



ROSKILDE
KOMMUNE

Roskilde Kommunes

Mobilitets- regnskab 2025

14.08.2025

#ALLE TIDERS ROSKILDE

Forord

Dette mobilitetsregnskab giver et overblik over de indsatser og projekter der er udført siden 2022 og en status på målsætningerne i de gældende strategier og planer, herunder Cyklistplan 2017 og en midtvejsstatus på Trafiksikkerhedsplan 2021.

Udbygningen af cykelstier og trafiksikkerhedsprojekter der gavner de aktive trafikanter er fortsat blevet udbygget siden 2022. Udbygning af nye cykelstier giver flere cyklister, fx på Dr. Margrethes Vej. Samtidig er cykelparkeringen forbedret og udbygget omkring togstationer og ved skoler.

Med midler afsat til bæredygtig mobilitet er der udført en lang række indsatser, fx nye rekreative cykelruter, delebilshåndbog, cykelbibliotek og bycykler, der understøtter en bæredygtig udvikling. Flere af indsatserne er beskrevet i dette mobilitetsregnskab.

Overordnet er vi ikke helt i mål med at de bæredygtige transportformer (cykel, gang og kollektiv trafik) skal udgøre mindst 50 % af alle ture i kommunen – de udgør 48 % i seneste periode. Selvom cyklingens andel er steget i de senere år, og det samlede antal km cyklet også er steget, udgør cykling kun 16% af de samlede ture.

Cyklingen har fået et ekstra løft i 2022 med Tour de France-starten i Roskilde. Mange foreninger, skoler og borgere har igangsat initiativer, der har skabt glæde og sat fokus på cykling i mange former. Med World Tour-cykelløbet Copenhagen Sprint med start i Roskilde i 2025 fortsættes fokus på cyklingen bredt set i Roskilde i de kommende år.

Cyklisternes tilfredshed er desværre faldet i seneste måling og især er der stigende utilfredshed med belægningen på cykelstierne og snerydning mv. Tilfredsheden er vigtig fordi vi gerne vil have, at dem, der cykler i dag også fastholder deres vaner fremover.

Passagererne er kommet tilbage i den kollektive transport og er nu stort set på niveau med før Covid-19. 9 ud af 10 passagerer er tilfredse med busdriften i Roskilde Kommune, hvilket er langt over landsgennemsnittet.

Der er sket et lille fald i andelen, der aktivt transporterer sig til skole overordnet set. Vi kan samtidig se at det gør en stor forskel på de enkelte skoler, hvor vi har udført skolevejsanalyser og efterfølgende tiltag.

Fx er utrygheden blandt elever på Nordskolen faldet fra 28% til under 1% og på Klostermarksskolen fra 18% til 2%.

Elcyklen er blevet væsentligt mere udbredt i de seneste år hvor ca. 20% af cyklisterne i Roskilde ejer en elcykel. Det øger potentialet for pendling over længere afstande og stiller krav til både et sammenhængende stinet og sikker cykelparkering. Samtidig er der også begyndt at komme flere ladcykler i Roskilde, der for mange børnefamilier udgør et bæredygtig transportmiddel og kan erstatte en bil.

Andelen af elbiler er stadigt stigende og udgjorde i 2024 13% af den samlede bilbestand i Roskilde Kommune. Bilejerskabet blandt familier i Roskilde er dog fortsat lidt højere end landsgennemsnittet. Ser man kun på kørte kilometer – så dominerer bilen markant i forhold til de bæredygtige transportmidler. En tredjedel af alle ture under 4 km sker i bil, hvilket viser potentiale for at få flyttet nogle af disse ture til fx gang og cykel.

Roskilde Kommune arbejder bredt med mobilitet for at skabe sammenhæng på tværs og på langs i kommunen og til gavn for hele kommunen. Mobilitetsregnskabet for 2025 giver mulighed for at måle på vores resultater og pege på hvor vi bør fortsætte vores arbejde i de kommende år.

Hvad er mobilitetsregnskabet?

I dette andet mobilitetsregnskab for Roskilde Kommune gives en status på relevante målsætninger og data for mobilitetsområdet.

Første kapitel giver overblik over de mest centrale nøgletal for mobiliteten i Roskilde og de politiske planer, strategier og politikker, samt gennemførte tiltag siden 2022. Dernæst uddyber seks tematiske kapitler status for udvalgte indsatser:

Cykling, Biler og parkering, Kollektiv trafik, Dele mobilitet, Børn og Unge i bevægelse og Trafiksikkerhed.

De anvendte data stammer fra Roskilde Kommunes egne opgørelser samt fra eksterne kilder såsom DTUs transportvaneundersøgelse, Danmarks Statistik, transportvaneundersøgelser på skoler samt brugsdata fra trafikselskaber, transportudbydere og organisationer vedr. cykelfremme og trafiksikkerhed.



Indhold

1. MOBILITET I ROSKILDE KOMMUNE	4
Visioner, mål og plantyper	6
Gennemførte tiltag i 2022-2025	8
2. CYKLING	14
2.1. Hvor meget cykles der?	16
2.2. Tilfredshed og tryghed på cykel	18
2.3. Cykelinfrastruktur	19
3. BILER OG PARKERING	20
3.1. Biler og bilture	22
3.2. Parkering	23
3.3. Ladeinfrastruktur	24
4. KOLLEKTIV TRAFIK	26
4.1. Passagertal og ture	28
4.2. Passagertilfredshed	29
4.3. Kombinationsrejser	30
5. DELEMOBILITET	32
5.1. Bycykler	34
5.2. Delebiler	36
5.3. Samkørsel	37
6. BØRN OG UNGE I BEVÆGELSE	38
6.1. Skolebørn på to hjul og gåben	40
6.2. Cykelfremme i skolerne	42
6.3. Cykling for de små og de store	43
7. TRAFIKSIKKERHED	44
7.1. Trafikulykker	46
7.2. Hastigheder	47
7.3. Trafikpolitikker i skoler	48
7.4. Tryghed	48
Oversigt over målsætninger og status	50
Datakilder	52

1 Mobilitet i Roskilde Kommune

Roskilde Kommunes Mobilitetsregnskab giver en status over trafikken og dens udvikling, og på kommunens forskellige mål og indsatser på tværs af transportformer.

Mobiliteten i Roskilde Kommune fordeles sig på tværs af transportformer, som tilsammen udgør trafikken. De enkelte transportformer understøtter hinanden, samtidig med at de konkurrerer om både trafikkanterne og om pladsen. Ved at samle mål, indsatser og status i et samlet mobilitetsregnskab, synliggøres den helhedsorienterede tilgang til mobilitet, som Roskilde Kommune har fokus på.

Mål om bæredygtige ture indenfor rækkevidde

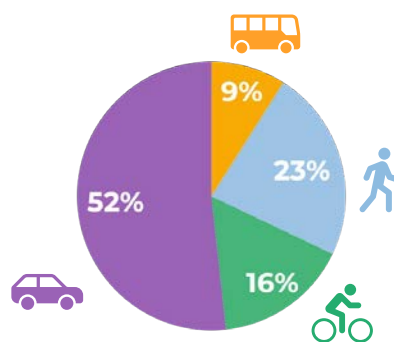
Den samlede andel af bæredygtige ture (gang, cykel og kollektiv transport) er 48 % i 2022-2024, og dermed uændret ift. 2019-2020, hvor det også var 48%. Dermed er målet i Roskilde Kommunes trafik- og mobilitetspolitik om, at 50% af alle ture skal være bæredygtige, fortsat ikke nået, omend det er indenfor rækkevidde.

I Cyklistplan 2017 er der et mål om, at 20 % af ture skal foretages med cykel i 2020. I 2022-2024 var dette 16 %, og målet er dermed ikke nået, omend der er sket en stigning siden 2019-2020, hvor andelen var 14%.

Tilbage på sporet efter COVID-19

Trafikken lader til at have stabiliseret sig efter COVID-19, hvor særligt andelen af gangture steg. Tiden med restriktioner, nedlukninger og hjemsendelser medførte færre ture til arbejde og uddannelse, hvor cykel, kollektiv og bil er de primære transportformer. Særligt den kollektive trafik oplevede et fald som følge af pandemien, men er nu stort set tilbage på sit normale leje. Det seneste skift i ture fra gang til cykel og kollektiv trafik er dog ikke i sig selv nok til at nå målet om højst 50% ture i bil, særligt i lyset af den svagt stigende andel af ture i bil siden 2020.

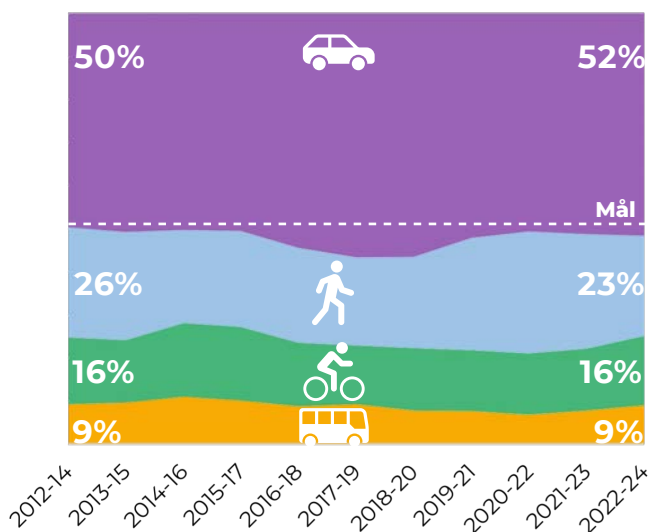
Fordeling af alle ture, 2022-2024



■ Gang ■ Cykel ■ Bil ■ Kollektiv

(Alle ture foretaget af indbyggere i Roskilde Kommune, treårigt gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse)

Udvikling i fordeling af alle ture, 2014-2024



(Alle ture foretaget af indbyggere i Roskilde, treårige gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse. Grundet afrunding af decimaltal summerer tallene for 2012-14 ikke til 100%.)



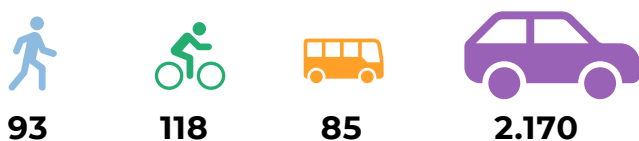
Hovedparten af kørte kilometer er i bil

Omfanget af trafikken opgøres typisk i antal kørte kilometer. Det samlede antal kørte kilometer på vejene i Roskilde Kommune er opgjort til 2,47 mio. personkilometer pr. dag. Heraf står de bæredygtige transportformer (gang, cykel og bus) for ca. 14%. Siden 2016 er især cykeltrafikken steget med 24%, så der nu cykles 8,4 mio. km mere årligt. Der går 1,46 mio. km. mindre årligt, og også antallet af km kørt i bil og bus er faldet med hhv. 55,12 mio. km og 10,95 mio. km.

Bilen dominerer på de lange ture

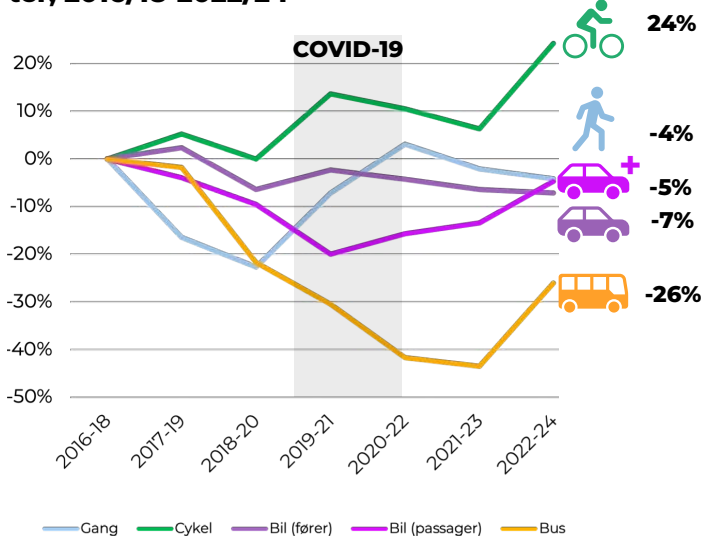
Borgerne transporterer sig i gennemsnit 32 km. om dagen, og hver tur er i gennemsnit 11,3 km lang. Bilen dominerer de fleste ture på over 20 km, hvor de kollektive ture dog også gør sig gældende. Gang og cykling foretrækkes på ture op til 10 km, dog med 33% af ture under 4 km, som foretages i bil. For ture til ærinde, arbejde og erhverv dominerer bilen, mens fx fritidsture også er populære til fods, og ture til uddannelse med cykel.

Kørte km per transportform, 2022-2024, 1.000 personkilometer per dag



(Kilde: DTUs Transportvaneundersøgelse)

Udvikling i det samlede antal kørte kilometer, 2016/18-2022/24



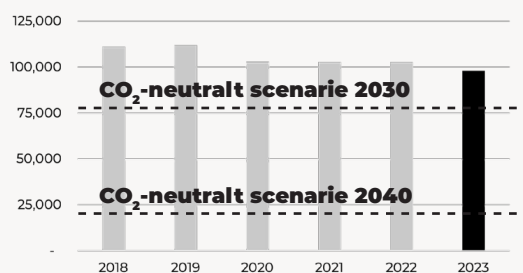
(Procentvis udvikling i kørte km siden 2016/18, treårige gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse)

CO₂-udledninger fra transporten

Transportens udledning af CO₂ afhænger af, hvor mange km, der køres, og hvilke drivmidler, der anvendes. Transporten i Roskilde Kommune som geografisk område udledte i 2023 98.094 tons CO₂-ækvivalenter, hvilket er et fald ift. 2018, hvor det var 111.088 tons CO₂-e.

Der er dog fortsat et godt stykke vej endnu, hvis målet i Klimahandelsplan 2024 om at reducere CO₂-e i kommunen skal nås. Reduktionsmålet for transportens udledning er en udledning på max 76.300 tons CO₂-e i 2030 og 20.000 tons CO₂-e i 2040.

Transportens CO₂-udledning pr. år, 2018-2023



(Årlig udledning af CO₂-ækvivalenter, Energi- og CO₂-regnskab 2020 v.4 for Roskilde Kommune som geografisk område samt Ea Energianalyse, Klimascenarier for Roskilde Kommune)



Visioner, mål og plantyper

Roskilde Kommunes mobilitetsindsats går på tværs af kommunens planer, politikker og strategier. Fælles for visionerne er, at transporten skal være attraktiv, bæredygtig og sund.

Overordnede strategier og politikker

Roskilde Kommune vedtog i 2014 en trafik- og mobilitetspolitik. Siden er en række øvrige strategier og planer kommet til, som bidrager til at opfylde visioner og mål på mobilitetsområdet. Her gives et overblik over planhierarkiet samt de væsentligste mål for mobilitetsområdet.

Mobilitet indgår som et vigtigt element i det overordnede strategiske niveau, i form af Kommuneplan 2025-2037 og Planstrategi 2023-2027, Ros drøm, samt Klimaplan 2024 og Klimahandleplan 2024. Her indgår mobilitetstiltag i samspil med andre indsatser indenfor bosætning, sundhed, sociale tiltag, og tekniske løsninger til optimering af energi og klimaaftryk.

Sektorplaner

Cyklistplanen fra 2017 indeholder en række mål for at få flere til at cykle. Selvom målet er, at 20 % af turene skal ske på cykel, er andelen kun 16 %. Et overblik over kommunens cykelindsats og mål for cykling indgår i mobilitetsregnskabet kapitel 2.

Kommunens Trafiksikkerhedsplan fra 2021 indeholder en række målsætninger for 2030 og en række konkrete tiltag for bl.a. cyklister og gående, børn og hastighed. Dette mobilitetsregnskab giver en midtvejsstatus på Trafiksikkerhedsplanen i kapitel 7.

Byrådets vision fra Trafik- og mobilitetspolitik 2014

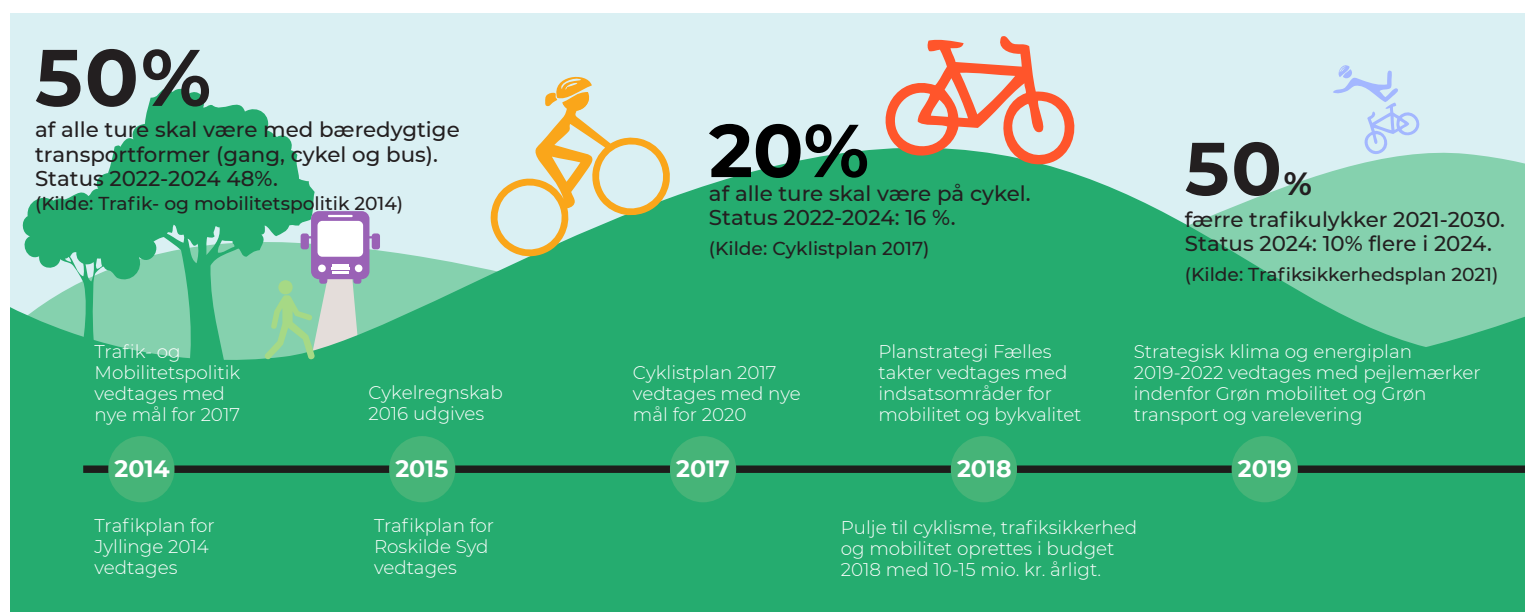
God og bæredygtig mobilitet skal fastholde Roskildes førerposition, som en af landets mest attraktive bosteder. Kommunen skal være kendt for en fleksibel og grøn mobilitet, der skaber de bedste rammer for det gode og sunde hverdagsliv, en effektiv pendling, en stærk detailhandel, konkurrencedygtige virksomheder og et alsidigt kultur- og byliv i hele kommunen.

Klimaplan 2024

CO₂ fra transport skal reduceres med 36% mod 2030 og 83% mod 2040 og væksten i personbilsisme skal dæmpes med 5% i 2030 og 10% i 2040. Det skal ske ved indsatser der fremmer bæredygtig mobilitetsadfærd og nye løsninger inden for kollektiv trafik, samt gode forhold for cyklister og gående. Indsatser omfatter bl.a. arealer til la-destandere, emissionsfri drift af tværkommunale buslinjer, fremme af brug af kollektiv transport og grøn varelevering, stationsnær byudvikling samt omstilling af kommunens bilpark.

Stedsspecifikke planer

Der udarbejdes løbende mobilitetsplaner, der sætter rammerne for specifikke byområder og helhedsplaner. De seneste tilføjelser er Bymidtestrategien "Den dynamiske bymidte" fra 2024 samt en Trafik- og Mobilitetsplan for Store Hede Erhvervsområde.



