

TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2025



Forord

Hver trafikulykke er én for meget. Det er Færdselssikkerhedskommissionens vision og en vision, som vi i Holbæk Kommune gerne vil dele. Enhver ulykke med personskade fører til unødigt lidelse og kan have store menneskelige konsekvenser, ikke kun for de direkte involverede, men også for deres pårørende. Desuden medfører de ulykkerne betydelige omkostninger for samfundet.

Derfor gør Holbæk Kommune en markant indsats for at nedbringe antallet af trafikulykker og tilskadekomne.

Dagligt bevæger folk sig for at komme i skole, på arbejde, foretage indkøb, deltage i fritidsaktiviteter eller besøge familie og venner. Der forventes god fremkommelighed, sikre veje og en følelse af tryk-

hed. Trafiksikkerhedsplanen sætter rammerne for trafik-sikkerhed i kommunen samt prioriteringen af trafik-sikkerhedsprojekter i Holbæk Kommune de kom-mende år. Planen bidrager med en systematisk hel-hedsvurdering af trafiksikkerheden i kommunen, baseret på politiets registreringer af trafikulykker, hastighedsanalyser samt input fra særlige udvalg, råd og nævn samt borgere. Den helhedsorientere-de tilgang sikrer, at de mest kritiske områder kan

identificeres og adresseres, hvilket bidrager til at opnå de bedste resultater.

Holbæk Kommune har i mange år arbejdet målret-tet for en trafiksikker kommune, og det er ambiti-onen at reducere antallet af trafikulykker og øge trygheden i trafikken yderligere. Kommunen følger de nationale målsætninger for bekæmpelse af tra-fikulykker, og målet for trafiksikkerhedsplanen er at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne fra 2017-2019 på de kommunale veje frem mod 2030.

En vigtig del af trafiksikkerhedsarbejdet er også at følge op på de initiativer, der er sat i værk. Projek-ter evalueres derfor løbende for at sikre, at de har den ønskede effekt, og indsatsen justeres, hvor det er nødvendigt. Det sikrer, at tilgangen konstant for-bedres, og de bedst mulige resultater opnås. Ved at evaluere og justere vores indsats kan vi lære af erfaringer og sikre, at vores strategier er effektive og målrettede.

Med trafiksikkerhedsplan 2025 får Holbæk kom-mune et redskab, der blandt andet på baggrund af ulykkesstatistik, udpeger og prioriterer de områ-der, hvor der er brug for at forbedre trafiksikkerhe-den med henblik på at indfri visionen om, at hver trafikulykke er én for meget.

Lars Qvist

Formand for Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling

Indhold

1	INDLEDNING	4
1.1	FÆRDELSSIKKERHEDSKOMMISSIONEN	5
1.2	ØKONOMISKE KONSEKVENSER VED UHELD	6
1.3	HOLBÆK KOMMUNES MÅL OG VISION	6
1.4	STATUS FOR DEN TIDLIGERE TRAFIKSIKKERHEDSPLAN	7
2	INDSATSOMRÅDER I HOLBÆK KOMMUNE	8
2.1	TRAFIKSIKKERHED	8
2.2	HASTIGHED	8
2.3	TRYGHED	9
2.4	TRAFIKANTADFÆRD	9
2.5	FARLIGE SKOLEVEJE OG SKOLERS TRAFIKPOLITIK	10
2.6	TILGÆNGELIGHED FOR ALLE	12
2.7	TRAFIKSIKKERHEDSREVISION	12
3	BAGGRUNDSDATA	13
3.1	UHELD	13
3.2	HASTIGHEDER	14
3.3	LOKAL INDDRAGELSE	15
4	ÅRLIG UDPEGNING AF INDSATSOMRÅDER	16
4.1	UHELDSANALYSE	16
4.2	HASTIGHEDSANALYSE	17
4.3	LOKAL INDDRAGELSE	18
5	PRIORITERINGSMODEL	19
5.1	DEFINITIONER I MODELLEN	19
5.2	VÆGTNING	19
5.3	METODE	20
	REFERENCER	21
	BILAG 1 – STATUS OVER PROJEKTER FRA TRAFIKSIKKERHEDSPLAN 2020-2025	22
	BILAG 2 – EKSEMPEL PÅ PRIORITERINGSMODELLEN	23



Foto: Havarikommisionen for Veitrafikulykker

1 Indledning

I mange år har Holbæk Kommune arbejdet målrettet på at forbedre trafikikkerheden. Den nye trafikikkerhedsplan fortsætter indsatsen for at reducere antallet af trafikuheld og øge trafikikkerheden og trygheden for alle trafikanter, især de mest sårbare som skolebørn og lette trafikanter.

Den tidligere trafikikkerhedsplan indfrie ikke målsætningerne i forhold til at reducere antallet og omfanget af ulykker.

Med Trafikikkerhedsplan 2025 følger Kommunen Færdselssikkerhedskommissionens gældende målsætning om at halvere antallet af uheld, i forhold til perioden 2017-2019, frem mod 2030.

Under COVID-19-pandemien blev der fremrykket anlægsmidler for at holde hånden under det danske arbejdsmarked. På den baggrund er kommunen foran tidsplanen for realiseringen af indsatserne i Trafikikkerhedsplan 2020-2025, hvilket bl.a. er baggrunden for, at der er udarbejdet en ny trafikikkerhedsplan. På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at evaluere de gennemførte

trafikikkerhedsprojekter i planen for 2020-2025, da der anvendes en femårig før-periode, som sammenlignes med en femårig efter-periode fra den gennemførte ændring.

Den tidligere trafikikkerhedsplan har været en vigtig milepæl i kommunens arbejde med at forbedre trafikikkerheden. Planen fokuserede på at reducere antallet af uheld og øge trygheden for lette trafikanter og skolebørn.

Formålet med trafikikkerhedsplanen er at reducere antallet og alvorligheden af trafikulykker. Trafikulykker medfører betydelige omkostninger for både samfundet og kommunen. Ud over de menneskelige omkostninger i form af tabte liv og personskader medfører ulykker også betydelige økonomiske byrder, som beskrevet i punkt 1.2.

Ved at udarbejde en struktureret trafikikkerhedsplan og kontinuerligt arbejde med implementering af initiativer kan Holbæk Kommune udover at forbedre sikkerheden på vejene, forhåbentlig også reducere de økonomiske byrder, som er forbundet

med trafikulykker. Planen indeholder konkrete indsatsområder, beskriver grundlaget for baggrundsdata og metoden til indsamling og prioritering af projekter.

Planen er opdelt i følgende emner:

- **Afsnit 2** omhandler indsatsområder i kommunen, herunder tilbagevendende analyser til udpegning af områder samt principper for tilgængelighed for alle.
- **Afsnit 3** danner grundlaget for baggrundsdata, der benyttes til uheds- og hastighedsanalyser, samt input fra lokale borgere og interessenter.
- **Afsnit 4** beskriver metoden bag indsamlingen af de projekter, der skal prioriteres i prioriteringsmodellen.
- **Afsnit 5** forklarer opbygning af prioriteringsmodellen samt de kriterier, der rangerer alle projekter.

1.1 Færdselssikkerhedskommissionen

Færdselssikkerhedskommissionen består af politiske repræsentanter, embedsmænd fra statslige organisationer samt repræsentanter fra interesseorganisationer.

Færdselssikkerhedskommissionen har i sin seneste handleplan (Færdselssikkerhedskommissionen, 2020) fremsat nogle anbefalede målsætninger og fokusområder.

Kommissionens målsætning frem mod 2030 er at halvere antallet af dræbte og tilskadekomne i de politiregistrerede uheld, med udgangspunkt i perioden 2017-2019.

Kommissionen har desuden udpeget fem fokusområder for at reducere antallet af dræbte og tilskadekomne:



Foto: Rådet for Sikker Trafik

- Eneulykker
- Frontalkollisioner
- Lette trafikanter
- Ulykker i kryds
- Unge bilister

Trafiksikkerhedsplanen for Holbæk Kommune har derfor også særligt fokus på ovenstående fokusområder.

Færdselssikkerhedskommissionen arbejder også med at analysere data fra Landspatientregisteret. Registeret indeholder oplysninger om patientforløb på danske sygehuse, hvilket skal hjælpe kommissionen med at få et mere nuanceret billede af omfanget af trafikrelaterede skader og på den baggrund udvikle målrettede sikkerhedsinitiativer.

1.2 Økonomiske konsekvenser ved uheld

Trafikuheld og særligt personskadeuheld medfører ikke kun udfordringer for de involverede og deres familier, men resulterer også i økonomiske konsekvenser for samfundet. De estimerede samfundsomkostninger pr. personskade kan ses i Tabel 1.

