskilde	Krydset Marbjergvej / Langebjergvænget
10	Roskilde	Krydset Holbækvej / Hyrdehøj Vestvej / Kristiansminde
12	Roskilde	Strækning Holbækvej mellem Lysholmsvej og Møllehusvej
13	Roskilde	Krydset Østre Ringvej / Vindingevej
16	Roskilde	Krydset Holbækvej / Låddenhøj / Hyrdehøj Bygade
17	Roskilde	Krydset Byvolden / Støden / Helligkorsvej / Borgerdiget
21	Roskilde	Krydset Bredgade / Allehelgensgade
23	Roskilde	Krydset Møllehusvej / Ved Hallen
25	Roskilde	Krydset Jernbanegade / Køgevej / Allehelgensgade
26	Roskilde	Krydset Låddenhøj / Margrethehåbsvej
27	Roskilde	Krydset Trekroner Allé / Trekronerparken/ Universitetsvej
31	Jyllinge	Strækning Nordmarksvej (hele strækningen)
32	Roskilde	Strækning Sønderlundsvej
33	Roskilde	Strækning Frederiksborgvej mellem Dr. Margrethes Vej og Sankt Laurentii Vej
35	Roskilde	Strækning Fynsvej mellem Ollerupvej og Frederiksborgvej
36	Roskilde	Strækning Astersvej
38	Roskilde	Krydset Sønderlundsvej / Helligkorsvej
39	Roskilde	Strækning Kongebakken (mellem Dronning Sofies Vej og Knud Den Stores Vej)
41	Veddelev	Baunehøjvej / Veddelev Bygade
44	Roskilde	Slæggerupvej (mellem nr. 202 og nr. 95)
45	Vor Frue	Krydset Vor Frue Hovedgade / Kamstrupvej

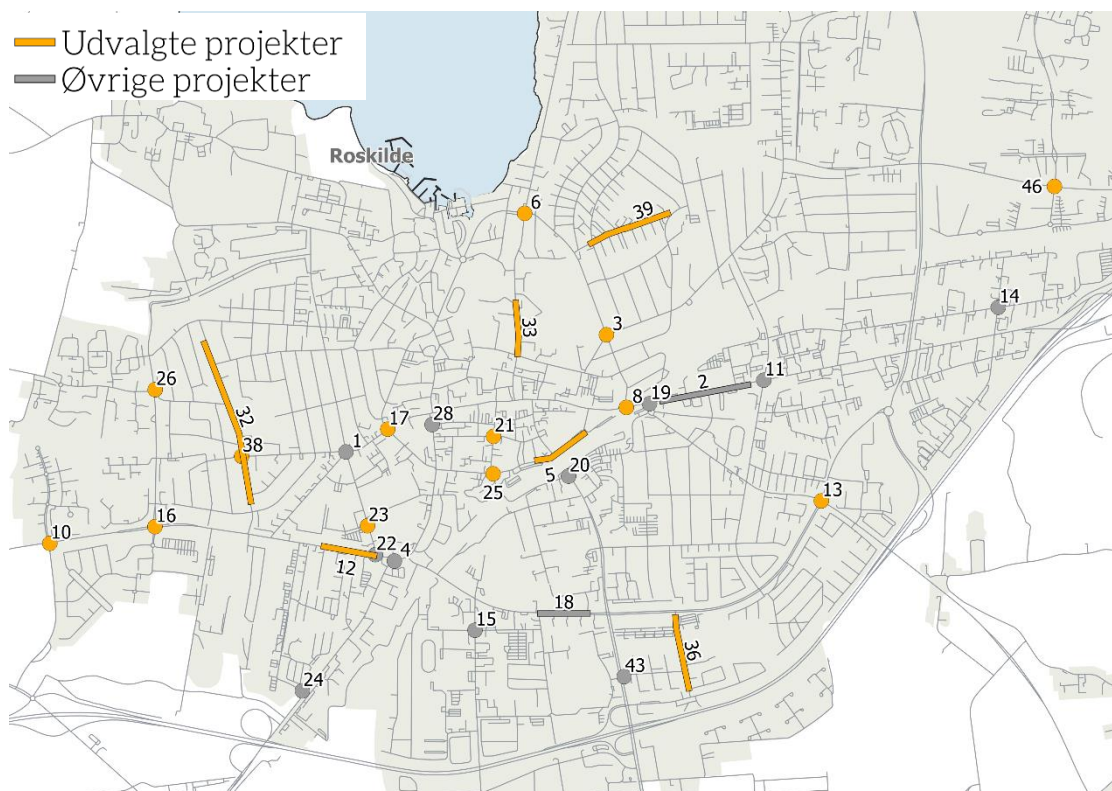
ID	Område	Lokalitet
46	Roskilde	Krydset Trekroner Allé / Nordens Parkvej / Trekroner Stationsvej
48	Gundsømagle/ Østrup	Strækning Østrupvej mellem Gundsømagle og Østrup
50	Viby	Strækning Vibyvejen mellem Nymarken og Assendløsevejen
52	Gadstrup/ Ramsøllille	Strækning Ramsøllillevejen syd for Fruervej og til syd for Ramsøllille By
54	Ågerup	Strækning Gundsøllillevej mellem Skovdalen og Ågerupvej

Tabel 8 Udvalgte projekter til trafiksikkerhedsplan, hvor der udarbejdes et løsningsforslag

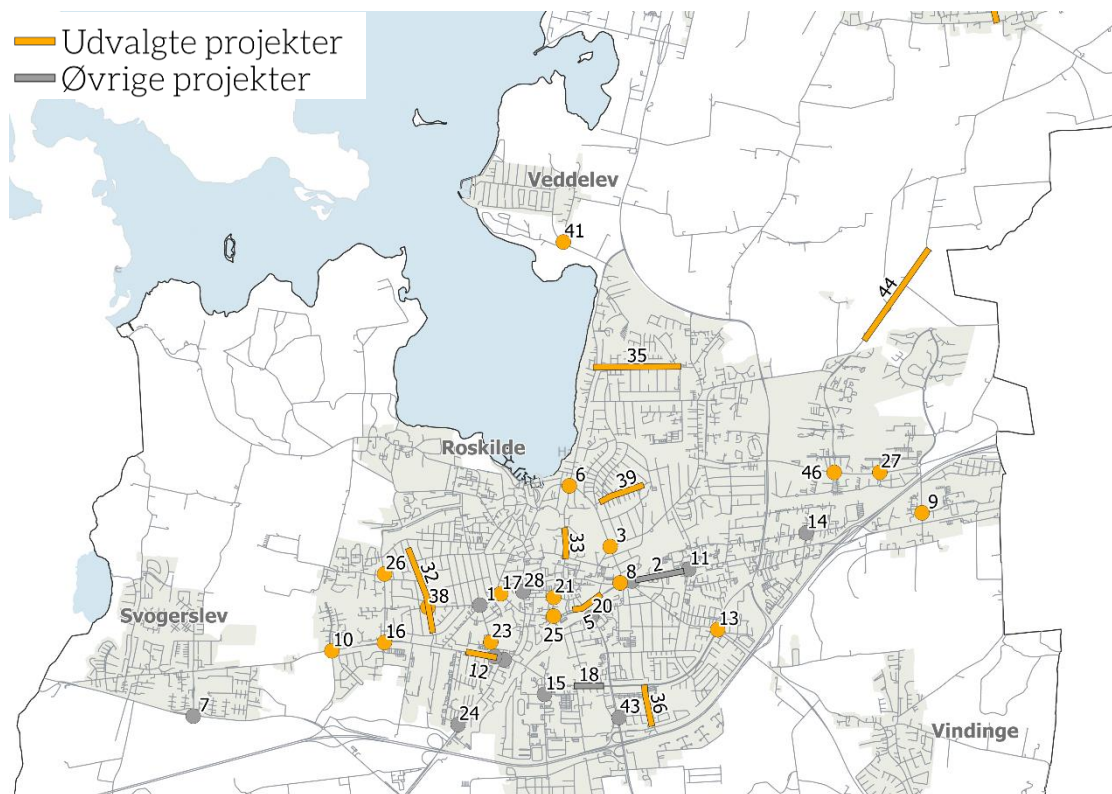
Projekterne placering på kort fremgår af figur 51 til figur 54. De 30 udvalgte projekter (orange) udgør den prioriterede liste. De øvrige projekter (markeret med grå) er projekter, der ikke indgår i den prioriterede liste med løsningsforslag.



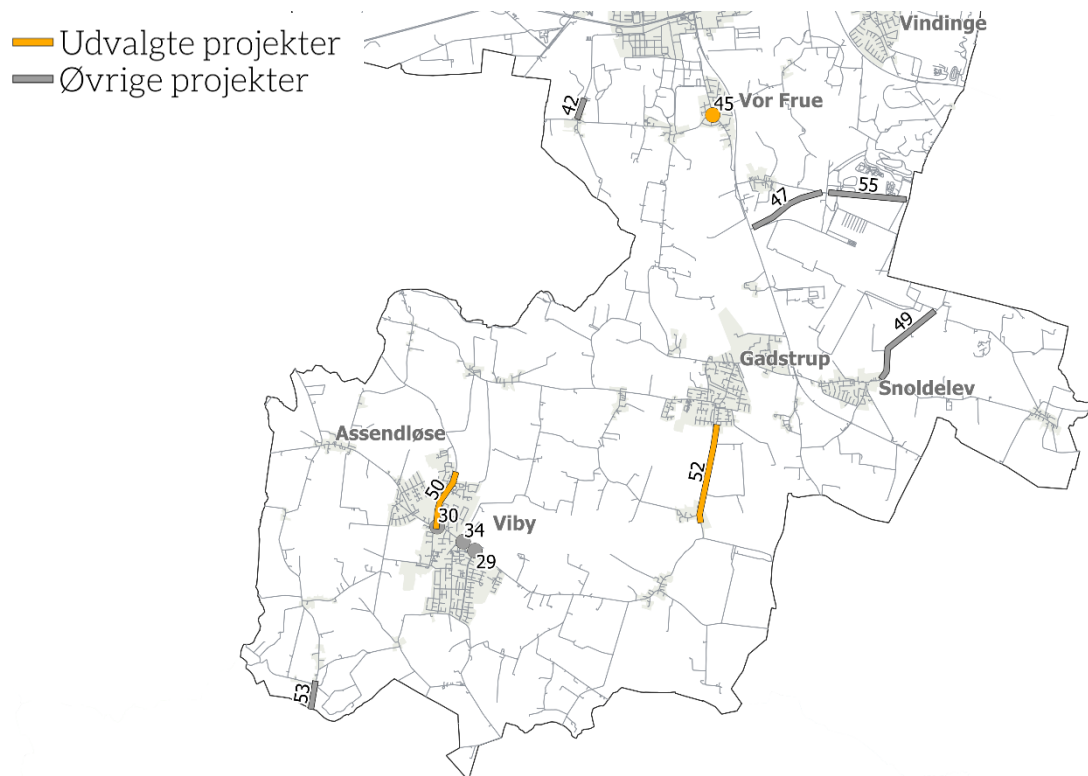
Figur 51 Alle udpegede lokaliteter (strækninger og kryds) fra analyserne. Udvalgte projekter på den prioriterede liste (orange), samt øvrige udpegede lokaliteter (grå).