Overblik over plantyper på mobilitetsområdet

Overordnede strategier og politikker:



Planstrategi 2023-27:
Ros drøm



Klimaplan 2024



Klimahandleplan
2024



Kommuneplan
2025

Mobilitet:



Trafik- og
mobilitetspolitik 2014



Oplæg til bæredygtig
mobilitet 2020



Mobilitetsregnskab 2022

Sektorplaner



Cyklistplan
2017



Trafiksikkerhedsplan
2021

Eksempler på stedsspecifikke planer



Parkeringsstrategi
for bymidten 2020



Store Hede
Erhvervsområde
Trafik- og
Mobilitetsplan



Bymidtstrategi
2024

Midler til bæredygtig mobilitet på 2,5 mio. kr. årligt afsættes i budget 2021

Trafiksikkerhedsplan 2021-2030 vedtages med nye mål for trafiksikkerhed

Politisk behandling af fælles dansk deklaration om styrket cykling ifm. Tour de France 2022 og ønske om status på Cyklistplan 2017 i form af et Mobilitetsregnskab.

Den Dynamiske Bymidte vedtages som strategi for udvikling af bymidten i Roskilde Kommune

Kommuneplan 2025 vedtages

Oplæg om bæredygtig mobilitet behandles af Plan- og Teknikudvalget

Strategisk handleplan for den dynamiske bymidte vedtages for 2022-2025

Ny parkeringsstrategi for bymidten vedtages med nye mål for parkering

Planstrategi Ros Drøm 2023-27 vedtages med retningslinjer for kommunens udvikling

Klimaplan 2024 og Klimahandleplanen vedtages med konkrete handlinger

Midtvejsevaluering af Trafiksikkerhedsplan

Gennemførte tiltag i 2022-25

Cykling



I alt 16,6 km ny cykelinfrastruktur er anlagt. Det indebærer 8,71 km nye stier, 6,29 km 2-1 veje, 2,6 km supercykelsti og 30 m afmærkede cykelbaner. Derudover er der skiltet 85 km rekreative ruter og etableret 395 nye cykelparkeringspladser. Se en liste over anlægsprojekter s. 9 og en kortoversigt s. 10.

Desuden er der gennemført følgende øvrige indsatser for at fremme cykling i Roskilde Kommune:

- › Cykelbibliotek
- › Særlige indsatser under Tour de France (bl.a. indvielse af supercykelsti og cykelbibliotek, litteraturfestival med fokus på cykling, cykeltopmøde, BørneTour etc.)
- › Cykelstation på Roskilde havn
- › Fem nye rekreative ringruter med dyretema
- › Fem cykelladestationer til elcykler
- › Nyt hovedstinet for cykelstier i Kommuneplan 2025
- › Mobilitetspakke til borgere (elcykel, samkørsel og kollektiv transport)

Biler og parkering



Følgende tiltag er gennemført:

- › Skraldebiler på el
- › Opsætning af sensorer i bymidten til indsamling af præcise tællinger for forskellige trafikanter
- › Opsætning af sensorer på udvalgte parkeringsarealer
- › 94 ladestandere opsat på offentligt vejareal og 62 ladestandere ved kommunale bygninger.

Kollektiv trafik



Følgende tiltag er gennemført:

- › Hovedparten af de tværkommunale og regionale busser er kommet på el, så 99 % af al buskørslen i kommunen er på el
- › El- og ladcykelcentraler ved Roskilde, Trekroner og Viby Stationer
- › §17 stk. 4-udvalg med fokus på kollektiv transport
- › Busfremkommelighedsprojekter på Københavnsvej for bus 123, samt fremkommelighed for 600S

Delemobilitet



Følgende tiltag er gennemført:

- › Kommunalt medfinansierede bycykler fra Donkey Republic, samt i en kort periode elcykler fra Bolt og løbehjul fra Hopp, og fra 2025 delecycler fra DOTT
- › Delebilshåndbog og nye delebilsordninger
- › Gundsømagle som blaffervenlig landsby
- › Forsøg med samkørsel gennem Nabogo

Børn og unge i bevægelse



Følgende tiltag er gennemført:

- › Skolevejstiltag på baggrund af analyser med fokus på adfærd ved hjælp af bl.a. droner, inddragelse af elever og tiltag på Himmelev Skole, Klostermarkskolen, Vindinge Skole, Margretheskolen, Nordskolen, Skt. Josefs Skole og Roskilde private Realskole
- › Fremtidens trafikanter – fokuseret indsats på ungdomsuddannelser
- › Cykelleg i daginstitutioner

Trafiksikkerhed



20 projekter er udført fra 2022-2025 i form af en række forskellige trafikale tiltag, der bl.a. omfatter bump, chikaner, krydsningsheller, signalregulerede kryds, hastighedsdæmpning til 50 og 40 km/t, trafikal fredeliggørelse omkring skoler samt vejbelysning. Se en liste over trafiksikkerhedstiltagene s. 9 og på kortoversigten s. 10.

- › Årligt over 100 trafiktællinger
- › Trafiksikkerhedsrevisioner af alle større anlægsprojekter
- › En lang række gennemførte fortove og cykelstier ved overkørsler og mindre sideveje
- › Samarbejde, dialog og møder bl.a. med Færdselssikkerhedsnetværket i Midt- og Vestsjællands politikreds, trafiksikkerhedsnetværk med alle kommuner og dialog med Vejdirektoratet
- › Trafiksikkerhedskampagner, bl.a. fartkampagner målrettet motorkøretøjers hastigheder, opmærksomhedskampagnen "Brug 2 sek. mere" målrettet cyklister og "Drivers Club" målrettet unge bilister.

Gennemførte cykelinfrastrukturprojekter, 2022-2025

Gennemført i 2022

- › Enkeltrettet sti på Vindingevej - delte stier (Ny Østergade til Østergade)
- › Dobbeltrettet sti langs Kirkegården i Vindinge
- › Supercykelsti Roskilderuten
- › Skiltning af rekreativ cykelrute -Tour de France ruten

2 minus 1 veje

- › Øde Hastrup Vej
- › Osvej Vest
- › Svenstrupvejen
- › Møllevej (ved Birkede Skov)

Gennemført i 2023

- › Enkeltrettet sti på Ørstedvejs nordside
- › Enkeltrettet sti på begge sider af Damgårdsvej
- › Delt sti i begge sider af Fynsvej

Gennemført i 2024

- › Dr. Margrethesvej, enkeltrettede cykelstier (etape 1)
- › Boserupvej (enkeltrettet sti fra Lindegårdsvej til Møllehusvej)
- › Bjergmarken, enkeltrettet sti ved Låddenhøj
- › Ramsøllille - Gadstrup (Dobbeltrettet sti)
- › Dobbeltrettet sti på Universitetsstien, udretning af knæk

2 minus 1 veje

- › Pilehøjvej
- › Favrbjergvej
- › Hvedstrupvej i Herringløse

Skiltning af rekreativ cykelrute

- › Løvfrøruken
- › Blåfugleruten
- › Salamanderruten
- › Havørneruten
- › Rørhøgruten

Gennemført i 2025

- › Delte stier på Dr. Margrethesvej (etape 2)
- › Dobbeltrettet sti i Vindinge ved ny dagligvarebutik
- › Dobbeltrettet sti på Gundsømagle Parkvej.

Gennemførte trafikssikkerhedsprojekter, 2022-2025

Gennemført i 2022

- › Frederiksborgvej ved Tømmergrunden
- › Frederiksborgvej ved Julemærkehjemmet
- › Sengeløsevej, vejudvidelse, bump og belysning (forsøg). (også gennemført i 2024)
- › Birkede skov, ny vejbelysning, bump 2 minus 1
- › Gundsøllillevej, chikaner
- › Klostermarksskolen, indkørsels- og parkeringsforbud om morgenen på Kongebakken
- › Holbækvej ved Låddenhøj - tilbagetrukne stopstreger for biler i højresvingbaner
- › Ændringer i signalregulerede kryds til 3- faset på Københavnsvej – Store Hedevej

Gennemført i 2023

- › Herregårdsvej, ny belysning af cykelsti
- › Maglegårdsvej - nyt signalreguleret kryds
- › Ændringer i signalregulerede kryds til 3- faset på Køgevej – Jernbanegade - Allehegensgade
- › Himmelev Skole, trafikforsøg med tidsbegrænset indkørselsforbud - og permanentgørelse+ bump og hastighedszone på 30 km/t

Gennemført i 2024

- › Ramsøllille, ny vejbelysning, bump og hastighedsbegrænsning på 40 km/t
- › Hævet flade, Veddelev Bygade/Baunegrådsvej
- › Haraldsborgvej ved Baldersvej, chikaner, lokal hastighedsgrænse på 40 km/t
- › Ø-tilpasning ved fodgængerfelt Jyllinge Parkvej ved Nordskolen
- › Marbjergvej, krydsningshelle
- › Klostermarksskolen, Hævet flade, Duevej/ Dr. Sofies Vej, hastighedsbegrænsning på 40 km/t, chikaner

Gennemført i 2025

- › Margretheskolen, Gundsømagle Parkvej, krydsningshelle og cykelsti
- › Vindinge Skole, Afsætningslomme og fortov på Stærkendevej
- › Vindinge Skole, Fodgængerfelt Sandvejen ved Østre Vindingevej
- › Klostermarksskolen, midterheller i krydset Kong Valdemarsvej, Kongebakken/Haraldsborgvej.

TRAFIKSIKKERHEDS- OG CYKELPROJEKTER I ROSKILDE KOMMUNE

Gennemførte trafikikkerhedsprojekter 2022 – 2025

— Trafikkerhedsprojekter

Gennemførte cykelprojekter 2022 – 2025

— Cykelstier og cykelbaner

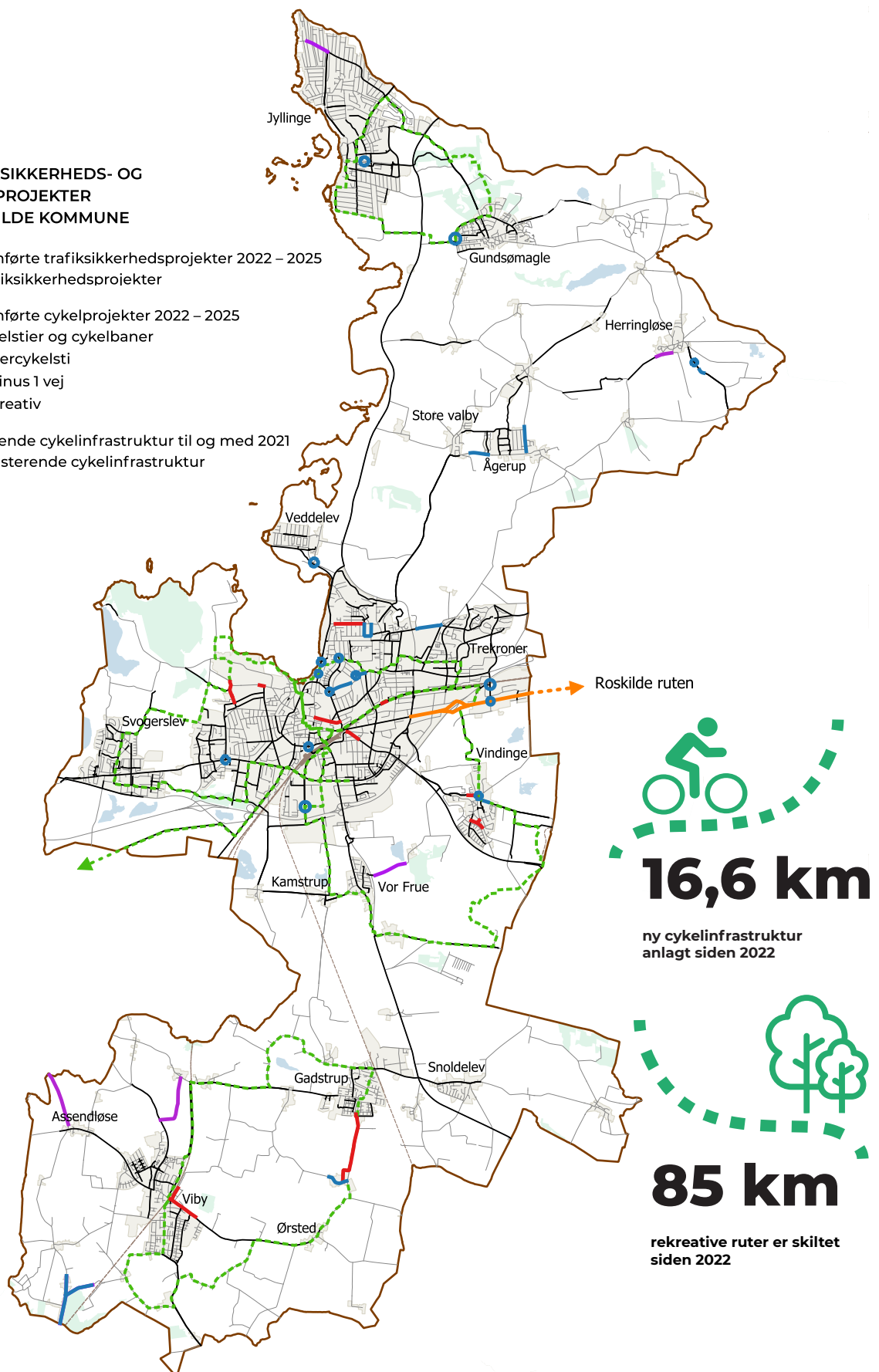
— Supercykelsti

— 2 minus 1 vej

— Rekreativ

Eksisterende cykelinfrastruktur til og med 2021

— Eksisterende cykelinfrastruktur



Udvalgte initiativer og resultater for mobilitet i 2022-2025

Delebilshåndbog

For at fremme delebilisme i kommunen er der i 2023 udarbejdet en håndbog, der giver inspiration og praktisk information til alle, der ønsker at etablere og drive delebilsordninger.

Håndbogen henvender sig særligt til personer i boligforeninger, grundejerforeninger, andelsforeninger, boligselskaber og andre typer lokale foreninger, som overvejer at få en delebilsordning.

Håndbogen har været brugt aktivt i etablering af delebilsordning i bofællesskabet Rullestenen i Musicon og har desuden været anvendt i andre kommuner bl.a. Lejre og Københavns Kommune.



Nyt hverdagsstinet for cyklister

For at fremme cykling i hele Roskilde Kommune er et nyt hovedrutenet indarbejdet i kommuneplan 2025 på baggrund af et større analysearbejde. Hovedrutenettet består af Supercykelstier, stjernestier, tværstier og oplandsstier. Formålet med hovedrutenettet og den nye klassificering er, at det skal fungere som planlægningsgrundlag for at kunne prioritere fremtidige investeringer i mere cykelinfrastruktur. Det vil sikre gode cykelforhold i hele kommunen, som kan fremme borgernes gode cykelvaner.

Ift. stjernestierne er det også formålet at styrke identiteten og skiltningen af disse som led i at fremme hverdagscykling. Stjernestierne er en forlængelse af de tidligere stjernestier, så alle større bysamfund i kommunen har gode cykelforhold ind til Roskilde by.



Rekreative ringruter

I 2024 er der skiltet fem nye rekreative cykelruter i kommunen fra nord til syd. Ruterne er alle familievenlige ringruter på mellem 10 og 21 km.

De er navngivet efter de dyr, det er muligt at se i området f.eks. Havørneruten omkring Jyllinge og Rørhøgruten, der bl.a. passerer gennem Viby. Dyrene fungerer samtidig som letgenkendelige symboler på skiltene.



Cykelbibliotek

Roskilde Kommune har drevet et Cykelbibliotek på Musicon fra foråret 2022 til udgangen af 2024 med mulighed for udlån af alm. cykler, ladcykler og elcykler på ugebasis.

Der har i alt været foretaget ca. 900 udlån i perioden – allerflest i sommerhalvåret med omkring 80 udlån pr. måned. 95% har været tilfredse eller meget tilfredse med den samlede oplevelse og over halvdelen overvejer køb af ny cykel efter at have lånt en cykel i en uge.

I marts 2025 er cykelbiblioteket blevet solgt til den lokale uddannelsesinstitution FGU, som vil engagere elever i at reparere og fortsat udlåne cykler til borgere.



Klimaborgerting med fokus på mobilitet

I forbindelse med udarbejdelse af klimaplanen besluttede Byrådet at nedsætte et klimaborgerting, der skulle komme med inputs til hvad der skal til for at nå kommunens klimamål om CO₂-neutralitet på transportområdet i 2040.

Klimaborgertinget bestod af 36 tilfældigt udvalgte borgere, som hen over en række workshops i efteråret 2023 udviklede i alt 41 anbefalinger til indsatsen inden for både kollektiv transport, cyklisme, hastighedsnedsættelser, ønske om bilfri bymidte etc.



Cykelstation og ladestationer for elcykler

I foråret 2024 er der etableret en Cykelstation på Roskilde Havn, som sætter fokus på den rekreative cykling. Der er både servicefaciliteter og vandpost, info om rekreative ruter i området (bl.a. de nye ringruter) og mulighed for at leje bycykler. Cykelstationen er i vinteren 2024 suppleret med fem ladestationer til elcykler rundt omkring i kommunen (ved Roskilde Havn, to steder på Skt. Hans, ved Café Fjordliv i Jyllinge og ved Ragnarock), som er etableret med 100% støtte fra Vejdirektoratet. Tanken er, at cykelturister og andre el-cyklister på tur kan holde en pause og spise frokost eller udforske omgivelserne, mens cyklen får strøm på batteriet, så den kan klare nogle kilometer igen.



Cykelleg i daginstitutioner

Alle daginstitutioner i kommunen har fået tilbud om cykelleg, hvor pædagogisk personale uddannes til at kunne lave cykellege med børnene fremover. I 2023 til 2025 har der været forløb på i alt 17 daginstitutioner.



Sommerliv på Stændertorvet

Som et forsøg har Stændertorvet været lukket for parkering i juli og august 2024 og 2025.

Hensigten har været at skabe rammerne for mere byliv på torvet med både opholds- og aktivitetszoner, begrønning, kunstinstallationer samt bedre mulighed for arrangementer og events.

I 2024 blev der i alt afholdt 160 aktiviteter af over 40 forskellige aktører på torvet i juli og august.

Teledata viste, at den gennemsnitlige opholdstid for de besøgende var steget med hhv. 72% i juli og 62% i august i forhold til året før.



Omdannelse af Københavnsvej

En helhedsplan for Københavnsvej vedtaget tilbage i 2020 har dannet baggrund for en omdannelse af indfaldsvejen. Her er etableret supercykelsti og skabt bedre busfremkommelighed samt opgraderede stoppesteder. Der er desuden sket en generel forskønnelse med bl.a. en ny grøn midterrabat med træer.

De første to etaper er helt færdige og etape 3 mellem Røde Port og Byageren er i gang i 2025. Derefter udestår kun den allersidste etape 4 mellem Byageren og Præstemarksvænge.



A photograph of two cyclists riding away from the camera on a gravel path. The path is flanked by a vibrant yellow field, likely rapeseed, and a line of green trees in the background under a clear blue sky. The cyclists are wearing helmets and casual cycling gear. The number '2' is overlaid in large white font on the left side of the image.

2

Cykling



2 Cykling

Visionen for cykling i Roskilde Kommune er, at det skal være mere attraktivt med god adgang til natur og rekreative oplevelser, samt til kollektiv trafik. Dette skal få flere til at vælge cyklen, både voksne såvel som skolebørn.

Cykeltrafikken stiger støt

Cyklens andel af ture er steget de sidste par år til nu at udgøre 16%, mens skolebørnene cykler mindre. Cyklistplanens mål om 20% andel af alle ture på cykel er ikke nået, men generelt er cykeltrafikken i vækst. Der er målt stigninger på 17 ud af 18 af de strækninger, hvor der er talt cyklister over flere år. Samtidig er det samlede antal km cyklet steget med 24% og antallet af ture cyklet i kommunen er steget med 19% fra 2016-18 til 2022-24, hvor antallet af borgere er steget med 5% i samme periode.

