



# **TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2008**

**FOR**

**HOLBÆK KOMMUNE**

**Tillæg nr. 4 til Holbæk Kommuneplan 2007-2018**

## Indhold

<b>Afsnit 1:</b> Indledning .....	3
<b>Afsnit 2:</b> Planens trafikikkerhedsprojekter – første etape .....	4
<b>Afsnit 3:</b> Trafikkerhedsmæssige tiltag ved projektering af nye anlæg.....	5
<b>Afsnit 4:</b> Trafikkerhedsmæssige tiltag ved den almindelige vejdrift.....	6
<b>Afsnit 5:</b> Miljøvurdering .....	7
<b>Afsnit 6:</b> Planens realisering og revision.....	8

**Bilag 1:** Resume af planlægningsarbejdet, kortlægningen og analyserne (COWI).

**Bilag 2:** Oversigt over udpegede trafikikkerhedsprojekter.

## 1. Indledning

Hermed foreligger Trafiksikkerhedsplan 2008 for Holbæk Kommune. Den udgør grundlaget for byrådets indsats for at forbedre sikkerhed og tryghed på kommunens vej- og stinet.

### Planens forudsætninger og tilvejebringelse

Byrådet igangsatte arbejdet med Trafiksikkerhedsplanen i forlængelse af vedtagelsen af Holbæk Kommuneplan 2007 – 2018 i april 2008. Det indgår i kommuneplanens hovedstruktur, at de overordnede retningslinjer for trafik og infrastruktur skal udmøntes i en samlet infrastrukturplan, fordelt på forskellige trafikplaner for dels de største byer, dels veje, stier og trafiksikkerhed. (Se [http://www.holbaeknettet.dk/dokumenter/1\\_hovedstruktur\\_vedtaget.pdf](http://www.holbaeknettet.dk/dokumenter/1_hovedstruktur_vedtaget.pdf)).

Arbejdet med en samlet plan for forbedring af trafiksikkerheden i Holbæk Kommune blev igangsat i august 2007. Arbejdet blev udført i samarbejde med COWI, der forestod kortlægning og analyse af trafikuheld og sikkerhedsforhold.

Et afgørende led i arbejdet har været inddragelse af kommunens lokalfora. Tidligt i arbejdet blev lokalområderne anmodet om at udpege trafik-kontaktpersoner eller referencegrupper, der kunne medvirke til at skabe det bedst mulige grundlag for planen. Formålet har været at inddrage viden om, og lokalkendskab til den oplevede utryghed i hvert område. Desuden blev der som led i arbejdet gennemført en internet-undersøgelse af oplevet trafiksikkerhed og tryghed blandt borgerne, og gennemført en omfattende analyse af skoleelevers opfattelse af deres skolevej.

Resume af planarbejdet, kortlægningen og uheldsanalyserne mv. fremgår af planens *bilag 1*.

Trafiksikkerhedsplanen er udarbejdet som et tillæg til Kommuneplanen, og forslaget til planen var fremlagt til offentlig debat i perioden 29.9 – 25.11. 2008. Som led i vedtagelsen har byrådet taget stilling til i alt 22 indkomne, skriftlige bemærkninger til forslaget.

En del af de indkomne bemærkninger vedr. stianlæg er blevet overført til den igangværende stiplanlægning, mens andre er blevet indarbejdet i trafiksikkerhedsplanens *bilag 2*.

### Planens mål og retningslinier

Trafiksikkerhedsplanen skal danne grundlaget for forbedringer af sikkerhed og tryghed **på det eksisterende vej- og stinet**, gennem nedbringelsen af uheld i overensstemmelse med de statslige målsætninger for ulykkesbekæmpelse.

Ved planens vedtagelse har byrådet prioriteret 9 konkrete projekter til gennemførelse som en første etape af planens realisering (*afsnit 2*). En bruttoliste over projekter fremgår af planens *bilag 2*.

Trafiksikkerhedsplanen udstikker også retningslinjer for, hvordan kvalitetssikring med hensyn til sikkerhed og tryghed skal indarbejdes i både projektering af nye vej- og stianlæg (*afsnit 3*), og drift og vedligeholdelse af bestående anlæg (*afsnit 4*). Heri indgår bl.a. nedsættelse af en lokal ulykkeskommission og retningslinier for systematisk gennemgang af vejnet og særlig uheldstyper.

Planens miljøvurdering fremgår af *afsnit 5*.

Retningslinier for realisering og revision af planen fremgår af *afsnit 6*.

---

Note: En liste med 9 stianlægsprojekter, der indgik i forslaget til trafiksikkerhedsplanen, er overført til den samlede stiplanlægning, der ligeledes udarbejdes i medfør af kommuneplanen, og som skal danne grundlag for udpegning og prioritering af fremtidige stianlæg.

## 2. Planens trafikikkerhedsprojekter – første etape

Med vedtagelsen af planen har byrådet prioriteret følgende projekter til gennemførelse fra 2009. Det sker med baggrund i målsætningen om at reducere antallet af dræbte og tilskadedekomne, med 40 % inden udgangen af 2012 i forhold til 2005 - politireg. uheld.

Planen er baseret på, at indsatsen rettes mod at der skal bekæmpes flest mulig trafikuheld.

### **S1: Holbækvej- Hovedgaden, Svinninge.**

18 uheld, 10 tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Byport øst, hævede flader i kryds, evt. rundkørsel ved Strandvejen.

### **S2: Roskildevej/Omfartsvejen/Eriksholmvej, Holbæk.**

9 uheld, 8 tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Cykelafmærkning, evt. større ombygning med indsnævring, signal eller rundkørsel, evt. lukning af Eriksholmvej.

### **S3: Valdemars Sejrs Vej / Gl. Ringstedvej nord.**

10 uheld, 5 tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Signaltekniske ændringer med bl.a. separate faser.

### **S4: Valdemars Sejrs Vej / Lundemarksvej.**

12 uheld, 5 tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Signaltekniske ændringer med bl.a. flytning af signaler.

### **S5: Tølløsevej, Nybyvej, Dyrehavevej, Tølløse**

5 uheld, 4 tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Opstramning af kryds ved Nybyvej.

### **S6: Tølløsevej / Hjortholmvej, Tølløse.**

5 uheld, 3 tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Retablering af afmærkning, Signaltekniske ændringer.

### **S7: Munkholvej / Kattegatvej, Holbæk.**

7 uheld, 2 tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Signaltekniske ændringer, placering af signaler, retablering af afmærkning.

### **S8: Smedelundsgade / Borgmester N.E.Hansensevej / Kastanievej.**

7 uheld, 1 tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Signaltekniske ændringer med bl.a. flytning af signaler.

### **S9: Valdemars Sejrs Vej / Gl. Ringstedvej Syd.**

5 uheld, ingen tilskadedekomne i perioden 2002 – 2006. Evt. rundkørsel.

De løsningsforslag, der er anført i projektoversigten, er udtryk for de mest almindelige løsningsmuligheder og metoder i forhold til det ulykkesbillede, der er registreret på lokaliteten. Nærmere analyser vil afklare, hvilke løsninger og virkemidler, der konkret vil være relevante for hver enkelt lokalitet.

Byrådet er opmærksomt på, at målsætningen er ambitiøs, og at det kræver en særdeles målrettet indsats at nå den – også med hensyn til at gennemføre anlæggene.

En bruttooversigt over de forslag, der er indgået i forbindelse med udarbejdelsen af trafikikkerhedsplanen, fremgår af *bilag 2*.

### 3. Trafiksikkerhedsmæssige tiltag ved projektering af nye anlæg

Med vedtagelsen af planen har byrådet forudsat, at de nedenstående faste procedurer indføres for at forankre fokus på trafiksikkerhed ved fremtidige ændringer i det bestående vej- og stinet, og ved nyanlæg af veje og stier mv.:

**P1:** Der udføres trafiksikkerhedsrevision på større anlægsprojekter, og der føres kvalitetskontrol og tilsyn med alle projekter. Mindre projekter gennemgår intern trafiksikkerhedsrevision, udført af trafiksikkerhedsrevisor eller personel med stor erfaring inden for trafiksikkerhedsarbejde og anlægsteknik.

**P2:** Ved driftsmæssige ændringer på det eksisterende vejnet anlægges i hvert enkelt tilfælde en vurdering af, om der inden for budgettet kan opnås en trafiksikkerhedsmæssig gevinst ved at ændre på (dele af) anlægget.

**P3:** Under udførelsen af vejarbejder i kommunens regi er der fokus på trafiksikkerheden, idet entreprenører, der arbejder for kommunen er underlagt tilsyn og kvalitetskontrol af Teknik og Miljø. Tilsyn sker ved særligt uddannet personel.

**P4:** Teknik og Miljø deltager permanent i udviklingen af trafiksikkerhedsarbejdet og har en løbende uddannelse af nøglepersonel, så den nyeste viden på området kan implementeres og forankres i administrationen.

Disse procedurer indføres i forvaltningens praksis i løbet af 2009, og sikres varetaget i forbindelse med opgaveløsninger, der rekvireres hos eksterne konsulenter.

## 4. Trafiksikkerhedsmæssige tiltag ved den almindelige vejdrift.

Med vedtagelsen af planen har byrådet forudsat, at de nedenstående tiltag indføres via driftsrelaterede ydelser:

### T1: Oprettelse af en lokal ulykkeskommission.

Formålet er at kunne rykke ud til uheld med dræbte og måske svært tilskadedkomne for på et tidligt tidspunkt at kunne tage bestik af situationen og få iværksat præventive foranstaltninger, hvis det måtte skønnes nødvendigt.

### T2: Systematisk screening ved trafiksikkerhedsrevisors gennemgang af det overordnede vejnet

Gennemgangen kan fjerne potentielle fremtidige uheld ved, at kendte uhedsfaktorer lokaliseres og elimineres (f.eks. fjernelse af store sten i vejsider, registrering af problemsteder for oversigtsforhold ved kryds eller udkørsler).

Det må forudsættes, at der afsættes en pulje til udbedring ud fra en prioriteringsliste, fastsat efter "mest potentiel trafiksikkerhed for pengene".

### T3: Deltagelse i diverse kampagner med Vejcenter Sjælland

Holbæk Kommunes deltagelse i Vejdirektoratets trafiksikkerhedskampagner forventes at fortsætte i nuværende turnus og omfang.

### T4: Opdatering og analyse af registreringer om uheld, borgerhenvendelser, skoleveje osv.

I forbindelse med trafiksikkerhedsplanens tilblivelse er der indkommet store mængder data i form af besvarelser på internetbaseret spørgeundersøgelse, samt generelle henvendelser til Teknik og Miljø. Disse data vil blive gransket med henblik på at finde nye indsatsområder ved systematisk gennemgang, f.eks. hastighed i mindre bysamfund, og med henblik på at afsætte midler til udmøntning af udvalgte indsatsområder. Arbejdet udføres af nøglepersoner inden for Holbæk Kommune med særlig viden om trafiksikkerhedsarbejde.

### T5: Systematisk gennemgang af alle kurveuheld

Gennemgangen skal kortlægge ulykkesfaktorer og skabe grundlag for efterfølgende tiltag til systematisk eliminering heraf.