Figur 52 Alle udpegede lokaliteter (strækninger og kryds) fra analyserne. Udvalgte projekter på den prioriterede liste (orange), samt øvrige udpegede lokaliteter (grå).



Figur 53 Alle udpegede lokaliteter (strækninger og kryds) fra analyserne. Udvalgte projekter på den prioriterede liste (orange), samt øvrige udpegede lokaliteter (grå).



Figur 54 Alle udpegede lokaliteter (strækninger og kryds) fra analyserne. Udvalgte projekter på den prioriterede liste (orange), samt øvrige udpegede lokaliteter (grå).

4.1 Adfærdspåvirkende aktiviteter

I mere end 9 ud af 10 trafikuheld er menneskelige fejl en direkte eller medvirkende årsag til, at uheld-
et sker. Den enkelte trafikants ansvar for at færdes sikkert, overholde færdselsloven og ikke mindst
foregå med et godt eksempel ved at vise hensyn og være agtpågivende, er altså en væsentlig forud-
sætning for en mere sikker trafik. Derfor vil Roskilde Kommune desuden gøre en indsats for, at trafi-
kanterne skærper opmærksomheden i trafikken ved hjælp af lokale kampagner og aktiviteter rettet
mod specifikt udpegede problemer, som beskrives i trafiksikkerhedsplanen.

Konkret skal der arbejdes med udgangspunkt i de adfærdspåvirkende aktiviteter som fremgår af tabel
9. Det er kendte eksempler på adfærdspåvirkende aktiviteter, der er velafprøvet. Der vil også være
behov for at igangsætte og udvikle på yderligere aktiviteter end de beskrevne. For de nævnte aktivite-
ter, som skolerne er helt eller delvist ansvarlige for vil det altid være en konkret afvejning på den en-
kelte skole om aktiviteten skal gennemføres og i hvilken form og under hensyntagen til Folkeskolens
krav om færdselslære.

Emne	Ansvarlig	Indsats
Sikkerhed og tryghed omkring skoler	Skoler/ Roskilde Kommune	Tilbud til skolerne om hjælp til udarbejdelse af trafikpolitik, som tager udgangspunkt i den enkelte skoles særlige trafikale udfordringer
	Roskilde Kommune/ politi	Skolestartskampagne og kontrol af trafikanter
	Skoler	Undervisning målrettet børn og deres forældre
	Skoler	Skolepatruljer
	Roskilde Kommune/ Skoler	Fokus på de 10 farligste år i trafikken (15-24 år) målrettet unge og forældre
Cyklistuheld	Skoler	Trafikoplæring – fx Cyklistprøve
	Børnehaver/ forældre	Cykeltræning for de små fx kampagnen Vi Kan Cykle
	Roskilde Kommune/ Skoler	Kampagne – Alle Børn Cykler
	Roskilde Kommune	Kampagne – risiko i kryds, f.eks. "Brug 2 sek. mere"
	Roskilde Kommune	Uopmærksomhed, National kampagne – f.eks. "kør bil, når du kører bil"
Fodgængeruheld	Skoler	Gå-prøve
	Roskilde Kommune	Kampagne – kryds vej ved sikre krydsningspunkter, generel orientering ved krydsning af veje
	Roskilde Kommune	Uopmærksomhed, National kampagne – f.eks. "kør bil, når du kører bil"
Hastighedsdæmpning	Roskilde Kommune	Kampagne – Sænk farten
	Roskilde Kommune	Drivers Event og Drivers Club
	Roskilde Kommune	Stationære og mobile fartvisere
	Roskilde Kommune	Hastighedsmålinger for at følge udvikling
	Politi	Kontrol
Spirituskørsel	Roskilde Kommune	Kampagne f.eks. "Hvem kører hjem?"
	Roskilde Kommune	Drivers Event og Drivers Club
	Politi	Kontrol
Øvrige	Roskilde Kommune	Kampagner, f.eks. "Hest på vej" "Hilsen din nabo" 2 minus 1 vej-plakater

Tabel 9 Oversigt over adfærdspåvirkende aktiviteter

4.2 Projekter med løsnings- og prisoverslag

Der er foretaget en nærmere analyse af de 30 udvalgte projekter og med baggrund i udpegningen baseret på uheld, utryghed og hastighed, er der udarbejdet en hypotese og beskrevet et eller flere forslag til, hvordan forholdene kan forbedres på lokaliteten.

Til hver løsning er der desuden udarbejdet et prisoverslag. Prisoverslaget bør betragtes som vejledende, da der ikke er foretaget en egentlig projektering. Der kan være forskellige elementer, som får indflydelse på prisoverslaget, f.eks. de geotekniske forhold, valg af materialer, benyttelse af egen eller ekstern entreprenør.

Løsninger med prisoverslag for de 30 projekter fremgår af tabel 10. Kort over projekterne er vedlagt som bilag 5.2.

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t.kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
3	Krydset Kong Valdemars Vej / Klosterengen	Løsningsforslag: a. Indsnævring af rundkørslen (midterø og bilernes cirkulationsareal), så cyklister kører udenom cirkulationsareal og krydser på sidevejene.	>3.000
		b. Alternativt etableres pudebump på udvalgte vejgrene.	0-50
		Valgt pga. 6 materielskade- og 4 personskadeuheld. Uheld mellem cirkulerende cyklister og indkørende biler på Kong Valdemars Vej i begge ben, uheld mellem indkørende biler og cyklister på Klosterengen (begge ben) og Kong Valdemars Vej (begge ben). <i>Hypotese: På Kong Valdemars Vej overser de indkørende biler de cirkulerende cyklister og de påkører indkørende cyklister ved indkørsel til cirkulationsarealet. På Klosterengen mod øst overser de udkørende biler de cirkulerende cyklister. Desuden påkøres indkørende cyklister ved bilernes indkørsel til cirkulationsarealet. Manglende overholdelse af vigepligt ift. cirkulerende cyklister.</i>	
5	Strækningen Jernbanegade (mellem Toldbodgade og Hestetorvet)	Løsningsforslag: Spritkampagne, som forebygger spritkørsel og opfordrer til at passe på hinanden i trafikken.	50-100
		Valgt pga. 7 materielskade- og 1 personskadeuheld. 3 eneuheld, 4 uheld med fodgængere, der krydser på strækning (heraf 2 ekstra uheld), 3 øvrige uheld, hvoraf 2 involverer cyklister. 2 borgerudpegninger, manglende overholdelse af færdselsregler, vejudformning og megen trafik. Bus kører stærkt og manglende opkørsel til cykelsti. <i>Hypotese: Der er meget trafik på strækningen og afsætning af passagerer til stationen. Der er en del erhverv langs strækningen, som involverer indtagelse af alkohol.</i>	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
6	Krydset Frederiksborgvej / Kong Valdemars Vej / Sankt Clara Vej	Løsningsforslag: a. Ombygge rundkørslen, så ydre kantsten er cirkulær, adskillelse af cirkulerende og udkørende cyklister med afmærkning på cykelstien. Bump – evt. pudebump ved tilfarter fra nord og vest for at nedbringe hastighed ved indkørslen til rundkørslen.	1.000-3.000
		b. Alternativt ombygge/minimere rundkørsel, så cyklister kører uden om cirkulationsarealet og krydser på sidevejene.	> 3.000
		Valgt pga. 6 materielskade- og 2 personskadeuheld, (indkørende bilister, primært fra nordligt og vestligt ben, overser cyklister cirkulerende i rundkørslen) og 12 borgerudpegninger: Bilist overser cyklister/gående, høje hastigheder, meget trafik, manglende overholdelse af færdselsloven. <i>Hypotese: Manglende overholdelse af vigepligt ift. cirkulerende cyklister i rundkørslen i det vestlige, nordlige og østlige ben. Dynamisk rundkørsel giver mulighed for højere hastigheder for motortrafikanterne ved ind- og udkørsel fra rundkørslen.</i>	
8	Krydset Kong Valdemars Vej / Københavnsvej / Al- gade	Løsningsforslag: a. Kontrol af mellemtider mellem højresvingsspil og grønt for fodgængere.	0-50
		b. Kampagne for orientering i krydset fx "brug 2 sek. mere", uopmærksomhed og spritkørsel (overslag pr. kampagne).	100-500
		Valgt pga. 6 materielskade- og 1 personskadeuheld og 27 borgerudpegninger med fokus på, at bilister overser cyklister/gående, dårlige oversigtsforhold, manglende overholdelse af færdselsloven og meget trafik. Uheld sker primært i forbindelse med påkørsel af fodgængere 2 uheld, der krydser i fodgængerfeltet på tværs af Kong Valdemars Vej eller som bagendekollisioner. Et uheld med cyklist sker ifm. venstresving ind foran modkørende. Krydset er udformet som et 3-benet signalreguleret kryds. "Højresving for rødt" er tilladt for cyklister mod Kong Valdemars Vej. <i>Hypotese: Manglende orientering, mellemtider mellem højresvingsspil og grønt for fodgængere er for kort og spritkørsel. Bagendekollisioner kan skyldes tæt trafik og/eller tilbagestuvning fra krydset Københavnsvej/Ny Østergade.</i>	
9	Krydset Marbjergvej / Lange- bjergvænget	Løsningsforslag: a. Etablering af gennemførte fortove og cykelstier på tværs af Langebjergvænget og Langebjerg for at tydeliggøre vigepligtsforholdet.	500-1.000
			100-500

