

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 en uheld 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.
- Selvseleksion 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 cykelstinet 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 porteføljestyrimodell 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 genberegnet 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 sikkerhedshenverdeler og en begrundet årlig tilbagemelding til borgere, der har henvendt sig.
- Gennemfør en uvildig evaluering af supercykelstipjektet i Slangrup, 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 Slangrup har blotlagt, risikerer planen at forblive et velskrevet katalog. Jeg opfordrer udvalget til at bruge høringsen 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 Slangrup

Telefon 5124 5878 / Email john@gotze.dk