Udbygning af cykelnettet giver resultater

Stigningen i cykeltrafikken sker i takt med Roskilde Kommunes flerårige indsats for at forbedre cykelforholdene. Cyklistplan 2017 indeholder en række tiltag, som gennemføres med midler fra blandt andet pulje til cyklisme, trafiksikkerhed og mobilitet. Fra 2017-2022 er der anlagt 45 km ny cykelinfrastruktur over hele kommunen samt 683 nye cykelparkeringspladser, og fra 2022-2025 er der etableret yderligere 16,6 km cykelinfrastruktur og opstillet 395 nye cykelparkeringspladser.

Fremme af cykling til arbejde og i fritiden

I 2025 blev World Tour løbet "CPH Sprint" afholdt med en etape i Roskilde og tilhørende borgerrettede initiativer. I 2024 deltog 81 hold med i alt 803 ansatte på arbejdspladser i Roskilde Kommune i den landsdækkende Vi Cykler Til Arbejde-kampagne. De cyklede i alt 9.400 dage og 125.000 km i løbet af maj måned. 25% flere deltog end i 2022, og de cyklede 42% flere dage og 30% flere km.

Hvad kan Roskilde Kommune have fokus på fremover?

Stigningen i cykeltrafik og tryghed viser, at forbedringer af cykelinfrastrukturen gør en forskel. Fastholdelse og tiltrækning af cyklister kræver en fokuseret indsats, hvor cyklen gøres attraktiv på korte ture i bymidten, og hvor bedre forhold for ladcykler og elcykler kan styrke mobiliteten for børnefamilier og på de længere ture. Fysiske anlæg som nye stier bør suppleres med styrket fokus på drift og vedligehold, og der bør fortsat arbejdes med at styrke sammenhængen i stinet og branding af cykling generelt.

Relevante målsætninger og status

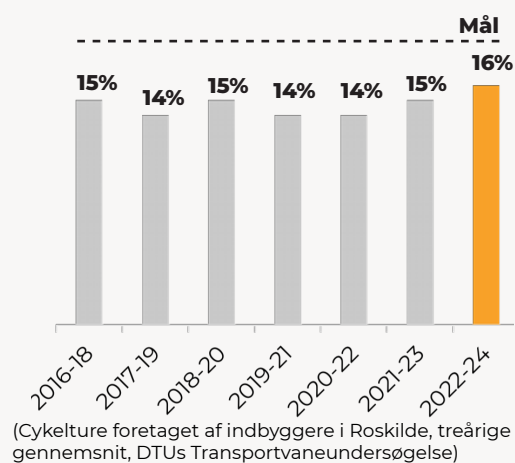
Cyklistplan 2017



Mål: 20% af alle ture er cykelture.

Status: 16% af alle ture er cykelture i 2022-2024

Cyklens andel af alle ture, 2016-2024



Mål: 80% generelt tilfredse med at være cyklist i Roskilde Kommune.

Status: 76% tilfredse i 2024.



Mål: 50% tilfredse med fejning, snerydning, saltning.

Status: 34% tilfredse i 2024.



Mål: 50% tilfredse med belægning på cykelstierne.

Status: 49% tilfredse i 2024.

Kommuneplan 2025-2037

- Fremme af bæredygtig mobilitet gennem styrket netværk af hverdagscykelstier.
- Adgang for alle til naturen gennem gode og sikre cykelruter ud i landskabet.

Den dynamiske bymidte

- Bymidten skal fremme cyklisme som det foretrukne valg, når turen går til centrum.
- Pedalzone i bymidten, så cyklister er undtaget ensretninger og bilkørsel sker på cyklisternes præmisser samt anlæg af cykelstier på de primære forbindelser i bymidten.
- Cykling til og fra stationen skal fremmes ved etablering af god cykelparkering i stationsområdet, samt mere og bedre cykelparkering ved knudepunkter, byrum og offentlige funktioner.

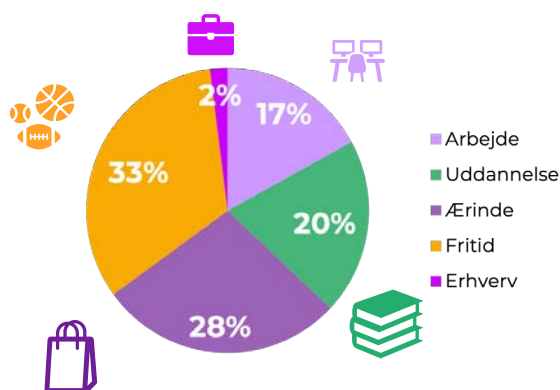
2.1 Hvor meget cykles der?

I Roskilde Kommune bliver cyklen brugt til både arbejde, studie, fritid og ærinder. Det er især på ture op til 10 km, at cyklen er populær, og cyklerne har i stigende grad motor og lad på.

Cyklen anvendes hyppigst til arbejde og uddannelse, mens en tredjedel af turene er fritidsture. Årligt bliver der i alt cyklet 16 mio. ture, hvoraf 14 mio. er indenfor Roskilde Kommune, og resten krydser kommunegrænsen. Antallet af cykelture er steget med 19% fra 2016-18, i en periode hvor befolkningen er vokset med 5%.

I gennemsnit cykler borgerne 1,8 km per dag, hvilket er en del over landsgennemsnittet på 1,4 km per dag. I løbet af 2022-2024 blev der i alt cyklet 43 mio. km., hvilket er 8,4 mio. km mere end i 2016-2018.

Turformål for cykelture i 2022-2024



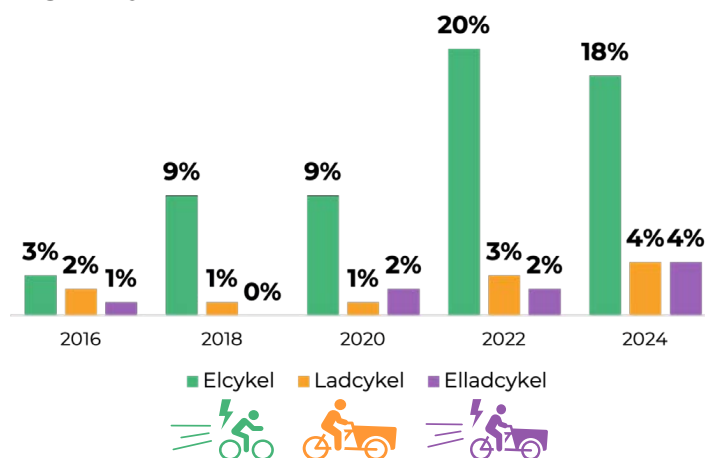
(Fordeling af turformål for cykelture foretaget af indbyggere i Roskilde Kommune, treårigt gennemsnit, DTUS Transportvaneundersøgelse)

El- og ladcykler stiger i popularitet

Af alle borgere i Roskilde har 72% rådighed over en cykel, hvilket er lidt flere end landsgennemsnittet på 67%. Blandt cyklende roskildensere har 84% adgang til en almindelig cykel, 18% til en elcykel, 4% til en ladcykel og 4% til en elladcykel. Fra at have udgjort en meget perifær kategori af cykler, er det nu ca. hver fjerde cyklist, der råder over cykler med el og/eller lad.

Den markante stigning i disse typer cykler, der også ses i resten af Danmark, skyldes bl.a. at el- og ladcykler giver gode muligheder for at komme længere omkring og transportere varer og personer på cykel. Det øgede antal af cykeltyper med forskellig størrelse og hastighed stiller imidlertid også nye krav til de trafikale forhold, f.eks. cykelstier og parkering, samt til borgernes adfærd, så det fortsat opleves trygt at cykle for alle.

Andel af cyklister, der har rådighed over el- og ladcykel, 2018-2024

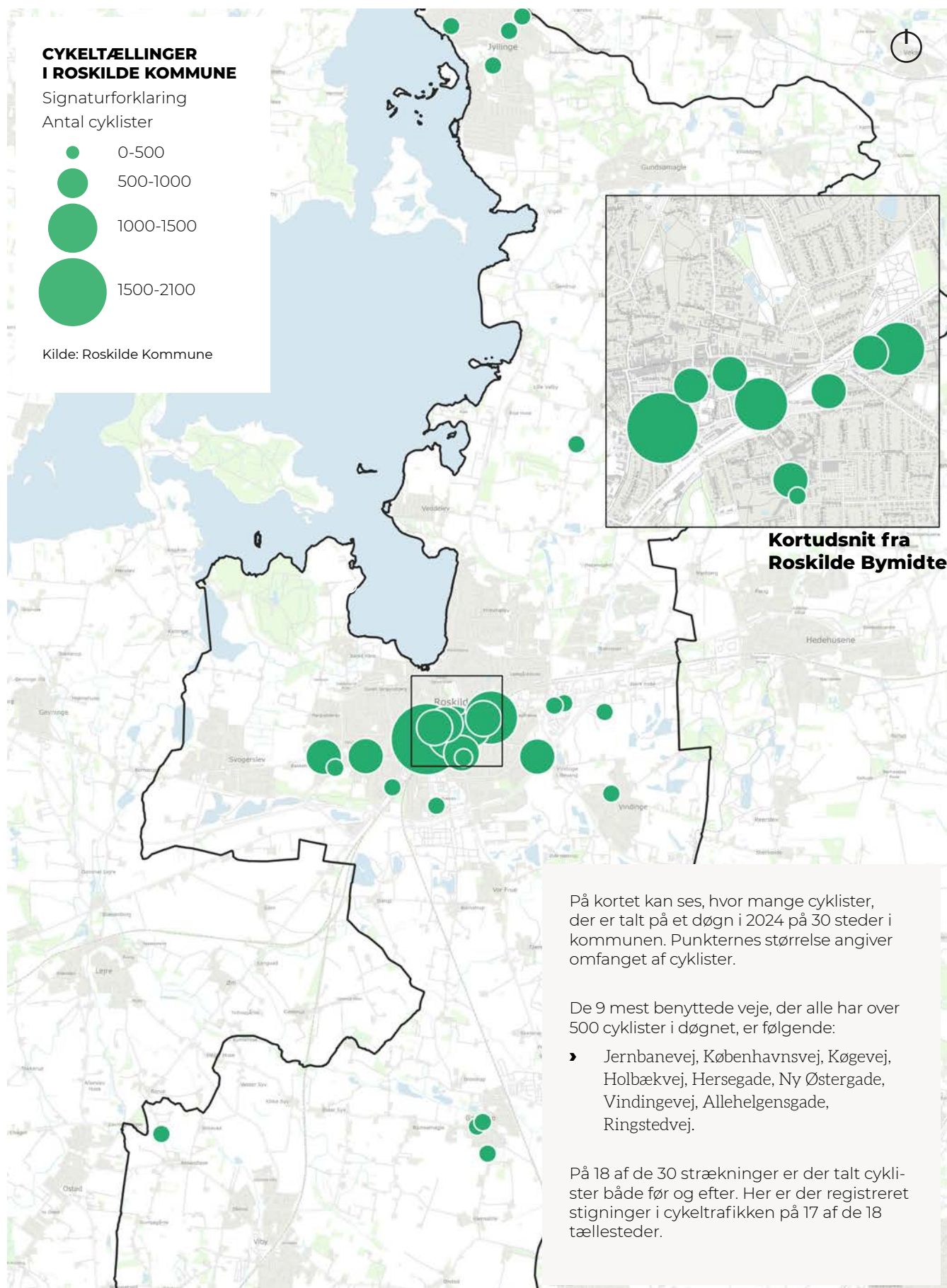


(Andel af cyklende borgere i Roskilde, som har rådighed over forskellige cykeltyper, National cyklistundersøgelse)



I gennemsnit blev der årligt i 2022-24 i Roskilde Kommune cyklet

43 mio. km



2.2 Tilfredshed og tryghed på cykel

Med de mange gennemførte indsatser i Cyklistplan 2017 er cykelforholdene forbedret i Roskilde Kommune. Selvom der køres mere og længere på cykel og cyklisternes tryghed er steget, er tilfredsheden dog faldet på mange punkter.

Udviklingen i cyklisternes tilfredshed har svinget de seneste år, med faldende tilfredshed særligt ift. vedligehold, muligheder for kombination af cykel og kollektiv transport, og antal parkeringspladser.

Dog er tilfredsheden med omfanget af cykelstinet og fremkommeligheden generelt høj. Dette indikerer, at udbygningen af cykelinfrastrukturen værdsættes af cyklisterne, men også at nyanlæg med fordel kan suppleres med højere prioritering af vedligehold, bedre forhold for cykelparkering samt bedre integration af cykling og kollektiv transport.

Fald i cyklisters tryghed er vendt til stigning

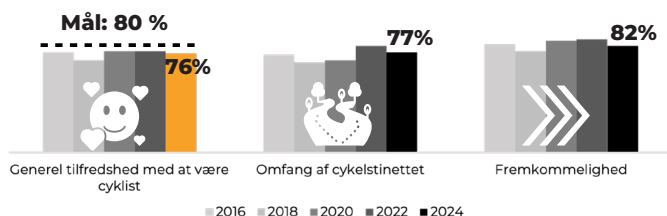
Målet i Trafiksikkerhedsplan 2021-2030 om, at 75% af cyklisterne i Roskilde Kommune skal føle sig trygge på cykel i Roskilde, er nået med 76%. Trygheden har ellers været faldende siden 2016.

Hvad føler cyklisterne i Roskilde sig mest generet af i trafikken:

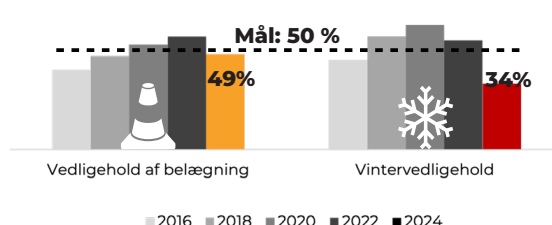
- › Dårligt vedligeholdte cykelstier og veje (31%)
- › Bilister (17%)
- › Manglende snerydning (16%)
- › Manglende cykelstier (9%)
- › Farlige kryds (8%)
- › Alt for smalle cykelstier (7%)
- › El-cykler (7%)

Kilde: Den nationale cyklistundersøgelse 2024

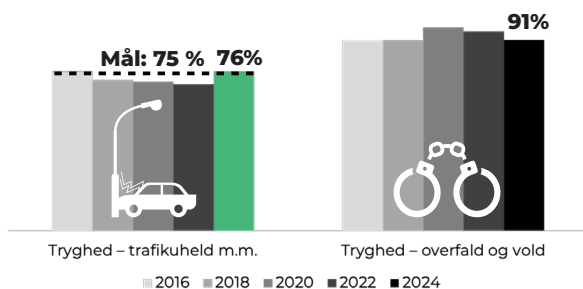
Cyklisters overordnede tilfredshed med cykelbyen og cykelstinet



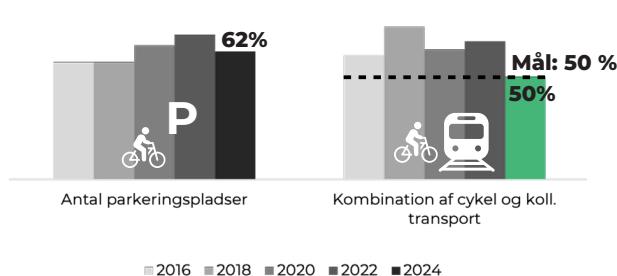
Cyklisters tilfredshed med vedligeholdelse



Cyklisters tilfredshed med tryghed i trafikken og ifm. overfald og vold



Cyklisters tilfredshed med cykelparkering og mulighed for kombination af cykel og kollektiv transport



(Andel af cyklende borgere i Roskilde Kommune, som er tilfredse eller meget tilfredse, National cyklistundersøgelse)



2.3 Cykelinfrastruktur

Siden 2022 er der etableret 16,6 km ny cykelinfrastruktur på tværs af kommunen, herunder en ny supercykelsti.

Cykelinfrastrukturen er blevet udbygget med følgende:

- › 3,28 km dobbeltrettede cykelstier
- › 4,43 km enkeltrettede cykelstier
- › 30 m afmærket cykelbane
- › 2,6 km supercykelsti (Roskilderuten)
- › 6,29 km 2 minus 1 vej

I oversigten og på kortet s. 8-10, kan ses de projekter, der er udført i perioden 2022-2025, samt den eksisterende cykelinfrastruktur.

Udover nyanlæg er 85 km rekreative cykelruter desuden blevet skiltet, herunder "Tour de France ruten" samt fem nye familievenlige ringruter opkaldt efter dyr, der kan ses i området, fx "Havørneruten".

Nye cykelparkeringspladser

- › 273 nye pladser på fire skoler, heraf 107 overdækkede
- › 122 nye pladser ved stationerne Roskilde, Trekroner og Viby, heraf 20 ladcykelpadser, 26 aflåselige Bikeep pladser, 21 pladser til alm. cykler og 55 "lænestativer" til både ladcykler og alm. cykler. Desuden er opsat 36 bagagebokse.
- › 16 ladestandere til opladning af elcykler på fem lokationer, bl.a. ved Vandrehjemmet og Ragnarock

Nye cykelstier på Dr. Margrethes Vej øger cykeltrafikken og trygheden

Der er i 2024-2025 anlagt cykelstier på Dr. Margrethes Vej. Samtidig er der etableret hævede flader på kørebanen, hastighedsgrænsen er sat ned til 30 km/t og parkeringsmulighederne for biler er fjernet. Dette har gavnet trygheden og flere har valgt at cykle på strækningen. Der er talt 840 cyklister på en gennemsnitlig hverdag i maj 2025, svarende til en stigning på 22 % i forhold til gennemsnittet af tællinger før anlægsprojektet.

Supercykelstier giver flere cyklister, som cykler længere

Supercykelstier er højklassede pendlerruter på tværs af regions- og kommunegrænser. Roskilderuten er Roskildes 2. supercykelsti, som forløber fra Roskilde til København. Det er den supercykelsti, der forbinder flest kommuner i Danmark.

Der er sket en samlet stigning i cykeltrafikken på 26 % efter rutens åbning i 2022. 20 % af cyklisterne på ruten angiver, at de er nye cyklister. Der bliver cyklet i gennemsnit knap 15 km på hver tur, hvilket er en stigning på 3,5 km. Over en tredjedel benytter en elcykel på ruten mod 19 % før rutens etablering.

Opgradering af Universitetsstien reducerer konflikter og tiltrækker flere cyklister

Stien forbinder Roskilde bymidte med Trekroner Station. I 2024 er en strækning med flere skarpe og utrygge knæk på stien blevet udrettet. Det har fjernet de sikkerhedsmæssige problemer og konflikter imellem cyklister og fodgængere på stedet. Tiltaget kommer i forlængelse af tidligere forbedringer på stien. En opsat sensor viser, at der dagligt (inklusive weekender) cykler 626 cyklister på stien i gennemsnit – en stigning på 25% fra foråret 2024 til foråret 2025.





3

Biler og parkering



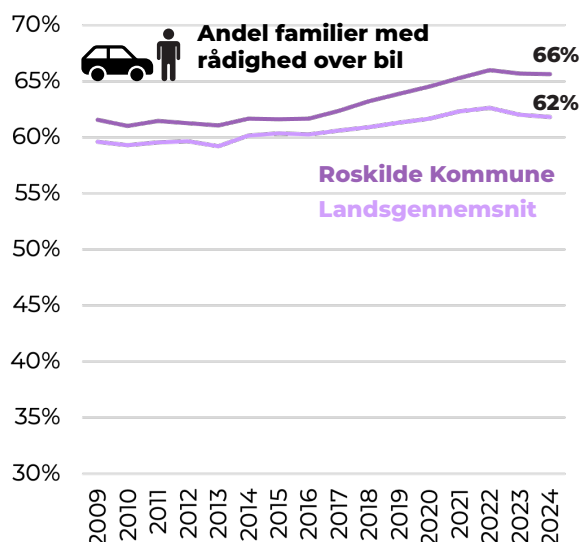
3 Biler og parkering

Bilen står for flest ture og flest km kørt i Roskilde Kommune, og familiernes bilrådighed er højere end landsgennemsnittet. Der er igangsat indsatser med fokus på at fremme omstillingen til grønnere drivmidler.