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
		b. Indsnævring af profilet på Marbjergvej med kantbaner for at reducere tværprofilet og sænke hastigheden. Valgt pga. 6 materielskade- og 1 personskauehald. Uheldene er præget af sammenstød mellem krydsende parter 4 og uheld ifm. svingning og overhaling 2. <i>Hypotese: Manglende overholdelse af vigepligt ifm. ligeudstrømme krydsende Marbjergvej. "Usynligt kryds" medfører overhaling af svingende modpart.</i>	
10	Krydset Holbækvej / Hyrdehøj Vestvej / Kristians- minde	Løsningsforslag: a. Pudebump ved indkørsel fra syd og vest til rundkørslen samt delelinje og spærreflade på cykelsti mellem det sydlige og det østlige ben samt det østlige og nordlige ben kan tydeliggøre cyklistens hensigt før bilisten før konfliktpunktet. b. Alternativt at nedlægge cykelstien på det sydlige ben langs cirkulationsarealet og føre cyklisterne uden om rundkørslen, så de krydser sidevejen uden for cirkulationsarealet.	50-100
		Valgt pga. 6 materielskade- og 1 personskauehald og for høj hastighed. Hastighedsbegrænsning 50 km/t – 85%-fraktil: 61,2 km/t. Der er 13 borgerudpegninger. <i>Hypotese: Manglende overholdelse af vigepligt ift. cirkulerende cyklister i rundkørslen primært i det sydlige, men også i det vestlige og nordlige ben. Dynamisk rundkørsel giver mulighed for højere hastigheder for motortrafikanterne ved ind- og udkørsel fra rundkørslen.</i>	> 3.000
12	Strækning Holbækvej mellem Lysholmsvej og Mølle- husvej	Løsningsforslag: Løsning ses i sammenhæng med mulig signalregulering af Holbækvej/Møllehusvej som nedlægger venstresving til/fra Lidl og fritliggende fodgængerfelt. Etablering af krydsningspunkt vest for Lysholmsvej ved delvist nedlæggelse af p-lomme.	Andet projekt
		Valgt pga. 5 materielskade- og 1 personskauehald. Uheld ifm. udkørsel (venstresving) fra parkeringspladser og påkørsel af parkerede køretøjer. Borgere peger desuden på parkerede biler som skaber dårlige oversigtsforhold og manglende fodgængerovergang ved busstoppested og bager. <i>Hypotese: Tæt trafik på Holbækvej medfører risikobetonede venstresving fra udkørsler og gør det vanskeligt for fodgængere at krydse vejen.</i>	100-500

