

Fjordlandslistens hørings svar til
Kommuneplan 2021-2033

Dato: 9 september 2021



Fjordlandslisten
FrederiksSUND FORNUFT

Indhold

Indledning.....	3
Ineffektiv borgerinddragelse	3
Forældet datagrundlag	3
Manglende respekt for Kommunalplan/Lokalplaner	4
Manglende helhedsplaner for de 4 hovedbyer	4
Landsbyerne	5
Overordnet indledning til området	5
Høringssvar vedr.: Landsbyerne	6
Infrastruktur & Støj.....	11
Overordnet indledning til området.	11
Høringssvar vedr: Veje og kollektive trafik anlæg.	12
Høringssvar vedr.: Den kollektive transport.....	13
Høringssvar vedr.: Cykel- og gangstier.	18
Trafikstøj.....	18
Solceller	19
Naturbeskyttelse – Grønt Danmarkskort	19
Turismestrategi.....	20
Overordnet indledning til området	20
Høringssvar vedr. Turisme.....	21

Indledning

Hermed fremsendes Fjordlandslistens hørings svar til kommuneplan 2021-2033.

Ineffektiv borgerinddragelse

Borgerinddragelse eller nærmere mangel på samme er et fast punkt på vores hørings svar, da kommunen fortsætter med den ineffektive model med en standard høringsperiode kombineret med et eller flere traditionelle fysiske borgermøder.

Vi håber på, at borgerinddragelsen snart bliver taget mere alvorligt, og at kommunen begynder at tage andre og mere effektive midler i brug for at inddrage borgerne og få noget konstruktiv feedback i tide, så det også kan få indflydelse på planerne.

Kommuneplanen er temmelig omfattende og det tager ret lag tid at blive fortrolig med det omfattende materiale og skabe overblik. Materialet har været i høring i perioden 1 juli til 9 september hvilket er 10 uger, hvilket burde være tilstrækkelig men perioden løber hen over sommeren så mange har haft ferie i perioden.

I forhold til borgerinddragelse har der kun været afholdt et enkelt fysisk borgermøde sidst i perioden, hvilket er alt for begrænset ift. det omfattende materiale. Kommunen burde have givet mange flere muligheder for at inddrage borgerne og gøre det omfattende materiale lettere tilgængeligt. At borgermødet så heller ikke blev streamet og optaget, er også et kritikpunkt.

Vi håber meget at kommunen snart begynder at tage borgerinddragelse alvorligt og ser blandt andet frem til at streaming bliver en del af værktøjskassen når kommunen senere på året implementerer sin egen løsning her. Men det format man har brugt ifm. Borgermøderne med 5 cafe grupper i en stor hal med dårlig akustik egner sig ikke til streaming så vi vil klart anbefale at man fremadrettet ændrer på konceptet så der også vil være mulighed for at deltage virtuel og ex. stille spørgsmål vis ex. chat eller e-mail.

Spørgsmål og svar skal naturligvis efterfølgende være tilgængelige så alle kan se hvad der blev drøftet på borgermødet. Der bør også være mulighed for at stille spørgsmål både før og efter borgermødet, som i øvrigt bør ligge noget tidligere i høringsperioden.

Forældet datagrundlag

Under afsnittet "[Forudsætninger for Kommuneplanen](#)" er angivet nogle data der udover Kommuneplan 2017-2031 ligger til grund for kommuneplanen.

Det kan her undre at rapporten "Attraktiv Bosætning" ikke er blevet opdateret med data fra denne byrådsperiode. Det er jo væsentlige data ift. hvordan udviklingen i kommunens byer har været ikke mindst ift. landsbyerne.

Det er vigtigt med et så godt datagrundlag som muligt ift. planlægningen.

Hvorfor er denne rapport ikke blevet opdateret?

Der må da være indsamlet noget nyere data ifm. Udarbejdelsen af Bosætningsstrategien 2050.

Manglende respekt for Kommunalplan/Lokalplaner

Der er siden sidste revision af kommuneplanen tilføjet ikke mindre end 16 bilag til kommuneplanen hvoraf langt de fleste skyldes ændringer til lokalplaner ifm. Byggeprojekter. Der er lavet/ændret [22 lokalplaner](#).

Hvor mange dispensationer der er givet, kan vi ikke umiddelbart finde statistik på.