Tabel 1 Samfundsomkostninger ved trafikuheld (Transportministeriet; Skatteministeriet; Finansministeriet, September 2024)

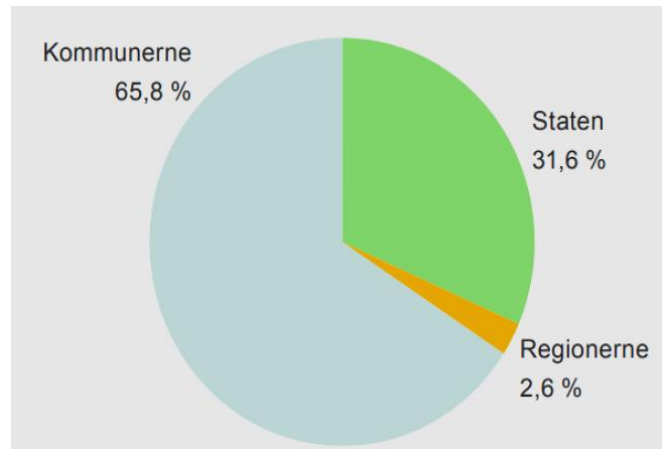
Dræbt:	44.165.919 kr.
Alvorligt tilskadekomne:	6.665.419 kr.
Lettere tilskadekomne:	795.028 kr.

Omkostningerne kan opdeles i systemomkostninger og velfærdsomkostninger. Systemomkostninger dækker de direkte omkostninger som politi, redning, behandling, materielskade og produktionsstab. Velfærdsomkostninger indeholder velfærdstab ved uheldet, som er baseret på værdien af liv, statistisk set.

Det såkaldte velfærdstab er udtryk for værdisætning af menneskelig lidelse og afsavn som følge af trafikulykker. Der er således ikke tale om faktiske udgifter for samfundet eller for enkeltpersoner, men derimod et estimat over befolkningens betalingsvillighed med hensyn til at undgå ulykker, dræbte og tilskadekomne i trafikken.

De estimerede omkostninger kan oversættes på den måde, at det er samfundsøkonomisk rentabelt at investere godt 44 mio. kr. for at forebygge ét trafikdrab, og henholdsvis 6,6 mio. kr. og 0,8 mio. kr. for at forebygge én alvorligt tilskadekomne og én lettere tilskadekomne i trafikken.

Ser man på de kommunale omkostninger, er den kommunale udgift til trafikuheld godt 66%, som illustreret på nedenstående Figur 1.



Figur 1 Procentvis fordeling af udgifter ved trafikulykker (COWI A/S for Vejdirektoratet, 2013)

Derfor er investeringer i trafiksikkerhed ikke kun en gevinst for den enkelte, men også for samfundet som helhed.

tallene understreger behovet for en realistisk trafiksikkerhedsplan, der kan forbedre trafiksikkerheden for alle trafikanter i kommunen.

1.3 Holbæk Kommunes mål og vision

Holbæk Kommunes mål følger Færdselssikkerhedskommissionen, og der vil blive arbejdet med fokusområderne udpeget i kommissionens handleplan.

I perioden 2017-2019 er der registreret 55 dræbte og tilskadekomne i trafikken på de kommunale veje i Holbæk Kommune, hvilket svarer til ca. 18 pr. år.

Figur 3 på side 14 illustrerer, hvordan udviklingen af dræbte og tilskadekomne skal være årligt frem mod 2030 for at overholde målsætningen om maksimalt 9 dræbte og tilskadekomne i 2030.

Udspecificerede uheldsdata kan læses i kapitel 3.1.2.

1.3.1 Metode til at nå målsætning

Først og fremmest indsamles og analyseres uheldsdata systematisk for at identificere højrisikoområder og målrette indsatsen herefter. Uddannelses- og oplysningskampagner gennemføres for at øge trafiksikkerhedsbevidstheden blandt forskellige trafikantgrupper, herunder skolebørn, unge og ældre. Samarbejde med lokale aktører, såsom skoler og lokalfora, sker for at sikre en bred forankring af trafiksikkerhedsinitiativerne.

1.4 Status for den tidligere trafikikkerhedsplan

Den tidligere trafikikkerhedsplan indeholdt en omfattende indsats for at forbedre trafikikkerheden i kommunen, med særligt fokus på lette trafikanter og skolebørn. Trafikikkerhedsplanen byggede på en grundig analyse af uheldsstatistikker og input fra lokale skoler, ungdomsuddannelser og lokalfora. Målet var at halvere antallet af personskader på de kommunale veje inden 2025 sammenlignet med 2015.

1.4.1 Evaluering af projekter fra planen.

Det er for nuværende ikke muligt at evaluere de trafikikkerhedsmæssige effekter af planen.

Evaluering af trafikikkerhedsmæssige projekter foretages for en femårig før-periode inden den trafikale ændring og en femårig efterperiode efter den trafikale ændring.

Hvis efterperioden er for kort, har der ikke været en tilvænningsperiode for trafikanterne, og det kan give forkerte resultater.

Fremover vil der blive foretaget løbende evalueringer i takt med fremtidige trafikikkerhedsarbejde, når den femårige efterperiode kan opretholdes.

1.4.2 projekter der blev aflyst eller ændret

I forbindelse med realiseringen af den tidligere plan var der nogle projekter, der enten blev ændret i større grad eller helt droppet.

Krydsombygningen ved Kalundborgvej og Nykøbingvej blev droppet, da krav fra Banedanmark medførte, at kommunen ikke fandt projektet realiserbart indenfor en afsatte økonomi.

Cykelstien i eget tracé ved Tuse Byvej blev ændret til en 2-1-vej, hvilket skyldtes øgede anlægsomkostninger.

En samlet oversigt med realiseringsstatus over projekterne kan findes i Bilag 1.



Foto: Pablo Celis



Foto: Rådet for Sikker Trafik

2 Indsatsområder i Holbæk Kommune

For at skabe bedre trafiksikkerhed er det afgørende at fokusere på en række centrale indsatsområder. Trafiksikkerhed er en kompleks udfordring, der kræver en helhedsorienteret tilgang. Det indebærer effektiv uheldsanalyse, hastighedsplanlægning, balancerende af tryghed og trafiksikkerhed, forbedring af trafikantadfærd, sikring af farlige skoleveje og implementering af skolers trafikpolitik. Ved at adressere de emner kan en mere sikker, tilgængelig og tryk trafikoplevelse for alle trafikanter, uanset alder og mobilitetsniveau, opnås.

De tre første emner i dette afsnit, trafiksikkerhed, hastighed og tryghed, indgår også som kriterier i prioriteringsmodellen, der skal hjælpe med at rangere og prioritere blandt projekterne, som beskrevet i afsnit 5.

2.1 Trafiksikkerhed

På baggrund af uheldsanalyser af uheldsbelastede lokaliteter, sortpletanalyse og grå strækingsanalyse, vil der årligt blive udpeget strækninger, hvor der bør iværksættes tiltag for at begrænse uheld. Det er uddybet yderligere i afsnit 4.1.

2.1.1 Fokusområder fra Færdselssikkerhedskommissionen

Med udgangspunkt i Færdselssikkerhedskommissionens fokusområder, eneulykker, mødeulykker, krydsulykker, lette trafikanter og unge bilførere, analyseres relevant data og mønstre, så Holbæk Kommune kan målrette indsatser og implementere effektive løsninger for at reducere antallet af ulykker og forbedre sikkerheden på vejene.

Tabel 2 Fordeling af uheld ud fra Færdselssikkerhedskommissionens fokusområder:

Fokusområde	Holbæk Kommune	Landsplan
Eneulykker	22%	18%
Mødeulykker	11%	8%
Krydsulykker	32%	43%
Lette trafikanter	50%	49%
Unge bilførere	13%	Ukendt

2.2 Hastighed

For at sikre en ensartet forståelse af hastighed på de samme typer af veje udarbejdes der en model

for tilladte hastigheder, som danner grundlag for den fremtidige tilladte hastighed, som forventes udarbejdet i medio 2025.

I samarbejde med COWI A/S er der blevet udarbejdet et virkemiddelkatalog, der har til formål at op-risde effektive virkemidler for at nedsætte hastigheden på strækninger med for høj hastighed. Virkemiddelkataloget vil blive anvendt i forbindelse med projekter, hvor for høj hastighed har været en afgørende faktor, til at danne et overblik over mulige løsningsforslag.