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
13	Krydset Østre Ringvej / Vindingevej	Løsningsforslag:	
		a. Trafiktælling og analyse af trafikmængden i krydset for optimering af signalgruppeplanen, evt. etablering af venstresvingsspil fra Vindingevej.	100-500
		b. Sekundære stoplinjer for Vindingevej og blått cykelfelt genopfriskes.	50-100
		c. Udvidelse af kryds med afkortet cykelsti i højresvingsbane fra sydøst	500-1.000
		Valgt pga. 5 materielskade- og 1 personskadeuheld (4 ekstra). Krydset er præget af venstresvingsskade primært fra nordvest og lidt fra sydøst (Vindingevej) samt bagendekollisioner dels fra nordvest (Vindingevej) og dels fra sydøst (O2). 5 borgerudpegninger i alt. Borgerudpegninger påpeger meget tung trafik og manglende venstresvingsspil fra Vindingevej til Østre Ringvej. Hypotese: Det kan være svært at se ligeudkørende på Vindingevej sydøst, når man skal svinge til venstre ad O2 mod nordøst. Trafikken på Vindingevej kan være steget pga. byudvikling syd for Roskilde by, meget trafik medfører risikobetonede venstresving fra Vindingevej nordøst. Evt. behov for separat højresvingsbane pga. mere trafik fra Vindinge. Stort kryds kan gøre det svært for venstresvingende fra Vindingevej at få placeret sig og få optimal oversigt ved venstresving.	
16	Krydset Holbækvej / Låddenhøj / Hyrdehøj Bygade	Løsningsforslag:	
		Tilbagetrukket stoplinje 5 meter for højresvingende fra Holbækvej i begge retninger.	0-50
		Valgt pga. 4 materielskade- og 1 personskadeuheld. Cykler fra øst overses af bilister svingende mod nord (2 højre, 2 venstre), ét højresving fra syd. 5 uheld i myldretiden 1 om natten. Borgere peger desuden på dårlige oversigtsforhold. <i>Hypotese: Cyklister overses af højresvingende og venstresvingende fra Holbækvej mod Låddenhøj.</i>	
17	Krydset Byvolden / Støden / Helligkorsvej / Borgerdiget	Løsningsforslag:	
		a. Trafiktælling og analyse af krydset mhp. muligheder for at reducere mulige køreretninger i krydset, så der frigives plads til trafikanterne.	100-500
		b. Alternativt blått cykelfelt fra Støden	50-100
		Valgt pga. 4 materielskade- og 1 personskadeuheld (2 ekstra). Alle uheld involverer lette trafikanter. Venstresvingende bilister fra Helligkorsvej overser cyklister fra Støden, ven-	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		Problemet kortfattet	
		stresvingende bilister fra Støden overser fodgængere krydsende Borgeviget og højresvingende lastbil overser ligeudkørende cyklist fra ukendt retning. 13 borgerudpegninger: Manglende overholdelse af færdselsloven, mangler faciliteter for cyklister/ gående, afmærkning. <i>Hypotese: Meget trafik samt smalle og korte baner ifm. kanalisering vanskeliggør trafikafviklingen og presser til risikobetonede venstresving.</i>	
21	Krydset Bredgade / Allehel- ensgade	Løsningsforslag: Rødkørselskampagne og politikontrol.	100-500
		Valgt pga. 5 materielskadeuheld. 4 uheld med ligeudkørende krydsende strømme på trods af signalregulering (3 rødkørsler, 1 cykel). <i>Hypotese: Krydset afviger fra normaludformning med påbudte svingbevægelser, ensretninger, busgader. Stopstreger er trukket langt tilbage af hensyn til arealbehov, så det kan være svært at se om, der kommer trafik fra andre retninger.</i>	
23	Krydset Møllehusvej / Ved Hal- len	Løsningsforslag: a. Etablering af overkørsel ved udkørsel fra Ved Hallen tydeliggør vigepligtsforholdet. Evt. fjerne en parkeringsplads og plakatsøjle for at sikre oversigt.	500-1.000
		b. Alternativt kan krydset signalreguleres.	1.000-3.000
		Valgt pga. 3 materielskade- og 1 personskadeuheld. Bilister udkørende fra Ved Hallen overser cyklister fra venstre (nord). 3 højresvingende bilister (610), 1 venstresvingende bilist (660). 1 borger peger desuden på dårlige oversigtsforhold pga. parkerede biler på møllehusvej og pressede situationer ifm. beghenheder i hallen. <i>Hypotese: Hvis mange skal ud fra Ved Hallen kan bilister blive pressede og fokuserer primært på andre bilister, hvorved cyklister overses.</i>	
25	Krydset Jernbanegade / Køge- vej / Allehelgensgade	Løsningsforslag: Trafiktælling og analyse af konsekvenser ved at simplificere krydset ved f.eks. af forbyde en eller flere kørselsretninger.	100-500
		Valgt pga. 3 materielskade- og 1 personskadeuheld (spredt uheldsbillede) og 20 borgerudpegninger: manglende overholdelse af færdselsloven, afmærkning, bilist overser cyklister/gående, mangler faciliteter for cyklister/ gående. <i>Hypotese: Forsat 4-benet kryds med mange svingforbud, vognbaneforløb, der afviger fra det normale og busprioritering. Det kan derfor vanskeligt for trafikanter at forstå og nå</i>	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	*Prisoverslag t kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
		<i>at opfatte, hvordan man skal færdes i krydset. Vejen er ikke selvforklarende.</i>	
26	Krydset Låddenhøj / Margre- thehåbsvej	Løsningsforslag: a. Etablering af blå cykelfelt på tværs af Margrethehåbsvej. b. Gennemførelse af trafiktælling med hastighedsmåling for kvalificering af hastighedsniveau på den forholdsvis lige vejstrækning.	0-50 0-50
		Valgt pga. 4 materielskadeuheld. Blandet uheldsbillede med lette trafikanter involveret i 3 uheld. 8 borgerudpegninger påpeger desuden for høj hastighed på Låddenhøj (3 af disse ifm. krydset). 1 borger peger på trængsel for cykler og gående i morgenspidstimen (manglende faciliteter). <i>Hypotese: Meget afmærkning for biler i krydset gør, at cyklister kan overses, da deres færdselsareal ikke er afmærket. Lige vejstrækning kan medføre høje hastigheder, men data foreligger ikke.</i>	
27	Krydset Trekroner Allé / Tre- kronerparken / Univer- sitetsvej	Løsningsforslag: a. Cyklister føres uden om cirkulationsarealet, så de krydser på sidevejene. Opsætning af advarselstavle med "kø" på Trekroner Allé vest. b. Alternativt kan der etableres pudebump ved indkørsel til rundkørslen på Trekroner Allé i begge retninger, hvis hastighedsgrænsen omkring rundkørslen sættes ned til 50 km/t.	< 3.000 50-100
		Valgt pga. 4 materielskadeuheld (1 ekstra). 2 Bagende kollisioner fra øst mod vest på Trekroner Allé, indkørende overholder ikke vigepligt for cirkulerende cyklister på Trekroner Allé, udkørende bilister overser cyklist ved Trekronerparken. 2 borgerudpegninger peger på, at bilister overser cyklister pga. meget trafik og at der er mange lette trafikanter fra stationen mod universitetet. <i>Hypotese: Tæt trafik i myldretiden. Bilister bliver blændet af solen og opdager ikke køen. Manglende overholdelse af vigepligt for cyklister, som det vurderes, at der er mange af på lokaliteten.</i>	
31	Strækning Nordmarksvej (hele strækningen)	Løsningsforslag: Ændring af forsætninger og/eller etablering af bump. (ca. 2 km - ca. 25 bump + ændringer/nedlæggelse af forsætninger).	100-500
		Valgt pga. 48 borgerudpegninger. Primært manglende faciliteter for cyklister eller gående og høje hastigheder. Desuden vejudformning og dårlige oversigtsforhold.	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
		Der er desuden sket 3 uheld på strækningen med et spredt uheldsbillede (eneuheld, fodgængeruheld og uheld med genstand på kørebanen. Hastighedsgrænsen er 50 km/t. Der er foretaget 2 tællinger, som indikere en mindre fald i hastigheden på strækningen. Tælling 08.2020: Gennemsnitshastighed 46,2 km/t og 85% kører under 53,7 km/t Tælling 05.2018: Gennemsnitshastighed 47,9 km/t og 85% kører under 55,0 km/t <i>Hypotese: Der er udført 2 minus 1 vej, men strækningen opleves fortsat utryk, da forsætninger flytter trafikken tæt på modkørende cyklister og sving ved forsætninger giver dårlig oversigt.</i>	
32	Strækning Sønderlundsvej	Løsningsforslag: Sammenhængende fartdæmpende zone med krydsninger ifm. skolen. Bump anbefales på hele strækningen, også ved eksisterende forsætninger. Hævet flade i krydset med Helligkorsvej – (projekt 39)	500-1.000
		Valgt pga. 31 borgerudpegninger. Borgere peger primært på hastighed og oversigtsforhold. Desuden manglende overholdelse af færdselsloven og manglende faciliteter for cyklister/gående. Høj hastighed ved chikaner og ulovlig hente/bringe-parkeringer, mange skolebørn (fodgængere og cyklister sammen med for mange biler, der kører for stærkt. Strækningen er placeret i en 40 km/t hastighedszone. (1 ekstra uheld – påkørsel af mast) <i>Hypotese: Bred vej med uensartet og mange forskellige fartdæmpere og løsninger ved kryds (cykelbane) kan opleves utrygt og er ikke selvforklarende.</i>	
33	Strækning Frederiksborgvej mellem Dr. Margrethes Vej og Sankt Laurentii Vej	Løsningsforslag: Særskilt analyse af trafikstrømmene og skolevejen for at udvikle og kvalificere et løsningsforslag planlagt i 2021	100-500
		Valgt pga. 28 borgerudpegninger: Meget trafik, Medtrafikanter overholder ikke færdselsloven, Vejudformning, Dårlige oversigtsforhold. Desuden nævnes, at der er mange børn på vejen og der foretages ulovlig parkering/standsning fra skolen samt at man kan ensrette vejen med standsnings-/parkeringsbane. Strækningen er skiltet med standsning forbudt. Tælling 03.2017: Hastighedsgrænsen er 50 km/t, hvor gennemsnittet kører 35,2 km/t og 85% kører mindre end 43,2 km/t. Hverdagsdøgnetrafikken er 3.827	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		Problemet kortfattet	
		<i>Hypotese: Megen trafik ved skolestart og manglende overholdes af parkeringsrestriktioner gør det utrygt for elever til privatskolen og institutionen, der færdes som lette trafikanter.</i>	
35	Strækning Fynsvej mellem Olle- rupvej og Frederiks- borgvej	Løsningsforslag: a. Etablering af delt sti i begge vejsider (2*885 m, snydebrønde v/kørebanen og 50% genopretning af fortovej). b. Etablering af (2*5) pudebump til 50 km/t for øget tryghed ved at færdes langs smal kørebane med advarselstavler med bump.	> 3.000 500-1.000
		Valgt pga. 27 borgerudpegninger, primært høje hastigheder. Desuden meget trafik, manglende faciliteter for cyklister eller gående og bilister overser cyklister eller gående. Utryghed omkring skolevej og tung trafik Trafiktælling fra 2019 viser hverdagsdøgntrafik på 2.627, en gennemsnitshastighed på 49,4 km/t mens 85% kører mindre end 56,7 km/t. Der er en lastbilprocent på 2,5, hvilket vurderes rimeligt, da der kører busser på den sekundære trafikvej. Der er desuden sket et materielskadeuheld på strækningen. <i>Hypotese: Lang og lige vejstrækning med smalle cykelbaner, hvor bussen holder over "cykelbanen". Hastighedsniveau er til den høje side, hvorfor det kan opleves utrygt at cykle på cykelbanen, som ligger i samme niveau som biltrafikken.</i>	
36	Strækning Astersvej	Løsningsforslag: a. Det foreslås at etablere en hævet flade, hvor den dobbelt rettede sti slutter ved Østre Ringvej og fjerne pudebump og brostensareal på begge sider af krydsningen. b. Ved 3 sideveje etableres overkørsler, cykelsti opdeles med midtlinje og tilføjes 2 cykelsymboler pr. retning. c. Ny trafiktælling med hastighedsmåling kan klarlægge om supplerende pudebump sikrer lavere hastighedsniveau end ved tælling i 2017.	100-500 500-1.000 0-50
		Valgt pga. 25 borgerudpegninger: Oversigtsforhold, meget trafik, bilister overser cyklister/gående, Høje hastigheder, manglende overholdelse af færdselsloven, manglende faciliteter for cyklister/gående, andet. Flere udtrykker utryghed omkring skolevej samt dobbeltrettet cykelsti. Der er desuden sket 2 uheld på strækningen, fordelt på 1 persons-kadeuheld og 1 ekstra-uheld.	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
		Der foreligger en trafiktælling fra 2017, som angiver en hverdagsdøgntrafik på 1.958, en gennemsnitshastighed på 37,5 km/t mens 85% kører under 46,2 km/t. Strækningen er afmærket med fartdæmpet område til 30 km/t med forsætning og belægningsskifte suppleret med pububump. <i>Hypotese:</i> <i>Adskillelse af cykelretninger med brosten gør den mindre synligt, at cykelstien er dobbeltrettet. Krydsningspunkt ved sidevejene er ikke afmærket, så den fremstår tydeligt. Ved afslutning af dobbeltrettet sti, er selve krydsningen ikke sikret, men hastigheden forsøgt reduceret før krydsningen. Forsætnings og belægningsskifte på veje med mindre trafik kan have mindre hastighedsdæmpende effekt end egentlige bump.</i>	
38	Krydset Sønderlundsvej / Helligkorsvej	Løsningsforslag: Der etableres en hævet flade i krydset og fodgængerfelt på tværs af Helligkorsvej flyttes frem til ganglinjen herunder flytning af belysningsmaster og E17-tavler. Den hævede flade skal ses i sammenhæng med fartdæmpning på Sønderlundsvej.	500-1.000
		Valgt pga. 21 borgerudpegninger: Primært dårlige oversigtsforhold og høje hastigheder. Desuden at bilister overser cyklister/gående samt uhensigtsmæssig vejudformning. Der er ikke registeret nogle uheld i krydset. Der er i 2019 foretaget trafiktælling på Sønderlundsvej hvor gennemsnitshastigheden er registeret til 40 km/t, mens 85% kører under 48 km/t. Der er i 2019 foretaget trafiktælling på Helligkorsvej hvor gennemsnitshastigheden er registeret til 34,0 km/t mens 85% kører under 44,5 km/t <i>Hypotese: Manglende overholdelse af vigepligt fra Helligkorsvej til Sønderlundsvej. Tilbagetrukket fodgængerfelt på Helligkorsvej kan være vanskeligt at erkende fra indsvingende fra Sønderlundsvej</i>	
39	Strækning Kongebakken (mellem Dronning Sofies Vej og Knud Den Stores Vej)	Løsningsforslag: Der gennemføres en særskilt skoleanalyse omkring Klostermarksskolen i 2021.	100-500
		Valgt pga. 19 borgerudpegninger primært manglende faciliteter for cyklister eller gående. Desuden meget trafik, Dårlige oversigtsforhold og bilist overser cyklister eller gående. Borgere peger på især på utryghed for cyklende skolebørn.	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
		3 materielskadeuheld i krydset Kongebakken/Knud Den Stores Vej, hvoraf 2 uheld er med krydsende køretøjer uden svingning, 1 uheld sker ved venstresving ind foran medkørende. Alle parter personbiler. Der er foretaget en trafiktælling i 2019 på den primære lokalvej med en hastighedsgrænse på 50 km/t, en gennemsnitshastighed på 34,1 km/t og hvor 85% kører under 42,8 km/t <i>Hypotese: Mange trafik på vejen ifm. mødetid på skolen gør det utrygt for cyklister at cykle på vejen. Dårlige oversigtsforhold ved udkørsel fra private ejendomme kan skyldes parkerede biler langs kantstenen på Kongebakken samt beplantning ved udkørslerne.</i>	
41	Krydset Baunehøjvej / Veddelev Bygade	Løsningsforslag: a. Din fart-tavle i begge retninger. Udvidelse af krydsningspunkt og pudebump Evt. fældning af træ tættest på Baunehøjvej for bedre oversigt fra Veddelev Bygade. b. Alternativ: Ombygning til rundkørsel eller hævet flade og 2 minus 1 vej	100-500 100-500 0-50 >3.000
		Valgt pga. 15 borgerudpegninger: Hastighed, oversigtsforhold, mangler faciliteter for cyklister/ gående, manglende overholdelse af færdselsloven og vejudformning. Borgere påpeger desuden, at stisystem en stor omvej for at komme til den del af Bygaden, mange børn krydser her, hvor hastighed er høj og oversigt er dårlig. Baunehøjvej er facadeløs 60 km/t. Der er en smal krydsningshelle mod nordvest på Baunehøjvej. Vejbelysning i en vejside og fortov. Gennemsnitshastighed på 57,2 km/t mens 85% kører mindre end 65,8 km/t. <i>Hypotese: Høj fart efter kurve skaber utryghed for fodgængere der krydser Baunehøjvej. Dårlig oversigt pga. træ, smalt krydsningspunkt.</i>	
44	Slæggerupvej (mellem nr. 202 og nr. 95)	Løsningsforslag: a. Hele strækning skiltes til 60 km/t. Det etableres en 2-1 vej (ca. 1,5 km). b. Alternativ: Der etableres dobbeltrettet grussti på strækningen.	100-500 100-500
		Valgt pga. 14 borgerudpegninger primært omhandlende manglende faciliteter for cyklister og gående. Desuden nævnes der høje hastigheder, meget trafik og mangel på overholdelse af færdselsloven.	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t.kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
		Borgere peger især på pladsproblemer, når bilister og cykler skal passere hinanden. I krydset med Marbjergholmvej er der sket 2 materielskade-uheld ved venstresving ud foran modkørende. Begge uheld er sket mellem biler i morgenmyldretiden og i dagslys. Der er foretaget en trafiktælling i 2018 på Slæggerupvej ud for vandværket, der angiver en hverdagsdøgnstrafik på 1.731 med en hastighedsgrænse på 80 km/t, en gennemsnitshastighed på 66,2 km/t og hvor 85% kører under 78,9 km/t. Største time er 308 køretøjer. <i>Hypotese:</i> <i>Manglende cykelfaciliter. Smal landevej med varslingslinje og manglende cykelfaciliter kombineret med høje hastigheder gør det utrygt for cyklister. Vejen er kun skiltet til 60 km/t på den sydligste delstrækning.</i>	
45	Krydset Vor Frue Hovedgade / Kamstrupvej	Løsningsforslag: Der etableres en krydsningshelle på Vor Frue Hovedgade i nordsiden. Cykelfelt på tværs af Kamstrupvej.	100-500
		Valgt pga. 13 borgerudpegninger. Primært manglende faciliteter for cyklister eller gående. Desuden bilist overser cyklister eller gående, høje hastigheder og at der mangler fodgængerfelt med lys, når børn skal krydse vejen. Der er desuden registreret 2 ekstra-uheld i krydset - fodgænger/cykel på fællessti og bagendepåkørsel cykel/personbil) Der er foretaget en trafiktælling i 2018 på Vor Frue Hovedgade, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t, en gennemsnitshastighed på 43,4 km/t mens 85% kører under 50,7 km/t. <i>Hypotese: Krydset virker stort og uoverskueligt for lette trafikanter, særligt for cyklister fra skolen, der skal svinge til venstre ad Kamstrupvej og fodgængere, der skal krydse vejen.</i>	0-50
46	Krydset Trekroner Allé / Nordens Parkvej / Trekroner Stationsvej	Løsningsforslag: Der etableres et pudebump i tilfarten på Trekroner Allé vest og hastighed nedsættes til 50 km/t omkring rundkørslen.	0-50
		Valgt pga. 13 borgerudpegninger med fokus på meget trafik, høje hastigheder, bilister overser cyklister eller gående og dårlige oversigtsforhold. Der er desuden sket 2 materielskadeuheld (cyklistpåkørsler) og 2 ekstra-uheld (eneuheld). Der er foretaget en trafiktælling på Trekroner Allé i 2018 øst for Nordens Parkvej, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t,	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		Problemet kortfattet	
		gennemsnitshastigheden er 59,5 km/t og 85% kører under 67,6 km/t. Hverdagsdøgntrafikken er på 8.904. <i>Hypotese: Cirkulerende cyklister overses ved indkørsel fra Trekroner Allé vest. Stor rundkørsel med bredt cirkulationsareal gør rundkørsel dynamisk, så hastigheden ikke reduceres tilstrækkeligt ift. tryghed for cyklister, der cirkulerer i rundkørslen.</i>	
48	Strækning Østrupvej mellem Gundsømagle og Østrup	Løsningsforslag: Der etableres en dobbeltrettet cykelsti i eget tracé mellem Holmehøj og Knudsbjergvej, 2 krydsningsheller ved Holmehøj og Knudsbjergvej, stier i hver vejside mellem Knudsbjergvej og byzone-tavler ved 1,8). Ved Holmehøj tilslutning til eksisterende sti langs ny bebyggelse ved Holmehøj.	>3.000
		Valgt pga. hastighedsoverskridelser. Hastighedsgrænsen er 60 km/t – 85% kører mindre end 86,8 km/t. Der er desuden 3 borgerudpegninger med fokus på hastighed, mangler faciliteter for cyklister/gående og manglende overholdelse af færdselsloven. Der er desuden sket 2 personskadeuheld, bagendepåkørsel mc/mc og 1 uheld ved overhaling mc/cykel/cykel og 1 materielskadeuheld ved overhaling personbil/cykel. <i>Hypotese: Attraktiv motionscykelrute med lange lige stræk, som opfordrer til høj hastighed for bilister.</i>	
50	Strækning Vibyvejen mellem Ny- marken og Assendlø- sevejen	Løsningsforslag: Der etableres en byport, der markerer overgangen fra land til og by som suppleres med fartdæmpning til 50 km/t (ca. 1 km, ca. 6 bump u/afvanding) og hæk overfor sidevej, så krydsning sker via tunnel.	100-500
		Valgt pga. hastighedsoverskridelser. Hastighedsgrænsen er 50 km/t mens 85% kører under 72,7 km/t. Der er desuden 7 borgerudpegninger som påpeger problemer med hastighed, dårlig belysning og manglende faciliteter for cykler. Der er ikke registeret uheld på strækningen. <i>Hypotese: Vejstrækningen er facadeløs med 3 vejtilslutninger i T-kryds. Der er dobbelt sti i eget tracé og lette trafikanter krydser vejen ude af niveau. Vejens tværprofil sammenholdt med få konfliktpunkter medfører at vejens visuelle udtryk ikke er i overensstemmelse med det ønskede hastighedsniveau på 50 km/t.</i>	

Liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter			
ID	Lokalitet	Løsningsforslag	* Prisoverslag t kr.
		<i>Problemet kortfattet</i>	
52	Strækning Ramsøllillevejen syd for Fruevej og til syd for Ramsøllille By	Løsningsforslag: Etablering af ca. 1,5 km dobbeltrettet cykelsti mellem Gadstrup og byzonetavle ved Ramsøllille by med 3 krydsningsheller og cykelsti i begge vejsider gennem Ramsøllille by (ca. 0,3 km). Markering af overgang fra land til by med bump ved byzonen til Gadstrup.	> 3.000
		Valgt pga. hastighedsoverskridelser. Hastighedsgrænsen er på 50 km/t, mens 85%-kører under 70,7 km/t. Der er desuden 6 borgerudpegninger, som anviser: Manglende faciliteter for cyklister/gående, dårlig oversigt, hastighed, bilister overser cyklister/gående. Der er ikke registeret uheld på strækningen. <i>Hypotese: Smal landevej med spredt bebyggelse uden faciliteter for cyklister inviterer til hurtig kørsel.</i>	
54	Strækning Gundsøllillevej mellem Skovdalen og Ågerupvej	Løsningsforslag: Byport til markering af overgang til byzone suppleret med fartdæmpning til 50 km/t (bump/chikaner – 640 m, 4 bump).	100-500
		Valgt pga. hastighedsoverskridelser. Hastighedsgrænsen er på 50 km/t, 85% kører under 69,2 km/t 2 borgerudpegninger om høj hastighed. Der er ikke registeret uheld på strækningen. <i>Hypotese: Lige primær lokalvej med fortov i begge sider uden midterafmærkning inviterer til høje hastigheder.</i>	

Tabel 10 30 udvalgte projekter med hypoteser, løsninger og anlægsoverslag

*I anlægsoverslagene er der taget højde for de generelle erfaringer med prisniveauet, dog er der ikke indregnet omkostningerne til projektering, opmåling, tilsyn og evt. arealerhvervelse.

4.3 Prioritering af projekterne

Økonomien rækker ikke til at udføre alle projekter med det samme. Der er derfor foretaget en prioritering af projekterne. Projekterne er vurderet ud fra om de forbedrer trafiksikkerhed, tryghed eller hastighed, hvor projekter, der forbedrer trafiksikkerheden, vægtes højest.

Prioriteringen af projekter er udført efter en prioriteringsmodel, som primært vægter trafiksikkerheds-effekt, og i mindre grad trygheds- og hastighedseffekter.

	Ingen effekt	Lille effekt	Mellem effekt	Stor effekt	Lille/ingen effekt	God effekt
Trafiksikkerhed	0	1	2	3		
Tryghed					0	1
Hastighed					0	1

Tabel 11 Pointsystem anvendt ved prioritering

Tabel 12 viser listen over de prioriterede projekter. Listen består dels af projekter til fysiske ombygninger på vejnettet, forslag til yderligere analyser og dels forslag til kampagner, som vil bidrage til at forbedre trafiksikkerheden og trygheden i Roskilde Kommune. Der er angivet point for trafiksikkerheds-, trygheds- og hastighedseffekter for hver lokalitet, og en samlet pointsum. Projekter med flest point prioriteres højest.

Projekter, der består af analyser, påvirker umiddelbart ingen af indsatsområderne: Trafiksikkerhed, tryghed og hastighed. De skal danne baggrund for beslutninger, der senere kan medføre projekter, der kan forbedre forholdene. Disse projekter vil derfor ikke få point i prioriteringen.

Projekter, der skal skabe en adfærdspåvirkning, som f.eks. kampagner, undervisning og events, skal gentages år for år for at have en god effekt. Dette skal altså udføres på længere sigt for at opnå den vurderede virkning. Kampagnerne vil i øvrigt blive koordineret i forhold til de landsdækkende kampagner, så der opnås en synergieffekt. Tabel 9 beskriver øvrige adfærdspåvirkende tiltag der kan medvirke til at forbedre trafiksikkerhed, tryghed og hastighed.

