



ROSKILDE
KOMMUNE

Roskilde Kommunes

Mobilitets- regnskab 2022

02.12.2022

#ALLE TIDERS ROSKILDE

Forord

Dette mobilitetsregnskab er det første af sin slags i Roskilde kommune og giver en status på målsætningerne i de gældende strategier og planer, herunder Trafik- og mobilitetspolitikken og Cyklistplan 2017 og overblik over de indsatser og projekter, som vi har udført.



Udbygningen af cykelstier og andre trafikikkerhedsprojekter, der gavner de aktive trafikanter, har fået et ekstra løft siden 2018, hvor en pulje til cyklisme, trafikikkerhed og mobilitet blev oprettet. Der har fortsat været investeret i vedligeholdelsen af cykelstierne. Vi har udbygget cykelparkeringen meget både omkring gågaden til gavn for detailhandlen og ved busstoppesteder og togstationer. Skiftemulighederne imellem cykling og kollektiv trafik er derfor blevet markant styrket til gavn for pendlere.

Med midler afsat til bæredygtig mobilitet siden 2021 har der været igangsat en række initiativer, hvoraf nogle er beskrevet i dette mobilitetsregnskab. Cyklingen har fået et ekstra løft i 2022 med Tour de France starten i Roskilde. Mange foreninger, skoler og borgere har igangsat initiativer i år, der har skabt glæde og sat fokus på cykling i mange former. Vi har i kommunen igangsat nye tiltag i år, såsom et nyt cykelbibliotek og bycykler.

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. Det skyldes blandt andet, at cyklisternes andel af de samlede ture ligger på 14 %. Ser man kun på kørte kilometer, så dominerer bilen markant i forhold til de bæredygtige transportmidler. Antallet af registrerede uheld med cyklister har været en smule faldende, men er stadig alt for højt.

Til gengæld er cyklisternes tilfredshed steget bredt set – både øget tilfredshed med cykelparkering, belægningen af cykelstierne og tilfredsheden med forholdene generelt. Tilfredsheden er vigtig, fordi vi gerne vil have, at dem, der cykler i dag, også fastholder deres vaner fremover.

Roskilde Kommune har skrevet under på cykeldeklarationen om, at cykeltrafikken skal stige med 20 % i forhold til niveauet i 2022. Håbet og forventningen er, at der kommer ekstra skub i cyklingen både i Roskilde og på landsplan fremover.

Vi har siden 2017 fået meget ny viden. Vi ved nu, at cirka 2/3 dele af skolebørnene aktivt transporterer sig til og fra skole, og at skolebørnenes tryghed er stigende. Vi ved, at endnu flere gerne vil gå og cykle i skole end i dag. Omvendt ved vi også, at mange unge i høj grad gør brug af bil til deres uddannelsessted, og at mange flere unge synes, at bilen har større statusværdi end at tage bussen.

Roskilde Kommune er i front med udrulning af elbusser og næste skridt er, når alle renovationsvogne kommer på el i 2023. Vi har også været et forbillede for andre kommuner med annonceringsprocessen for at få flere offentligt tilgængelige ladestander til borgernes elbiler.

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



Indhold

1. MOBILITET I ROSKILDE KOMMUNE	4
Visioner, mål og plantyper	6
2. CYKLING	8
2.1. Hvor meget cykles der?	11
2.2. Tilfredshed, tryghed og sikkerhed på cykel	13
2.3. Cykelinfrastruktur	14
3. BILER OG PARKERING	18
3.1. Biler og bilture	20
3.2. Parkering	21
3.3. Ladeinfrastruktur	22
4. KOLLEKTIV TRAFIK	26
4.1. Passagertal og ture	28
4.2. Passagertilfredshed	29
4.3. Knudepunkter	30
5. DELEMOBILITET	32
5.1. Bicykler	34
5.2. Delebiler	36
5.3. Samkørsel	37
6. BØRN OG UNGE I BEVÆGELSE	40
6.1. Skolebørn på to hjul og gåben	41
6.2. Aktiv transport for de mindste	42
6.3. Unge – fremtidens trafikanter	43
Oversigt over målsætninger og status	46

Hvad er mobilitetsregnskabet?

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

Et indledende kapitel giver overblik over de mest centrale nøgletal for mobiliteten i Roskilde og de politiske planer, strategier og politikker. Dernæst uddyber fem tematiske kapitler status for Cykling, Biler og parkering, Kollektiv trafik, Delemobilitet og Børn og Unge i bevægelse.

De anvendte data stammer dels fra Roskilde Kommunes egne opgørelser, dels fra eksterne kilder såsom DTUs transportvaneundersøgelse, Danmarks Statistik, transportvaneundersøgelser på skoler, institutioner og ungdomsuddannelser, samt brugsdata fra trafikselskaber og transportudbydere.

1 Mobilitet i Roskilde Kommune

Roskilde Kommunes nye 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 trafikanterne 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.

Bæredygtige ture på rette vej

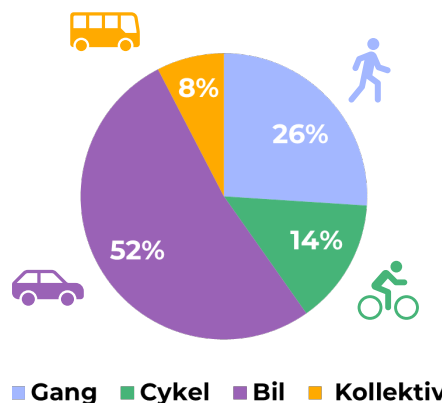
Den samlede andel af bæredygtige ture (gang, cykel og kollektiv transport) er steget fra 43 % i 2017-2019 til 48 % i 2019-2021. Dermed er målet i Roskilde Kommunes trafik- og mobilitetspolitik om, at 50% af alle ture skal være bæredygtige, igen indenfor rækkevidde. I Cyklistplan 2017 er der et mål om, at 20 % af ture skal foretages med cykel i 2020. I 2019-21 var dette 14 %, og målet er dermed ikke nået.

COVID-19s påvirkning af transporten

Efter to år, hvor COVID-19 har påvirket trafikken, er der særligt sket en vækst i gangture, som i 2022 kom op på 26 % af alle ture.

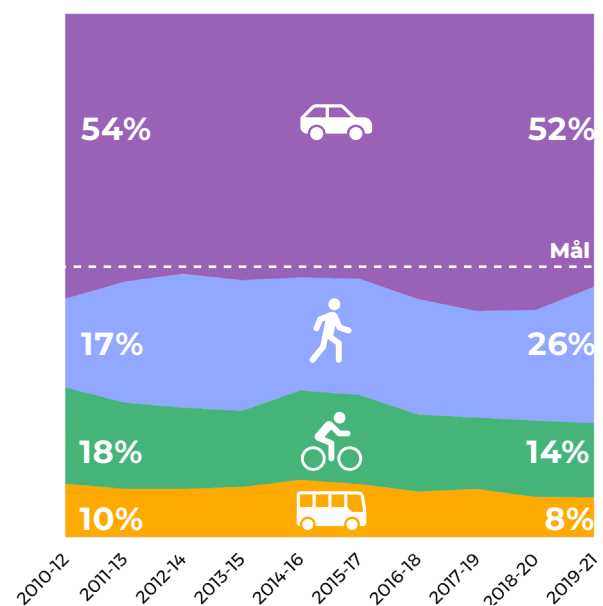
Tiden med restriktioner, nedlukninger og hjemsendelser har især medført færre ture til arbejde og uddannelse, hvor cykel, kollektiv og bil er de primære transportformer. Særligt den kollektive trafik oplevede et fald som følge af pandemien, men er nu på vej tilbage til sit normale leje, ligesom bil- og cykeltrafikken.

Fordeling af alle ture, 2019-2021



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

Udvikling i fordeling af alle ture, 2010-2021



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



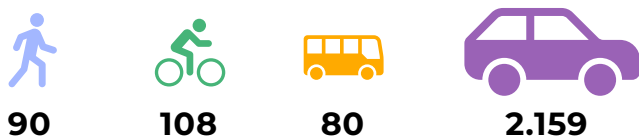
Hovedparten af kørte kilometer er i bil

Omfanget af trafikken opgøres typisk i antal kørte kilometer. Det samlede antal kørte kilometer på vejene i Roskilde Kommune er opgjort til 2,45 mio. personkilometer pr. dag. Heraf står de bæredygtige transportformer (gang, cykel og bus) for ca. 11 %, hvilket er et fald fra 2016, hvor andelen var ca. 15 %.

Bilen dominerer på de lange ture

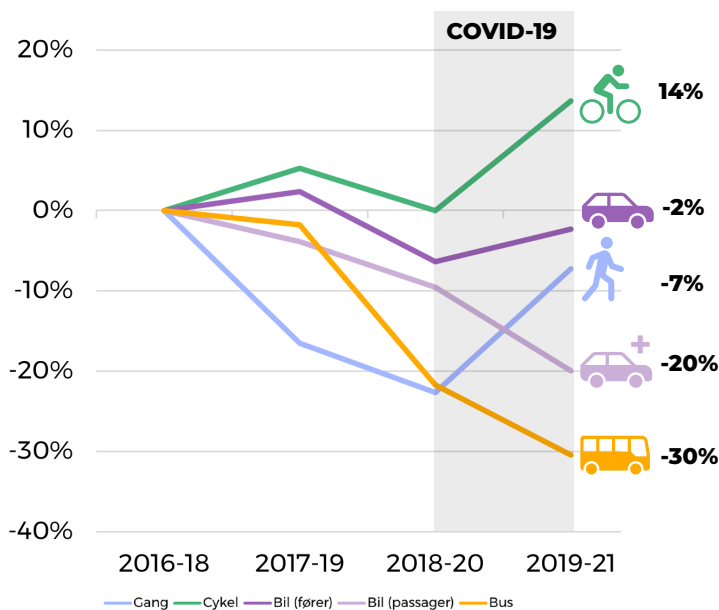
Borgerne transporterer sig i gennemsnit 38 km. om dagen, og hver tur er i gennemsnit 11,7 km lang. Bilen dominerer de fleste ture på over 10 km, hvor de kollektive ture dog også gør sig gældende. Gang og cykling foretrækkes på ture under 4 km, men stadig med 21% af de korte ture, som foretages i bil. 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, 2019-2021, 1.000 personkilometer per dag



(Kilde: DTUs Transportvaneundersøgelse)

Udvikling i det samlede antal kørte kilometer, 2016/18-2019/21

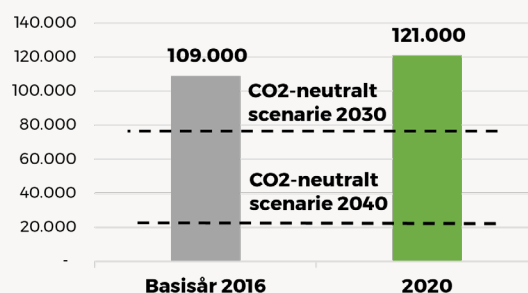


(Procentvis udvikling i kørte km siden 2016/18, treårige gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse)

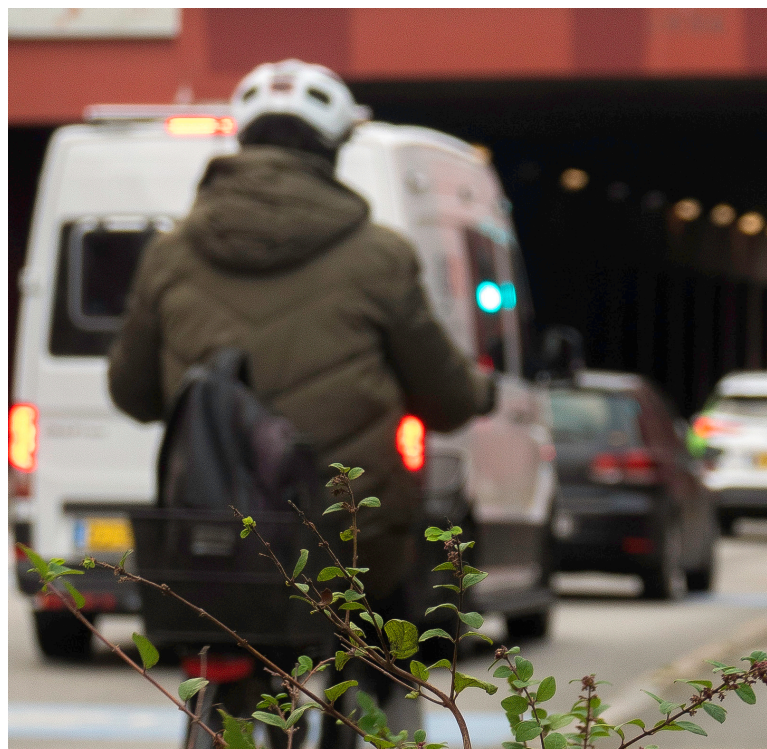
CO₂-udledninger fra transporten

Transportens udledning af CO₂ afhænger af, hvor mange km, der køres, og hvilke drivmidler, der anvendes. Udledningen er steget fra 2016 til 2020, selvom der i den strategiske klima og energiplan 2019-2022 indgår et mål om at reducere CO₂ i kommunen. Ifølge kommunens DK-2020-rapport skal transporten højst udlede 23.000 ton i det CO₂-neutralt scenarie for 2040. Det vil kræve, at der udledes 98.000 færre tons end i 2020, svarende til en reduktion på 81%.

Vejtrafikkens CO₂-udledning pr. dag, 2016-2020



(Årlig udledning af CO₂-ækvivalenter, EA Energianalyse, Energi- og CO₂-regnskab 2020 for Roskilde Kommune som geografisk område)



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

Mobilitet indgår som et vigtigt element i det overordnede strategiske niveau, i form af Planstrategi 2018 og i den strategiske klima- og energiplan. Her indgår mobilitets tiltag i samspil med andre indsatsen indenfor bosætning, sundhed, sociale tiltag, og tekniske løsninger til optimering af energi og klimaaftryk.

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 målsætninger for mobilitetsområdet.

Cyklistplan 2017

Cyklistplanen 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 14 %. For at fremme den bæredygtige mobilitet yderligere er der sat politisk fokus på fremme den samlede indsats på mobilitetsområdet gennem nye årlige midler til bæredygtig mobilitet.

Sektorplaner

I 2020 er der udarbejdet en parkeringsstrategi for bymidten med målsætninger og tiltag, der skal understøtte bedre byliv i bymidten og optimering af parkeringskapaciteten i byen. I 2021 er kommunens trafikikkerhedsplan desuden opdateret, med nye målsætninger for 2030 og en række konkrete tiltag for bl.a. cyklister og gående, børn og ift. hastighed.

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.

Fra Planstrategi 2018 Fælles takter:

Et attraktivt og sundt bymiljø skal understøttes gennem omstilling til mere miljøvenlige transportmidler, som støjer og forurener mindre. Der skal sikres plads til faciliteter, der kan fremme brugen af alternative løsninger, som fx eldrevne busser, biler og cykler.

Prioriterede forbindelser med fokus på tryghed og trafikikkerhed skal fremme gang og cyklisme. Samtidig skal der være fokus på effektive skift mellem kollektiv trafik, cykel og gang.

Stedsspecifikke planer

Der udarbejdes løbende mobilitetsplaner, der sætter rammerne for specifikke byområder og helhedsplaner. De seneste tilføjelser er handleplanen for Roskilde bymidte, Strategi for parkering og mobilitet på Sankt Hans, samt trafikplanerne for Roskilde Syd og Jyllinge.

50%

af alle ture skal være med bæredygtige transportformer (gang, cykel og bus).
Status 2019-2021: 48%.

(Kilde: Trafik- og mobilitetspolitik 2014)

Trafik- og Mobilitetspolitik vedtages med nye mål for 2017

Cykelregnskab 2016 udgives



20%

af alle ture skal være på cykel.
Status 2019-2021: 14 %.

(Kilde: Cyklistplan 2017)

Cyklistplan 2017 vedtages med nye mål for 2020



Planstrategi Fælles takter vedtages med indsatsområder for mobilitet og bykvalitet

50%

færre trafikulykker 2021-2030.
Status endnu ikke opgjort.

(Kilde: Trafikkerhedsplan 2021)

Strategisk klima og energiplan 2019-2022 vedtages med pejlemærker indenfor Grøn mobilitet og Grøn transport og varelevering



2014

2015

2017

2018

2019

Trafikplan for Jyllinge 2014 vedtages

Trafikplan for Roskilde Syd vedtages

Pulje til cyklisme, trafikikkerhed og mobilitet oprettes i budget 2018 med 10-15 mio. kr. årligt.