Kurveuheld er erkendt som en problemstilling i trafiksikkerhedsplanen. Der er erfaringer fra bl.a. Viborg amt, der viser, at der kan være gode gevinster ved at systematisere afmærkning, kurvehældning, rabatbredder mv. At gøre kurver "selvforklarende" og teknisk afpasset til hastighed giver trafiksikkerhedsmæssig og komfortmæssig gevinst. Analyse, projekt og rapportering med løsningsforslag og anlægsoverslag udføres af nøglepersoner inden for Holbæk Kommune.

Byrådet er opmærksomt på, at der ikke hidtil har været afsat midler til de nævnte forslag. Midler afsættes ved de årlige budgetlægninger.

## 5. Miljøvurdering

Realiseringen af Trafiksikkerhedsplanen skal medvirke til at forbedre trafikmiljøet.

Det gælder både med hensyn til sikkerhed, med baggrund i målsætningen om at reducere antallet af årligt dræbte og tilskadekomne med 40 % inden udgangen af 2012, og hvad angår den oplevede tryghed ved at færdes.

De foreslåede fysiske forbedringer med vejtekniske tiltag vil mindske antallet af tilskadekomne. Det kan forsigtigt vurderes, at antallet af tilskadekomne kan mindskes med ca. 30 % på de værst uheldsbelastede steder, hvilket betyder, at en indsats på de allerede udpegede steder vil betyde en reduktion på 2 - 3 tilskadekomne pr år.

For de udpegede lokaliteter, hvor der foreslås gennemgang og efterfølgende vejtekniske tiltag, kan det forsigtigt vurderes, at antallet af tilskadekomne kan mindskes med ca. 15 %. Det vil med en indsats på de allerede udpegede steder betyde en årlig reduktion på yderligere 2 - 3 tilskadekomne.

Kommunens målsætning betyder, at antallet af tilskadekomne skal mindskes med 21 personer pr år. En indsats på de allerede udpegede steder er derfor ikke tilstrækkelig til at nå målet. Der vil inden for en årrække være behov for en indsats på flere lokaliteter, ligesom kommunens øvrige indsats i form af eksempelvis kampagner og information forventes at bidrage.

Samtidig er det dog vigtigt at huske på, at også andre forhold spiller en rolle for trafiksikkerheden. For eksempel må det forventes, at øget politikontrol, hastighedsdæmpning, strengere straffe, forbedret køretøjsteknologi mv. vil bidrage til at mindske antallet af tilskadekomne, også på Holbæk Kommunes veje.

Formålet, at skabe bedre, sikre forhold til mere fysisk aktivitet for alle aldersgrupper, betyder også, at trafiksikkerhedsplanen – sammen med stiplanen – skal medvirke til tryggere, sundere og mere bæredygtige rammer for borgere i alle aldre,

- for at kunne efterleve de officielle anbefalinger til borgerne om at være fysisk aktive - børn en times motion om dagen og voksne ½ time om dagen,
- for at kunne understøtte, at fysisk aktivitet integreres i forbindelse med dagligdagens gøremål, cykling/gang til institutioner, skole, arbejde og fritidsaktiviteter,
- således at understøtte og indgå i kommunens øvrige sundhedsfremmeindsats, med det overordnede mål at øge middellevetiden, og
- således også medvirke til at nedbringe energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning fra motoriserede transportformer

De konkrete løsninger udformes i dialog med de berørte parter, og det skal sikres, at kvaliteten i de fysiske løsninger medvirker til harmoniske helheder.

Byrådet har udelukket, at der skulle findes et relevant og acceptabelt 0-alternativ på dette indsatsområde.

## 6. Planens realisering og revision

Trafikikkerhedsplanen indgår fremover i byrådets planlægning og prioritering. Byrådets vedtagelse af planen er baseret på, at der til udmøntning af trafikikkerhedsarbejdet har været afsat en årlig pulje af anlægsmidlerne på 15 mio. kr. til fremme af trafikikkerheden. Det anses, at denne puljestørrelse afspejler det ambitionsniveau, som målsætningerne i trafikikkerhedsplanen dikterer. Puljens størrelse for budget 2010 og fremefter vil blive fastlagt ved de årlige budgetlægninger.

Den praktiske gennemførelse og hastigheden af trafikikkerhedsplanens realisering vil, som det gælder for al anden planlægning, afhænge af en række eksterne forhold. Særligt vil rammerne for den kommunale økonomi og byrådets årlige budgetlægning være afgørende for, hvordan planen realiseres, men budgetproceduren sikrer en årlig politisk opfølgning og stillingtagen til planens indhold og udmøntning i årlige etaper.

På det foreliggende grundlag er planens tidshorisont 2009 – 2012. Inden for perioden 2010 – 2011 skal byrådet tage stilling til en evt. revision, som led i sin stillingtagen til den samlede kommuneplan.

Således vedtaget  
Holbæk Byråd den 25. marts 2009



COWI A/S

Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

Telefon 45 97 22 11  
Telefax 45 97 22 12  
[www.cowi.dk](http://www.cowi.dk)

## Bilag 1

### Resume af planlægningsarbejde, kortlægningen og analyserne

Holbæk Kommune

Trafiksikkerhedsplan 2008

## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Indledning</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Resume</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Uheldssituationen</b>	<b>5</b>
3.1	Mest uheldsbelastede steder	6
3.2	Tema baseret analyse	9
<b>4</b>	<b>Kommentarer fra borgere</b>	<b>16</b>
4.1	Kommentarer fra borgere og lokalfora	18
4.2	Skolevejsanalyse	18
<b>5</b>	<b>Målsætning</b>	<b>20</b>
<b>6</b>	<b>Hovedindsatsområder</b>	<b>22</b>
6.1	Tiltag på særligt uheldsbelastede steder	23
6.2	Øvrige vejtekniske tiltag	23
6.3	Information og kampagner	25
6.4	Øvrige tiltag	25

## 1 Indledning

Holbæk Kommune igangsatte i 2007 udarbejdelsen af denne samlede trafiksikkerhedsplan.

Planen indgår i kommunens samlede infrastrukturplan, der udstikker kommunens strategi og prioritering af indsatsområder frem til 2012.

Som led i arbejdet har kommunen via internettet spurgt borgere om deres oplevelse af trafiksikkerhed og tryghed. Det har ført til over 500 svar. På samme måde er et udvalg af elever fra alle folkeskoler og privatskoler i kommunen blevet spurgt om deres oplevelse af skolevejen. Her er modtaget over 1.300 svar. Den store interesse viser, at trafiksikkerhed og tryghed i trafikken optager borgerne. Svarene har givet mange gode informationer, som indgår i kommunens arbejde med trafiksikkerhed.

Formålet med trafiksikkerhedsplanen er at danne udgangspunkt for en systematisk indsats til at fremme kommunens målsætning. Kommunen har som målsætning vedtaget, at antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken skal mindskes med 40 % fra 2005 til 2012.

Planen beskriver først den aktuelle situation inklusive en kort opsummering af borgerkommentarer. Dernæst beskrives kommunens målsætning og forslag til hovedindsatsområder de kommende år. Endelig gives forslag til etapeplan.

## 2 Resume

Holbæk Kommune igangsatte i 2007 arbejdet med at udarbejde en trafiksikkerhedsplan. Planen skal udstikke kommunens rammer for de kommende års indsats for at forbedre trafiksikkerheden på kommunens veje.

### Baggrund for planen

Planen er udarbejdet især på baggrund af

- Analyse af politiregistrerede uheld i den seneste 5 års periode
- Internet baseret skolevejsanalyse (ca. 1.350 svar)
- Internet baseret og øvrig indhentning af borgerkommentarer (ca. 600 svar)
- Workshop med lokalfora og øvrige vigtige aktører (f.eks. politiet)
- Generel viden om trafiksikkerhed og effekter af forskellige tiltag.

### Målsætninger

Færdselssikkerhedskommissionen har opstillet et nationalt mål for trafiksikkerhed om at nå en reduktion i antal tilskadekomne fra 2005 til 2012 på 40 %. Byrådet ønsker at bidrage til at opfylde dette mål og har vedtaget følgende servicemål for trafiksikkerhed:

<i>Vision:</i>
<i>"Ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt på vejene. Vej- og sideanlæg skal i videst muligt omfang tilgive dem der begår fejl i trafikken.</i>
<i>En udmøntning i konkrete mål:</i>
<i>Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal inden udgangen af 2012 være reduceret med mindst 40 % i forhold til 2005, beregnet på baggrund af indberetninger fra politiet.</i>
<i>Kampagner f.eks. hastighed, skolestart og sprit afholdes som minimum."</i>

På nationalt niveau vil en opfyldelse af målet betyde en reduktion fra ca. 330 dræbte i 2005 til ca. 200 dræbte og 1.850 alvorligt tilskadekomne i 2012. For Holbæk Kommune vil det betyde en reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne pr. år fra ca. 30 til ca. 18 personer i 2012 på kommunens veje.

### Hovedindsatsområder

På baggrund af de gennemførte analyser er udpeget forslag til hovedindsatsområder.

### *Vejtekniske tiltag på særligt uheldsbelastede steder*

Analysen af de i alt ca. 650 politiregistrerede uheld på kommunens veje i 2002 - 2006 førte til, at 9 steder med 5 eller flere registrerede uheld er udpeget som steder, hvor enkle vejtekniske løsninger kan føre til en sikkerhedsmæssig forbedring.

I forhold til tidligere år er det heldigvis blevet sværere at finde steder, hvor man helt klart kan pege på vejtekniske løsninger, der kan mindske problemerne. Det er stadig nyttigt, men det må forventes, at den uheldsbesparende effekt pr investeret krone vil være faldende.

### *Øvrige vejtekniske tiltag*

Den større spredning af uheld på vejnettet betyder, at de vejtekniske tiltag i stigende grad skal spredes på en større del af vejnettet for at opnå en effekt. Som støtte til at målrette indsatsen har vi benyttet uheldsanalysen og generel viden om, hvad der forårsager uheld og, hvad man kan gøre for at undgå dem. Her indgår også Færdselssikkerhedskommissionens forslag.

På den baggrund er udpeget følgende temaer, der indgår i det videre arbejde:

- Uheld, hvor høj fart kan være en vigtig årsag
- Lette trafikanter, herunder også knallertkørere
- Krydsuheld i byområder
- Kurveuheld og eneuheld, især i åbent land.

På den baggrund er udpeget lokaliteter, ud over de særligt uheldsbelastede steder, hvor der vil blive gennemført en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang med stillingtagen til, om enkle vejtekniske virkemidler kan mindske uheldsrisikoen.

Efterfølgende vil blive opstillet konkrete løsningsforslag for hver af de lokaliteter, hvor tiltaget vurderes at kunne nytte.