2.3 Tryghed

Tryghed i trafikken handler om, hvorvidt trafikanter føler sig trygge, når de bevæger sig i trafikken. Det er en subjektiv oplevelse, der kan påvirkes af faktorer som fx belysning og vejens/stiens tilstand. Når trafikanter føler sig trygge, er de mere tilbøjelige til at bruge forskellige transportformer, som cykling og gang, hvilket kan bidrage til en mere bæredygtig og sund by.

Trafiksikkerhed refererer til de faktiske forhold og statistikker omkring ulykker og skader i trafikken. Selvom tryghed og trafiksikkerhed ofte går hånd i hånd, er der situationer, hvor de kan være i konflikt. For eksempel kan en vej, der føles meget tryk på grund af dens bredde og god belysning, også tilskynde til højere hastigheder, hvilket kan øge risikoen for ulykker. Omvendt kan en vis grad af utryghed faktisk føre til mere forsigtig adfærd blandt trafikanter.

Når trafikanter føler sig mindre trygge, er de ofte mere opmærksomme og agtpågivende. Det kan reducere risikoen for ulykker, da trafikanterne i den situation er mere tilbøjelige til at overholde trafikregler og være opmærksomme på deres omgivelser. Utryghed kan også føre til, at trafikanter sænker farten, især i områder med mange fodgængere eller cyklister. Ligeledes kan utryghed motivere trafikanter til at ændre deres adfærd, såsom at vælge sikrere ruter eller transportmidler, hvilket kan reducere eksponeringen for farlige situationer og dermed øge den samlede trafiksikkerhed.

2.3.1 Hvorfor Trafiksikkerhed er vigtigere end tryghed

Hvis man skal vælge mellem tryghed og trafiksikkerhed, er trafiksikkerhed vigtigere, fordi det handler om at redde liv og forebygge skader. Objektive målinger af trafiksikkerhed, såsom ulykkesfrekvens og alvorlighed, giver konkrete data, der kan bruges til at implementere effektive sikkerhedsforanstaltninger. Selvom tryghed er vigtig for at sikre, at trafikanter føler sig komfortable, er det afgørende at prioritere faktorer, der direkte reducerer risikoen for ulykker og skader. Uden en høj grad af trafiksikkerhed kan selv de mest trygge trafikmiljøer blive farlige, hvilket kan føre til alvorlige konsekvenser for trafikanter.

2.4 Trafikantadfærd

Trafikantadfærd er en vigtig faktor for at sikre trafiksikkerheden i kommunen. Ved at forstå og forbedre adfærden hos alle trafikanter kan antallet af



Foto: Rådet for Sikker Trafik

uheld reduceres. Havarikommissionen for vejtrafikulykker har undersøgt, hvorfor ulykker sker. I deres undersøgelse skelnes der mellem trafikantfaktorer, Vej-/omgivelsesfaktorer og køretøjsfaktorer. Resultaterne fra analysen kan ses i Tabel 3.

Tabel 3 Faktorer afgørende for hvorfor uheld sker (Havarikommissionen for vejtrafikulykker, December 2020)

Kun trafikantfaktorer:	64 %
Trafikant- og vej-/omgivelsesfaktorer:	21 %
Trafikant- og køretøjsfaktorer:	9 %
Alle 3 faktorer:	5 %
Kun vej-/omgivelsesfaktorer:	<0,5 %
Kun køretøjsfaktorer:	<0,5 %

Analysen konkluderede, at det i 99 % af alle ulykker var "trafikantfaktoren" en afgørende faktor for, hvorfor ulykken skete.

For at forbedre trafikantadfærden vil der derfor iværksættes en række målrettede tiltag. Informationskampagner som "Sænk farten - Red liv" og "Kør bil, når du kører bil" er fortsat en vigtig del af arbejdet med trafikikkerhed i kommunen.

2.5 Farlige skoleveje og skolers trafikpolitik

2.5.1 Farlige skoleveje

Det er Holbæk Kommunes ambition, at sikkerheden og trygheden for skolebørn skal forbedres mest muligt, men også, at der sker en generel forbedring for alle lette trafikanter. Når børn og unge kan færdes trygt og sikkert i trafikken, er forældre i højere

grad villige til at lade børn gå eller cykle til skole og fritidsaktiviteter.

Trafiksikre skoleveje, samt sikkerheden og trygheden for lette trafikanter, kræver en indsats på flere felter:

- Udbedring af uheldsbelastede lokaliteter
- Forbedring og udvidelse af faciliteter for cykeltrafik
- Kampagner for tryk og sikker cykeltrafik
- Dialog med børn og deres forældre

Under arbejdet med den tidligere trafikikkerhedsplan samt efterfølgende dialog med skoler og borgere, blev der udvalgt nedenstående emner som fokuspunkter:

- Forbedring og udbygning af stinettet
- Skolerne udarbejder trafikpolitikker for skoler og institutioner, herunder også fokus på, hvad forældrene kan gøre for at bidrage til sikre og trygge veje for skolebørnene
- Lokale forbedringer af adgangsforhold, afsætning, cykelparkering, etc., ved de enkelte skoler
- Forbedring af adgangsforholdene ved skolerne for cyklisterne
- Forbedring af forholdene for skolepatruljerne – som minimum en sikring af, at kommunen opfylder kravene for skolepatruljeblink
- Udvidet fokus på, at skoleeleverne går eller cykler til skole, herunder et udvidet fokus på cyklistprøverne, som afholdes i samarbejde med politiet



Foto: Rådet for Sikker Trafik



Foto: Rådet for Sikker Trafik

- Gennemførelse af kampagne for synlighed og sikkerhed på cykel, især rettet mod børn og unge

Emnerne vurderes fortsat at være aktuelle og er derfor videreført fra den tidligere trafiksikkerhedsplan.

2.5.2 Løbende opdatering af trafikfarlige skoleveje

Holbæk Kommune er forpligtet til at betale for skoleelevers transport mellem hjem og skole, hvis elevens skolevej er udpeget som trafikfarlig.

For at leve op til kommunens forpligtelser om at udpege og vurdere trafikfarlige skoleveje, foretages løbende opdatering af disse veje baseret på en opdateret uheldskortlægning og konkrete henvendelser. Udpegningen sker i samarbejde med politiet og skoleområdet. Opdateringen tilstræbes at ske i foråret, så udpegningen er klar inden det nye skoleårs begyndelse.

Kriterierne for at veje udpeges som trafikfarlige skoleveje er i udgangspunktet følgende:

- Hvis der er registreret mindst 3 personskadeuheld eller mindst 5 person- eller materielskadeuheld på en vej inden for de seneste 5 år.
- Veje i byområder skiltet med E 55 tavler "tættere bebygget område" vurderes som udgangspunkt ikke som trafikfarlige skoleveje
- Veje uden for byområder vurderes som udgangspunkt ikke som trafikfarlige

skoleveje, hvis der er specielle faciliteter for de lette trafikanter, f.eks. stiforbindelser

- Krydsning af trafikfarlige skoleveje anses som udgangspunkt ikke som trafikfarligt. Krydsning af Skovvejen (Rute 23) i niveau er dog at betragte som trafikfarligt, indtil den er forlænget som motorvej uden mulighed for krydsning i niveau af bløde trafikanter

Udpegningen vil ske ud fra uheld i Holbæk Kommune, på alle veje, herunder statslige veje, kommunale veje og private fællesveje.

Det skal dog bemærkes, at udpegningen af trafikfarlige skoleveje kan fravige ovenstående kriterier. Der kan være lokaliteter, hvor det er nødvendigt fra sag til sag at vurdere, i hvilket omfang der er tale om en trafikfarlig skolevej. Disse vurderinger vil ske i samarbejde med politiet og skoleområdet.

2.5.3 Skolers trafikpolitik

En trafikpolitik er en struktureret plan, der fastlægger principper og retningslinjer for, hvordan skoler kan sikre, at eleverne kommer sikkert til og fra skole. Den omfatter også, hvordan de voksne omkring skolen kan være gode rollemodeller i trafikken, og hvordan trafikundervisningen bedst organiseres. Formålet med en trafikpolitik er at skabe et trygt og sikkert trafikmiljø for alle elever.

En trafikpolitik er gavnlig, fordi den skaber klare rammer og mål for trafiksikkerheden på skolen. Den hjælper med at identificere og adressere specifikke problemer, som eleverne kan møde på deres vej til og fra skole. Ved at have en struktureret

tilgang til trafiksikkerhed kan skolen sikre, at alle involverede parter – elever, forældre, lærere og lokalsamfundet – arbejder sammen mod fælles mål. Dette kan også fremme en kultur af sikkerhed og ansvarlighed blandt eleverne, som kan have en positiv indvirkning på deres adfærd uden for skolen.