Overblik over plantyper på mobilitetsområdet

Overordnede strategier og politikker:



Planstrategi 2018:
Fælles Takter



Strategisk klima- og
energiplan, 2019-2022



DK2020
Roskilde Kommune



Handleplan 2021-2022 for
Strategisk Klima- og Energiplan

Mobilitet:



Trafik- og
mobilitetspolitik 2014



Mobilitetsregnskab
2022



Oplæg til bæredygtig
mobilitet 2020

Sektorplaner



Cyklistplan
2017



Trafiksikkerhedsplan
2021

Eksempler på stedsspecifikke planer



Strategi for
parkering og
mobilitet på
Sankt Hans
2022



Parkeringsstrategi
for bymidten 2020

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

Oplæg om bæredygtig mobilitet behandles af Plan- og Teknikudvalget

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.

2020

2021

2022

2023

Ny parkeringsstrategi for bymidten vedtages med nye mål for parkering

Strategisk handleplan for den dynamiske bymidte vedtages for 2022-2025



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.

Roskilde Kommunes indsats på cykelområdet er beskrevet i Cyklistplan 2017, der indeholder en række målsætninger, som dette mobilitetsregnskab giver status på.

Generelt har brugen af cyklen holdt sig næsten på samme niveau siden planens udgivelse, mens skolebørnene cykler en anelse mere. Dette skal ses i lyset af, at cykling generelt har været faldende på landsplan i samme periode, og at Covid-19 har påvirket borgernes transportvaner.

Cyklistplan 2017 indeholder en række tiltag, der skal forbedre cykelforholdene i Roskilde med midler fra blandt andet pulje til cyklisme, trafikikkerhed og mobilitet. Siden planens vedtagelse er der anlagt 45 km ny cykelinfrastruktur over hele kommunen. Desuden er der i 2022 afholdt "Cyklens år" i forbindelse med Tour de Frances 2. etape i Roskilde. Kommunens cykelindsats afspejles bl.a. i cyklisternes tilfredshed med cykelforholdene, der er steget på alle punkter, bortset fra trygheden i trafikken.

Deklaration om øget cykling ifm. Tour de France

I 2022 har Roskilde Kommune afholdt "Cyklens år" i forbindelse med Tour de Frances 2. etape. I den forbindelse var Roskilde Kommune medunderskriver på en fælles deklARATION om øget cykling i Danmark. Her indgår et mål om, at der i 2030 cykles 20% flere ture sammenlignet med 2020.



Målsætninger i Cyklistplan 2017 og status

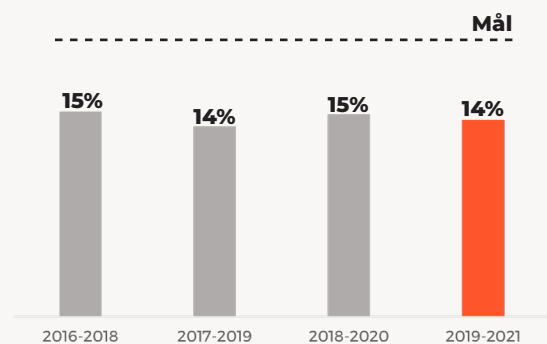
Mål 1: Flere skal vælge cyklen



Mål: 20% af alle ture er cykelture.

Status: 14% af alle ture er cykelture i 2019-2021

Cyklens andel af alle ture, 2016-2021



(Cykelture foretaget af indbyggere i Roskilde, treårige gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse)

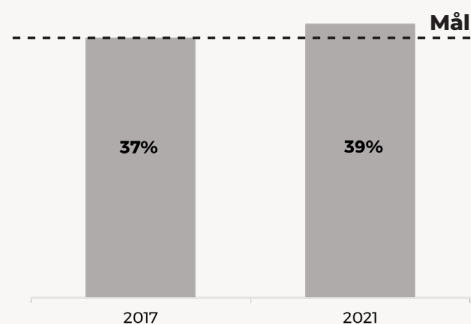
Mål 2: Flere børn skal cykle til skole og i fritiden



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


Status: 2 procentpoint flere skolebørn cykler i 2021 end i 2017. Undersøgelsen er gennemført, og indsatsområder er udpeget.


Cyklens andel af skolebørns ture, 2017-2021





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

Mål 3: Cyklings skal være attraktivt (hurtigt, komfortabelt, trygt og sikkert).

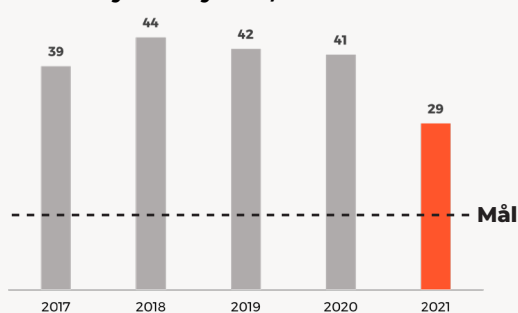
 **Mål:** 80% generelt tilfredse med at være cyklist i Roskilde Kommune.
Status: 78% tilfredse i 2022.

 **Mål:** 50% tilfredse med fejning, snerydning, saltning.
Status: 56% tilfredse i 2022.

 **Mål:** 50% tilfredse med belægning på cykelstierne.
Status: 58% tilfredse i 2022.

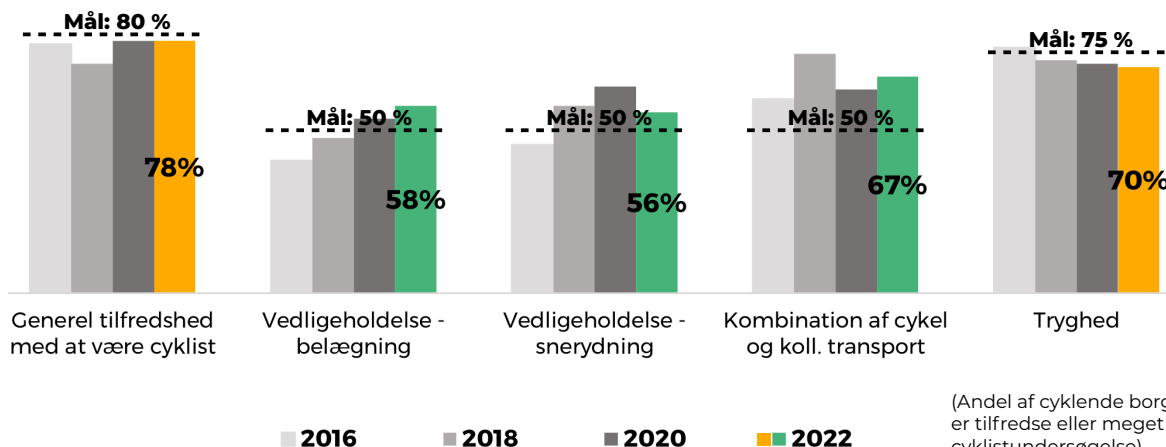
 **Mål:** Trafikulykker med cyklister skal halveres, svarende til max 13 cyklistulykker.
Status: 29 cyklistulykker i 2021.

Cyklistulykker, 2017-2021




(Politiregistrerede ulykker med cyklister)

Status på mål for cyklister tilfredshed og tryghed, 2016-2022





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

Mål 4: God adgang til alle på cykel til natur og rekreative oplevelser

 **Mål:** Et cykelkort med alle nye cykelruter i Roskilde Kommune er trykt og uddelt i mindst 5.000 eksemplarer til borgere/turister senest i 2018.
Status: 5.000 cykelkort er uddelt.


Mål 5: Flere skal kombinere cyklen med kollektiv trafik

 **Mål:** 50% tilfredse m. kombination af cykel og kollektiv transport
Status: 67% tilfredse i 2022.

 **Mål:** Flere skal parkere deres cykel på stationer og busstoppesteder.
Status: Færre har parkeret deres cykel ved stationer i 2021 end i 2016, og cykler ved busstoppesteder er ikke talt.

Mål i Trafiksikkerhedsplan 2021-2030

Alle cyklister skal generelt være trygge nok til at de tør bevæge sig ud i trafikken.

 **Mål:** 75 % af cyklisterne skal føle sig trygge eller meget trygge ved at færdes i trafikken i 2025.
Status: 70% trygge i 2022.

2.1 Hvor meget cykles der?

I Roskilde Kommune bliver cyklen brugt til både arbejde, studie, fritid og ærinder. 50% af borgerne cykler mindst en gang om ugen. Det er især på de korte ture, at cyklen er populær.

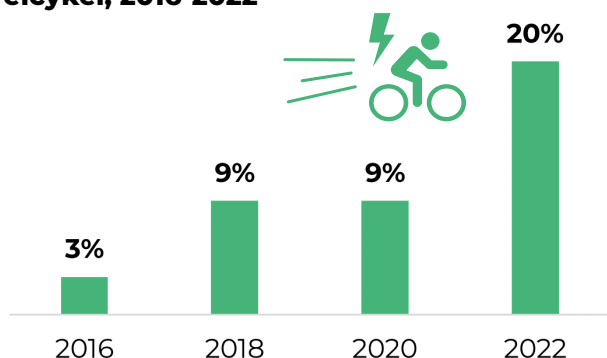
Dagligt bliver der i alt cyklet 37.000 ture, hvoraf 31.000 er indenfor Roskilde Kommune, og 6.000 krydser kommunegrænsen. I gennemsnit cykler borgerne 1,4 km per dag, hvilket er lidt over landsgennemsnittet på 1,3 km per dag. Cyklen anvendes hyppigst til arbejde og uddannelse, mens en tredjedel af turene er fritidsture.

Under Covid-19 har 17% af kommunens cyklister cyklet mere end ellers under pandemien, mens 46% har cyklet mindre. Dette er flere end på landsplan, hvor 37% svarede, at de cyklede mindre.

Elcykler vinder indpas

Af alle borgere i Roskilde har 72% rådighed over en cykel, hvilket er lidt flere end landsgennemsnittet på 67%. Blandt cyklende roskildensere har 85% en almindelig cykel, 2% en elladcykel 3% en ladcykel og 20% en elcykel. Sidstnævnte er en markant stigning fra 9% i 2020 og kun 3% i 2016. Med andre ord er der på seks år sket en seksdobling af cyklister, der ejer en elcykel.

Andel af borgere, der har rådighed over elcykel, 2016-2022



(Andel af borgere i Roskilde Kommune, som har rådighed over elcykel, National cyklistundersøgelse)

Hvorfor cykler roskildenserne?

Angivet i prioriteret rækkefølge

- › Det giver motion og er sundt
- › Det er hurtigt og nemt
- › Det sparer penge
- › Det giver frisk luft
- › Det er godt for miljøet og klimaet

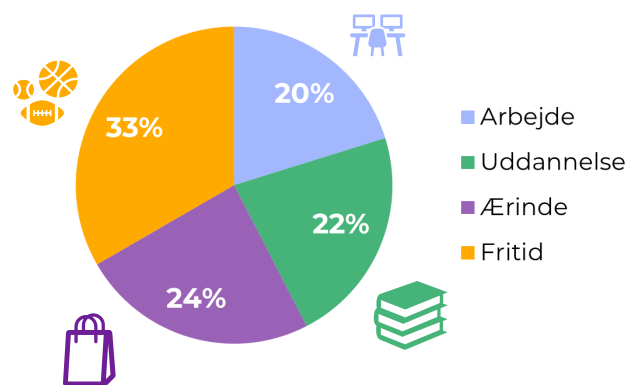
Kilde: Den nationale cyklistundersøgelse 2022

Hvad afholder roskildenserne fra at cykle og gå i hverdagen?

- › Det tager for lang tid og/eller at afstandene er for store (43%)
- › Jeg kan godt lide at køre i bil (20%)
- › Det er ofte dårligt vejr (fx regn eller blæst) (20%)

Kilde: Roskilde i Bevægelse, SDU, 2020

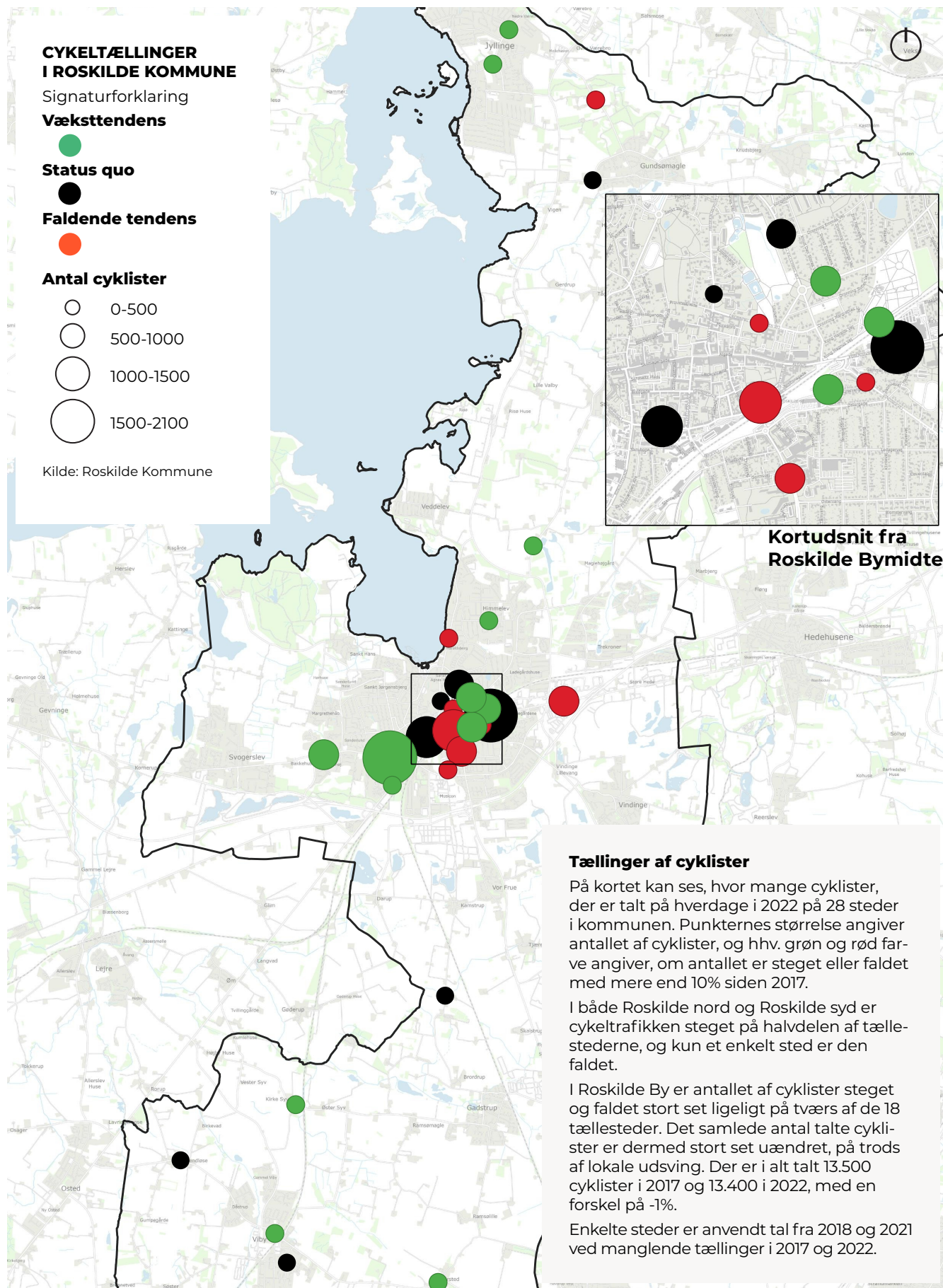
Turformål for cykelture i 2019-2021



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

I gennemsnit cykler borgerne i Roskilde Kommune

1,4 km per dag



2.2 Tilfredshed, tryghed og sikkerhed på cykel

Med Cyklistplan 2017 er cykelforholdene forbedret i Roskilde Kommune, og dette afspejles i cyklisternes tilfredshed, som er steget på alle punkter siden 2016.

Dermed er målene i målene i Cyklistplan 2017 om 50% tilfredshed med vedligehold og kombinationsmuligheder med kollektiv trafik nået. Den generelle tilfredshed med at være cyklist i Roskilde Kommune er 78% og når også næsten målet om 80% tilfredse i Cyklistplan 2017.

