

Bilag 1 – Projektbeskrivelse

NOTAT

23. marts 2026

Frederikssund Kommune har en vision om, at det skal være trygt, sikkert og nemt at færdes på et sammenhængende sti- og vejnet i hele kommunen. Dette omfatter blandt andet en målsætning om at styrke gang og cykeltrafiks andel af den samlede transport i Frederikssund Kommune. Delmål, der skal bidrage til at øge cykeltrafikken, er følgende:

- Stinettet skal være sikkert, trygt og fremkommeligt med komfort, tilstand og sammenhæng
- Det skal være muligt på cykel at komme let og direkte til sine mål
- Pendlere skal gives bedre mulighed for at vælge cykel eller gang som dagligt transportmiddel eventuelt i kombination med kollektiv transport.

Sagsbehandler
scasp

Sagsnr.
05.04.00-G01-1-26

For at strukturere arbejdet frem mod målet har Frederikssund Kommune udarbejdet en cykelstiplan, der skal kunne tilbyde borgerne et sammenhængende, velfungerende og sikkert stinet. I arbejdet med cykelstiplanen arbejder kommunen ud fra følgende prioritering:

1. Cykelstier til skole og uddannelse.
2. Cykelstier i byområder, herunder afgang til kollektiv transport.
3. Pendlere/cykelstier mellem byer: cykelpendlerruter mellem oplandet og bykerne.
4. Forbindelser til rekreative stier og områder.

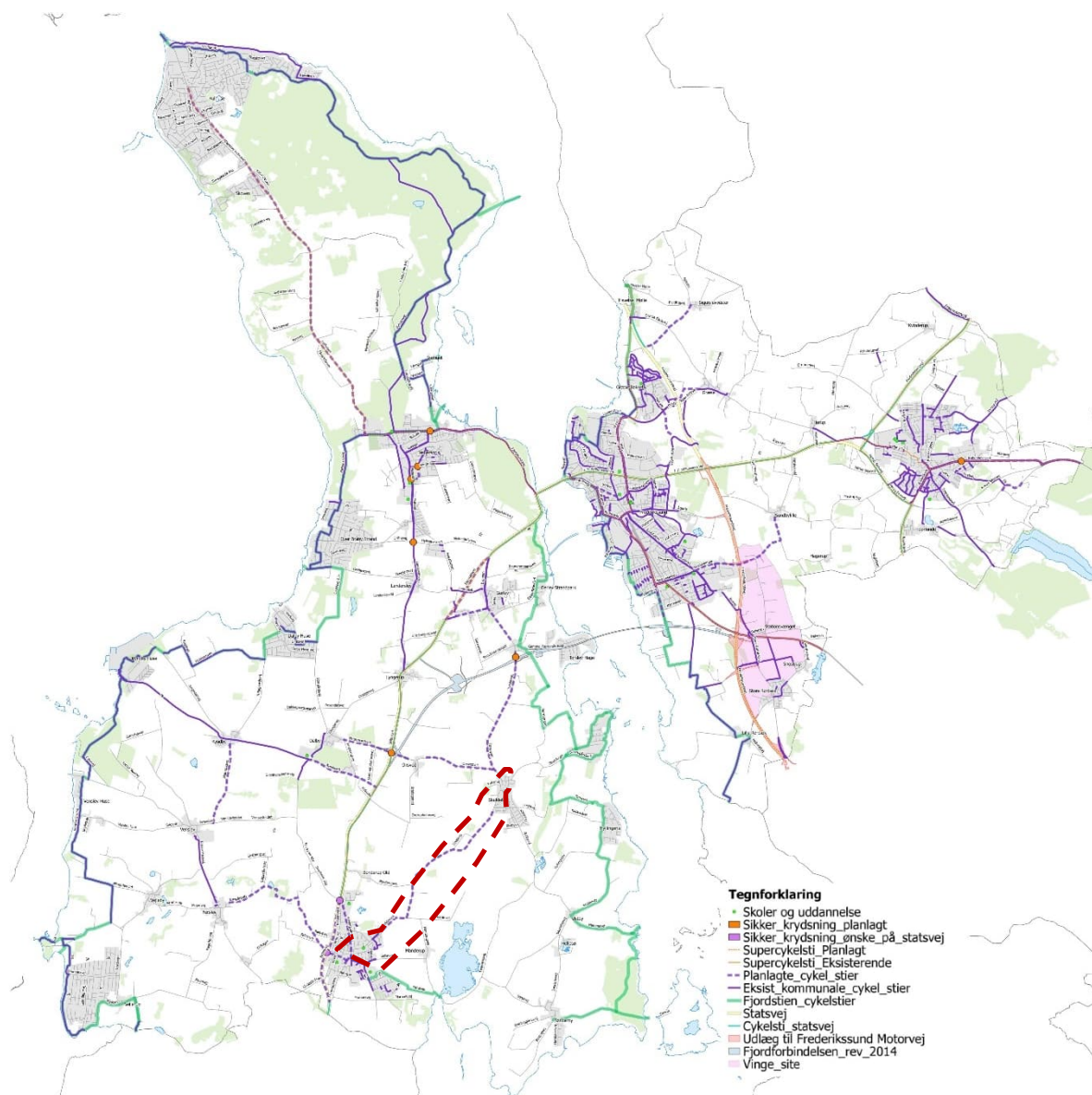
Udgangspunktet i denne prioritering sikrer, at det grønne mobilitetsvalg, som cyklen jo er, får grobund i den tidlige skolealder og dermed lægger grundstenene for cykeltransport i resten af livets faser. For Frederikssund Kommune er det altså vigtigt at sikre de gode cykelforbindelser til og fra skolerne i kommunen.