Implementeringen af trafikpolitikken indebærer også, at trafikundervisning integreres i skolens undervisning, hvor eleverne lærer om trafiksikkerhed og ansvarlig adfærd i trafikken.

Der er et løbende samarbejde med skolerne, for at inspirere dem til dels at deltage i arbejdet med trafiksikkerhed og dels at udarbejde en egentlig trafikpolitik for deres skole.

2.6 Tilgængelighed for alle

Tilgængelighed i trafikken er afgørende for at sikre, at alle borgere kan bevæge sig frit og sikkert i deres omgivelser. En tilgængelighedsplan omfatter typisk forbedringer af offentlige arealer og pladser, så fortove, stier og offentlige pladser bliver tilgængelige for alle, særligt personer med nedsat mobilitet, synshandicappede og forældre med barnevogne. Derudover bør busstoppesteder tilpasses med ramper og ledelinjer for at sikre nem adgang for alle brugere.

En vigtig del af planen er også at gøre det lettere og mere sikkert at krydse veje ved hjælp af midterheller og lignende

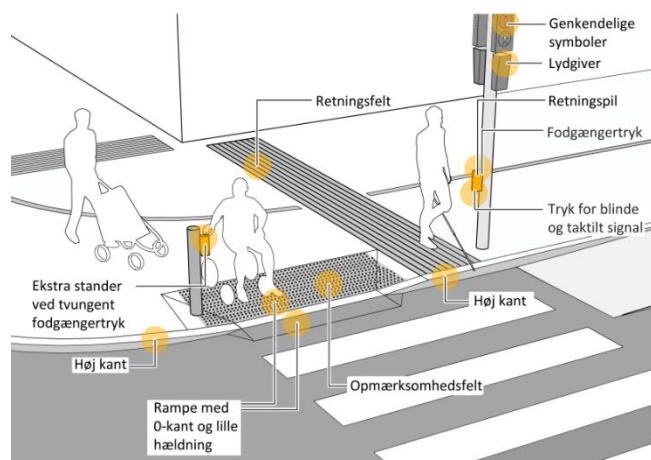
Tilgængelighed er vigtig, da det sikrer, at alle borgere, uanset deres fysiske evner, har lige muligheder for at deltage i samfundslivet. Forbedrede tilgængelighedsforhold reducerer også risikoen for ulykker og skader, især for ældre og personer med handicap, hvilket øger sikkerheden. Når alle har adgang til offentlige rum og transport, forbedres livskvaliteten, da det bliver lettere at deltage i sociale, kulturelle og økonomiske aktiviteter. Bedre tilgængelighed øger også mobiliteten for alle, hvilket kan føre til en mere aktiv og sund livsstil.

2.6.1 Plan for tilgængelighed

Holbæk Kommune udarbejdede en tilgængelighedsplan i 2011, som udpegede kritiske områder samt løsningskatalog.

Administrationen har løbende indarbejdet tilgængelighed i trafikprojekter, og har dertil også udarbejdet krav til fremtidige projekter, fx at der ved nyetablering eller renovering af signalkryds indtænkes tilgængelighed for synshandicappede i form af lydfyr med vibration, der informerer om grøn/rød.

Ved alle kommende større lokalplaner og vejprojekter vurderes behovet for en tilgængelighedsrevision, som fungerer på samme måde som en trafiksikkerhedsrevision, beskrevet i næste afsnit.



Figur 2 Principskitse af de centrale elementer i et signalreguleret kryds til at forbedre tilgængeligheden (Vejdirektoratet, 2023)

2.7 Trafiksikkerhedsrevision

Trafiksikkerhedsrevision er en systematisk og uafhængig granskning af vej- og trafikprojekter med det formål at øge trafiksikkerheden. Før nye veje anlægges eller eksisterende veje ombygges, kan der udarbejdes en trafiksikkerhedsrevision. Under revisionen vurderes og optimeres projektets trafiksikkerhedsmæssige kvalitet baseret på viden og erfaringer. Man tager hensyn til trafikanternes evner, viden og behov samt betragter projektet fra alle trafikanters synsvinkel. Eventuelle problematiske løsninger identificeres, og alternative forslag formuleres. Det er vigtigt at bemærke, at trafiksikkerhedsrevision ikke handler om teknisk godkendelse, men udelukkende om trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser. Andre aspekter som fremkommelighed, tilgængelighed, miljø og økonomi behandles separat. Revisionen kan udføres på forskellige stadier af projektet, og det er en integreret del af vejbestyrelsens kvalitetsstyring.

2.7.1 Lokalplaner og vejprojekter

Der vil blive udarbejdet trafiksikkerheds- og/eller tilgængelighedsrevisioner for lokalplaner og vejprojekter i boligområder, hvor dette vurderes relevant.

Det vil blive udarbejdet en revision af større vejprojekter og lokalplaner inden kommunens godkendelse af disse.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

3 Baggrundsdata

Baggrundsdata for trafiksikkerhedsplanen omfatter politiregistrerede uheld, som der er udarbejdet en uheldsanalyse af, data fra en hastighedsanalyse samt input fra lokale borgere, lokalfora, udvalgte nævn, råd og udvalg.

De politiregistrerede uheld udgør en væsentlig del af analysen, da de giver indsigt i, hvor og hvordan ulykkerne sker, samt hvilke faktorer der bidrager til dem.

Der vil blive arbejdet med at integrere forskellige trykparameters i den kommende prioriteringsmodel.

Der kan læses mere om trykparameters i afsnit 5.3.2.

3.1 Uheld

Der anvendes forskellige metoder til at analysere og forbedre trafiksikkerheden. I afsnit 4.1

beskrives metoder som udpegning af uheldsbelastede lokaliteter, sortplet-analyse og gråstrækningsanalyse, som alle bidrager til at identificere trafikfarlige områder.

De uheld, der er sket på statslige veje i Holbæk Kommune, hvor Vejdirektoratet er vejbestyrer, er ikke medtaget i denne rapport eller uheldsanalysen.

3.1.1 Udviklingen i Holbæk Kommune

Færdselssikkerhedskommissionens handleplan fra 2013 til 2020 fastsatte, at antallet af dræbte og tilskadede i 2010 skulle halveres frem mod 2020, hvilket betød, at der maksimalt måtte være 10,5 dræbte eller tilskadede i kommunen.

Holbæk Kommune nåede ikke dette mål, hvilket kan ses på Figur 3 på næste side, der viser 20 dræbte og tilskadede i 2020.

3.1.2 Uheldsbillede

Når der er tale om uheld, henvises der til følgende typer af uheld:

- **Personskadeuheld:** Uheld, hvor personer kommer til skade, fra mindre skader til alvorlige skader og dødsfald.
- **Materielskadeuheld:** Uheld, hvor kun materiel, som køretøjer eller bygninger, bliver skadet, uden personskader.
- **Ekstrauheld:** Andre uheld, der ikke passer ind i de to ovenstående kategorier.

Indenfor personskadeuheld er der også følgende opdeling af personskader:

- **Dræbt**
- **Alvorligt tilskadekomne**
- **Lettere tilskadekomne**

Sammenligner man perioden 2015-2019 med 2020-2024, er der sket flere af alle typer uheld i 2020-2024:

Skadestype:	2015-19	2020-24
Personskade:	99	112
Materielskade:	430	544
Ekstrauheld:	315	384

Opdelt på personskader er der ligeledes sket flere af alle personskader i samme periode, sammenlignet med 2015-2019:

Skadestype:	2015-19	2020-24
Dræbt:	6	8
Alvorligt:	73	94
Lettere:	23	26

Figur 3 viser den årlige opdeling af personskader i perioden 2015-2024 samt målsætningen.