### *Information og kampagner*

På baggrund af det hidtidige arbejde foreslås det at fokusere på:

- Cyklistkurser for skoleelever
- Kampagner rettet mod unge trafikanter
- Kampagner rettet mod spiritusuheld
- Kampagner rettet mod høje hastigheder
- Kampagner rettet mod krydsuheld

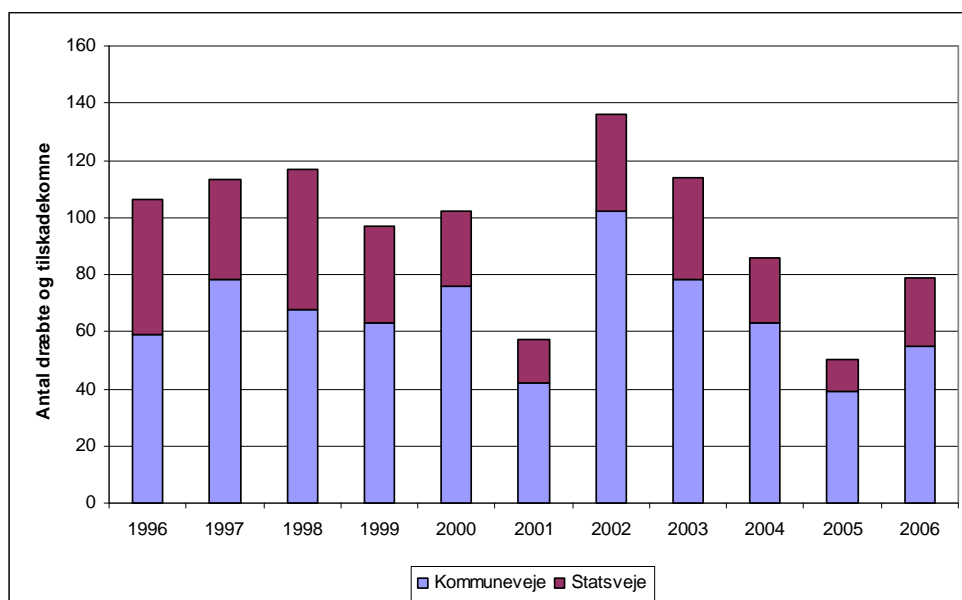
En stor del af kampagnerne kan gennemføres sammen med det regionale færdselssikkerhedsudvalg, men kommunale kampagner kan overvejes.

### *Øvrige indsatser*

Desuden foreslås en række indsatser, der kan ses som et supplement, der sikrer koordinering eller fremhæver særlige emner.

### 3 Uheldssituationen

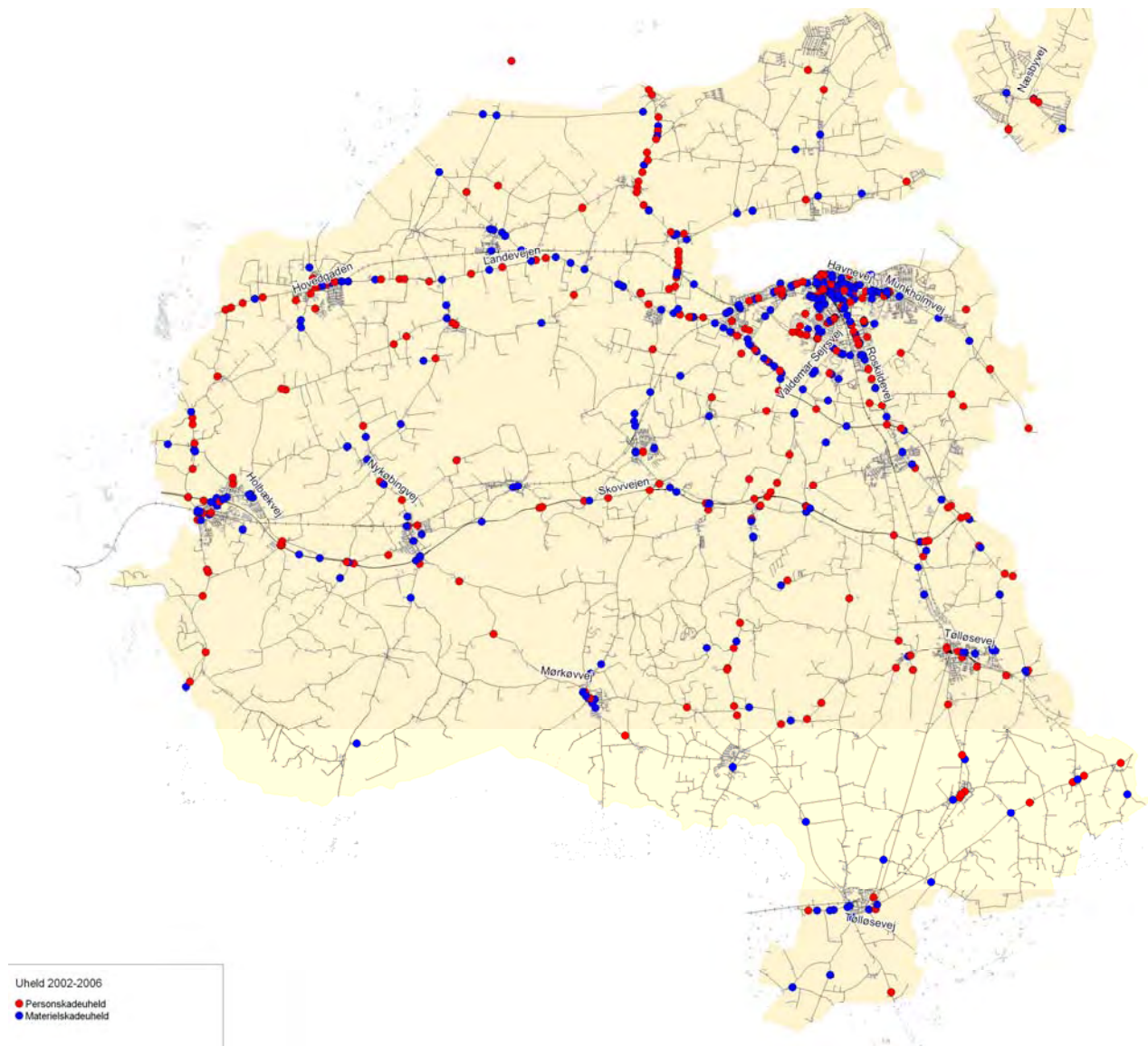
Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne på veje i Holbæk Kommune siden 1996 er vist i Figur 3.1.



Figur 3.1. Antallet af dræbte og tilskadekomne i Holbæk Kommune siden 1996. Kommuneveje og statsveje angiver den opdeling, som er gældende fra 1. januar 2007 og omfatter for hele perioden det geografisk det område, som i dag er Holbæk Kommune.

Der har været tendens til en svag stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne i første halvdel af perioden og et fald i anden halvdel af perioden. Dog har der været stor variation fra år til år. Antallet af dræbte og tilskadekomne på kommuneveje i 2006 er stort set det samme som i 1996.

For at målrette kommunens arbejde er der gennemført en analyse af de uheld på kommunevejene, som er registreret af politiet i perioden 2002-2006. Analysen er opdelt i en geografisk del og en tematisk del.



Figur 3.2 Politiregistrerede uheld i Holbæk Kommune 2002 - 2006

I den geografiske del er de mest uheldsbelastede steder udpeget. På disse steder er det sandsynligt, at vejens udformning er en del af årsagen til uheldene. Den geografiske analyse danner grundlag for at vurdere, hvordan ændringer af vejens udformning kan nedbringe antallet af uheld.

I den tematiske del er der udpeget en række temaer, som synes at medvirke til uheldene. Disse temaer er ikke nødvendigvis koncentreret på nogle få geografiske lokaliteter, men gennem en samlet indsats på kommuneniveau kan en andel af disse uheld undgås. Indsatsen handler både om fysiske tiltag og holdningsbe arbejdende tiltag.

### 3.1 Mest uheldsbelastede steder

Figur 3.3 viser steder, hvor der er registreret mindst 5 uheld i perioden 2002-2006. Der er tale om kryds og strækninger op til 500 m. I tilfælde, hvor der er

registreret mindst 5 uheld på to nabostrækninger, er strækningerne slået sammen til én strækning.



Figur 3.3. Lokalteter på vejnettet i Holbæk Kommune med mindst 5 politiregistrerede uheld i perioden 2002-2006.

I alt er der udpeget 12 kryds og 5 strækninger, hvor der er registreret mindst 5 uheld i analyseperioden. Heraf ligger 9 kryds og 3 strækninger i Holbæk By. 2 kryds ligger lige syd for Holbæk by, og de resterende ligger i Tølløse og Svinninge. Det vil sige, at blot 2 af de 17 mest uheldsbelastede steder ligger uden for byområder.

De 17 lokaliteter er rangeret og opstillet i forhold til antallet af tilskadekomne i Figur 3.4.



Figur 3.4 Lokalteter med mindst 5 politiregistrerede uheld i perioden 2002-2006, rangeret ud fra antal tilskadekomne.

Lokalitet	Uheld	Personskadeuheld	Tilskadekomne	Foretagne eller planlagte ombygninger eller justeringer
Holbækvej-Hovedgaden i Svinninge	18	9	10	Intet
Roskildevej/Omfartsvej/ Eriksholmvej	9	5	8	Intet
Valdemar Sejrsvej/Jernbaneplass	13	6	6	Medio 2005. Krydsombygning
Valdemar Sejrsvej/Ahlgade/Havnevej/Kalundborgvej	16	5	5	2004. Mindre ændringer ved Kalundborgvejs omprofilering
Valdemar Sejrsvej/Gl Ringstedvej nord	10	5	5	Ombygget i 2001-2002
Valdemar Sejrsvej/Lundemarksvej	12	3	5	Medio 2005. "Grøn bølge på Valdemar Sejrsvej"
Tølløsevej, Nybyvej-Dyrehavevej	5	3	4	Intet
Tølløsevej/Hjortholmvej	5	3	3	Intet
Østerled/Munkholmvej/Kattegatvej	7	2	2	Cykelstier langs Munkholmvej anlægges i 2008
Gl. Ringstedvej/Skagerakvej	6	2	2	Krydset ombygges til rundkørsel medio 2008
Kalundborgvej, (Nordvestvej-Vandværksvej)	5	2	2	2003. Kalundborgvej omprofilert inkl. cykelstier
Dampmøllevej, (Bysøstræde-Sofievej)	5	2	2	Midterstribe afmærkning 2005
Rørvangsvej/Skagerakvej	5	2	2	2007. Krydset ændret med dobbeltrettet cykelsti i sydlig side af Skagerakvej
Smedelundsgade/Kastanievej/ Borgmester N E Hansensvej	7	1	1	Intet
Lundemarksvej, Valdemar Sejrsvej-Konsul Beyers Allé	6	1	1	Midterafstribring i 2005
Labæk/Munkholmvej/ Kløvermarksvej/Borgmester N E Hansensvej	5	1	1	Ændring i afmærkning i 2006
Valdemar Sejrsvej/Gl. Ringstedvej syd	5	0	0	Intet

Uheldskoncentrationerne indikerer, at der kan være behov for vejtekniske ændringer, men de allerede gennemførte ændringer i perioden fra 2002 og særlige forhold ved de enkelte uheld kan betyde, at der ikke alle steder kan peges på forbedringsmuligheder.

Lokaliteterne i Figur 3.4 omfatter knap 20 % af alle uheld og personskadeuheld i Holbæk Kommune i perioden. Dermed er en indsats på disse steder en vigtig del af det samlede arbejde med at nedbringe antallet af uheld og tilskadekomne.

En indsats på disse steder alene er imidlertid ikke tilstrækkelig i forhold til at nå kommunens målsætning. Der er behov for at supplere med en indsats rettet mod relevante temaer, som optræder ofte i uheldsstatistikken. Dette er undersøgt nærmere i de følgende afsnit.

## 3.2 Tema baseret analyse

De politiregistrerede uheld i den seneste 5-års periode er analyseret nærmere for at udpege faktorer, som har været medvirkende årsag til uheldene.