Frederikssund Kommunes samlede cykelstiplan fremgår af Figur 1. Planlagte cykelstier skal sikre, at der arbejdes for et sammenhængende net af cykelstier, der forbinder de større og mindre bysamfund i kommunen. Dette skal sikre, at målene på sigt opnås og danner grobund for en stærk cykelkultur i kommunen.

Frederikssund Kommune arbejder på at implementere cykelstiplanen, og i den forbindelse arbejder man med en ny cykelstiforbindelse mellem Skuldelev og Skibby. Dette er en forbindelse i tråd med prioriteringen, og som sikrer en cykelsti til skole og uddannelse, og som samtidig bidrager til en cykelpendlerrute mellem oplandet og bymidten i Skibby, som med flere forskellige butikker, biograf mv. er et aktivt bycenter for området.

I dag skal skoleelever på Fjordlandsskolen, Afdeling Skuldelev fra 7. klassetrin gå i skole på afdelingen i Skibby, og da der på nuværende tidspunkt ikke er cykelfaciliteter mellem de to byer, er cyklen som transportmiddel ikke det oplagte valg for skoleeleverne.

Skolestrukturen medfører, at den gode kultur omkring cyklen, der kan være grundlagt i de tidlige skoleår, må vige, idet cyklen ikke er oplagt transportmiddel, da infrastrukturen ikke understøtter dette på nuværende tidspunkt.