3.1.3 Alternativer til politiregistrerede uheld

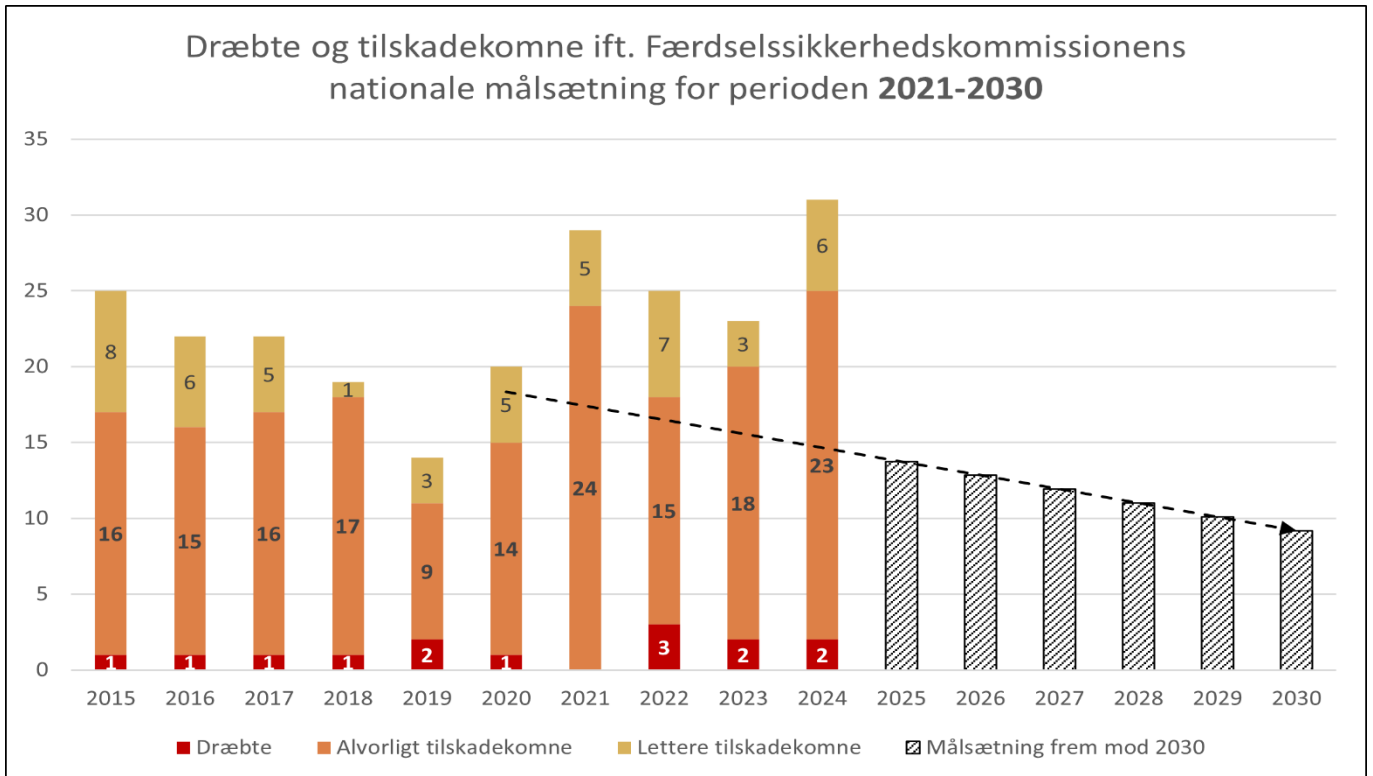
Nogle kommuner og regioner har igangsat arbejde med at supplere politiregistrerede uheld med andre data, såsom skadestuerregistrerede uheld, landspatientregisteret, selvrapportering af uheld og ambulancedata.

Holbæk Kommune er for nuværende ikke en del af det arbejde, men det følges nøje, og det vil løbende blive vurderet, hvorvidt det kan skabe mulighed for at kvalificere fremtidige uheldsdata yderligere.

3.2 Hastigheder

For at skabe et overblik over hastighederne vil der i forlængelse af denne trafikikkerhedsplan blive udarbejdet en hastighedsmodel.

Denne hastighedsmodel vil tage udgangspunkt i, om den tilladte hastighed er passende, men vil også udpege mulige projekter ud fra, hvor der køres for hurtigt.



Figur 3
frem til 2030

Dræbte og tilskadekomne, samt målsætningen fra Færdselssikkerhedskommissionens nationale målsætning



Foto: Rådet for Sikker Trafik

3.2.1 Tilladt hastighed

For at sikre, at hastigheden er passende, vil der blive udarbejdet en standard for, hvilken tilladt hastighed der bør være på forskellige typer af veje.

Dette skal sikre, at bilister forstår den fastsatte hastighed bedre og samtidig finder den naturlig.

Til vurdering af, hvad den tilladte hastighed bør være, tages der udgangspunkt i følgende faktorer:

- Vejklassificering
- Nuværende skiltet hastighed
- Vejbredder
- Ulykker (politiregistrerede)
- Anlæg, i form af cykelbane, cykelsti, fortov m.m.
- Busruter
- Trafikmængder
- Vintertjeneste
- Belægningstype
- Eksisterende hastighedsdæmpende foranstaltninger

- Kurver
- Bebyggelse

3.2.2 Kørt hastigheder

Udpegningen af, hvor der køres for hurtigt til potentielle projekter, vil blive foretaget ud fra GPS-hastigheder, hvor 85%-fraktilen vil blive sammenlignet med den tilladte hastighed.

Metoden til evaluering af hastighedsdata er beskrevet i afsnit 5.3.2.

3.3 Lokal inddragelse

For de områder og strækninger, der ikke udpeges i hverken uheldsanalysen eller hastighedsanalysen, er der behov for borgernes input til mulige projekter.

Til dette ønskes der både input fra borgere og lokalfora samt de særlige udvalg, råd og nævn, som f.eks. Seniorrådet, Handicaprådet, m.fl., samt skolerne, som beskrevet i afsnit 4.3.

4 Årlig udpegning af indsatsområder

I modsætning til den tidligere trafikikkerhedsplan vil denne plan ikke indeholde én "handleplan for tiltag", der gælder for hele perioden. I stedet vil der årligt blive fremlagt en prioriteringsliste udarbejdet ud fra en ny prioritering, som rangerer alle indkomne projekter.

Opbygningen af prioriteringsmodellen kan læses i afsnit 5.

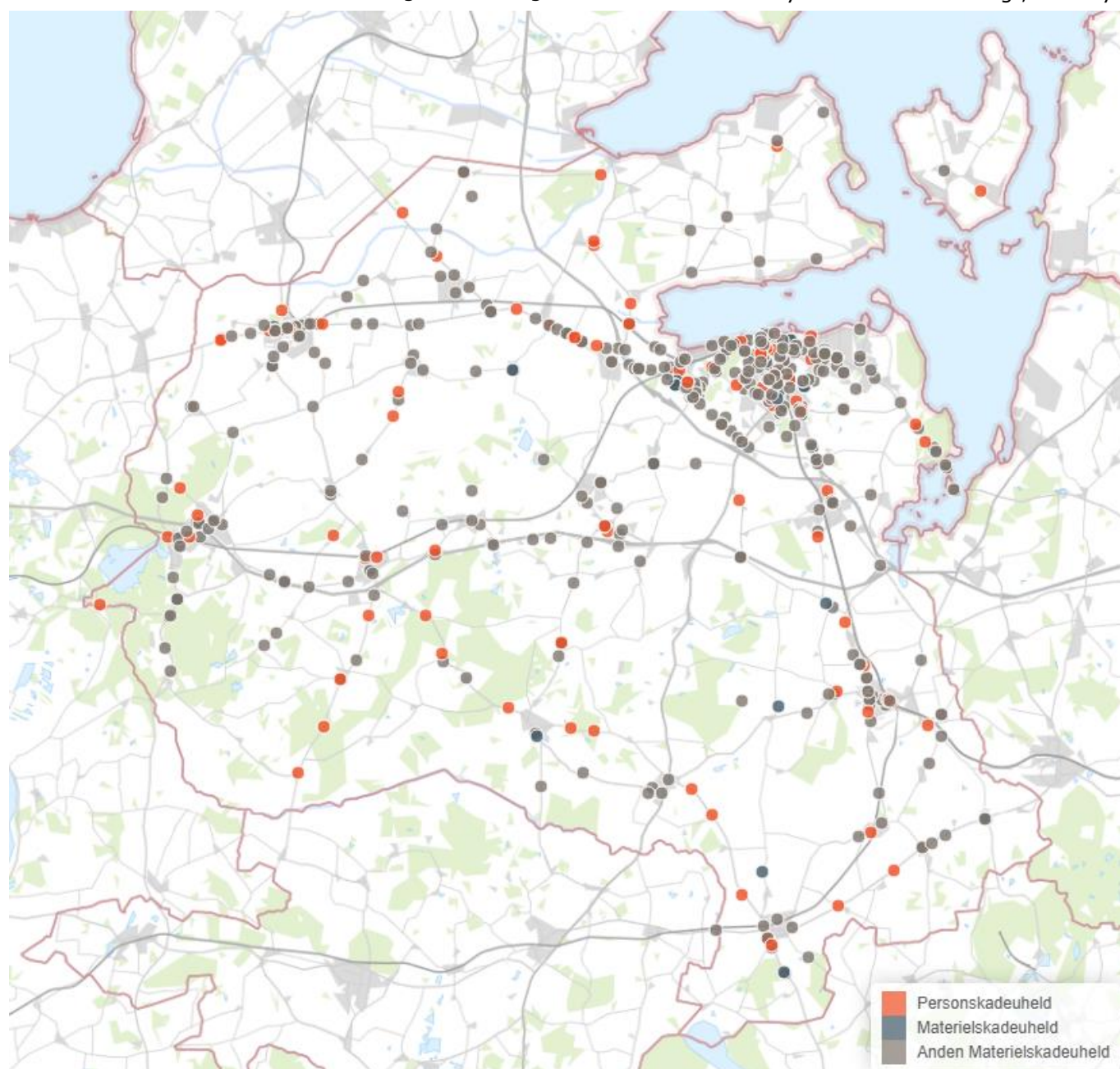
Med udgangspunkt i prioriteringsmodellen vil administrationen indstille, hvilke projekter der bør prioriteres i det kommende år. Den endelige beslutning

om, hvilke projekter, der skal igangsættes sker i kommunalbestyrelsen.

