Offentlig høring af forslag til Trafikplan 2026-2036 (alle områder)

Høringssvar

1	Lasse Tranegaard BAKKEVÆNGET 26, 3600 Frederikssund	23. august 2026 kl. 08:41
2	John Gøtze Banegraven 20, 3550 Slangerup	23. august 2026 kl. 20:32
3	Aske Jokil Smedeengen 13, 3630 Jægerspris	30. august 2026 kl. 20:50
4	Sandra Friis Ved Gadekæret 6, Hørup, 3550 Slangerup	31. august 2026 kl. 10:36
5	Frans Bock Jacobsen Lille Druedalsvej 23, 3630 Jægerspris	01. september 2026 kl. 19:59
6	Frida Vestergaard Hammer Bakke 16, 4050 Skibby	02. september 2026 kl. 08:29
7	Benjamin Salvad, Slangerup skole - bestyrelse Strandstræde 24, 3550 Slangerup	09. september 2026 kl. 19:12
8	Signe Lund Saltsøvej 5, 4050 Skibby	11. september 2026 kl. 21:51
9	Kristian Steen Rem, Hansens flødeis Landerslevvej 5-7, 3630 Jægerpris	15. september 2026 kl. 09:02
10	Flemming S. Nielsn, Skolebestyrelsen, Ådalens Skole Gyldenstens Vænge 234, 3600 Frederikssund	15. september 2026 kl. 11:24

12	Louis Werner Hansen Morbærvænget 42, 3600 Frederikssund	03. oktober 2026 kl. 08:25
13	Bettina Lindberg Mortensen Nøddevænget 2, 3600 Frederikssund	03. oktober 2026 kl. 10:16
14	Peter Fløcke Klagenberg Kæmpesvej 10, 3600 Frederikssund	07. oktober 2026 kl. 08:41
15	Charlotte Steinmark, Jørlunde Landsbylaug Bygaden 24, Jørlunde, 3550 Slangerup	10. oktober 2026 kl. 09:45
16	Iva Sakota-Olsen Store Rørbækvej 14, 3600 Frederikssund	10. oktober 2026 kl. 18:12
17	Mikkel Bierberg-Petterson Kæmpesvej 9, 3600 Frederikssund	12. oktober 2026 kl. 13:33
18	Mette Horsleben, Skolebestyrelsen Trekløverskolen afd.Falkenborg, GræseBakkeby samt Marienlyst Ved Kirken 1, 3600 Frederikssund	12. oktober 2026 kl. 17:01
19	Carina Andersen Dyrlægegårds Alle 54, 3600 Frederikssund	13. oktober 2026 kl. 15:05
20	Kristian Sannemand Lund Kristensen, Frederikssund Private Realskole Tværstræde 16-18, 3600 Frederikssund	13. oktober 2026 kl. 15:23
21	Carsten Cederholm Benediktevej 2, 3550 Slangerup	14. oktober 2026 kl. 13:46
22	Louise Winstedt Margrethevej 1, 3550 Slangerup	14. oktober 2026 kl. 23:35
24	Signe Revsbech Kvinderupvej 14, 3550 Slangerup	15. oktober 2026 kl. 11:24
26	Jens Højslev Petersen, Linderupvejs Grundejerforening	15. oktober 2026 kl. 13:52

	Linderupvej 13, 3600 Frederikssund	
27	Alex-Sander Martin Christensen	15. oktober 2026 kl. 19:23
	Engvej 1, 3550 Slangerup, 3550 Slangerup	
28	Martin Nöhrlind Lehmann, Børnehuset Rørskov	15. oktober 2026 kl. 20:01
	Store Rørbæksvej 9B, 3600 Frederikssund	
29	Anne Hegestand, Fjordlandsskolen	15. oktober 2026 kl. 21:00
	Selsøvej 16, 4050 Skibby	

Store Rørbækvej

Høringssvar 1

Lasse Tranegaard
BAKKEVÆNGET 26, 3600 Frederikssund
23. august 2026 kl. 08:41

Der er behov for en opgradering af Store Rørbækvej.
Dels nu hvor Vinge udbygges og den ikke kun skal håndtere Rørbæk, Snostrup området, med ca 400 hustande. Vinge vokser så der er behov for en ordentlig lokal infrastrukturover.
Når Frederikssundsmotorven kommer, er der behov for en opgradering af Store Rørbækvej, der vil noget af lokal trafikken, nok flytte ud på de mindre vejen, ex. traktore og motorredskaber.

John Gøtzes høringssvar

Høringssvar 2

John Gøtze
Banegraven 20, 3550 Slangerup
23. august 2026 kl. 20:32

Se vedhæftede høringssvar.

Frederikssund Kommune
Udvalget for Teknik og Klima
Torvet 2, 3600 Frederikssund

Slangerup, 23/8/2026

John Gøtzes høringssvar til forslag til Trafikplan 2026-2036

Offentlig høring 20. august til 15. oktober 2026

Tak for muligheden for at afgive høringssvar til forslaget til Trafikplan 2026-2036, som blev vedtaget som planforslag i Teknik og Klima den 11. august 2026. Dette høringssvar anerkender planens styrker, men peger samtidig på en række grundlæggende svagheder, som bør adresseres, inden planen vedtages endeligt.

Planforslaget bygger på et solidt og prisværdigt datagrundlag: ulykkesanalyser for perioden 2017-2024, hastighedskortlægning, borgerundersøgelsen fra Mobilitetsplan 2023, pendlingsanalyser og en parkeringsanalyse fra 2022. Det er ligeledes positivt, at planen kobler sig til Klimaplan 2045 og Kommuneplan 2025-2037, at der arbejdes med en eksplicit prioriteringsmodel, og at kommunen tilslutter sig en nulvision for trafikdræbte. Problemet er, at planen på afgørende punkter ikke omsætter det gode analysegrundlag til forpligtende handling. Det uddybes i det følgende, efter et indledende fagligt afsnit om, hvorfor trafikplanlægning skal behandles som samfundskritisk infrastruktur. Høringssvaret er afgivet på et byudviklings- og trafikplanfagligt grundlag.

Fagligt udgangspunkt: Trafik er samfundskritisk infrastruktur, og Frederikssund halter

Transportsystemet er ikke en kommunal serviceopgave blandt mange, men den infrastruktur, der afgør borgernes reelle adgang til arbejde, uddannelse, sundhedstilbud og fællesskaber, og virksomhedernes adgang til arbejdskraft, leverandører og kunder. I moderne transportforskning er tilgængelighed (accessibility) derfor det egentlige succeskriterium for trafikplanlægning, mens fremkommelighed for køretøjer alene er et middel. Forskningen i transportrelateret social eksklusion, herunder Karen Lucas' arbejde om transport poverty, dokumenterer samtidig, at mangelfuld mobilitet systematisk forstærker ulighed for grupper uden bil: unge, ældre og lavindkomstgrupper. Planforslaget måler imidlertid fortsat næsten udelukkende på køretøjsfremkommelighed, hastigheder og registrerede hændelser. Der mangler et egentligt tilgængelighedsperspektiv: Hvor mange borgere kan nå arbejde, uddannelse, indkøb og sundhedstilbud inden for rimelig tid uden bil, og hvordan udvikler det tal sig i planperioden? Det bør være en bærende indikator i en trafikplan anno 2026.

Trafikkens samfundsøkonomi understreger alvoren. Dansk Industri opgør trængselsomkostningerne på landsplan til omkring 30 mia. kr. årligt. Konsekvensen er, at trafikhandlingsplanens projekter ikke er venlige tilvalg, men nogle af de samfundsøkonomisk mest rentable anlægsinvesteringer, en kommune overhovedet kan foretage. Det bør afspejles i planen: Samfundsøkonomisk forrentning, herunder sundhedseffekter opgjort efter enhedspriserne, bør indgå eksplicit som parameter i

prioriteringsmodellen og i planens argumentation over for byrådet ved de årlige budgetforhandlinger.

Behovet er ikke teoretisk, for eksterne målinger placerer konsekvent Frederikssund lavt på netop dette område. I Dansk Industris undersøgelse Lokal Erhvervsvenlighed faldt kommunen fra en 69. plads i 2023 til en 87. plads i 2024, og i 2025-målingen lå kommunen på en 89. plads blandt 91 deltagende kommuner. I begge målinger scorer kommunen særligt lavt på kategorien infrastruktur og transport, som samtidig er det område, virksomhederne selv peger på som det vigtigste at prioritere. SMVdanmarks erhvervsklimamåling op til kommunalvalget 2025 placerede ligeledes Frederikssund helt i bunden blandt landets kommuner. Kommunens egne tal i planforslaget bekræfter billedet fra borgerside: Kun 29 % af borgerne var i 2022 tilfredse med den kollektive trafik, og kun 3 % af pendlerne mod Hillerød benytter kollektiv transport. I en kommune med over 13.000 udpendlere og stigende pendlingsafstande er transportsystemets kvalitet direkte afgørende for bosætning, rekruttering og erhvervsudvikling. Det er derfor en væsentlig mangel, at planforslaget hverken nævner eller adresserer disse placeringer. En troværdig trafikplan bør indeholde et eksplicit mål om at løfte kommunens placering på infrastruktur- og transportområdet i de eksterne målinger inden 2031.

Endelig er der et spørgsmål om teoretisk konsistens. Planen refererer selv den internationalt anerkendte Avoid-Shift-Improve-ramme via Concitos figur: undgå transportbehov, flyt transport til grønne transportformer, forbedr den tilbageværende transport. Samme integrerede tilgang ligger til grund for EU's vejledninger om bæredygtige bymobilitetsplaner (SUMP), hvor arealanvendelse, parkering, kollektiv trafik, cykel og gang behandles i én samlet plan med mål, virkemidler, finansiering og monitorering. Målt mod denne standard anvender planforslaget reelt kun Improve-elementet i form af fysiske punktforbedringer, mens Avoid og Shift henvises til andre planer, og finansieringen henvises til årlige forhandlinger. Fagligt set er resultatet derfor ikke en trafikplan i moderne forstand, men en anlægsprioriteringsliste med tilhørende analyser. De følgende afsnit konkretiserer, hvad det betyder, og hvordan det kan rettes op.

1. Planen mangler en økonomisk ramme og er derfor reelt uforpligtende

Planforslaget konstaterer selv, at projekterne i trafikhandlingsplanen og cykelstiplanen "udgør et stort investeringsbehov", men indeholder hverken et samlet overslag over investeringsbehovet, en finansieringsplan eller et forventet årligt anlægsniveau. Samtidig fremgår det af afsnittet om processen frem mod 2036, at det hvert år vil være en politisk beslutning, hvilke projekter der gennemføres.

Kombinationen af en uprioriteret økonomi og en ren år-til-år-beslutningsmodel betyder, at planen i realiteten er et katalog, ikke en plan. Borgere, grundejere og virksomheder kan ikke ud af planen læse, hvad de kan forvente gennemført hvornår, og målsætningerne for 2031 hænger frit i luften, når der ikke er nogen sammenhæng mellem mål, projektportefølje og bevillinger. Erfaringen fra mange kommuner er, at netop denne konstruktion fører til, at handlingsplaner kun realiseres i det omfang, der tilfældigvis er anlægsmidler tilovers.

Det anbefales, at den endelige plan suppleres med et samlet økonomisk overslag for trafikhandlingsplanen og cykelstiplanen, en vejledende investeringsprofil fordelt på planperiodens år

samt en eksplicit angivelse af, hvilket årligt anlægsniveau der som minimum er nødvendigt for at nå målsætningerne i 2031.

2. Kløften mellem klimamålene og planens virkemidler er ikke lukket

Planen fastslår, at transporten udgør 23 % af kommunens samlede CO2-udledning, og at trafikplanen skal arbejde for Klimaplanens mål om 80 % CO2-reduktion i 2030 og CO2-neutralitet i 2045. Alligevel indeholder planen ingen egen CO2-målsætning, ingen vurdering af projekternes samlede klimaeffekt og ingen mekanisme, der kobler projektprioriteringen til klimamålene. CO2-effekt indgår således ikke som parameter i prioriteringsmodellen, hvor uheld, hastighed, trafikmængder, utryghed og skoleruter er de bærende kriterier.

Planen skriver eksplicit, at adfærds- og vaneindsatserne ligger i Klimaplanen og Mobilitetsplanen, og at trafikplanen derfor fokuserer på fysiske projekter. Den arbejdsdeling er forståelig, men den efterlader et hul: De fysiske virkemidler, der beviseligt flytter transportadfærd (parkeringsregulering, hastighedsnedsættelse, prioritering af bus og cykel i vejrummet, restriktioner for gennemkørende biltrafik), er netop fysiske virkemidler og hører hjemme i en trafikplan. Når planen samtidig konstaterer, at bilen er hurtigst på stort set alle relationer, og at borgerne er godt tilfredse med både fremkommelighed og parkering for biler, er det svært at se, hvordan status quo på disse områder skulle føre til den ønskede overflytning.

Det anbefales, at den endelige plan indarbejder et estimat af trafikhandlingsplanens og cykelstiplanens samlede CO2-effekt, at klimaeffekt tilføjes som parameter i prioriteringsmodellen, og at planen eksplicit forholder sig til, hvilke bilrestriktive virkemidler kommunen er villig til at tage i brug, hvis overflytningsmålene ikke nås ved midtvejsevalueringen.

3. Overflytningsmålene er meget ambitiøse, men virkemidlerne står ikke mål med dem

Planen viderefører og opstiller en række markante mål: Cyklens andel som primært transportmiddel skal stige fra 9 % (2022) til mindst 15 % i 2031. Andelen af borgere, der bruger bus mere end én gang om ugen, skal stige fra 11 % til mindst 25 % i 2030, og for tog fra 13 % til mindst 25 %. Andelen af pendlere mod Hillerød, der benytter kollektiv trafik, skal stige fra 3 % til mindst 15 %.

En mere end fordobling af busbrugen og en femdobling af den kollektive andel på Hillerød-relationen på fire til fem år er mål, som selv kommuner med massive investeringer i kollektiv trafik sjældent når. Planen redegør ikke for, hvilke konkrete serviceforbedringer (frekvens, rejsetid, direkte forbindelser, takster) der skal bære udviklingen, og kommunen råder kun delvist selv over virkemidlerne, da busdriften ligger hos Movia og regionen. Uden en realistisk virkemiddelkæde risikerer målene at blive symbolske, og en midtvejsevaluering i 2031, der konstaterer, at målene ikke er nået, vil ikke i sig selv ændre noget.

Hertil kommer en teknisk inkonsistens: Nogle mål er formuleret med 2030 som horisont (arvet fra Mobilitetsplan 2023), andre med 2031, og baseline er gennemgående 2022-data. Planen bør harmonisere målehorisonterne og fastlægge, hvordan og hvor ofte målene måles, herunder hvornår en ny borgerundersøgelse gennemføres. En baseline fra 2022, der først følges op i 2031, giver ni år uden styringsinformation.

4. Trafiksikkerhed: rigtig ambition, men datagrundlaget underbelyser problemet

Målet om nul trafikdræbte i 2031 og en halvering af antallet af alvorligt og lettere tilskadekomne i forhold til gennemsnittet for 2017-2024 er den rigtige ambition, og det er fornuftigt, at kommunen medregner lettere tilskadekomne, når de absolutte tal er små.

Planens ulykkesanalyse bygger imidlertid på politiregistrerede uheld, og det er veldokumenteret, at politiregistreringen kun fanger en mindre del af de faktiske personskader, særligt blandt cyklister, hvor eneuheld stort set ikke registreres. En trafikplan, der samtidig vil have markant flere til at cykle, bør supplere politidata med skadestuedata, så både målsætning, udpegning af lokaliteter og prioriteringsmodel afspejler det reelle skadesbillede. Uden det risikerer kommunen at måle en fremgang, der alene skyldes registreringspraksis, eller omvendt at overse, at flere cyklister uden bedre infrastruktur kan give flere skader.

Forskningen giver her både en advarsel og en opmuntring, som planen bør forholde sig eksplicit til. Advarslen er, at dansk trafiksikkerhedsforskning, blandt andet fra Aalborg Universitet, viser, at traditionelle cykelstier langs trafikveje øger trygheden, men ikke i sig selv reducerer antallet af ulykker, medmindre krydsningskonflikterne i kryds og ved sideveje samtidig løses i tid eller rum. Det taler for, at planens fokus på gennemførte cykelstier og sikre stikrydsninger fastholdes og skærpes, og at trafiksikkerhedsrevision af krydsløsninger gøres obligatorisk i alle cykelprojekter. Opmuntringen er safety in numbers-effekten, der er dokumenteret på tværs af lande: Risikoen pr. cyklist falder, når antallet af cyklister stiger, blandt andet fordi bilister tilpasser deres adfærd. Trafiksikkerhed og overflytning til cykel er således ikke konkurrerende mål, men gensidigt forstærkende, hvilket yderligere taler for at samtænke cykelstiplanen og trafiksikkerhedsindsatsen tættere, end planforslaget lægger op til.

Det anbefales endvidere, at målet om trafiksikkerhedsrevision præciseres, så det fremgår, hvilke revisionstrin der er obligatoriske, og at der afsættes midler til systematisk opfølgning på revisionernes anbefalinger.

5. Prioriteringsmodellen har en indbygget bagudskuende skævhed og mangler transparens

Det er et klart fremskridt, at planen prioriterer projekter efter en eksplicit model. Men modellens parametre (registrerede uheld, målt hastighed, trafikmængder, antal utryghedsudpegninger, sammenhæng med skoleruter og cykelstiplan) er alle bagudskuende og efterspørgselsbaserede. Det giver to systematiske skævheder.

- Undertrykt efterspørgsel overses: Strækninger, der er så utrygge, at børn ikke får lov at cykle, og fodgængere holder sig væk, genererer hverken uheld, cykeltrafik eller nødvendigvis mange utryghedsudpegninger. De vil systematisk score lavt i modellen, selv om potentialet for overflytning og for at forebygge fremtidige skader netop er størst dér.
- Selvselektion i utryghedsdata: Antallet af borgerudpegninger afhænger af, hvem der deltager i undersøgelser, og hvilke lokalområder der er bedst organiseret. Uden korrektion risikerer ressourcestærke områder at trække investeringer til sig.

Dertil kommer, at parametrenes indbyrdes vægtning ikke er offentliggjort. Når prioriteringen reelt afgør, hvilke projekter der får bevilling, bør vægte, scoringer og den samlede rangliste være offentligt

tilgængelige, så borgere kan efterprøve, hvorfor et projekt ligger, hvor det ligger. Det anbefales, at modellen suppleres med et fremadskuende potentialekriterium (fx netværkseffekt i cykelstinettet og befolkningsoplande) og et klimakriterium, jf. punkt 2, og at den fulde model med vægtning offentliggøres.

6. Parkeringsstrategi og analyse af gennemkørende trafik udskydes uden forpligtelse

Planens egne tal viser, at Frederikssund bymidte har ca. 3.690 parkeringspladser fordelt på 112 lokaliteter, at der er et generelt stort overskud af pladser selv i spidsbelastede tidsrum, og at de mange spredte pladser genererer parkeringssøgende trafik på kryds og tværs af byen. Planen refererer endda selv materiale om effekten af parkeringsregulering. Alligevel er konklusionen alene, at en parkeringsstrategi "kunne være næste skridt". Det samme mønster gælder analysen af gennemkørende trafik i Frederikssund by, der beskrives som et behov, men ikke som en besluttet opgave med tidsplan.

Parkeringsregulering er et af de billigste og mest veldokumenterede virkemidler til at reducere biltrafik i bymidter, og datagrundlaget ligger allerede klar fra 2022-analysen. At udskyde beslutningen på ubestemt tid er svært at forene med planens klimaforpligtelse. Det anbefales, at den endelige plan indeholder en bindende beslutning om, at en parkeringsstrategi og en analyse af gennemkørende trafik udarbejdes inden udgangen af 2027, med angivelse af proces og forventet politisk behandling.

7. Motorvejens 3. etape og Vinge holdes uden for planen, men deres trafikale konsekvenser gør ikke

Planen afgrænser sig eksplicit fra trafikprojekter afledt af Frederikssundmotorvejens 3. etape og udviklingen af Vinge med henvisning til, at de "kører i sit eget spor". Afgrænsningen er administrativt bekvem, men fagligt problematisk: De to projekter er de største enkeltstående drivere af ændrede trafikmønstre i kommunen i netop planperioden 2026-2036. Forskningen i induceret trafik er her entydig. Duranton og Turners studie af amerikanske byer, publiceret i American Economic Review i 2011, fandt, at trafikarbejdet vokser omtrent proportionalt med vejkapaciteten, og resultatet er siden replikeret på europæiske data for flere hundrede byer. Ny vejkapacitet skaber med andre ord ny biltrafik gennem ændret adfærd, ny bilorienteret aktivitet og tilflytning, snarere end blot at aflaste eksisterende veje. En færdig motorvej vil derfor erfaringsmæssigt generere ny biltrafik, aflaste nogle kommunale veje og belaste andre, og den vil direkte forringe konkurrenceforholdet for kollektiv trafik og cykel, som planens overflytningsmål afhænger af. Tilsvarende vil Vinges udbygning ændre pendlingsstrømme og skoleveje.

En trafikplan, der ikke forholder sig til de to projekters afledte effekter på det kommunale vejnet, risikerer at prioritere projekter, der er forældede, når de udføres. Det anbefales som minimum, at planen beskriver de forventede trafikale konsekvenser af motorvejens 3. etape og Vinges udbygning for det kommunale vej- og stinet, og at det fastlægges, at trafikhandlingsplanens prioritering genberegnes, når motorvejens åbningstidspunkt og linjeføringens konsekvenser kendes endeligt.

8. Vage målformuleringer og en indholdstom anden halvdel af planperioden

Flere målsætninger er formuleret uden kvantificering, fx at der skal registreres "færre steder med væsentlige hastighedsoverskridelser", "færre uheldsbelastede kryds og strækninger" og "færre udpegninger af utrygge lokaliteter" i 2031. Uden et taldefineret ambitionsniveau kan selv en marginal forbedring erklæres som målopfyldelse, og målene mister deres styringsfunktion. Målene bør kvantificeres, og opgørelsesmetoden (herunder afhængigheden af TomTom-data og eventuelle ændringer i datagrundlaget over tid) bør beskrives, så resultaterne i 2031 kan sammenlignes meningsfuldt med baseline.

Hertil kommer et strukturelt forhold: Planen hedder Trafikplan 2026-2036, men samtlige målsætninger udløber i 2031, hvorefter nye mål "fastsættes". Anden halvdel af planperioden er dermed reelt tom. Det ville styrke planen at formulere i det mindste retningsgivende 2036-mål allerede nu, så midtvejsevalueringen i 2031 bliver en justering af en kendt kurs frem for et nyt nulpunkt. En årlig, kortfattet statusrapportering til udvalget og offentligheden anbefales ligeledes, frem for alene en midtvejsstatus.