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

- › Dårlig vedligeholdelse af cykelstier og veje (22%)
- › Bilister (21%)
- › Manglende cykelstier (9%)
- › Farlige kryds (7%)
- › Andre cyklister (7%)

Kilde: Den nationale cyklistundersøgelse 2022

Borgerne oplever det særligt utrygt når:

- › Biler kører for stærkt
- › Der mangler faciliteter for cyklister
- › Oversigtsforholdene er for dårlige

Kilde: Trafiksikkerhedsplan 2021

Flest cyklister er trygge, men trygheden falder

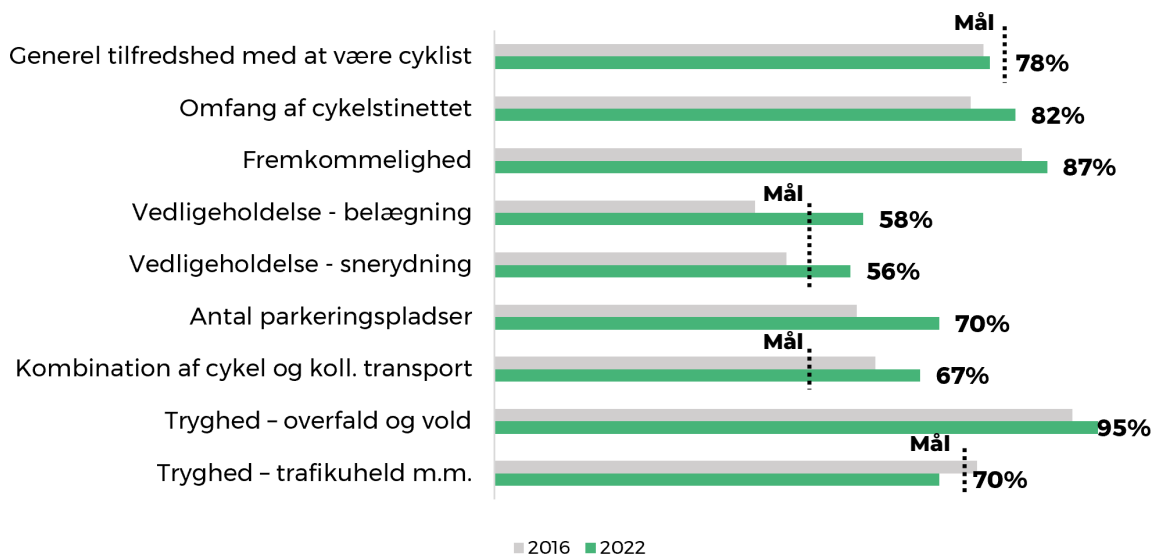
Det samme gælder målet i Trafiksikkerhedsplan 2021-2030 om, at 75% af cyklisterne i Roskilde Kommune skal føle sig trygge på cykel i Roskilde. Dette var 70% i 2022, hvilket dog er et fald sammenlignet med 2016, hvor 76% var trygge.

For mange trafikulykker med cykler

Cyklistplan 2017 har et mål om at halvere cyklistulykker, svarende til max 13. I 2021 var 29 cyklister involveret i trafikulykker, og målet er dermed ikke nået, om end det er et fald ift. tidligere år. Kommunen har særligt fokus på cykelforholdene i kryds, hvor størstedelen af de tilskadekomne cyklister er registreret. Med 1,4 mio. km. cyklet per registreret cyklistulykke er det dog relativt sikkert at cykle i Roskilde Kommune.



Cyklisters tilfredshed med cykling i Roskilde, 2016-2022



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

2.3 Cykelinfrastruktur

Siden 2017 er der etableret 45 km ny cykelinfrastruktur på tværs af kommunen, herunder to nye supercykelstier.

Cykelinfrastrukturen er blevet udbygget med følgende:

- › 11,1 km dobbeltrettede cykelstier
- › 7,3 km enkeltrettede cykelstier
- › 2,6 km afmærkede cykelbaner
- › 4,6 km supercykelsti (Jyllingeruten og Roskilderuten)
- › 19,3 km 2 minus 1 vej

På kortet næste side kan ses de projekter, der er udført siden 2017, samt den eksisterende cykelinfrastruktur.

Der er etableret følgende cykelparkering:

- › 336 nye pladser i og omkring gågaden i Roskilde By-midte
- › 308 nye pladser ved de 4 stationer
- › 39 ladcykelpladser ved stationerne



Supercykelstier forbinder til regionen

Supercykelstier er højklassede pendlerruter på tværs af regions- og kommunegrænser.

- › **Jyllingeruten** er Roskilde Kommunes første supercykelsti og blev indviet i 2020. Den forbinder Jyllinge i Roskilde Nord med Stenløse i Egedal Kommune, og kobler sig til S-togsnettet. Ruten er 7,2 km lang, heraf 2 km i Roskilde, og er i alt blevet 2 minutter hurtigere at cykle. Cyklisternes tilfredshed med ruten er steget, fra 3 til 4 ud af 5. Fra 2021-2022 steg antallet af cyklister på rutens stykke i Roskilde med ca. 40%. Af brugerne er 13% nye cyklister, og i alt 30% af brugerne kombinerer cykel og tog.
- › **Roskilderuten** er den supercykelsti, der forbinder flest kommuner i Danmark, og forløber fra Roskilde til København. Ruten er 30,5 km lang, heraf 2,6 km i Roskilde Kommune, og blev åbnet i forbindelse med Tour de France i 2022.

Universitetsstien

En opgraderet cykelrute, Universitetsstien, er anlagt i 2021 i forlængelse af en eksisterende sti langs banen, som forbinder bymidten med Trekroner og RUC. Tidligere forløb en stor del af ruten mellem Trekroner og Roskilde by ad villaveje med en høj grad af omvejskørsel.

- › Stien er en dobbeltrettet cykelsti og det nyanlagte stykke er 0,55 km.
- › Stykket er nu 1,5 minut hurtigere at cykle og cyklisternes tilfredshed og tryghed er steget
- › Fra 2021-2022 er antallet af cyklister fordoblet et sted og tredoblet et andet sted på ruten.





**CYKELINFRASTRUKTUR
I ROSKILDE KOMMUNE**

Signaturforklaring

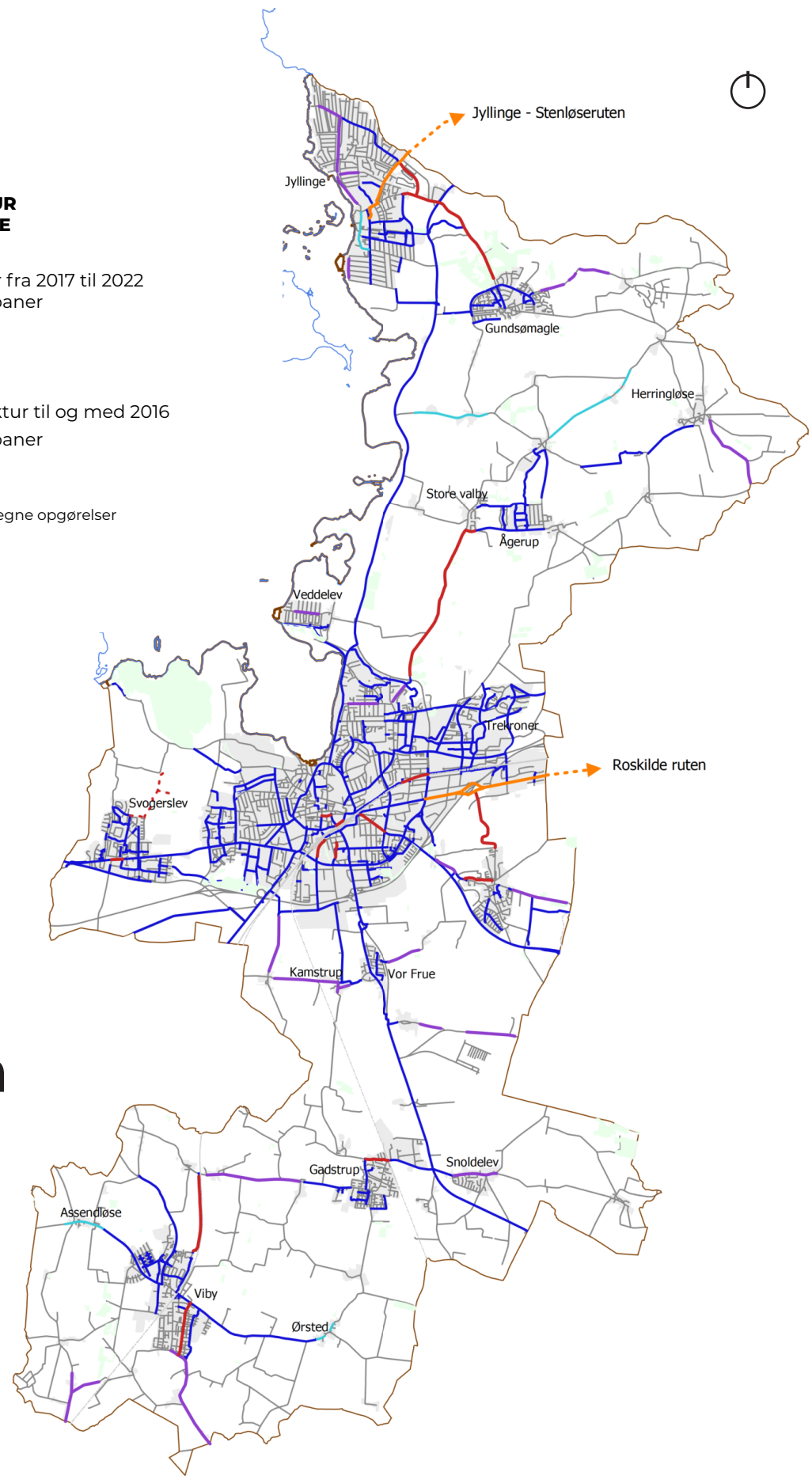
Gennemførte projekter fra 2017 til 2022

- Cykelstier og baner
- Supercykelsti
- 2 minus 1 vej
- - - Rekreativ

Eksisterende infrastruktur til og med 2016

- Cykelstier og baner
- 2 minus 1 vej

Kilde: Roskilde Kommunes egne opgørelser




45 km

ny cykelinfrastruktur
anlagt siden 2017

Udvalgte initiativer og resultater for cykling i Roskilde Kommune

Gratis udlån af specialcykler i Musicon's Cykelbibliotek



Cykelbiblioteket består af cirka 40 specialcykler i en 40 fods container, samt en 20 fods container, som benyttes til ophold og værksted. Cykelbiblioteket er gratis for borgere, og en 'Cykelbibliotekar' hjælper og rådgiver borgerne i forhold til de forskellige typer af cykler. De inkluderer:

- › Ladycykler
- › Elcykler
- › Foldecykler
- › El-ladcykler
- › Sportscykler, såsom gravel-bikes, mountainbikes, racercykler etc.
- › Hverdagscykler i forskellige udformninger



Projektet har kørt siden marts 2022, og der er ingen slutdato. Cykelbiblioteket har åbent fire dage om ugen i sommerhalvåret, og en dag om ugen i vinterhalvåret.

Cykler udlånes typisk en uge ad gangen, og der har været knap 300 unikke udlån i perioden siden opstart, samt en masse prøveture og rådgivning af borgere.

I Cykelbiblioteket kan man ligeledes få rådgivning til reparation af egen cykel, men man kan ikke få hjælp til selve reparationen. Der afholdes desuden events, såsom 'pimp din cykel' og besøg for skoleklasser med cykellege og fokus på cykling som transportform.

Stil bilen i garagen i tre måneder, og prøv pendling med elcykel, kollektiv transport og samkørsel



I 2021 og 2022 havde borgere i Roskilde Kommune mulighed for at prøve at pendle mere bæredygtigt og aktivt. Igennem tre måneder fik de stillet en elcykel til rådighed, samt adgang til kollektiv transport og samkørsel som alternativ til de dage, hvor de ikke ønskede at cykle. Det var dog kun elcyklen, der endte med at blive brugt af testpersonerne. I projektet blev projektdeltagerne desuden tilbudt en sundhedstest før og efter projektforløbet, for at se, hvilken sundhedsmæssig effekt, der var af at cykle i perioden.

Resultaterne af projektet viser følgende

- › 27 cykler udlånt i fire perioder á tre måneder
- › Ca. 100.000 kørte kilometre
- › Gennemsnitlig 'fitnessalder forbedring' på cirka 10 år for de deltagere, som blev testet
- › Ca. 70 % svarer, at de vil fortsætte med at cykle efter projektet afsluttes

Tour de France og #Alle Tidens Roskilde Cykler



I 2022 var Roskilde Kommune vært for 2. etape af Tour de France og derfor har byen stået i den tohjulede tegn året igennem. Der er i 2022 sat ekstra meget fokus på cyklisme under brandet #Alle Tidens Roskilde Cykler med bl.a.:

- › Cykelbibliotek åbnede på Musicon i marts
- › Indvielse af den nye supercykelsti på Københavnsvej (Roskilderuten) d. 23. marts med cykelkaravane fra Stændertorvet til Rådhuspladsen i København som del af starten på Tour de France
- › I april 2022 lancerede Roskilde Kommune 100 bycykler fra Donkey Republic
- › Litteraturfestival med fokus på cyklen i maj med events for både børn og voksne
- › Tour de France rutens 2. etape skiltet som cykelrute fra Roskilde til Nyborg
- › Cykeltopmøde 30. juni 2022 med deltagelse af borgmestre, regionsrådsformænd og repræsentanter fra centrale aktører på cykelområdet. Roskilde Kommune underskrev den fælles deklARATION og sad for bordenden i en analyse af cykelpendling og kombinationsrejser, som blev præsenteret på mødet
- › BørneTour med start og mål på Stændertorvet d. 18. juni
- › 11 skoler og 1.611 elever deltager i Alle børn cykler-kampagnen i september
- › Cykelparkering til ladcykler ved Roskilde St., Trekroner St. og Viby St. åbnet i efteråret



3 Biler og parkering

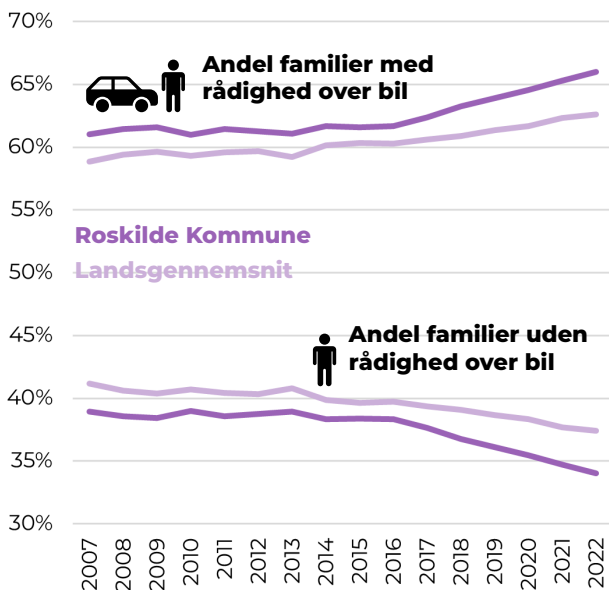
3 Biler og parkering

Bilen står for flest ture og flest km kørt i Roskilde Kommune, og familiernes bilrådighed er stigende. Der er imidlertid igangsat målrettede indsatser for at skabe en mere bæredygtig udvikling for bilerne, herunder en ny parkeringsstrategi for bymidten samt flere landestandere til elbiler.

Adgang til bil

Roskildenserne har større bilrådighed end landsgennemsnittet, og forskellen er blevet mere tydelig de sidste 15 år. I 2022 havde 66 % af borgerne i Roskilde Kommune adgang til mindst 1 bil, hvorimod andelen af borgere uden adgang til bil var faldet til 34 %.

Udvikling i bilrådighed i Roskilde Kommune og på landsplan, 2007-2022



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



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 2019/21:** 52% af alle ture er med bil og 48% af alle ture er bæredygtige.

Planstrategi 2018

- Parkering i balance: Gennem brug af alternative virkemidler skal der arbejdes for, at biltrafikken minimeres i de centrale dele af vores byer.

Strategisk klima og energiplan 2019-2022

- Grøn mobilitet og stationsnærhed: Der skal arbejdes for etablering af en ladeinfrastruktur til elbiler for at understøtte udviklingen hen mod 100% elektrificering af biltrafikken.
- Grøn transport og varelevering: Roskilde Kommune skal understøtte udviklingen hen mod 100% elektrificering af kommunens vognpark, og sikre at der etableres ladestandere ved alle relevante offentlige bygninger.

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. Samtidig skal eksisterende pladser udnyttes bedre, så der bliver plads til både beboere, ansatte og besøgende i bil til bymidten.
- Fremme bæredygtig mobilitet: Delebiler, elbiler og cykler skal vi give prioritet i bymidten, så parkeringsbehovet minimeres.

Trafiksikkerhedsplan 2021-2030

- Hastighed: 75% af trafikanterne skal overholde hastighedsgrænsen i 2030.