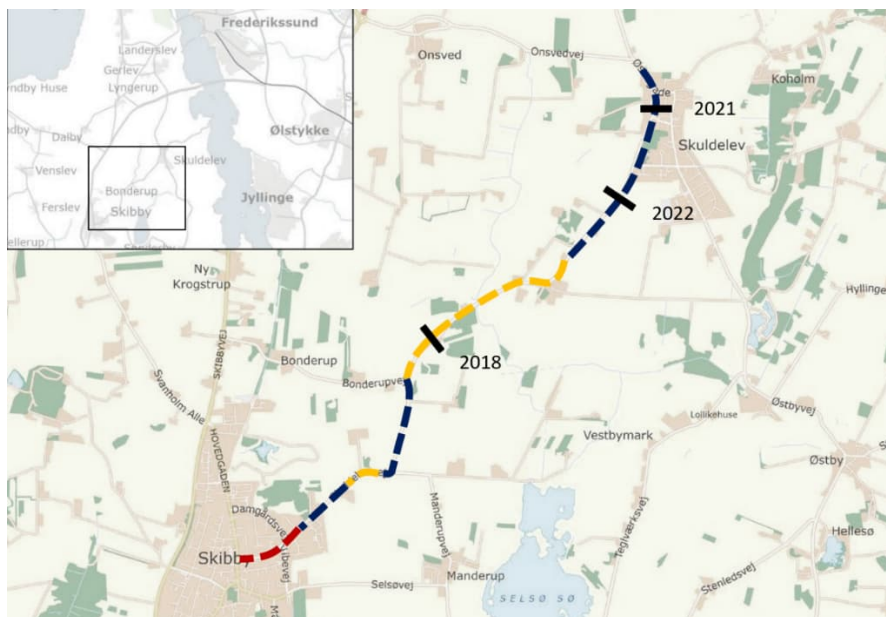
Figur 1 Oversigt over et samlet cykelstinet for Frederikssund Kommune (Rød markering viser forslag til en forbindelse mellem Skuldelev og Skibby)

Nærværende projekt er et projekt, der skal understøtte det fremtidige net af cykelstier i Frederikssund Kommune og dermed gøre det mere sikkert og trygt at færdes som cyklist og skoleelev på strækningen mellem Skibby og Skuldelev.

Det overordnede formål med projektet er at sikre, at skoleelever og borgere i området kan vælge cyklen som oplagt transportmiddel på deres vej til og fra skole, arbejde, fritidsaktiviteter eller indkøb. Der arbejdes tillige i et andet projekt med etablering af en stiforbindelse mellem Gerlev og Skuldelev, hvormed der opnås stiforbindelse ind mod Frederikssund. I dag findes der ingen cykelforbindelse fra Skuldelev og til det udbyggede stinet i Skibby eller til cykelpendleruterne mod syd, hvorfor det tillige er en forbindelse, der kan bidrage til, at cykeltrafikken øges på strækningen, idet det bliver lettere og mere trygt at pendle til/fra Skuldelev.

Projektstrækningen er ca. 5,7 km lang og forløber primært i åbent land. Der er på nuværende tidspunkt delstrækninger på Skuldelevvej, hvor vejen er indrettet som 2 minus 1 vej, hvilket kan betragtes som cykelfaciliteter, dog uden at være trygge for cyklisterne.

Den eksisterende kørebanebredde varierer mellem 5,5-6,5 m. Hastighedsgrænsen er på det meste af strækningen nedskiltet til 60 km/t, fordi vejen har strækninger med 2 minus 1 udformning. Vejstrækningens forløb og indretning fremgår af figur 2.



Figur 2. Oversigtskort over projektstrækningen. Gul markering viser strækninger med 2 minus 1 vej, rød markering viser strækning i byzone i Skibby, mørkeblå er almindelig landevej med 80 km/t. Sorte markeringer ved årstal viser tællesnit. Baggrundskort: Dataforsyningen

Der forligger pt. tre trafiktællinger på projektstrækningen: én fra 2022 på den del af strækningen, der ligger lige syd for byzonen til Skuldelev, hvor hastighedsgrænsen er 80 km/t, én fra Skuldelev by og én ca. midt på strækningen fra 2018, hvor hastighedsgrænsen er 60 km/t. Tællingerne viser følgende:

	ÅDT Ktj.	ÅDT Cykler	HDT Ktj.	Tilladt hastighed Km/t	Gnsn. Hastighed Km/t	85 % fraktil Km/t	Lastbil %
Tælling 2022	873	13	981	80	67,3	78,9	2,0
Tælling 2018	934	-	1.031	60	68,8	81,5	2,1
Tælling 2021	741	-	832	40	36,2	43,7	2,7

Trafiktællingen i det åbne land fra 2018 giver et billede af, at det som cyklist kan være utrygt at færdes på strækningen mellem Skuldelev og Skibby, idet der bliver kørt med væsentlig højere hastighed end den skilte hastighed. 85 % fraktilen på strækningen med 2 minus 1 vej viser en hastighed på 81,5 km/t.