I Holbæk Kommune har politiet i 2002-2006 registreret i alt 835 uheld. Heraf er 657 uheld sket på de veje, som i dag administreres af Holbæk Kommune. De resterende registrerede uheld er sket på statsvejene, som udgøres af Holbækmotorvejen og dens fortsættelse i Odsherred (Rute 21), Skovvejen mod Kalundborg (Rute 23) og Rute 57, Holbæk - Sorø. I den følgende analyse er de 657 uheld på kommunens vejnet behandlet nærmere. Disse uheld er analyseret nærmere, fordi kommunen her selv har mulighed for at gennemføre fysiske projekter til forbedring af trafiksikkerheden.

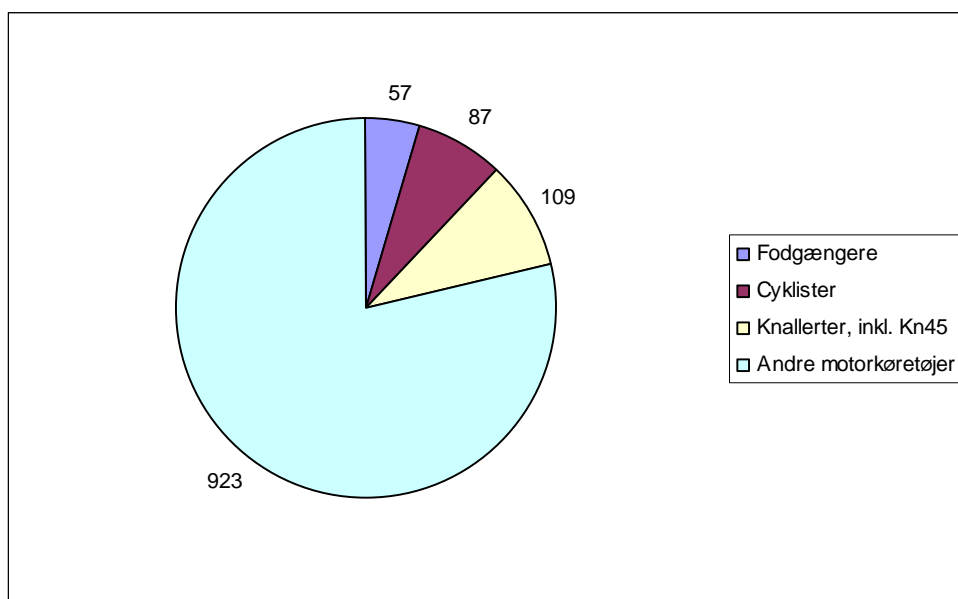
I Figur 3.5 er vist person- og materielskadeuheld samt antal tilskadekomne i perioden 2002-2006. Der er tendens til et fald i både person- og materielskadeuheld i perioden 2002-2006. Dog er der ret store udsving fra år til år, hvilket kan skyldes tilfældige variationer.

	2002	2003	2004	2005	2006
Materielskadeuheld	88	69	69	86	77
Personskadeuheld	78	62	48	33	47
Dræbte	4	4	2	1	4
Alvorligt tilskadekomne	47	42	33	23	26
Let tilskadekomne	51	32	29	15	25

Figur 3.5 Person- og materielskadeuheld samt tilskadekomne i perioden 2002-2006 på kommunens vejnet.

### 3.2.1 Trafikantgrupper

Omkring hver femte trafikant i uheldene er enten fodgænger, cyklist eller knallertkører, se Figur 3.6. De øvrige er hovedsageligt førere og passagerer i personbiler. Risikoen for, at et uheld medfører personskade er markant højere, når der er fodgængere involveret i forhold til, når der er biler involveret. Tre af fire uheld med fodgængere har resulteret i personskade, mens omkring hvert tredje uheld med en bil har resulteret i personskade.



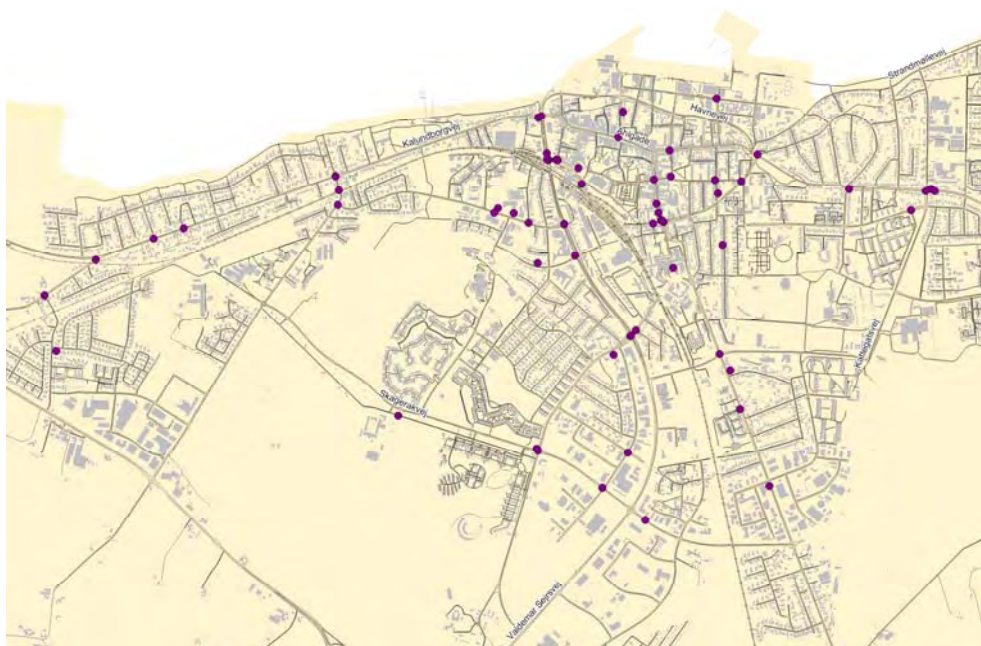
Figur 3.6 Anvendte transportmidler for de trafikanter, som har været involveret i uheldene.

Generelt er de fleste uheld med fodgængere, cyklister og knallertkørere sket i de centrale dele af Holbæk byområde, hvor der også færdes flest af disse trafikanter. De største koncentrationer af uheld med cyklister forekommer i krydset Jernbaneplads/Valdemar Sejrs Vej, som også er udpeget som et af de særligt uheldsbelastede steder. Politiet har i krydset registreret syv uheld med cyklister, heraf fire med personskade. Endvidere er der spredt over en længere strækning på Holbækvej i Jyderup registreret 4 uheld, heraf to med personskade.



Figur 3.7 Steder med politiregistrerede uheld med cyklister i Holbæk byområde 2002 - 2006.

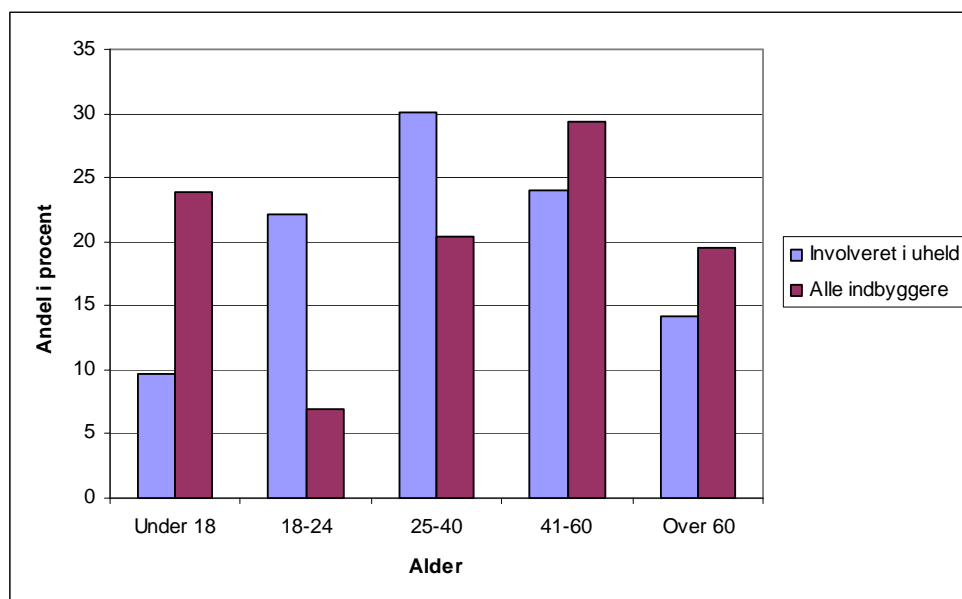
De største koncentrationer af knallertuheld i Holbæk byområde er registreret på Kalundborgvej med ni uheld, heraf tre med personskade. Desuden skiller Hovedgaden i Svinninge sig ud med syv uheld, heraf fire med personskade, og på en længere strækning Tølløsevej-Kvarmløsevej i Tølløse er der sket fem uheld med knallertkørere.



Figur 3.8 Steder med politiregistrerede uheld med knallertkørere i Holbæk byområde 2002 - 2006.

### 3.2.2 Alder

Aldersfordelingen for involverede trafikanter i uheldene i perioden 2002-2006, er vist i Figur 3.9. Endvidere er sammenlignet med den generelle aldersfordeling i Holbæk Kommune.



Figur 3.9. Aldersfordeling generelt i Holbæk Kommune og aldersfordeling for de trafikanter, som har været involveret i uheldene.

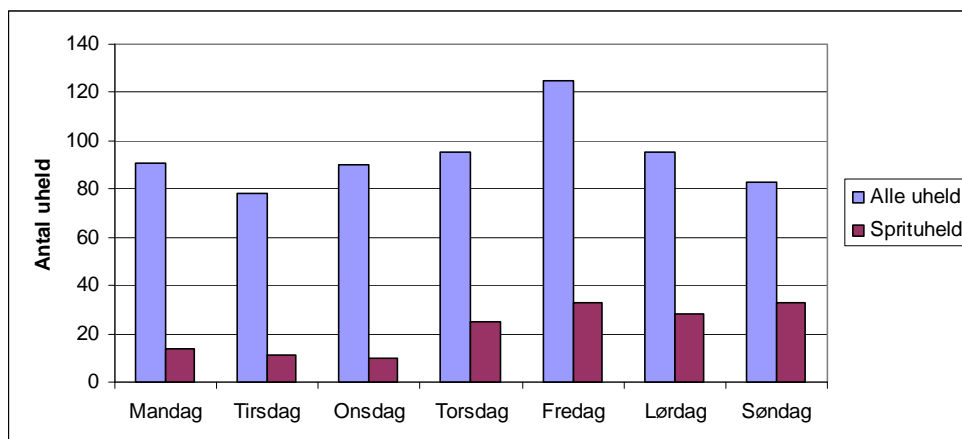
Unge trafikanter i aldersgruppen 18-24 år er meget overrepræsenteret i uheldsstatistikken i forhold til den generelle aldersfordeling i Holbæk Kommune. Det tyder på, at der er behov for en særlig indsats i forhold til denne trafikantgruppe.

Ligeledes synes aldersgruppen 25-40 år at være overrepræsenteret i uheldsstatistikken. De øvrige aldersgrupper er lettere underrepræsenterede. Det gælder især de helt unge, hvilket blandt andet skyldes, at den yngste del af denne gruppe ikke færdes i trafikken så ofte.

### 3.2.3 Sprituheld

I næsten hvert fjerde uheld (23 %) har der været en påvirket fører involveret. På landsplan kommer 18% af trafikofrene til skade i et sprituheld. Andelen af uheld med en påvirket fører er således lidt højere i Holbæk Kommune.