21% af ture med en længde på 2-4 km foregår i bil

(Kilde: Borgernes ture i treårigt gennemsnit 2019/21, DTUs transportvaneundersøgelse)



3.1 Biler og bilture

Der bliver købt mange biler i Roskilde Kommune, og 94 % af køretøjerne er fossilbiler, men der sker en stor vækst i særligt antallet af elbiler. I gennemsnit kører roskildenserne 24 km i bil hver dag. Langt de fleste bilture 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, har været stigende i perioden 2009-2016. Siden 2016 er kurven knækket, og selvom indbyggertallet er fortsat med at stige, er antallet af nyindkøbte biler faldet. I 2021 var antallet af familier, der har købt bil, på niveau med 2013.

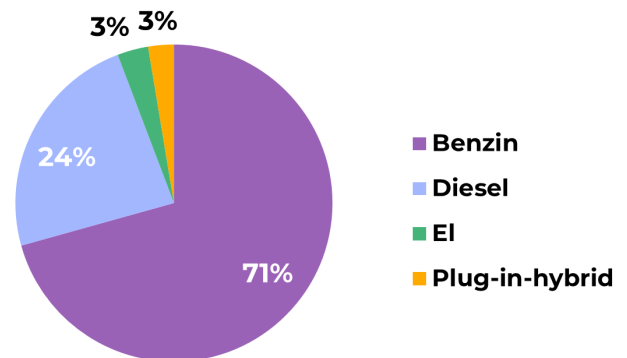
Grønne køretøjer

94 % 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, er der stadig en meget stor forskel. I 2022 er der for første gang i flere år registreret et fald i bestanden af fossilbiler, mens væksten i biler med mere bæredygtige drivmidler fortsætter.

Formål med bilturene

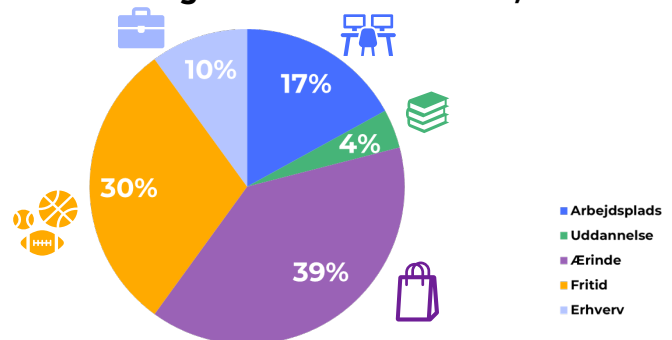
69 % af turene i bil foregår i forbindelse med ærinder og fritid, mens kun 17 % af turene foregår i forbindelse med pendling til arbejdspladsen.

Bestand af personbiler, 2022



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

Fordeling af bilture efter formål, 2019-2021



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

24 km kører borgerne i Roskilde Kommune i bil hver dag

87% af borgerne i Roskilde Kommune har kørekort

1,32 person sidder i gennemsnit i hver personbil ved kørsel i Roskilde Kommune

3.2 Parkering

Der findes i dag ca. 1.600 offentlige parkeringspladser i Roskilde bymidte. For at skabe bedre plads i bymidten og bedre muligheder for besøgende og handlende, blev der i april 2021 indført mulighed for at tilkøbe parkering udover de 2 gratis timer. I 2022 er der foretaget en evaluering, og den nye parkeringsordning er taget godt imod.

Langtidsparkering optog centrale p-pladser

Analyser af parkeringsforholdene i Roskilde bymidte viste, at parkeringspladserne generelt havde en høj belægning på 91 %. Parkeringspladserne havde også en stor udskiftning og 62 % parkerede i under 1 time. Ca. 20 % af de centrale parkeringspladser i bymidten var optaget af langtidsparkanter og beboere. Selvom der samlet set var parkeringspladser nok, var en stor andel af de centrale pladser utilgængelige for kunder og besøgende i det kommercielle byliv. Efter muligheden for at tilkøbe parkering udover de 2 gratis timer er blevet indført, er langtidsparkanterne flyttet fra de centrale pladser, og belægningen i p-huset er steget.

Erfaringer med ny struktur for mulighed for at tilkøbe parkering udover de 2 gratis timer

- 58 % parkerer længere end én time, mod tidligere 38 %.
- Parkering under 1 time udgør 42 % af parkeringerne mod tidligere 62 %
- Parkering under 2 timer udgør 76 % mod tidligere 88 %
- Langt størstedelen af parkanterne i Roskilde bymidte bor inden for 5 km fra bymidten
- 73 % svarer, at mulighed for at tilkøbe parkering udover de 2 gratis timer ikke har medført ændringer af deres anvendelse af bymidten.

Det er let at finde en parkeringsplads i Roskilde

Det er forholdsvist let at finde en parkeringsplads i Roskilde bymidte. I 2019 fandt 89 % af bilisterne en plads på under 2 minutter, og i 2022 var det 85 %. Evalueringen viser, at næsten 90 % parkerer på deres førstevalg af parkeringsplads.

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.

Tilfredshed med mulighed for at tilkøbe parkering udover de 2 gratis timer

Forud for indførelse af mulighed for at tilkøbe parkering udover de 2 gratis timer svarede 32 %, at de vil se positivt på indførelsen. Den efterfølgende evaluering viste, at hele 64 % var tilfredse eller meget tilfredse med indførelsen af muligheden for at tilkøbe parkering i Roskilde bymidte.



85 % af bilisterne finder en plads på under 2 minutter i 2022. I 2019 var det 89%.

3.3 Ladeinfrastruktur

Antallet af el- og plug-in-hybridbiler udgør en stigende andel af den samlede bilpark. For at tilskynde omstillingen til grønne drivmidler arbejder Roskilde Kommune målrettet på at udbygge kommunens ladeinfrastruktur.

Stigende antal el- og hybridbiler

6 % af bilerne i Roskilde Kommune er enten elbiler eller plug-in-hybridbiler, men andelen er stigende. Selvom antallet af elbiler er næsten 10-doblet i perioden 2018-2022, og antallet af plug-in-hybridbiler er mere end fordoblet på bare ét år fra 2021 til 2022, er der fortsat kun få el- og hybridbiler. Den seneste opgørelse viser, at der er ca. 37.100 benzin- og dieslbiler mod ca. 2.300 el- og hybrid-biler.

Ladeinfrastruktur

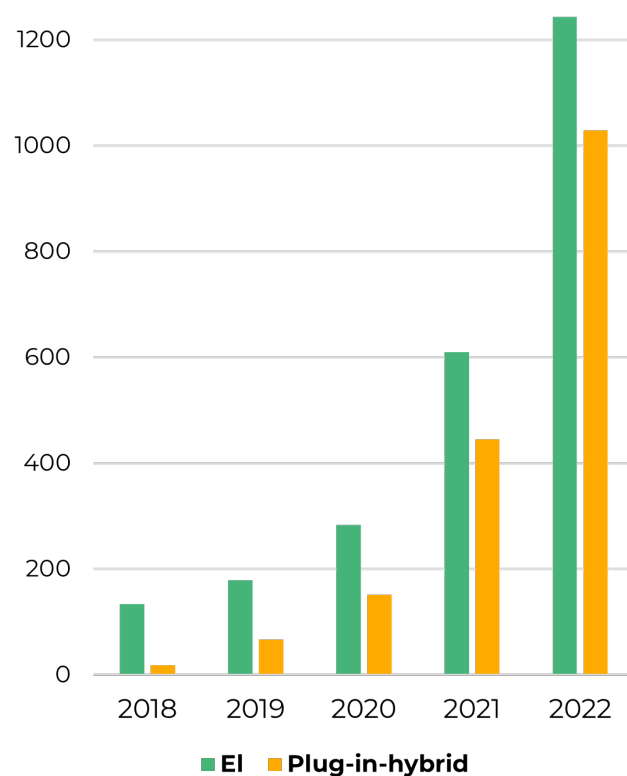
Der er i dag opsat 126 offentligt tilgængelige ladestandere i Roskilde Kommune. Heraf er der 12 hurtigladere. Roskilde Kommune var én af de første kommuner i Danmark til at lave en annonceringsproces, der resulterede i 93 nye ladestandere.

For at understøtte den kraftige vækst mod en større andel af biler med elmotor er der planlagt en betydelig udvidelse af ladeinfrastrukturen. Der er således planlagt opsætning af yderligere 183 ladestandere, hvoraf 10 er hurtigladere. I Roskilde bymidte er der aktuelle planer om at udvide antallet af ladestandere med 49 mod 23 i dag. Udover de offentligt tilgængelige ladestandere er der et stort antal private ladestandere.

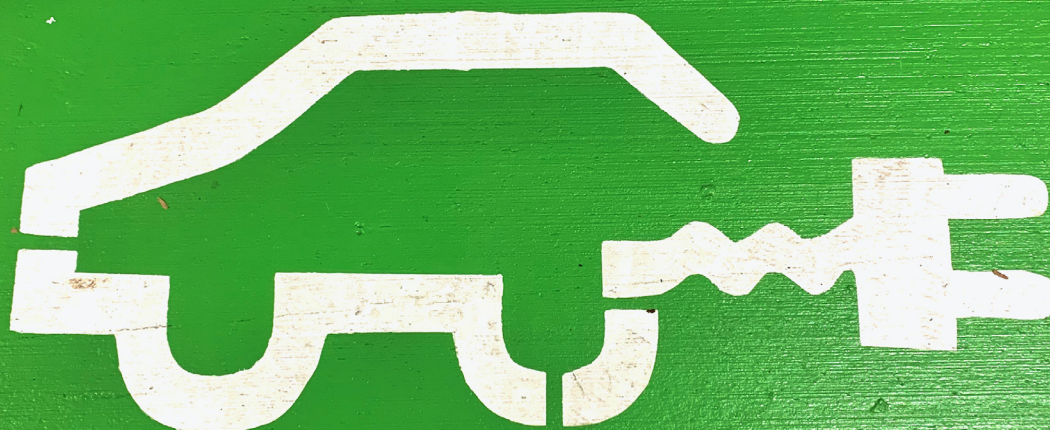
Bilparken i Roskilde Kommune pr. 1. januar 2022

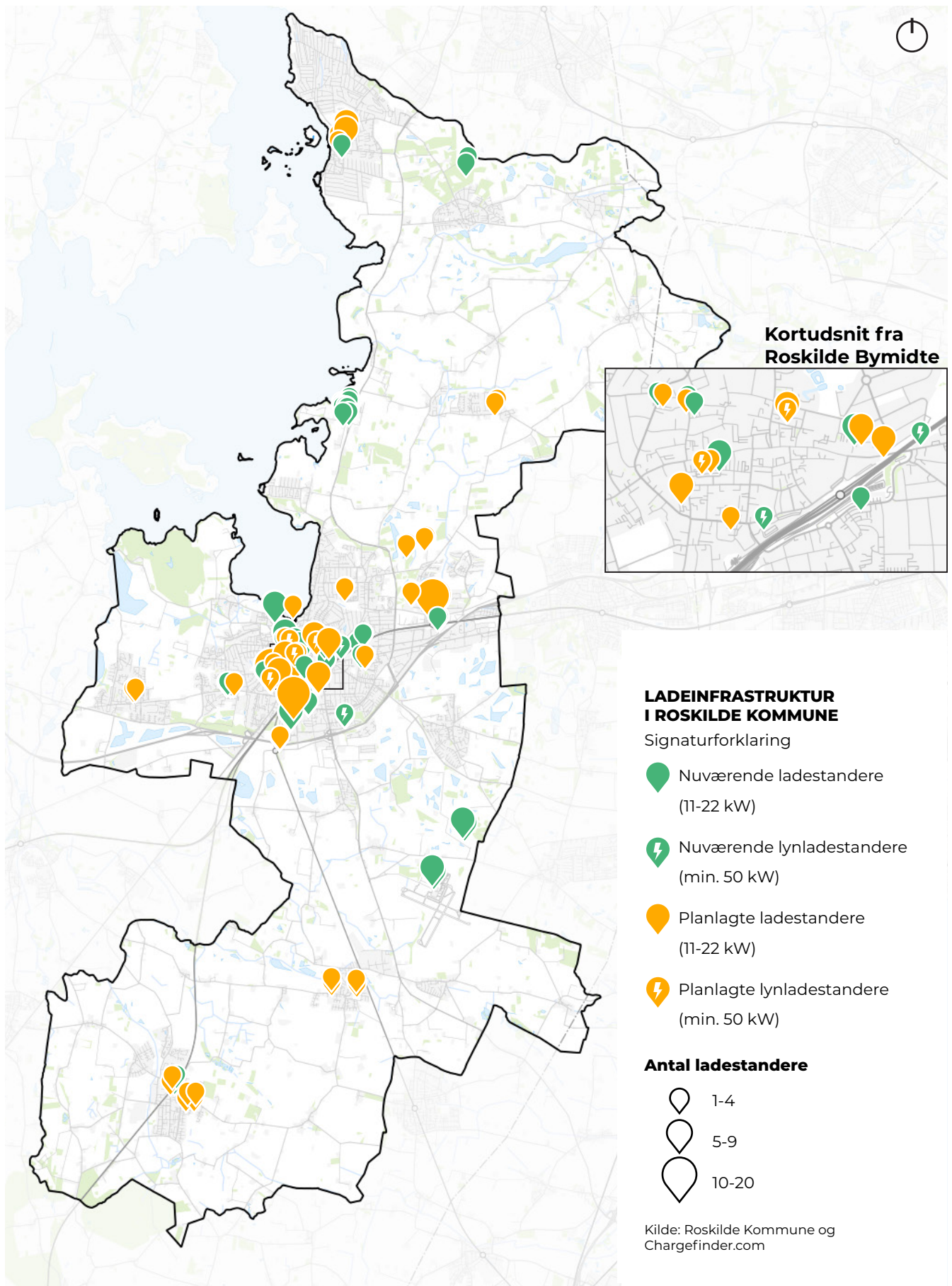
- › 37.103 fossilbiler (benzin eller diesel)
- › 1.243 elbiler (el)
- › 1.029 hybridbiler (el + benzin)

Bestanden af elbiler og plug-in-hybridbiler pr. 1. januar 2022



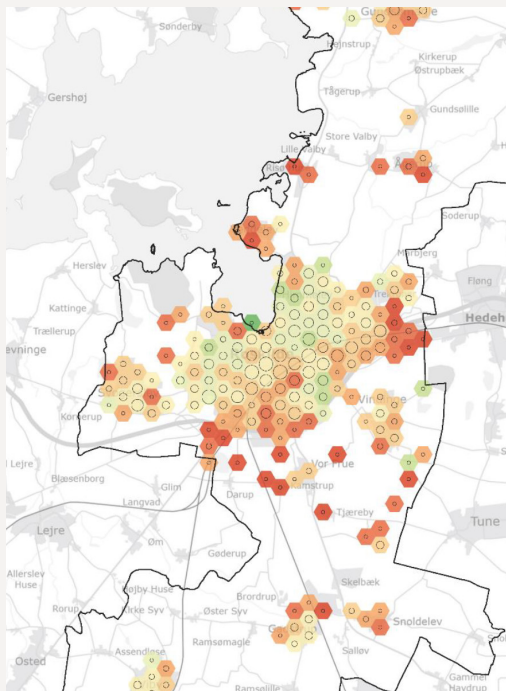
(Antal elbiler og plug-in-hybridbiler i Roskilde Kommune, Danmarks Statistik)





Udvalgte initiativer og resultater for biler og parkering i Roskilde Kommune

Overflytningspotentiale



I 2021 analyserede COWI potentialet for overflytning af korte bilture til cykelture i Roskilde Kommune. Analysen var baseret på såkaldt 'floating car data' af et større antal faktiske rejser foretaget med bil i kommunen.

Korte og mellemlange bilture mellem hhv. 0,5-5,0 km og 0,5 til 20,0 km blev udpeget. Disse ture, som i dag køres med bil, har grundet deres længde et potentiale for at kunne foretages med hhv. cykel og elcykel. Data blev kortlagt både som grid og for vejstrækninger, og kan pege på, hvilke strækninger, der har et særligt stort overflytningspotentiale, og dermed behov for en cykelstiopgradering.

I analysen blev resultaterne desuden behandlet individuelt på mindre bysamfunds niveau, og samlet for hele kommunen. Eksempelvis blev der peget på, at 34% af alle bilture i Roskilde Kommune er mellem 0,5 og 5 km, og dermed har et stort potentiale for overflytning til cykel.