Prioriteret liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter															
			Effekt				Overslagspris						Baggrund		
			Trafiksikkerhed	Tryghed	Hastighed	Point i alt (sum)	0 - 50.000 kr.	50.000 - 100.000 kr.	100.000 - 500.000 kr.	500.000 - 1 mio. kr.	1 mio. - 3 mio. kr.	> 3 mio. kr.	Uhedsbelastet	Borgerudpegning	Hastighed
ID	Lokalitet	Løsning													
3a	Kong Valdemars Vej / Klosterengen	Indsnævring af rundkørslen (midterø og bilernes cirkulationsareal), så cyklister kører udenom cirkulationsareal og krydser på sidevejene.	3	1	1	5						*	*		
6b	Frederiksborgvej/ Kong Valdemars Vej / Sankt Clara Vej	Alternativt ombygge/minimere rundkørsel, så cyklister kører uden om cirkulationsarealet og krydset på sidevejene.	3	1	1	5						*	*	*	
10b	Holbækvej / Hyrdehøj Vestvej /Kristiansminde	Alternativt nedlægge cykelstierne langs cirkulationsarealet på sydlige ben og føre cyklisterne uden om rundkørslen, så det krydser sidevejen uden for cirkulationsarealet.	3	1	1	5						*	*	*	*
36b	Astersvej	Ved 3 sideveje etableres overkørsler, cykelsti opdeles med midtlinje og tilføres 2 cykelsymboler pr. retning.	3	1	1	5				*				*	
38	Sønderlundsvej / Helligkorsvej	Der etableres en hævet flade i krydset og fodgængerfelt på tværs af Helligkorsvej flyttes frem til ganglinjen herunder flytning af belysningsmaster og E17-tavler. Den hævede flade skal ses i sammenhæng med fartdæmpning på Sønderlundsvej.	3	1	1	5				*				*	
52	Ramsøllillevejen syd for Fruervej og til syd for Ramsøllille by	Etablering af ca. 1,5 km dobbeltrettet cykelsti mellem Gadstrup og byzone-tavle ved Ramsøllille by med 3 krydsningsheller og cykelsti i begge vejsider gennem Ramsøllille by (ca. 0,3 km). Markering af overgang fra land til by med bump ved byzonen til Gadstrup.	3	1	1	5						*			*
9a	Marbjergvej/ Langebjergvænget	Etablering af gennemførte fortove og cykelstier på tværs af Langebjergvænget og Langebjerg for at tydeliggøre vigepligtsforholdet.	3	0	1	4				*			*		
23b	Møllehusvej/ Ved Hallen	Alternativt kan krydset signalreguleres.	2	1	1	4					*		*		

Prioriteret liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter															
			Effekt				Overslagspris					Baggrund			
ID	Lokalitet	Løsning	Trafiksikkerhed	Tryghed	Hastighed	Point i alt (sum)	0 - 50.000 kr.	50.000 - 100.000 kr.	100.000 - 500.000 kr.	500.000 - 1 mio. kr.	1 mio. - 3 mio. kr.	> 3 mio. kr.	Uheldsbelastet	Borgerudpegning	Hastighed
27a	Trekroner Allé/ Trekronerparken/ Universitetsvej	Cyklister føres uden om cirkulationsarealet, så de krydser på sidevejene. Opsætning af advarselstavle med "kø" på Trekroner Allé vest.	3	1	0	4						*	*		
27b	Trekroner Allé/ Trekronerparken/ Universitetsvej	Alternativt kan der etableres pudebump ved indkørsel til rundkørslen på Trekroner Allé i begge retninger, hvis hastighedsgrænsen omkring rundkørslen sættes ned til 50 km/t.	2	1	1	4		*					*		
31	Nordmarksvej (hele strækningen)	Ændring af forsætninger og/eller etablering af bump.	2	1	1	4			*					*	
36a	Astersvej	Det foreslås at etablere en hævet flade, hvor den dobbelt rettede sti slutter ved Østre Ringvej og fjerne pudebump og brostensareal på begge sider af krydsningen.	2	1	1	4			*					*	
41a	Baunehøjvej / Veddelev Bygade	Din fart-tavle i begge retninger. Udvidelse af krydsningspunkt. Evt. fældning af træ tættest på Baunehøjvej for bedre oversigt fra Veddelev Bygade.	2	1	1	4				*				*	
44a	Slæggerupvej mellem nr. 202 og nr. 95	Hele strækning skiltes til 60 km/t. Det etableres en 2-1 vej (ca. 1,5 km).	2	1	1	4			*					*	
44b	Slæggerupvej mellem nr. 202 og nr. 95	Alternativt: Der etableres dobbeltrettet grussti på strækningen.	3	1	0	4			*					*	
48	Østrupvej mellem Gundsømagle og Østrup	Der etableres en dobbeltrettet cykelsti i eget tracé mellem Holmehøjen og Knudsbjergvej, 2 krydsningsheller ved Holmehøjen og Knudsbjergvej, stier i hver vejside mellem Knudsbjergvej og byzone-tavler ved Østrup). Ved Holmehøjen tilslutning til eksisterende sti langs ny bebyggelse ved Holmehøjen.	3	1	0	4						*			*
54	Gundsøllillevej mellem Skovdalen og Ågerupvej	Byport til markering af overgang til byzone suppleret med fartdæmpning til 50 km/t (bump/chikaner – 640 m, 4 bump).	2	1	1	4			*						*

Prioriteret liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter															
			Effekt				Overslagspris						Baggrund		
ID	Lokalitet	Løsning	Trafiksikkerhed	Tryghed	Hastighed	Point i alt (sum)	0 - 50.000 kr.	50.000 - 100.000 kr.	100.000 - 500.000 kr.	500.000 - 1 mio. kr.	1 mio. - 3 mio. kr.	> 3 mio. kr.	Uhedsbelastet	Borgerudpegning	Hastighed
3b	Kong Valdemars Vej / Klosterengen	Alternativt etableres pudebump på udvalgte ben	2	0	1	3	*						*		
6a	Frederiksborgvej / Kong Valdemars Vej / Sankt Clara Vej	Ombygge rundkørslen, så ydre kantsten er cirkulær, adskillelse af cirkulerende og udkørende cyklister med afmærkning på cykelstien. Bump – evt. pudebump ved tilfarter fra nord og vest for at nedbringe hastighed ved indkørslen til rundkørslen.	2	0	1	3					*		*	*	
10a	Holbækvej / Hyrdehøj Vestvej	Pudebump ved indkørsel fra syd og vest til rundkørslen. Delelinje og spærreflade på cykelsti mellem det sydlige og det østlige ben samt det østlige og nordlige ben kan tydeliggøre cyklistens hensigt før bilisten før konfliktpunktet.	2	0	1	3		*					*	*	*
23a	Møllehusvej / Ved Hallen	Etablering af overkørsel ved udkørsel fra Ved Hallen tydeliggør vigepligtsforholdet. Evt. fjerne en parkeringsplads og plakatsøjle for at sikre oversigt.	2	1	0	3				*			*		
32	Sønderlundsvej	Sammenhængende fartdæmpende zone med krydsninger ifm. skolen. Bump anbefales på hele strækningen, også ved eksisterende forsætninger. Hævet flade i krydset med Helligkorsvej – (projekt 39)	1	1	1	3				*				*	
35a	Fynsvej mellem Ollerupvej og Frederiksborgvej	Etablering af delt sti i begge vejsider (2*885 m, snydebrønde v/kørebanen og 50% genopretning af fortov).	1	1	1	3						*		*	
41b	Baunehøjvej / Veddelev Bygade	Alternativt ombygning til rundkørsel eller hævet flade	2	0	1	3						*		*	
45	Vor Frue Hovedgade / Kamstrupvej	Der etableres en krydsningshelle på Vor Frue Hovedgade i nordsiden. Cykelfelt over Kamstrupvej.	2	1	0	3			*					*	

Prioriteret liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter															
			Effekt				Overslagspris						Baggrund		
ID	Lokalitet	Løsning	Trafiksikkerhed	Tryghed	Hastighed	Point i alt (sum)	0 - 50.000 kr.	50.000 - 100.000 kr.	100.000 - 500.000 kr.	500.000 - 1 mio. kr.	1 mio. - 3 mio. kr.	> 3 mio. kr.	Uheldsbelastet	Borgerudpegning	Hastighed
46	Trekroner Allé / Nordens Parkvej / Trekroner Stationsvej	Der etableres et pudebump i tilfarten på Trekroner Allé vest og hastighed nedsættes til 50 km/t omkring rundkørslen.	2	0	1	3	*							*	
50	Vibyvejen mellem Nymarken og Assendløsevejen	Der etableres en byport, der markerer overgangen fra land til og by som suppleres med fartdæmpning til 50 km/t (ca. 1 km, ca. 6 bump u/afvanding) og hæk overfor sidevej, så krydsning sker via tunnel.	1	1	1	3			*						*
5	Jernbanegade (mellem Toldbodgade og Hestetorvet)	Spritzkampagne, som forebygger spritzkørsel og opfordrer til at passe på hinanden i trafikken.	2	0	0	2		*					*		
8b	Kong Valdemars Vej / Københavnsvej / Algade	Kampagne for orientering i krydset fx "brug 2 sek. mere", uopmærksomhed og spritzkørsel (overslag pr. kampagne).	2	0	0	2			*				*	*	
9b	Marbjergvej / Langebjergvænget	Indsnævring af profilet på Marbjergvej med kantbaner for at reducere tværprofilet og sænke hastigheden.	1	0	1	2			*				*		
12	Holbækvej mellem Lysholmsvej og Møllehusvej	Løsning ses i sammenhæng med signalregulering af Holbækvej/Møllehusvej som nedlægger venstresving til/fra Lidl og fritliggende fodgængerfelt. Etablering af krydsningspunkt vest for Lysholmsvej ved delvist nedlæggelse af p-lomme.	1	1	0	2			*				*		
13b	Østre Ringvej / Vindingevej	Sekundære stoplinjer for Vindingevej og blå cykelfelt genopfriskes.	1	1	0	2	*						*		
13c	Østre Ringvej / Vindingevej	Udvidelse af kryds med afkortet cykelsti i højresvingsbane fra sydøst.	2	0	0	2				*			*		
16	Holbækvej / Låddenhøj / Hyrdehøj Bygade	Tilbagetrukket stoplinje 5 meter for højresvingende fra Holbækvej i begge retninger.	2	0	0	2	*						*		
17b	Byvolden / Støden / Helligkorsvej / Borgerdigaet	Alternativt blå cykelfelt fra Støden.	1	1	0	2		*					*		