Dette vidner enten om en dårlig kommuneplanlægning eller måske nærmere om en manglende respekt for kommune- og lokalplaner hvilket underminerer borgernes tillid til disse.

Det lader desværre til, at ændringer af lokalplaner og kommenplan mere er reglen end undtagelsen ifm. byggeprojekter, hvor det burde være omvendt.

Selvfølgelig kan der være vægtige grund til at ændre en lokal- og kommuneplan, men når det sker så ofte og dispensationer også sidder alt for løst, dannes det jo præcedens som bygherrerne selvfølgelig vil forsøge at udnytte til egen fordel.

Det kan man ikke klandre entreprenørerne for, men at byrådsflertallet så ofte er villige til at ændre lokal- og kommuneplanen fordi der kommer projektforslag som ikke holder sig indenfor rammerne, er uacceptabel.

Hvorfor gør byrådsflertallet dette i så høj grad?

Der har jo ifm. mange af byggesagerne været stor modstand fra mange borgere, hvilket har kunnet ses både i høringsvar og klagesager. Men disse bliver ikke taget alvorligt, hvilket tydeligt kan ses i de svar er givet i hvidbøgerne på borgernes indsigelser.

Er det fordi at lokal- og kommuneplaner er forældet og generelt trænger til en opdatering, så er muligheden jo her ifm. Revisionen af Kommuneplanen.

Vi håber, at der fremadrettet vil være mere respekt for lokal- og kommuneplaner og at ændringer kun vil ske undtagelsesvist, samt at byrådsflertallet i højre grad vil udvise mere respekt for borgerne i de områder der berøres.

På det seneste er der ofte blevet henvist til ” [Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning](#)”. Når der foreslås ændringer, der markant overstiger byggehøjder og bebyggelses procenter ifm. byggeri indenfor de stationsnære områder i Frederikssund.

Det legitimeres med, at der i de stationsnære områder skal bygges højt og tæt eller byfortætning som det så flot lyder. Men denne argumentation er dårlig og er i realiteten en ubegrænset licens til at bygge højt og tæt.

Manglende helhedsplaner for de 4 hovedbyer

Fjordlandslisten vil opponere mod denne ad-hoc byudviklingstendens, hvor vi risikerer, det ender med et kaotisk og grimt bymiljø. fordi der ikke tænkes helhedsorienteret.

I stedet for at lave disse løbende justeringer, der drives af enkeltprojekter med primær fokus på den økonomiske dimension og vækst, er det på tide at få lavet en helhedsplan for centerbyerne og specielt Frederikssund centrum (Stationsnært område), så man kan få lavet nogle ordentlige rammer for byudviklingen.

Der har jo været brugt masser af ressourcer på planlægning og helhedsplaner ift. Vinge, så nu er det på tide der også kommer fokus på en ordentlig helhedsorienteret plan og udvikling i de 4 hovedbyer ikke mindst for bymidten.

Med en helhedsplan som er et supplement til kommuneplanen vil man forhåbentlig kunne undgå det uhensigtsmæssige mønster med 3B(Byudvikling, Byggeri og Beton) med økonomien og vækst i centrum i stedet for borgerne.

Samtidig vil de mange lokalplans ændringer og kommuneplans ændringer kunne reduceres til et minimum og være undtagelsen der bekræfter reglen.

Disse helhedsplaner skal naturligvis være holistiske og tage hensyn til flere bundlinjer herunder Natur, Miljø, Klima, Kultur/Historie samt Æstetik/Arkitektur.

Hvornår forventer kommunen at der kommer fokus på helhedsplaner ift. de 4 hovedbyer?

Det har jo tidligere har været på agendaen jvf. punkt 5 i [PMU referatet fra 12 januar 2021](#), men det lader til at det ikke bliver prioriteret tilstrækkeligt af byrådsflertallet.

Der blev jo allerede lavet et [handlekatalog tilbage i 2016](#), så det er jo utroligt at der endnu ikke er fulgt op på denne. Men dette sammen med andre gode initiativer blev nok desværre sat på hold på ubestemt tid på grund af effekterne af Vinge skandalen, eller er der andre årsager til at der ikke er blevet fulgt op på handlekataloget?

Landsbyerne

Vi har i det foregående fokuseret på de 4 hovedbyer, men vil dog især sætte fokus på den manglende prioritering af landsbysamfundene i Frederikssund kommune.