Sensorer til indsamling af data for trafikanter i bymidten



I Roskilde Kommune er der i 2022 opsat sensorer ved to lokaliteter med det formål at få mere præcise tællinger af forskellige trafikanter. Sensorerne vil ligeledes kunne måle trafikanternes hastighed, samt potentielt kunne adskille forskellige typer trafikanter (for eksempel fodgængere, cyklister, knallerter, jøggere, hundeluffere etc.), og også kunne registrere de mest almindelige 'baner', som trafikanterne færdes i. Ligeledes vil data kunne trækkes ud i realtid, og dermed give mere præcise data for, hvordan trafikken udspiller sig i specifikke tidsrum.

Sensorerne vil fast kunne opsættes i lysmaster, og vil være i test minimum i et år. Data vil være tilgængeligt fra og med medio november 2022.

Grøn varelevering



Roskilde Kommune har igennem fem år haft et samarbejde med Citylogistik om grøn varelevering til rådhuset og de seneste år også på en række decentrale institutioner.

Med ordningen er varer blevet omlastet på en lokal terminal og transporteret til rådhuset i elvarebiler to gange ugentligt, hvilket har givet en årlig besparelse i CO2 på ca. 6 tons.

Ordningen har derudover været til gavn for både trafiksikkerhed og fremkommelighed, fordi de mange små leverancer samles uden for bymidten og transporteres samlet. Citylogistik har dog har valgt at lukke deres lokale afdeling i Roskilde i 2022 pga. prioriteringer i deres forretning.

Udviklingen går nu også en i retning, hvor mange fragtfirmaer omstiller til elektriske varebiler, særligt i de større byer, og selvom dette ikke vil reducere antallet af kørsler, vil udviklingen på sigt medføre en CO2-besparelse for varelevering.

Den tager skraldet på el



Den første eldrevene skraldebil kom i drift i Roskilde i 2022. Den larmer ikke og udleder ingen CO2. I løbet af 2023 vil alle skraldebiler være elektriske.

Det er Morten Kallan, der er blevet den heldige chauffør på den nye skraldebil. Han fortæller, at den både er behagelig at køre i, og at kunderne er glade for at slippe for støjen. Det eneste man hører fra den nye skraldebil er, når beholderne bliver løftet op og bliver banket ind i vognen for at blive tømte.

Støjen var nu ikke den første prioritet, da Roskilde Kommune skrev ind i kontrakten for den nye affaldsordning, at skraldebilerne skulle køre på el. Det handler først og fremmest om, at hele kæden, fra affaldssortering til transport og genanvendelse, er så miljøvenlig som muligt.



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 8 % af rejserne i 2019-2021, og dækker både over rejserne foretaget med henholdsvis bus og tog alene, men også over kombinationsrejser, hvor cykel eller bil benyttes i kombination med enten bus eller tog. Dette er et fald fra 2017-2019, hvor andelen lå på 9 %, hvilket formodes at skyldes COVID-19-restriktionerne.

Det kollektive net i Roskilde Kommune består af togforbindelse til fire stationer, hvoraf Roskilde Station er Danmarks 3. største station med godt 3 mio. passager i 2021. Sammen med to A-buslinjer (201A og 202A), udgør disse ryggraden i nettet. Dette suppleres med en række lokalruter, én R-buslinje og én S-buslinje. Der køres hver dag 80.000 km i bus inden for Roskilde Kommune.

Mål og pejlemærker for kollektiv trafik

Strategisk klima- og energiplan 2019-2022

- › Vi skal sikre bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer, den kollektive transport skal optimeres og vi skal arbejde med byfortætning og stationsnærhed.

Planstrategi 2018

- › Fokus på effektive skift mellem kollektiv trafik, cykel og gang.

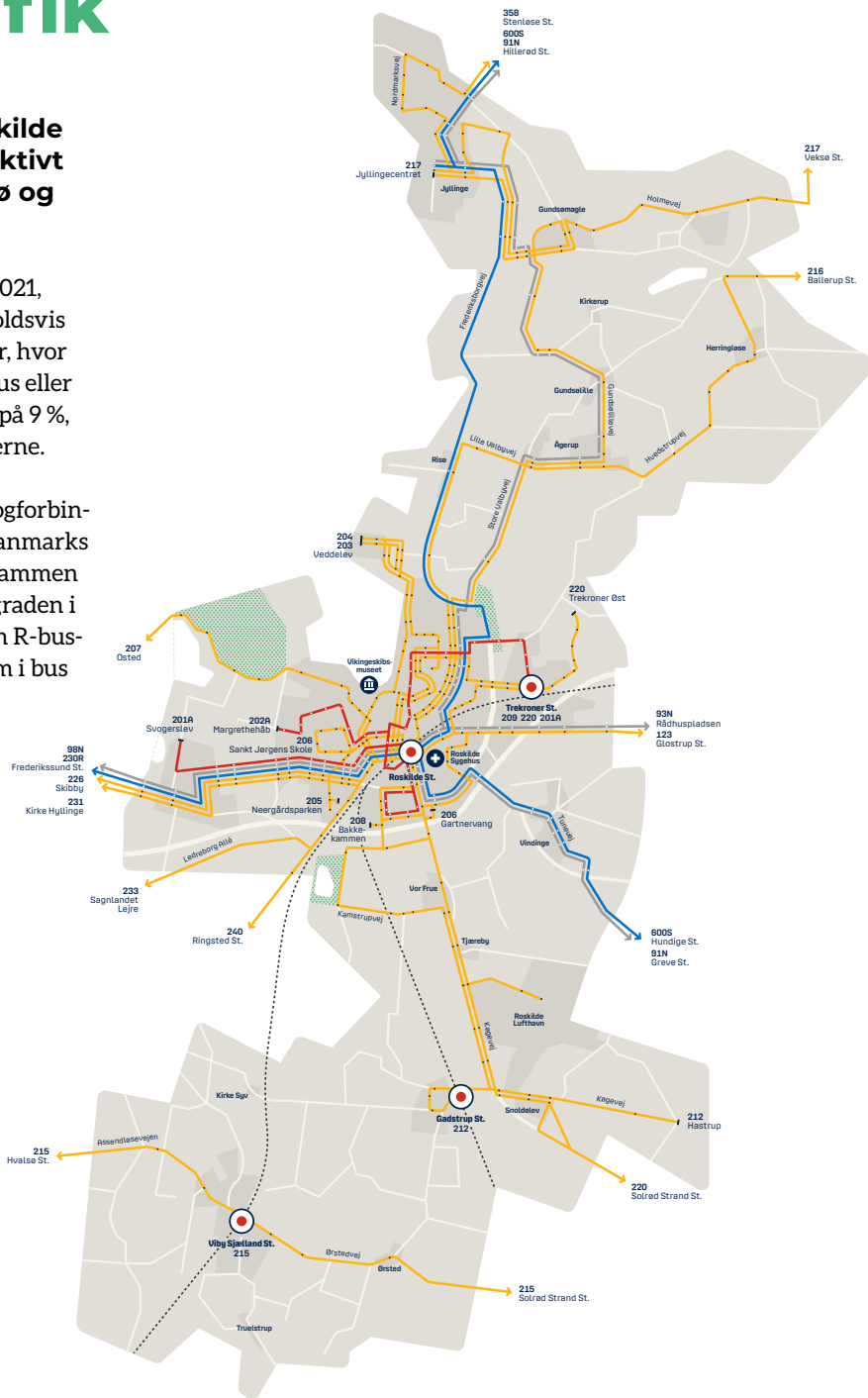
Cyklistplan 2017

- › Flere kombinerer cyklen med kollektiv trafik.

Trafik- og Mobilitetspolitik 2014

- › Nemme og attraktive skiftemuligheder skal få trafikanter til at kombinere med fleksible og mere 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



Påstigertal for tog, 2021 De tre største stationer i Danmark

10,7 mio. København H.
5,8 mio. Nørreport St.

3,0 mio. Roskilde St.

4.1 Passagertal og ture

COVID-19 har været en mavepuster for den kollektive trafik, og trafiksekskaberne kæmper for at få passagererne tilbage i både busser og tog, hvilket ser ud til at lykkes - særligt for bustrafikken.

Den kollektive trafik har haft nogle svære år under COVID-19 samt i tiden lige efter. Gældende for togtrafikken faldt antallet af passagerer i 2020 mellem 41-43 %. For alle fire togstationer er passagertallet steget frem mod 2022, hvor Viby og Gadstrup Station er de to stationer, der er tættest på passagertallet i 2019.

Post COVID-19 passagertal for busser

Gældende for bustrafikken i Roskilde Kommune var der i 2019 et årligt passagertal på godt 2,9 mio. passagerer. I 2020, da COVID-19 indtraf, faldt antallet af passagerer med 1/3, og det samlede fald i passagerer fra 2019-2021 var på 44 %.

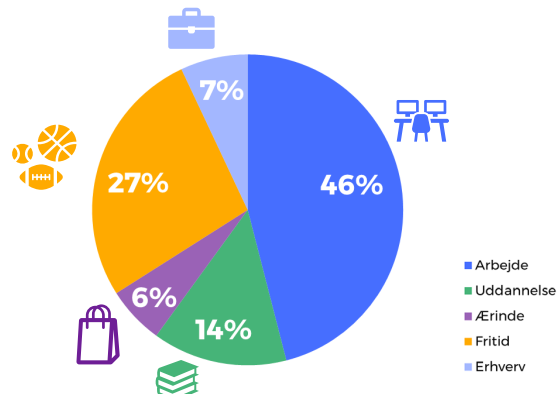
Der er dog sket en markant stigning igen fra 2021 til første halvår 2022, hvor antallet af passagerer for 2022 forventes at være godt 2,5 mio. passagerer. Det vidner om, at buspassagererne er på vej tilbage i den kollektive trafik. Det forventes derfor, at passagertallet for busserne vil være på samme niveau ved udgangen af 2023, som det var i 2019.

A-buslinjer

De to A-buslinjer i Roskilde Kommune er de to buslinjer med flest passagerer sammen med S-bus 600S. Passagertallet for linje 201A og 202A var næsten halveret i 2021 - dog ses det, at passagererne er på vej tilbage til de to A-buslinjer, og at der er sket en markant stigning i antallet af passagerer i 2022.

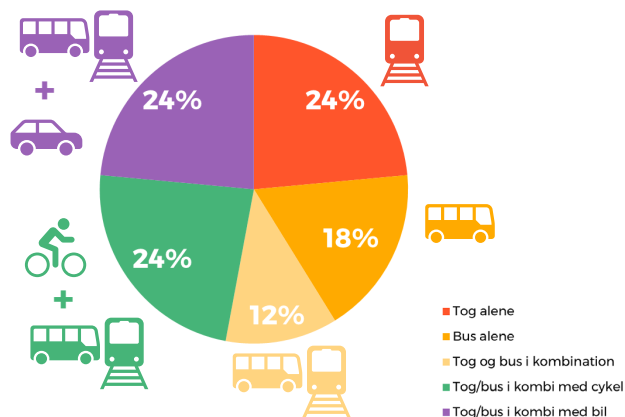
Udviklingen for de 20 lokalruter, tre regionalruter samt S-bussen modsvarer de to A-buslinjer.

Turformål for kollektivrejser i 2019-2021



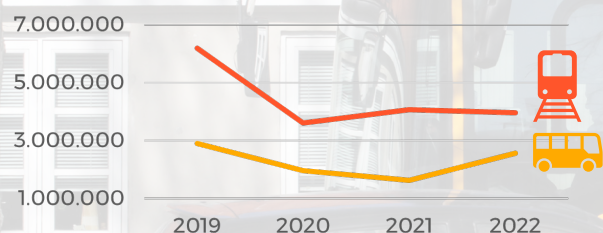
(Fordeling af turformål for kollektivrejser foretaget af indbyggere i Roskilde, treårigt gennemsnit, DTUs Transportvaneundersøgelse)

Fordeling af typer kollektivrejser blandt indbyggere i Roskilde Kommune, 2019-2021



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

Udvikling for alle passagerer i busser og tog, 2019-2022



(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

I 2022 har Movia udført månedlige tilfredshedsundersøgelser. Dog er juli undtaget grundet ferie. I gennemsnit over perioden på ni måneder var 87 % af de adspurgte passagerer enten "meget tilfredse" eller "tilfredse" samlet set. Kun godt 2 % var "utilfredse" eller "meget utilfredse". Ses der isoleret set for de seks målpunkter, var tilfredsheden størst (96 %) for "chaufførens kørsel" og lavest (64 %) for "begrænsning af støj".

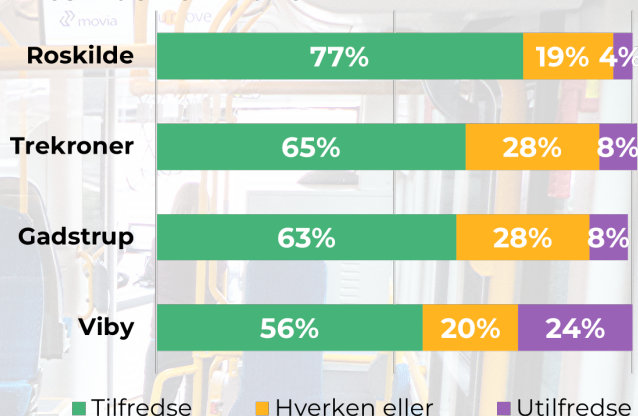
Oplevet tryghed på stationer

Roskilde Kommune har fire stationer, hhv. Roskilde, Trekroner, Viby og Gadstrup. I 2019 har forbrugerorganisationen Passagerpuls udgivet rapporten "Passagerernes tilfredshed med trygheden på stationer", hvor passagerernes oplevede tryghed på tog- og metrostationer er analyseret.

Roskilde Station er den station ud af de fire stationer i kommunen, som har den højeste tryghed (77 %) og laveste utryghed (4 %). Viby er den station, hvor færrest respondenterne er tilfredse med trygheden (56 %) og flest respondenter er utilfreds med trygheden. Tilfredsheden for Trekroner og Gadstrup Station ligger mellem de to førnævnte stationer.

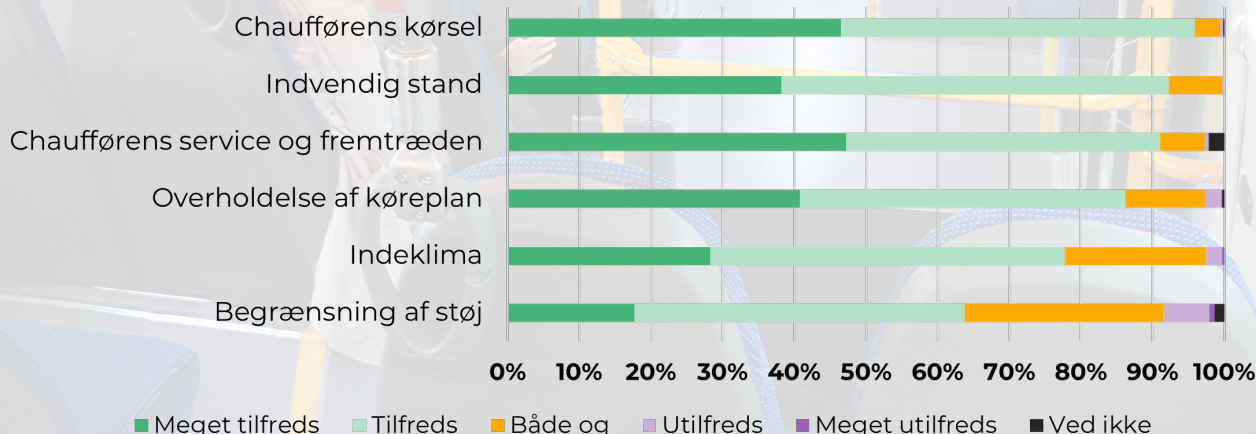


Oplevet tryghed på stationer i Roskilde Kommune



(Andel af togpassagerer, som er tilfredse eller utilfredse med trygheden på stationer i Roskilde Kommune, Passagerpuls 2019)

Tilfredshed med buskørsel blandt passagerer i Roskilde Kommune



(Andel af buspassagerer, som er tilfredse eller utilfredse med buskørslen i Roskilde Kommune, Movias tilfredshedsundersøgelse 2022)

4.3 Knudepunkter

Behovet for kollektive knudepunkter er stigende, da de spiller en vigtig rolle for at øge antallet af kombinationsrejser, især mellem de bæredygtige transportformer.

Nye trafikknudepunkter

Trafik- og Mobilitetspolitikken har haft et mål om at etablere tre nye trafikknudepunkter inden 2017. Målet er indfriet, idet der blandt andet er etableret en række højklassede busstoppesteder, såkaldte "superstop". Der er dog 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.