Af tællingen fra 2022 fremgår tillige cykeltrafik, og denne angiver en ÅDT for cyklister på 13, med en ligelig retningsfordeling.



Figur 3 Eksempler på nuværende vejforløb i det åbne land

Den delstrækning, som ligger i byzone i Skuldelev, er kendetegnet ved et smalt vejprofil, hvor der som gående eller cyklende ikke er plads til at færdes trygt og sikkert.



Figur 4 Billede fra den nuværende strækning som ligger i byzone

Anlægsprojektet

Der er udarbejdet et skitseprojekt for en samlet ny cykelforbindelse på Skuldelevvej. Strækningen opdeles i følgende anlægsprojekter, som med nummereringen også fremgår af figur 5:

- 1A og 1B: Nye delte stier på hele Skuldelevvej i byzonen i Skibby, som tilpasses de eksisterende delte stier, som er på en mindre delstrækning af Skuldelevvej i Skibby.
- 2: Ny dobbeltrettet sti langs den eksisterende vej i åbent land
- 3: Ny dobbeltrettet sti i eget tracé i kanten af Skuldelev, som forbinder til planlagt stiforbindelse mellem Skuldelev og Gerlev.



Figur 5. Oversigt over opdeling af samlet anlægsprojekt i: Delte stier (gul, 1A og 1B), dobbeltrettet sti langs kørebanen (blå, 2) og dobbeltrettet sti i eget tracé (orange, 3). Luftfoto: Dataforsyningen

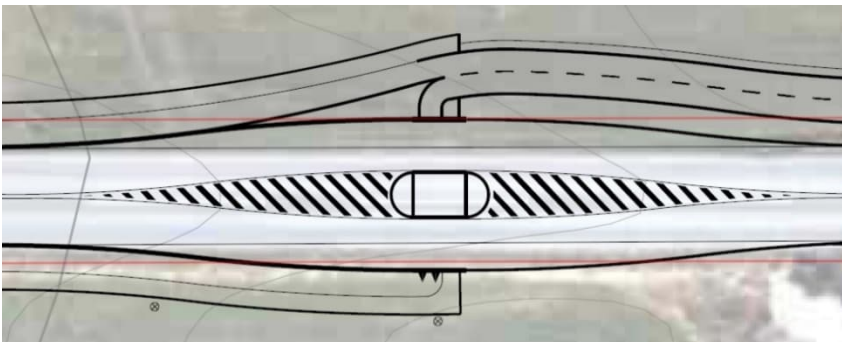
Skitseprojektet for det samlede stiforløb fremgår af bilag 3.

På delstrækning 1A og 1B, som er i byzonen i Skibby, etableres der delte stier med hhv. 1,5 m brede cykelstier og 1 m bredt fortov i begge vejsider, som afgrænses med kantsten mod kørebanen. Årsagen til, at der etableres delte stier, skyldes primært, at stierne skal kunne etableres inden for det nuværende vejareal, kobles til det nuværende stisystem samt betjene trafikanter på begge sider af vejen, hvormed de delte stier giver det mest intuitive forløb for stitrafikanter i tæt byområde.