9. Landdistrikter, mobilitetsulighed og tilgængelighed er underbelyst

Cirka 13.000 borgere, godt en fjerdedel af kommunens indbyggere, bor i landsbyer og landdistrikter, og planen konstaterer selv, at næsten hver fjerde borger ikke ejer en cykel, særligt blandt ældre. For disse grupper er hverken cykelstiplanen eller de bymidteorienterede indsatser et reelt alternativ til bilen, og planen forholder sig kun overordnet til, hvordan mobiliteten sikres for borgere uden bil i det åbne land, herunder unge under 18 og ældre, der har mistet kørekortet. Flextrafik, plustur, samkørsel og landsbybus-koncepter nævnes ikke som en del af virkemiddelkataloget.

Tilsvarende fremstår tilgængelighedsdelen tynd i forhold til planens øvrige kapitler: Der henvises til en tilgængelighedsplan og fakta-ark, men målsætningerne er generelle, og der er ikke en synlig kobling mellem tilgængelighedsprojekter og prioriteringsmodellen. Det anbefales, at den endelige plan indeholder et egentligt afsnit om mobilitet i landdistrikterne med konkrete virkemidler, og at tilgængelighed for borgere med funktionsnedsættelse indgår som selvstændigt kriterium ved prioritering og trafiksikkerhedsrevision af projekter.

10. Håndteringen af borgerhenvendelser risikerer at blive et filter frem for en kanal

Det er fornuftigt at systematisere de mange borgerhenvendelser, og den beskrevne metode med årlig samlet gennemgang efter faste kriterier er gennemsigtig i sin form. Men kriterierne er i al væsentlighed de samme bagudskuende data, som prioriteringsmodellen allerede bygger på (uheld, hastighedsmålinger, eksisterende udpegninger). En henvendelse om et nyt problem, der endnu ikke har sat sig spor i data, vil dermed konsekvent falde igennem, og borgeren modtager alene en kvittering om, at henvendelsen "vil bidrage til kommunens fremtidige arbejde". Med op til et års samlebehandling og efterfølgende årlig politisk prioritering kan der reelt gå flere år, før et akut, lokalt problem overhovedet vurderes konkret.

Det anbefales, at metoden suppleres med en hurtig-spor-procedure for henvendelser om akutte sikkerhedsproblemer, fx ved skoler, at borgerne får en begrundet tilbagemelding om resultatet af den årlige vurdering og ikke kun en kvittering ved modtagelse, og at den årlige gennemgang offentliggøres, så det er muligt at følge, hvilke henvendelser der er blevet til projekter.

11. Supercykelstien i Slangerup: et lærestykke i utilstrækkelig projektstyring

Trafikplanens troværdighed afhænger i sidste ende af forvaltningens evne til at gennemføre de projekter, planen udpeger. Her er det nødvendigt at forholde sig til kommunens hidtil største cykelprojekt, supercykelstien på Københavnsvej i Slangerup: 1.200 meter cykelsti og fortov i byzone med et budget på 18 mio. kr., hvoraf staten finansierer halvdelen. Anlægsarbejdet startede i august 2024 med planlagt afslutning i 2025. I skrivende stund, august 2026, er projektet fortsat ikke afleveret som helhed, og lokalpressen har beskrevet, hvordan hundredvis af borgere i snart to år har været berørt af et kaotisk anlægsforløb.

Forløbet har været præget af netop de fejl, som professionel bygherrestyring skal forhindre: Ensretninger og trafikomlægninger blev iværksat uden tilstrækkelig varsling af de berørte. Projekterede detaljer som hævede overkørsler har efterladt grundejere med adgangsforhold, hvor bilen skraber mod belægningen, hvilket burde være fanget i projektgranskning og trafiksikkerhedsrevision inden udførelse. Nedlæggelsen af lyskrydset ved Øvej skabte utryghed og måtte efterfølgende tages op til evaluering. Arbejdet har i perioder været sat i bero. Kommunens regnskab for 2024 udviste en mindreindtægt på over 6 mio. kr., fordi det forudsatte statstilskud ikke var hjemtaget rettidigt. Konflikten eskalerede til, at 84 borgere og virksomheder antog advokat mod kommunen, og 321 borgere skrev under på et krav om en uvildig undersøgelse af forløbet, som økonomiudvalget i maj 2026 afviste med henvisning til, at kommunen ikke har råd.

Enkeltstående fejl kan ske i ethvert anlægsprojekt. Men mønstret her, hvor tidsplan, økonomi, projekteringskvalitet, tilsyn og borgerkommunikation svigter i samme projekt, er et klassisk symptom på en bygherreorganisation, der ikke har de fornødne kompetencer og processer til at styre trafikprojekter. Det er i den sammenhæng dybt bekymrende, at kommunen afviser en uvildig undersøgelse: Uden en systematisk evaluering bliver fejlene ikke omsat til læring, og risikoen for gentagelse i trafikhandlingsplanens og cykelstiplanens mange kommende projekter er reel. En tiårig projektportefølje kan ikke forvaltes af en organisation, der har demonstreret så alvorlige styringsmangler på cirka én kilometer cykelsti, uden at der først rettes op på organisationen.

Det anbefales derfor, at der forud for igangsættelse af trafikhandlingsplanens større projekter gennemføres en uvildig evaluering af Slangerup-forløbet, og at læringspunkterne indarbejdes i et implementeringsafsnit i den endelige plan. Det anbefales videre, at kommunen etablerer en egentlig bygherre- og porteføljestyringsmodel med obligatorisk projektgranskning, trafiksikkerhedsrevision, risikostyring af tid og økonomi samt en interessent- og kommunikationsplan for hvert projekt, og at det åbent vurderes, om forvaltningen besidder de nødvendige bygherrekompetencer, eller om de skal tilføres eksternt, inden nye anlægsprojekter sættes i gang.

Sammenfatning af anbefalinger

- Tilføj et samlet økonomisk overslag, en investeringsprofil og et vejledende årligt anlægsniveau, der er nødvendigt for at nå 2031-målene.
- Indarbejd en CO2-målsætning for trafikplanen, estimer projekternes klimaeffekt, og tilføj klimaeffekt som kriterium i prioriteringsmodellen.
- Underbyg overflytningsmålene med en konkret virkemiddelkæde for kollektiv trafik og cykel, harmoniser målehorisonterne (2030/2031), og fastlæg en målemetode med hyppigere opfølgning end midtvejsstatus i 2031.

- Supplér politiregistrerede uheldsdata med skadestuedata i både analyse, målsætning og prioritering.
- Offentliggør prioriteringsmodellens vægtning og den samlede projektrangliste, og tilføj et fremadskuende potentialekriterium, der tager højde for undertrykt efterspørgsel.
- Forpligt planen på, at parkeringsstrategi og analyse af gennemkørende trafik udarbejdes inden udgangen af 2027.
- Beskriv de trafikale konsekvenser af Frederikssundmotorvejens 3. etape og Vinges udbygning for det kommunale vejnet, og genberegn prioriteringen, når konsekvenserne kendes.
- Kvantificér de vagt formulerede mål, og formuler retningsgivende mål for 2036 allerede nu.
- Tilføj et afsnit om mobilitet i landdistrikterne (flextrafik, plustur, samkørsel) og styrk tilgængelighed som selvstændigt prioriteringskriterium.
- Indfør et hurtigt spor for akutte sikkerhedshenvendelser og en begrundet årlig tilbagemelding til borgere, der har henvendt sig.
- Gennemfør en uvildig evaluering af supercykelstiprojektet i Slangerup, indarbejd læringen i planens implementeringsafsnit, og etabler en bygherre- og porteføljestyringsmodel, før trafikhandlingsplanens større projekter igangsættes.
- Indfør tilgængelighed som bærende indikator: mål hvor mange borgere der kan nå arbejde, uddannelse og service inden for rimelig tid uden bil, og følg udviklingen gennem planperioden.
- Indarbejd samfundsøkonomisk forrentning efter de transportøkonomiske enhedspriser, herunder sundhedseffekter, som parameter i prioriteringsmodellen, og opstil et mål om at løfte kommunens lave placering på infrastruktur og transport i eksterne målinger som DI's Lokal Erhvervsvenlighed inden 2031.

Trafikplan 2026-2036 rummer et godt analytisk fundament og flere rigtige ambitioner, herunder nulvisionen og den systematiske projektprioritering. Men uden økonomi, uden kvantificerede og konsistente mål, uden de bilregulerende virkemidler, som planens egne data peger på, uden stillingtagen til periodens største trafikale forandringer, og uden en troværdig plan for at rette op på den projektstyring, som forløbet i Slangerup har blotlagt, risikerer planen at forblive et velskrevet katalog. Jeg opfordrer udvalget til at bruge høringen til at gøre planen forpligtende på de ovennævnte punkter.

Jeg står naturligvis til rådighed for en uddybning af høringssvaret.

Med venlig hilsen

John Gøtze, ph.d.
Banegraven 20
3550 Slangerup

Telefon 5124 5878 / Email john@gotze.dk

Gågade i Jægerspris - høringssvar til Trafikplan 2026-2036

Høringssvar 3

Aske Jokil
Smedeengen 13, 3630 Jægerspris
30. august 2026 kl. 20:50

Vi ønsker os en gågade i Jægerspris på den strækning af hovedgaden der er markeret med lilla (1) på vedhæftede figur.
Vejstrækningen er allerede et naturligt samlingssted for byen med kulturhuset, isbutikker, cafe, legeplads ved friskolen, diverse erhvervsejendomme og adgangssted til slotsparken og skoven.
En gågade - eller alternativt en zone med hastighedsnedsættelse til 20 km/t samt farvet asfalt/brosten - ville stadfeste stedet som byens samlingssted. Vi forventer at tiltaget ville bedre sammenholdet i byen, lette integrationen af nye borgere, være til fordel for turismen og erhverslivet i området.
Hvis det vurderes mest hensigtsmæssigt helt at omdirigere trafikken kunne Parkvej være en oplagt rute til dette - på den vedhæftede figur markeret med grøn (2).
Skriv eller ring endelig for uddybning af høringssvaret.

Høringssvar/ bemærkning til Trafikplan 2026-2036

Høringssvar 4

Sandra Friis
Ved Gadekæret 6, Hørup, 3550 Slangerup
31. august 2026 kl. 10:36

Høringssvar til Trafikplan 2026-2036
Vedrørende trafiksikkerhed og transportmuligheder for skolebørn mellem Hørup og Frederikssund
Jeg ønsker med dette høringssvar at sætte fokus på trafiksikkerheden for skolebørn, der dagligt skal transportere sig mellem Hørup og Frederikssund.
For børnefamilier i Hørup er det i dag ikke realistisk eller forsvarligt at lade børn cykle eller benytte kollektiv transport til skole og fritidsaktiviteter i Frederikssund. Derfor bliver mange børn kørt i bil, selvom familien grundlæggende ønsker at vælge grønnere transportformer.
Den primære udfordring er, at vejstrækningerne mellem Hørup og Frederikssund opleves som både farlige og stærkt trafikerede. Der mangler sikre og sammenhængende løsninger for cyklister, særligt for børn og unge, som ikke har samme erfaring og trafikale overblik som voksne.
Samtidig er mulighederne for kollektiv transport meget begrænsede for borgere i Hørup. Hvis børn skal benytte bus, kræver det, at de stiger på eller af ved Hørup Skovvej. Dette indebærer en krydsning af en trafikeret vej, som opleves som særdeles utryg og direkte farlig, især i myldretiden. Denne problemstilling gælder både børn og voksne, men er særligt bekymrende, når det drejer sig om skolebørn.
Mange børnefamilier ønsker at bidrage til den grønne omstilling gennem øget brug af cykel og kollektiv transport. De nuværende forhold gør imidlertid, at bilen ofte bliver det eneste reelle og sikre valg. Det er hverken hensigtsmæssigt for klimaet, trafikken eller børnenes muligheder for selvstændig transport.
De manglende sikre transportmuligheder har også en social og udviklingsmæssig konsekvens. Børnene mister muligheden for selvstændigt at komme til og fra skole, fritidsaktiviteter og venner. Den frihed, ansvarsfølelse og glæde, der følger med at kunne transportere sig selv, bliver begrænset af forhold, som i høj grad handler om manglende trafiksikkerhed.
Jeg vil derfor opfordre Frederikssund Kommune til i Trafikplan 2026-2036 at prioritere:
Sikre og sammenhængende cykelforbindelser mellem Hørup og Frederikssund.
Forbedret trafiksikkerhed ved Hørup Skovvej, herunder sikre krydsningsmuligheder.
Bedre kollektive transportløsninger til og fra landområderne omkring Hørup.
Særligt fokus på skolebørns sikre og selvstændige mobilitet.

En fremtidig trafikplan bør sikre, at børn kan komme sikkert rundt uden at være afhængige af daglig bilkørsel. Dette vil både styrke trafiksikkerheden, understøtte den grønne omstilling og give børn og unge større frihed i hverdagen.

Med venlig hilsen

Sandra Friis

Belastet Landerslevvej

Høringssvar 5

Frans Bock Jacobsen
Lille Druedalsvej 23, 3630 Jægerspris
01. september 2026 kl. 19:59

Vi har et kraftigt ønske om at man får set på denne problemstilling omkring vejstykket Landerslevvej i Jægerspris.
Strækningen er Frederikssund Kommunes næstmest trafikerede vej med et gennemsnit på hele 14.000 køretøjer pr. døgn Trafikken er præget af en meget tung trafik samt biler med trailer. Det vejbump som er opført tæt på krydset ved Hyllestedvej er ikke opført i henhold til vejdirektoratets gældende regler.
Vejdirektoratets krav : Der skal som minimum være 25 meter fra et trafikkryds til den malede flade på et vejbump.
De faktiske forhold : I krydset ved Landerslevvej / Hyllestedvej er der blot 3 meter til den malede flade. Vejbumpet er dermed ulovligt placeret.
Denne fejlkonstruktion har voldsomme konsekvenser for beboerne langs vejen. Når de mange køretøjer - og især biler med trailer samt de tunge køretøjer, kører over det ulovlige vejbump, skaber det en ekstrem og voldsom trafikstøj, hver gang et køretøj eller trailer hamrer over bumpet.
Kombinationen af den tætte, tunge trafik og det ulovligt placerede bump skaber en uholdbar situation for beboernes nattesøvn, helbred og generelle livskvalitet.
På vegne af beboerne langs vejen anmodes om at denne problemstilling bliver taget alvorligt og kommunen går ind i sagen

Fejl på Hammer Bakke og færgetrafikken fra Orø

Høringssvar 6

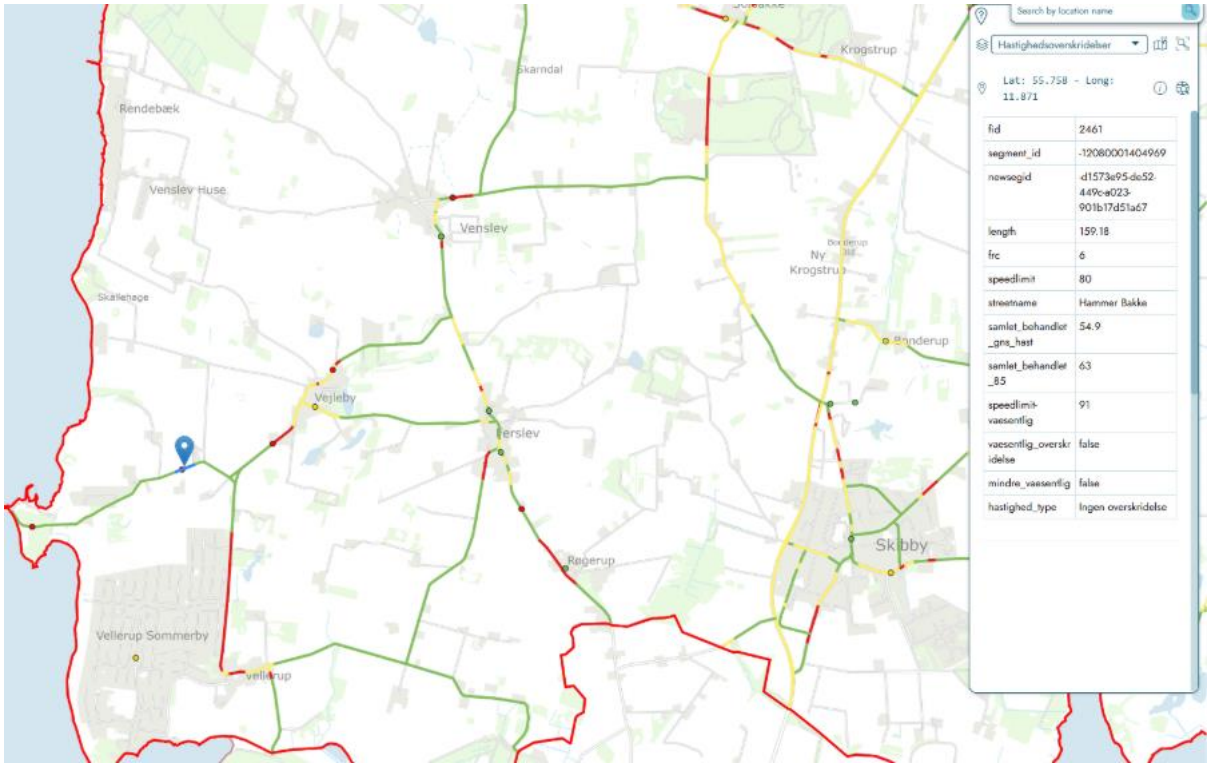
Frida Vestergaard
Hammer Bakke 16, 4050 Skibby
02. september 2026 kl. 08:29

Der er fejl i materialet om hastighedsgrænser for Hammer Bakke.
Desuden mangler plan for afvikling af trafik til og fra Orø.
Se vedhæftede høringssvar med begrundelser og billede dokumentation.

Høringssvar på trafikplan 2026-2036

Hammer bakke:

Hammer bakke er noteret med speedlimit 80 på begge steder, hvilket giver "false" i væsentlig overtrædelse. Det er en fejl, da der er hastighedsbegrænsning på 50 ved Snogekærgård (vestlige punkt) og 40 ved havnen (østlige punkt):



Hammer bakke burde ikke have fået status som grøn vej i oversigtskortet.

Hammer bakke er primær vej til Orø, da Østre Færge tager langt den største del af trafikken. Havnen har fået lov at udvide, og har ønske om at udvide færgekapaciteten, så der vil komme langt flere trafikanter på sigt. Samtidig er det også den primære vej til Orø for tung trafik der sikrer infrastrukturen. Lastbiler med levering af varer, slamsugere, byggematerialer m.m benytter adgangen til Orø via Hammer Bakke.

Hammer Bakke har fået lavet 2-1 vej på strækningerne med gode oversigtsforhold, hvilket har hjulpet til at den bløde trafik, har bedre betingelser. Samtidig har hastighedsnedsættelsen til 50 km/t også skabt en mere tryg trafik. Men i svingene med dårlig oversigt, er der stadig særdeles utrygt at færdes. Cyklister op ad bakke, overhales, selv om der på ingen måde er plads til to biler og cyklisten. Det betyder ofte farlige situationer, og det er ofte turister som "fanges" i et færgetræk som gerne vil fremad.

Her er billedesekvens fra d. 30/8-2026, hvor jeg fra min indkørsel så en næsten-situation hvor en bil fra færgetrækket overhalede og mødte en modkørende i svinget.

Det fik jeg desværre ikke på billede, men det utrolige er så, at de efterfølgende biler alligevel fortsatte med at overhale, til trods for det næsten lige var gået galt.

Bilerne har ingen udsyn efter 2-1 vej ophører, og de bør derfor blive bag cyklisterne, men læg mærke til hvordan de alligevel presser sig forbi:







Jeg sluttede af med at tage video af overhalingerne, men til min glæde, var bilerne efter den hvide fornuftige, og holdt op med at overhale. Men som det ses lidt grynet, var den hvide bil, langt oppe i svinget, før den kom ind på egen vejbane igen. Det kunne være gået rigtig rigtig galt, hvis der var kommet en modkørende.



Det skal bemærkes, at det for gående og især cyklister, er svært at "læse" vejen, for det er en fredelig vej langt det meste af tiden. Færgetrækkene kommer hver 20. minut og varer et par minutter. Men det ved turister ikke. Desuden kører færgen ikke altid tidsfast, så der er kun cirka 10 minutter af gangen, som os lokale, vil turde passere de farlige sving.

Bemærk at der i sommermånederne færdes mange bløde turister på vejen, da Fjordstien følger Hammer bakke mellem Hammergården og Snogekærgård. Denne strækning rummer langt de fleste farlige sving og bakker.

Bemærk at disse forhold omkring færgetræk ikke kun gør sig gældende for Hammer bakke, men for hele strækningen mod syd ud af kommunen. En del trafik tager også nordpå, af vejnettet, men størstedelen kører igennem vores kommune og ud mod syd.

Hørings skolebestyrelsen Slangerup skole

Høringssvar 7

Benjamin Salvad, Slangerup skole - bestyrelse
Strandstræde 24, 3550 Slangerup
09. september 2026 kl. 19:12

Høringssvar vedrørende Trafikplan 2026-2036
1. udkast fra Slangerup Skoles skolebestyrelse
Til Udvalget for Teknik og Klima
Slangerup Skoles skolebestyrelse takker for muligheden for at afgive høringssvar til forslag til Trafikplan 2026-2036.
Overordnet ser vi positivt på planens ambition om færre tilskadekomne, større trafikal tryghed og flere børn og unge, der går, cykler eller benytter kollektiv trafik. Vi finder det særligt positivt, at sikre skoleveje er tænkt ind som et selvstændigt område, og at anbefalede skoleruter indgår som et kriterium i prioriteringen af kommunens trafik- og cykelprojekter.
Set fra Slangerup Skoles perspektiv vil vi særligt pege på følgende:
1. Sikre skoleveje bør vægte endnu tungere i den konkrete prioritering.
Vi hæfter os særligt ved Slangerup busterminal og Stationsvej. Kommunen beskriver selv området som en del af en anbefalet skolerute, der ikke lever op til kriterierne for en anbefalet skolerute. Alligevel er ombygningen placeret som nr. 78 i trafikhandlingsplanen. Det forekommer lavt prioriteret for et område, hvor kommunen allerede har konstateret, at skolevejen ikke har den ønskede standard. Vi opfordrer derfor til, at projektet prioriteres væsentligt højere og får en mere konkret tidshorisont. Det tilknyttede cykelprojekt gennem busterminalen er placeret som nr. 20 i cykelstiplanen og bør efter vores opfattelse tænkes sammen med den øvrige ombygning.
2. Der bør være sammenhængende og ikke kun enkeltstående løsninger omkring Strandstræde.
To af Slangerup Skoles tre afdelinger, Byvang og Kingo, ligger på Strandstræde, og området er derfor helt centralt for den daglige skoletrafik. Vi hilser de igangværende forbedringer på Strandstræde velkomne. For os er det afgørende, at der i sidste ende skabes en sammenhængende sikker rute til og omkring skolen, så børn ikke føres fra en sikker cykel- eller gangforbindelse direkte ud i et nyt utrygt punkt.
3. Vi bakker op om ambitionen om, at flere børn går og cykler – men infrastrukturen skal gøre det realistisk.
Kommunens målinger viser, at en stor del af eleverne fortsat bliver kørt i bil, og planen peger selv på forældres oplevelse af utryghed og mange biler omkring skolerne som en væsentlig barriere. Vi

er enige i, at færre biler omkring skolerne i sig selv kan skabe mere tryghed. Men det kræver, at familierne oplever, at der findes reelle, sammenhængende og sikre alternativer. Adfærdsændringer og trafikundervisning kan derfor ikke stå alene; de skal følges af de nødvendige fysiske forbedringer.