Den årlige udpegning og opdatering sikrer, at de estimerede anlægsomkostninger er realistiske og mindsker dermed risikoen for, at projekter må ændres eller ikke kan realiseres.

4.1 Uheldsanalyse

Der udarbejdes uheldsanalyse på strækninger og kryds ud fra politiregistrerede uheld i en periode på 5 år. Uheldsanalysen revideres årligt, så nye



Figur 4 Kort over personskadeulykker og materielskadeulykker i Holbæk Kommune i perioden 2020-2024, eksklusiv de statslige veje, hvor Vejdirektoratet er vejbestyrer

projekter potentielt kan udpeges. Uheldsanalysen vil indeholde udpeging af uheldsbelastede kryds og strækninger, sortpletanalyse, grå strækingsanalyse eller lignende metoder til at udpege uheldsbelastede lokationer. Uheldsanalysen for perioden 2019 til 2023 kan ses i Figur 5.

4.1.1 Sortpletanalyse

Sortpletanalyse er en metode, der bruges til at identificere og undersøge steder i trafikken, hvor der sker mange ulykker. Disse steder kaldes "sortpletter". Formålet med analysen er at forstå, hvorfor ulykkerne sker netop der, og hvad der kan gøres for at forbedre sikkerheden.

Når der laves en sortpletanalyse, analyseres data fra tidligere ulykker for at finde mønstre. Det kan være, at mange ulykker sker i et bestemt vejkrøds, eller at der er en farlig kurve på en vej. Ved at forstå disse mønstre kan der foreslås ændringer, som kan gøre vejene sikrere.

4.1.2 Grå strækingsanalyse

Grå strækingsanalyse er en metode, der bruges til at identificere vejstrækninger, hvor der er en høj

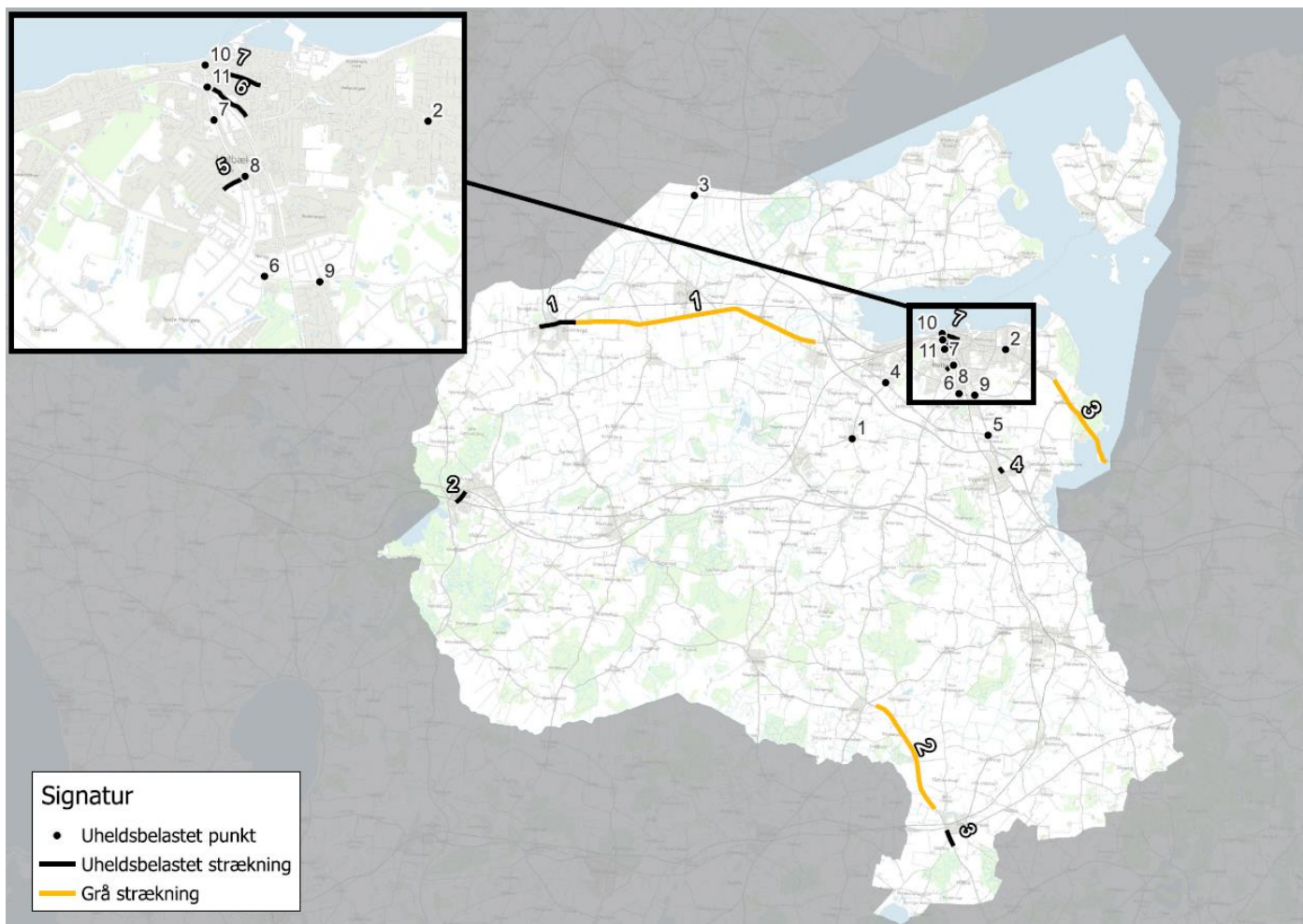
koncentration af trafikulykker, men hvor ulykkerne ikke nødvendigvis er koncentreret på ét bestemt sted, som det er tilfældet med sortpletter.

Formålet med grå strækingsanalyse er at finde de vejstrækninger, hvor der sker mange ulykker over en længere strækning, og derefter undersøge årsagerne til disse ulykker. Ved at analysere data fra trafikulykker kan man identificere mønstre og faktorer, der bidrager til ulykkerne. Dette kan inkludere vejens design, trafikmængde, hastighedsgrænser og andre forhold.

Når de farlige strækninger er identificeret, kan der foreslås forbedringer for at øge trafiksikkerheden. Dette kan omfatte ændringer i vejens design, forbedret skiltning, etablering af rumleriller eller andre trafiksikkerhedsforanstaltninger. Målet er at reducere antallet af ulykker og forbedre sikkerheden for alle trafikanter på disse strækninger.

4.2 Hastighedsanalyse

Hastighedsanalysen omfatter strækninger, hvor det er muligt at indsamle hastighedsdata. Det kan være trafiktællinger i form af slangetællinger eller



Figur 5 Uheldsanalyse for perioden 2019-2023

radartællinger, men kan også være GPS-data, der indsamles på alle veje i kommunen.

4.2.1 Hastighedsbelastede strækninger

Hastighedsbelastede strækninger er veje, hvor en betydelig andel af trafikanterne kører hurtigere end den tilladte hastighedsgrænse. For at identificere disse strækninger anvender Vejdirektoratet en metode, der involverer måling af 85%-fraktilen af køretøjernes hastigheder. 85%-fraktilen er den hastighed, som 85% af trafikanterne kører under eller lig med. Hvis 85%-fraktilen overstiger hastighedsgrænsen med mere end 10% plus yderligere 3 km/t, betegnes vejen som hastighedsbelastet. Denne betegnelse vil ligeledes blive anvendt til udpegning af hastighedsbelastede områder i denne trafiksikkerhedsplan.