Bilen er udbredt blandt borgere i Roskilde

I 2024 havde 66% af borgerne i Roskilde Kommune adgang til mindst 1 bil. Bilrådigheden er vokset de sidste 15 år og ligger over landsgennemsnittet. Bilen dominerer også fortsat andelen af alle ture og står for størstedelen af de kørte km i kommunen. Selvom elbiler udgør en stigende andel af biler, der bliver købt, er langt de fleste biler fortsat fossil- og dieslbiler.

Udvikling i bilrådighed i Roskilde Kommune og på landsplan, 2009-2024



(Andel af familier med rådighed over bil, Danmarks Statistik)

Hvad kan Roskilde Kommune have fokus på fremover?

Hvis målsætningerne om at nedbringe bilens andel af de samlede ture samt dæmpe væksten i personbilisme skal nås, er der behov for en fokuseret og målrettet indsats. Denne kan med fordel fokusere på at overflytte nogle af de mange bilture på under 4 km til mere bæredygtige transportformer. Det kan ske under hensyntagen til en parkeringskapacitet i balance i bymidten. Der bør også sættes fokus på at være på forkant med efterspørgslen på ladeinfrastruktur for at understøtte omstillingen til grønnere drivmidler.

Relevante målsætninger og status

Trafik- og Mobilitetspolitik, 2014



Mål: I 2020 er 50% af alle ture bæredygtige, og max 50% ture er med bil.

Status 2022/24: 52% af alle ture er med bil og 48% af alle ture er bæredygtige.

Planstrategi 2023-2027

- › En grøn og attraktiv bymidte: Der skal udvikles en overskuelig parkeringsløsning for biler, busser og cykler med kapacitet i balance, og hvor flere deles om bilerne.
- › Parkering i konstruktion: Kommunen skal prioritere parkering i konstruktion.

Klimaplan 2024

- › **Mål:** Væksten i personbilisme skal dæmpes med 5% i 2030 og 10% i 2040.
- › **Baseline:** 556 mio. køretøjskm årligt (2019-2021)

Den dynamiske bymidte

- › Bæredygtig mobilitet understøttes samtidig med, at der investeres i samlede parkeringsløsninger, der giver plads til bylivet og let adgang til parkering. Bymidten skal tilbyde let adgang til central parkering samlet i parkeringshuse og/eller kælder på velegnede steder.

Parkeringsstrategi for bymidten 2020

- › Fleksibel og forbedret parkering: Parkering i bymidten skal gøres mere fleksibel, så det er muligt at forlænge besøget til mere end 2 timer. Eksisterende pladser skal udnyttes bedre, så der bliver plads til både beboere, ansatte og besøgende i bil til bymidten.
- › Fremme bæredygtig mobilitet: Delebiler, elbiler og cykler skal gives prioritet i bymidten, så parkeringsbehovet minimeres.

33% af alle ture under 4 km foregår i bil

(Kilde: Borgernes ture i treårigt gennemsnit 2022/24, DTUs transportvaneundersøgelse)



3.1 Biler og bilture

Andelen af el-biler i Roskildes bilbestand er steget markant siden 2022, men fossilbiler udgør størstedelen af bilbestanden i 2025 med 83%. Roskildenserne tilbagelægger i gennemsnit 23,5 km i bil pr. person hver dag. 69% af bilturene sker i forbindelse med fritid og ærinder, og kun ca. 17 % sker i forbindelse med pendling.

Anskaffelse af bil

Antallet af familier i Roskilde Kommune, der har købt bil, var stigende i perioden 2009-2016. I 2016 knækkede kurven, og selvom indbyggertallet siden er steget med 5%, er antallet af nyindkøbte biler faldet. I 2023 var antallet af familier, der har købt bil, på niveau med 2014.

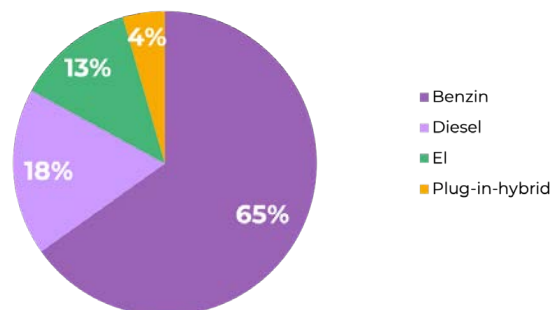
Grønne køretøjer

83 % af de privatejede køretøjer i Roskilde Kommune er drevet af benzin eller diesel. Selvom der er sket en betydelig vækst i antallet af plug-in-hybridbiler og elbiler i de senere år, udgør disse fortsat en mindre del af den samlede bilpark. Siden 2021 er der registreret et fald i bestanden af fossilbiler, mens væksten i biler med mere bæredygtige drivmidler fortsætter.

Formål med bilturene

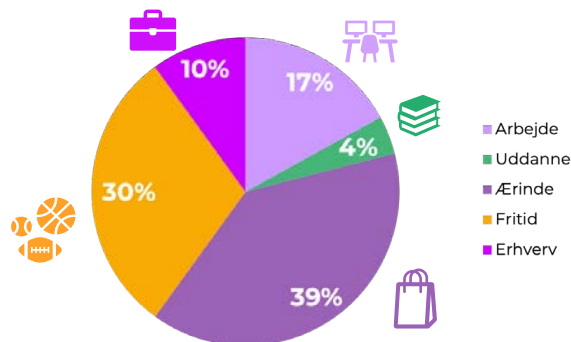
69 % af turene i bil foregår i forbindelse med ærinder og fritid, mens kun 17 % af turene foregår i forbindelse med pendling til arbejdspladsen. Antallet af personer i hver bil er steget fra 1,33 personer i 2020-22 til 1,4 personer i 2022-24.

Bestand af personbiler pr. 1. januar 2025



(Andel personbiler i Roskilde Kommune fordelt efter drivmidler, Danmarks Statistik)

Fordeling af bilture efter formål, 2022-2024



(Turformål for bilture foretaget af indbyggere i Roskilde Kommune, treårigt gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse)

23,5 km kører borgerne i Roskilde Kommune i bil hver dag

89% af borgerne i Roskilde Kommune har kørekort

1,4 person sidder i gennemsnit i hver personbil ved kørsel i Roskilde Kommune

3.2 Parkering

Der findes i dag ca. 1.500 offentlige parkeringspladser i Roskilde bymidte. Data fra parkeringsopgørelserne viser, at der er overskydende kapacitet i det centrale P-hus ved Sortebrødre Plads.

I 2024 blev der gennemsnitligt foretaget 95.000 parkeringer om måneden på Roskilde bymidtes parkeringspladser med betalingsparkering. Det er knap 4% færre parkeringer sammenlignet med 2023, men på niveau med antallet af parkeringer i 2022.

Stigende tilfredshed med parkeringen i Roskilde

Tilfredsheden med parkeringen i Roskilde bymidte er steget væsentligt siden 2008, hvor 51 % mente, at parkeringsforholdene ikke var tilfredsstillende. I 2019 var andelen faldet, og kun 25 % delte den dårlige oplevelse med parkeringsforholdene. I evalueringen fra 2022 vurderede 59 % af de adspurgte, at parkeringsforholdene er tilfredsstillende eller meget tilfredsstillende, mod 49 % tidligere.

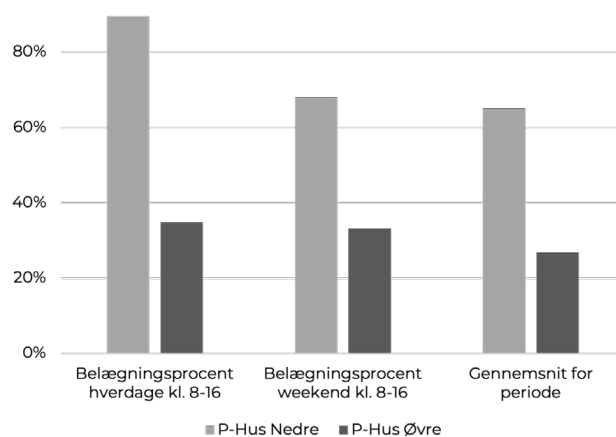
Overskydende kapacitet i P-hus ved Sortebrødre Plads

Analysen af parkeringsforholdene i P-huset ved Sortebrødre Plads, viser at parkeringspladserne generelt havde en høj belægning på 90 % i nedre etage på hverdage, men overskydende parkeringskapacitet i den øvre del af huset

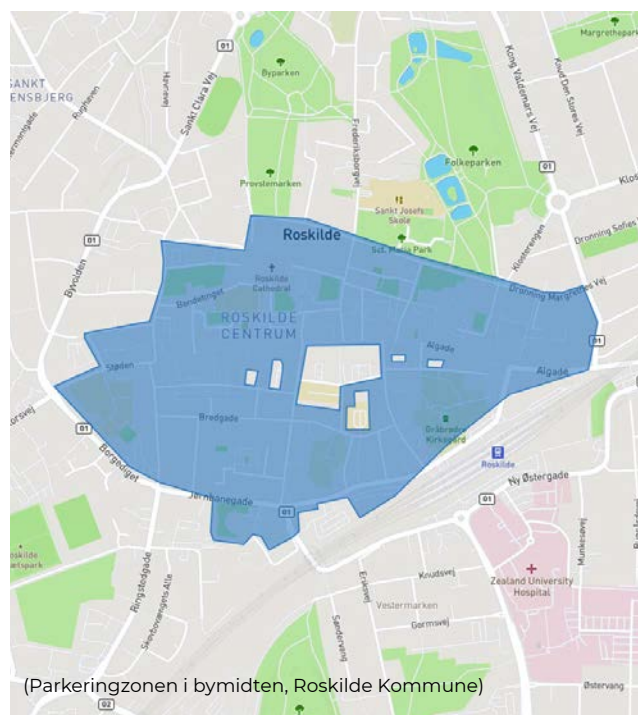
i perioden april 2024 til januar 2025. Samme mønster gør sig gældende i weekender, men med en lavere belægning.

Et gennemsnit på tværs af hverdag og weekend i tidsrummet kl. 8-16 viser en belægning på 65% i nedre del hvor parkering er gratis, og 27% i den øvre del af P-huset, hvor der er betalingsparkering efter 2 timer. Selv i de mest belastede perioder er der en max belægningsprocent på øvre dæk på 41%

Belægning i P-hus Sortebrødre Plads, april 2024 til januar 2025



(Parkeringsdata for P-hus Sortebrødre Plads, Roskilde Kommune)



3.3 Ladeinfrastruktur

Antallet af el- og plug-in-hybridbiler udgør en stigende andel af den samlede bilpark, og siden 2022 er antallet af biler på grønne drivmidler vokset markant. For at understøtte omstillingen skal kommunen ifølge Klimahandleplan 2024 udbyde offentlige arealer til ladestandere tilpasset til efterspørgslen.

Stigende antal el- og hybridbiler

17 % af bilerne i Roskilde Kommune er enten elbiler eller plug-in-hybridbiler, og andelen er stigende. Antallet af elbiler er tredoblet siden 2022, og antallet af plug-in-hybridbiler er steget med ca. 75% i samme periode.

Alligevel udgør el- og hybridbilerne stadig en mindre andel af kommunens samlede bilbestand. Den seneste opgørelse viser, at der er ca. 33.700 benzin- og dieselmotorer mod ca. 6.900 el- og plug-in-hybridbiler.

Ladeinfrastruktur

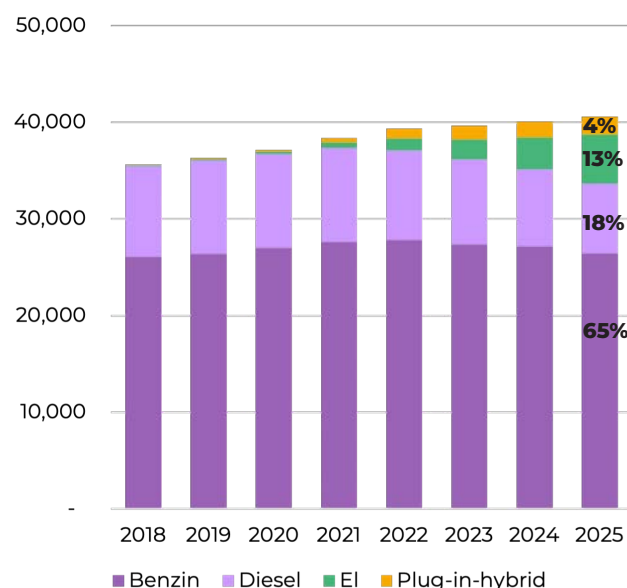
Roskilde Kommune har siden 2022 arbejdet for en betydelig udvidelse af ladeinfrastrukturen i Kommunen, hvilket tallene for 2025 også viser. Der er i dag 653 offentligt tilgængelige ladestandere i Roskilde Kommune, hvilket er en firdobling siden 2022. Heraf er der siden 2022 opsat 94 ladestandere på offentligt vejareal og 62 ladestandere ved kommunale bygninger.

Udover de offentligt tilgængelige ladestandere, som er spredt over hele kommunen, er der også blevet etableret et stort antal private ladestandere.

Bilparken i Roskilde Kommune pr. 1. januar 2025

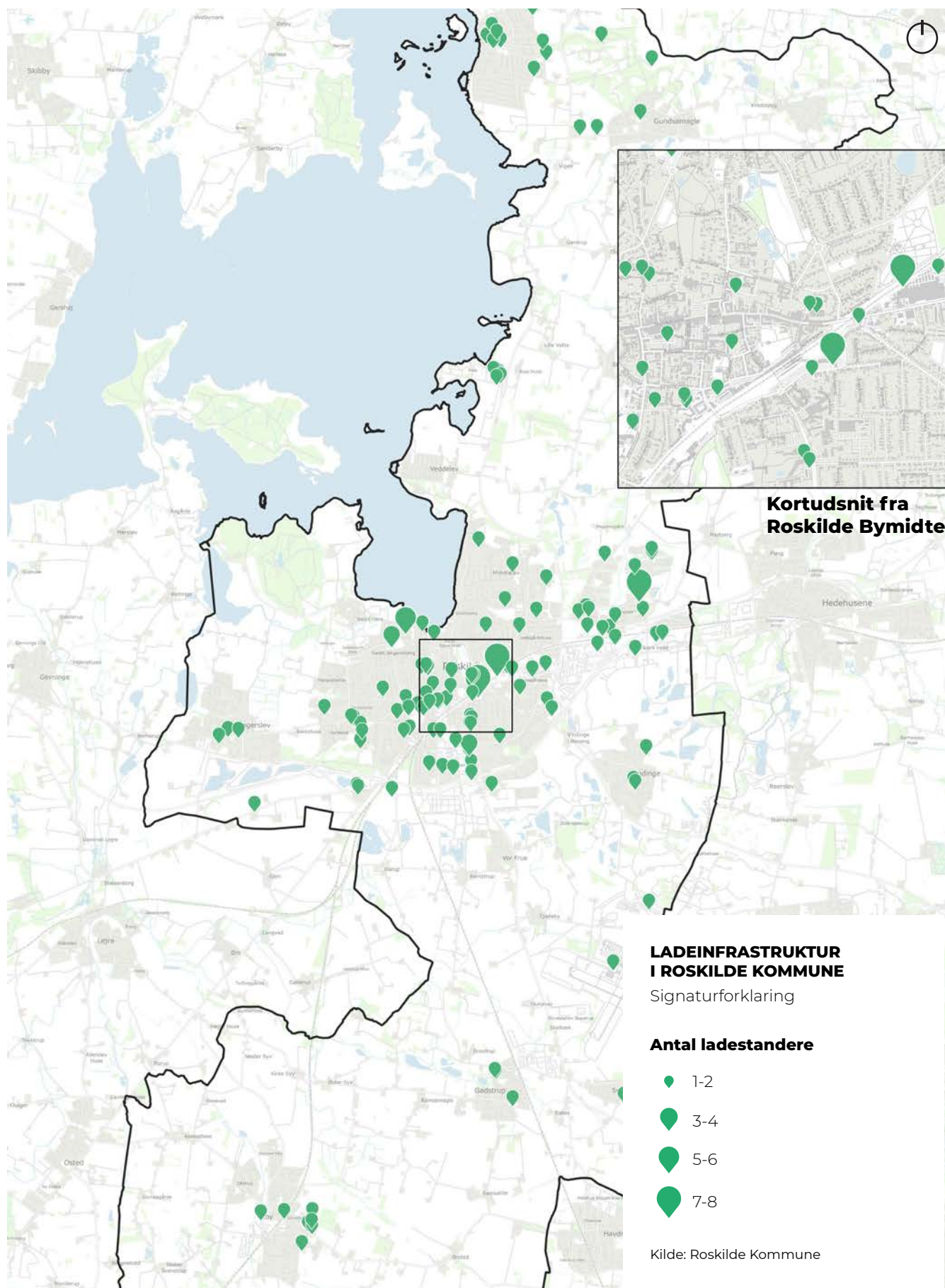
- › 33.669 fossilbiler (benzin eller diesel)
- › 5.107 elbiler
- › 1.818 plug-in-hybridbiler

Udvikling i bilbestanden pr. 1. januar 2025



(Udvikling i bilbestanden i Roskilde Kommune, Danmarks Statistik)









4 Kollektiv trafik

Visionen for den kollektive trafik i Roskilde Kommune er, at den skal være et attraktivt alternativ til bilen uden at belaste miljø og klima.

Kollektiv transport står for 9% af rejserne i 2022-2024. Dette dækker både over rejser foretaget med henholdsvis bus og tog alene, men også over kombinationsrejser, hvor cykel eller bil benyttes i kombination med bus eller tog. Turandelen er steget en smule fra 8% i 2019-2021.

Det kollektive net i Roskilde Kommune består af togforbindelse til fire stationer, hvoraf Roskilde Station er Danmarks 3. største regional- og fjerntogstation med godt 4,4 mio. passager i 2024. Sammen med de to A-buslinjer (201A og 202A) og linje 600S, udgør disse rygraden i det kollektive net i Roskilde Kommune. Dette suppleres med en række lokalruter, tværkommunale ruter og regionale buslinjer. Der køres hver dag 85.000 km i bus inden for Roskilde Kommune.

Mål og pejlemærker for kollektiv trafik

Klimaplan 2024

- › Tværkommunale buslinjer omlægges til emissionsfri busser i takt med udbud, så stort set alle busser til stationen er eldrevne i 2025.

Planstrategi 2023-2027

- › Der skal arbejdes målrettet med gode forbindelser for pendlere med tog, bus og cykel.