På delstrækning 2 etableres den dobbeltrettede sti i en bredde af 2,5 m og som udgangspunkt med en skillerabat på 1,5 m mellem sti og kørebane, samt en yderrabat på 0,5 m. Stien etableres i niveau med kørebanen. Dette betyder, at der skal påfyldes jord på de strækninger, hvor den eksisterende kørebane ligger i påfyldning, og yderrabatten vil dermed blive bredere pga. skråningsanlæg. Enkelte steder følger stien dog eksisterende terræn, hvilket skyldes anlægstekniske forhold, der vil resultere i store påfyldninger og skråningsanlæg. Årsagen til, at cykelstien ikke følger terrænet på hele strækningen, men primært følger vejens trace, er, at det for cyklisterne vil opleves som mere trygt at færdes i niveau med kørebanen end under det nuværende niveau for kørebanen. Den løsning vil tillige bidrage til, at der tilvejebringes en større sikkerhedszone for køretøjerne.

Ved overgangen mellem de delte stier og den dobbeltrettede sti etableres der et krydsningspunkt med midterhelle således, at stitrafikanterne i nordgående retning kan krydse Skuldelevvej trygt og sikkert i to tempi. Midterhellen fungerer tillige som hastighedsdæmpende foranstaltning for motorkøretøjer i retning ind mod Skibby.

Tilsvarende etableres der et krydsningspunkt med midterhelle umiddelbart syd for Skuldelev, hvor der på sigt vil forbindes til nye stier ind i et byudviklingsområde i denne del af byen.



Figur 6 Krydsningspunkt med midterhelle ved byporten til Skibby.

Den dobbeltrettede sti etableres på den vestlige side af Skuldelevvej. Det skyldes, at denne side vurderes at give færrest uhensigtsmæssige situationer ift. arealforhold, trafiksikkerhed samt anlægsteknik. Det er vurderet, at der er større udfordringer med passage af ejendomme, større skråningsanlæg samt vådområder, som gør det vanskeligere at etablere en stiforbindelse på østsiden af Skuldelevvej.

Udfordringer med ejendomme (nr. 47 og 59), som ligger tæt på vejen, medfører, at stiforløbet på et kort stykke ved de to angivne lokaliteter føres ud til kørebanen med en skillerabat på blot 0,5 m som så til gengæld udføres med kantstensopspring samt placering af kantpæle eller steler. Ved nr. 59 er der tillige behov for en mindre vejudvidelse for at få tilstrækkeligt areal til cykelstien. En sådan løsning er afprøvet et andet sted i kommunen med godt resultat.

Et principsnit for cykelsti langs eksisterende vej fremgår af Figur 7.



Figur 7 Et principsnit for den dobbeltrettede cykelsti langs vej (Eksempel ved vej på dæmning som illustrerer det jordtillæg, der skal tilføjes)

På delstrækning 3 føres den dobbeltrettede sti væk fra vejen og i stedet i sit eget tracé i kanten af Skuldelev. Årsagen til dette er, at vejarealet ind igennem Skuldelev er meget smalt, så det vil kræve nedrivning af flere ejendomme at kunne få en sti igennem. Ved at føre stien i kanten af byen opnås der et stiforløb, som får forbindelse til et andet planlagt stiforløb mellem Skuldelev og Gerlev. Et stiforløb i kanten af byen krydser mindre veje, som giver videre adgang til stisystemer i byen, og på den måde er det muligt for stitrafikanter at kunne færdes sikkert og trygt til og fra en ny dobbeltrettet sti i den vestlige kant af byen.

Tidsplan

En tidsplan for projektet er vist i skemaet nedenfor.

	2026	2027	2028	2029	2030
Politisk behandling					
Planlægning og projektering					
Ekspropriation					
Udbud og anlægsperiode					
Projektafslutning og aflevering					

Organisering

Projektet forankres i Frederikssund Kommunes Vej- og Trafikafdeling, hvor der vil blive udpeget en projektleder med stor erfaring i anlæg af et cykelstiprojekt i denne størrelsesorden. Der hyres ekstern konsulentbistand til projektering og udbud af projektet og ligeledes hyres der ekstern konsulentbistand til varetagelse af byggeledelse og tilsyn under etablering af projektet.