Cykelparkering på de fire stationer

Cykelparkeringspladserne på stationerne har generelt en middel til høj belægningsprocent. Siden 2016 er antallet af parkerede cykler på de fire stationer faldet, hvormed målet i Cyklistplan 2017 om, at flere skal cykle til kollektiv trafik, ikke er nået hvad angår kombinationen af cykel og tog.

Roskilde St.	Stativ	Overdækket	Aflåst	I alt
Cykelparkeringspladser	777	1.556	435	2.768
Antal parkerede cykler	583 (75%)	733 (47%)	345 (79%)	1.661

Trekroner St.	Stativ	Overdækket	Aflåst	I alt
Cykelparkeringspladser	462	120	48	630
Antal parkerede cykler	330 (71%)	79 (66%)	-*	409

Viby St.	Stativ	Overdækket	Aflåst	I alt
Cykelparkeringspladser	168	225	20	413
Antal parkerede cykler	7 (4%)	79 (35%)	9 (45%)	95

Gadstrup St.	Stativ	Overdækket	Aflåst	I alt
Cykelparkeringspladser	80	60	-	140
Antal parkerede cykler	12 (15%)	11 (18%)	-	23

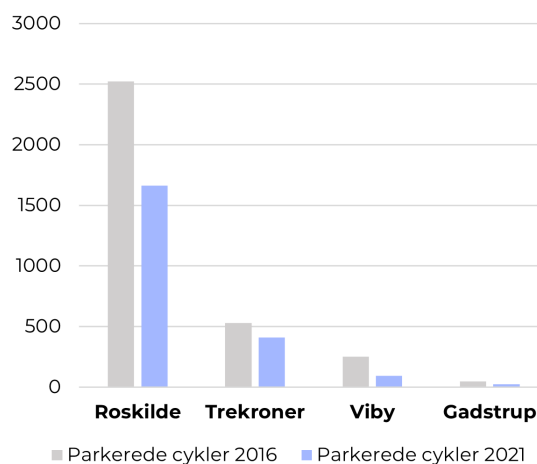
(Antal cykler talt i cykelstativer ved stationer i Roskilde Kommune, DSB's tællinger. Tællinger er fra 2021.)

* Har ikke været fuldt tilgængelige pga. ombygning.

Cykelparkering ved busstoppesteder

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.

Antal parkerede cykler ved stationer i 2016 og 2021



(Antal cykler parkeret, DSB's tællinger)



Cykombi – værktøj til screening af cykelvenlige knudepunkter

I 2022 har Roskilde Kommune i samarbejde med bl.a. DSB og Region Hovedstaden været med til at udarbejde screeningsværktøjet Cykombi. Her screenes kvaliteten af kollektive trafikknudepunkter i forhold til deres cykelvenlighed og potentialet for kombinationsrejser.

For at teste værktøjet er Roskilde Station blevet screenet, og har opnået **en samlet score på 6,8 ud af 10**, hvor bl.a. ventefaciliteter, mikromobilitetsløsninger og stiopkoblinger scorer højt, og rengøring og rejseinformation scorer lavt.

Dertil har Roskilde Station et cykelparkeringsindex (CPI), der angiver, hvor mange passagerer, der skal dele om et cykelstativ. Screeningen viser, at der er en CPI på 8,2, hvilket betyder, at der er relativt mange passagerer, der skal deles om ét stativ.



Udvalgte initiativer og resultater for kollektiv trafik i Roskilde Kommune

Scch... bussen kommer



Fra april 2019 blev alle Roskildes 9 bybuslinjer kørt med elbusser, som den første kommune i Danmark. Det har sparet 1.400 tons CO₂ om året. Ikke mindst har det været en kæmpe forbedring af støjniveauet for både passagererne og de øvrige omgivelser i byen. Passagerernes og chaufførens tilfredshed er steget betragteligt sammenlignet med de gamle dieselbusser.

Fra 11. december 2022 er 8 tværkommunale buslinjer også kommet på el og de resterende 5 tværkommunale og 2 regionale buslinjer (600S og 123), der kører i Roskilde by, bliver udbudt som emissionsfri busser, og forventes at køre på el fra senest 2025. Således vil over 99 % af alle køreplan-timer, der kører i Roskilde Kommune være på el.

Superbusstop og el- og ladcykelcentraler ved stationer



For at styrke kombinationsrejser og sikre gode forhold for at skifte imellem cykel og kollektiv trafik er forholdene for cykelparkering forbedret ved mange vigtige knudepunkter med busstop og togstationerne. Oven i de mange superbusstop, der har været i kommunen siden 2012, er der siden 2017 etableret flere superstop med bedre stoppestedforhold med trafikinformation, busperroner, læskærme og overdækket cykelparkering ved størstedelen af busstop med mange påstigere. Der har været mange cykelparkeringspladser ved togstationerne, men behovet for parkering til nye typer af cykler er blevet større.

Cykelparkeringen ved Roskilde, Trekroner, Gadstrup og Viby stationer er opgraderet i antal cykelstativer og samtidigt er der lavet særlige pladser til lad- og elcykler med mulighed for bedre fastlåsning i særlige el- og ladcykelcentraler. Der er etableret luftpumper på alle stationer og en cykelservicestation på nordsiden af Roskilde station. I alt er der siden 2017 etableret:

- › Overdækning af cykelparkeringen ved 5 større busstoppesteder på i alt 56 cykelp-pladser
- › På de 4 togstationer er der blandt andet etableret:
- › 308 nye cykelparkeringspladser, heraf 120 aflåste pladser på Trekroner Station
- › 39 nye pladser til ladcykler med god mulighed for fastlåsning



5 Dele- mobilitet



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 2018

Grøn mobilitet og stationsnærhed:

- › Der skal arbejdes for etablering af flere deleøkonomiske mobilitetstilbud for kommunens borgere, blandt andet i samarbejde med boligselskaber og bofællesskaber.

Flere deleøkonomiske tilbud:

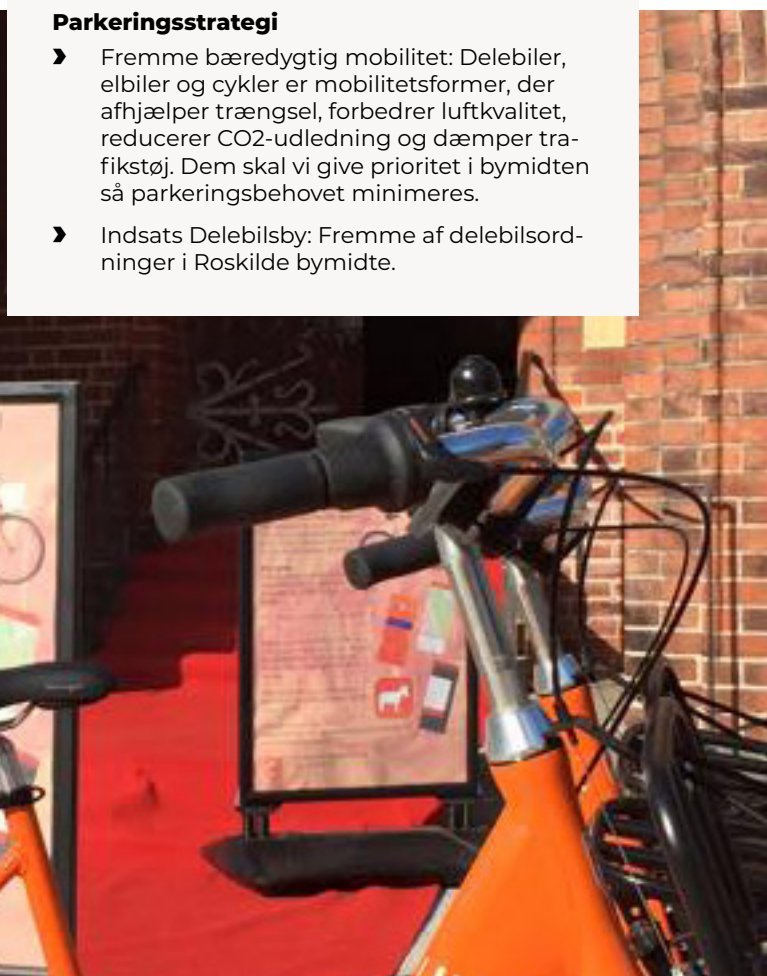
- › For at opnå mindre trængsel på indfaldsvejene, færre biler i bymidten og en mere bæredygtig mobilitet, skal der arbejdes for flere deleøkonomiske tiltag for borgerne. Det kan være alt fra delecycler, delebiler til samkørselspladser og elektroniske platforme til udveksling af mobilitetsydelse.

DK2020 handlingsplanen

- › Som del af DK2020 klimaplanen blev arbejdet med at fremme deleøkonomiske mobilitetstilbud i 2020-2021.
- › I handlingsplan 2020-2021 blev afsat personaleressourcer og 400.000 kr. til deleøkonomiske mobilitetstilbud.

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.



5.1 Bicykler

I april 2022 er 100 bicykler kommet til Roskilde Kommune, og 10 mere er sat i drift i november 2022. De orange cykler fra firmaet Donkey Republic kan lejes via en app, og udgør et fleksibelt mobilitetstilbud til både lokale og besøgende.

Godt modtaget med 10.000 ture kørt

Bicyklerne er indtil videre i en indkøringsfase, og erfaringsmæssigt går der et halvt til et helt år, før brugen af bicyklerne bliver udbredt. Foreløbige tal fra april til oktober 2022 viser, at 1.706 unikke brugere har kørt i alt 10.340 ture fordelt på 6.809 udlejninger, hvilket er væsentlig mere end forventet.

Forsøg med kommunal støtte

Tilbuddet om bicykler er indtil videre et forsøg, som skal køre fra 2022-2024 med mulighed for forlængelse til 2026. Roskilde Kommune medfinansierer løsningen og har efter aftale med Donkey Republic købt selve bicyklerne, ligesom det er kommunens materielgård, der står for driften. Der har været knap 164.000 kr. i brugerindtægter fra april-oktober, da der været flere udlejninger end forventet. Indtægterne vil gå direkte til at medfinansiere driften af systemet.

Populær sommertransport

Bicyklernes højsæson er i sommerperioden fra juni til september, mens brugen typisk falder i vintermånederne. De daglige udlejninger nåede et højdepunkt den 29.6, hvor der i forbindelse med Roskilde Festival blev foretaget 177 udlejninger.

Lokal brug i dagtimerne

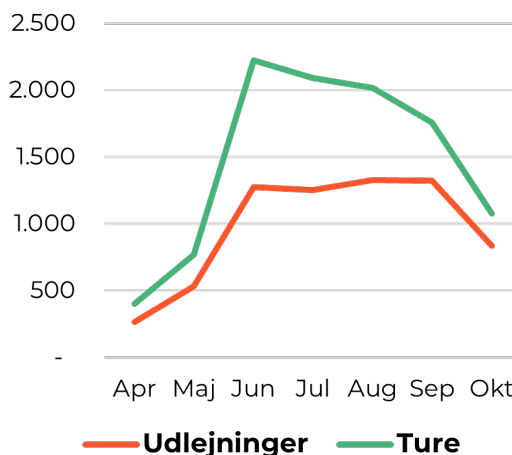
75% af bicyklernes brugere er registreret med et dansk telefonnummer, hvoraf 31% er faste medlemmer og de øvrige er lejlighedsvis brugere. De resterende 25% er udenlandske gæster. Bicyklerne benyttes primært i dagtimerne, og om eftermiddagen er de populære blandt udlændinge, mens de i aften- og nattetimerne bruges hovedsagligt af danske brugere.



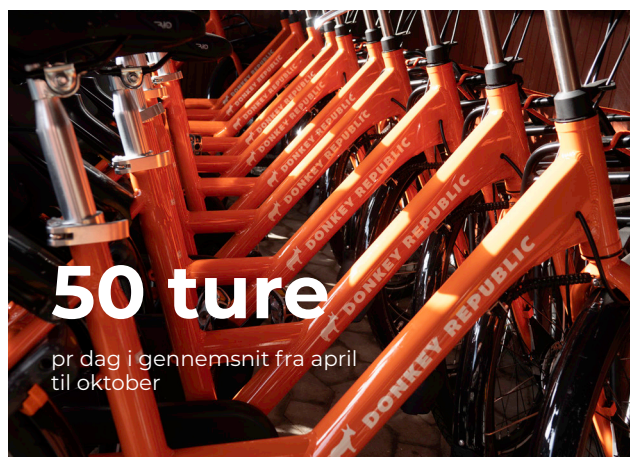
485%

flere udlejninger i **festivaldagene** 29/6-2/7 end måneden inden og måneden efter

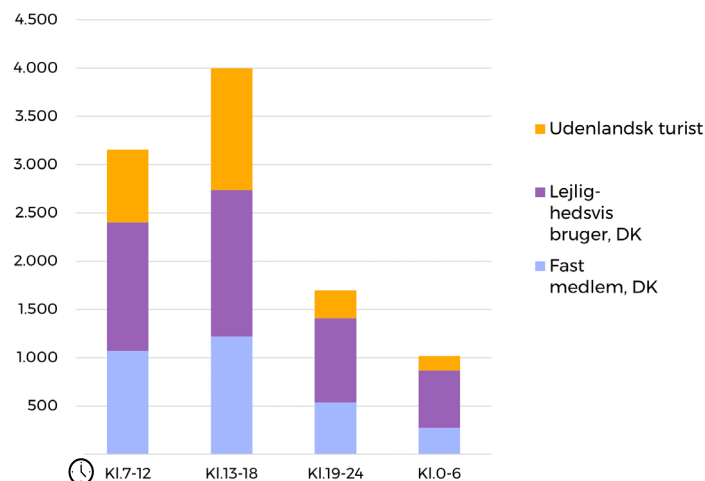
Antal ture og udlejninger fra april til oktober 2022



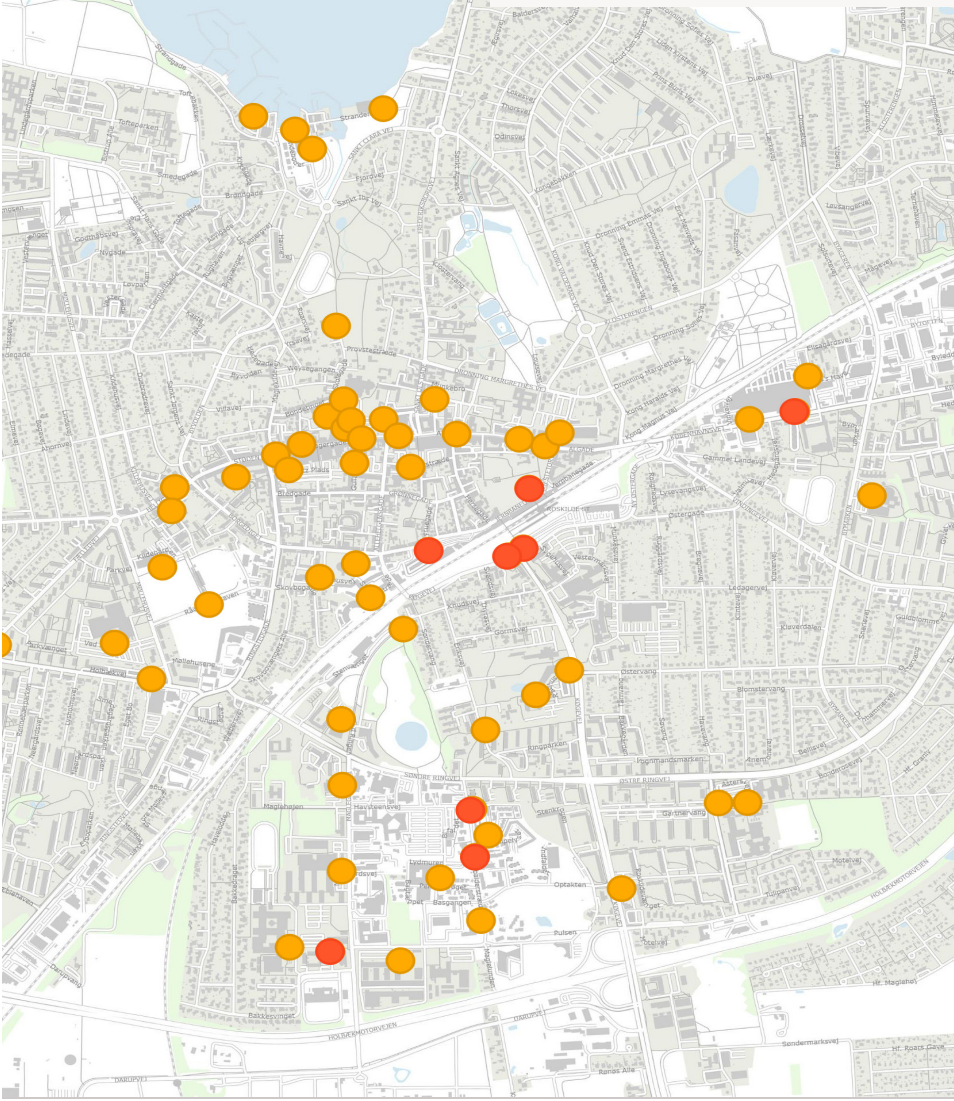
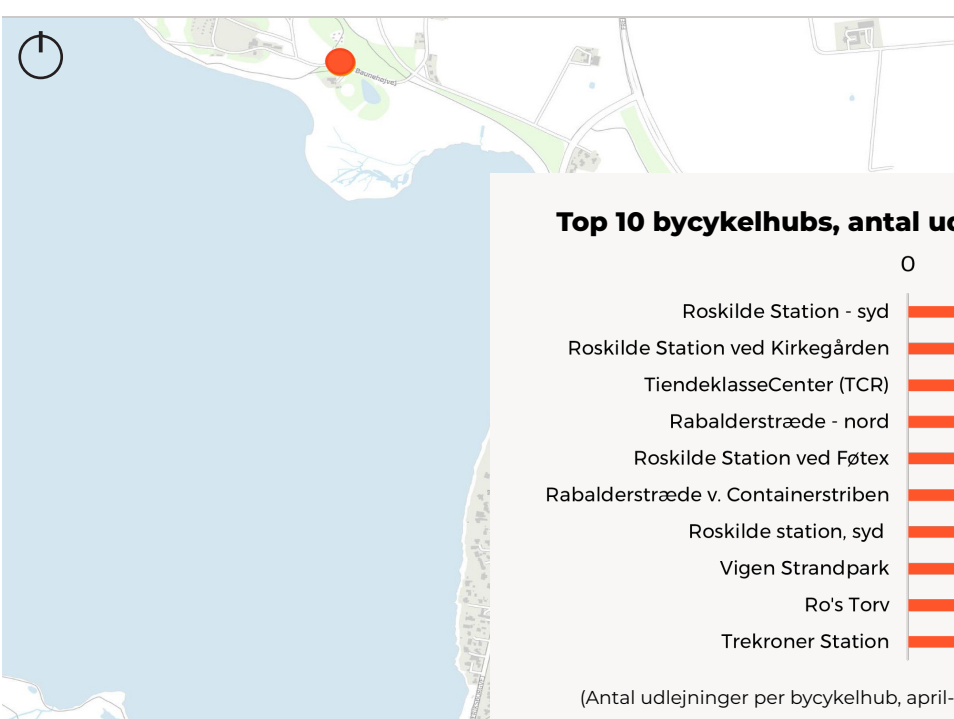
(Ture og udlejninger per måned, data fra Donkey Republic)