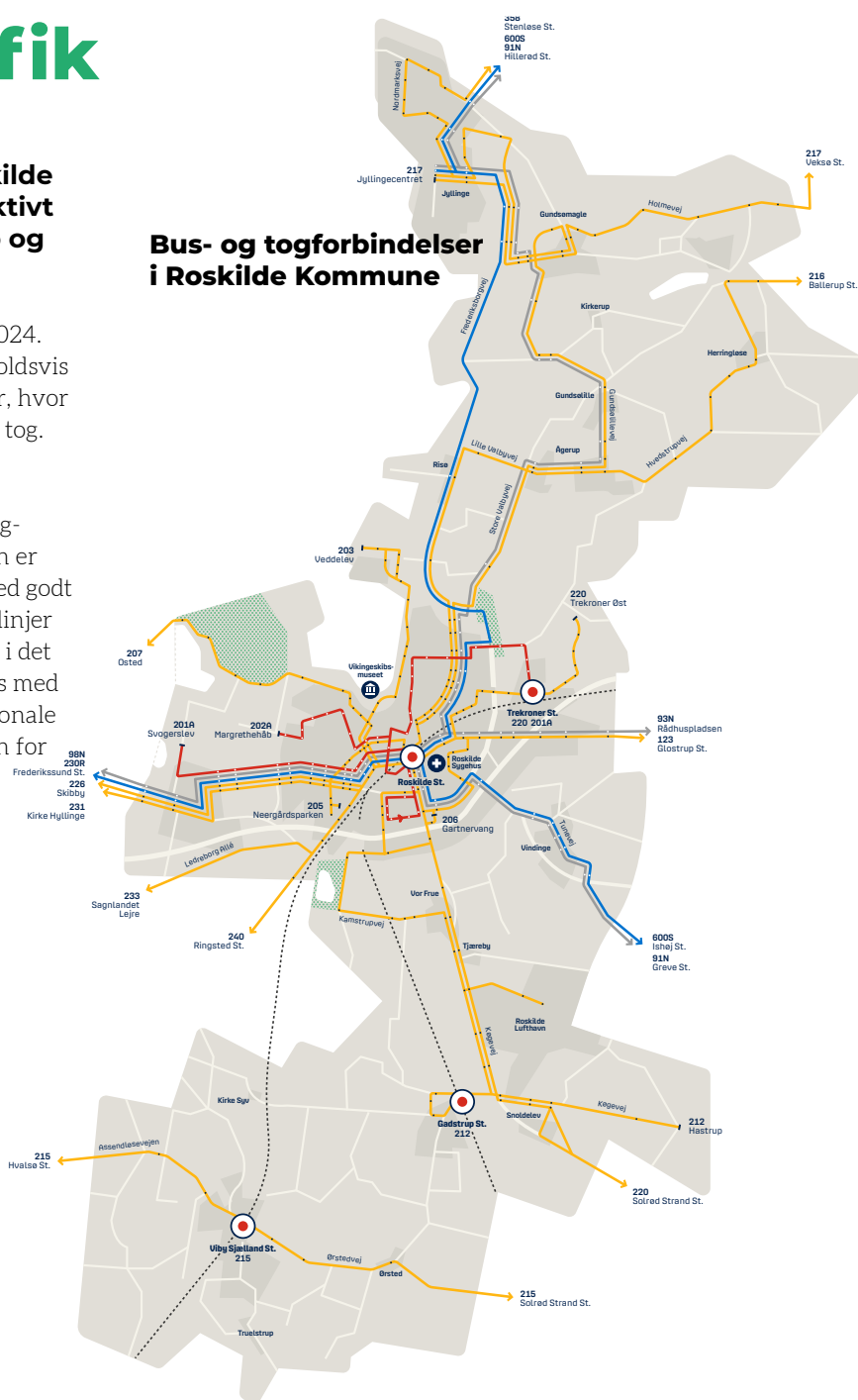
Cyklistplan 2017

- › **Mål:** 50% tilfredse m. kombination af cykel og kollektiv transport

Trafik- og Mobilitetspolitik 2014

- › Nemme og attraktive skiftemuligheder skal få trafikanter til at kombinere med fleksible og bæredygtige måder at transportere sig på.
- › Den bæredygtige transport skal gøres mere attraktiv, hurtig og komfortabel så den kan blive et brugbart alternativ til bilen.
- › Buskørslen skal gøres mere miljøvenlig og mindre støjende.

Bus- og togforbindelser i Roskilde Kommune



Hvad kan Roskilde Kommune have fokus på fremover?

Bus- og togpassagerernes tilbagevenden til den kollektive trafik efter Covid-19 bør fastholdes. Det-te kan ske gennem en fortsat forbedring af kapacitet og kvalitet i den kollektive transport samt gennem styrkede muligheder for at kombinere flere transportformer ved udvikling af knudepunkter. I den forbindelse har et §17 stk. 4-udvalg for kollektiv transport udarbejdet en række anbefalinger, som der målrettet kan arbejdes på at implementere over de næste år.

4.1 Passagertal og ture

Det er næsten lykkedes trafikselskaberne at få passagererne tilbage i den kollektive trafik efter Covid-19. Både i busser og tog er påstigertallene i Roskilde Kommune stort set tilbage på niveau med 2019.

Samlet set blev der foretaget 11,2 mio. rejser med kollektiv transport i 2024, hvilket kun er 6% fra 2019-niveauet inden Covid-19. Rejserne fordeler sig med 5,9 mio. togrejser og 5,3 mio. busrejser.

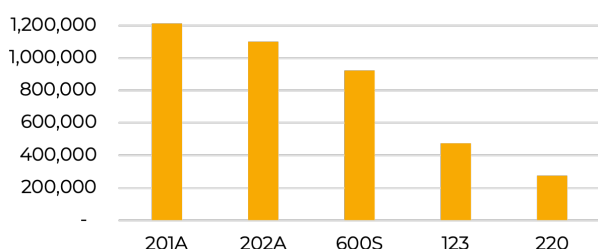
Primært pendlerture og kombination med bus, tog og cykel

Turformålet for kollektivturene er primært pendling til og fra arbejde. 55% af alle kollektivrejser sker i kombination med flere transportformer, heraf flest med cykel. Kombination af tog og bus er steget fra 12 % til 20 % fra 2022-2024, mens kombination med bil er faldet fra 24% til 10%.

A-buslinjer

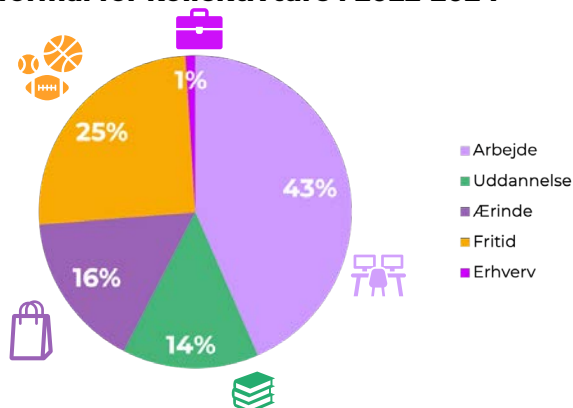
De to A-buslinjer i Roskilde Kommune er de to buslinjer med flest passagerer sammen med S-bus 600S. Disse linjer udgør rygraden i kommunens busbetjening. Passagertallet for linje 201A rundede i 2024 1,2 mio. mens passagertallet for linje 202A var 1,1 mio. passager.

Top 5 buslinjer fordelt på passagertal, 2024



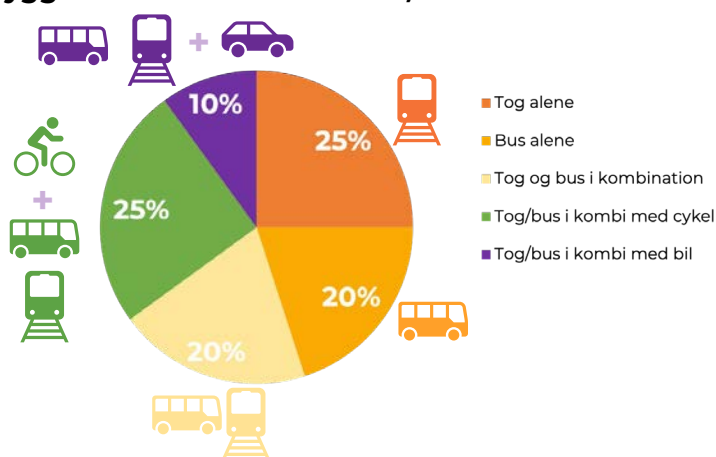
(Antal passagerer på udvalgte buslinjer, Movia)

Turformål for kollektivture i 2022-2024



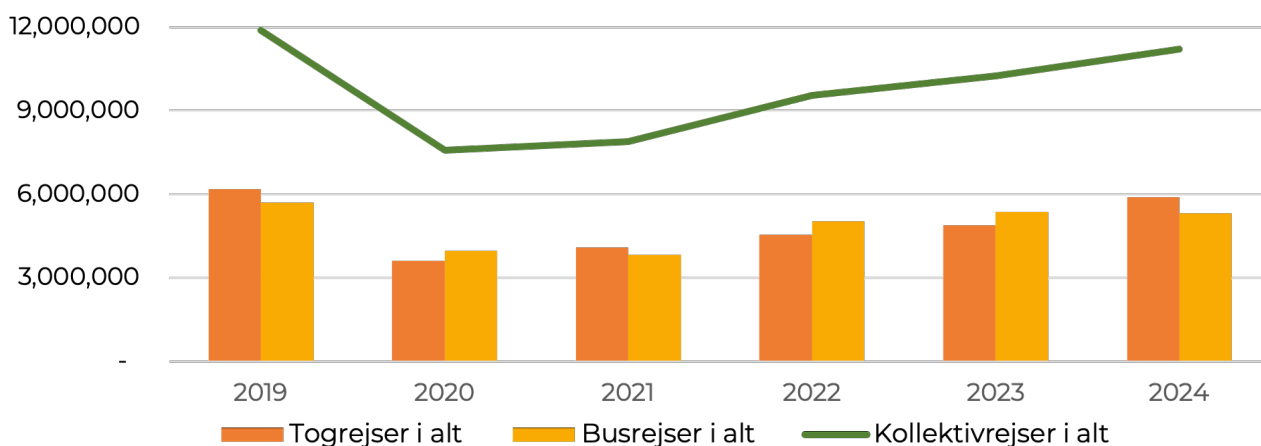
(Fordeling af turformål for kollektivture foretaget af indbyggere i Roskilde, treårigt gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse)

Fordeling af typer kollektivture blandt indbyggere i Roskilde Kommune, 2022-2024



(Kombinationsformer for kollektivture for indbyggere i Roskilde Kommune, treårigt gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse)

Udvikling for alle passagerer i busser og tog, 2019-2024



(Antal passagerer per år i hhv. tog og bus i Roskilde Kommune, Movia og DSB)



4.2 Passagertilfredshed

I Roskilde Kommune er knap 9 ud af 10 tilfredse med busdriften. Det er langt over landsgennemsnittet, hvor kun knap halvdelen er tilfredse med den kollektive transport.

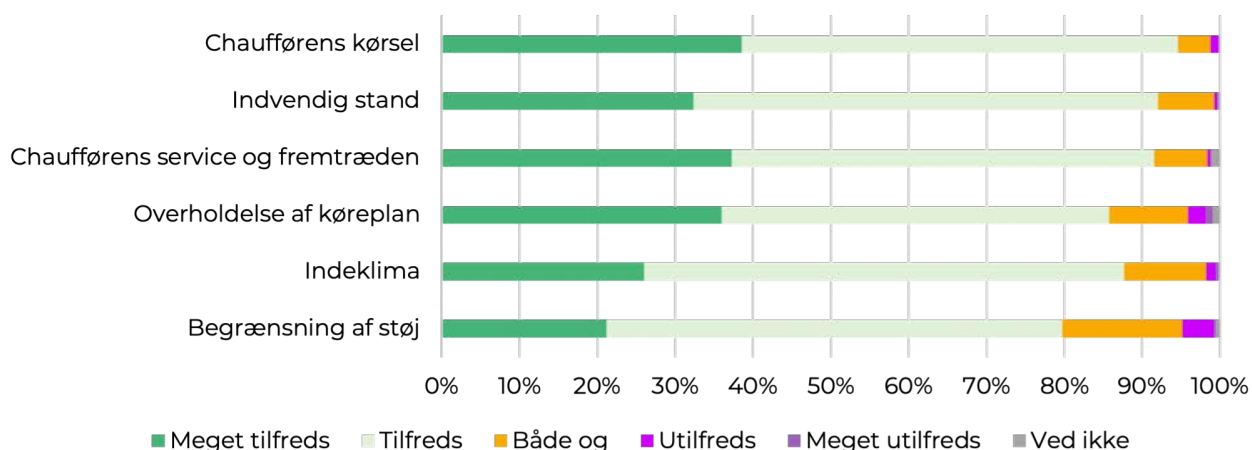
Tilfredshed med buskørsel

Movia gennemfører en fast tilfredshedsundersøgelse blandt buspassagerer. Tilfredsheden er generelt høj i 2024, med mellem 80% og 95% af de adspurgte passagerer, der var "meget tilfredse" eller "tilfredse" på tværs af de seks målpunkter.

Den højeste tilfredshed gælder for chaufførens kørsel og service og fremtræden, samt med den indvendige stand af busserne. Den laveste tilfredshed, som dog havde hele 80 % tilfredse, var ifm. "begrænsning af støj", som dog er steget fra 64% tilfredse i 2022, hvilket kan skyldes overgangen til støjsvage elbusser. Også tilfredsheden med indeklimaet er steget fra 78% tilfredse i 2022 til 88% tilfredse i 2024.

I Passagerpulsens tidligere undersøgelser fra 2019 om passageres tryghed ved stationer var Roskilde St. den station i kommunen med højest tryghed og lavest utryghed, mens Viby St. var den station med lavest tryghed og højest utryghed.

Tilfredshed med buskørsel blandt passagerer i Roskilde Kommune



(Andel af buspassagerer, som er tilfredse eller utilfredse med buskørslen i Roskilde Kommune, Movias tilfredshedsundersøgelse 2024)



4.3 Stationer og knudepunkter

Adgangen til den kollektive trafik via stationer og trafikknudepunkter er afgørende for at gøre den kollektive rejse attraktiv og gnidningsfri for passagererne.

Nye trafikknudepunkter

I forbindelse med §17 stk. 4-udvalget om Kollektiv transport, som var nedsat i 2024, blev knudepunkter udpeget som et vigtigt indsatsområde. Der er nemlig fortsat potentiale for at videreudvikle kommunens knudepunkter og dermed understøtte passagerforholdene, samt gøre det lettere at komme til og fra den kollektive trafik med cykel og til fods.

Ny fremtidig vision for Roskilde St.

Det tidligere byudviklingsprojekt omkring Ny Østergade er lagt i graven og i stedet skal der udvikles en ny vision, der over de kommende år vil fokusere på at opgradere Roskilde Station som byens vigtigste knudepunkt af stor lokal og regional betydning. S-toget skal bruges som driver for udviklingen og fokus er på at opgradere det samlede stationsområde med optimale muligheder for at skifte mellem tog, bus og cykel, styrkede forbindelser på tværs og på langs af jernbanen samt attraktive byrum

Cykelparkering ved stationer og busstop

Cykelparkeringspladserne på stationerne har generelt en middel til høj belægningsprocent. Siden 2016 er antallet af parkerede cykler på de fire stationer faldet med ca. 1/3, selvom der er tilføjet 206 flere cykelparkeringspladser siden 2021. Målet i Cyklistplan 2017 om, at flere skal cykle til kollektiv trafik, er dermed ikke nået.

Roskilde Kommune har de seneste år opgraderet cykelparkeringsforholdene ved en række busstoppesteder. I alt er der etableret 56 overdækkede cykelparkeringspladser ved 5 stoppesteder. Der er ikke foretaget tællinger af antallet af parkerede cykler.

Flere skal kombinere cyklen med kollektiv trafik

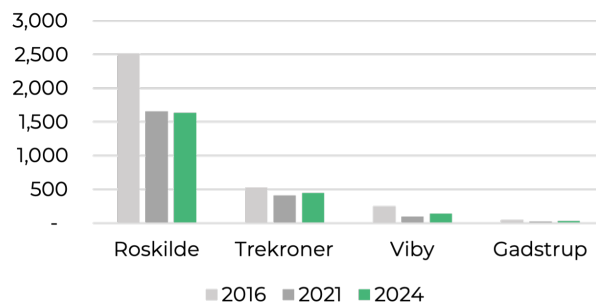


Mål: 50% tilfredse m. kombination af cykel og kollektiv transport
Status: 50% tilfredse i 2024.



Mål: Flere skal parkere deres cykel på stationer og busstoppesteder.
Status: Færre har parkeret deres cykel ved stationer i 2024 end i 2016 og cykler ved busstoppesteder er ikke talt.

Udvikling i parkerede cykler ved stationer i 2016, 2021 og 2024



(Antal cykler parkeret, DSB's tællinger)

Antal parkerede cykler ved stationer i 2024

Roskilde St.*	Stativ	Over-dækket	Aflåst	I alt
Cykelparkeringspladser	785	1.241	866	2.892
Antal parkerede cykler	476 (61%)	784 (63%)	381 (44%)	1.661

Trekroner St.	Stativ	Over-dækket	Aflåst	I alt
Cykelparkeringspladser	448	120	80	648
Antal parkerede cykler	329 (73%)	35 (29%)	85 (106%)	449

Viby St.**	Stativ	Over-dækket	Aflåst	I alt
Cykelparkeringspladser	168	295	20	483
Antal parkerede cykler	0 (0%)	139 (47%)	2 (10%)	141

Gadstrup St.	Stativ	Over-dækket	Aflåst	I alt
Cykelparkeringspladser	78	56	-	140
Antal parkerede cykler	18 (23 %)	15 (27 %)	-	33

(Antal cykler talt i cykelstativer ved stationer i Roskilde Kommune, DSB's tællinger, 2024)

* Anvendt 2023-tal for parkering "Ved Posthuset, bytunnel"

** Anvendt 2023-tal for parkering "Vest for banen" og "Vy017 (Syd for station)"







5 Delemobilitet

I de seneste år er der kommet et stigende fokus på deleøkonomiske løsninger indenfor mobilitetsområdet. Udviklingen er drevet af nye løsninger, særligt inden for digitale platforme. Tilbud om bycykler, delebiler og samkørsel har gjort det lettere at dele mobilitet og transport på tværs af borgere til gavn for både trængsel, luftkvalitet, trafikstøj og klima.

Hvad er delemobilitet?

Delemobilitet dækker alle de transportformer, hvor transportmidlerne bliver delt mellem forskellige brugere. Det kan både være deling af ét transportmiddel på skift, som fx ved bycykler eller delebiler. Men det kan også være at deles om selve turen, som fx ved samkørsel.

Både private og fællesskabsdrevne løsninger

Ordningerne, som findes i Roskilde Kommune, spænder over at være tilbud fra private firmaer til borgerdrevne non-profit initiativer. Udbredelsen af deleøkonomiske mobilitetstilbud kan give flere borgere mulighed for at få dækket deres mobilitetsbehov mere effektivt og fleksibelt uden selv at behøve at eje et køretøj. Samtidig giver særligt de borgerdrevne ordninger muligheden for at være del af nye fællesskaber.

Relevante mål og indsatser for delemobilitet i planer og strategier

Planstrategi 2023-2027

Bæredygtige mobilitetsindsatser på erhvervsområdet:

- › Der skal arbejdes målrettet med samkørsel, ligesom der skal være fokus på gode forbindelser for pendlere med cykel, tog og bus.

Parkering skal samtænkes på tværs:

- › Der skal udvikles en nem og overskuelig parkeringsløsning for biler, busser og cykler med en parkeringskapacitet i balance, hvor flere deles om bilerne.

Den dynamiske bymidte

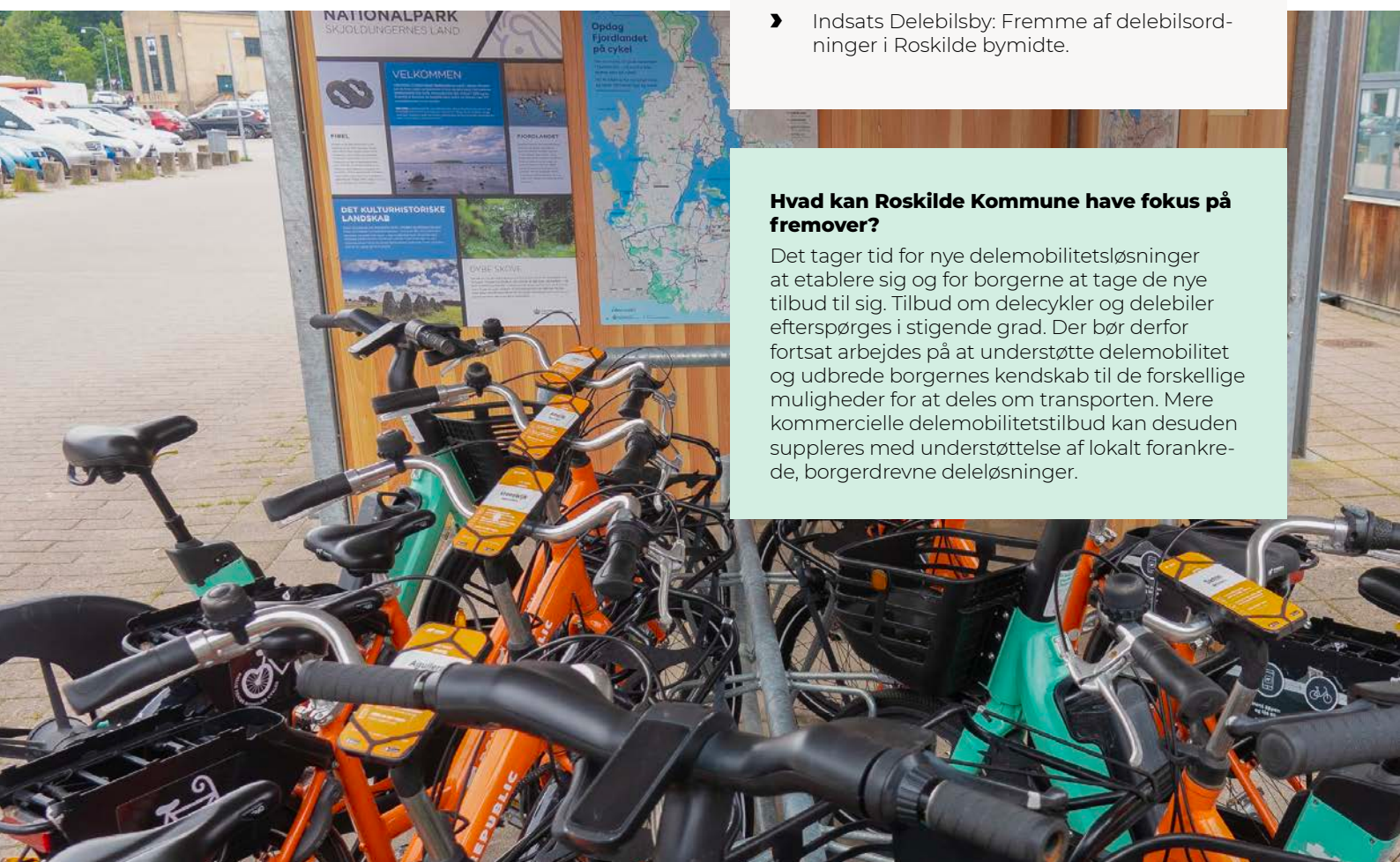
- › Kommunen skal arbejde for at understøtte bæredygtig bilisme med ladestandere og delebilspladser i centrale parkeringshuse.