4. Vi ønsker, at allerede identificerede problemer omkring Slangerup omsættes til handling.

Det er positivt, at der allerede er truffet beslutning om blandt andet forbedringer ved Roskildevej/Birkemosevej og på Roskildevej. Trafikplanen har et langt perspektiv frem mod 2036, og vi vil opfordre til, at der samtidig opstilles synlige delmål for skolevejene, så børn, forældre og skoler kan se, hvilke utrygge steder der forventes løst hvornår. En tiårig plan bør ikke betyde, at kendte problemer på skolevejene kan vente i mange år.

5. Skolebestyrelserne bør inddrages løbende – ikke kun i denne høring.

Vi ser positivt på det eksisterende Vej-Skole-Politi-samarbejde, hvor trafikforhold ved skolerne drøftes løbende. Vi foreslår, at skolebestyrelserne også får en tydelig rolle i den løbende opfølgning på trafikplanen. Forældre, elever og medarbejdere har en meget konkret viden om, hvor utrygheden opleves i hverdagen, og denne viden kan med fordel indgå, når projekterne årligt skal prioriteres.

Samlet set bakker Slangerup Skoles skolebestyrelse op om retningen i Trafikplan 2026-2036. Vi ser et stort potentiale i arbejdet med anbefalede skoleruter, sammenhængende cykelinfrastruktur og reduktion af biltrafikken omkring skolerne.

Vores væsentligste opfordring er, at sikre skoleveje ikke alene bliver et mål og et kriterium i planen, men også får tydelig vægt, når de konkrete anlægsprojekter prioriteres. Når kommunen allerede har identificeret en strækning som en anbefalet skolerute, der ikke lever op til kriterierne, bør det efter vores opfattelse også kunne ses tydeligt i prioriteringen.

Med venlig hilsen

Skolebestyrelsen ved Slangerup Skole

Høringssvar – Skibby og Hornsherred skal også hænge sammen

Høringssvar 8

Signe Lund
Saltsøvej 5, 4050 Skibby
11. september 2026 kl. 21:51

Skibby er kommunens fjerdestørste by og fungerer som oplandsby for en stor del af Hornsherred. Derfor savner vi, at Trafikplan 2026–2036 indeholder en tydeligere og mere ambitiøs plan for mobiliteten i og omkring Skibby.
Cykelstien mellem Skibby og Skuldelev bør prioriteres langt højere. Projektet er allerede undersøgt og projekteret, men er placeret som nr. 46 på cykelstiplanens prioriteringsliste. En sikker cykelforbindelse mellem Skibby og Skuldelev vil være vigtig for især børn og unge, men også for pendlere og fritidscyklister. Hvis cyklen reelt skal være et alternativ til bilen, kræver det sikre forbindelser mellem vores bysamfund.
Samtidig savner vi en mere ambitiøs plan for bustransporten fra Skibby.
Der har tidligere været en direkte busforbindelse mellem Skibby og Vinge Station, men denne blev nedlagt. Vinge udvikles som et vigtigt trafikknudepunkt i kommunen, og det bør derfor undersøges, hvordan Skibby igen kan få en brugbar kollektiv forbindelse til Vinge og dermed tognettet.
Vi mener også, at kommunen bør prioritere den foreslåede forbindelse Skibby–Hvalsø. Den vil give adgang til Hvalsø Station og dermed væsentligt bedre forbindelser mod blandt andet Holbæk.
Kommunens egne mobilitetsdata viser, at mange ture fra Skibby går mod Lejre Kommune. Borgernes hverdag og transportbehov stopper ikke ved kommunegrænsen.
Det er svært at få flere borgere til at vælge kollektiv trafik og cykel frem for bilen, hvis de reelle alternativer ikke findes.
Vi opfordrer derfor Frederikssund Kommune til at:
* prioritere cykelstien Skibby–Skuldelev væsentligt højere
* arbejde for en direkte og brugbar busforbindelse mellem Skibby og Hvalsø
* undersøge mulighederne for igen at skabe en reel busforbindelse mellem Skibby og Vinge Station
* opstille konkrete mål for den kollektive trafik og mobiliteten i Skibby og Hornsherred.
Trafikplanen rækker helt frem til 2036. Derfor bør den også vise en klar retning for, hvordan Skibby og Hornsherred skal hænge bedre sammen med resten af kommunen og

nabokommunerne i fremtiden.
Skibby og Hornsherred skal ikke være steder, hvor bilen i praksis er en forudsætning for at kunne komme til uddannelse, arbejde, stationer og fritidsaktiviteter. En kommune i geografisk balance kræver også investeringer i mobilitet uden for Frederikssund by.

Nedbringelse af hastighed

Høringssvar 9

Kristian Steen Rem, Hansens flødeis
Landerslevvej 5-7, 3630 Jægerpris
15. september 2026 kl. 09:02

Vi har her hos Hansens-is oplevet utryghed fra vores kunder ved vores café, grundet høj hastighed fra passerende trafik, vi har mange familier med børn, som besøger os.
Det samme gælder når vognmænd skal ud fra vores ind/udkørsel, der har været mange "lige ved/næsten" hændelser, så for at mindske risikoen for uheld og påkørsler, vil vi sætte stor pris på bump/andet, allerede inden/forbi vores matrikel.
Bh. Kristian Rem
Facility manager
Hansens-is

Høringssvar fra Ådalens Skole

Høringssvar 10

Flemming S. Nielsn, Skolebestyrelsen, Ådalens Skole
Gyldenstens Vænge 234, 3600 Frederikssund
15. september 2026 kl. 11:24

Vedhæftet som pdf

Høringssvar fra Skolebestyrelsen på Ådalens skole

Vi kvitterer for muligheden for at kommentere på trafikplanen 2026-2036 for Frederikssund og anerkender det bagvedliggende analysearbejde og de fremlagte planer.

Vi har i dette høringssvar fokuseret på de erfaringer og forældrehenvendelser, vi har med de anbefalede skoleruter til Ådalens skole.

Med udgangspunkt i kortmaterialet med overblik over skolevejene kan det bemærkes, at tre dele af ruten er markeret med rødt, angivende at de ikke lever op til kriterierne. Disse dele er 1) krydset Strandlystvej – Marbækvej, 2) rundkørslen Marbækvej – Strandvangen samt 3) cykelsti gennem Vinge. Disse strækninger, der ikke lever op til nuværende kriterier, ser vi gerne prioriteret op i Trafikhandlingsplanen.

Ad 1) krydset Strandlystvej – Marbækvej
Vi kan genkende, at trafikmængde og bilernes hastighed er en udfordring for dem, der vil krydse Marbækvej for at benytte cykelsti på den modsatte side. Det skal bemærkes, at dette kryds ikke er et punkt i kommunens Trafikhandlingsplan.

Ad 2) Krydset Strandvangen / Marbækvej
Krydset Strandvangen/Marbækvej er en rundkørsel med vigepligt for gående og et vigtigt knudepunkt for cyklende skolebørn til Ådalens skole.

I rundkørslen opstår der ofte situationer, hvor børnene har svært ved at aflæse, hvor bilerne vil forlade rundkørslen, samt om det er sikkert at nå over for biler, der endnu ikke er kørt ind i rundkørslen.

I kommunens Trafikhandlingsplan (punkt 34) er hastigheden i og omkring rundkørslen angivet som problemet. Vi anerkender dette som en del af problemet, og at det foreslåede pudebump er en del af løsningen.

Vi ser dog en samtidig etablering af fodgængerfelter som del af rundkørslen som vigtigt for at øge trafiksikkerheden for specielt de yngste trafikanter.

Ad 3) cykelsti gennem Vinge
Vi genkender, at cykelstien er uden belysning, og dette er en sikkerhedsmæssig udfordring i de mørkeste måneder på året.

Det kan desuden bemærkes, at Trafikhandlingsplanens punkt 3, 49, 50 og 60 også bør have prioritet, eftersom de er en del af den anbefalede skolerute.

På vegne af Skolebestyrelsen, Ådalens skole
Flemming S. Nielsen, Formand

Prioriteringen af St. Rørbækvej og Børnehaven Rørskov

Høringssvar 12

Louis Werner Hansen
Morbærvænget 42, 3600 Frederikssund
03. oktober 2026 kl. 08:25

Jeg ønsker som borger, nabo og forælder til to børn, der går i Rørskov, at gøre opmærksom på min bekymring over prioriteringen af trafiksikkerheden på Store Rørbækvej.
Jeg mener, at Store Rørbækvej bør prioriteres højere i Trafikplan 2026-2036, end den nuværende placering som nr. 62 giver udtryk for.
Den gennemførte trafikmåling foran Institutionen Rørskov viser en stor trafikmængde og alt for høje hastigheder, som er langt over hvad kommunen definerer som en væsentlig hastighedsoverskridelse (1.064 køretøjer pr. døgn med en gennemsnitshastighed på 54,1 km/t og 85 % fraktilen kørte 64,6 km/t i en byzone).
Min bekymring skyldes dog ikke alene hastigheden på vejen, men især hvem der færdes omkring den. Hver dag går familier langs vejen for at aflevere og hente deres børn, og Rørskov har eksempelvis flere gange hver uge udflugter til forsamlingshuset med børnene. Jeg oplever derfor området og vejen som en del af børnenes daglige færden.
Jeg synes, det er utrygt, at små børn og bløde trafikanter skal færdes, hvor der er så store hastighedsoverskridelser. Fra forældremøder ved jeg desuden, at også personalet oplever det som utrygt at færdes langs vejen med børnene på grund af de høje hastigheder.
Kommunen skal selvfølgelig prioritere mellem mange trafiksikkerhedsprojekter, og det er forståeligt, at der ikke nødvendigvis kan gennemføres tiltag på alle strækninger samtidig. Men jeg har svært ved at se, hvordan Store Rørbækvej med de dokumenterede trafikforhold og et markant billigere projekt end mange af de øvrige projekter, kan ende så langt nede på prioriteringslisten som nr. 62.
Der er både en betydelig trafikmængde, dokumenterede væsentlige hastighedsoverskridelser og en konkret anvendelse af området omkring vejen, hvor mange børn færdes dagligt.
Jeg er bekendt med, at et af argumenterne for den lave prioritering er, at der ikke er registreret uheld på strækningen. Det har jeg dog svært ved at se som et tilstrækkeligt argument for ikke at prioritere tryghedsskabende og forebyggende trafiksikkerhedstiltag. Formålet med trafiksikkerhedsarbejdet må netop være at forebygge alvorlige ulykker, før de sker – ikke at vente på, at en ulykke finder sted.

Jeg vil derfor opfordre kommunen til at genoverveje prioriteringen af Store Rørbækvej og vurdere, om vejen bør rykkes væsentligt højere op på listen.
Slutteligt vil jeg også gøre opmærksom på at der på Snostrupvej og Dalvejen også er konstateret væsentlige hastighedsoverskridelser, men her er der slet ikke indregnet nogen trafiksikkerhedsprojekter.
Mvh Louis Werner Hansen
Borger, forælder og nabo.

Hastighedsbegrænsning i St.Rørbæk

Høringssvar 13

Bettina Lindberg Mortensen
Nøddevænget 2, 3600 Frederikssund
03. oktober 2026 kl. 10:16

Da der er voldsomt meget nybyggeri omkring St.Rørbæk og Snostrup, er det med stor undring, at man ikke prioriterer trafiksikkerhed og hastigheds foranstaltninger højere på St. Rørbækvej og Snostrupvej. Der bliver kørt alt for stærkt og der er meget dårlig oversigts forhold, især på Snostrupvej. Vejene er ligeledes i for dårlig stand og meget smalle. På denne strækning er der også gennemkørende busser.
Ser frem til, at I tager sagen alvorlig.

Skolesti bliver uheldsbelastet strækning

Høringssvar 14

Peter Fløcke Klagenberg
Kæmpesvej 10, 3600 Frederikssund
07. oktober 2026 kl. 08:41

Jeg er nærmeste nabo til krydset Kæmpesvej/Skolestien og oplever dagligt at knallerter kører meget hurtigt på skolestien på strækningen fra Roskildevej til skolen. Der er dagligt konfrontationer mellem gående og knallerter og cykler på strækningen.
Efter to trafikulykker hvor en bil påkørte en gående på skolestien og en knallert påkørte en gående på skolestien blev der endelig sat heller op for enden af Kæmpesvej. Der er ofte biler som forsøger at køre ad skolestien fra kæmpesvej fordi digitale kort ikke viser at det er blind vej.
Hvis skolestiens bredde øges, så forventer vi at hastigheden på knallerter også øges, hvis der ikke samtidig sættes mindst 2 ekstra chikaner op på denne del af skolestien. Vi forventer at antallet af ulykker med gående og knallerter eller hurtigtkørende cykler vil øges drastisk, hvis stibredden øges uden betydeligt flere chikaner. Den smalle sti har indtil nu naturligt hindret høj fart på skolestien.
Desværre er vi meget bekymret for at skolestien efter stiudvidelsen bliver en uheldsbelastet strækning.

Jørlunde Landsbylaugs høringssvar ift trafikhandlingsplan 2026-2036

Høringssvar 15

Charlotte Steinmark, Jørlunde Landsbylaug
Bygaden 24, Jørlunde, 3550 Slangerup
10. oktober 2026 kl. 09:45

Der henvises hermed til vedlagte fil med Jørlunde Landsbylaugs høringssvar.

Høringssvar til Trafikplan 2026-2036

Jørlunde Landsbylaug

Jørlunde Landsbylaug afgiver hermed høringssvar til Frederikssund Kommunes forslag til Trafikplan 2026-2036.

Jørlunde Landsbylaug arbejder for landsbyens og lokalområdets interesser. Med dette høringssvar ønsker vi især at bidrage med den lokale viden om, hvordan trafikken opleves i hverdagen, og hvilke forhold der har særlig betydning for Jørlunde.

Bygaden i Jørlunde er tæt forbundet med hverdagen i byen. Som landsbyens gennemgående vej samler den både lokal og gennemkørende trafik, og trafikforholdene på Bygaden og de tilstødende færdselsårer har derfor stor betydning for Jørlunde.

Høringssvarets afgrænsning

Forslaget til Trafikplan 2026-2036 er et omfattende materiale, der omhandler trafikken i hele Frederikssund Kommune. Jørlunde Landsbylaug har derfor valgt at koncentrere høringssvaret om de dele af trafikplanen, der har konkret betydning for Jørlunde og vores nærmeste omgivelser.

Det gælder først og fremmest projekterne 19, 39, 49, 55 og 70 i Trafikhandlingsplanens projektliste, som alle vedrører lokale trafikale forhold. Herudover forholder vi os til øvrige dele af trafikplanen, som har særlig betydning for Jørlunde.

Lokal inddragelse

I forbindelse med den offentlige høring har Jørlunde Landsbylaug inviteret landsbyens beboere til at bidrage med deres erfaringer, oplevelser og idéer til trafikforholdene i og omkring Jørlunde.

Den lokale inddragelse har taget udgangspunkt i de fem projekter, som er nævnt ovenfor. Deltagerne har haft mulighed for at forholde sig til hvert af projekterne og samtidig pege på andre forhold i trafikplanen eller andre trafikale udfordringer med betydning for Jørlunde.

Formålet har været at supplere kommunens trafikmålinger, kort og tekniske analyser med den lokale viden, som findes hos de mennesker, der bruger vejene, stierne og krydsene i hverdagen. Vi gennemførte derfor en lokal spørgeskemaundersøgelse, hvor beboerne kunne dele deres egne erfaringer og synspunkter.

Vi modtog 20 besvarelser. Alle besvarelser er fra personer, der har angivet, at de bor i Jørlunde, og derfor færdes her dagligt. Mange færdes både til fods, på cykel og i bil og oplever dermed trafikforholdene fra forskellige perspektiver.

Jørlundes overordnede perspektiv på trafikken

Trafikken i Jørlunde skal ses som en helhed. De konkrete projekter i trafikplanen tager fat på forskellige lokale udfordringer, men på tværs af dem tegner der sig nogle gennemgående problemstillinger.

> *Hastigheden er en væsentlig udfordring*. Det gælder både på Bygaden og på flere af de omkringliggende veje, hvor høj hastighed skaber utryghed og gør det vanskeligere at krydse vejene eller komme sikkert ud fra sideveje og indkørsler. Særligt for gående og cyklister har hastigheden stor betydning for oplevelsen af at kunne færdes trygt.
>
> *Den gennemkørende og tunge trafik fylder i hverdagen*. Bygaden er ikke alene en lokal vej for landsbyens beboere, men benyttes også af trafikanter, der skal videre gennem området.

Lastbiler, landbrugskøretøjer og anden tung trafik opleves som en særlig belastning, fordi kombinationen af køretøjernes størrelse, hastighed og landsbyens fysiske rammer skaber både utryghed og støjgener.

Støj er også en del af trafikbelastningen. Den tunge trafik gennem landsbyen bidrager til det eksisterende lydbillede, og der er samtidig betydelig bekymring for, om vejbump vil øge støjgenerne, når især tunge køretøjer, landbrugsmaskiner og biler med trailere passerer bumpene, bremser ned og accelererer igen. Hastighedsdæmpende tiltag er helt nødvendige, men bump er på grund af støjrisikoen ikke den foretrukne løsning. Hvis kommunen vælger bump som hastighedsdæmpende foranstaltning, ønsker Jørlunde Landsbylaug derfor, at der i bumpenes afstand og udformning tages hensyn til de mennesker, der bor tæt på vejen. Vi opfordrer derfor til, at muligheden for lange bump frem for korte bump undersøges, med særligt fokus på at begrænse støjgenerne. Dette skal ikke forstås som en anbefaling af bump som løsning, men som et opmærksomhedspunkt, hvis kommunen vælger denne type hastighedsdæmpning.

*Sikkerheden for de bløde trafikanter er et gennemgående hensyn***.** Muligheden for at gå og cykle sikkert, krydse de større veje og færdes mellem Jørlunde og de omkringliggende områder bør efter Landsbylaugets opfattelse tillægges stor vægt. Det gælder ikke mindst børn og andre trafikanter, som er særligt udsatte i mødet med hurtig og tung trafik.

Jørlunde Landsbylaug ser derfor positivt på, at trafikplanen indeholder flere konkrete projekter, der kan forbedre trafiksikkerheden i lokalområdet. Samtidig er det vigtigt, at de enkelte løsninger ses i sammenhæng. Hastighed, gennemkørende trafik, tung trafik og forholdene for bløde trafikanter påvirker hinanden, og en løsning ét sted kan have konsekvenser et andet sted.

På den baggrund ønsker vi både at forholde os til de fem konkrete projekter og at pege på nogle trafikale udfordringer, som efter vores vurdering kalder på et bredere blik.

De fem projekter i Trafikhandlingsplanens projektliste

Fem af projekterne i Trafikhandlingsplanens projektliste vedrører Jørlunde og vores nærmeste omgivelser. I det følgende forholder Jørlunde Landsbylaug sig til hvert af projekterne med udgangspunkt i den lokale viden og de erfaringer og synspunkter, der er kommet frem gennem laugets landsbyinddragelse.

Overordnet ser vi positivt på, at trafikplanen indeholder konkrete tiltag, der skal forbedre trafiksikkerheden i Jørlunde. Samtidig har vi ved de enkelte projekter en række opmærksomhedspunkter og forslag, som vi håber, kommunen vil tage med i det videre arbejde.

Projekt 19 – Slagslundevej

Kommunen foreslår at etablere pudebump på Slagslundevej nord og syd for Rappendamsvej, føre den dobbeltrettede cykelsti ubrudt forbi Rappendamsvej samt forbedre busstoppestederne.

Jørlunde Landsbylaug bakker op om projektet. Høj hastighed på Slagslundevej opleves som en væsentlig udfordring og skaber utryghed, når vejen skal krydses, og når trafikanter skal ud på Slagslundevej fra de tilstødende veje. Det gælder blandt andet ved Rappendamsvej, hvor krydsning af Slagslundevej også er nødvendig for nogle af dem, der benytter busstoppestederne.

Vi ser derfor positivt på både hastighedsdæmpningen, den ubrudte cykelsti og forbedringen af busstoppestederne. Ved den konkrete udformning af pudebumpene opfordrer vi dog kommunen

til at være opmærksom på risikoen for øgede støjgener, særligt fra den tunge trafik, når køretøjer bremser og accelererer omkring bumpene. Denne bekymring kommer også til udtryk i den lokale inddragelse.

Projekt 39 – Sundbylillevej

Kommunen foreslår at ombygge Sundbylillevej til en 2-minus-1-vej og etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger med henblik på at forbedre forholdene for cyklister og dæmpe hastigheden.

Jørlunde Landsbylaug bakker op om projektet. Sundbylillevej opleves som en utryg strækning for især gående og cyklister, og vi ser positivt på, at kommunen vil forbedre forholdene for de bløde trafikanter og samtidig dæmpe hastigheden. Strækningen er desuden belastet af tung trafik og motorcykler, hvilket understreger behovet for at have fokus på både hastighed og tryghed.

Det fremgår ikke nærmere af projektbeskrivelsen, hvilke hastighedsdæmpende foranstaltninger kommunen forestiller sig. Det vil Jørlunde Landsbylaug gerne have uddybet. Hvis bump indgår blandt de løsninger, der overvejes, henviser vi samtidig til vores generelle bemærkninger om vejbump og støj under *Jørlundes overordnede perspektiv på trafikken*.

Den lokale inddragelse peger samtidig på et ønske om en egentlig gang- og cykelsti på strækningen. Vi opfordrer derfor kommunen til også at have en mere langsigtet, sammenhængende løsning for gående og cyklister mellem Jørlunde og Sundbylille for øje.

Projekt 49 – Krydset Slagslundevej/Møllebakken

Kommunen foreslår at etablere en tilbagetrukket cykelsti i krydset mellem Slagslundevej og Møllebakken for at forbedre trafiksikkerheden.

Jørlunde Landsbylaug bakker op om, at sikkerheden i krydset forbedres, og ser positivt på den foreslåede løsning. Krydset opleves som utrygt, og der er lokalt kendskab til ulykker på stedet.

Vi opfordrer samtidig kommunen til i den konkrete udformning at se på de samlede oversigtsforhold i krydset. Bedre belysning og vedligeholdelse af rabatter er blandt de forhold, der er blevet peget på som mulige supplementer til den foreslåede løsning.

Projekt 55 – Bygaden

Kommunen foreslår at etablere pudebump i fire af de syv eksisterende indsnævringer på Bygaden for at reducere hastigheden.

Jørlunde Landsbylaug deler kommunens vurdering af, at hastigheden på Bygaden er et stort problem, og at der er behov for yderligere hastighedsdæmpning. Bygaden er belastet af både gennemkørende og tung trafik, og kombinationen af trafikmængde, køretøjernes størrelse og for høj hastighed skaber utryghed for både beboere og bløde trafikanter. Det opleves også som vanskeligt og utrygt at komme ud på Bygaden fra sideveje og private indkørsler.