Prioriteret liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter															
			Effekt				Overslagspris						Baggrund		
ID	Lokalitet	Løsning	Trafiksikkerhed	Tryghed	Hastighed	Point i alt (sum)	0 - 50.000 kr.	50.000 - 100.000 kr.	100.000 - 500.000 kr.	500.000 - 1 mio. kr.	1 mio. - 3 mio. kr.	> 3 mio. kr.	Uhedsbelastet	Borgerudpegning	Hastighed
26a	Låddenhøj / Margrethehåbsvej	Etablering af blå cykelfelt på tværs af Margrethehåbsvej.	1	1	0	2	*						*		
35b	Fynsvej mellem Ollerupvej og Frederiksborgvej	Etablering af (2*5) pudebump til 50 km/t for øget tryghed ved at færdes langs smal kørebane med advarselstavler med bump.		1	1	2				*				*	
8a	Kong Valdemars Vej / Københavnsvvej / Algade	Kontrol af mellemtider mellem højresvingspil og grønt for fodgængere.	1	0	0	1	*						*	*	
21	Bredgade / Al-lehelgensgade	Rødkørselskampagne og politikontrol.	1	0	0	1			*				*		

Prioriteret liste over trafiksikkerhedsfremmende projekter															
			Effekt				Overslagspris					Baggrund			
			Trafiksikkerhed	Tryghed	Hastighed	Point i alt (sum)	0 - 50.000 kr.	50.000 - 100.000 kr.	100.000 - 500.000 kr.	500.000 - 1 mio. kr.	1 mio. - 3 mio. kr.	> 3 mio. kr.	Uheldsbelastet	Borgerudpegning	Hastighed
ID	Lokalitet	Løsning													
Analyser															
13a	Østre Ringvej / Vindingevej	Trafiktælling og analyse af trafikmængden i krydset for optimering af signal-gruppeplanen, evt. etable-ring af venstresvingspil fra Vindingevej.							*				*		
17a	Byvolden / Stø-den / Hellig-korsvej / Bor-gerdiget	Trafiktælling og analyse af krydset mhp. muligheder for at reducere mulige kø-reretninger i krydset så der frigives plads til trafi-kanterne.							*				*		
25	Jernbanegade / Køgevej / Alle-helgensgade	Trafiktælling og analyse af konsekvenser ved at sim-plificere krydset ved f.eks. af forbyde en eller flere kørselsretninger.							*				*	*	
26b	Låddenhøj / Margrethehåbs-vej	Gennemførelse af trafik-tælling med hastighedsmå-ling for kvalificering af has-tighedsniveau på den for-holdsvis lige vejstrækning.					*						*		
33	Frederiksborg-vej mellem Dr. Margrethes Vej og Sankt Lau-rentii Vej	Særskilt analyse af trafik-strømmene og skolevejen for at udvikle og kvalificere et løsningsforslag planlagt i 2021							*					*	
36c	Astersvej	Ny trafiktælling med has-tighedsmåling kan klar-lægge om supplerende pu-debump sikrer lavere has-tighedsniveau end ved tæl-ling i 2017.					*							*	
39	Kongebakken mellem Dron-ning Sofies Vej og Knud Den Stores Vej	Særskilt skolevejsanalyse omkring Klostermarkssko-len udføres i 2021						*						*	

Tabel 12 Effektvurdering og prioritering af løsningsforslag til de 30 udvalgte projekter

4.4 Det videre arbejde

Når trafiksikkerhedsplanen er vedtaget, skal det politisk besluttet, hvilke projekter, der skal afsættes midler til at gennemføre, hvilket sker på baggrund af en indstilling fra forvaltningen. Det kan blive nødvendigt at opdele nogle af projekter i mindre etaper af hensyn til økonomien. Desuden skal nogle projekter koordineres med f.eks. projekter i Cyklistplan 2017 eller andre tilstødende projekter.

5 Bilag

5.1 Stedspecifikke årsager til utryghed

Lokalitet	Årsager	Antal
1	Bilist overser cyklister eller gående	26
Viby	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	10
Kryds: Ørstedesvej/Parkvej/Skovly	Meget trafik	4
	Dårlige oversigtsforhold	2
	Årsager	
	<i>"Jeg har oplevet og observeret rigtig mange næsten-ulykker her. Man skal holde øje med cyklister fra begge sider, gående og biler der både kører og holder i kø til at komme under viadukten"</i> <i>"Krydset er del af skolevejen til Viby skole, med stadig mere stigende trafik fra Skousbo siden, eftersom der bliver udbygget. Udsigten fra Skovly er meget dårlig og som forgænger/cyklist er den ofte farlig"</i> <i>"Det er helt galt at det ikke er lysreguleret. Det er dagligt at der er ved at ske uheld og at man frygter for børns liv. "</i>	
2	Vejudformningen	17
Viby	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	13
Kryds: Dalen/Vibyvejen	Dårlige oversigtsforhold	9
	Bilist overser cyklister eller gående	5
	Årsager	
	<i>"Der er så mange problemer i dette kryds. Dårlige oversigtsforhold, manglende sikkerhed og faciliteter på noget, der nu er en skolevej og et elendigt udformet kryds"</i> <i>"Det er hele stykket mellem dette kryds og indskolings skolen hvor trafikken er farlig. Dobbeltrettet cykelsti manglende lysreguleringer og mange biler, cyklister og fodgængere mellem hinanden. Det ender galt! "</i> <i>"Sandsynligt farligt kryds. Rigtig mange skolebørn cykler denne vej og skal krydse denne vej. Der burde virkelig være bedre forhold til disse børn i form af lysregulering eller andet, i stedet for at de skal vove sig frem på dette meget trafikeret kryds."</i>	
3	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	26
Jyllinge	Høje hastigheder	14
Nordmarksvej	Vejudformningen	4
	Dårlige oversigtsforhold	2
	Årsager	
	<i>"Det løsning man har lavet på Nordmarksvej nu er slet ikke en permanent løsning, tværtimod det er næsten farligere i nogle tilfælde. Vejen skal have en separate</i>	

Lokalitet	Årsager	Antal
	<i>cykelsti især siden rigtig mange skolebørn desværre bruger den hver dag til og fra Nordmarken."</i>	
	<i>"Krydset er del af skolevejen til Viby skole, med stadig mere stigende trafik fra Skousbo siden, eftersom der bliver udbygget. Udsigten fra Skovly er meget dårlig og som forgænger/cyklist er den ofte farlig"</i>	
	<i>"Det er helt galt at det ikke er lysreguleret. Det er dagligt at der er ved at ske uheld og at man frygter for børns liv. "</i>	
4	Bilist overser cyklister eller gående	21
Roskilde	Dårlige oversigtsforhold	9
Kryds: Helligkorsvej/	Meget trafik	7
Møllehusvej/Fælledvej	Medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	3
	Årsager	
	<i>"Der er mange episoder på daglig basis pga meget trafik, dårlige oversigtsforhold og manglende overholdelse af regler. Der færdes også mange børn/unge alene, som ikke burde færdes i trafikken alene da de bare går/cykler uden at have overblikket."</i>	
	<i>"Der forekommer ofte nærved ulykker, dels fordi trafikanter har forskellige ideer om vigepligtsregler, dels fordi der kører voldsomt mange skolebørn der ikke er tilstrækkeligt opmærksomme, dels pga dårlige oversigtsforhold, men oftest oplever jeg at bilister ikke er opmærksomme på at de har vigepligt når de krydser cyklistbanen."</i>	
5	Bilist overser cyklister eller gående	14
Roskilde	Dårlige oversigtsforhold	8
Kryds: Kong Valdemarsgade /	Medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	3
Københavnsvej / Algade	Meget trafik	2
	Årsager	
	<i>"Når man kommer som cyklist fra Ros Torv og skal over krydset ved Røde Port ser bilerne ikke at man kommer samt dem som skal dreje overser en. Utroligt farligt kryds for fodgængere og cyklister."</i>	
	<i>Et spejl kunne evt være en ide så bilister der skal dreje til højre har en mulighed for at se de cyklister der kommer frem fra det mørke skjul når de kommer ud af tunnelen. Især når det er mørkt ser man først cyklisterne når man er ved at ramme dem.</i>	
6	Høje hastigheder	29
Roskilde	Dårlige oversigtsforhold	12
Sønderlundsvej	Medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	4
	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	3
	Årsager	
	<i>"Helligkorsvej/Sønderlundsvej er meget trafikeret af cyklister, skolebørn, fodgængere og alt for mange biler"</i>	

Lokalitet	Årsager	Antal
	<i>med alt for høj en fart. Desuden har krydset dårlig sigtbarhed"</i>	
	<i>"Området mellem Helligkorsvej/Sønderlundsvej, ned mellem de fint placerede chikaner ved skolen og ned ad Sønderlundsvej, er plaget af høj hastighed og mange ulovlige bringe/hente-parkeringer."</i>	
7	Vejudformningen	5
Roskilde	Medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	3
Kryds: Ringstedvej/Søndre	Andet	3
Ringvej/Ringstedgade	Meget trafik	2
	<u>Årsager</u>	
	<i>"Venstresvingende og højresvingende biler fra Ringstedvej mod Holbækvej orienterer sig primært omkring øvrige biler og kan overse / mangler fokus på fodgængere, som krydser Holbækvej i fodgængerfelt for grønt lys."</i>	
	<i>"Begge lyskryds i spritkrydset er indstillet så det bliver grønt imens der stadig er grønt for cykler. Og det er for cykler som kommer fra Ringstedvej og skal videre af Holbækvej eller cykler som kommer fra Ringstedgade og skal videre af Sønder Ringvej O2."</i>	
8	Meget trafik	9
Roskilde	Medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	7
Frederiksborgvej	Vejudformningen	3
	Dårlige oversigtsforhold	3
	<u>Årsager</u>	
	<i>"Dårlig oversigt. Dårlig parkering ved skolen. Mange børn på vejen. Folk tager ikke hensyn. Der burde være stop og standsning/parkeringsforbud på hele strækningen."</i>	
	<i>"Hver morgen er der farlige situationer ved aflevering af børn på Skt Josefs skole på frederiksborgvej. Biler kan ikke komme frem og kører op på fortov og ved at ramme cyklister og gående børn til skolen. Vejen er ikke, med de parkeringsforhold, bred nok til at biler kan passere hinanden. Vejen burde gøres ensrettet mellem 7 og 8.30, så der ikke opstår alle de frygtelige situationer."</i>	
9	Bilist overser cyklister eller gående	12
Viby	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	4
Kryds: Ørstedvej / Toftvej	Vejudformningen	3
	Dårlig belysning	2
	<u>Årsager</u>	0
	<i>"Jeg ville gerne sætte kryds ved alle de ovennævnte muligheder; men det er desværre ikke muligt. Ørstedvej er et meget farligt vejstykke."</i>	