Fordelingen over ugedage er vist i Figur 3.10.



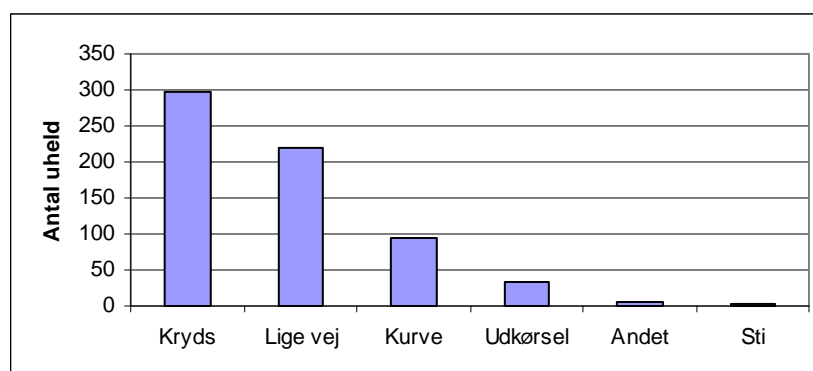
Figur 3.10. Fordelingen af uheld over ugedage, herunder uheld med en påvirket fører.

Det tyder på, at andelen af uheld med en påvirket fører stiger i ugens slutning. Dette skal sammenholdes med, at andelen af trafik formentligt er højest på hverdage, hvor der er meget trafik mellem bolig og arbejde. Det vil sige, at andelen af påvirkede førere formentligt er størst fredag, lørdag og søndag.

Geografisk er uheldene med en påvirket fører fordelt over hele kommunen. En stor del af uheldene er sket i Holbæk - ligesom en meget stor del af alle uheld er sket i Holbæk. Der findes dog mindre koncentrationer. Eksempelvis er det værd at bemærke, at der har været en påvirket fører i alle seks uheld på Orø. Endvidere har omkring hvert andet af uheldene i Tølløse haft en påvirket fører.

### 3.2.4 Vejudformning

Fordelingen af uheld på forskellige typer vejudformning er vist i Figur 3.11.



Figur 3.11. Fordelingen af uheld på forskellige typer vejudformning.

Næsten halvdelen af uheldene er sket i vejkryds, hvilket stort set svarer til fordelingen på landsplan. Hertil kommer en mindre andel, som er sket i udkørsler fra ejendomme. I disse uheld er der typisk tale om trafikanter, som ikke overholder deres vigepligt.

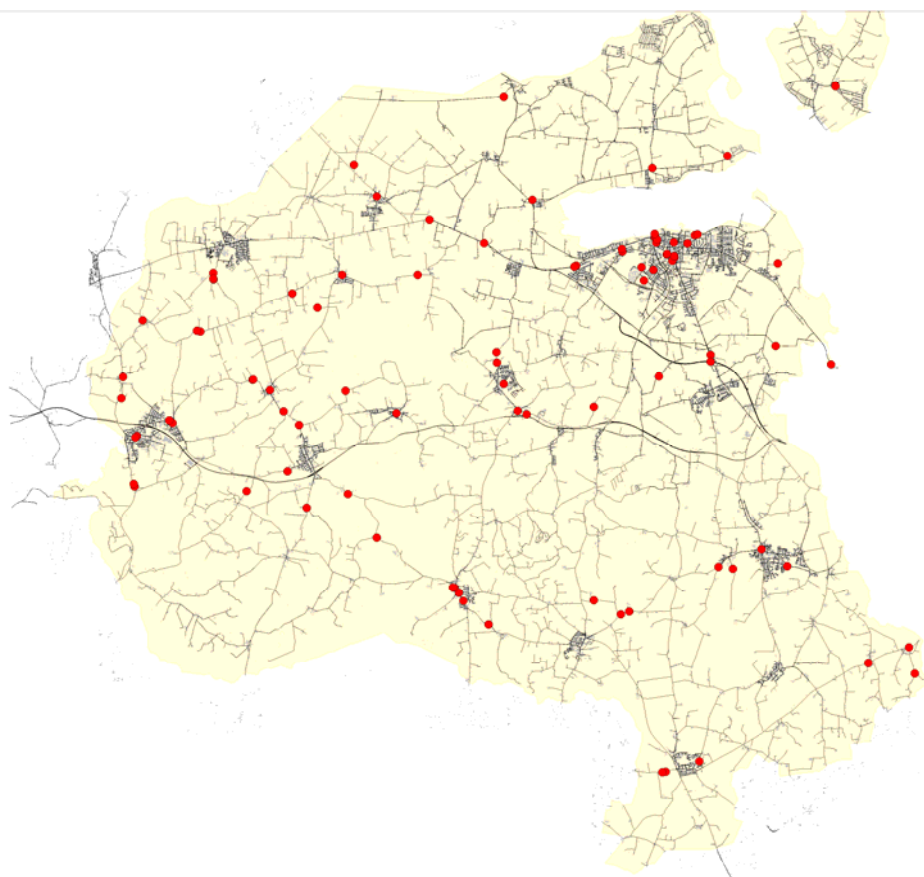
Der er også sket relativt mange uheld på lige vej. Hvert fjerde af disse er en uheld, mens der også er en del uheld med fodgængere eller parkerede biler. End-

videre er der en del bagendekollisioner og mødeuheld blandt uheldene på lige vej. En stor del af uheldene på lige vej er formentligt blandt andet sket på grund af høj fart.

Over to ud af tre uheld i kurver er eneuheld, hvor føreren mister herredømmet over bilen uden, at andre trafikanter er involveret. Sådanne uheld kan skyldes høj fart - eventuelt kombineret med manglende opmærksomhed.

Omkring to ud af tre uheld er sket i byzone. Her færdes der typisk flest lette trafikanter, hvorfor en indsats i byområderne er vigtig. De fleste krydsuheld er sket i byzone, mens uheld på lige vej og i kurver i lidt højere grad er sket uden for byerne.

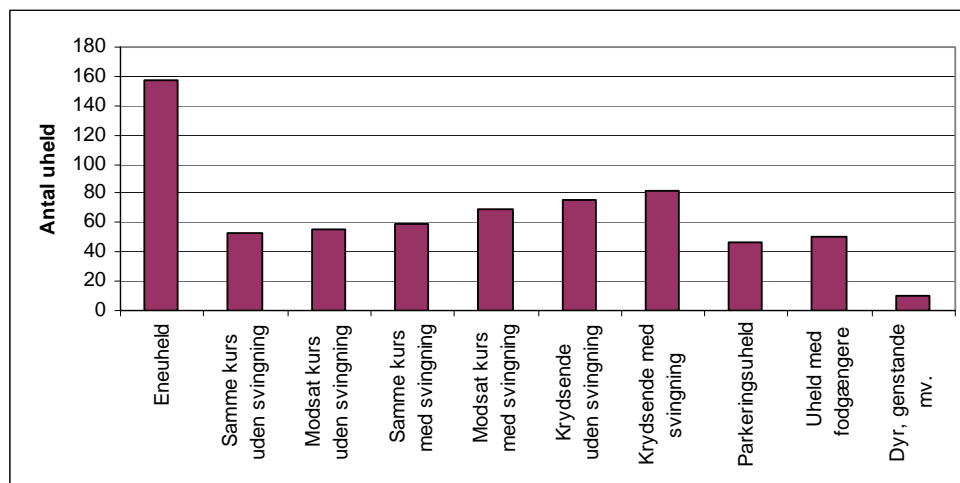
Der er ikke meget tætte koncentrationer af kurveuheld. Dog er der flere strækninger, hvor der forekommer en række kurveuheld, f.eks. på Nykøbingvej nord for Mørkøv, Ringstedvej syd for Svinninge, Holbækvej i Jyderup. Der findes yderligere strækninger, hvor der er sket mere end et uheld, og hvor der måske ved en trafiksikkerhedsgennemgang kan peges på forbedringsmuligheder i form af f.eks. bedre afmærkning.



Figur 3.12 Politiregistrerede kurveuheld 2002 - 2006

### 3.2.5 Uheldssituationer

De forskellige typer af uheldssituationer er vist i Figur 3.13.



Figur 3.13. Uheld fordelt på typer af uheldssituationer

Eneuheld udgør ca. hvert fjerde uheld (24%) og en stor del af disse uheld skyldes formentlig høj fart. De andre uheldssituationer, hvor trafikanter kolliderer med hinanden, er jævnt fordelt på en række situationer.

Der er registreret koncentrationer af eneuheld på Amtsvejen ved Jyderup, Ringstedvej syd for Svinninge (kurveuheld), Kalundborgvej vest for Holbæk, Kundbyvej, Tølløsevej i Tølløse og Munkholmvej i Holbæk.

Antallet af eneuheld kan formentligt reduceres ved hjælp af fysisk fartdæmpning eller kampagner, som blandt andet fokuseres på de steder, hvor der er koncentrationer af eneuheld.

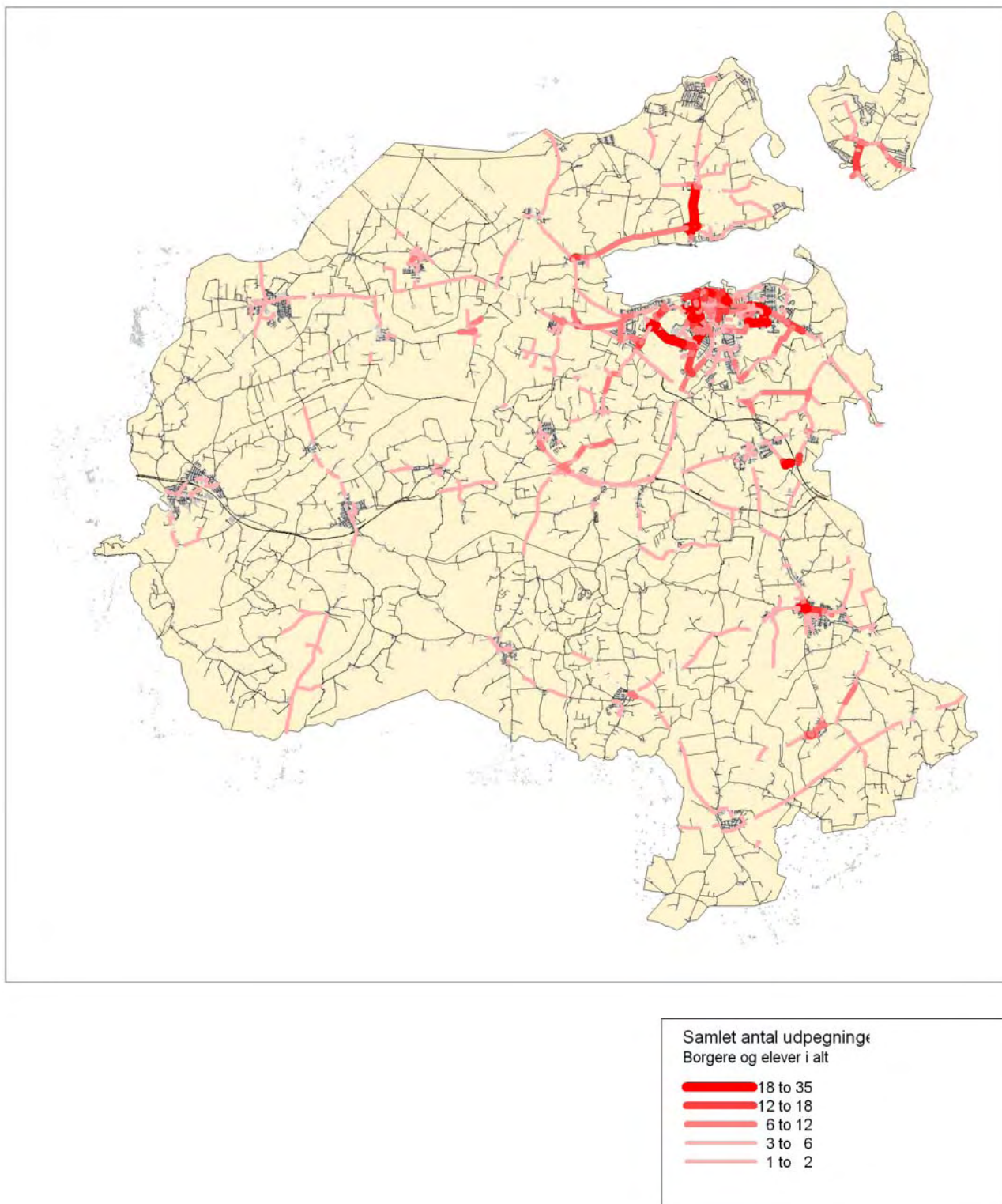


## 4 Kommentarer fra borgere

Som led i arbejdet med trafiksikkerhedsplanen har kommunen bedt om borgerkommentarer via internettet. Ligeledes har kommunen gennemset øvrige kommentarer fra borgere, som er modtaget de seneste år.