Der er imidlertid ikke samme entydige opbakning til pudebump som den konkrete løsning. Der er bekymring for, at bumpene kan medføre øgede støjgener, når især lastbiler, landbrugsmaskiner og køretøjer med anhængere bremser og accelererer. Der er også rejst spørgsmål om påvirkningen af de ældre huse, der ligger tæt på vejen.

Vi opfordrer derfor kommunen til at se nærmere på udformningen og placeringen af de hastighedsdæmpende foranstaltninger, så den ønskede hastighedsreduktion opnås uden unødigt at øge støjbelastningen. I den forbindelse bør det også overvejes, om de eksisterende indsnævringers placering og funktion kan forbedres, og om andre eller supplerende virkemidler

kan bidrage til en mere effektiv hastighedsdæmpning. Den lokale inddragelse har blandt andet peget på en lavere hastighedsgrænse som en mulighed.

Projekt 70 – Slagslundevej ved Metalskolen

Kommunen foreslår at etablere en hævet flade ved stikrydsningen på Slagslundevej ved Metalskolen og samtidig udvide 50 km/t-zonen.

Jørlunde Landsbylaug bakker op om projektet. Høj hastighed på strækningen opleves som en udfordring, og stikrydsningen er et vigtigt sted at sikre, ikke mindst for børn og andre bløde trafikanter, der skal krydse vejen.

Vi ser derfor positivt på både den hævede flade og udvidelsen af 50 km/t-zonen og vurderer, at projektet vil kunne bidrage til en tryggere krydsning og lavere hastighed på strækningen.

Øvrige trafikale forhold med betydning for Jørlunde

Den lokale inddragelse har også peget på trafikale udfordringer, som ligger ud over de fem projekter i Trafikhandlingsplanens projektliste. Nogle af disse forhold går igen på tværs af de lokale input og har efter Jørlunde Landsbylaugs vurdering så stor betydning for landsbyen, at vi ønsker at fremhæve dem særskilt.

Krydset mellem Bygaden og Roskildevej

Særligt krydset mellem Bygaden og Roskildevej/rute 6 fremhæves som et alvorligt trafiksikkerhedsproblem. Det opleves som vanskeligt og utrygt at komme fra Bygaden ud på Roskildevej, og krydsning af Roskildevej mellem Jørlunde og Sundbylille opleves ligeledes som problematisk. Problemet fremhæves flere steder i den lokale inddragelse og med meget tydelige beskrivelser af utrygheden på stedet.

Der er blandt andet peget på en rundkørsel eller signalregulering som mulige løsninger. En rundkørsel nævnes også i sammenhæng med muligheden for at inddrage forbindelsen mod Sundbylille.

Jørlunde Landsbylaug er opmærksom på, at Roskildevej/rute 6 er en statsvej under Vejdirektoratet, og at Frederikssund Kommune derfor ikke selv kan beslutte eller gennemføre en ændring af krydset. Vi håber imidlertid, at kommunen vil bringe problemstillingen videre i dialogen med Vejdirektoratet og arbejde for, at mulighederne for en mere sikker og langsigtet løsning bliver undersøgt. Krydset har stor betydning for adgangen til og fra Jørlunde, og vi ser derfor kommunen som en vigtig medspiller i arbejdet for at forbedre trafiksikkerheden på stedet.

Gennemkørende og tung trafik

Den gennemkørende og tunge trafik på Bygaden er ikke alene et spørgsmål om hastighed. Den påvirker også støjniveauet og trygheden, giver vibrationer, som kan mærkes i husene langs vejen, og har betydning for mulighederne for at færdes og komme sikkert til og fra boliger og sideveje langs Bygaden.

Jørlunde ligger samtidig tæt på to større omfartsveje, og det opleves derfor som svært at forstå, at en betydelig del af den tunge og gennemkørende trafik fortsat ledes gennem selve landsbyen. I den lokale inddragelse er der flere gange peget på ønsket om at lede mere af denne trafik uden om Jørlunde. Der er blandt andet foreslået en forbindelse fra Hørup Skovvej til Slagslundevej ved Danish Agro, så en del af trafikken ikke behøver at benytte Bygaden. Landsbylauget har tidligere været i dialog med Danish Agro om denne mulighed, som virksomheden forholdt sig positivt til. Vi ser derfor god grund til at undersøge mulighederne nærmere.

Jørlunde Landsbylaug er opmærksom på, at en sådan løsning rækker ud over de konkrete projekter i den foreliggende trafikplan. Landsbyinddragelsen understreger imidlertid efter vores opfattelse behovet for på længere sigt at se mere grundlæggende på den gennemkørende trafik i Jørlunde og på mulighederne for at reducere den trafikale belastning af Bygaden.

Andre lokale opmærksomhedspunkter

Den lokale inddragelse har desuden bragt en række mere konkrete forhold frem. Der er blandt andet peget på høj hastighed blandt cyklister på Rappendamsvej, parkeringsforhold ved hotellet samt behov for vedligeholdelse af belægningen på supercykelstien og den tilstødende vej.

Disse forhold har ikke stået lige så centralt i den lokale inddragelse som de øvrige temaer, men Jørlunde Landsbylaug ønsker at videregive dem som konkrete lokale opmærksomhedspunkter til kommunens videre arbejde med trafikforholdene i området.

Afslutning

Jørlunde Landsbylaug ser positivt på, at Trafikplan 2026-2036 indeholder flere konkrete projekter, der tager fat på trafikale udfordringer i og omkring Jørlunde. Vi håber, at den lokale viden og de erfaringer, vi har samlet gennem landsbyinddragelsen, kan bidrage til kommunens videre arbejde med projekterne.

For Jørlunde er det samtidig vigtigt, at de enkelte tiltag ikke står alene. Hastighed, tung og gennemkørende trafik, støj, trafiksikkerhed og forholdene for bløde trafikanter hænger tæt sammen og bør derfor også ses i en større sammenhæng.

Jørlunde Landsbylaug har tidligere opfordret Frederikssund Kommune til at udarbejde en helhedsplan for Jørlunde og tilbudt at deltage aktivt i arbejdet. De perspektiver, der er kommet frem i forbindelse med denne høring, understøtter efter vores opfattelse behovet for et sådant samlet blik på landsbyens udvikling – herunder trafikforholdene.

Vi står fortsat gerne til rådighed for en dialog om både trafikplanens konkrete projekter og et fremtidigt arbejde med en helhedsplan for Jørlunde.

Venlig hilsen

Jørlunde Landsbylaug
v/ formand Charlotte Steinmark.

Trafiksikkerhed på Store Rørbækvej

Høringssvar 16

Iva Sakota-Olsen
Store Rørbækvej 14, 3600 Frederikssund
10. oktober 2026 kl. 18:12

Jeg vil gerne henlede opmærksomheden på trafiksituationen på Store Rørbækvej og det stigende behov for at opgradere vejen.
Der kører store mængder lastbiler gennem landsbyen, samtidig med at der mangler cykelsti, og hastighedsgrænsen gentagne gange overskrides. Det er særligt bekymrende ved børnehaven, hvor mange børn færdes dagligt.
Samtidig kobles nyt byggeri i området på Store Rørbækvej, hvilket vil øge presset på en vej, der allerede har betydelige trafikale udfordringer. Det er derfor vigtigt, at vejens kapacitet og trafiksikkerhed opgraderes i takt med udviklingen, så infrastrukturen kan følge med den øgede trafik.
Jeg håber, at kommunen vil tage problemstillingen alvorligt og prioritere de nødvendige tiltag, inden den øgede trafik skaber endnu større udfordringer for landsbyens beboere og børn.

Skolesti fra Roskildevej til Ådalens Skole

Høringssvar 17

Mikkel Bierberg-Petterson
Kæmpesvej 9, 3600 Frederikssund
12. oktober 2026 kl. 13:33

Som beboere på Kæmpesvej som skolestien passerer og som brugere af stien bekymrer det meget at chikaner er fjernet da der derfor bliver åbnet for hurtige knallerter, cykler og løbehjul.
Allerede nu har vi flere gange måttet vige for hurtige cykler og brede hurtige ladcykler.
Derfor mener vi at chikanerne bør genoprettes.

Lige vilkår, forebyggelse og økonomisk gevinst

Høringssvar 18

Mette Horsleben, Skolebestyrelsen Trekløverskolen afd.Falkenborg, GræseBakkeby samt Marienlyst
Ved Kirken 1, 3600 Frederikssund
12. oktober 2026 kl. 17:01

Skolebestyrelsen på Trekløverskolen i Frederikssund vil først og fremmest takke for muligheden for at bidrage til høringen. Vi sætter pris på ambitionen om at styrke skolevejene.
Vi har vedlagt vores høringssvar og dermed opmærksomhedspunkter.
Forsat god arbejdslyst til alle i videre proces.

Skolebestyrelsen på Trekløverskolen i Frederikssund vil først og fremmest takke for muligheden for at bidrage til høringen. Vi sætter pris på ambitionen om at styrke skolevejene og den systematiske tilgang, som Trafikplanen lægger op til.

Vi ønsker dog at pege på en væsentlig metodisk udfordring i datagrundlaget: Når prioriteringen baseres på borgerforespørgsler og utryghedsudpegninger, men svarprocenten er meget lav i flere områder, risikerer modellen at favorisere de lokalområder, hvor flest borgere deltager i undersøgelserne – ikke nødvendigvis de steder, hvor flest brugere vil få gavn af investeringerne. Det betyder, at områder med lav digital tilgængelighed, lav deltagelse eller mindre organiserede borgere og forældregrupper systematisk kan blive underprioriteret, selv om behovet er stort. Derfor anbefaler vi, at borgerudpegninger vægtjusteres eller suppleres med objektive data, så prioriteringen af trafikale indsatser afspejler reelt behov og antal berørte brugere.

Denne metodiske skævhed bliver yderligere forstærket af, at de foreslåede skoleveje i det vedhæftede materiale fremstår som om de primært er udarbejdet ud fra kortmateriale – nærmest som digitale streger tegnet på Maps – uden at nogen har cyklet eller gået strækningerne i virkeligheden. Det ses tydeligt i forslag, hvor brostensbelægninger og grusstier udpeges som "grønne" og sikre skoleveje, selvom disse underlag i praksis er glatte, ujævne, uegnede for cyklende børn og direkte problematiske i vinterhalvåret. Samtidig overses helt centrale forhold som dårlige udsynsforhold ved flere krydsningspunkter og den meget tunge og kaotiske trafik i morgentimerne, særligt omkring aflevering til privatskolen i Fr.sund centrum, hvor biltrafikken er så massiv, at børn på cykel eller til fods oplever betydelig utryghed.

Når sådanne forhold ikke indgår i vurderingen, skaber det en klar oplevelse af, at ruterne ikke er kvalitetssikret i forhold til den virkelighed, vores elever møder hver dag. Det underminerer planens ellers stærke intentioner. Hertil kommer en yderligere bekymring: Hvis de grønne linjer på kortet kun bliver genvurderet, når borgere indsender høringssvar, betyder det, at processen igen afhænger af ressourcer udefra – af hvem der har tid, overskud og organisatorisk kapacitet til at reagere. Dermed risikerer man, at de mest ressourcestærke områder får mest opmærksomhed, mens de steder, hvor behovet er størst, ikke nødvendigvis bliver set eller prioriteret.

Lige vilkår, forebyggelse og den økonomiske gevinst ved systematisk trafikundervisning

I alle aspekter af trafikplanen er det afgørende, at alle børn så vidt muligt får lige vilkår uafhængigt af deres ophav. Det betyder også, at vi må anerkende, at skoler med mange bløde trafikanter og med elevgrupper, der kommer fra hjem med færre ressourcer, har et større behov for **reelle, prioriterede undervisningstimer** i trafiksikkerhed. Når trafikundervisningen er et timeløst fag, bliver kvaliteten i praksis afhængig af, hvor meget tid og kapacitet den enkelte skole og de enkelte forældre kan

afsætte. Det skaber en ulighed, hvor nogle børn får solid træning i trafiksikkerhed, mens andre ikke får den nødvendige støtte – og dermed er mere udsatte i trafikken.

Det er ikke kun et pædagogisk og socialt spørgsmål, men også et økonomisk. Baggrundsmaterialet til trafikplanen dokumenterer tydeligt, at trafikulykker har **meget store samfundsøkonomiske omkostninger**. En enkelt alvorlig ulykke kan koste samfundet flere millioner kroner, når man medregner akut behandling, genoptræning, tabt arbejdsevne, sociale indsatser og de langsigtede menneskelige konsekvenser. Selv mindre ulykker har betydelige omkostninger, både økonomisk og menneskeligt. Når vi investerer i systematisk trafikundervisning og i realistiske, sikre skoleveje, er det derfor ikke blot en indsats for børns tryghed — det er en **direkte økonomisk gevinst** for kommunen og for samfundet som helhed.

Hvis vi ønsker at forebygge ulykker og de menneskelige såvel som økonomiske omkostninger, der følger med, er det nødvendigt, at trafikundervisningen ikke blot beskrives som en ambition, men **prioriteres som en konkret indsats**, særligt på skoler hvor eleverne har færre ressourcer hjemmefra og færre muligheder for at få støtte til trafiksikkerhed. Kun på den måde sikrer vi, at alle børn – uanset baggrund – får de kompetencer, der gør dem trygge og sikre i trafikken, og at kommunen samtidig reducerer de betydelige udgifter, som trafikulykker medfører.

Opmærksomhedspunkt: Skolevej til Trekløverskolen, afd. Falkenborg – cyklister fra Kocksvej

Skolevejen fra Kocksvej via Mønten og Møntstrædet bør IKKE klassificeres som grøn. Hele strækningen er belagt med brosten, som er ujævne, glatte og vanskelige at cykle på – særligt i regnvejr, hvor stenene bliver meget glatte, og i sne og frost, hvor cyklister mister kontrol og har øget risiko for styrt. Der er ingen cykelsti, og cyklister er derfor tvunget til at dele vejarealet med biler og der er heftig trafik med biler idet mange aflevere deres børn til Privatskolen via den parkeringsplads. Derudover er der manglende udsyn ved Mønten 9s parkeringsplads og området foran Harald Nyborg. Udkørslen fra Møntstræde til Kirkegaden har ikke plads til både bil og cykel, hvilket skaber konfliktpunkter. Ved udkørsel fra Møntstræde til Kirkegade tvinger parkerede biler cyklister ud på kørebanen, hvilket yderligere forringer sikkerheden.
Det er tilladt at cykle i Jernbanegade indtil kl. 9, og derfor kan denne rute fungere som et alternativ til Mønten og Møntstrædet. Ruten er dog ikke optimal, men den undgår de mest problematiske forhold på brostensstrækningen.

Den røde markering foran Falkenborgsskolens hovedindgang har ligget der i mange år og viser en vedvarende trafikal udfordring, som både tidligere skoleledere og bestyrelser har påpeget. Det er derfor vigtigt, at kommunen nu konkretiserer, hvad der skal ske, så området kan indrettes mere sikkert — og den røde markering endelig kan fjernes."
"Børn og forældre krydser fortsat vejen mellem de to fodgængerfelter, fordi parkeringspladsens placering gør omvejen ulogisk. Skal adfærden ændres, skal de fysiske forhold ændres."
"Her bør man 'kaste boldene op' og undersøge flere løsninger: fx flytte indkørslen længere ned ad strækningen, placere udkørslen mod Ventevej, eller gøre

parkeringspladsen langs kirkemuren ensrettet med udkørsel via Mariendalsvej, så både skraldebiler og forældre får bedre forhold."
"Derudover kan en kys og kør bane foran kirken — inkl. den lille parkeringsplads med fire båse — måske skabe et mere sikkert afleveringsområde og reducere konfliktpunkterne ved hovedindgangsvejen".

Opmærksomhedspunkt: Skolevej til Marienlystskolen

Stien der går fra Rosenvænget, via træbroen der krydser J. F. Willumsens vej og langs med højderyggen som slutter ved Strandvej, samt Strandvej er markeret med Grøn. Strandvej er delvis grusvej og stien langs højderyggen er grussti og bør derfor klassificeres som orange skolevej.

På GIS kortet er der vist, at der er adgang fra J. F. Willumsens vej til hhv. Rosenvænget og til stien langs højderyggen. Denne adgang er en trappe der kun er muligt at benytte til fods, trappen er meget stejl og det er derfor ikke sikkert at trække en cykel op ad trappen.

J. F. Willumsens vej er kun markeret som skolevej på den del af strækningen der går fra Kronprins Frederiks Bro og op til træbroen der krydser J. F. Willumsens vej. Da vejens forløb er uændret frem til rundkørslen ved Frederiksværksvej, vil denne del af strækningen også kunne anbefales som grøn skolevej.

I T-krydset hvor Lundevej møder Kocksvej er der om morgenen meget trafik af biler, cyklister og fodgænger. Der er dårligt udsyn til venstre når man kører ud fra Lundevej til Kocksvej. I forbindelse med at fodgængerfeltet ved Lundevej er fjernet, er denne overgang ikke længere betjent af skolepatruljen, hvilket har medført at trafikken er mere kaotisk end tidligere. Der er mange forskellige trafikanter på samme tid, det kræver øget opmærksomhed at orientere sig.

Der er mange cyklister og der benytter Jernbanegade om morgen, men efter skoletid er det ikke muligt at benytte samme trækning på cykel. Hvis der kan findes en løsning på en sikker og cykelvenlig rute, hvor eleverne kan cykle fra Kocksvej til Roskildevej, og krydse hhv. Nygade eller Ågade på sikker vis, vil det være mere trygt for forældre at sende deres børn i skole på cykel.

Opmærksomhedspunkt: Skolevej til Græsebakkeby skole

Vores forslag er at prioritere Højvang og forbindelsen fra Græse først, så børnene får sammenhængende og trygge cykelruter helt frem til skolen. Ruterne skal også kunne bruges i mørke og vintervejr.

Højvang ved Bakkehøjen :Kommunen foreslår at forlænge cykelstien foran skolen med 120 meter og etablere en krydsningshelle, så vejen kan krydses i to omgange. Jeg foreslår, Kommunen bør samtidig se på lavere fart og bedre udsyn ved indkørslerne til skolen.

Stien fra Græse til Græse Bakkeby :Kommunen foreslår at asfaltere cirka 700 meter af stien. Dette bør også prioriteres højt. Der bør samtidig ses på belysning, afledning af regnvand og rydning af sne og is, så børnene kan bruge stien hele året.

Sigerslevvestervej : Den foreslåede cykelsti på cirka 1,4 kilometer bør forbindes sikkert med stien under Frederikssundsvej og de videre stier til skolen. Tydelig skiltning og sikre overgange skal gøre det let for børnene at finde vej og komme trygt frem.

Græse Strandvej mellem Strandbakken og Byvej :Den foreslåede sti på cirka 280 meter bør gennemføres, så børnene får en sammenhængende, asfalteret rute uden at skulle gennem dyreindhegningen og over færiste.

Byvej og Heimdalsvej :Der er allerede en cykelsti. Jeg foreslår derfor at gøre ruten mere sikker med lavere fart, bedre udsyn og sikre steder, hvor børnene kan krydse vejen.

Med ønske om forsat god arbejdslyst.

Skolebestyrelsen Trekløverskolen Frederikssund, afdeling Falkenborg, Græse Bakkeby samt Marienlyst.

Bedre forhold for cykler og biler

Høringssvar 19

Carina Andersen
Dyrlægegårds Alle 54, 3600 Frederikssund
13. oktober 2026 kl. 15:05

Krydset Roskildevej/Strandvangen. Der bør opsættes en venstresvingspil, så biler der kommer vest fra (fra Marbækvej) kan svinge ned ad Roskildevej. Om morgenen fra kl. ca. 7.30 - 8.15, er der ofte kø, hvor det tager 15-20 minutter (da mange børn køres i skole p det tidspunkt) og bilerne i modsat retning spærre så der kun kommer 1-2 biler med over (fra Marbæk-siden). Udkørsel fra Kornvænget til Roskildevej er helt håbløst. Man kan intet se, før man spærre hele cykelstien (hvor skolebørnene kommer cyklende). Man bør som minimum ekspropriere nogle meter af ejendommen Kornvænget 2 og bedst etablerer en rundkørsel. Alle kommunens indfaldsveje til Frederikssund mangler cykelsti, hvilket er ganske utrygt. På Strandvangen har man flytte Byskiltet helt ned til Frederikssundsvej. Det bør man også gøre på Byvej ved Græse/Græse Bakkeby og ved Ågade (indtil man forhåbentlig får råd til at anlægge cykelstier ved de tre store indfaldsveje. Parkering i Frederikssund: Parkering i Frederikssund er gået hen og blevet en jungle. Indfør ved ALT nybyg at der skal være 2 parkeringsplaser pr. bolig. Alle har i dag enten to biler pr. hustand eller også har man en firmabil med hjem. Indfør også en kommunal Parkeringsvagt efter samme koncept som i Holbæk, så vi kan få alle parkeringsgribbene ud af Frederikssund og livet tilbage i butikkerne.

Høringssvar til Trafikplan 2026-203 / Frederikssund Private Realskole

Høringssvar 20

Kristian Sannemand Lund Kristensen, Frederikssund Private Realskole
Tværstræde 16-18, 3600 Frederikssund
13. oktober 2026 kl. 15:23

Høringssvar vedhæftet som pdf.

Høringssvar til Trafikplan 2026-2036

Frederikssund Kommune
Att.: Udvalget for Teknik og Klima

Frederikssund Private Realskoles ledelse og bestyrelsen har med stor interesse gennemgået forslaget til Trafikplan 2026-2036, herunder den fulde trafikhandlingsplan, cykelstiplan og tilgængelighedsplan. Vi vil gerne kvittere for en grundig og databaseret plan, og vi ønsker med dette høringssvar at bidrage med skolens perspektiv på de dele af planen, der har særlig betydning for vores elever, forældre og medarbejdere, idet skolen ligger centralt placeret i Frederikssund bymidte med mange elever, der går, cykler eller bliver afleveret i bil hver dag.

1. Skoleveje og trafikundervisning

Vi bakker op om planens målsætninger om, at alle skoler skal have en trafiklærer/færdselskontaktlærer tilknyttet Vej-Skole-Politi-samarbejdet (VSP), gennemføre trafikundervisning på alle klassetrin og have en nedskrevet trafikpolitik, hvori den årlige trafikdag er indskrevet. Frederikssund Private Realskole deltager allerede aktivt i kommunens årlige Trafikdag og det fælles VSP-årshjul, hvor eleverne blandt andet cykeltræner og arbejder med trafiksikkerhed på tværs af klassetrin, og vi støtter fuldt ud op om, at denne indsats videreføres og styrkes i planens periode.

Vi vil gerne opfordre til, at kommunen i det videre arbejde prioriterer en konkret gennemgang af de anbefalede skoleruter til vores skole, med særligt fokus på de strækninger, der er markeret som mangelfulde ("røde" markeringer), så disse kan indgå i den videre prioritering af trafikhandlingsplanen og cykelstiplanen.