Lokalitet	Årsager	Antal
	<i>"Meget farligt kryds. Der mangler fortov og s? er der dobbeltrettet cykelsti, som især benyttes af mindre børn på vej til og fra skole"</i>	
10	Høje hastigheder	18
Roskilde	Meget trafik	4
Fynsvej	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	3
(Ollerupvej - Frederiksborgvej)	Bilist overser cyklister eller gående	1
	Andet	1
	Årsager	
	<i>"Genindført bump i lyskrydset. Det er lige ved skole og SFO!"</i>	
	<i>"Fynsvej er en (farlig!) skolevej for mange børn. Den er bakket, og oversigtsforholdene er dårlige flere steder. Fordi Sognevej er spærret fra Frederiksborgvej, kører lastbiler gennem Fynsvej. Der kører også busser. Der bliver kørt med høj fart! Cykelsti"</i>	
11	Dårlige oversigtsforhold	4
Roskilde	Bilist overser cyklister eller gående	4
Astersvej	Andet	4
	Meget trafik	4
	Årsager	
	<i>"Dårlig skiltning, uoverskueligt at der er fælles færdsel modsatrette i den ene side af vejen. Bilister kører for hurtigt og orienterer sig ikke. Utrykke børn!"</i>	
	<i>"Manglende muligheder for at sætte børn af betyder, at mange forældre vælger at sætte børn af på vejbanen ud for Østervangsskolen. På grund af chikaner, holdende biler og børn på vejen opstår der mange farlige situationer."</i>	
12	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	19
Jyllinge	Dårlige oversigtsforhold	3
Møllevej	Bilist overser cyklister eller gående	2
(Bromarken - Lindegårdsvej)	Høje hastigheder	2
	Årsager	
	<i>"Manglende fortov og cykelsti/bane."</i>	
	<i>"Mange skolebørn færdes på denne korte strækning."</i>	
13	Dårlige oversigtsforhold	10
Roskilde	Høje hastigheder	10
Kryds: Sønderlundsvej /	Bilist overser cyklister eller gående	1
Helligkorsvej	Vejudformningen	1
	Årsager	
	<i>"Krydset er præget af dårlige oversigtsforhold, alt for høje hastigheder både på Helligkorsvej og på Sønderlundsvej. "</i>	
	<i>"Mange biler kører alt for stærkt i området og flere bilister overholder ikke den ubetingede vigepligt i krydset Helligkorsvej/Sønderlundsvej."</i>	

Lokalitet	Årsager	Antal
14	Mine medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	8
Roskilde	Skiltning eller Kørebaneafmærkning	4
Kryds: Jernbanegade/Køgevej/ Allehelgensgade	Bilist overser cyklister eller gående	2
	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	2
	Årsager	
	<i>"Bilister overholder ikke højresving forbudt ned mod Stændertorvet fra stationsretningen. Jeg er selv blevet overset som cyklist der skulle ligeud og blevet et ned af en bilist der svingede til højre og dermed overtrådte skiltningen."</i>	
	<i>"Det er bilister der kører over for rødt, lige når lyset skifter, fra viadukten og drejer til venstre, eller kører lige over mod centrum, eller kommer fra Jernbanegade, der skal man se sig ekstra godt for når man skal passer det kryds, især i myldretiden."</i>	
15	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	12
Roskilde	Meget trafik	3
Kongebakken	Dårlige oversigtsforhold	2
(Dr. Sofies Vej – Knud Den Stores Vej)	Bilist overser cyklister eller gående	1
	Årsager	
	<i>"Problemet er de mange skolebørn på Kongebakken, manglende cykelsti og mange forældre, der afleverer børn i bil."</i>	
	<i>"Det er meget farligt at være barn og på cykel om morgenen. Folk der skal sætte deres børn af parkere overalt. Ser ikke børn på cykel. Ser ikke fodgængere. Ser ikke andre bilister. Ville være rimeligt med cykelsti."</i>	
16	Høje hastigheder	6
Ågerup	Dårlige oversigtsforhold	4
Kryds: Lille Valbyvej/St. Valbyvej	Vejudformningen	3
	Bilist overser cyklister eller gående	1
	Årsager	
	<i>"Virkeligt dårlige oversigtsforhold kombineret med meget trafik i især i myldretid og høj hastighed på kørende fra lille valby gør denne lille vejstrækning livsfarlig at færdes på. Dertil kommer at tung trafik over 3500kg er totalt ligeglade med gennemkørselsforbudet."</i>	
17	Bilist overser cyklister eller gående	5
Roskilde	Høje hastigheder	4
Kryds: Frederiksborgvej/ Kong Valdemars Vej	Meget trafik	2
	Mine medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	2
	Årsager	
	<i>"Der er meget dårlige forhold, for de børn der skal krydse Køgevej, for at komme til og fra Østervangsskolen"</i>	

Lokalitet	Årsager	Antal
	<i>"Udfordringen i det og rigtigt mange andre kryds er at bilisterne kører frem selvom de ikke kan komme ind på den anden side og derved blokere krydset for dem der skal den anden vej"</i>	
18	Høje hastigheder	8
Veddelev	Dårlige oversigtsforhold	3
Kryds: Baunehøjvej /	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	2
Veddelev Bygade	Medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	1
	Årsager	
	<i>"Det er både gående og cyklende som ofte ses krydse vejen. Bilerne har høj hastighed og dårlig sigtbarhed. Sti systemet er en forholdsvis stor omvej for at komme til den del af bygaden."</i>	
	<i>"Usikkert at krydse vejen på cykel el gående på vej til skole. Høj fart og dårlig oversigt forhold, forholdsvis mange børn krydser daglig vejen her for at cykle i skole af stien langs fjorden."</i>	
19	Bilist overser cyklister eller gående	6
Roskilde	Meget trafik	5
Kryds: Køgevej/Ny Østergade	Dårlige oversigtsforhold	3
	Mine medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	1
	Årsager	
	<i>"Som cyklist oplever jeg tit problemer i rundkørslen i morgentrafikken. Bilerne overser cyklerne, og kører ofte frem og holder p? cykelstien når de skal ud af rundkørslen."</i>	
	<i>"Der er fuldstændig kaos ved morgen og eftermiddags- trafikken. Mange gående mennesker fra tog til bus der stopper hele rundkørslen op med biler og busser, og det er svært at se cyklister der kommer susende når man har mulighed for at køre ud af rundkørslen".</i>	
20	Høje hastigheder	8
Darup	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	4
Darupvej + kryds	Bilist overser cyklister eller gående	1
	Meget trafik	1
	Årsager	
	<i>"Der bliver kørt meget stærkt gennem den lille by Darup. Der køre også mange flere biler igennem end for et par år siden."</i>	
	<i>"Folk kører for hurtigt, ofte forkert vej i rundskørslen, der er ikke faciliteter for gående og cyklister, der burde være flere bump i byen for at nedsætte farten, særligt ud p? de sene timer bliver der kørt for hurtigt."</i>	
21	Bilist overser cyklister eller gående	4
Roskilde	Mine medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	3
Kryds: Køgevej/	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	2
Roskildevænget	Meget trafik	2
	Årsager	

Lokalitet	Årsager	Antal
	<i>"Der er især problemer med at komme ud fra Stenkrogen/køgevej i myldre trafikken og bilister tager ikke hensyn til at dreje banerne også skal ud p? vejen og derfor holder de midt ude p? vejen"</i>	
	<i>"Der er meget dårlige forhold, for de børn der skal krydse Køgevej, for at komme til og fra Østervangsskolen. Med det stigende antal børn fra musicen, ville det være ideelt med en gangbro over Køgevej"</i>	
22	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	6
Nord for Trekroner	Høje hastigheder	3
Slæggerupvej	Meget trafik	2
(nr. 202 - 95)	Mine medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	2
	<u>Årsager</u>	
	<i>"Manglende cykelsti p? Slæggerupvej! Der er mange cyklende børn der bruger vejen p? vej til skole og det giver mange utrygge situationer når der overhales!"</i>	
23	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	12
Vor Frue	Bilist overser cyklister eller gående	1
Kryds: Vor Frue Hovedgade/	Høje hastigheder	1
Kamstrupsvej	Andet	1
	<u>Årsager</u>	
	<i>"Det ville hjælpe med et fodgængerfelt med lys. Der er både børn til fods og på cykel der skal krydse en vej med meget trafik og dårlig sigtbarhed"</i>	
	<i>"Der er ikke plads til modkørende biler og en cyklist, og der er ikke mulighed for cyklisten til at trække ud til siden."</i>	
24	Meget trafik	4
Roskilde	Høje hastigheder	3
Kryds: Trekroner Allé/	Bilist overser cyklister eller gående	2
Nordens Parkvej / Trekroner	Dårlige oversigtsforhold	2
Stationsvej	<u>Årsager</u>	
	<i>"Jeg syntes det er forkert at hastigheden skal være højere end 50 kmt. Da det er en skolevej. Eftersom det er et boligområde forstår jeg ikke der er s? høj hastighed Har skrevet før men uden held...."</i>	
	<i>"Har oplevet flere bilister der er ved at køre cyklister (inklusive mig selv) ned, når de drejer af. Bilerne kører med for høj hastighed."</i>	
25	Bilist overser cyklister eller gående	8
Roskilde	Meget trafik	2
Kryds: Holbækvej / Hyrdehøj	Manglende faciliteter for cyklister eller gående	1
Vestvej / Kristiansminde	Mine medtrafikanter overholder ikke færdselsloven	1
	<u>Årsager</u>	

Lokalitet	Årsager	Antal
	<i>"Der er ingen fortov eller fodgængerfelt for gående på den sydlige side. Der har været hårde opbremsninger, da nogle bilister har kørt lidt for hurtigt og været tæt på at overse især cyklister. Som fodgænger føler man sig meget udsat."</i>	
	<i>"Biler og lastbiler kører ind i rundkørslen uden at holde tilbage for cyklister. Særlig slemt i morgentrafikken."</i>	

5.2 Oversigt over udvalgte projekter