Parkeringsstrategi

- › Fremme bæredygtig mobilitet: Delebiler, elbiler og cykler er mobilitetsformer, der afhjælper trængsel, forbedrer luftkvalitet, reducerer CO₂-udledning og dæmper trafikstøj. Dem skal vi give prioritet i bymidten så parkeringsbehovet minimeres.
- › Indsats Deleby: Fremme af delebilsordninger i Roskilde bymidte.

Hvad kan Roskilde Kommune have fokus på fremover?

Det tager tid for nye delemobilitetsløsninger at etablere sig og for borgerne at tage de nye tilbud til sig. Tilbud om delecycler og delebiler efterspørges i stigende grad. Der bør derfor fortsat arbejdes på at understøtte delemobilitet og udbrede borgernes kendskab til de forskellige muligheder for at deles om transporten. Mere kommercielle delemobilitetstilbud kan desuden suppleres med understøttelse af lokalt forankrede, borgerdrevne deleløsninger.



5.1 Bicykler

Bicyklerne i Roskilde Kommune har været tilgængelige siden april 2022 og bliver brugt til ca. 1.400 ture om måneden. De 110 orange cykler fra firmaet Donkey Republic kan lejes via en app, og hentes og afleveres mange steder i kommunen.

Delecykler udgør et fleksibelt mobilitetstilbud til både lokale og besøgende, som supplement til den kollektive rejse på det sidste stykke eller som alternativ til egen cykel. Udover delecykler fra Donkey Republic, har Roskilde Kommune tidligere haft eldelecykler fra BOLT, og fra juni 2025 har DOTT stillet ca. 200 eldelecykler op i kommunen.

Mere end 17.000 ture i 2024

Bicyklerne er i 2023 og 2024 blevet et udbredt mobilitetstilbud. Cyklerne bliver særligt brugt i eftermiddagstimerne, og flest ture foretages fredag og lørdag. Dog er turfordelingen over ugedagene jævnt fordelt, men søndag er den ugedag med færrest bycykelture.

I 2024 blev der foretaget ca. 47 ture pr. dag på Donkey Republic-cykler, hvilket var en stigning fra 46,5 ture pr. dag i 2023 og 42 ture pr. dag i 2022. I sommerperioden fra juni til og med august 2024 blev der foretaget ca. 78 ture om dagen.

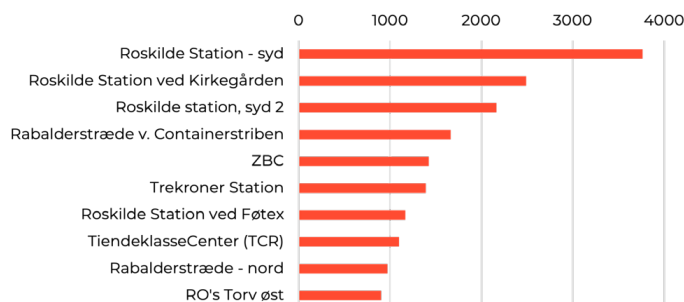
Populær sommertransport

Bicyklernes højsæson er i sommerperioden fra juni til september, mens brugen typisk falder i vintermånederne. De daglige ture nåede et højdepunkt den 1. juli 2025, hvor der i forbindelse med Roskilde Festival blev foretaget 419 ture.



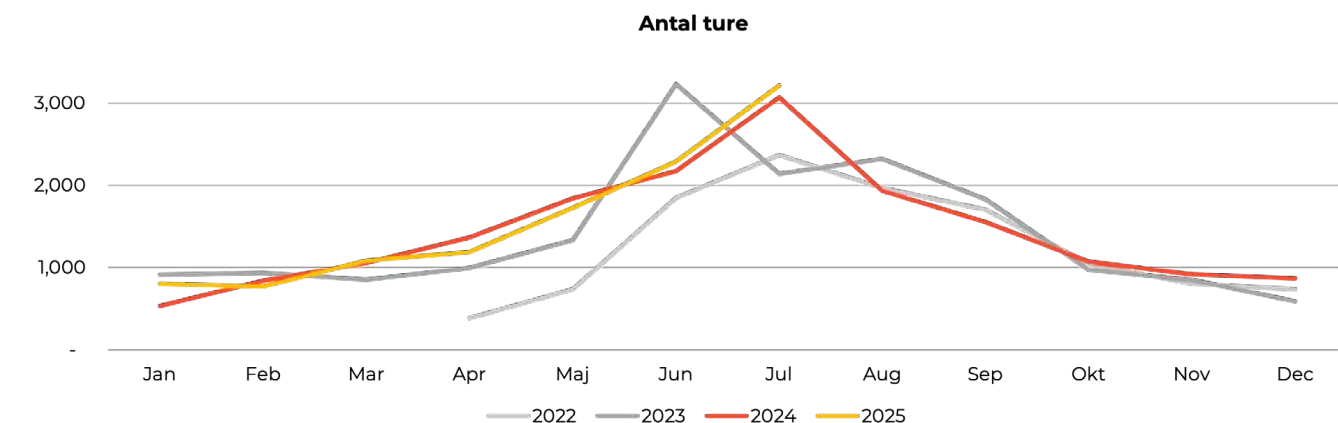
flere ture pr. dag i festivaldagene 28/6-5/7 end i månederne maj og juni inden festivalen

Top 10 bycykelhubs i perioden 2022-2025



(Antal udlejninger per bycykelhub, 2022-2025, data fra Donkey Republic)

Antal ture pr. måned med bycykel i 2022-2025



(Ture per måned, data fra Donkey Republic)

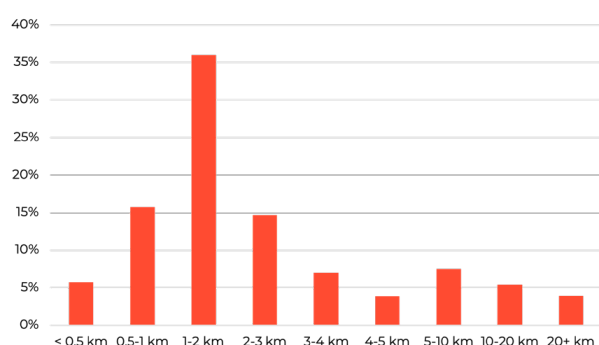


Primært danske brugere på korte ture

74% af bycyklernes brugere er registreret med et dansk telefonnummer, hvoraf 14% er faste medlemmer og de øvrige er lejlighedsvis brugere. De resterende 26% er udenlandske gæster.

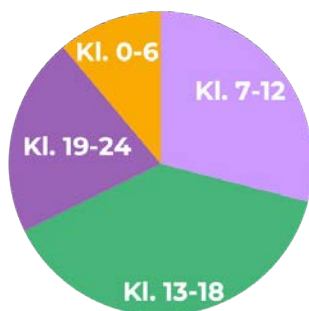
En stor andel af turene foregår til/fra Roskilde St. og bycyklerne fungerer dermed som last-mile løsning for mange brugere. 57% af turene er på under 2 km.

Fordeling af ture på bycykel ift. turlængde



(Antal ture fordelt på turlængde, data fra Donkey Republic)

Fordeling af ture på bycykel ift. tidspunkter



(Antal ture fordelt på tidspunkter hen over døgnet, data fra Donkey Republic)

Forsøg med kommunal støtte

Tilbuddet om bycykler er indtil videre et forsøg, som har kørt siden april 2022 med mulighed for forlængelse til 2027. Roskilde Kommune medfinansierer løsningen og har købt selve bycyklerne af Donkey Republic. Det er kommunens materielgård i samarbejde med en lokal cykelsmed, der står for driften. Der har været ca. 241.000 kr. i brugerindtægter i 2023 og 228.000 kr. i 2024. Indtægterne går direkte til at medfinansiere driften af systemet.

Delecykler fra BOLT

I perioden maj til august 2024 forsøgte operatøren Bolt at opstille delecykler i kommunen, men de valgte at trække sig grundet manglende forretningspotentiale. Operatøren opnåede knap 3.000 udlejninger, og 1.350 unikke brugere i juli måned.

Nyt forsøg med 200 elcykler fra DOTT

I juni 2025 har operatøren DOTT lanceret en delemobilitetsløsning med 200 elcykler. Cyklerne er ligesom cyklerne fra Donkey Republic primært placeret i Roskilde by og den nærmeste omegn. Der er indgået en kontrakt for en forsøgsperiode på et år, med mulighed for forlængelse i op til to år ét år ad gangen.

I forbindelse med lanceringen af cyklerne fra DOTT har Plan- og Teknikudvalget vedtaget en række principper for aftalevilkår, der også gælder fremover, når private operatører ønsker at etablere sig med udlejning af delecykler i Roskilde.



5.2 Delebiler

Delebiler dækker over en bred vifte af koncepter, som har forskellige typer organisering og ejerforhold. Fælles for ordningerne er, at bilerne i høj grad bliver delt mellem forskellige brugere på skift. Code delebilsordninger kan gøre det muligt for flere at vælge delebil fremfor egen bil eller bil nr. 2.

Indsats: Flere faste og synlige pladser og delebilshåndbog som guide

I Parkeringsstrategiens indsats "Delebilsby for Roskilde bymidte" indgår dels at afsætte faste og synlige p-pladser til delebiler, dels at samarbejde med bygherrer samt at kommunikere muligheden for delebilsordninger til borgere og besøgende. I den forbindelse har Roskilde Kommune i 2023 udarbejdet en delebilshåndbog, der fungerer som guide til etablering af nye delebilsordninger.

Udførte tiltag fra 2022 og frem:

- › Udarbejdelse af delebilshåndbog
- › Etableret delebilsordning i bofællesskabet Rullestenen på Musicon med udgangspunkt i Roskilde Kommunes delebilshåndbog

Planlagte tiltag:

- › Etablering af delebilsordning i Skousbo i Viby i 2025/2026
- › Etablering af delebilsordning på Sankt Hans Vest

Flere bruger el-delebilerne

Data fra Green Mobility viser, at Green Mobility bilerne kører flere km år for år. I 2021 blev Green Mobilities parkeringszone udvidet i Roskilde, hvilket formentligt har betydet, at flere parkerer bilen i kommunen.

- › **Antal brugere:**
Ca. 3.150 borgere med postnummer i Roskilde, hvilket er en tredobling ift. antallet af brugere i 2022.
- › **Antal ture:**
Ca. 7.000 ture startede i Roskilde i 2024, hvilket svarer til ca. 590 ture pr. måned og 19 ture pr. dag. Dette udgør en stigning på knap 170 % siden 2022.
- › **Antal km:**
Ca. 490.000 km er blevet kørt på de 7.000 ture. Dette svarer til ca. 41.000 km pr. måned og 1.350 km pr. dag.

Forskellige typer af delebilsløsninger:

Delebiler med faste pladser

- › Delebilerne holder på faste parkeringspladser indenfor en geografisk afgrænset zone, som ordningen dækker.
- › I Roskilde Kommune er det delebilsudbyderen Hyre, som udbyder denne type delebiler.

Free floating delebiler

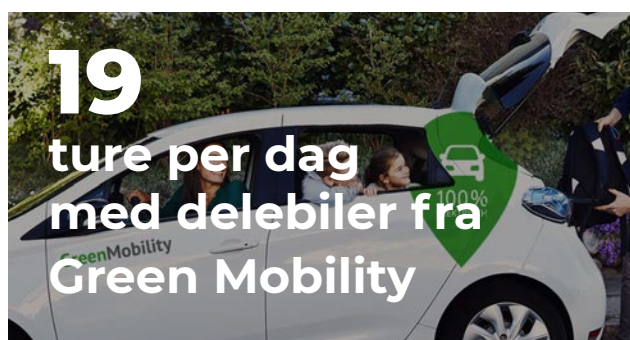
- › Delebilerne kan afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for en geografisk afgrænset zone.
- › I Roskilde Kommune er det delebilsudbyderen Green Mobility, som udbyder denne type delebiler. Green Mobility har kun elbiler.

Nabo-til-nabo

- › Deleservices, hvor ejere af privatbiler udlejer deres bil til andre medlemmer af ordningen.
- › GoMore udbyder en platform til at facilitere denne type deling af biler.

Borgerdrevne delebilsordninger

- › Der findes også lokale borgerdrevne delebilsordninger. Her går borgere sammen og stifter en delebilsklub, hvor de sammen ejer og deler biler.



410
nabo-til-nabo udlejninger via GoMore i 2024



5.3 Samkørsel

Samkørsel sker ved at flere kører sammen i én bil. Dette bidrager til en mere effektiv udnyttelse af de enkelte bilture. Samkørsel sker både mere uformelt i mindre lokalsamfund, mellem bekendte eller som blafferi. I de senere år er der dog også dukket forskellige platforme op, som giver mere formaliserede løsninger til at fremme samkørsel.

Indsats: 2-årig forsøgsordning om samkørsel med NaboGo

Roskilde Kommune testede i 2022-2023 en 2-årig forsøgsordning med samkørselsplatformen NaboGo med fokus på samkørsel til og fra uddannelser og arbejdspladser. I januar 2024 besluttede Klimarådet ikke at forlænge samarbejdet med NaboGo i 2024, idet ingen af de tre arbejdsmaal for 2023 blev indfriet.

Data om samkørsel 2022-2023

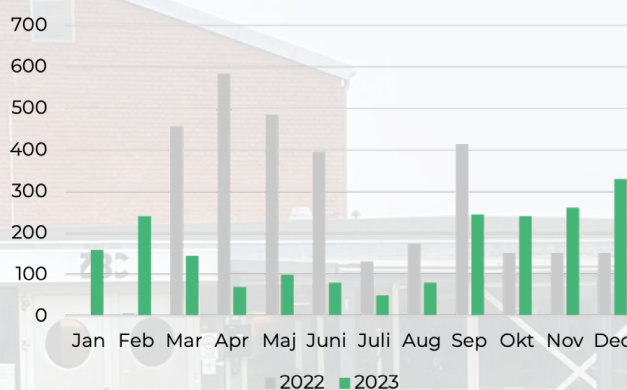
- › Antal samkørsler: Der blev gennemført ca. 3.100 samkørsler i 2022, og ca. 2000 samkørsler i 2023. Dette svarer til at antallet af samkørsler per måned faldt fra 259 til 167 samkørsler.

Data for 2022

- › Destination: 90% af turene krydsede kommunegrænsen og 10% af samkørselsturene var interne ture i kommunen i 1.-3. kvartal.
- › Turlængde: Ca. 30 km var gennemsnitslængden per samkørsel i 3. kvartal.
- › Antal brugere: Ca. 500 brugere med adresse i kommunen i 3. kvartal.
- › Der er ca. dobbelt så mange chauffører som passagerer blandt de oprettede brugerprofiler i 3. kvartal.



Antal samkørsler med NaboGo 2022 og 2023



(Antal ture kørt med samkørselsportalen NaboGo, 2022-2023, NaboGos opgørelse)



6 samkørsler per dag
med NaboGo i 2023





6 Børn og unge i bevægelse

Visionen for børn og unges transport i Roskilde Kommune er, at flest mulige i alle aldersgrupper skal have mulighed for at være aktive og bevæge sig med bæredygtig transport i hverdagen.

Dette skal ske ved at give bedre mulighed for sikker, miljørigtig og sund transport til skole. Også transporten i fritiden skal give bedre mulighed for sundhed gennem bevægelse. De seneste år er andelen af skolebørn, der cykler eller går i skole faldet, og blandt disse er der færre, der oplever deres skolevej som tryk.

En bredspektret indsats

Roskilde Kommune arbejder løbende på at gøre de trafikale forhold sikre, trygge og attraktive for børn og unge, bl.a. ved at forbedre de trafikale forhold omkring skoler og fritidstilbud. Samtidig er der også fokus på at formidle og inspirere til gode transportvaner gennem undervisningsforløb og oplevelser. Siden kommunens værtskab for Tour de France i 2022 er der hvert år gennemført en "BørneTour" for de 3-15-årige. Derudover deltager skoler, institutioner og ungdomsuddannelser på tværs af kommunen i årlige landsdækkende cykelkampaner.

Hvad kan Roskilde Kommune have fokus på fremover?

Der bør fortsat være en kontinuerlig indsats omkring skoler både med fokus på adfærdspåvirkning, information, samt at understøtte skolernes rolle yderligere i udførelsen af fx trafikundervisning af elever. Dertil bør indsatsen med fokuserede skolevejsanalyser samt fysiske og adfærdsmæssige tiltag omkring enkelte skoler fortsættes, herunder med fokus på evaluering af allerede udførte tiltag. Ligeledes kan indsatsen omkring cykling i dagtilbud og på ungdomsuddannelser styrkes.

Målsætninger i Cyklistplan 2017

Flere børn skal cykle til skole og i fritiden



Mål: Der gennemføres en undersøgelse af transportvaner til/fra skoler, og der udpeges indsatsområder på baggrund af resultaterne.

Status: 34% skolebørn cykler i 2025 (37% i 2017). En lang række indsatser for at få flere børn til at cykle og gå i skole er udpeget og igangsat siden 2017.

Målsætninger i Trafiksikkerhedsplan 2021-2030

Skoler



Mål: Alle grundskoler har en trafikpolitik i 2025

Status: 65% af skoler har en trafikpolitik (75% af folkeskoler og 40% af fri- og privatskoler)



Mål: 80 % af alle skolebørn fra 3.- 9. klasse, der aktivt transporterer sig selv, skal føle sig trygge eller meget trygge på deres skolevej i 2025.

Status: 77% i 2025 (67 % i 2019.)

Mål i Trafik- og mobilitetspolitik 2014

- › Flere børn skal cykle eller gå i skole
- › Der skal være god adgang for alle til fods eller på cykel til rekreative oplevelser



6.1 Skolebørn på to hjul og gåben

Visionen for børn og unges transport i Roskilde Kommune er, at flest mulige i alle aldersgrupper skal have mulighed for at være aktive og mobile i hverdagen. Udviklingen siden 2017 viser dog, at færre elever cykler og går til skole, og at færre er trygge på skolevejen.

Siden 2017 har Roskilde Kommune gennemført en Transport- og tryghedsundersøgelse for skoleelever hvert andet år. I 2025 deltog 4450 elever fordelt på 26 skolematrikler. I alt er der 29 skoler i Roskilde, heraf 21 folkeskoler og otte privatskoler, og 10.790 børn i alderen 6-15 år.