2. Ny Østergade/Tværstræde og krydset ved Kocksvej/Jernbanegade

Vi vil gerne give en særlig anerkendelse af, at planen adresserer det velkendte problem ved Tværstræde, hvor skolepatruljen dagligt står på Ny Østergade. Cykelstiplanens projekt 12 foreslår enkeltrettede cykelstier på strækningen samt hastighedsdæmpende tiltag ved skolepatruljen, for eksempel en hævet flade i krydset ved Tværstræde. Dette suppleres af trafikhandlingsplanens projekt 8, der omfatter en opgradering af det tilstødende signalregulerede kryds Ny Østergade/Østergade/Kocksvej/Jernbanegade, som også er udpeget som et af de mest utrygge steder i kommunens borgerundersøgelse. Vi opfordrer kraftigt til, at begge disse indbyrdes afhængige projekter fremrykkes og gennemføres samlet, da det direkte vedrører sikkerheden for skolens skolepatrulje og de elever, der krydser her hver dag.

Denne opfordring har efter vores vurdering fået yderligere hastende karakter, fordi der netop nu opføres et større boligbyggeri, "Postkvarteret", på den tidligere posthusgrund på Kocksvej/Tværstræde med op mod 72 nye boliger fordelt på tre bygninger i op til fem etager. Vi forventer, at indflytningen her vil medføre en betydelig stigning i trafikken netop i dette kryds og på Tværstræde, hvor skolepatruljen allerede i dag oplever høje hastigheder og vanskelige oversigtsforhold. Vi opfordrer derfor kommunen til at sikre, at trafikanlæggene ved krydset er på plads, inden eller senest i takt med at de nye boliger tages i brug.

3. Rundkørslen Frederiksværkvej/Frederiksborggade/Frederiksborgvej/Ny Østergade (trafikhandlingsplan, projekt 22)

Vi vil gerne gøre opmærksom på den ovale rundkørsel, hvor Frederiksværkvej, Frederiksborgvej og Ny Østergade mødes. Trafikhandlingsplanens projekt 17 beskriver rundkørslen som uheldsbelastet og som en del af en anbefalet skolerute, der ikke lever op til kriterierne. Der er registreret 6 uheld, og planen konstaterer selv, at rundkørslens udformning giver mulighed for høj fart ind i den, hvorved cyklister overses og påkøres, og at der er registreret flere uheld med cyklister. Det foreslåede tiltag med 40 km/t omkring rundkørslen, pudebump i til- og frakørsler og højere beplantning, så gennemsyn forhindres, støtter vi fuldt ud.

Da rundkørslen er en del af en anbefalet skolerute og ligger på Ny Østergade, hvor skolens skolepatrulje står, og da de kørende i rundkørslen med planens egne ord overser cyklister, finder vi det bekymrende, at projektet er placeret som nr. 22 af 89, selv om anlægsskønnet på 295.000 kr. er beskedent. Vi opfordrer til, at projektet fremrykkes og gennemføres hurtigst muligt. Vi opfordrer også til, at det koordineres med tilgængelighedsplanens fakta-ark F16, som peger på manglende eller forkert udførte taktile felter og manglende krydsningsmuligheder for kørestols- og rollatorbrugere i samme rundkørsel, så anlægsarbejdet kan gennemføres samlet. Vi forventer desuden, at den ekstra trafik fra Postkvarteret vil øge belastningen på Ny Østergade og dermed på dette kryds.

4. Vejstruktur, gennemkørende trafik og parkering i bymidten

Planen peger selv på, at Frederikssund bymidte mangler et klart vejhierarki, og at gennemkørende trafik derfor er mulig i mange boligområder i bymidten. Vi oplever dette som en daglig udfordring omkring aflevering og afhentning af elever, og vi opfordrer til, at trafikhandlingsplanens projekt 39 (analyse og kortlægning af gennemkørende trafik i Frederikssund by) fremskyndes og konkret inddrager forholdene omkring skolen.

Tilsvarende ser vi positivt på, at udarbejdelsen af en egentlig parkeringsstrategi for Frederikssund by nu er et konkret projekt (projekt 87) i handlingsplanen, da spredt parkeringssøgende trafik på mindre pladser efter vores erfaring bidrager til utryghed omkring skolens område i morgentimerne. Vi opfordrer til, at parkeringsstrategien tager særskilt hensyn til de tidsrum, hvor der afleveres og afhentes børn ved skolerne i bymidten.

Afsluttende bemærkninger

Vi anerkender, at Trafikplan 2026-2036 omfatter en lang række initiativer, der ligger uden for skolens direkte interesseområde, og vi har i dette høringssvar koncentreret os om de forhold, der har størst betydning for vores elevers sikre færden til og fra skole. Vi deltager gerne i den videre dialog om skoleveje og trafiksikkerhed i bymidten.

Med venlig hilsen

Frederikssund Private Realskole

Høringssvar til Trafikplan 2026-2036

Høringssvar 21

Carsten Cederholm
(Adressebeskyttet) Benediktevej 2, 3550 Slangerup
14. oktober 2026 kl. 13:46

Høringssvar til forslag til Trafikplan 2026 til 2036
Jeg vil opfordre til at trafikplanen kommer til at indeholde en sænkning af hastigheden i byen, bedre skiltning, et sikrere kryds ved 365 i Slangerup, åbning af Industrivej i Slangerup, tryggere skoleveje, sammenhængende fortove og cykelstier samt bedre busforbindelser.
En samlet plan for trafikafviklingen i Slangerup.
Jeg vil opfordre til at Frederikssund Kommune undersøger trafikstrømmene gennem Kongensgade, Brobæksgade og Stationsvej i sammenhæng med indfaldsvejene, butiksadgangene og muligheden for gennemkørsel ad Industrivej/Ny Øvej.
Analysen bør skelne mellem gennemkørende trafik og trafik med ærinde i byen. Den bør omfatte trafikmængder, svingbevægelser, køer, tung trafik og bussernes rejsetider på almindelige skoledage. Virkninger af midlertidige vejarbejder bør opgøres særskilt.
Formålet bør være at lede gennemkørende trafik ad egnede forbindelser, samtidig med at adgangen til butikker, boliger og erhverv opretholdes. Gevinsten ved eventuel aflastning bør omsættes til bedre forhold for byliv og bløde trafikanter. Tiltag i én gade bør vurderes sammen med deres virkning på de omkringliggende boligveje.
Kongensgade og en tydelig 40 km/t zone.
En del af bymidten er omfattet af en 40 km/t-zone, men efter min oplevelse er skiltningen ikke tilstrækkeligt tydelig og Kongensgades udformning understøtter ikke, i tilstrækkeligt omfang den ønskede lave hastighed. Jeg vil opfordre til, at det bliver lavet en samlet gennemgang af zonens indkørsler, tavlernes synlighed og placering, afmærkning og vedligeholdelse. Forholdene bør besigtiges både i dagslys og mørke.
Kongensgade er i trafikhandlingsplanens projekt ID 23 udpeget som en uheldsbelastet strækning og en anbefalet skolerute, som ikke opfylder kriterierne. Der er registreret 11 uheld med i alt fem tilskadekomne på den udpegede strækning i 2017-2024. Alligevel står projektet langt nede på listen prioritet som nr. 69 med et anlægsskøn på 8,4 mio. kr.
Jeg anbefaler, at indsatsen fremrykkes og opdeles i etaper. En samlet renovering kan kræve betydelig finansiering, men forbedring af skiltning, oversigt og udvalgte krydsningssteder bør gennemføres tidligere. Kommunen bør forklare, hvordan skolevejssikkerhed, tilgængelighed og

bymiljø indgår i prioriteringen og hvilke mindre indgreb der kan give en hurtig sikkerhedsgevinst. Den fysiske indretning bør understøtte hastighedsgrænsen gennem en kombination af tydelige indgange til bymidten, hensigtsmæssig kørebaneudformning og sikrede krydsningssteder. Hævede flader, heller eller andre fartdæmpende foranstaltninger bør vælges efter en konkret vurdering af busdrift, cykelpassage, støj, afvanding og tilgængelighed. Vejdirektoratet understreger at skiltning sjældent er tilstrækkelig alene. Effekten bør dokumenteres med hastighedsmålinger før og efter, herunder andelen over grænsen og 85-percentilen, dvs. den hastighed, som 85 procent af trafikanterne holder sig under.
Krydset Brobæksgade og Stationsvej ved 365.
Jeg oplever krydsområdet som både utrygt og vanskeligt at bruge. I myldretiden gør trafikken på Brobæksgade og til og fra 365discount, tidligere Fakta, det tæt på umuligt at foretage venstresving fra Stationsvej. Når bilister forsøger at finde en åbning i trafikken, opstår der farlige situationer. Jeg opfordrer til, at krydset optages som en særskilt opgave i trafikhandlingsplanen med en trafiksikkerhedsinspektion og en kapacitetsundersøgelse. Der bør registreres svingbevægelser, ventetider, kølængder, oversigtsforhold og konflikter mellem trafikanter i morgen- og eftermiddagsspidserne.
Kommunen bør sammenligne en tydeligere krydsudformning og ændrede adgangsforhold med signalregulering eller en rundkørsel. En ekstra svingbane kan give mere opmarchplads, men skaber ikke nødvendigvis de nødvendige huller i trafikken på Brobæksgade og risikerer at tage plads fra fodgængere og cyklister.
Arbejdet bør koordineres med planerne for busterminalen, Stationsvej og SuperBrugsens parkeringsområde, fordi ændrede bus- og bilbevægelser kan påvirke det samlede gadenet.

Industrivej som alternativ forbindelse for gennemkørende trafik.
Jeg foreslår, at Industrivej åbnes for gennemkørende trafik med henblik på at aflaste bymidten. Forslaget bør optages som et konkret projekt til undersøgelse og efterfølgende politisk stillingtagen.
I forbindelse med i høringen om Kommuneplan 2025 henviste hvidbogen til, at det kunne overvejes ved fremtidig planlægning og skulle behandles med borgerinddragelse.
Trafikplanen bør følge op på det.
Skoleveje med gåbusser og målrettet samkørsel.
Skolerne i Slangerup bør sammen med elever og forældre udarbejde lokale transportplaner. Jeg foreslår faste ”gåbusser”, hvor børn går sammen ad aftalte ruter med tydeligt ansvar for ledsagelse, mødesteder og tider. For større børn kan cykelfølgeordninger være relevante. Ruter og krydsningssteder bør sikkerhedsvurderes og ordningerne bør have praktisk støtte og en ansvarlig kontaktperson, så de kan fungere gennem hele skoleåret.
Samkørsel bør understøttes for familier, der har behov for biltransport. Den bør reducere

nødvendige bilture og supplere indsatsen for gang og cykling. Der bør etableres egnede afsætningssteder i passende gåafstand fra skolen med en sikker rute det sidste stykke. Adgang tæt på skolen bør fortsat være mulig for børn med særlige behov. Effekten bør følges gennem antallet af biler ved skolen, børnenes transportmiddelvalg og oplevet tryghed.
Adfærdsindsatser bør ledsages af fysiske forbedringer. Planens projekt ID 25 om krydsningen mellem Nygårdstien og Kongensgade står som prioritet 41 og bør fremrykkes som en del af indsatsen for sikre skoleveje. Det er vanskeligt at få flere børn til at gå, hvis de centrale krydsninger opleves utrygge.
En sammenhængende cykelforbindelse langs Hillerødvej.
Jeg vil opfordre til at, at forbindelsen langs Hillerødvej til Frederiksborgvej får højere prioritet.
Vi mangler en sikker løsning for Hillerødvej i det samlede cykelstinet.
Den er allerede optaget som cykelstiplanens ID 51, prioritet 34, mellem Kalvekærmosen og Frederiksborgvej med et anlægsskøn på 9,17 mio. kr. Planen omtaler også et fremsendt ønske til Vejdirektoratet om en stitunnel ved Frederiksborgvej og forbindelse til stien ved Gørløse.
Kommunen bør fremlægge en samlet plan for strækningen, dens forbindelse til byens øvrige cykelnet og en sikker krydsning af Frederiksborgvej.
Fortov på Lystrupvej mellem Agervej og Æblevang.
Det manglende fortov på denne strækning bør optages som en selvstændig, tidligt gennemførlig etape. Projektet bør omfatte tilgængelige overgange, passende bredde, belysning og afvanding samt sikre forbindelser ved sidevejene.
Cykelstiplanens ID 47, prioritet 18, omfatter Lystrupvej fra Agervej til Kongensgade/Hillerødvej og nævner delte stier og krydsningsheller, blandt andet ved Æblevang.
”Fortovsgabet” bør afhjælpes i en tidlig etape, som passer ind i den samlede løsning. I hvidbogen til Kommuneplan 2025 oplyste kommunen, at forslaget om etablering af det manglende fortov var videresendt til Vej og Trafik og ikke krævede kommuneplanlægning.
Bedre styring og kommunikation under vejarbejder.
Erfaringerne fra Københavnsvej bør omsættes til faste krav til kommunens anlægsprojekter.
Der er behov for bedre styring af både rådgivere, entreprenører og øvrige leverandører. Jeg foreslår, at trafikplanen fastlægger en fælles standard for etapeplaner, information, kvalitetssikring og midlertidig trafikafvikling. Før arbejdet starter, bør adgangsforhold og væsentlige gener gennemgås med berørte beboere, butikker, skoler og busoperatører. Projektet bør have én tydelig kommunal kontaktperson og en offentlig, ajourført tidsplan.
Under udførelsen bør der være faste statusopdateringer og direkte varsling ved ændringer af adgangsforhold, busstop og omkørsler. Væsentlige projektændringer bør fremgå af en forståelig ændringsoversigt med konsekvenser for tid, økonomi og naboer. Konstaterede mangler bør have en ansvarlig og en frist for udbedring.
Midlertidige gang- og cykelruter bør være sammenhængende, korte, forståelige og fysisk sikre.

De bør kontrolleres på stedet ved hvert etapeskift og løbende derefter, herunder i mørke. Ramper, belægning, afskærmning og frie bredder bør fungere for børn, ladcykler, kørestole og barnevogne. Vejdirektoratets undersøgelse af cykelvenlige vejarbejder viser betydningen af intuitiv vejvisning og brugbare ramper. En afmærkningsplan bør vurderes efter, om trafikanterne faktisk kan forstå og benytte løsningen.
Kollektiv trafik som en del af løsningen for byen.
Bedre busforbindelser bør indgå i arbejdet med at begrænse bilafhængigheden. 310R er den centrale direkte forbindelse fra Slangerup til Frederikssund. Den gældende køreplan har omtrent halvtimesdrift på hverdage i dagtimerne, timedrift om aftenen og i weekenden. Den sidste direkte afgang fra Frederikssund mod Slangerup er kl. 23.14 på hverdage og kl. 22.54 i weekenden. Kommunen bør sammen med regionen og Movia undersøge halvtimesdrift i flere aften- og weekendtimer samt senere direkte hjemrejser fredag og lørdag. Busserne bør passe til forskellige møde- og sluttider på ungdomsuddannelserne og til fritidsarbejde og aftenaktiviteter.
Gymnasiets særlige skolebus fra Slangerup, indført i august 2026 efter elevernes kritik af forbindelsen, viser behovet for at undersøge den almindelige betjening nærmere. En enkelt skoleafgang i hver retning dækker ikke alle skemaer og aktiviteter.
Køreplanerne bør koordineres, så skift fra 310R til busserne mod Hornsherred og fra 600S til S-togene i Ølstykke giver korte, realistiske ventetider. Omvejen mellem Slangerup og Frederikssund via Ølstykke er en nyttig reserve, men bør suppleres af bedre direkte aftenbetjening. Vurderingen bør omfatte hele rejsen fra bolig til destination og muligheden for at komme hjem.
Eventuelle forslag om færre busafgange bør altid ledsages af en offentlig vurdering af konsekvenserne for uddannelse, aftenaktiviteter og skift til tog og andre busser. En afgang med få passagerer kan være afgørende for, om hele dagens rejse kan gennemføres uden bil. Jeg anbefaler derfor, at sidste aftenafgange og centrale uddannelsesforbindelser sikres og at mulige driftsbesparelser vurderes sammen med risikoen for mere biltrafik og større afhængighed af forældrekørsel.
Ombygningen af Slangerup busterminal bør sikre korte og tilgængelige gangveje, overskuelige krydsninger, læ og belysning samt god cykelparkering. Hvis stoppesteder flyttes ud på Stationsvej, bør ganglinjer og skifteforhold vurderes samlet. Cykelstiplanens projekt ID 54 og trafikhandlingsplanens terminalprojekt ID 24 bør samordnes med samme trafikgrundlag og klar afgrænsning af anlægsøkonomien.

Prioritering og opfølgning.
Jeg vil foreslå, at Frederikssund kommune i 2027 gennemfører gennemgangen af 40 km/t-zonen, den samlede trafikregistrering og krydsundersøgelsen ved 365 samt udarbejder forprojekter for Industrivej og de manglende gang- og cykelforbindelser. Samtidig bør skolerne tilbydes støtte til gåbusser og samkørsel og fælles krav til vejarbejder bør indføres. Tidlige sikkerhedstiltag og

fortovsetapen på Lystrupvej bør prioriteres til gennemførelse i 2027–2028, afhængigt af nødvendig projektering, arealer og finansiering.

For de større anlæg bør den endelige trafikplan fastlægge rækkefølge og milepæle for undersøgelse, projektering, finansiering og udførelse. Der bør årligt offentliggøres en kort status for Slangerup med gennemførte tiltag, næste års indsats og målte resultater. Trafikafvikling, sikkerhed og grøn mobilitet bør vurderes samlet, så hurtigere bilafvikling ikke bliver det eneste succeskriterium.

Frederikssund Kommune **14/10-2025**
Torvet 2,
3600 Frederikssund

Høringssvar til forslag til Trafikplan 2026 til 2036

Jeg vil opfordre til at trafikplanen kommer til at indeholde en sænkning af hastigheden i byen, bedre skiltning, et sikrere kryds ved 365 i Slangerup, åbning af Industrivej i Slangerup, tryggere skoleveje, sammenhængende fortove og cykelstier samt bedre busforbindelser.

En samlet plan for trafikafviklingen i Slangerup.

Jeg vil opfordre til at Frederikssund Kommune undersøger trafikstrømmene gennem Kongensgade, Brobæksgade og Stationsvej i sammenhæng med indfaldsvejene, butiksadgangene og muligheden for gennemkørsel ad Industrivej/Ny Øvej.

Analysen bør skelne mellem gennemkørende trafik og trafik med ærinde i byen. Den bør omfatte trafikmængder, svingbevægelser, køer, tung trafik og bussernes rejsetider på almindelige skoledage. Virkninger af midlertidige vejarbejder bør opgøres særskilt.

Formålet bør være at lede gennemkørende trafik ad egnede forbindelser, samtidig med at adgangen til butikker, boliger og erhverv opretholdes. Gevinsten ved eventuel aflastning bør omsættes til bedre forhold for byliv og bløde trafikanter. Tiltag i én gade bør vurderes sammen med deres virkning på de omkringliggende boligveje.

Kongensgade og en tydelig 40 km/t zone.

En del af bymidten er omfattet af en 40 km/t-zone, men efter min oplevelse er skiltningen ikke tilstrækkeligt tydelig og Kongensgades udformning understøtter ikke, i tilstrækkeligt omfang den ønskede lave hastighed. Jeg vil opfordre til, at det bliver lavet en samlet gennemgang af zonens indkørsler, tavlernes synlighed og placering, afmærkning og vedligeholdelse. Forholdene bør besigtiges både i dagslys og mørke.

Kongensgade er i trafikhandlingsplanens projekt ID 23 udpeget som en uheldsbelastet strækning og en anbefalet skolerute, som ikke opfylder kriterierne. Der er registreret 11 uheld med i alt fem tilskadekomne på den udpegede strækning i 2017-2024. Alligevel står projektet langt nede på listen prioritet som nr. 69 med et anlægsskøn på 8,4 mio. kr.

Jeg anbefaler, at indsatsen fremrykkes og opdeles i etaper. En samlet renovering kan kræve betydelig finansiering, men forbedring af skiltning, oversigt og udvalgte krydsningssteder bør gennemføres tidligere. Kommunen bør forklare, hvordan skolevejssikkerhed, tilgængelighed

og bymiljø indgår i prioriteringen og hvilke mindre indgreb der kan give en hurtig sikkerhedsgevinst.

Den fysiske indretning bør understøtte hastighedsgrænsen gennem en kombination af tydelige indgange til bymidten, hensigtsmæssig kørebaneudformning og sikrede krydsningssteder. Hævede flader, heller eller andre fartdæmpende foranstaltninger bør vælges efter en konkret vurdering af busdrift, cykelpassage, støj, afvanding og tilgængelighed. Vejdirektoratet understreger at skiltning sjældent er tilstrækkelig alene. Effekten bør dokumenteres med hastighedsmålinger før og efter, herunder andelen over grænsen og 85-percentilen, dvs. den hastighed, som 85 procent af trafikanterne holder sig under.

Brobæksgade og Stationsvej ved 365.

Jeg oplever krydsområdet som både utrygt og vanskeligt at bruge. I myldretiden gør trafikken på Brobæksgade og til og fra 365discount, tidligere Fakta, det tæt på umuligt at foretage venstresving fra Stationsvej. Når bilister forsøger at finde en åbning i trafikken, opstår der farlige situationer.

Jeg opfordrer til, at krydset optages som en særskilt opgave i trafikhandlingsplanen med en trafiksikkerhedsinspektion og en kapacitetsundersøgelse. Der bør registreres svingbevægelser, ventetider, kølængder, oversigtsforhold og konflikter mellem trafikanter i morgen- og eftermiddagsspidserne.

Kommunen bør sammenligne en tydeligere krydsudformning og ændrede adgangsforhold med signalregulering eller en rundkørsel. En ekstra svingbane kan give mere opmarchplads, men skaber ikke nødvendigvis de nødvendige huller i trafikken på Brobæksgade og risikerer at tage plads fra fodgængere og cyklister.

Arbejdet bør koordineres med planerne for busterminalen, Stationsvej og SuperBrugsens parkeringsområde, fordi ændrede bus- og bilbevægelser kan påvirke det samlede gadenet.

Industrivej som alternativ forbindelse for gennemkørende trafik.

Jeg foreslår, at Industrivej åbnes for gennemkørende trafik med henblik på at aflaste bymidten. Forslaget bør optages som et konkret projekt til undersøgelse og efterfølgende politisk stillingtagen.

I forbindelse med i høringen om Kommuneplan 2025 henviste hvidbogen til, at det kunne overvejes ved fremtidig planlægning og skulle behandles med borgerinddragelse.

Trafikplanen bør følge op på det.

Skoleveje med gåbusser og målrettet samkørsel.

Skolerne i Slangerup bør sammen med elever og forældre udarbejde lokale transportplaner. Jeg foreslår faste "gåbusser", hvor børn går sammen ad aftalte ruter med tydeligt ansvar for ledsagelse, mødesteder og tider. For større børn kan cykelfølgeordninger være relevante. Ruter og krydsningssteder bør sikkerhedsvurderes og ordningerne bør have praktisk støtte og en ansvarlig kontaktperson, så de kan fungere gennem hele skoleåret.

Samkørsel bør understøttes for familier, der har behov for biltransport. Den bør reducere nødvendige bilture og supplere indsatsen for gang og cykling. Der bør etableres egnede afsætningssteder i passende gåafstand fra skolen med en sikker rute det sidste stykke. Adgang tæt på skolen bør fortsat være mulig for børn med særlige behov. Effekten bør følges gennem antallet af biler ved skolen, børnenes transportmiddelvalg og oplevet tryghed.