På kommunens hjemmeside kunne alle i en periode i efteråret 2007 give kommentarer til generelle trafikale problemer og udpege konkrete problematiske steder. Desuden fik alle lokalfora og deres udpegede kontaktpersoner for trafik direkte adgang til at give kommentarer via internettet. Endelig blev alle skoler i kommunen opfordret til at lade sine elever i 3., 6. og 9. klasser udpege skoleveje og oplevede problemer på skolevejen.

Kommentarerne er lagret i en database, og kommunen har anvendt dem som led i arbejdet med trafiksikkerhedsplanen. Desuden vil de indgå i grundlaget, når der fremover arbejdes med ombygninger, justeringer og drift af veje og stier.



Figur 4.1 Alle udpegede lokaliteter fra borgere, lokalfora og skoleelever.

## 4.1 Kommentarer fra borgere og lokalfora

I alt har ca. 500 personer givet kommentarer via kommunens hjemmeside i efteråret 2007. Desuden har kommunen i løbet af det seneste år modtaget yderligere ca. 100 henvendelser fra borgere om trafik spørgsmål. Endelig har kommunen løbende en dialog med personer fra alle lokalfora, og kommentarer fra disse indgår også i den samlede pulje af kommentarer fra borgere.

Kommentarerne dækker geografisk store dele af kommunen, se Figur 4.1. Det er værd at bemærke, at der er modtaget kommentarer til alle de 17 lokaliteter, der alene ud fra politiets registreringer af uheld er udpeget som særligt belastede.

Kommentarerne fra borgere dækker mange emner samt både små og store problemstillinger, men kan i store træk opsummeres således:

- Problemer som cyklist og fodgænger på grund af bilisters høje fart
- Manglende hensyntagen fra især bilister, men også andre trafikanter
- Oplevet mangel på cykelstier eller sikre krydsninger af vejen
- Vejkryds, som på grund af deres udformning opleves utrygge
- Manglende vedligehold, som f.eks. udpegede huller i vej eller fortov.

### Workshop med lokalfora og andre interessenter

Som led i arbejdet med planen afholdt kommunen en workshop, hvor repræsentanter for lokalfora, politiet, Kørelærerforeningen, Ældrerådet, skadesklinikken for Holbæk Sygehus samt Teknik og Miljøudvalget var inviteret. På workshoppen blev drøftet problemer, årsager til problemer og forslag til vigtige indsatsområder om trafiksikkerhed, hvor deltagerne især pegede på følgende:

- Hastighed (f.eks. mere fartkontrol, fysisk fartdæmpning, lav hastighed ved skoler og holdningsbearbejdning)
- Trafikadfærd (f.eks. holdningsbearbejdning over for alle trafikanter og obligatorisk "trafikantsyn" hvert 5. år)
- Vejteknik (fjerne sorte pletter, bedre kryds, rundkørsler mv.)
- Gang- og cykelstier (mere adskillelse af bløde og hårde trafikanter, flere stier i landområder, kan fremme sundheden)
- Lokalt trafiksikkerhedsråd.

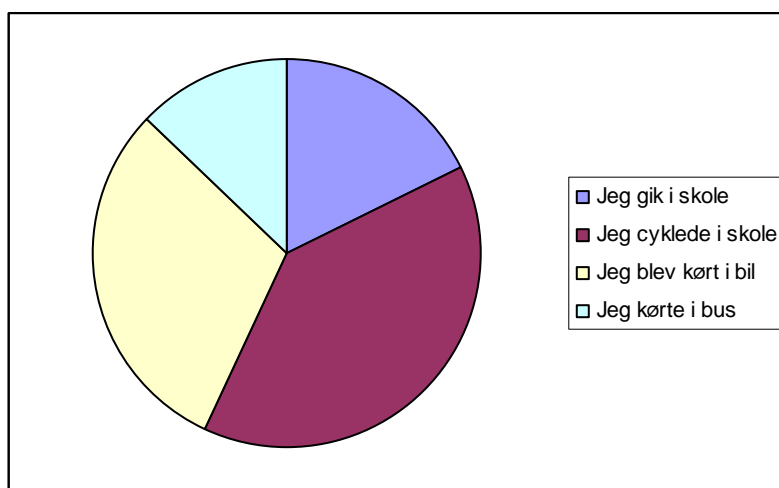
## 4.2 Skolevejsanalyse

I efteråret 2007 og foråret 2008 har skoleelever fra 3., 6. og 9. klasser på alle folkeskoler og privatskoler beliggende i kommunen haft muligheden for at vise deres skolevej på et kort og give kommentarer til eventuelle oplevede problemer på skolevejen.

I alt har ca. 1350 elever svaret fra de 21 folkeskoler og de 8 privatskoler.

Besvarelsene dækker ca. 2/3 af alle elever i de 3 klassetrin. For enkelte af privatskolerne er desuden modtaget svar fra elever på andre klassetrin.

Svarene viser desuden noget om elevernes transportvaner. For alle skolerne tilsammen gælder, at knap 20 % går, ca. 40 % cykler, knap 30 % bliver kørt i bil og lidt mere end 10 % benytter bus til og fra skole, se Figur 4.2.



Figur 4.2 Elevernes valg af transportmiddel til skole vist som gennemsnit for alle skoler tilsammen.

I analysen blev spurgt til elevernes brug af cykelhjelm. Svarene viste, at ca. halvdelen af cyklisterne bruger cykelhjelm, men at andelen er langt mindre i 9. end i 3. klasse.

Klassetrin	Jeg brugte cykelhjelm i dag	
	Nej	Ja
3.	25%	75%
6.	62%	38%
9.	85%	15%
Gennemsnit	52%	48%

Figur 4.3 Brugen af cykelhjelm blandt de elever, som svarede, at de cykler i skole.

Endelig blev eleverne spurgt om de oplevede problematiske steder på deres skolevej, og de blev bedt om at udpege disse steder og beskrive årsagen til problemet. I alt ca. 200 af eleverne, heraf over halvdelen blandt de elever, som cykler eller går, udpegede problematiske steder. De vigtige årsager til problemerne var:

- Bilernes fart
- Antallet af biler
- Uoverskueligt sted
- Svært at krydse en vej
- Tunge køretøjer
- I mindre grad knallerter, huller i vejen og manglende lys.

## 5 Målsætning

Byrådet ønsker en målrettet indsats, hvor de menneskelige omkostninger reduceres. På den baggrund er opstillet mål og tilhørende hovedindsatsområder for at nå målene.

Byrådet vedtog i december 2007 en række servicemål for kommunens aktiviteter. Her indgik servicemål for trafiksikkerhed, som blev formuleret således:

Vision:

*"Ingen skal dræbes eller kvæstes alvorligt på vejene. Vej- og sideanlæg skal i videst muligt omfang tilgive dem der begår fejl i trafikken.*

En udmøntning i konkrete mål:

*Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken skal inden udgangen af 2012 være reduceret med mindst 40 % i forhold til 2005, beregnet på grundlag af indberetninger fra politiet.*

*Kampagner f.eks. hastighed, skolestart og sprit afholdes som minimum."*

Visionen og de konkrete mål svarer til vision og mål i den nationale handlingsplan for trafiksikkerhed, som Færdselssikkerhedskommissionen udgav i maj 2007. På nationalt niveau vil en opfyldelse af målet betyde en reduktion fra ca. 330 dræbte i 2005 til ca. 200 dræbte i 2012.

For Holbæk Kommune gælder, at det totale antal tilskadede er så lille, at mindre forskelle i antal tilskadede fra år til år kan give en tilfældig stor betydning for udgangspunktet for målsætningen. For at mindske den statistiske tilfældighed ved valg af udgangspunkt, er det valgt at benytte gennemsnittet af antal tilskadede pr år i de 3 år 2004 - 2006 som udtryk for "år 2005". Figur 5.1 viser, at en opfyldelse af kommunens konkrete mål vil medføre en reduktion i antallet af dræbte og alvorligt tilskadede pr år fra ca. 30 til ca. 18 personer i 2012 på kommunens veje.

Den indsats, som kan føre til opfyldelse af målsætningen forventes også at påvirke antallet af lettere tilskadede. Målet kan således også udtrykkes ved, at det totale antal tilskadede ønskes reduceret fra ca. 53 til ca. 32 personer pr år.

	Antal dræbte og alvorligt tilskadekomne pr år	Alle tilskadekomne pr år (dræbte, alvorligt og lettere tilskadekomne)
Gennemsnit af 2004 - 2006	30 personer	53 personer
Med opfyldelse af mål om 40 % reduktion	18 personer	32 personer

*Figur 5.1 Antal dræbte og tilskadekomne på kommuneveje i Holbæk Kommune i 2004-2006 sammenholdt med en opfyldelse af målsætningen om 40% reduktion.*

Byrådet ønsker endvidere at styrke trafikanters oplevelse af tryghed ved at færdes i kommunen. Det kan udtrykkes ved følgende årsager:

- En række farlige situationer fører heldigvis ikke til politiregistrerede trafikuheld, men giver trafikanterne en oplevelse af utryghed - og en angst for, at det ligeså godt kunne føre til uheld.
- Manglende tryghed kan medvirke til, at f.eks. cykel fravælges af især børn og unge og transport med bil vælges i stedet for, hvilket reelt kan give en øget sikkerhedsrisiko.

## 6 Hovedindsatsområder

Kommunens hovedindsatsområder i de kommende års trafiksikkerhedsarbejde er udpeget på baggrund af den beskrevne uheldsanalyse og borgernes kommentarer om oplevede problemer samt faglig viden om handlemuligheder.

Den faglige viden er sammenfattet i den nationale handlingsplan for trafiksikkerhed, som Færdselssikkerhedskommissionen udgav i 2007. I denne handlingsplan peges på følgende overordnede områder:

- Lovgivning og sanktioner
- Politikontrol
- *Vejteknik og vejenes indretning*
- *Kampagner og undervisning*
- Køretøjer - teknologiske og køretøjstekniske løsninger
- Videngrundlag og forskning.