Cyklen er mest udbredt, og mere end hver anden elev bruger aktiv transport

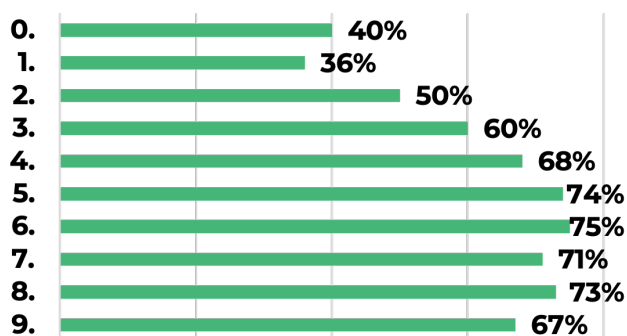
Af alle eleverne er det 34%, som cykler til skole, og 17%, som går, i alt 51%. Dertil bruger 5% rulleskøjter, løbehjul mv. De resterende bliver kørt i bil eller med kollektiv trafik.

Dette er et mindre fald ift. 2017, hvor 37% cyklede og 18% gik. Dermed er Cyklistplanens mål om, at flere skoleelever skal cykle og gå, ikke opnået.

De ældste elever og kommuneskoleelever er mest aktive

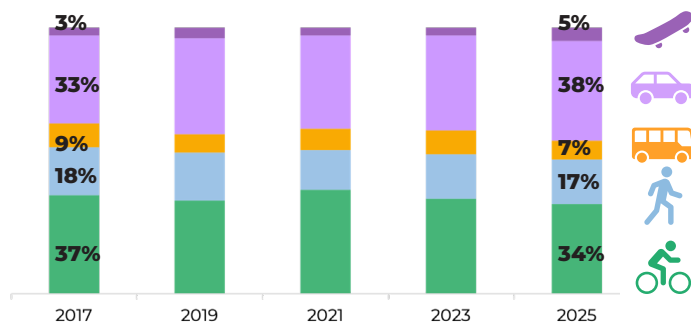
60% af eleverne på kommuneskoler bruger fysisk aktiv transport, mens det kun gælder 28% af eleverne på privatskoler. En del af forklaringen kan være, at privatskoleelever oftere bor længere væk fra skolen. Andelen af elever, der bruger aktiv transport, stiger desuden markant med alderen.

Elever der cykler og går til skole selv på kommuneskoler, fordelt på klassetrin 2025



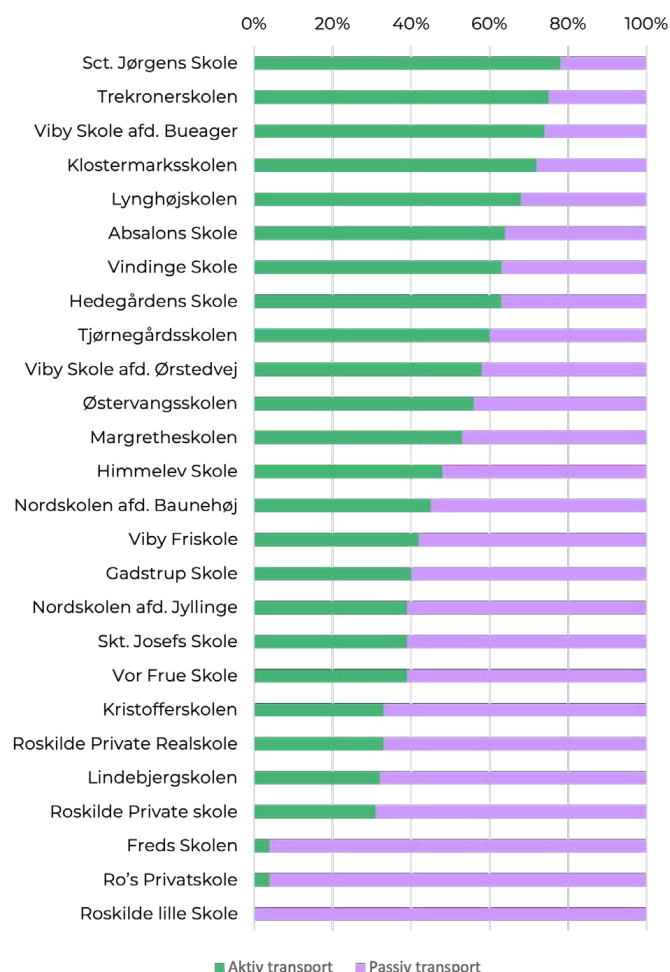
(Kommuneskoleelever fra 3.-9. klasse, som selv cykler og går til skole, Transport- og tryghedsundersøgelse for skoler)

Elevernes transport til skole 2017-2025



(Ture til skole foretaget af 6-15-årige elever i Roskilde Kommune, Transport- og tryghedsundersøgelse for skoler)

Andel af aktiv og passiv transport på skoler i Roskilde Kommune, 2025



(Andel af elever fra 3.-9. klasse, som cykler / går vs. bliver kørt i bil eller med kollektiv transport, Transport- og tryghedsundersøgelse for skoler)

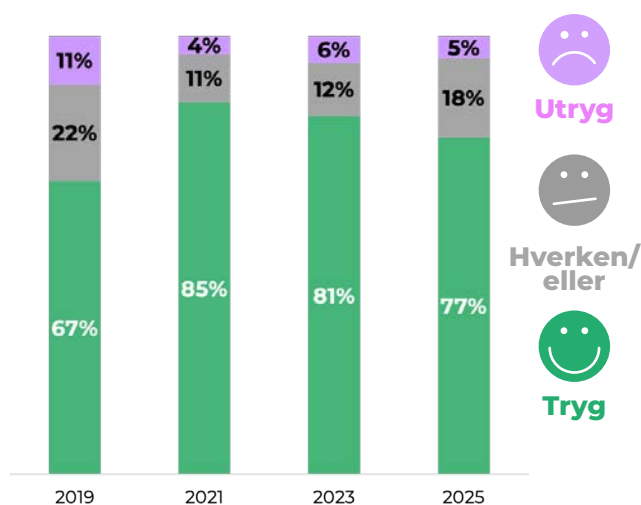


De fleste elever føler sig trygge og bruger hjelm

77% af de adspurgte elever fra 3.-9. klasse, som bruger aktiv transport til skole, oplever deres skolevej som tryk, 18% hverken/eller og kun 5% utryk. Dette er en forbedring siden 2019, men et fald siden 2021. Dermed er målet i Trafiksikkerhedsplan 2021 om 80% trykke skoleelever ikke nået.

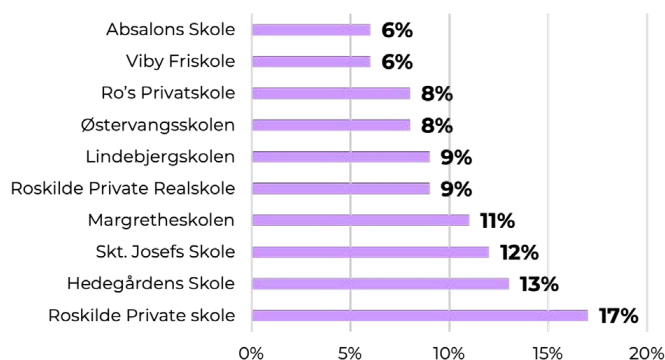
Blandt de cyklende elever er det ca. 93%, der bruger cykelhjelm i 0.-6. klasse, hvorefter andelen falder til 75% i 8. klasse, mens 44% af eleverne i 9. klasse anvender cykelhjelm. Der er dog visse skoler, hvor andelen af elever, der føler sig utrykke ved skolevejen, er større end gennemsnittet, og som fremtidige skoleindsatser med fordel kan målrettes til.

Oplevet tryk ved skolevejen 2019-2025



(Andel af trykke og utrykke elever fra 3.-9. klasse, som cykler og går til skole, Transport- og trykhedsundersøgelse for skoler)

Skoler med højest andel af utrykke elever 2025



(Andel af elever fra 3.-9. klasse, som cykler / går i skole og oplever skolevejen som utryk, Transport- og trykhedsundersøgelse for skoler)

6.2 Cykelfremme i skolerne

Skolerne i Roskilde Kommune spiller en vigtig rolle for at fremme cykling og forbedre elevernes trafikale kompetencer gennem færdselsundervisning i klasserne.

Rådet for Sikker Trafik opgør hvert år de danske skolars trafikindsatser ifm. den lovpligtige færdselsundervisning, udarbejdelse af trafikpolitikker mv. I en national benchmark fra 2024 scorer Roskilde Kommune 439 ud af 1.000 point og ligger dermed i den lave ende ift. landsgennemsnittet.

Trafikundervisning i skolerne

Langtfra alle skoler i Roskilde Kommune afholder trafikundervisning, og kommunen ligger under landsgennemsnittet. Kun en tredjedel af skolerne underviser i trafikale risici for de ældste elever i udskolingen, selvom denne aldersgruppe typisk har den højeste risiko for at komme til skade i trafikken. Trafikundervisningen begrænses sandsynligvis af, at kun 67% af folkeskoler og 60% af fri- og privatskoler har en tilknyttet færdselskontaktlærer. 65% af skolerne har en trafikpolitik, omend kun få af disse indeholder en beskrivelse af, hvilke klassetrin, der tilbydes trafikundervisning. Målet i Trafiksikkerhedsplan 2021 om trafikpolitik på alle skoler er dermed ikke nået.

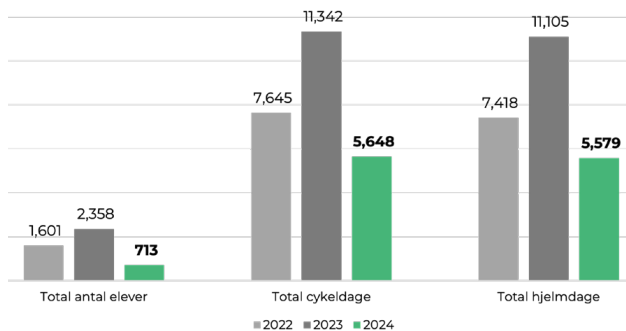


Roskilde Kommunes forankring af trafikindsatser på skolerne:

Kommunen har det seneste skoleår gjort følgende for at forankre skolernes trafikindsats:

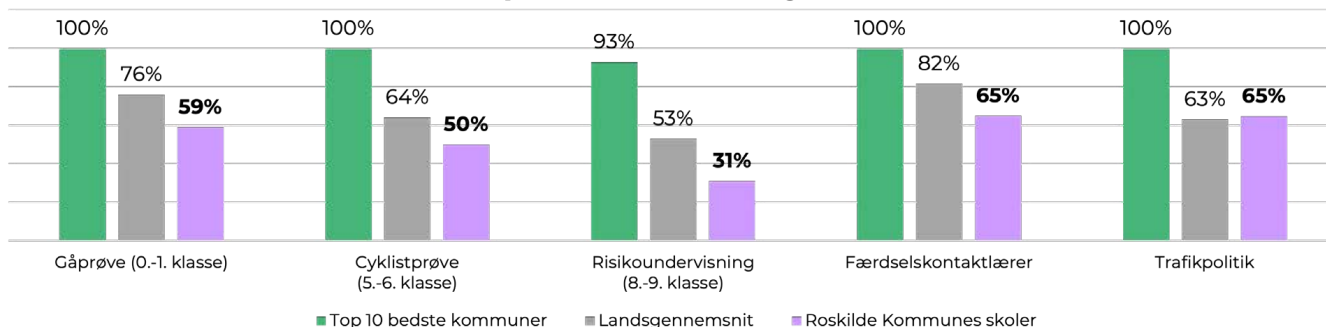
- 8 skoler deltog i Cyklistforbundets skolekampagne "Alle Børn Cykler", med 735 elever fordelt på 35 klasser, som cyklede 5.648 dage i alt
- Deltagelse i Rådet for Sikker Trafiks skolestartskampagne og skolepatruljekampagnen "Den Sureste Uge" samt sat vejkanthplakater ("Børn på vej") op på skolevejene
- Dialog med udvalgte skoler, der ikke har en trafikpolitik, hvor skolens tilbud om trafikundervisning er beskrevet, om at udarbejde en sådan
- Dialog med Politiet om trafiksikkerheden på kommunens skoler.

Deltagelse i skolekampagnen "Alle børn cykler!"



(Deltagelse i "Alle børn cykler!"-kampagnen, Cyklistforbundet)

Roskilde Kommunes trafikindsats på skoler sammenlignet med resten af Danmark



(Andel af skoler, der tilbyder forskellige indsatser ifm. trafiksikkerhed, Rådet for Sikker Trafiks Skoletrafiktest)



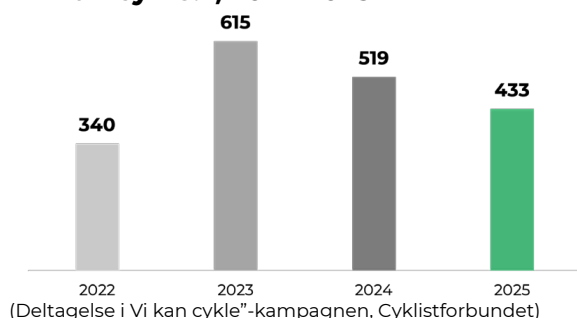
6.3 Cykling for de små og de store

Code transportvaner starter tidligt

En tidlig indsats for førskolebørn bidrager til at give dem interesse for cykling og gang og træne deres kompetencer i trafikken. En undersøgelse fra 2021 viser, at institutionsbørn køres i bil langt hyppigere end skolebørn, og kun 16% af institutionsbørn ankommer selv til fods eller på cykel. Blandt de forældre, der vælger cykle og gå med deres børn, er den mest fremtrædende begrundelse, at de gerne vil have, at deres børn lærer at færdes i trafikken. Samlet set angiver fire ud af 10 forældre, at de gerne ville gå eller cykle oftere til institutionen.

Ti institutioner deltog i Cyklistforbundets cykelkampagne for daginstitutioner, "Vi kan cykle!" i 2025 med i alt 433 børn, hvilket er lidt færre end i 2024 og 2023.

Førskolebørns deltagelse i cykelkampagnen "Vi kan cykle!", 2022-2025

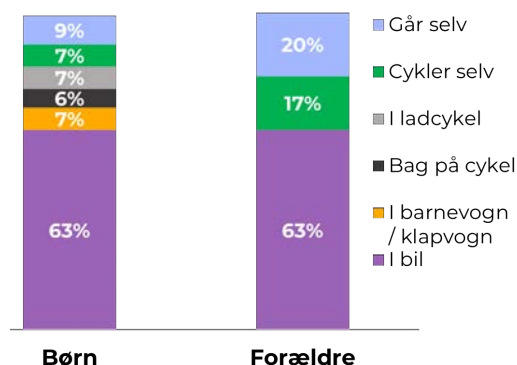


Unge transport til ungdomsuddannelserne

Når unge starter på en ungdomsuddannelse, benytter de langt oftere bus og tog, fremfor cykel og gang, som ellers er de primære transportmidler i grundskolens sidste år. Tidligere undersøgelser fra 2021 viser, at halvdelen af unge tager kollektiv transport til deres uddannelse, mens 1 ud af 5 tager bilen, og et tilsvarende antal tager cykel eller går.

Ikke overraskende har afstand til skole stor indflydelse på de unges valg af transportmiddel. Jo kortere afstand, jo større er sandsynligheden for at cykle eller gå til skole. Men selv på afstande mellem 5-10 km vælger mange at køre med bil, bus eller tog. Generelt opfatter de unge bilen som den mest attraktive måde at transportere sig på, med cykling og gang på 2. og 3. pladsen.

Børn og forældres transport til institution, 2021



(Børn og forældres transport til institution, med underkategorier for børns aktive og passive transport, Transport- og tryghedsundersøgelse for daginstitutioner)

Fællestour - unge cykler til ungdomsuddannelse

- › I 2024 og 2025 deltog elever på Roskilde Gymnasium og HTX Roskilde i den landsdækkende cykelkampagne "Fællestour", som blev afholdt af Cyklistforbundet og Region Sjælland i april måned begge år.
- › Henover de to år har 417 elever fra 15 klasser cyklet til sammen 1.774 dage til og fra skole og tilbagelagt i alt 10.475 km. Dertil cyklede eleverne 4.448 km i fritiden, i alt ca. 15.000 km.



(Foto: Fællestour)



7

Trafik- sikkerhed



7 Trafiksikkerhed

Visionen for trafiksikkerhed i Roskilde Kommune er, at alle skal kunne færdes trygt og sikkert i trafikken. Det skal ske ved at nedbringe antallet af trafikuheld samt at øge trygheden blandt borgerne, i byerne såvel som i landområderne.

Roskilde Kommunes Trafiksikkerhedsplan blev vedtaget i 2021 og løber til 2030. I dette års mobilitetsregnskab indgår derfor en midtvejsevaluering af planen og dens målsætninger. Centralt for planen er en "nulvision", dvs. en vision om, at ingen skal komme til skade eller blive dræbt i trafikken. Desuden skal det være trygt og sikkert for alle trafikanter at færdes i Roskilde Kommune, ikke mindst for de børn, der er nye i trafikken. Utryghed må ikke begrænse borgernes mobilitet.

Fokus på både trafikale forhold og adfærd

Trafiksikkerheden forbedres dels ved at påvirke trafikanterne til at undgå fejl og dårlig adfærd i trafikken, dels ved at indrette veje og vejudstyr på en måde, så trafikuheld og skader begrænses mest muligt.

Roskilde Kommune har på baggrund af en analyse af trafikulykkerne i kommunen udpeget følgende fokusområder for trafiksikkerhedsindsatsen:

- » Krydsuheld i byer
- » Fodgængere
- » Cyklister
- » Unge bilførere
- » Hastighed
- » Trafiksikkerhed i hverdagen

Trafiksikkerhed i hverdagen dækker over aktiviteter, som Roskilde Kommune rutinemæssigt arbejder med, bl.a.:

- » Trafiktællinger og hastighedsmålinger
- » Trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevisioner
- » Lokalplaner og trafiksikkerhed
- » Drift og vedligeholdelse
- » Samarbejde med Politi, Vejdirektoratet og nabo-kommuner
- » Evaluering af udførte trafiksikkerhedsprojekter
- » Kampagner og adfærdspåvirkning

Målsætninger i Trafiksikkerhedsplanen 2021-2030

Halvering af dræbte og tilskadekomne



Mål: Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal halveres i 2030 i forhold til 2020, svarende til max 0 dræbte og 9 alvorligt tilskadekomne.

Status: 23 kom alvorligt til skade i trafikken i 2024, men ingen blev dræbt.

Hastighed



Mål: 75% af trafikanterne skal overholde hastighedsgrænsen i kommunens faste tællesnit i 2030

Status: På 44% af strækninger, hvor hastigheden er målt, overholder flertallet hastighedsgrænsen.

Trafikpolitik på skoler



Mål: Alle grundskoler har en trafikpolitik i 2025.

Status: 65% i 2023-24 (75% af folkeskoler)

Tryghed for skolebørn og cyklister



Mål: 80 % af alle skolebørn fra 3.- 9. klasse, der aktivt transporterer sig selv, skal føle sig trygge eller meget trygge på deres skolevej i 2025

Status: 77% i 2025.



Mål: 75 % af cyklisterne skal føle sig trygge eller meget trygge ved at færdes i trafikken i 2025.

Status: 76% i 2024.

Hvad kan Roskilde Kommune have fokus på fremover?

Det vil kræve en markant indsats at knække kurven med alvorligt tilskadekomne og dræbte i trafikken, og bl.a. mindske hastighedsoverskridelser i trafikken. Fysiske tiltag bør fortsat udføres sammen med adfærdsrettede kampagner, da trafikanternes adfærd i trafikken er den hyppigste forekommende uheldsårsag. En proaktiv indsats for fortsat at forankre trafikpolitikker og færdselsundervisning på skolerne er også nødvendig.

7.1 Trafikulykker

Uheld i trafikken opdeles alt efter om de involverer personskade, dvs. at trafikanter kommer lettere eller alvorligt til skade, eller i værste fald bliver dræbt, og materielskade, som fx kan være skader på køretøjet.