Adfærdsindsatser bør ledsages af fysiske forbedringer. Planens projekt ID 25 om krydsningen mellem Nygårdstien og Kongensgade står som prioritet 41 og bør fremrykkes som en del af indsatsen for sikre skoleveje. Det er vanskeligt at få flere børn til at gå, hvis de centrale krydsninger opleves utrygge.

En sammenhængende cykelforbindelse langs Hillerødvej.

Jeg vil opfordre til at, at forbindelsen langs Hillerødvej til Frederiksborgvej får højere prioritet.

Vi mangler en sikker løsning for Hillerødvej i det samlede cykelstinet.

Den er allerede optaget som cykelstiplanens ID 51, prioritet 34, mellem Kalvekærmosen og Frederiksborgvej med et anlægsskøn på 9,17 mio. kr. Planen omtaler også et fremsendt ønske til Vejdirektoratet om en stitunnel ved Frederiksborgvej og forbindelse til stien ved Gørløse.

Kommunen bør fremlægge en samlet plan for strækningen, dens forbindelse til byens øvrige cykelnet og en sikker krydsning af Frederiksborgvej.

Fortov på Lystrupvej mellem Agervej og Æblevang.

Det manglende fortov på denne strækning bør optages som en selvstændig, tidligt gennemførlig etape. Projektet bør omfatte tilgængelige overgange, passende bredde, belysning og afvanding samt sikre forbindelser ved sidevejene.

Cykelstiplanens ID 47, prioritet 18, omfatter Lystrupvej fra Agervej til Kongensgade/Hillerødvej og nævner delte stier og krydsningsheller, blandt andet ved Æblevang.

”Fortovsgabet” bør afhjælpes i en tidlig etape, som passer ind i den samlede løsning. I hvidbogen til Kommuneplan 2025 oplyste kommunen, at forslaget om etablering af det manglende fortov var videresendt til Vej og Trafik og ikke krævede kommuneplanlægning.

Bedre styring og kommunikation under vejarbejder.

Erfaringerne fra Københavnsvej bør omsættes til faste krav til kommunens anlægsprojekter.

Der er behov for bedre styring af både rådgivere, entreprenører og øvrige leverandører. Jeg foreslår, at trafikplanen fastlægger en fælles standard for etapeplaner, information, kvalitetssikring og midlertidig trafikafvikling. Før arbejdet starter, bør adgangsforhold og væsentlige gener gennemgås med berørte beboere, butikker, skoler og busoperatører. Projektet bør have én tydelig kommunal kontaktperson og en offentlig, ajourført tidsplan.

Under udførelsen bør der være faste statusopdateringer og direkte varsling ved ændringer af adgangsforhold, busstop og omkørsler. Væsentlige projektændringer bør fremgå af en forståelig ændringsoversigt med konsekvenser for tid, økonomi og naboer. Konstaterede mangler bør have en ansvarlig og en frist for udbedring.

Midlertidige gang- og cykelruter bør være sammenhængende, korte, forståelige og fysisk sikre. De bør kontrolleres på stedet ved hvert etapeskift og løbende derefter, herunder i mørke. Ramper, belægning, afskærmning og frie bredder bør fungere for børn, ladcykler, kørestole og barnevogne. Vejdirektoratets undersøgelse af cykelvenlige vejarbejder viser betydningen af intuitiv vejvisning og brugbare ramper. En afmærkningsplan bør vurderes efter, om trafikanterne faktisk kan forstå og benytte løsningen.

Kollektiv trafik som en del af løsningen for byen.

Bedre busforbindelser bør indgå i arbejdet med at begrænse bilafhængigheden. 310R er den centrale direkte forbindelse fra Slangerup til Frederikssund. Den gældende køreplan har omtrent halvtimesdrift på hverdage i dagtimerne, timedrift om aftenen og i weekenden. Den sidste direkte afgang fra Frederikssund mod Slangerup er kl. 23.14 på hverdage og kl. 22.54 i weekenden.

Kommunen bør sammen med regionen og Movia undersøge halvtimesdrift i flere aften- og weekendtimer samt senere direkte hjemrejser fredag og lørdag. Busserne bør passe til forskellige møde- og sluttider på ungdomsuddannelserne og til fritidsarbejde og aftenaktiviteter.

Gymnasiets særlige skolebus fra Slangerup, indført i august 2026 efter elevernes kritik af forbindelsen, viser behovet for at undersøge den almindelige betjening nærmere. En enkelt skoleafgang i hver retning dækker ikke alle skemaer og aktiviteter.

Køreplanerne bør koordineres, så skift fra 310R til busserne mod Hornsherred og fra 600S til S-togene i Ølstykke giver korte, realistiske ventetider. Omvejen mellem Slangerup og Frederikssund via Ølstykke er en nyttig reserve, men bør suppleres af bedre direkte aftenbetjening. Vurderingen bør omfatte hele rejsen fra bolig til destination og muligheden for at komme hjem.

Eventuelle forslag om færre busafgange bør altid ledsages af en offentlig vurdering af konsekvenserne for uddannelse, aftenaktiviteter og skift til tog og andre busser. En afgang med få passagerer kan være afgørende for, om hele dagens rejse kan gennemføres uden bil. Jeg anbefaler derfor, at sidste aftenafgange og centrale uddannelsesforbindelser sikres og at mulige driftsbesparelser vurderes sammen med risikoen for mere biltrafik og større afhængighed af forældrekørsel.

Ombygningen af Slangerup busterminal bør sikre korte og tilgængelige gangveje, overskuelige krydsninger, læ og belysning samt god cykelparkering. Hvis stoppesteder flyttes ud på Stationsvej, bør ganglinjer og skifteforhold vurderes samlet. Cykelstiplanens projekt ID 54 og trafikhandlingsplanens terminalprojekt ID 24 bør samordnes med samme trafikgrundlag og klar afgrænsning af anlægsøkonomien.

Prioritering og opfølgning.

Jeg vil foreslå, at Frederikssund kommune i 2027 gennemfører gennemgangen af 40 km/t-zonen, den samlede trafikregistrering og krydsundersøgelsen ved 365 samt udarbejder forprojekter for Industrivej og de manglende gang- og cykelforbindelser. Samtidig bør skolerne tilbydes støtte til gåbusser og samkørsel og fælles krav til vejarbejder bør indføres. Tidlige sikkerhedstiltag og fortovsetapen på Lystrupvej bør prioriteres til gennemførelse i 2027–2028, afhængigt af nødvendig projektering, arealer og finansiering.

For de større anlæg bør den endelige trafikplan fastlægge rækkefølge og milepæle for undersøgelse, projektering, finansiering og udførelse. Der bør årligt offentliggøres en kort status for Slangerup med gennemførte tiltag, næste års indsats og målte resultater. Trafikafvikling, sikkerhed og grøn mobilitet bør vurderes samlet, så hurtigere bilafvikling ikke bliver det eneste succeskriterium.

Med venlig hilsen

Carsten Cederholm

Benediktevej 2, Slangerup

Høringssvar til Trafikplan 2026–2036 – Slangerup

Høringssvar 22

Louise Winstedt
Margrethevej 1, 3550 Slangerup
14. oktober 2026 kl. 23:35

Jeg vil gerne bakke op om de fremsatte forslag til forbedring af trafikforholdene i Slangerup og samtidig fremhæve nogle konkrete udfordringer, som jeg mener bør prioriteres i den kommende trafikplan.
1. Trafiksikkerhed på Kongensgade og generelt i Slangerup centrum
Jeg støtter forslaget om at forbedre trafiksikkerheden på Kongensgade og generelt i Slangerup centrum gennem tydeligere skiltning, bedre fodgængerkrydsninger og fartdæmpende foranstaltninger, der sikrer, at den eksisterende hastighedsgrænse på 40 km/t overholdes.
Derudover ønsker jeg, at Fredensgade omfattes af en 40 km/t-zone, da hastighedsgrænsen her i dag er 50 km/t.
Det begrunder jeg med følgende:
1. Høj hastighed: Fredensgade er en lang, lige vejstrækning, hvor jeg ofte oplever, at bilister kører væsentligt hurtigere end tilladt. Nogle benytter endda vejen til gentagne hurtige kørsler frem og tilbage “for sjov”, herunder mindreårige børn på tunede elcykler der kører 60-70 km.
2. Mange børn i området: Børn fra både Fredensgade og omkringliggende boligområder færdes og leger på vejen. Selvom vejen ikke er beregnet til leg, bør trafiksikkerheden tage højde for, at det er et boligområde med mange børn.
3. Råvildt på Fredensgade: Der passerer jævnligt råvildt på Fredensgade pga kirkeengens lille moseområde med meget dyreliv - særligt tidligt om morgenen og om aftenen passerer de Fredensgade og går over på villavejene, hvilket øger risikoen for påkørsler især når elbilerne er mere stille.
Jeg foreslår derfor:
* En permanent 40 km/t-zone på Fredensgade.
* Opsætning af elektroniske hastighedstavler, der viser bilisternes aktuelle hastighed og advarer ved for høj fart.
* Hastighedsmålinger for at dokumentere problemets omfang.
2. Sikker fodgængerkrydsning ved Fredensgade / Kingovej og Stationsvej
Jeg ønsker, at der etableres en sikker fodgængerkrydsning ved Fredensgade/Kingovej ved Stationsvej i retning mod busstoppestedet ved SuperBrugsen. Mange børn krydser vejen her på

vej til og fra skole og bus og eller blot et smut i super brugsen men der mangler en tydelig og sikker krydsningsmulighed.
Jeg foreslår en løsning svarende til den eksisterende fodgængerkrydsning ved Netto i den modsatte ende, hvor fodgængere kan krydse vejen til stiforbindelsen. Det bør være en naturlig del af kommunens arbejde med at sikre skolevejene i Slangerup.

3. Skolevej og stikrydsning

Stien fra Kingovej krydser Fredensgade til en anden sti mod legejunglen, og mange børn benytter denne forbindelse på vej til og fra skole. Den nuværende hastighedsgrænse og den høje fart jeg oplever på Fredensgade, skaber utrygge forhold for disse børn.
StiKrydsningen er samtidig ikke tilstrækkeligt synlig for bilister, særligt dem, der ikke kender området. Jeg ønsker derfor, at der etableres et tydeligt markeret fodgængerfelt ved stikrydsningen fra Fredensgade.

4. Åbning af Industrivej

Jeg støtter forslaget om at undersøge muligheden for at åbne Industrivej for gennemkørende trafik.
Det vil potentielt kunne aflaste Slangerup centrum og mindske trafikbelastningen på de centrale veje. Det er dog vigtigt, at konsekvenserne for de omkringliggende boligområder samtidig undersøges.

5. Bedre kryds ved 365discount

Jeg støtter forslaget om at forbedre krydset ved Brobæksgade og Stationsvej ved 365discount. Krydset er ofte vanskeligt og utrygt at benytte, særligt i myldretiden, hvor det kan være svært at komme over som billist og lysregulering eller rundkørsel kunne være et forslag.

6. Begrænsning af lastbiltrafik gennem Slangerup

Jeg ønsker derfor, at kommunen i samarbejde med politiet sikrer en langt bedre håndhævelse af det eksisterende forbud mod gennemkørende lastbiltrafik i Slangerup centrum. Jeg oplever, at forbuddet ikke bliver respekteret, og at mange lastbiler fortsat benytter centrum som genvej frem for omfartsvejen.
Jeg foreslår, at kommunen undersøger muligheden for kameraovervågning med automatisk nummerpladegenkendelse ved ind- og udkørslerne til byen, så ulovlig gennemkørsel kan registreres og håndhæves, hvis lovgivningen giver mulighed for det.

Afslutning

Jeg håber, at Frederikssund Kommune vil prioritere disse forbedringer i Trafikplan 2026–2036. Særligt ønsker jeg, at trafiksikkerheden på Fredensgade får større opmærksomhed, da kombinationen af høj hastighed, mange børn, stikrydsninger og manglende sikre fodgængerforbindelser skaber unødvendige risici.
Jeg mener ovenstående foranstaltninger vil være et vigtigt skridt mod et tryggere Slangerup for alle.

Sikker trafik som cyklist

Høringssvar 24

Signe Revsbech
Kvinderupvej 14, 3550 Slangerup
15. oktober 2026 kl. 11:24

Forslag til forbedringer
Der mangler en opkørsel til cykelstien når man skal fra MP Jensens vej når man skal videre ud af byen på kongensgade
Der mangler en ordentlig cykelsti på det meste af Kongensgade… den er efterhånden så hullet og nogle steder også meget smal, kan kunne måske overveje at flytte cykelstien ind på den anden side af de parkerede biler midt i byen på Kongensgade..
I forhold til Kvinderupvej så bliver det er nej tak til bump, og slet ikke i midten af byen..
Lav nogle chikaner istedet…
Og ved ikke helt om det ville være muligt at ændre på noget i forhold til tung trafik… de knækker asfalten så man som cyklist har svært ved at kører ude i siden,

Vdr. trafikhandlingsplanen, projekt med prioritet nr 21, Rundkørsel Byvej/Linderupvej

Høringssvar 26

Jens Højslev Petersen, Linderupvejs Grundejerforening
Linderupvej 13, 3600 Frederikssund
15. oktober 2026 kl. 13:52

Høringssvar fra Linderupvejs Grundejerforening til Trafikplan 2026-2036.
Vdr. trafikhandlingsplanen, projekt med prioritet nr 21, Rundkørsel Byvej/Linderupvej
Grundejerforeningen interesserer sig meget for trafikafviklingen på Linderupvej. Det skyldes især, at der passerer snesevis af tunge lastbiltog hver dag med råstoffer og færdigvarer på vej til og fra byens største virksomhed ”Topsoe”. Endvidere kører der 1 til 2 busser i timen i hver retning. Samtidig er Linderupvej og Byvej anbefalet skolevej for en del børn på Græse Bakkeby-skolen. Sikkerheden i rundkørslen på Byvej er i den sammenhæng meget væsentlig.
Grundejerforeningen mener at det er et problem at Linderupvej i sin nuværende udgave mangler cykelbaner helt frem til rundkørslen. Ud for Linderupvej 1 forsvinder cykelbanen og cyklisterne sendes ud til lastbiler og busser netop som trafikken bliver mere hektisk i rundkørslen. Ikke så godt hvis man cykler til skole en kold og mørk vintermorgen. På dette, vejens smalleste sted, er der ydermere placeret busstoppesteder. Der er både plads til at busstoppestedet trækkes ind til siden, og at der laves fortov og cykelsti helt frem til stoppested og rundkørslen, på den kommunalt ejede jord.
Af den foreløbige projektbeskrivelse fremgår det, at man vil bygge en ny type rundkørsel, som den i krydset Strandvangen/Marbækvej i sydbyen. Den rundkørsel gør ikke noget godt for de svage trafikanter og bilerne kører hurtigt igennem. Rundkørslen er karakteriseret ved, at vigepligtsreglerne ”vendes på hovedet” ved hjælp af midterheller og en masse af hajtænder, så cyklister og fodgængere skal holde tilbage for bilerne. Meget upædagogisk når børnene i skolen lærer, at de kun har vigepligt på vej ind i rundkørslen -præcis som reglerne er i kommunens øvrige rundkørsler. Og så er fodgængerfelter fjernet.
Vi ønsker fortov og cykelbane hele vejen rundt i rundkørslen – og at cykelbanen markeres tydeligt med blå asfalt (som det tidligere har været). Og fodgængerfelterne ønskes tilbage.
Grundejerforeningen stiller gerne op til møde og besigtigelse af rundkørslen med administrationen. Grundlæggende synes vi, at det er en god ide at forbedre især tilkørslen til rundkørslen fra Linderupvej. Det er tiltrængt.
Der er vedlagt skitser af 1) rundkørslens nuværende udformning og 2) forslag til den fremtidige

udformning. I den fremsendte udgave af høringssvaret ses foto af rundkørslen som den var indtil den nylige om-asfaltering (med cykelbaner og fodgængerfelter)

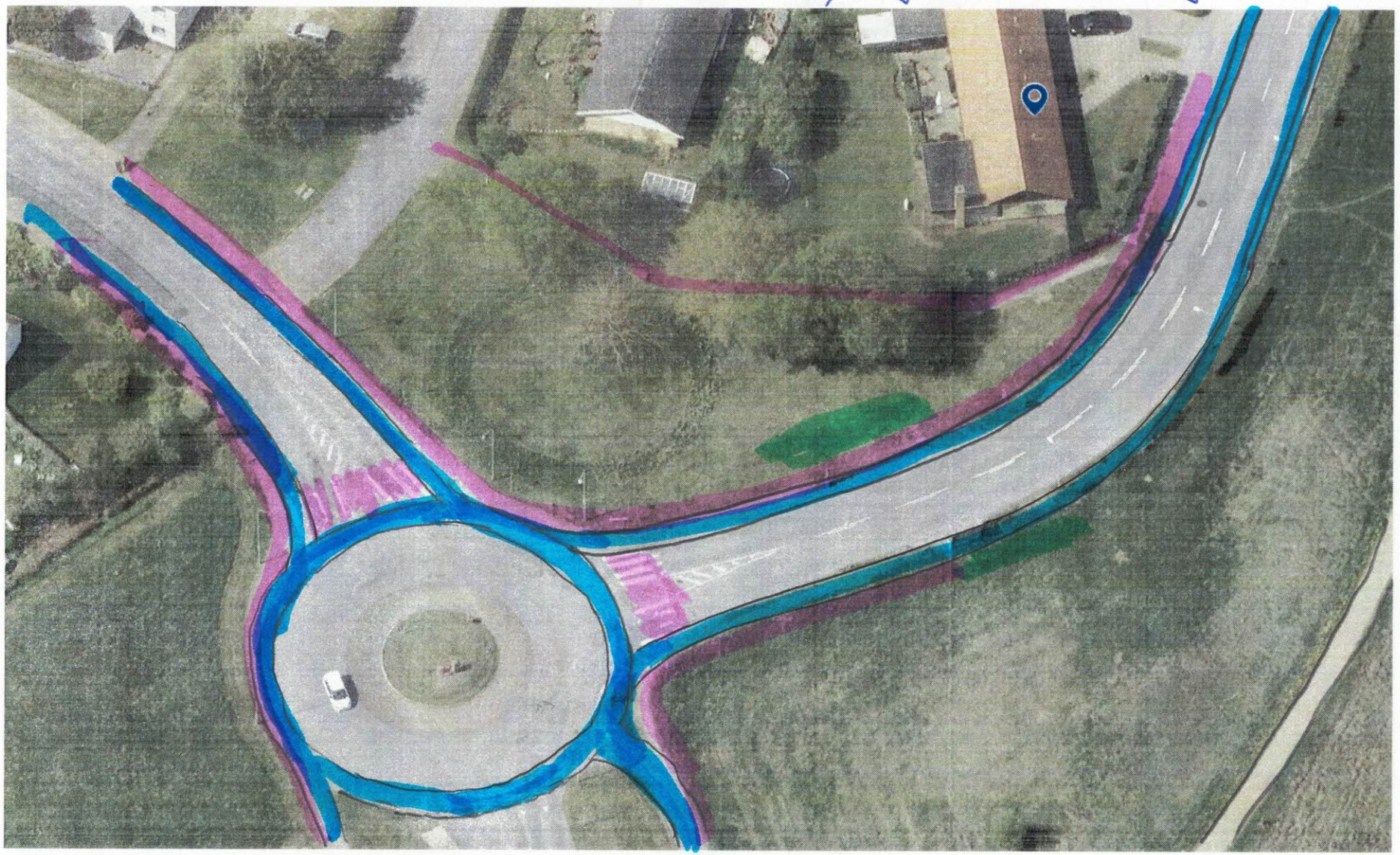
På grundejerforeningens vegne

Venlig hilsen

Jens Højslev Petersen (formand)
Linderupvej 13
3600 Frederikssund

..