Handlingsplanen peger på, at det er nødvendigt med en indsats fra mange parter, og ikke alle handlemuligheder ligger inden for en kommunes arbejdsfelt. Kommuner kan især arbejde med vejteknik og vejenes indretning samt kampagner og undervisning. Endelig har en kommune mulighed for at samarbejde med andre, for eksempel politiet for at målrette politikontrollen.

Den nationale handlingsplan peger endvidere på følgende hovedudfordringer på nationalt niveau:

- For høj fart
- Spritkørsel
- Manglende selebrug
- Ulykker med cyklister
- Ulykker med unge trafikanter.

Den gennemførte uheldsanalyse bekræfter, at disse udfordringer også er vigtige i Holbæk Kommune og vil være indeholdt i kommunens aktiviteter under følgende hovedindsatsområder:

- Tiltag på særligt uheldsbelastede steder
- Øvrige vejtekniske tiltag
- Information og kampagner
- Øvrige tiltag.

## 6.1 Tiltag på særligt uheldsbelastede steder

Tiltag på særligt uheldsbelastede steder vil være en tilbagevendende indsats. Med ca. 2 års interval udpeges de steder, som de seneste 5 år har haft relativt mange uheld. Herefter undersøges, om uheldsrisikoen kan mindskes og i bekræftende fald gennemføres en forbedring. Her og nu rettes indsatsen mod de mest relevante af de 17 udpegede steder ud fra uheld i 2002 - 2006.

Gennem de senere år er der fjernet mange af de mest uheldsbelastede steder, de såkaldte "sorte pletter", og ved alle ombygninger og nyanlæg har der været stigende fokus på god trafiksikkerhed. Det har betydet, at omfanget af særligt uheldsbelastede steder, hvor simple vejtekniske ændringer kan føre til store forbedringer, er blevet mindre. Populært sagt er der færre rigtigt sorte pletter tilbage, men derimod mange "grå" pletter, hvor der hvert sted kun kan forventes mindre forbedringer.

## 6.2 Øvrige vejtekniske tiltag

Heldigvis har de mange års målrettede indsats mindsket antallet af særligt uheldsbelastede steder. Det betyder til gengæld, at trafiksikkerhedsindsatsen i stigende grad skal vendes fra en punktvist indsats få steder til en bredere og mere spredt indsats med vejtekniske tiltag på veje og stier.

For at målrette indsatsen er der taget udgangspunkt i en analyse af særlige problemtemaer (f.eks. knallertuheld, krydsuheld og enuehald), selvom disse uheld ikke nødvendigvis har ført til enkelte særligt uheldsbelastede steder. Desuden er benyttet den lokale viden, som blandt andet borgere har givet.

En væsentlig del af indsatsen vil have for høj fart som et emne. For høj fart er årsag til mange uheld og til oplevet utryghed. Desuden betyder farten meget for, hvor alvorligt et uheld bliver. En lav fart på en gade med mange cyklister og gående giver alt andet lige den største chance for, at uheld undgås. Desuden er farten afgørende for alvorligheden af personskader - jo lavere fart, jo mindre risiko for, at et uheld fører til personskader.

### Strækninger i åbent land

En meget stor andel af uheld i åbent land, hvor motorkøretøjer er involveret, kan have for høj fart som en væsentlig årsag. Det drejer sig især om enuehald, mødeuheld mellem modkørende og bagendekollisioner.

Blandt de strækninger i åbent land, som træder lidt mere frem i uheldsbilledet (uprioriteret) end andre strækninger især på grund af enuehald og kurveuheld er de følgende, som derfor foreslås at indgå i første del af planens gennemførelse:

- Nykøbingvej nord for Mørkøv,
- Landevejen, rute 155, især mellem Tuse og Svinninge
- Ringstedvej gennem Gudmandstrup syd for Svinninge (projekt er under gennemførelse i 2008 sammen med lokalforum),
- Amtsvejen nordvest for Jyderup,
- Aggersvoldvej-Kundbyvej syd for Svinninge,



- Kalundborgvej vest for Holbæk,
- Tølløsevej mellem Ugerløse og Tølløse (forslag til stiforløb indgår i arbejde sammen med lokalforum)
- Butterupvej mellem Regstrup og Tuse
- Bagmarken vest for Store Merløse
- Hvalsøvej mellem Stestrup og Smidstrup.

Fælles for de fleste af strækningerne er, at de går gennem eller har endepunkter i byområder, som derfor også inddrages. I perioden 2002 - 2006 er der registreret 62 uheld og heraf 32 personskadeuheld på disse strækninger. Indsatsen vil blive gennemført ved følgende aktiviteter:

- Der gennemføres en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af hver af de udpegede lokaliteter - med stillingtagen til, om enkel vejtekniske virkemidler vil kunne mindske uheldsrisikoen på hele eller dele af vejstrækningerne. Som baggrundsmateriale anvendes uheldsrapporter og de indkomne kommentarer fra borgere og skoleelever.
- Efterfølgende opstiller kommunen konkrete løsningsforslag for hver af de lokaliteter, hvor tiltaget vurderes at kunne nytte.

#### **Lokaliteter i byområder**

I det åbne land udgør passagerer og chauffører i motorkøretøjer hovedparten af de tilskadekomne trafikanter, mens de lette trafikanter udgør en større andel i byområder, især i Holbæk. Ligeså udgør borgernes kommentarer om oplevet utryghed steder i byområder en stor andel.

Indsatsen i byområder rettes derfor især mod at undgå uheld med lette trafikanter. Der lægges især vægt på at undgå krydsuheld mellem cyklister/knallerter og biler samt uheld med fodgængere, der krydser kørebanen. Blandt lokaliteter i byområder, som træder lidt frem i uheldsbilledet (uprioriteret) er de følgende steder i Holbæk by, som derfor foreslås at indgå i første del af planens gennemførelse:

- Kalundborgvej mellem Nykøbingvej og Stenhusvej
- Anders Larsensvej mellem Kattegatvej og Carl Reffsvej
- Roskildevejen mellem Oldvejen og L.C. Worsøesvej (projekt med lukning af Oldvejen allerede gennemført medio 2008)
- Lundemarksvej mellem Valdemar Sejrsvej og Konsul Beyers Allé.

I perioden 2002 - 2006 er der registreret 27 uheld på disse lokaliteter. Indsatsen vil blive gennemført som for strækninger i åbent land ved følgende aktiviteter:

- Der gennemføres en trafiksikkerhedsmæssig gennemgang af hver af de udpegede lokaliteter - med stillingtagen til, om enkel vejtekniske virkemidler vil kunne mindske uheldsrisikoen på hele eller dele af vejstrækningerne. Som baggrundsmateriale anvendes uheldsrapporter og de indkomne kommentarer fra borgere og skoleelever.
- Efterfølgende opstiller kommunen konkrete løsningsforslag for hver af de lokaliteter, hvor tiltaget vurderes at kunne nytte.

Blandt relevante løsningsforslag vil være tilbagetrukket stopstreg i signalregulerede kryds, overkørsler i vigepligtsregulerede kryds, andre geometriske ombygninger eller ændringer af signaler, forbedret belysning og hastighedsdæmpning.

### 6.3 Information og kampagner

Trafikanternes adfærd er medvirkende årsag til uheldene, og indsatsen for at foretage fysiske forbedringer med vejtekniske tiltag skal suppleres med tiltag, der som formål har at få trafikanter til at ændre adfærd og være opmærksomme på farlige situationer og steder.

Hertil vil kommunen arbejde med information og kampagner. Nogle kampagner gennemføres alene af kommunen, mens andre gennemføres med Vejcenter Sjælland (Vejdirektoratet) og øvrige kommuner.

På baggrund af uhedsregistreringen, generel viden om trafikanter og uheld samt borgerkommentarer vil kommunen især arbejde med følgende emner:

- Cyklistkurser for skoleelever
- Kampagner rettet mod unge trafikanter
- Kampagner rettet mod spiritusuheld
- Kampagner rettet mod høje hastigheder
- Kampagner rettet mod krydsuheld.

### 6.4 Øvrige tiltag

Ud over kampagner og anden information kan der være en række supplerende aktiviteter, som kan understøtte kommunens indsats. I planperioden vil kommunen derfor arbejde videre med blandt andet følgende emner:

- Sikre personressourcer i forvaltningen til løbende at følge op på trafiksikkerhedsplanen
- Fokus på trafikvaner, herunder især børn. Her overvejes tiltag som trafikpolitik for hver skole i samarbejde med skolerne, særlige projekter om forældre/børn for at få børn til at blive gode trafikanter mv.
- Fokus på kommunens egen kørsel. Det vil blive overvejet, om kommunen kan stille krav til leverandører om trafiksikkerhed og om særlig indsats i forhold til kommunens ansattes egen kørsel i arbejdstiden.
- Evt. indføre et særligt beredskab, en slags "Havarikommission", for analyser af uheld med dræbte trafikanter kort tid efter sådanne uheld er sket.
- Oprettelse af et trafiksikkerhedsråd i kommunen, hvor politikere, lokalfora, politiet m.fl. kan arbejde med at koordinere kommunens trafiksikkerhedsindsats.

## Bilag 2

### Anlæg prioriteret i henhold til trafikikkerhedsplan. Perioden 2009-2012.

Følgende projekter indstilles i prioriteret rækkefølge til udmøntning af trafikikkerhedsplanens anbefalinger. Med baggrund i målsætningen om at reducere antallet af årligt dræbte og tilskadekomne med 40 % inden udgangen af 2012 – at fastholde det forhold, at der skal bekæmpes flest mulige uheld. Målsætningen er høj og det kræver en særdeles målrettet indsats at nå den. Prioriteringen er gjort ud fra følgende to kriterier.

1. Der skal være 5 uheld på lokaliteten. Det bekræfter, at der er et volumen, som der kan være en sandsynlighed for at kunne finde systematik og dermed årsag til uheld. Ved et mindre antal uheld er det vurderet, at risikoen for tilfældighed er for stor til systematisk uheldsbekæmpelse.
2. Udvalgte lokaliteter, jf. kriterium 1, prioriteres således, at jo flere tilskadekomne jo højere prioritet får lokaliteten.

Det bemærkes i øvrigt, at lokaliteterne Valdemar Sejrsvej/Gl. Ringstedvej nord og Valdemar Sejrsvej/Lundemarksvej bør undersøges og muligvis udbedres samtidigt, idet de to kryds er samordnede trafikteknisk.

Lokalitet	Antal i perioden 2002 - 2006		Løsningsforslag
	Uheld	Tilskadekomne	
Holbækvej-Hovedgaden i Svinninge	18	10	Byport øst, hævede flader i kryds, evt. rundkørsel ved Strandvejen
Roskildevej/Omfartsvejen/ Eriksholmvej	9	8	Cykelfeltafmærkning, evt. større ombygning med indsnævring, signal eller rundkørsel, lukning af Eriksholmvej
Valdemar Sejrsvej/Gl Ringstedvej nord	10	5	Signaltekniske ændringer med bl.a. separate faser.
Valdemar Sejrsvej/Lundemarksvej	12	5	Signaltekniske ændringer, bl.a. med flytning af signaler
Tølløsevej, Nybyvej-Dyrehavevej	5	4	Opstramning af kryds ved Nybyvej
Tølløsevej/Hjortholmvej	5	3	Reetablering af afmærkning, signaltekniske ændringer
Munkholmvej/Kattegatvej	7	2	Signaltekniske ændringer, placering af signaler, reetablering af afmærkning
Smedelundsgade/Kastanievej/Borgmester N E Hansensvej	7	1	Signaltekniske ændringer, bl.a. med flytning af signaler
Valdemar Sejrsvej/Gl. Ringstedvej syd	5	0	Evt. rundkørsel

Løsningsforslagene i oversigten er udtryk for almindeligt kendte løsningsmuligheder i forhold til det på lokaliteten kendte ulykkesbillede. En nærmere analyse skal til for at knytte løsningsforslagene præcist til lokaliteterne.