Ture ift. tidspunkter og brugertyper



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



BYCYKELHUBS I ROSKILDE KOMMUNE

Signaturforklaring

- Donkey Republic lokationer
- 10 mest anvendte lokationer

Kilde: Donkey Republic

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

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.

Udførte tiltag:

- › Afsat delebilspladser på Rådhusets parkeringsplads (LetsGo)
- › Afsat delebilspladser på Schmeltz Plads (Green Mobility)
- › Etableret delebilsordning for beboere på det tidligere Skoleslagteri (LetsGo)

Planlagte tiltag:

- › Etablering af delebilsordning for BEC's ansatte på Musicon og Langebjerg
- › Etablering af delebilsordning i Sankt Hans Vest og Skousbo i Viby

Flere bruger el-delebilerne

Data fra Green Mobility viser, at flere bruger firmaets el-delebiler inde i selve Roskilde. Tidligere har disse delebiler i højere grad været brugt mellem Roskilde og København, men senest ses en stigning i ture som både starter og slutter i Roskilde. Samtidig er zonen i Roskilde blevet udvidet i 2021.

- › Antal brugere:
Ca. 1.000 borgere med postnummer i Roskilde
- › Antal ture:
Ca. 2.000 ture startede i Roskilde i 2022 (jan-sept.). Dette svarer til ca. 220 ture pr. måned og lidt over 7 ture pr. dag.
- › Antal km:
52.000 km er blevet kørt på de 2.000 ture. Dette svarer til ca. 5.700 pr. måned og 190 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 LetsGo, som udbyder denne type delebiler.

Free floating delebiler

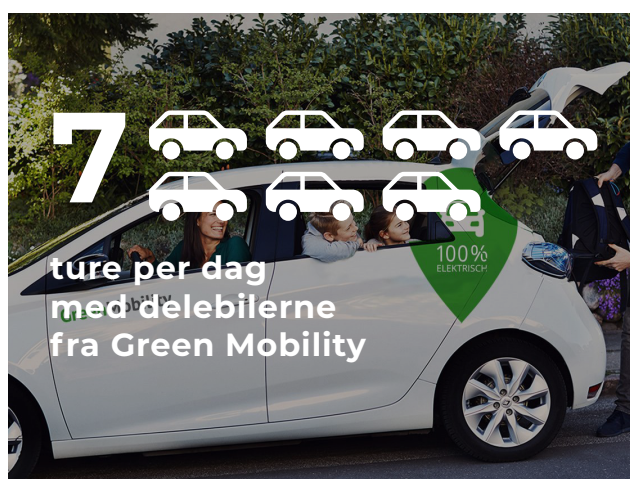
- › Delebilerne kan afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for en geografisk afgrænset zone.
- › I Roskilde Kommune er det delebilsudbyderen Green Mobility, som udbyder denne type delebiler. Green Mobility har kun elbiler.

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 - se side 38.





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 blufferi. I de senere år er der dog også dukket forskellige platforme op, som giver mere formaliserede løsninger til at fremme samkørsel.

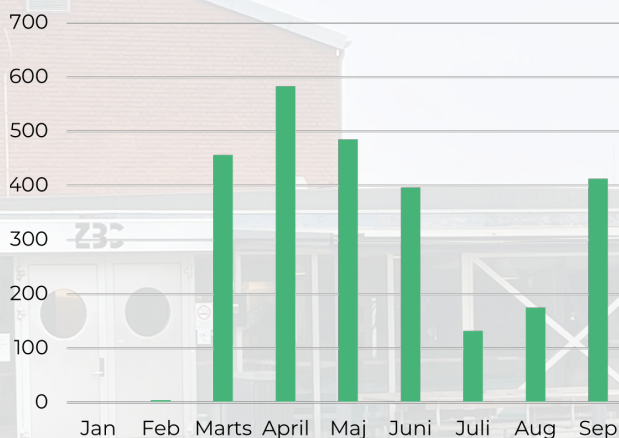
Indsats: 2-årig forsøgsordning om samkørsel med NaboGo

Roskilde Kommune har igangsat en 2-årig forsøgsordning med samkørselsplatformen NaboGo med fokus på samkørsel til og fra uddannelser og arbejdspladser. Forsøgsordningen udløber i december 2022 og det er uafklaret om og hvordan ordningen vil fortsætte. Dette vil bl.a. afhænge af ordningens succes samt fremadrettede omkostninger til ordningen for kommunen.

Data om samkørsel fra forsøgsordning fra 2022

- › Antal samkørsler: ca. 2.650 i alt fra 1.-3. kvartal. Dette svarer til ca. 295 samkørsler per måned eller lidt under 10 samkørsler per dag.
- › 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 (januar-september)



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



10 samkørsler per dag
med NaboGo

Udvalgte initiativer og resultater for delemobilitet i Roskilde Kommune

Borgerdrevne delecyckler i Viby



I Viby har borgerne selv taget initiativ til at etablere fælles delecyckler, som alle byens borgere kan benytte til daglige ærinder og længere ture. Ser man en cykel, kan man frit benytte den, hvis blot man sætter den på et synligt sted, når man er færdig med sin tur. En gruppe frivillige står for vedligehold og placerer løbende cyklerne centralt i byen, bl.a. ved det lokale kulturhus Kultur-Cosmos.

Blaffervenlig landsby



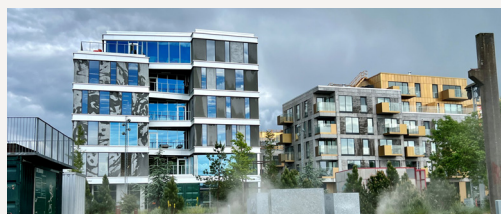
I samarbejde med Blaffernationalen har Roskilde Kommune etableret officielle blafferstoppesteder og synliggjort mulighederne for spontan samkørsel. Der er lavet forsøg med både Roskilde Festival Højskole, Roskilde Festival, Roskilde Gymnasium og ikke mindst landsbyen Gundsømagle. Gundsømagle er nu udpeget som 'blaffervenlig landsby' og der har både været afholdt en workshop og er opsat fire blafferstoppesteder i byen og ved bl.a. Roskilde St., så det er nemt at blaffe både til og fra Gundsømagle.

Munksøgård delebilsordning



I Bofællesskabet Munksøgård i Trekroner er der oprettet en brugerdrevet delebilsordning som fungerer og er en stor succes. Så stor, at der ofte er ventetid på bilerne, og medlemmerne dækker store dele af Trekroner. Bilerne har fast stamplads, og er igennem tiden blev moderniseret og har fået nye funktioner, såsom lån af barsæder og cykelholder. Roskilde Kommune arbejder med at få udbredt delebiler i større dele af kommunen, fx ønskes der oprettet en delebilsordning i Musicon. Erfaringer fra velfungerende delebilsordninger kan bruges til inspiration og bistand til øvrige interesserede boligforeninger og grundejerforeninger. Dette arbejde vil foregå i 2023 og frem.

Erhvervshuset Samspillet



Erhvervshuset Samspillet ligger i Musicon og samler mindre virksomheder med 5-60 ansatte. Roskilde Kommune har samarbejdet om cykelfremme med Cykelvæksthuset, som er en del af Cyklistforbundet. De har besøgt erhvervshuset Samspillet i 2021 og vurderet mulighederne for, at Samspillet kan opnå certifikatet 'Cykelvenligt Erhvervs-hus'. Flere tiltag er drøftet med udlejer/ejer, og cykefaciliteterne er gennemgået. Yderligere har der været et forsøg med udlån af pulje-elcykler til hele Samspillet, dog med begrænset succes.



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 mobile 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.


En bredspektret indsats

Roskilde Kommune arbejder løbende på at gøre de trafikale forhold sikre, trygge og attraktive for børn og unge, samt udvikle mobilitetsstilbud, som målrettes bl.a. elever på ungdomsuddannelser, såsom samkørsel og busbetjening.

Samtidig er der også fokus på at formidle og inspirere til gode transportvaner gennem undervisningsforløb og oplevelser. I 2022 blev der i forbindelse med Tour de France bl.a. gennemført en "BørneTour" for de 3-15-årige. Og på tværs af kommunen deltog 11 skoler og 1.611 elever i årets "Alle børn cykler" kampagne.

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: 39% skolebørn cykler i 2021 (37% i 2017). Undersøgelsen er gennemført. 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: Ikke opgjort pt.

 **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: 85% i 2021 (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 natur- og rekreative oplevelser





6.1 Skolebørn på to hjul og gåben

I Roskilde Kommune bliver cyklen brugt til både arbejde, studie, fritid og ærinder. Det er især på de kortere ture, at cyklen er populær.

Siden 2017 har Roskilde Kommune gennemført en Transport- og tryghedsundersøgelse for skoleelever. I 2021 deltog 3.600 elever fordelt på 23 skolematrikler. I alt er der 29 skoler i Roskilde, heraf 21 folkeskoler og otte privatskoler, og 10.700 børn i alderen 6-15 år.

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

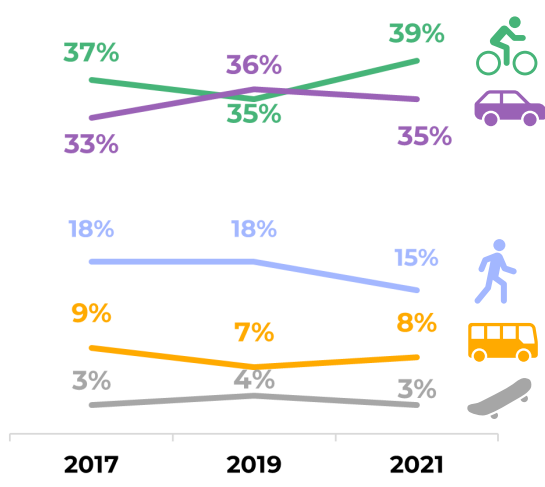
Af alle eleverne er det 39%, som cykler til skole, og 15%, som går, i alt 50%. Dertil bruger 3% rulleskøjter, løbehjul mv. De resterende bliver kørt i bil eller med kollektiv trafik.

Dette modsvarer stort set tallene fra 2017, hvor 37% cyklede og 18% gik, hvorimod der i 2019 kun var 35%, der cyklede, og 18%, der gik.

De største elever og kommuneskoleelever er mest aktive

2 ud af 3 elever på kommuneskoler bruger fysisk aktiv transport, mens det kun gælder 1 ud af 5 elever 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.

Hvordan kommer eleverne i skole?

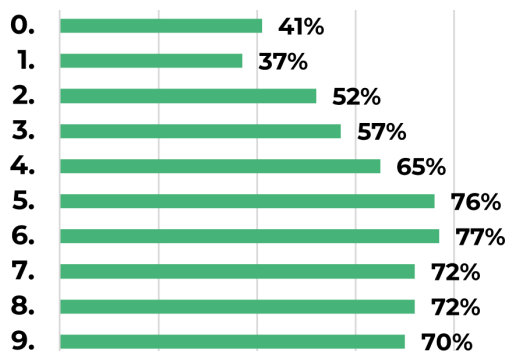


(Ture til skole foretaget af 6-15-årige elever i Roskilde Kommune, Transport- og tryghedsundersøgelse for skoler)

De fleste føler sig trygge og bruger hjelm

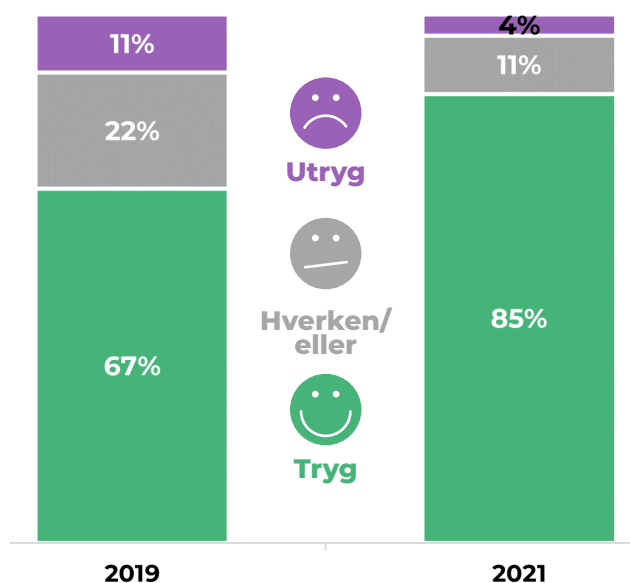
85% af de adspurgte elever fra 3.-9. klasse, som bruger aktiv transport til skole, oplever deres skolevej som tryk, 11% hverken/eller og kun 4% utryk. Dette er en markant forbedring siden 2019. Blandt cyklende elever er det ca. 90%, der bruger cykelhjelm i 0.-6. klasse, hvorefter andelen falder til 59% i 8. klasse og kun 36% i 9. klasse.

Elever, der cykler og går selv, fordelt på klassetrin, kommuneskoler 2021



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

Oplevet tryghed ved skolevejen



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

6.2 Aktiv transport for de mindste

Code transportvaner starter allerede i livets første år. Ved at bevæge sig til fods og på cykel kan de mindste børn lære at begå sig i trafikken. Dog påvirkes de også af forældrenes adfærd og holdninger.

Som noget nyt har Roskilde Kommune i 2021 gennemført en Transport- og tryghedsundersøgelse for daginstitutioner. Resultaterne giver et øjebliksbillede af de mindste børns transport, men endnu ikke udviklingen over tid.