ØNSKES RUNDKØRSEL BYVEJ - LINDERUPVEJ



CYKELSTI

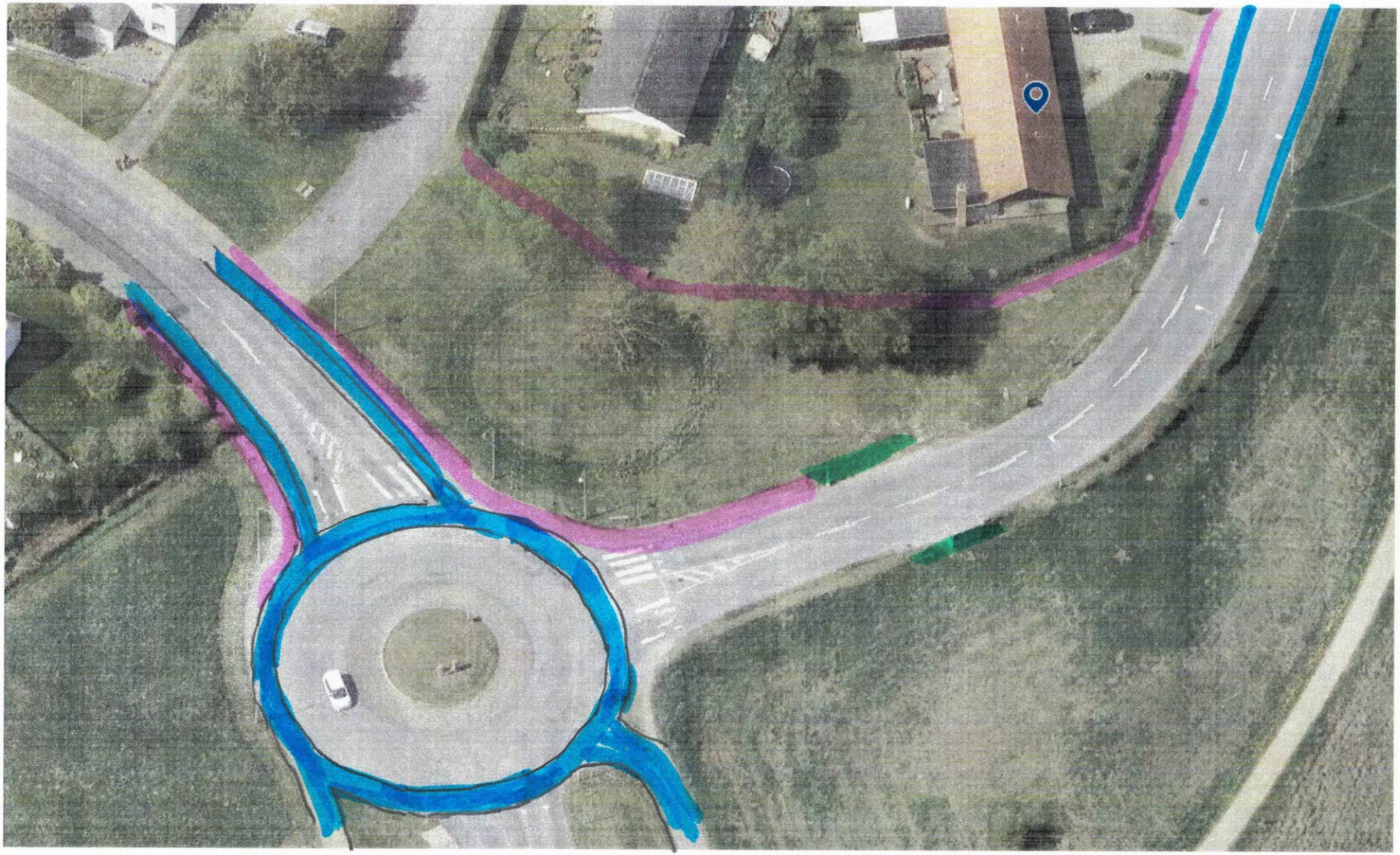
FODGÆNGER

BUS

N

HANCS

RUNDKØRSEL BYVEJ - LINDERUPVEJ



CYKELSTI

FODGÆNGER

BUS

N

Vedrørende trafiksikkerhed omkring Slangerup Skole, Byvang og Kingo

Høringssvar 27

Alex-Sander Martin Christensen
Engvej 1, 3550 Slangerup, 3550 Slangerup
15. oktober 2026 kl. 19:23

Høringssvar til Trafikplan 2026–2036
Vedrørende trafiksikkerhed omkring Slangerup Skole, Byvang og Kingo
Til Frederikssund Kommune, Vej og Trafik
Jeg ønsker hermed at gøre opmærksom på en væsentlig problemstilling i forbindelse med den foreslåede ændring af skolestrukturen i Slangerup, hvor afdeling Lindegård foreslås nedlagt, og eleverne samles på Byvang og Kingo.
De to modtagende skoleafdelinger ligger begge på Strandstræde. En sådan koncentration af elever kan medføre en betydelig ændring i trafikbelastningen, særligt i tidsrummet omkring skolestart og afhentning.
Allerede den 9. september 2026 fremhævede Slangerup Skoles skolebestyrelse bekymringer om sikre skoleveje ved Strandstræde og Slangerup Busterminal/Stationsvej i sit høringssvar til trafikplanen.
Der er derfor et konkret behov for at undersøge de trafikale konsekvenser af den foreslåede skolestruktur.
Jeg anmoder om, at følgende forhold undersøges:
Der gennemføres en konkret trafikanalyse af Strandstræde og de tilstødende veje med udgangspunkt i den foreslåede skolelukning.
Der foretages trafiktællinger ved Byvang og Kingo i morgen- og eftermiddagstimerne.
Den forventede ændring i antallet af afleveringsbiler, cyklister og gående elever beregnes.
Der gennemføres en særskilt vurdering af trafiksikkerheden for de yngste elever, herunder farlige krydsninger, adgangsveje, parkering og afsætningsforhold.
De eksisterende og nyligt etablerede stier på Strandstræde vurderes i forhold til den forventede fremtidige trafikbelastning.
Nødvendige trafiksikkerhedsforanstaltninger samt deres anlægs- og driftsomkostninger opgøres og indgår i den økonomiske vurdering af ændringen af skolestrukturen.
Jeg finder det væsentligt, at trafiksikkerheden ikke alene vurderes ud fra den nuværende skolestruktur, når kommunen samtidig overvejer at samle en større del af eleverne på to adresser

på Strandstræde.
Jeg anmoder derfor om, at Frederikssund Kommune koordinerer trafikplanlægningen med den igangværende skolestrukturproces, så de forventede trafikale konsekvenser bliver belyst, inden der træffes endelig beslutning.
Jeg ønsker samtidig en konkret tilbagemelding på, hvordan mine bemærkninger indgår i den videre behandling af Trafikplan 2026–2036.
Med venlig hilsen
Alex-Sander Martin Christensen

Øget prioritering af St. Rørbækvej ved indkørsel til byen i syd og nord (ID 9)

Høringssvar 28

Martin Nöhrlind Lehmann, Børnehuset Rørskov
Store Rørbæksvej 9B, 3600 Frederikssund
15. oktober 2026 kl. 20:01

Høringssvar vedrørende Trafikplan 2026-2036
Til Udvalget for Teknik og Klima
Forældrebestyrelsen i Børnehuset Rørskov takker for muligheden for at afgive høringssvar til Frederikssund Kommunes Trafikplan 2026-2036.
Som forældrebestyrelse for Institutionen Rørskov har vi særligt fokus på trafiksikkerheden omkring institutionen på Store Rørbækvej. Det skyldes, at Store Rørbækvej bærer størstedelen af den daglige trafik til og fra Børnehuset Rørskov, og at mange små børn og deres forældre færdes på og omkring vejen. Derudover benytter institutionen også strækningen i forbindelse med ture og aktiviteter, bl.a. til gadekæret og til gymnastik i forsamlingshuset hver tirsdag og torsdag.
Vi oplever, at der generelt bliver kørt stærkt på vejen, hvilket skaber utryghed blandt både forældre og personale, når de færdes på strækningen sammen med børnene.
Oplevelsen bekræftes af kommunens egen hastighedsmåling ved Store Rørbækvej nr. 10 fra foråret 2024. Næsten to ud af tre bilister (65 %) kører over den tilladte hastighed på 50 km/t, og gennemsnitshastigheden ligger på 54 km/t. Hver dag kører omkring 160 bilister over 65 km/t, altså så hurtigt, at det udløser et klip i kørekortet, og 13 bilister kører over 80 km/t, hvilket giver betinget frakendelse. I retning mod nordvest kører hele 74 % for stærkt. Det er på denne strækning, at børn og voksne fra Rørskov færdes hver dag.
Vi mener, at trafiksikkerhed for de yngste trafikanter bør være et væsentligt hensyn i kommunens prioritering af indsatser, og da Store Rørbækvej er placeret som nr. 62 i den foreslåede Trafikhandlingsplan, vil vi opfordre kommunen til at hæve prioriteringen af strækningen væsentligt, så forbedring af trafiksikkerheden omkring Rørskov kan gennemføres tidligere i planperioden.
Dette høringssvar sendes på vegne af Forældrebestyrelsen i Børneshuset Rørskov
af Martin Nöhrlind Lehmann, formand for forældrebestyrelsen i Børneshuset Rørskov.

Mastra

Hastighedsklassifikation
Hovedresultater

Udskr. 26.06.2024 10:00

Målested	209795001	GPS 55.801413,12.112984
Bestyrer	250	Frederikssund
Vej	2097950-0	Store Rørbækvej
Lokalitet	0/946	v.nr.10
RetningSpor	-1	Kanal 1, mod nordvest
Køretøjsart	MOTORKTJ	Motorkøretøjer
Periode	29.04-08.05.2024	(fma_v14_ek, HK-12 60B)
Kommentar		
Hast.grænse	50	km/t

Resultater for	**År**
Årsdøgn	583
Julidøgn	477
Hverdagsdøgn	657
Æ10høj	9
Æ10lav	4
Talte dage	8,9
Trafiktype	Bolig-arbejdssted

Kun fuldt talte døgn indgår

Hastigheds-	Hverdage (pr.døgn) Døgn 6			Lørdage (pr.døgn) Døgn 1			Søndage (pr.døgn) Døgn 1			Helligdage (pr.døgn) Døgn 0			Ugedøgn (5*hvd+lør+søn)/7		
interval	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%
0 - 30	17	2	2	2	0	0	4	1	1				13	2	2
30 - 35	14	3	5	5	2	2	6	1	2				12	2	4
35 - 40	25	3	8	2	0	2	7	2	4				19	3	7
40 - 45	40	6	14	30	6	8	36	7	11				38	6	13
45 - 50	89	13	27	69	15	23	70	15	26				83	13	26
50 - 55	125	18	45	106	23	46	102	22	48				119	20	46
55 - 60	134	20	65	95	20	66	101	22	70				124	19	65
60 - 65	103	15	80	74	16	82	59	12	82				93	15	80
65 - 70	63	9	89	43	9	91	39	9	91				57	10	90
70 - 75	43	6	95	28	6	97	29	6	97				39	6	96
75 - 80	19	3	98	5	1	98	9	2	99				16	2	98
80 - 180	12	2	100	7	2	100	5	1	100				10	2	100
85% fraktil km/t	67,7			66,5			66,5						67,5		
Gennemsnit km/t	56,3			56,9			56,1						56,3		
I alt antal	684			466			467						623		

Mastra

Hastighedsklassifikation
Hovedresultater

Udskr. 26.06.2024 10:00

Målested	209795001	GPS 55.801413,12.112984
Bestyrer	250	Frederikssund
Vej	2097950-0	Store Rørbækvej
Lokalitet	0/946	v.nr.10
RetningSpor	+2	Kanal 2, mod sydøst
Køretøjsart	MOTORKTJ	Motorkøretøjer
Periode	29.04-08.05.2024	(fma_v14_ek, HK-12 60B)
Kommentar		
Hast.grænse	50	km/t

Resultater for	**År**
Årsdøgn	481
Julidøgn	393
Hverdagsdøgn	534
Æ10høj	7
Æ10lav	3
Talte dage	8,9
Trafiktype	Bolig-arbejdssted

Kun fuldt talte døgn indgår

Hastigheds-	Hverdage (pr.døgn) Døgn 6			Lørdage (pr.døgn) Døgn 1			Søndage (pr.døgn) Døgn 1			Helligdage (pr.døgn) Døgn 0			Ugedøgn (5*hvd+lør+søn)/7		
interval	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%
0 - 30	12	2	2	3	1	1	4	1	1				10	2	2
30 - 35	19	4	6	9	2	3	2	0	1				15	3	5
35 - 40	31	5	11	12	3	6	16	4	5				26	5	10
40 - 45	60	11	22	61	15	21	55	14	19				59	11	21
45 - 50	137	24	46	106	26	47	108	27	46				128	25	46
50 - 55	125	23	69	94	23	70	87	22	68				115	23	69
55 - 60	84	15	84	65	16	86	58	14	82				78	15	84
60 - 65	54	9	93	29	7	93	37	10	92				48	9	93
65 - 70	22	4	97	18	4	97	18	4	96				21	4	97
70 - 75	9	2	99	7	2	99	8	2	98				9	2	99
75 - 80	4	1	100	3	1	100	8	2	100				4	1	100
80 - 180	2	0	100	1	0	100	0	0	100				2	0	100
85% fraktil km/t	60,7			59,8			61,5						60,7		
Gennemsnit km/t	51,1			51,4			52,0						51,2		
I alt antal	559			408			401						515		

Mastra

Hastighedsklassifikation
Hovedresultater

Udskr. 26.06.2024 10:00

Målested	209795001	GPS 55.801413,12.112984
Bestyrer	250	Frederikssund
Vej	2097950-0	Store Rørbækvej
Lokalitet	0/946	v.nr.10
RetningSpor	T	Total trafik
Køretøjsart	MOTORKTJ	Motorkøretøjer
Periode	29.04-08.05.2024	(fma_v14_ek, HK-12 60B)
Kommentar		
Hast.grænse	50	km/t

Resultater for	**År**
Årsdøgn	1.064
Julidøgn	869
Hverdagsdøgn	1.191
Æ10høj	16
Æ10lav	7
Talte dage	8,9
Trafiktype	Bolig-arbejdssted

Kun fuldt talte døgn indgår

Hastigheds-	Hverdage (pr.døgn) Døgn 6			Lørdage (pr.døgn) Døgn 1			Søndage (pr.døgn) Døgn 1			Helligdage (pr.døgn) Døgn 0			Ugedøgn (5*hvd+lør+søn)/7		
interval	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%	antal	%	akk.%
0 - 30	28	2	2	5	1	1	8	1	1				22	2	2
30 - 35	32	3	5	14	1	2	8	1	2				26	2	4
35 - 40	56	4	9	14	2	4	23	2	4				45	4	8
40 - 45	100	8	17	91	10	14	91	11	15				97	9	17
45 - 50	226	19	36	175	20	34	178	20	35				212	18	35
50 - 55	250	20	56	200	23	57	189	22	57				234	21	56
55 - 60	218	17	73	160	18	75	159	19	76				201	18	74
60 - 65	157	13	86	103	12	87	96	11	87				141	12	86
65 - 70	85	7	93	61	7	94	57	6	93				78	7	93
70 - 75	52	4	97	35	4	98	37	4	97				47	4	97
75 - 80	23	2	99	8	1	99	17	2	99				20	2	99
80 - 180	15	1	100	8	1	100	5	1	100				13	1	100
85% fraktil km/t	64,6			64,1			64,3						64,6		
Gennemsnit km/t	54,0			54,3			54,2						54,1		
I alt antal	1.242			874			868						1.136		

Fjordlandsskolens høringssvar vedrørende Trafikplanen

Høringssvar 29

Anne Hegestand, Fjordlandsskolen
Selsøvej 16, 4050 Skibby
15. oktober 2026 kl. 21:00

Se vedlagt høringssvar vedhæftet i PDF



Fjordlandsskolen
Afdeling Dalby, Skuldelev og Skibby

Høringssvar vedrørende Trafikplan 2026-2036

Fjordlandsskolens skolebestyrelse indgiver hermed sine kommentarer til Trafikplan 2026-2036. Vi værdsætter det grundige arbejde i planen og ambitionerne om færre tilskadekomne, mere tryghed i trafikken og flere der benytter grønne transportformer som at gå, cykle eller tage kollektiv trafik.

Når det er sagt, så er Fjordlandsskolen sammen med Jægerspris skole de skoler i kommunen, med det største opland og vi oplever at der er lang vej til at nå ambitionerne i trafikplanen.

At bo på landet, indebærer selvsagt at man har længere til skole, og at man må benytte offentlig bus, skolebus, cykel/knallert eller køres af forældre. Samtidig er skolevejene ad landevejen også den vej områdets travle pendlere og andet trafik benytter, så stort set alle vores større landeveje som forbinder landsbyerne, behøver tryghedsskabende tiltag som cykelstier, fartdæmpning m.m.

Ingen forældre i disse områder ønsker at deres børn cykler i skole. Der er ingen vejbelysning, vejene er smalle, hastighederne for køretøjer er alt for høj, rabatterne er høje og vejenes forløb giver flere passager med igen synlighed og da slet ikke i vintertid, glat føre m.m.

Hvis man ikke tager tiltag til at skabe en tryg skolevej, for børn i alle aldre, får man ikke flyttet elever over til egen transport på cykel/knallerter. Selv i vores skolebyer (Skibby, Dalby og Skuldelev) oplever vi at elever vælger cykel fra, da vejene er smalle og uden cykelsti, så forældre ikke tør lade deres børn cykle til skole, ligesom der er særdeles meget tung trafik som kun bliver værre med den udvikling der skal se i vores område på grusgrave m.m.

De manglende sikre skoleveje og cykelstier skaber et øget behov for offentlig transport og skolebus ordninger. Ordninger som i dag giver meget lange transporttider, ventetider og påvirker eleverne sociale og læringsmæssige trivsel.

I dag passer flere busser ikke med skolens skema tider, elever fra Udskolingen skal selv tage med den offentlige bus og kan ikke køre med i skolebussen som henter mindre søskende.

Der er ingen busser i skolernes ferie eller busser som gør at eleverne kan gå til fritidsaktiviteter, hvilket skaber børn som i hverdagen og ferierne er alene hjemme uden kontakt til venner, man kan ikke komme i SFO eller Klub uden at skulle bruge det offentlige og dermed også med en brugerbetaling for familierne.

Reelt er det sådan i dag at elever og familier i kommunens yderområder er pålagt en ekstra skat i form af betaling for offentlig transport for elever i folkeskolens udskoling, uden at der er etableret sikker skolevej så denne udgift kunne undgås. Er det rimeligt?

Vi tager meget gerne byrådet med på en cykeltur mellem byerne og skolerne i vores område. En cykeltur som vi bør tage om morgenen til almindelig mødetid kl. 08.00 og igen om eftermiddagen når de kører hjem fra SFO/Klub/fritidsaktiviteter.

Konkret har vi følgende kommentarer som uddybes i det følgende:

1. Overordnet om skoleveje og anbefalede ruter
2. Bemærkninger vedrørende vores Skolebyer Skibby, Dalby og Skuldelev
3. Bemærkninger vedrørende vores landsbyer
4. Bemærkninger om vejnettet i øvrigt
5. Kollektiv trafik

Skoleveje og anbefalede ruter:

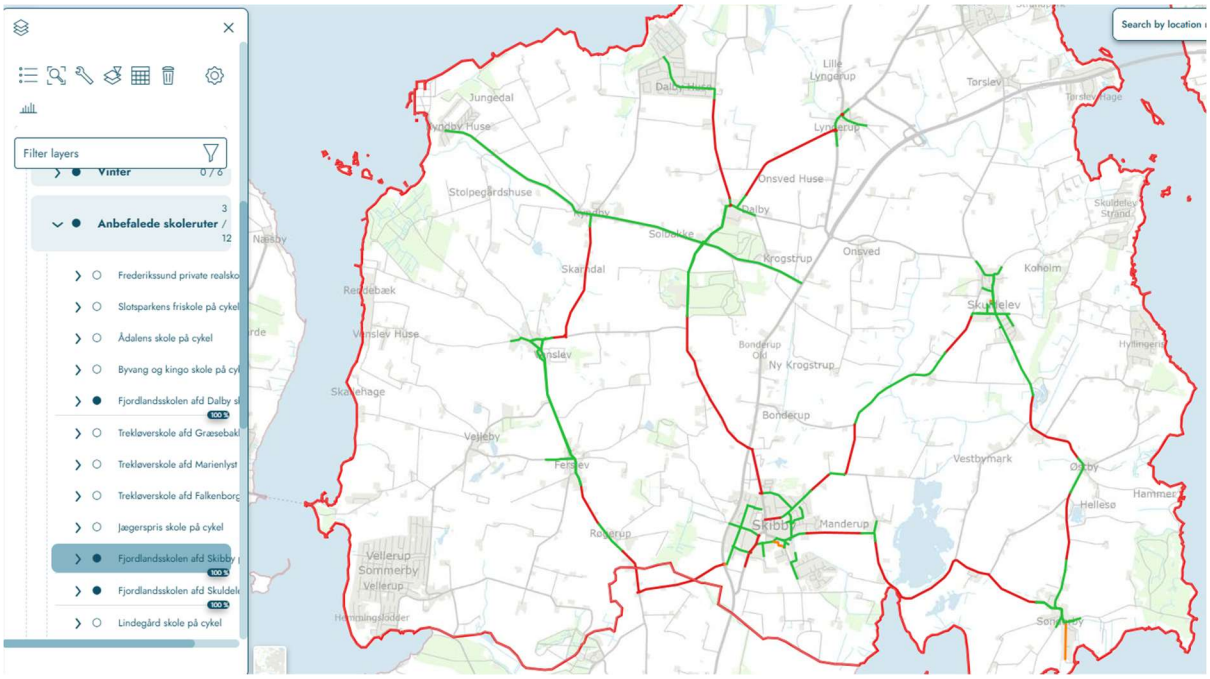
På kortet herunder ses anbefalede skoleruter til de tre afdelinger under Fjordlandsskolen.

Her skal bemærkes at den vestlige del af skoledistriktet ikke har en anbefalet skolerute. Landsbyerne Vellerup og Vejleby har ikke en skolerute mod hverken Dalby eller Skibby. Skolebestyrelsen er interesserede i at så mange som muligt i skoledistriktet har mulighed for at vælge distriktskolen til, hvorfor det virker urimeligt at undlade landsbyer i oversigten over skoleruter. Ydermere fordi vi som skolebestyrelse kan noteres os at prioriteter i trafikplanen også afgøres af om det indbefatter en skolerute.

Samtidig skal det påpeges at der i kommunen arbejdes med ny skolestruktur, hvor en evt. Ny struktur, vil få behov for at lave skolerute mellem Dalby og Skuldelev, og at skoleruter mellem Dalbys opland og Skibby, får større vigtighed.

Skolebestyrelsen opfordrer samtidig til at der kigges geografisk på Vellerup, Vejleby og Ferslev og at den nærhed der er her på kommunegrænsen gør, at en del skoletrafik går over kommunegrænsen, og at der derfor også bør kigges på at skabe sikre skoleveje i samarbejde med Lejre kommune.

Endelig er det også vigtigt at påpege at skolevej fra Manderup, Selsø, Sønderby, Østby m.m. er lige så udfordret som veje til og fra Dalby og Skuldelev.



Skolebyerne – særlige opmærksomhedspunkter

Skibby:

Cykelsti i Skibby vil være rigtig godt, og har været et ønske hos borgere længe. De to projekter 42 og 43, prioritet 23 og 25 vil binde Skibby sammen med cykelstinettet mod Frederikssund, og gøre det langt mere sikkert for skolebørnene at færdes igennem Skibby.

Men det er synd at cykelstiprojektet ikke fortsættes i hele Hovedgadens længde og forbindes med cykelstien langs Skibbyvej mod syd. En stor del af Skibbys trafik går denne vej, hvor Skibby er forbundet med Lejre kommunes nordligste landsbyer. Cykelstien langs Skibbyvej binder netop de to kommuner sammen, og et projekt om cykelsti, bør ikke kun se på at binde Frederikssund kommunes cykelstinetværk sammen, men også hvordan det binder sammen med øvrige cykelstier og pendlingsmønstre ud og ind af kommunen.

Den eksisterende cykelsti langs Skibbyvej er meget brugt af både skolebørn, cykelryttere og turister, og da den ophører ved Hovedgaden, og leder cyklisterne ind om Skibby, vil det være en meget brugt og værdsat cykelsti-strækning.



Skuldelev by:

Skolebestyrelsen hilser projekterne om cykelstierne rundt om Skuldelev meget velkomne. Især cykelstien mellem Skuldelev og Skibby hilses meget velkommen, så eleverne i udskolingen får bedre mulighed for selv at færdes mellem vores byer.

Dog skal det bemærkes, at mange af vores forældre klager over at det er svært for cyklister at færdes i Skuldelev by, da vejene er smalle. Hvorfor er der ikke kigget på løsninger inde i byen?



Dalby:

Skolebestyrelsen hilser det velkomment med cykelsti som binder Lyngerup og Dalby huse sammen med Dalby.

Men vi undrer os over at der ikke er kigget på selve Dalby, hvor der mangler en god vej til bløde trafikanter, fra Brugsen og videre. Der er kun projekteret på vejene ud af Dalby,

men ikke på at binde dem sammen med eksisterende cykelsti på Solbakkevej, som ophører ved Brugsen?