Når der er fundet konkrete løsningsforslag til forholdene på ovennævnte lokaliteter kan en samfundsøkonomisk vurdering lægges til grund for endelig valg af løsning og/eller udførelsesrækkefølge.

Det forudsættes, at der til udmøntning af trafiksikkerhedsarbejdet afsættes en årlig pulje af anlægsmidlerne til veje. Puljens størrelse bør være repræsentativ for det ambitionsniveau, som målsætningerne i trafiksikkerhedsplanen dikterer.

### Øvrige projekter med trafiksikkerhedsmæssig indfaldsvinkel (bruttoliste).

Nedenfor er udpeget lokaliteter/projekter kendt fra Trafiksikkerhedsplanens prioriteringer og udpegninger, opsamling fra møder med Lokalforas Trafikgrupper, Lokalområdebøgerne samt borgerhenvendelser. Lokaliteterne/projekterne er signeret med en kode, der redegør for oprindelse.

#### Signatur:

P = Prioriteret i den foreløbige Trafiksikkerhedsplan (fed skrift). F. eks. P1 er projektet med 1. prioritet, P2 er 2. prioritet osv.

U = Projekter udpeget igennem trafiksikkerhedsplanarbejdet til nærmere vejteknisk vurdering (potentielle projekter til særlig indsats), ikke prioriterede (fed skrift)

T = Trafiksikkerheds- og tryghedsprojekter fra Lokalfora- og borgerhenvendelser.

V = Veje – infrastrukturprojekter

Lokalområde	Sign.	Beskrivelse
<b>Gislinge</b>	T	Sikring af adgangsveje til skolen
	T	Byvej / Landevejen, ændringer i krydset p.g.a. mange uheld
	T	Adlers Alle, hastighedsdæmpning
	T	Skolevej, sikring af stikrydsning
	T	Bryggerivej, der ønskes trafikdæmpende foranstaltninger (fart og gennemkørsel)
	T	Sandbyvej, der ønskes fortov i byområdet
	T	Landevejen, hastighedsdæmpning
	T	Kirkevej ved SFO, vej/sti - krydsning
	T	Skolevej, sikring af stikrydsning nær Ternevej
	T	Birkekærkvarteret, regulering mod cykel- og knallertkørsel på gangstier.
	T	Byvej, fra Landevejen til sti mellem Tranekjær og Ternevej. Adskillelse af trafikarter
	T	Byvej/Skolevej, sikring for lette trafikanter krydsning

	T	Byvej ved Stationsvej til Tranekjær, sikring for lette trafikanters krydsning
<b>Hagedsted</b>	T	Tuse Næs Vej i Mårsø, sikring af krydsningspunkt ved busstoppestederne evt. flytning af stoppesteder til Mårsø By
<b>Jyderup</b>	T	Holbækvej, hastighedsdæmpning / trafiksanering ved skolen
	T	Holbækvej / Drivsåvej / Skarritssøgade / Teglværksvej, krydset ønskes ombygget
	<b>U</b>	<b>Slagelsevej, hastighedsdæmpning</b>
	T	Industrivej, sikring af lette trafikanter til skolen (skolevej)
	T	Hødvej, der ønskes fortov
	T	Lynggårdsvej, fortov ønskes
	T	Teglværksvej, trafiksanering ønskes
	<b>U</b>	<b>Amtsvejen, nordvest for Jyderup</b>
<b>Kr. Eskilstrup/ Stestrup</b>	T	Hastighedsnedsættelse på indfaldsveje til Bukkerup By
	T	Bukkerup by, trafiksanering i byen
	T	Stestrup, byporte ønskes
	T	Platanvej, trafikregulering
	T	Borgergade og Sønderstrupevej, trafikregulering / hastighedsnedsættelse gennem hele byen (skolevej)
	T	Stestrupvej, trafiksanering gennem Stestrup by
	T	Tingerupvej, hastighedsdæmpning
	T	Smidsstrupvej, trafiksanering
	T	Krydset Tadrevej / Åstrupvej / Bukkerupvej, oversigtsforhold
	T	Krydset Bukkerupvej / Dumpedalsvej, oversigtsforhold og sammenblanding af trafikanter
	T	Dumpedalsvej, oversigtsforhold
	T	Soderup, trafiksanering gennem byen
	<b>U</b>	<b>Hvalsøvej mellem Stestrup og Smidstrup</b>
<b>Knabstrup</b>	T	Skolevej – trafiksanering / hastighedsdæmpning
	T	Stationsvej - trafiksanering / hastighedsdæmpning
	T	Ventedsgårdsvej - trafiksanering / hastighedsdæmpning
	T	Holbækvej / Ventedgårdsvej – krydsombygning, tryghed

	T	Skolevej / Stationsvej – krydsombygning, tryghed
	T	Byporte – ekstra markering ved alle byzonetavler
<b>Kundby</b>	T	Bygaden, trafiksanering / hastighedsdæmpning
	T	Helgogårdsvej, forbedring af stikrydsning og belysning
<b>Mørkøv</b>	T	Hovedgaden – konflikter mellem cyklister og parkeringer
	T	Hovedgaden, hastighedsdæmpning
	<b>U</b>	<b>Nykøbingvej – nord for byen</b>
	T	Ringstedvej, strækningen mod øst ønskes hastighedsdæmpet
	T	Holbækvej, hastighedsdæmpning
<b>Orø</b>	T	Bygaden ønskes opdelt med markering mellem gående og kørende trafik
	T	Der ønskes generelle tiltag mod høje hastigheder
<b>Regstrup</b>	T	Hovedgaden – ombygning / trafiksanering
	T	Nørupvej, hastighedsdæmpning og bedre sikring af krydsende trafik ved Brugsen / stiforbindelsen til skolen
	T	Nørupvej - fortov fra Brugsen til Hovedgaden udvides
	T	Hovedgaden, sikring af lette trafikanter på broen over jernbanen
	T	Gl. Skovvej, hastighedsdæmpning mellem Kvanløse og Søstrupevej
<b>Udby</b>	T	Udby Kirkevej – trafiksanering
	T	Forbedring af trygheden omkring skolen
<b>Ugerløse</b>	T	Skolestien, belysning ønskes
	<b>U</b>	<b>Tølløsevej mellem Ugerløse og Tølløse, (mange kurveuheld uden politikendskab)</b>
<b>Undløse</b>	T	Østrupvej, hastighedsdæmpning i Østrup by
<b>St. Merløse</b>	<b>U</b>	<b>Bagmarken</b>
<b>Svinninge</b>	<b>U</b>	<b>Ringstedvej, færdiggørelse af sti gennem Gudmandstrup by</b>
	<b>P 1</b>	<b>Hovedgaden, ombygning af hovedgaden gennem Svinninge</b>
	T	Ringstedvej, fortov ønskes forlænget
	T	Kalundborgvej, fortov ønskes forlænget
	T	Skolestikrydsning i tunnel under Kalundborgvej
	T	Aggersvoldvej og Tornbrinken, forbedring af vejforløbene
	<b>U</b>	<b>Aggersvoldvej - Kundbyvej</b>

<b>Tuse</b>	T	Tuse Byevej, ombygning af gl. amtsvej
	U	<b>Landevejen, mellem Tuse og Svinninge</b>
	U	<b>Butterupvej mellem Regstrup og Tuse</b>
<b>Tølløse</b>	T	Tølløsevej trafiksaneres mellem Jernbanen og Hjortholmvej, specielt omkring krydsningspunkt ved Fakta
	<b>P 6</b>	<b>Tølløsevej / Hjortholmvej, krydsforbedringer</b>
	T	Tølløsevej, mere trygt / sikkert krydsningspunkt ved skolen (Tølløse Skole)
	T	Vestergade ønskes trafiksaneret (Sejrgårdsskolen)
	T	Nr. Vallenderød, trafiksanering gennem byen
	<b>P 5</b>	<b>Tølløsevej / Nybyvej / Dyrhavevej, krydsændringer</b>
<b>Vipperød</b>	T	Sandbakkevej, hastighedsdæmpning i Vipperød
	T	Ågerupvej, hastighedsdæmpning i Ågerup by
	T	Ågerupvej / Eriksholmvej, krydsombygning
<b>Holbæk</b>	T	Tidemarksvej, ændring af trafiksaneringen
	T	Østerled, hastighedsdæmpende foranstaltninger ønskes
	T	Lundemarksvej / Stenhusvej ombygning af krydset
	T	Vandtårnsvej, gang / cykelsti forlænges mod syd til Kikhøjparken
	T	Stenhusvej (sidevej til Jehovas Vidner m.fl.), fortov / cykelsti
	T	Frejasvej, fortov / cykelsti
	T	Bispehøjen, trafiksanering ved Bjergmarksskolen
	T	Kattegatsvej, krydsningspunkt for lette trafikanter ved Bispehøjen
	T	Absalonsvej, trafiksanering ved Private Realskole
	T	Lundemarksvej, hastighedsdæmpning
	T	Tjebberupvej, hastighedsdæmpning og sikring af lette trafikanter
	T	Lindevej, trafiksanering
	T	Studiestræde, trafiksanering / ensretning
	T	Blomsterhaven, trafiksanering ved Andreasskolen
	T	Borgm. N. E. Hansensvej, fjernelse af havnesporene og ombygning af vejen
	T	Roskildevej nær Ny Tåstrupvej, krydsningsforhold for lette trafikanter
	T	Stenhusvej v. Stenhus Gymnasium. Sikkerhed ved trafikopstuvning
	<b>P 2</b>	<b>Roskildevej / Omfartsvejen / Eriksholmvej, krydsændringer</b>

	<b>P 3</b>	<b>Valdemar Sejrsvej / Gl. Ringstedvej (ved Sygehus), krydsændringer</b>
	<b>P 4</b>	<b>Valdemar Sejrsvej / Lundemarksvej, krydsændringer</b>
	<b>P 7</b>	<b>Munkholmvej / Kattegatsvej, krydsændringer</b>
	<b>P 8</b>	<b>Smedelundsgade / Kastanievej / Borgm. N. E. Hansensvej, krydsændringer</b>
	<b>P 9</b>	<b>Valdemar Sejrsvej / Gl. Ringstedvej (ved Tv. Merløse), krydsændringer</b>
	<b>U</b>	<b>Kalundborgvej, vest for Holbæk</b>
	<b>U</b>	<b>Kalundborgvej mellem Nykøbingvej og Stenhusvej</b>
	<b>U</b>	<b>Anders Larsensvej mellem Kattegatsvej og Carl Reffsvej</b>
	<b>U</b>	<b>Roskildevej mellem Oldvejen og L.C. Worsøesvej</b>
	<b>U</b>	<b>Lundemarksvej mellem Valdemar Sejrsvej og Konsul Beyers Alle</b>