2 ud af 3 børn afleveres i bil

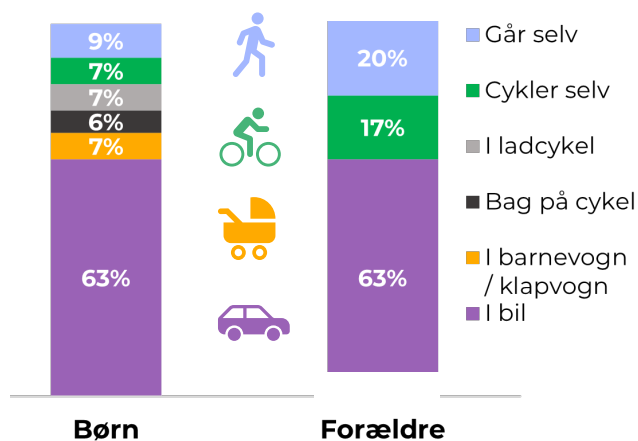
Bilens andel af ture er markant højere for institutionsbørn end for skolebørn, og også for de generelle ture for indbyggere i Roskilde. Af institutionsbørnene selv er det 16%, som selv bevæger sig til fods eller på cykel. Andelen svinger dog meget fra institution til institution, ligesom den stiger med alderen. Blandt de cyklende og gående forældre er den mest fremtrædende begrundelse, at de gerne vil have, at deres børn lærer at færdes i trafikken.

Forældrene vil gerne gå og cykle mere

Samlet set angiver 39% af forældrene, at de gerne ville gå eller cykle oftere til institutionen. I gennemsnit ville det tage dem 10 minutter at aflevere til fods eller på cykel. Dog kombineres turen hen til institutionen ofte med transport videre til fx arbejde, hvilket udgør den største barriere for at skifte bilen ud med cykel eller gang.

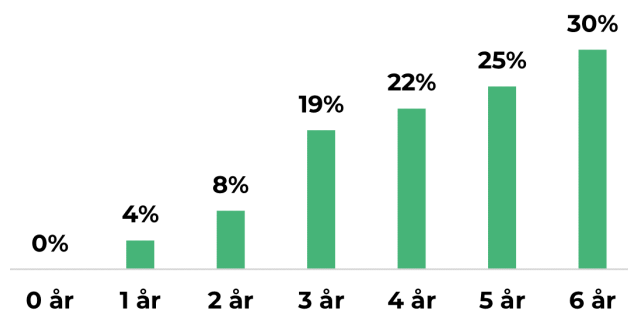
Ligeledes nævnes meget trafik omkring institutionen af forældrene som en anden væsentlig barriere for at cykle eller gå. Halvdelen af forældrene føler sig overvejende trygge på deres vej til institutionen, og omtrent halvdelen er desuden tilfredse med de generelle forhold for bløde trafikanter, cykelparkeringen, og stierne til institutionen. Der er dog store udsving institutionerne imellem og undersøgelsen kan dermed målrette fremtidige indsatser for forbedring af forholdene.

Børn og forældres transport til institutionen



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

Selvtransporterende børn efter alder



(Børn, der selv cykler eller går, Transport- og tryghedsundersøgelse for daginstitutioner)



85% af børn, der cykler til institutionen, bruger cykelhjelm



6.3 Unge – fremtidens trafikanter

Når unge starter på ungdomsuddannelser, får kørekort og flytter hjemmefra, ændres deres transportvaner. Roskilde har derfor særligt fokus på unges mobilitet.

I 2021 har Roskilde Kommune udført en analyse af 1.750 unges transportvaner på syv ungdomsuddannelser som del af et EU-støttet Interreg-projekt "Mobilitet på tværs". 20 unge har desuden deltaget i tre fokusgruppinterviews.

Hver anden bruger kollektiv transport, men blot en ud af fem cykler eller går

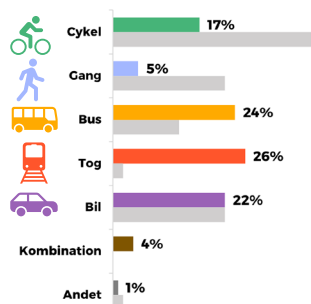
Når unge starter på en ungdomsuddannelse, benytter de sig i langt højere grad af bus og tog, fremfor cykel og gang, som ellers er de primære transportmidler i grundskolens sidste år.

Andelen af cyklende og gående er stort set uændret i løbet af unges uddannelsesforløb, mens bilens andel stiger med alderen. Det tyder på en overflytning fra kollektiv transport til bil når de unge fylder 18 og får kørekort.

Ikke overraskende har afstand til skole stor indflydelse på 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. Derudover er der også store kulturforskelle uddannelsesinstitutionerne imellem, og det er f.eks. mere populært at tage bilen på Handelsskolen end det er på de almene gymnasier.

"Det er altid meget hyggeligere, hvis man kan transportere sig med venner. Også hvis man skal køre en halv eller hel time i bus eller tog. Hvis mine venner tager bussen, så tager jeg også bussen, så jeg kan snakke med dem" (Elev, Roskilde Gymnasium)

Hvordan kommer unge til uddannelse?



(Unge transport til ungdomsuddannelser i 2021. Deres tidligere transportmiddel til grundskole er markeret i de nederste søjler med lysegrå farve. Kilde: Mobilitet på tværs)

Hvad er vigtigt for unges valg af transport?

Bil og samkørsel

- 10% af de unge har rådighed over egen bil, og 31% kan låne en, ofte forældrenes
- 35% af de unge har kørekort, og 20% er ved at tage et. Kørekort er vigtigt for 6 ud af 10 unge.
- Bilen ses som den mest attraktive transportform, og når forældre giver de unge adgang til bil, og de bliver voksne, vænnes de til den
- Samkørsel kan ses positivt ifm. socialt samvær

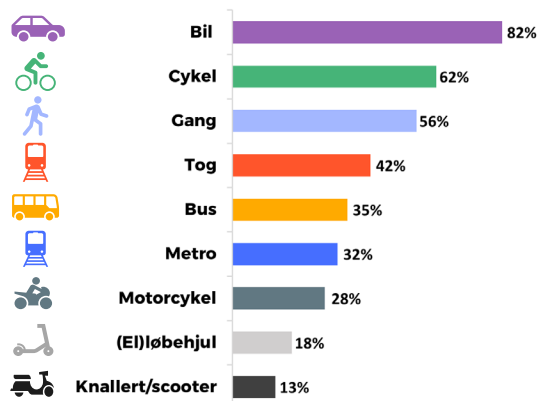
Cykel og gang

- 79% af de unge råder over egen cykel og 4% over en cykel, de kan låne
- Cyklen forbindes med frihed og fleksibilitet, og også socialt samvær, hvis man kan følges
- Der er flere unge, der selv synes, at cyklen er "nice" (62%), end hvad de tror, at deres venner synes (46%)
- Sved og regnvejr opleves som barrierer

Kollektiv transport

- Den mest anvendte transportform, men ses ofte som et nødvendigt onde
- Gåture til og fra bus eller tog kan være stressende, og trængsel i busserne i myldretiden opleves som ubehageligt
- Det sociale aspekt og mulighed for fx at lave lektier eller slappe af ses som positivt

Hvilke transportmidler synes de unge er "nice" eller "mega nice"?



(Andel af unge, der synes transportmidlet er "nice" eller "mega nice", survey ifm. Mobilitet på tværs)

Udvalgte initiativer og resultater for børn og unge i Roskilde Kommune

Fokus på de unge som fremtidens trafikanter



Fra 2020-2022 har Roskilde Kommune deltaget i et EU-støttet Interreg-projekt "Mobilitet på tværs", hvor der bl.a. er sat fokus på unges transportvaner gennem indsatsen "Fremtidens trafikanter".

I løbet af projektperioden er gennemført følgende:

- › Transportvaneundersøgelse på syv ungdomsuddannelser
- › Designforløb for en HTX-klasse, som præsenterede deres bud på løsninger til at fremme bæredygtig transport blandt unge for bl.a. borgmesteren på en udstilling på Musicon
- › Udrulning af samkørsel i samarbejde med Nabogo og samkørselspladser på ZBC (se særskilt tiltag)
- › Kampagnen "Kom grønt frem" blev gennemført i april 2022 med 350 deltagere fordelt på 19 klasser fra fire ungdomsuddannelser. Gennem en app registrerede eleverne deres transport til/fra skole og kunne vinde præmier for at træffe de mest bæredygtige transportvalg. 50% af deltagerne i kampagnen ændrede i større eller mindre grad transportvaner og ud af disse forventede størstedelen (92%) at fastholde de nye bæredygtige vaner efter kampagnen.
- › Forsøg med gratis bycykler til unge bl.a. i forbindelse med studiestart
- › Studiestartsindsats bestående af information om bæredygtig mobilitet i uddannelsesinstitutionernes velkomsthæfter, plakater og flyers med kort over cykel- og gangruter til/fra stationen, "tak fordi du cykler"-kampagne på tre ungdomsuddannelser i 2021

Skoleelever som trafikeksperter



Eleverne inddrages aktivt til at udpege, hvilke problemstillinger, de oplever på deres skolevej. Samtidigt udvælges og afprøves løsninger og midlertidige tiltag. Det er typisk 5. eller 6. klasser eller elevråd, som deltager. Eleverne fungerer som ambassadører på skolen over for de andre elever og forældrene.

Forløbene er udført på Gadstrup Skole, Klostermarkskolen, Skt. Josefs Skole, Lynghøjskolen, Østervangsskolen og Viby Skole.

"Jeg har aldrig set så mange børn gå og cykle til skole i de 10 år, jeg har været lærer på skolen." - Færdselskontaktlærer, Rikke Therkelsen, Gadstrup Skole i Roskilde

Skolevejsanalyser med fokus på adfærd ved brug af droner



Der er gennemført en ny og mere helhedsbaseret skolevejsanalyse der har ekstra fokus på trafikanternes adfærd omkring mødetid. Droneoptagelser fra luften giver et indblik i både skoleelever, forældre og andre trafikanters adfærd i trafikken. Konflikter og u hensigtsmæssig adfærd, samt de forskellige transportformer, registreres og analyseres. Kombineret med spørgeskemaer for forældre og øvrige observationer munder kortlægningerne ud i en analyse for skolen, der giver ny viden og peger på konkrete løsninger. Dette omfatter både større og mindre fysiske tiltag, der kan igangsættes for få midler, og løsninger målrettet en ændret adfærd blandt elever og forældre.

Der er i 2021 og 2022 gennemført analyser på Himmelev Skole, Klostermarksskolen og Vindinge Skole.

På basis af analysen er der i efteråret 2022 igangsat en række tiltag med parkeringsrestriktioner og indkørselsforbud om morgenen ved Klostermarksskolen. Sammen med elevambassadører har dette har skabt en mere rolig, sikker og tryk skolevej for få midler.

Samkørselspladser på ZBC















I november 2021 oprettede Roskilde Kommune syv samkørselspladser på uddannelsesinstitutionen ZBC for at sætte ekstra fokus på samkørsel i tråd med udrulningen af samkørselsplatformen NaboGo. Samkørselspladserne er parkeringspladser reserveret til dem, der kører sammen, og er både skiltet og afmærket på asfalten. Pladserne blev etableret på de mest attraktive lokationer tættest ved hovedindgangene, og blev taget godt imod af de studerende.







Lanceringen af pladserne blev meldt ud på ZBC's interne kanaler sammen med en kampagnekode til gratis samkørsel via NaboGo. Alle pladserne blev brugt. Den oprindelige plan var et forsøg i 3 måneder, men ZBC har været glade for pladserne og har valgt at lade dem stå efter forsøget. Efterfølgende er der også blevet etableret tre samkørselspladser på rådhuset.

"Det er fedt, at de bedste pladser er reserveret til os!" – elev og samkører, ZBC

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 (2019-2021) . 	46% (2010-2012)
Cyklistpolitik 2017-2020			
Mål 1: Flere skal vælge cyklen	20% af alle ture er cykel-ture.	14% (2019-2021). 	15% (2016-2018)
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. 	
		39% af skolebørn cykler (2021). 	37% (2017)
Mål 3: Cykling skal være attraktivt (hurtigt, komfortabelt, trygt og sikkert)	80% generelt tilfredse med at være cyklist i Roskilde Kommune.	78% tilfredse med at være cyklist i Roskilde Kommune (2022). 	78% (2016)
	50% tilfredse med fejning, snerydning, saltning.	56% tilfredse med fejning, snerydning, saltning (2022). 	43% (2016)
	50% tilfredse med belægning på cykelstierne.	58% tilfredse med belægning på cykelstierne (2022). 	40% (2016)
	Trafikulykker med cyklister skal halveres, svarende til max 13 cyklistulykker.	29 cyklistulykker (2021). 	26 (2009-2011)
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.	67% tilfredse (2022). 	43% (2016)
	Flere skal parkere deres cykel på stationer og ved busstoppesteder.	2.188 optagede pladser på stationer (2021). Cykler ved busstoppesteder tælles i 2023. 	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	Ture for 2022 endnu ikke opgjort.	Ikke opgjort pt. 	

Mål	Målsætning	Status	Baseline
Trafiksikkerhedsplan 2021-2030			
Antallet af dræbte og alvorligt tilskadedekomne i trafikken skal halveres i 2030 i forhold til 2020	Maksimalt 0 dræbte og 9 alvorligt tilskadedekomne i trafikken i 2030.	16 alvorligt tilskadedekomne (2020) 	18 alvorligt tilskadedekomne (2017-2019)
Hastighed som årsag til uheld og utryghed	75% af trafikanterne skal overholde hastighedsgrænsen i 2030.	Ikke opgjort pt. 	64% (2021)
Skolebørn skal være sikre nok til at turde færdes i trafikken på egen hånd	Alle grundskoler har en trafikpolitik i 2025.	Ikke opgjort pt. 	
	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.	85% (2021) 	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.	70 % (2022) 	71% (2020)
Strategisk klima- og energiplan 2019-2022 samt DK2020			
CO2-neutral kommune som geografisk område i 2040	23.000 tons CO2 udledt fra transport i 2040.	121.000 tons CO2 udledt fra transport (2020). 	109.000 tons (2016)

Datakilder, Roskilde Mobilitetsregnskab

- › **Cyclistforbundet:** Antal deltagere i Alle Børn Cykler (s. 40)
- › **Danmarks Statistik:** Tal for indbyggere, trafikulykker, bilrådighed, antal el- og plug-in-hybridbiler, (s. 5, 10, 13, 19, 20, 46, 47)
- › **Donkey Republic:** Antal udlejninger, ture og bycykelhubs (s. 34, 35)
- › **DSB:** Tal for togpassagerer og cykler parkeret ved stationer (s. 10, 28, 30, 46)
- › **DTUs Transportvaneundersøgelse:** Survey med treårige gennemsnit for antal ture, turfordeling, turformål, turlængde, km kørt, personer per bil, kørekort (s. 4, 5, 6, 9, 11, 19, 20, 27, 28, 46)
- › **EA Energianalyse:** Tal for transportens CO₂-udledninger, Energi- og CO₂-regnskab 2020 for Roskilde Kommune som geografisk område, 2022 (s. 5, 47)
- › **Green Mobility:** Antal brugere, ture og km kørt med delebiler (s. 36)
- › **Grønt Regnskab:** CO₂ opgørelse for Roskilde Kommune som virksomhed: Tal for Roskilde Kommunes egen kørsels CO₂-udledninger, Roskilde Kommune, 2022 (s. 47)
- › **Mobilitet på tværs:** Survey og fokusgrupper om unges transportmiddelvalg og holdninger til transport v. Via Trafik som del af EU-støttet Interreg-projekt, 2021 (s. 43, 44)
- › **Moviea:** Tal for buspassagerer og deres tilfredshed (s. 28, 29)
- › **NaboGo:** Antal brugere, samkørselsture, destinationer, turlængde (s. 37)
- › **National cyklistundersøgelse:** Survey ved Megafon hvert andet år med tal for Roskilde Kommunes cyklisters tilfredshed og tryghed, grunde til at cykle, cykling under Corona, rådighed over elcykel, gener ved cykling (s. 10, 11, 13, 46, 47)
- › **Passagerpuls:** Tal for tilfredshed med tryghed ved stationer (s. 29)
- › **Roskilde i bevægelse, Syddansk Universitet, 2020:** Survey med tal for borgernes bevægelsesvaner (s. 11)
- › **Roskilde Kommunes egne opgørelser:** Tal for km cykelinfrastruktur, cykelparkering, cykelkort uddelt, cykeltællinger, evalueringer af cykelanlægsprojekter, antal ladestandere, parkering, samt initiativer og resultater omtalt separat (s. 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 31, 38, 40, 44, 45, 46)
- › **Transport- og tryghedsundersøgelse for daginstitutioner:** Survey ved Transportlaboratoriet med tal for institutionsbørns og forældres transportmiddelvalg, tilfredshed og hjelmbrug (s. 42)
- › **Transport- og tryghedsundersøgelse for skoler:** Survey ved Transportlaboratoriet hvert andet år med tal for skoleelevers transportmiddelvalg, tryghed og hjelmbrug (s. 9, 40, 41, 46, 47)