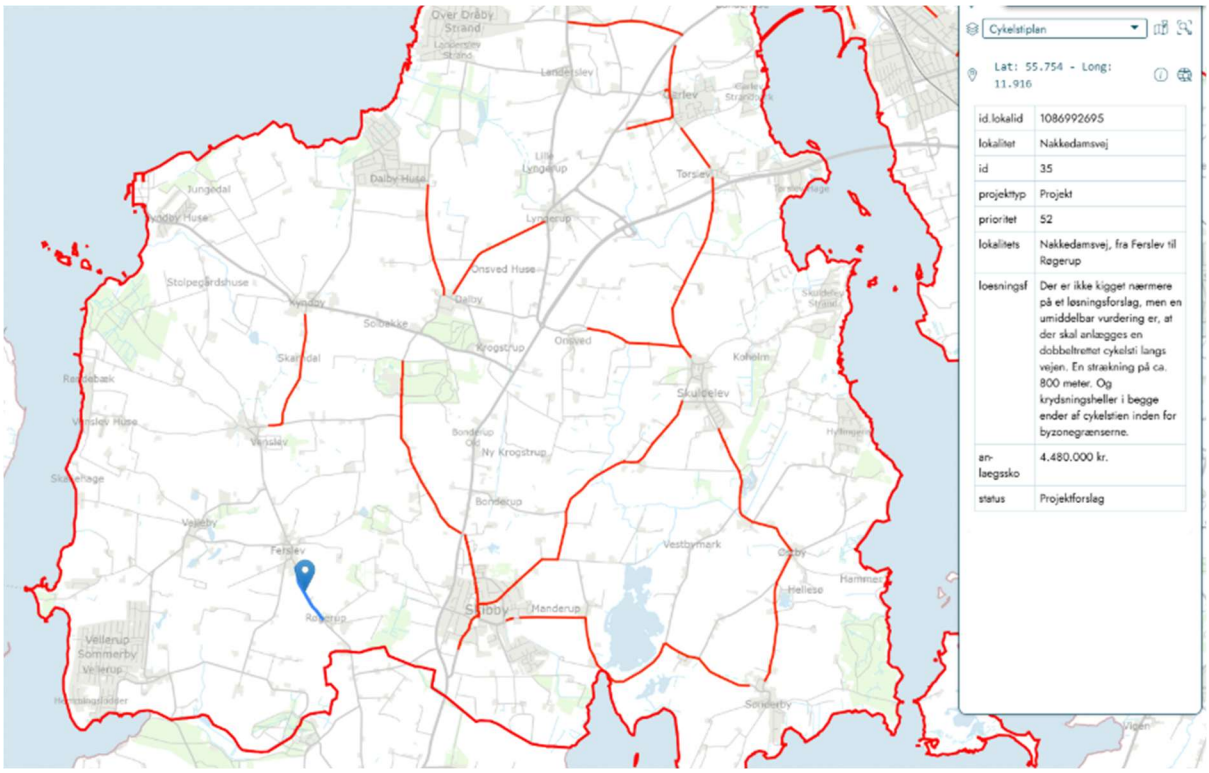
Yderligere skal nævnes, at Østergaardsvej oplever en anden brug, efter at Kronprinsesse Marys bro åbnede. Østergaardsvej er nu meget mere befærdet, da den binder Dalby sammen med rundkørslen ud til Fjordlandsvej. Østergaardsvej er samtidig smal, og ikke egnet til den mængde trafik. Der bør også ses på, hvordan denne skolevej, kan gøres mere sikker.

At binde Dalby sammen med Skibby, via cykelstiplan id 32, prioritet 27, hilser skolebestyrelsen velkomment, da det vil give en bedre sammenhæng mellem vores skoler, og give udskolingseleverne bedre muligheder for selv at transportere sig.

Øvrige landsbyer

Ferslev-Røgerup

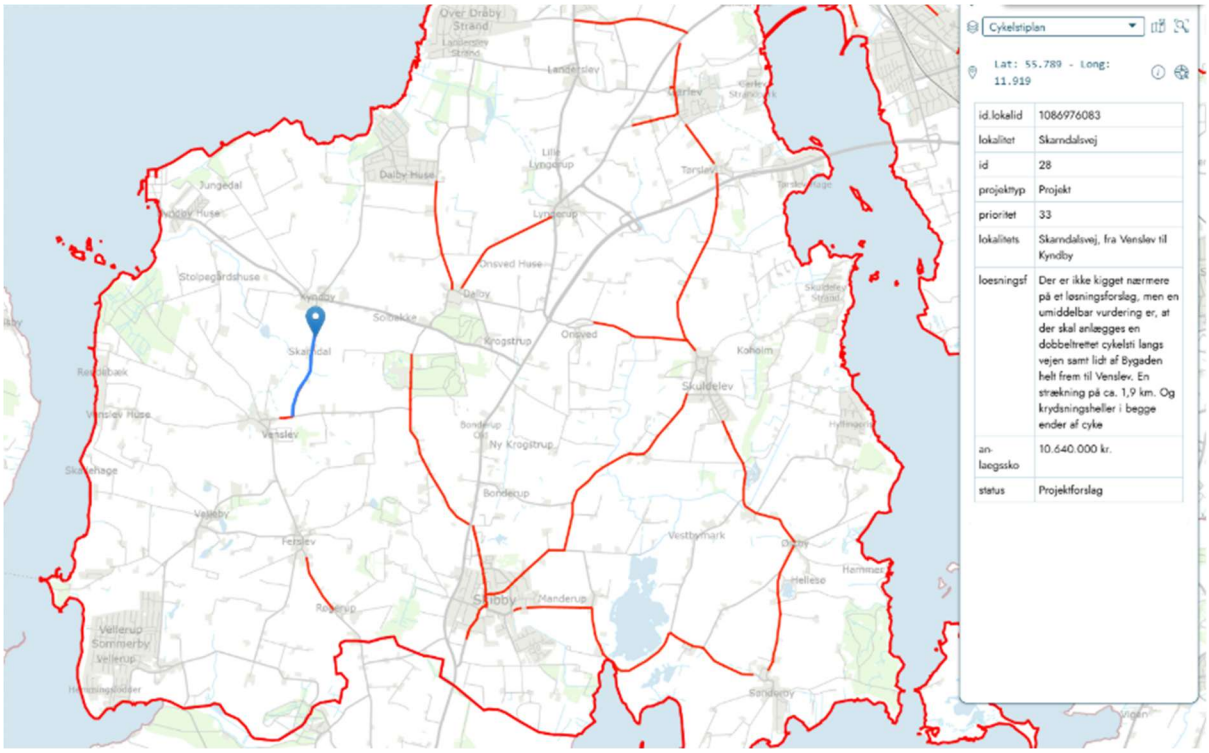
Projekt id 35, prioritet 52 beskriver cykelsti mellem Ferslev og Røgerup, hvilket vil samle to landsbyer, hvilket selvfølgelig vil være godt for lokalsamfundene. Men skolebørnenes rute går længere end til Røgerup. Skolebestyrelsen undrer sig over at der ikke er kigget på strækningen videre mod kommunegrænsen, hvilket ellers er en rigtig farlig strækning med bakker, sving og tung industritrafik.



Et alternativt forslag til en skolerute, kunne være at forbinde Ferslev med Skibby, via den gamle postrute igennem skoven. En rute der ville flytte skolebørnene fra biler/usikker vej, til en rute igennem skov, som også kunne blive et aktiv for aktivt udeliv og turisme. Om det er muligt at etablere partnerskaber med jordejere, kan skolebestyrelsen ikke vurdere, men skolebestyrelsen mener at en sikker cykelrute fra Ferslev til Skibby, vil kunne få flere fra det vestlige af distriktet, til at vælge distrikskolen til.

Venslev-Kyndby:

Fornuftigt at binde Venslev sammen med cykelstinetværket til Dalby skole. Såfremt Dalby skole altså ikke lukkes. Men uanset, vil det give cyklister bedre mulighed for at bevæge sig mod Frederikssund, og vil også gavne turister og motionister.



Der er dog ikke set på skolerute fra Venslev til Skibby, så udskolingselever fra Venslev, vil ikke med disse planer have en oplagt skolerute til distriktskolen.

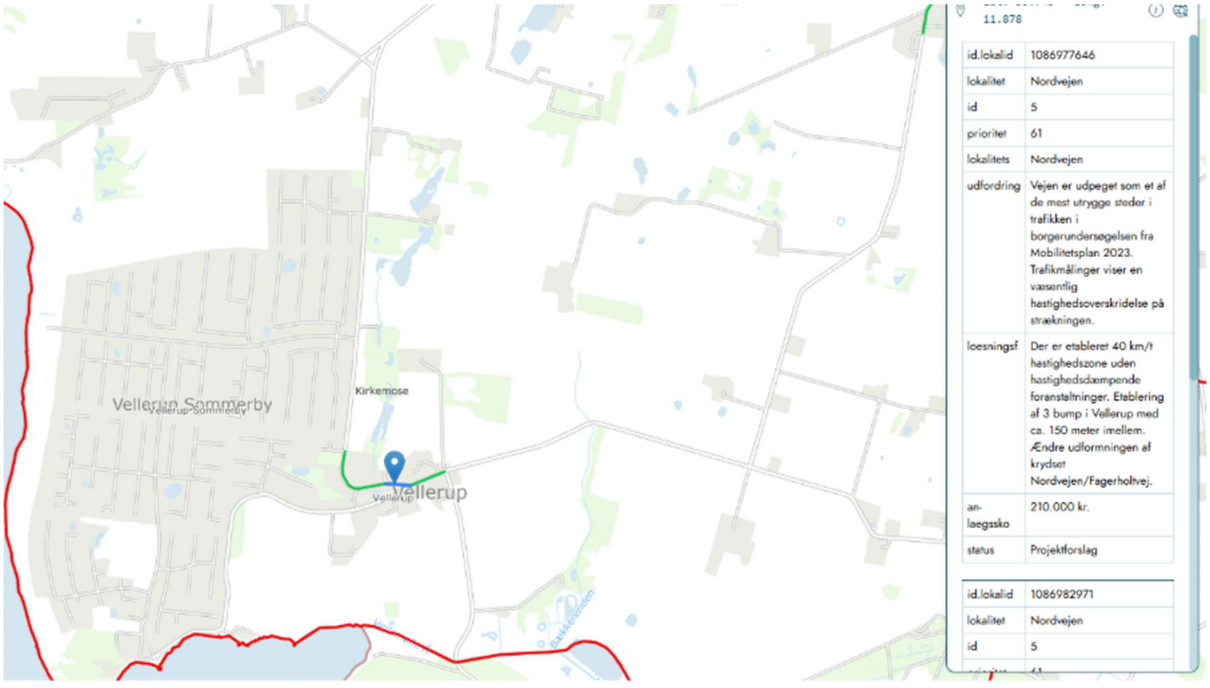
Vellerup:

Skolebestyrelsen noterer sig at Vellerup er ikke medtaget på kort om skoleveje, og har ingen projekter omkring sikring af vejene. Skolebestyrelsen er vidende om at mange i området her, fravælger distriktskolen og i stedet vælger enten privat skole, eller Lejre kommunes skole, qua geografisk placering. Men skolebestyrelsen ønsker at der ses på at sikre skolevej til også dette område.

Vellerupvej ned til Egholm skov og kommunegrænsen, bør laves sikker for cyklister. Både da det er Vellerups primære vej til skole, hvis man vælger nærmeste skole (Kirke Hyllinge). Skolebestyrelsen ønsker at ses på en sikker skolevej fra Vellerup til Fjordlandsskolen afd. Skibby eller Dalby, da skolebestyrelsen er optaget af at tiltrække flere til distriktskolen, men anerkender at vejnet og forældres køremønstre, gør det svært at tiltrække netop fra dette område.



Note fra Trafikhandlingsplan på kort, ses at Nordvejen igennem Vellerup er udpeget som et af de mest utrygge steder i kommunen. Her er fremsat projektforslag om bump til nedsætning af hastigheden, men ikke kigget på tiltag til at de bløde trafikanter får plads til at færdes på vejen.



Sønderby-Østby-Manderup

Der er ikke set på skolerute fra Sønderby-Østby-Manderup til Skibby, så udskolingselever fra disse områder, vil ikke med disse planer have en oplagt skolerute til distriktskolen.

Projekt id 39, prioritet 50 beskriver cykelsti mellem Sønderby bro og Skibby, hvilket vil skabe en sikker skolevej fra Sønderby sammen med projektet omkring cykelsti fra Østby, hvilket vil være godt ikke kun for vores elever, men også for lokalsamfundene og turismen i dette område.

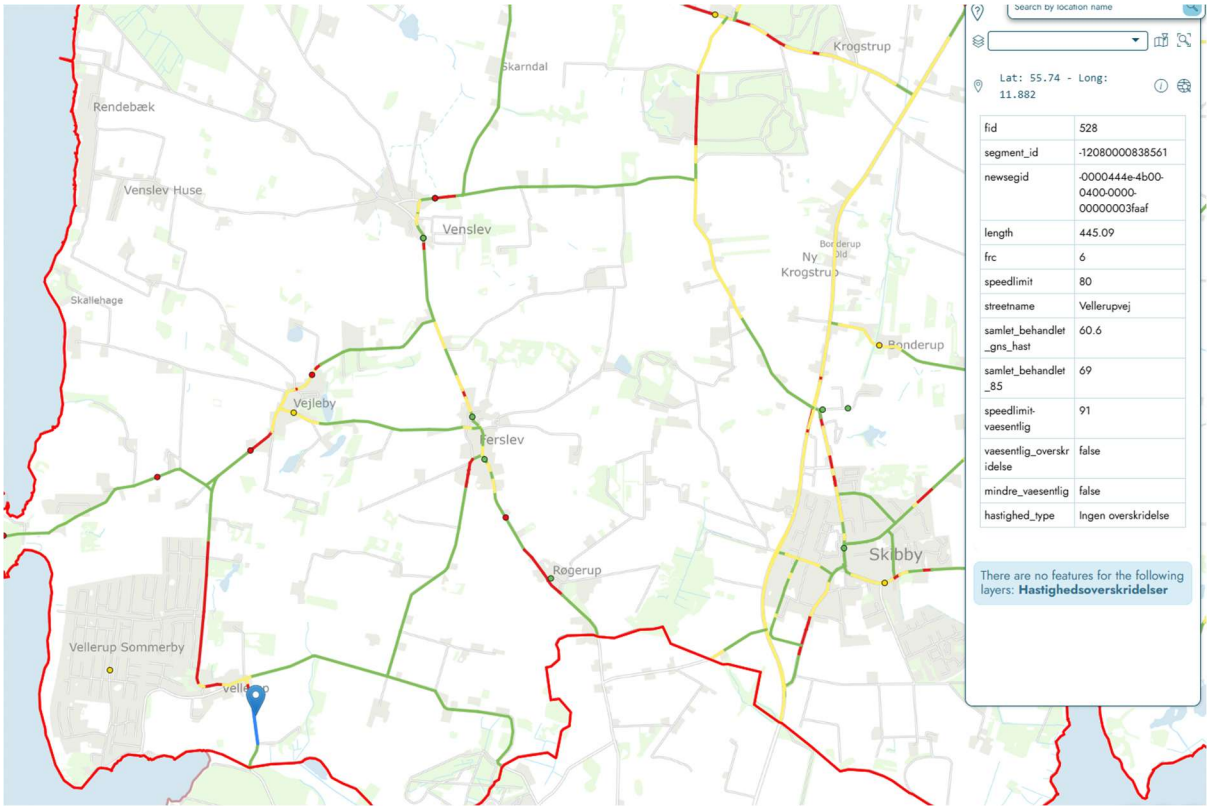
Vejnet og hastighedsgrænser

Skolebestyrelsen bemærker at metoden til at afgøre om en vej er Rød, gul eller grøn, er ud fra hastighedsgrænser. Generelt set, har Fjordlandskolen et stort opland og mange mindre landeveje, hvor der ofte må køres 80km/t. Mange forældre oplever at det er utrygt at cykle på disse veje, og vælger derfor bilen i stedet.

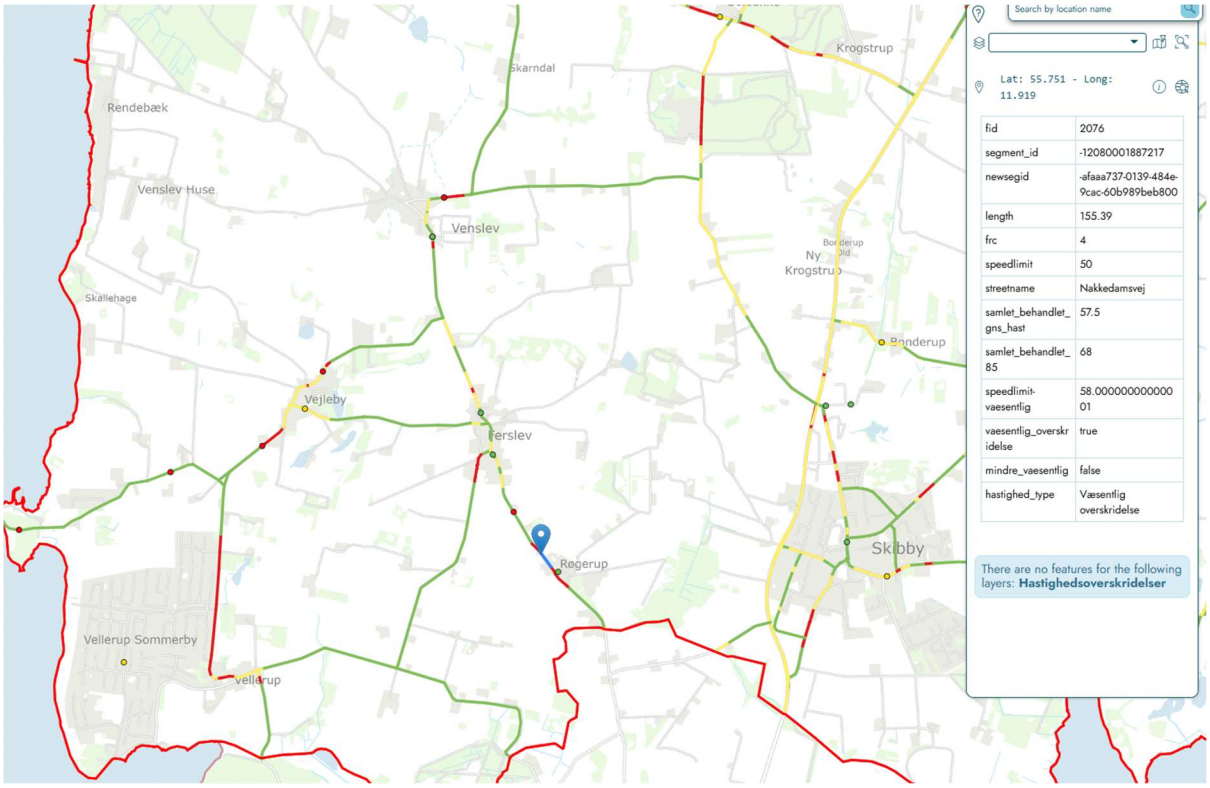
Små landeveje som ikke har retvisende hastighedsbegrænsning:

En del af de små landeveje viser grønt, da hastighedsgrænsen er 80km/t, men mange af vejene er ikke egnet til 80km/t, så det giver et misvisende billede.

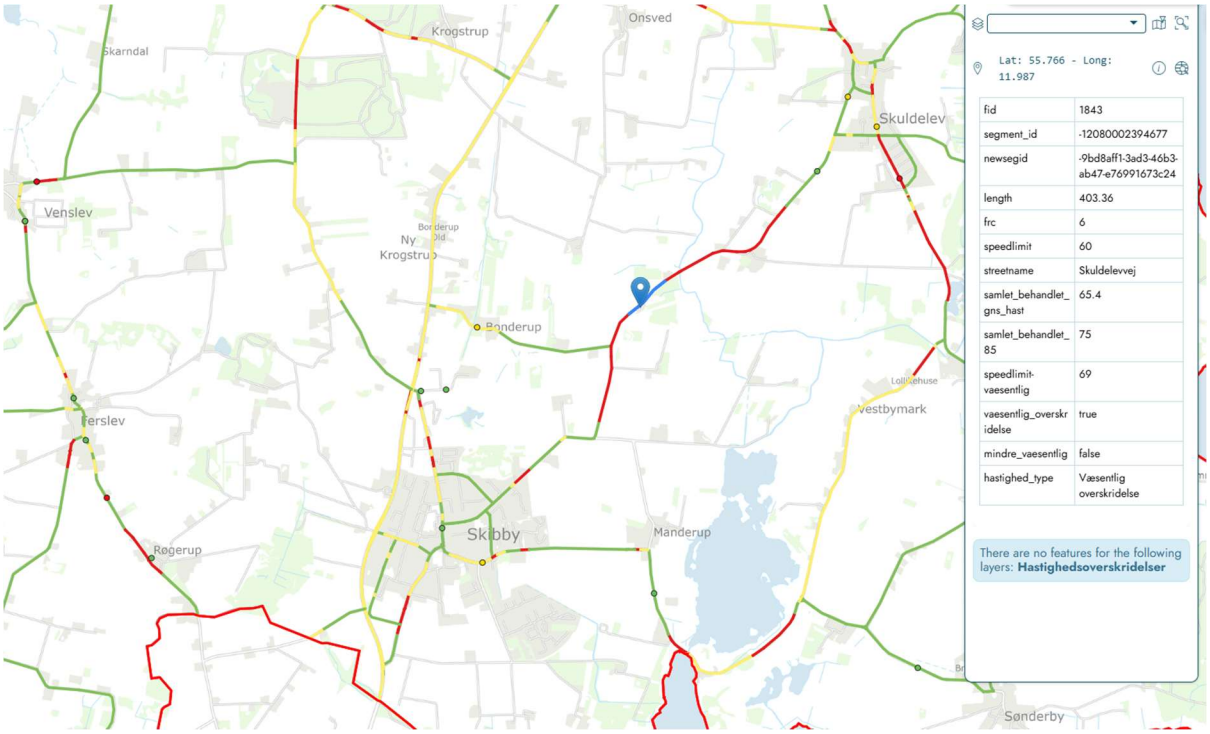
Ex. Er nordvejen ekstremt ubehagelig at cykle på, især op af bakke, hvor der er fuld optrukket linjer på vejen, da biler ikke kan se om de kan overhale, men alligevel overhales der ofte, og for cyklister, betyder det en tur i grøften, hvis der kommer en overset modkørende. Oplevelser, som ikke tælles med i statistik for trafiksikkerhed, men som afholder forældre og børn i at cykle.



Røgerup er et godt eksempel på at hvis hastigheden sænkedes på de små veje, så ville hastigheden blive overskredet, og vejene ville være kategoriserede som røde:



Skuldelevvej viser det samme:



Kollektiv trafik

Skolebestyrelsen finder det prisværdigt med målsætningerne for kollektiv trafik. Jo flere, som benytter kollektiv trafik, jo bedre tilbud kan den kollektive trafik tilbyde.

Set fra Fjordlandet, er kollektiv trafik dog ofte langsommere end at køre i egen bil, og det er derfor det, de fleste pendlere vælger. Men vores børn og unge benytter den kollektive trafik, så hvis de oplever den som god og tidsbesparende, vil de kunne fortsætte med at benytte den, også ind i voksenlivet.

En observation fra Fjordlandet er, at det fungerer fint at tage bus fra Skibby ind til Frederikssund, for at rejse videre ind mod København. Men forsinkelser på vej tilbage i S-toget, kan gøre at man ikke kan når forbindelsen videre, og at det derved giver yderligere forsinkelse til næste bus går (op til en time). Usikkerheden for hjemturen er det som får flest pendlere til at vælge bil frem for kollektiv i Fjordlandet.

Der er ikke nok forbindelse på tværs af Hornsherred også i ydertimerne hvor vores unge skal hjem fra arbejde, studieliv og lignende og det begrænser udviklingen i vores områder.

En anden observation er forslaget om en forbindelse mellem Holbæk, Skibby, Vinge, Hillerød. Den bakker skolebestyrelsen op om, men finder intet om den i trafikplan 2026-2036. En forbindelse mellem Hillerød og Holbæk, vil gøre pendlermulighederne for både unge og voksne nemmere og give flere muligheder for uddannelse til vores unge i Fjordlandet.