Nedgang i trafikuheld lader vente på sig

I 2024 blev der registreret 23 alvorligt tilskadekomne i trafikken, hvilket er lidt over de foregående fem år. Dermed er der fortsat en lang vej til at nå Trafiksikkerhedsplanens mål om en halvering af alvorligt tilskadekomne med max 9 af disse ulykker om året.

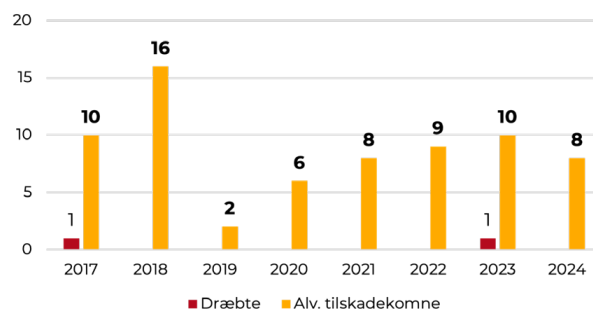
Der var ingen dræbte i trafikken i 2024 men 23 alvorligt tilskadekomne. Dertil var der tre let tilskadekomne, omend der erfaringsmæssigt er store mørketal for disse ulykker, især når der er cyklister eller fodgængere involveret.

Dertil var der i 2024 98 materielskader, hvilket er lidt under niveauet de sidste to år, men højere end i perioden 2017-2019, hvor gennemsnittet var 92 materielskader årligt.

Cyklistulykker falder ikke, men risikoen for at komme til skade bliver mindre

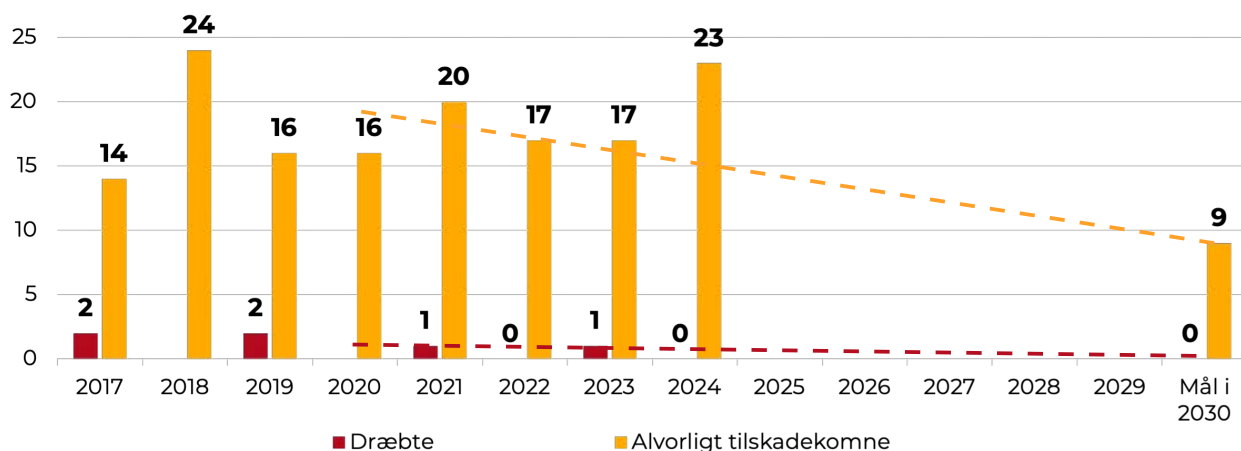
I 2024 blev der registreret 8 alvorligt tilskadekomne cyklister og 2 let tilskadekomne, mens ingen cyklister blev dræbt. Dette modsvarer nogenlunde niveauet siden 2021. Generelt er antallet af cyklistuheld ikke steget i samme takt som stigningen i hvor mange km, der samlet set bliver cyklet i kommunen. Der cykles nu 4,38 mio. km per personskadeuheld for cyklister, hvilket er 8% længere end i 2021. Cyklisternes relative risiko for personskade er dermed mindsket siden 2021.

Dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister 2017-2024



(Dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister, Politiregistrerede uheld)

Dræbte og tilskadekomne i trafikken, 2017-2024



(Dræbte og tilskadekomne i trafikken, Politiregistrerede uheld)



7.2 Hastigheder

For høj fart er en medvirkende faktor i fire ud af ti dødsulykker og er dermed en af de største dræbere i trafikken. Derfor har Roskilde Kommune fokus på at nedbringe bilisters hastighedsoverskridelser og dæmpe hastigheden på udvalgte strækninger.

Roskilde Kommune har i 2024 målt hastigheden på 88 veje i kommunen. Hastigheden opgøres dels som en gennemsnitshastighed for alle bilister, samt som "85%-fraktilen", dvs. den hastighed, som 85 % af trafikanterne kører med eller derunder målt på hvert tællested.

Hastigheden falder, omend hastighedsoverskridelser dominerer på over halvdelen af vejene

På 44% af de målte strækninger overholdes hastighedsgrænserne (af 85 %-fraktilen af alle trafikanter). I 2021 var det 64% af strækningerne, hvor hastigheden blev overholdt, og udviklingen går dermed den forkerte vej ift. målet i Trafiksikkerhedsplanen om at 75% skal overholde hastighedsgrænserne i 2030.

Imidlertid bør det bemærkes, at hastighedsgrænserne er nedsat på mange af de veje, hvor hastigheden er målt før og efter. På mange af disse strækninger er den reelle

hastighed faldet som følge af hastighedsnedsættelserne, omend det også har som konsekvens, at de lavere hastighedsgrænser overskrides hyppigere.

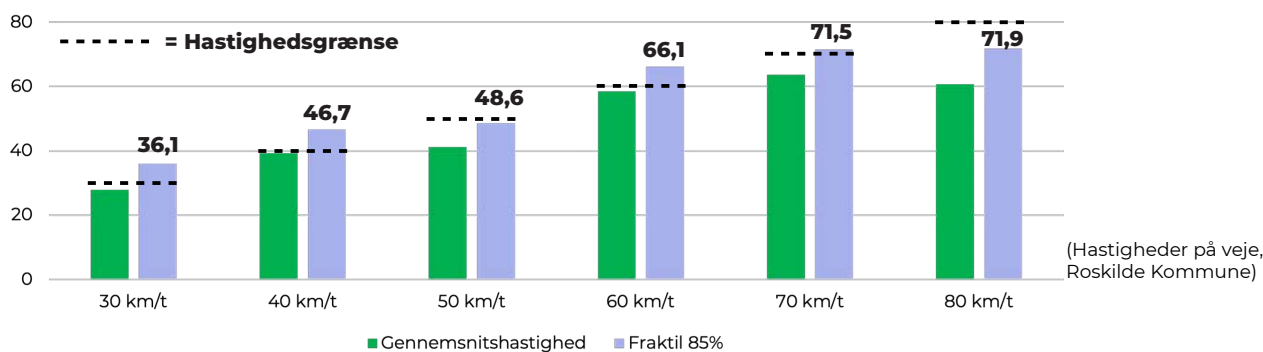
2 minus 1 veje

Fra 2014 til 2024 er der på 28 strækninger etableret 2 minus 1 veje for at forbedre cyklisterne sikkerhed og dæmpe bilernes hastighed. På næsten alle disse strækninger er hastigheden faldet efter afmærkning af 2 minus 1 vejen, i gennemsnit med ca. 10%. Dette er også tilfældet på de strækninger, hvor der ikke er etableret yderligere foranstaltninger som bump eller chikaner. Dog er der fortsat udfordringer med at hastighedsgrænserne ikke overholdes på næsten alle strækningerne.

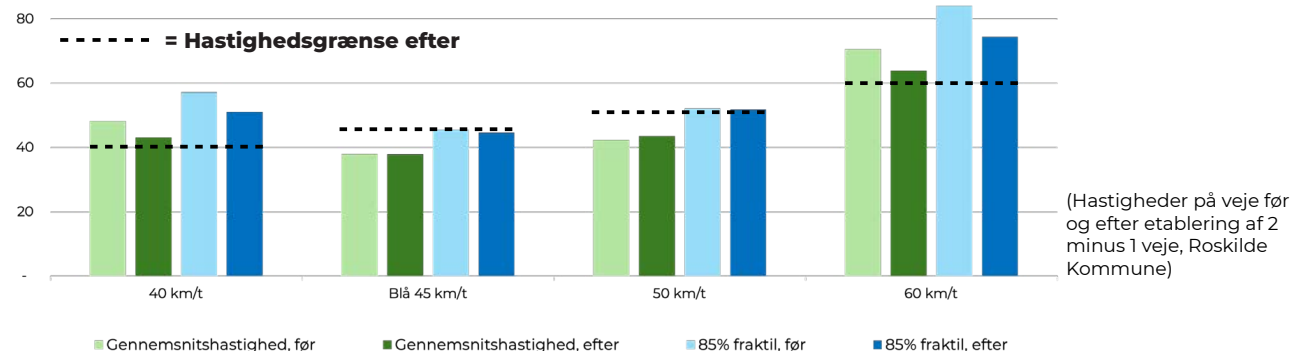
Eksempel: Hastighedsoverskridelser vs. gennemsnitshastighed

En landevej med 80 km/t ændres til en 2 minus 1 vej med en ny hastighedsgrænse på 60 km/t. Herefter falder gennemsnitshastigheden fra 75 km/t til 64 km/t. Selvom der nu er flere, der overskrider den nye, lavere hastighedsgrænse, er hastigheden generelt faldet, hvilket er positivt.

Sammenligning af hastighedsgrænser og registrerede hastigheder, km/t



Hastigheder før og efter 2 minus 1 veje





7.3 Trafikpolitik- ker på skoler

Trygt og sikkert trafikmiljø ved skolerne

Roskilde Kommune har et særligt fokus på at forbedre trafiksikkerheden omkring skolerne. Trafiksikkerhedsplanen har derfor et mål om, at alle skoler i Roskilde skal have en trafikpolitik, som tager udgangspunkt i den enkelte skoles særlige trafikale udfordringer. Ifølge Rådet for Sikker Trafiks landsdækkende opgørelse er det 65% af skolerne i Roskilde Kommune, der har en trafikpolitik. For folkeskoler er det hele 75%, mens det for fri- og privatskoler er 40%.

Se desuden s. 42 for uddybning om trafikundervisning på skolerne.

7.4 Tryghed

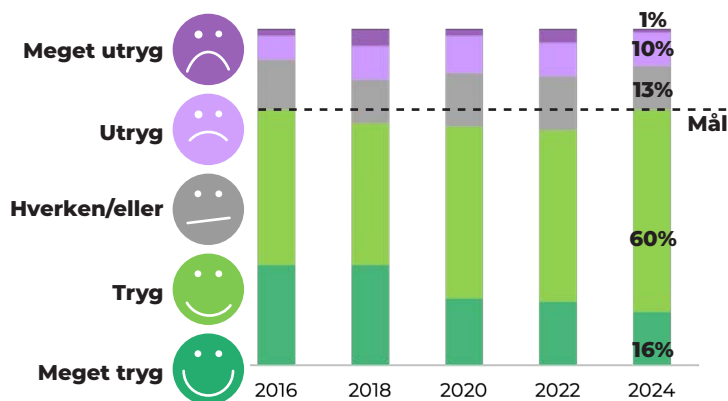
Elever oplever skolevejen som tryk

Oplevelsen af, at trafikken føles tryk at færdes i, har stor betydning for hvor mange, der vælger at cykle eller gå. Dette gælder i særdeleshed børn og unge, hvorfor Trafiksikkerhedsplanen har et mål om, at mindst 80% af de elever, der går og cykler til skole, oplever skolevejen som tryk. I 2025 var det 77%, hvormed målet ikke er nået. Dette er en stigning ift. 2019, hvor 67% var trykke. Se en uddybning s. 41.

Cyklisters tryghed på vej op efter flere års fald

Den oplevede tryghed blandt cyklister i kommunen har været faldende siden 2016, men steg i 2024, så det nu er 76%, der oplever Roskilde Kommune som tryk eller meget tryk at cykle i. Dette er en del over landsgennemsnittet på 69%, og målet i Trafiksikkerhedsplanen om mindst 75% trykke cyklister er hermed opnået.

Tryghed blandt cyklister, 2016-2024



(Tryghed i trafikken blandt cyklende borgere i Roskilde Kommune, National cyklistundersøgelse)





SVANE
DREKT

3 Svovelsø
Rokkide-Hallerne
Kongenscenter



BRUG
2 SEK.
MEIRE



Oversigt over målsætninger og status for mobilitet og transport

I tabellen herunder gives en status for Roskilde Kommunes kvantitative mål for mobilitet og transport i relevante politikker og planer

Mål	Målsætning	Status	Baseline
Trafik -og- mobilitetspolitik 2014			
Grøn mobilitet	Flere skal gå, cykle og benytte kollektiv trafik, så det i 2020 er 50% af alle ture, som er bæredygtige	48% af ture er med kollektiv transport, cykling og gang, og 52% er i bil (2022-2024). 	46% (2010-2012)
Cyklistpolitik 2017-2020			
Mål 1: Flere skal vælge cyklen	20% af alle ture er cykelture.	16% (2022-2024). 	2018)
Mål 2: Flere børn skal cykle til skole og i fritiden	Der gennemføres en undersøgelse af transportvaner til/fra skoler, og der udpeges indsatsområder på baggrund af resultaterne.	Undersøgelsen er gennemført og en lang række indsatser for at få flere børn til at cykle og gå i skole er udpeget og igangsat siden 2017. 	
		34% af skolebørn cykler (2025). 	37% (2017)
Mål 3: Cykling skal være attraktivt (hurtigt, komfortabelt, trygt og sikkert)	80% generelt tilfredse med at være cyklist i Roskilde Kommune.	76% tilfredse med at være cyklist i Roskilde Kommune (2024). 	78% (2016)
	50% tilfredse med fejning, snerydning, saltning.	34% tilfredse med fejning, snerydning, saltning (2024). 	43% (2016)
	50% tilfredse med belægning på cykelstierne.	49% tilfredse med belægning på cykelstierne (2024). 	40% (2016)
Mål 4: God adgang til alle på cykel til natur og rekreative oplevelser	Et cykelkort med alle nye cykelruter i Roskilde er trykt og uddelt i mindst 5.000 eksemplarer til borgere/turister senest i 2018.	5.000 cykelkort uddelt. 	
Mål 5: Flere skal kombinere cyklen med kollektiv trafik	50% tilfredse med mulighederne for at kombinere cyklen med kollektiv transport.	50% tilfredse (2024). 	43% (2016)
	Flere skal parkere deres cykel på stationer og ved busstoppesteder.	2.284 optagede pladser på stationer (2024). Cykler ved busstoppesteder er ikke talt.	3.351 optagede pladser på stationer (2015)
Deklaration om at fremme cykling i Danmark ifm. Tour de France			
Der skal cykles 20% flere ture i 2030 sammenlignet med 2022	Ikke opgjort pt.	Ikke opgjort pt. 	

Mål	Målsætning	Status	Baseline
Trafiksikkerhedsplan 2021-2030			
Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal halveres i 2030 i forhold til 2020	Maksimalt 0 dræbte og 9 alvorligt tilskadekomne i trafikken i 2030.	23 alvorligt tilskadekomne, 0 dræbte (2024) 	18 alvorligt tilskadekomne (2017-2019)
Hastighed som årsag til uheld og utryghed	75% af trafikanterne skal overholde hastighedsgrænsen i 2030.	På 44% af strækninger, hvor hastigheden er målt, overholder flertallet hastighedsgrænsen. 	64% (2021)
Skolebørn skal være sikre nok til at turde færdes i trafikken på egen hånd	Alle grundskoler har en trafikpolitik i 2025.	65% af skoler har en trafikpolitik i 2023-2024 	44% (2021)
	80 % af alle skolebørn fra 3.- 9. klasse, der aktivt transporterer sig selv, skal føle sig trygge eller meget trygge på deres skolevej i 2025.	77% (2025) 	67 % (2019)
Alle cyklister skal generelt være trygge nok til at de tør bevæge sig ud i trafikken	75 % af cyklisterne skal føle sig trygge eller meget trygge ved at færdes i trafikken i 2025.	76 % (2024) 	71% (2020)
Klimaplan 2024			
CO2-neutral kommune som geografisk område i 2040	CO2 fra transport skal reduceres med 36% mod 2030, svarende til 76.300 tons, og 83% mod 2040, svarende til 20.000 tons.	98.094 tons CO2-ækvivalenter udledt fra transporten i 2023. 	111.088 tons (2018)
Reduktion af personbilisme	Væksten i personbilisme skal dæmpes med 5% i 2030 og 10% i 2040.	Ikke opgjort. 	556 mio. køretøjskm årligt (2019-21)

Datakilder, Roskilde Mobilitetsregnskab

- › **Bolt:** Data for Bolts operation af delecykler i Roskilde (s. 35)
- › **Cyklistforbundet:** Antal deltagere i kampagnerne "Alle Børn Cykler" (s. 42), "Fællestour" (s. 43), "Vi Cykler til Arbejde" (s. 15) og "Vi kan cykle!" (s. 43)
- › **Danmarks Statistik:** Tal for antal el- og plug-in-hybridbiler (s. 22 og 24), bilrådighed (s. 21), indbyggere (s. 21) og trafikulykker (s. 45-46)
- › **Donkey Republic:** Antal udlejninger, ture og bycykelhubs (s. 34)
- › **DSB:** Tal for togpassagerer (s. 28, 29) og cykler parkeret ved stationer (s. 30)
- › **DTUs Transportvaneundersøgelse:** Survey med treårige gennemsnit for antal ture, turfordeling, turformål, turlængde, km kørt, personer per bil, kørekort (s. 4-5, 15, 16, 21-22, 28, 50-51)
- › **Ea Energianalyse:** Klimascenarier for Roskilde Kommune, 2024, tal for reduktion af transportens CO2-udledning samt for reduktion af personbilismen (s. 5, 21, 51)
- › **SparEnergi.dk:** Energi- og CO2-regnskabet 2023, CO2 opgørelse for Roskilde Kommune som geografisk område med tal for transportens CO2-udledning (s. 5, 51)
- › **Green Mobility:** Antal brugere, ture og km kørt med delebiler (s. 36)
- › **GoMore:** Antal udlejninger med nabo-til-nabo-delebiler (s. 36).
- › **Movia:** Tal for buspassagerer og deres tilfredshed (s. 28, 29)
- › **NaboGo:** Antal brugere, samkørselsture, destinationer, turlængde (s. 37)
- › **National cyklistundersøgelse:** Survey ved Megafon i lige år med tal for Roskilde Kommunes cyklisters tilfredshed og tryghed, rådighed over cykeltyper, gener ved cykling (s. 16, 18, 48, 50-51)
- › **Roskilde Kommunes egne opgørelser:** Tal for cykelkort uddelt (s. 50), cykeltællinger (s. 17), km cykelinfrastruktur (s. 19), cykelparkering (s. 19), gennemførte cykelanlægsprojekter (s. 8-10, 19), ladestandere til cykler (s. 19), tal for parkering (s. 23), ladestandere til elbiler (s. 24-25), hastighedsmålinger (s. 47, 50-51) samt gennemførte tiltag (s. 8-10, 19)
- › **Rådet for Sikker Trafik:** Kommunernes årlige Skoletrafiktest med tal for skolernes færdselsundervisning, trafikpolitik, færdselskontaktlærere (s. 39, 42, 48, 50-51)
- › **Transport- og tryghedsundersøgelse for daginstitutioner:** Survey ved Transportlaboratoriet fra 2021 med tal for institutionsbørns og forældres transportmiddelvalg, tilfredshed og hjelmbrug (s. 43)
- › **Transport- og tryghedsundersøgelse for skoler:** Survey ved Transportlaboratoriet hvert andet år i ulige år med tal for skoleelevers transportmiddelvalg, tryghed og hjelmbrug (s. 39-41, 48, 50-51)

Fotokilder

- › **Roskilde Kommune:** (s. 3, 4, 5, 7, 11, 12, 13, 14, 19, 20, 22, 23, 24, 26, 29, 31, 32, 33, 35, 37, 38, 41, 48-49)
- › **Unsplash:** (s. 1, 11, 16, 42, 44)
- › **Green Mobility:** (s. 36)
- › **Børnetour:** (s. 39)
- › **Fællestour:** (s. 43)