For eksempel, hvis hastighedsgrænsen på en vej er 50 km/t, vil vejen blive betragtet som hastighedsbelastet, hvis 85%-fraktilen er højere end 58 km/t (50 km/t + 10% + 3 km/t). Denne metode hjælper med at identificere de vejstrækninger, hvor der er behov for hastighedsreducerende foranstaltninger for at forbedre trafiksikkerheden.

4.3 Lokal inddragelse

Projekter, der ikke er opstået på baggrund af uheldsanalyse, hastighedsanalyse eller lokalplaner,

er projekter som indsamles på anden vis, herunder ønsker fra mulige interessenter, skoler og borgere.

4.3.1 Skoler

Skolerne vil årligt blive inddraget i, hvorvidt der er nogle strækninger, kryds og temaer el.lign., som bør indgå i prioriteringsmodellen.

4.3.2 Særlige udvalg, råd og nævn

Særlige udvalg, råd og nævn, såsom seniorrådet, handicaprådet, m.fl., vil ligeledes årligt blive involveret i forhold til potentielle områder eller temaer, der skal medtages i prioriteringsmodellen.

4.3.3 Lokalfora og borgere

Lokalfora for hvert område i kommunen vil have mulighed for at komme med ønsker til trafiksikkerhedsprojekter.

Borgerne kan løbende komme med forslag og ønsker til, hvor der kan ske forbedringer. De indkomne ønsker vil årligt blive samlet sammen og indgå i prioriteringsmodellen.

De ønsker, der indkom i forbindelse med den tidligere trafiksikkerhedsplan samt i forbindelse med udarbejdelse af denne plan, medtages som ønsker i prioriteringen.



Foto: Rådet for Sikker Trafik

5 Prioriteringsmodel

I modsætning til den tidligere trafiksikkerhedsplan vil prioriteringen af projekterne i denne plan ske ud fra en prioriteringsmodel med politisk vedtagne kriterier, som beskrevet i kapitel 5.1. Den tidligere trafiksikkerhedsplan indeholdt en liste over specifikke projekter, der skulle gennemføres i perioden 2020-2025. Der blev årligt afsat anlægsmidler til realisering af projekterne.

Metoden sikrede effektivt, at de udvalgte projekter blev gennemført over en femårig periode. Projekterne i handleplanen blev dog ikke opdateret, hvilket betød, at nye højere prioriterede trafiksikkerhedsprojekter ikke kunne realiseres uden yderligere særskilt bevilling. Der var også en risiko for, at anlægsskønnet i handleplanen ikke fulgte med udviklingen i anlægspriserne og derfor blev urealistiske.

Med vedtagelse af trafiksikkerhedsplan 2025 benyttes istedet en prioriteringsmodel fremfor en handleplanliste. Prioriteringsmodellen vil være udgangspunktet for administrationens indstilling til hvilke projekter, der vil blive indstillet til politisk prioritering. Et eksempel på, hvordan prioriteringslisten første version ser ud, kan ses i Bilag 2.

Prioriteringsmodellen evalueres årligt og tilpasses, såfremt evalueringen afdækker forbedringsmuligheder. Evt. tilpasninger af modellen skal politisk godkendes.

De efterfølgende kapitler beskriver opbygningen af prioriteringsmodellen, vægtningen af kriterier samt metoderne benyttet til beslutning af point.

5.1 Definitioner i modellen

Dette afsnit beskriver hvad hvert element i prioriteringsmodellen er, samt hvilken betydning det kan have for rangeringen.

Kilden for projektforslaget har ikke betydning for vægtningen og angives herefter som projekt.

5.1.1 Rangering

Angiver den specifikke rangering, som projektet er blevet tildelt, baseret på vægtningen og kriterier.

5.1.2 Lokaltitet / Tema

Angiver, hvor i kommunen projektet er lokaliseret. Dette kan både være kryds, strækninger, temaer og lignende.

5.1.3 Oprindelse

Angivelse af, hvor projektet er opstået, baseret på følgende kilder:

- Uhedsanalyse
- Hastighedsanalyse
- Lokalplan
- Skole
- Diverse råd (Handicaprådet, seniorrådet, skoleområdet, cyklistforbundet m.m.)
- Lokalforum
- Borgerhenvendelse

Hvis et projekt er opstået fra flere forskellige kilder, vil det blive angivet efter ovenstående rækkefølge. Dette betyder f.eks., at et projekt, der både er opstået i hastighedsanalysen og som borgerønske, vil blive angivet som hastighedsanalyse.

5.1.4 Point

Der er angivet point for den samlede score, trafiksikkerhed, hastighed, tryghed og økonomi.

Metoden for pointscoren er beskrevet i afsnit 5.3

Dette angiver, hvor mange point projektet samlet set har ud fra vægtningen angivet i kapitel 5.2.

5.1.5 Løsningsforslag

Administrationens løsningsforslag vil blive angivet for de 20 højest rangerede projekter.

5.1.6 Anlægsoverslag

Angiver administrationens anlægsoverslag for løsningsforslagene og vil blive lavet for de projekter, der er angivet med løsningsforslag.

5.1.7 Akkumuleret overslag for valgte projekter

Angiver det akkumulerede anlægsoverslag for de projekter, der besluttet fremsendt til kommunalbestyrelsen til realisering.

5.2 Vægtning

vægtningen for prioriteringsmodellen er som følger:

- Trafiksikkerhed: 50%
- Tryghed: 20%
- Hastighed: 20%
- Økonomi: 10%

Da modellen er dynamisk, kan vægtningen ændres fremadrettet, såfremt der træffes politisk beslutning herom.

5.3 Metode

Hver pointscore kan maksimalt være 100 point.

5.3.1 Trafiksikkerhed

Pointscoren for trafiksikkerhed baseres udelukkende på uheld. Uheldsdata omhandler de politiregistrerede uheld, da det er den eneste type uheld, Holbæk Kommune for nuværende har adgang til. Pointscoren vil differentieres mellem materielskadeuheld og personskadeuheld:

Personskadeuheld:	25 point
Materielskadeuheld:	10 point

F.eks. vil en strækning med 2 personskadeuheld og 2 materielskadeuheld score 70 point i trafiksikkerhed.

5.3.2 Hastighed

Scoren for hastighed er den procentmæssige forskel mellem den målte hastighed og den tilladte hastighed. Som angivet i punkt 2.2.2 anvendes Vejdirektoratets betegnelse for, hvornår der køres for hurtigt. Hvis hastigheden er under den tilladte hastighed, vil dette score 0 point, og hastigheder over "for hurtigt" vil score 100 point.

For eksempel vil for høj hastighed i almindelig byzone være ved en 85%-fraktil over 58 km/t. Dette vil betyde en score på 0 point ved en 85%-fraktil under 50 km/t og 100 point ved en 85%-fraktil over 58 km/t. Scoren mellem 0 og 100 point udregnes ved den procentmæssige forskel, ud fra nedenstående formel:

$$\text{Point} = \frac{85\text{-fraktil} - \text{Tilladt hastighed}}{\text{For høj hastighed} - \text{Tilladt hastighed}} \times 100$$

Eksempelvis giver dette en pointscore på 76 ved en 85%-fraktil på 56,1 km/t, i en 50 km/t zone:

$$\text{Point} = \frac{56,1 - 50}{58 - 50} \times 100 = 76$$

5.3.3 Tryghed

Tryghed er noget, folk oplever forskelligt (se afsnit 3.3). For at gøre det objektivt, vurderes forskellige faktorer, der kan gøre folk utrygge

Følgende er eksempler på faktorer der vurderes:

- Manglende belysning
- Manglende cykelsti
- Manglende fortov/sti
- Dårlig afmærkning
- Dårlig stand på vej/sti
- Manglende krydsningsmuligheder for bløde trafikanter
- Høj trafikmængde
- Trafikfarlig skolevej
- Tung trafik over 5%
- Smal vej (mindre end minimumskrav i vejregler)

For hvert projekt vurderes, hvor mange af disse faktorer der er til stede. Scoren beregnes ud fra, hvor mange af faktorerne der kan svares ja til. Hvis en faktor ikke er relevant eller der mangler data, tæller den ikke med i scoren.

5.3.4 Økonomi

I visse tilfælde kan projekter have meget høje anlægsomkostninger. For at tage højde for dette, vil der være en vægtning, hvor det dyreste anlægsoverslag tildes 0 point, og det billigste anlægsoverslag tildes 100 point. Anlægsoverslag, der ligger mellem de to yderpunkter, vil blive vurderet og tildelt point baseret på den procentmæssige forskel i omkostninger.

Referencer

- COWI A/S for Vejdirektoratet. (2013). *Offentlige udgifter ved trafikulykker*. Vejdirektoratet, Transportministeriet.
- Færdselssikkerhedskommissionen. (2020). *Handleplan 2021-2030*. Vejdirektoratet.
- Færdselssikkerhedskommissionen. (u.d.). *Færdselssikkerhedskommissionen*. (Transportministeriet) Hentet fra www.færdselssikkerhedskommissionen.dk
- Havarikommissionen for vejtrafikulykker. (December 2020). *Hvorfor sker trafikulykkerne? Tværanalyse af 270 ulykker*. Vejdirektoratet.
- Rådet for Sikker Trafik. (u.d.). *Trafikulykker - Hvordan er udviklingen og hvad koster trafikulykker?* Hentet fra <https://sikkertrafik.dk/presse/tal-og-statistik/trafikulykker/>
- Transportministeriet; Skatteministeriet; Finansministeriet. (September 2024). *Eksterne omkostninger ved kørsel*. Transportministeriet.
- Vejdirektoratet. (2016). *Ulykkesbekæmpelse i byer*. Vejregler.
- Vejdirektoratet. (2023). *Færdselsarealer for alle - Universielt design og tilgængelighed*. Vejregler.
- Vejdirektoratet. (2024). *Trafiksikkerhedsrevision - Trafikarealer i By- og Landområder*. Vejregler.
- Yannis, G., & Michelaraki, E. (2024). *Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe*. Athen: MDPI.

Bilag 1 - Status over projekter fra Trafiksikkerhedsplan 2020-2025

Ultimo 2024, før udarbejdelsen af denne rapport, er der følgende status for trafiksikkerhedsprojekterne, angivet med afsluttede, igangværende, og projekter der mangler frigivelse af midler eller er blevet aflyst.

Afsluttede projekter

Nedenfor er beskrevet, om projekter er udført som beskrevet i trafiksikkerhedsplanen, eller om der har været ændringer i projektet.

Kalundborgvej, Holbæk: Udført som beskrevet

Roskildevej / Omfartsvejen / Eriksholmvej, Holbæk: Udført som beskrevet.

Skagerakvej / Rørvangsvej, Holbæk: Udført som beskrevet.

Munkholmvej / Sofiesminde Allé, Holbæk: Udført som beskrevet.

Absalonsvej, Holbæk: Udført som beskrevet.

Industrivej, Jyderup: Udført som beskrevet.

Valdemar Sejrsvej, Holbæk: Udført som beskrevet.

Landevejen Øst for Tuse Huse, Tuse: Udført med ændringer der indeholdt flere tiltag.

Vandtårnsvej, Holbæk: Udført med ændring fra rundkørsel til signalreguleret kryds.

Stikrydsnings på Ringstedvej, Svinninge: Udført som beskrevet

Parkeringsarealet ml. skol og Dagli' Brugsen, Ugerløse: Udført som beskrevet.

Nybyvej, Vipperød: Udført som beskrevet.

Svinningehallen og Skolelodden, Svinninge: Udført som beskrevet.

Vejen mellem Stigs Bjergby og Skamstrup: Udført som beskrevet.

Offentlig sti ved skolen, Jyderup: Udført som beskrevet.

Tadrevej / Aastrupvej / Soderup Kirkevej, Soderup: Udført som beskrevet.

Butterupvej ml. Tuse Byvej og Butterup Byvej: Udført med ændring fra cykelsti i eget tracé til 2-1-vej langs vejen.

Igangværende projekter

Nedenfor er en liste over de projekter, der er igangværende, enten i form af etablering eller evaluering.

Årlige trafiksikkerhedsforbedrende tiltag (ad. Hoc): Pågår løbende årligt.

Østre Fælledvej, Holbæk: Projektering igangværende.

Kattegatsvej, Holbæk: Projektering pågår.

Gl. Ringstedvej: Projektering pågår.

Faciliteter for lette trafikanter ved Orøfærgeren og Havnevej: Dialog pågår med Holbæk Lokalforum og Orø Lokalforum.

Ringstedvej / Skamstrupvej, Mørkøv: Projektering pågår.

Tølløsevej, Tølløse: Evaluering afventer.

Aflyste projekter eller manglende frigivelse

Nedenfor er en liste over de projekter, der enten er blevet aflyst, eller som afventer frigivelse af midler.

Kalundborgvej / Nykøbingvej, Holbæk: Aflyst grundet øgede anlægsomkostninger og krav fra Baneland Danmark.

Søstrupvej ml. Søstrup og Holbæk: Afventer endelig afklaring omkring midler.

Sølystvej, Jyderup: Afventer frigivelse af midler.

Bilag 2 - Eksempel på prioriteringsmodellen

Nedenstående eksempel er udarbejdet baseret på en kriteriefordeling, hvor trafikikkerhed vægter 50%, hastighed 20%, tryghed 20%, og økonomi 10%.

Vægtning:		5	2	2	1	Anlægsbudget (eksl. adm.bidrag):	4.802.400 kr.	Antal projekter	80
Procent:	100%	50%	20%	20%	10%	Anlægsoverslag for valgte projekter:	3.240.000 kr.	Valgte projekter	11
						Overskyende til uforudsete udgifter:	2.096.000 kr.		

Rangering	Lokalitet / Tema	Oprindelse	Samlet point	Trafikkerhed	Hastighed	Tryghed	Økonomi	Løsningsforslag	Anlægsoverslag	Akkumuleret overslag af valgte projekter	Valgt projekt
1	Kryds 12	Uheldsanalyse	88	100	100	38	100		20.000 kr.	20.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Strækning 34	Lokalplan	86	100	100	63	34		650.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
3	Kryds 21	Uheldsanalyse	82	100	40	75	94		80.000 kr.	100.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Strækning 21	Seniorrådet	81	100	100	50	11		870.000 kr.	970.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Strækning 12	Uheldsanalyse	80	95	57	63	84		170.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
6	Kryds 11	Uheldsanalyse	79	100	71	25	98		40.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
7	Kryds 36	Borgerhenvendelse	79	85	70	63	95		70.000 kr.	1.040.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
8	Kryds 15	Lokalplan	78	85	100	75	6		910.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
9	Strækning 26	Lokalplan	74	100	56	38	47		520.000 kr.	1.560.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
10	Strækning 27	Skole	74	85	80	63	26		720.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
11	Kryds 10	Seniorrådet	72	100	50	13	96		60.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
12	Kryds 13	Lokalplan	72	100	0	63	92		100.000 kr.	1.660.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
13	Kryds 28	Handicaprådet	72	85	50	50	91		110.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
14	Strækning 1	Skole	72	100	11	75	49		500.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
15	Kryds 34	Skole	71	75	83	63	43		560.000 kr.	2.220.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
16	Kryds 27	Skole	70	65	100	63	46		530.000 kr.	2.750.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
17	Strækning 30	Borgerhenvendelse	69	100	10	50	66		340.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
18	Strækning 38	Hastighedsanalyse	69	100	14	38	83		180.000 kr.	2.930.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
19	Strækning 39	Seniorrådet	69	90	14	63	87		140.000 kr.	3.070.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
20	Strækning 17	Skole	67	100	0	38	96		60.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
21	Kryds 2	Lokalplan	66	100	0	63	37		620.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
22	Kryds 24	Lokalplan	66	90	0	63	84		170.000 kr.	3.240.000 kr.	<input checked="" type="checkbox"/>
23	Kryds 29	Hastighedsanalyse	66	75	70	63	23		750.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
24	Kryds 37	Borgerhenvendelse	66	100	0	38	80		210.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
25	Kryds 1	Skole	65	75	38	75	45		540.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
26	Strækning 19	Hastighedsanalyse	65	80	14	75	74		270.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
27	Strækning 28	Uheldsanalyse	65	100	0	50	46		530.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
28	Kryds 5	Seniorrådet	64	90	0	75	35		640.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
29	Kryds 35	Skole	64	95	30	50	4		930.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>
30	Strækning 40	Borgerhenvendelse	64	100	0	63	16		820.000 kr.	Ikke valgt	<input type="checkbox"/>



VÆKST OG BÆREDYGTIGHED - MOBILITET

Kanalstræde 2, 4300 Holbæk | tlf.: 72 36 36 36

Mail: mobilitet@holb.dk | vejogtrafik@holb.dk | trafiksikkerhed@holb.dk