Overordnet indledning til området

17 anbefalinger fra Folketinget.

Et udvalg under folketinget "Udvalget for levedygtige landsbyer" har fremsat 17 anbefalinger i forhold til levedygtige landsbyer.

Af disse 17 anbefalinger kan Frederikssund Kommune med det samme se bort fra mindst 7 af anbefalingerne, fordi disse er møntet på forhold i Udkantsdanmark, og der hører Frederikssund Kommune ikke til!

Men de øvrige 10 anbefalinger indeholder mange relevante anbefalinger for Frederikssund Kommune - det præger bare ikke planlægningen og materialet omkring høringsmaterialet.

Boligdiversitet

Omkring 13% af kommunens befolkning bor i landsbyer, mens resten bor i de 4 centerbyer og Vinge. Derfor er det også naturligt, at man bruger mere spalteplass i kommuneplanen på de 4 centerbyer og Vinge, end man gør på landsbyerne, og det er også naturligt, at mere udvikling går til de 4 centerbyer og Vinge end til landsbyerne. MEN.....

At så stor en del af udviklingen i kommunen skal lægges i de 4 centerbyer og Vinge - som kommuneplanen lægger op til - er et markant fravalg af udvikling til kommunens landsbyer.

Gradueringer af landsbyerne.

Kommunen opererer med 4 forskellige niveauer af boligområder uden for de 4 centerbyer og Vinge.

Byzonelandsbyer:

6 landsbyer er udpeget til denne gruppe:

Store Rørbæk, Jørlunde, Lyngerup, Gerlev, Skuldelev og Dalby.

I kommuneplanen beskriver man, at disse landsbyer skal kunne udvikle sig, så de kan følge med tiden.

Endvidere skriver man i Kommuneplanen om disse 6 byzonelandsbyer, at der findes udlagte boligområder, hvor man kan bygge nye boliger.

Særlige landzonelandsbyer:

13 landsbyer er kommet i en gruppe for særlige landzonelandsbyer.

Tørslev, Onsved, Østby, Sønderby, Kyndby Huse, Svanholm, Ferslev, Vejleby, Vellerup, Sigerslevvester, Kvinderup og Lille Rørbæk.

I disse landzonelandsbyer skal udviklingen ske med respekt for landsbyernes kulturhistoriske kvaliteter.

Øvrige landzonelandsbyer.

15 landsbyer er kommet i en gruppe for øvrige landzonelandsbyer:

Hellesø, Manderup, Bonderup, Vænget, Over Dråby, Landerslev, Kyndby, Krogstrup, Venslev, Røgerup, Strandvænget (ved Havelse Mølle), Græse, Hørup, Sundbylille og Snostrup.

For disse landsbyer skriver man intet om udvikling.

Bebyggelse i landzoner.

Ingen områder er nævnt i Kommuneplanen og intet beskrevet om udvikling.

Sommerhusområder.

Selvom kommunen omfatter adskillige sommerhusområder med en del fastboende borgere, så nævnes udvikling af sommerhusområderne ikke med et ord.

Sommerhusområderne kan ses på kortoversigter, men er ellers faldet ud af kommunens oversigter.

[Høringssvar vedr.: Landsbyerne](#)

Garanti for udvikling.

I kommuneplanen fremhæves det, at 6 byzonelandsbyer er garanteret udvikling, så de kan følge med tiden. Samtidig fremhæves det, at der er udlagt nye byggeområder i de 6 byzonelandsbyer.

Udviklingsplaner generelt for øvrige landsbyer og landområder.

Det har ikke været muligt at finde konkrete udviklingsplaner for landsbyer og landområder i øvrigt i kommuneplanen.

KOMMENTARER:

Der er INGEN garanti for udvikling i byzonelandsbyerne.

Selvom der er udlagt et område til boliger, så er der ingen garanti for, at der bliver bygget der.

For kommunen kan bytte planlagte områder ud med andre områder, og byrådsflertallet har med al ønskelig tydelighed vist, at de laver om på planer, hvis de kan få bygget i Vinge.

Kommer der en byggematador med andre idéer, så kan man så let som ingenting løbe fra de

udlagte boligområder i de 6 byzonelandsbyer.

Kigger man specifikt på de to udlagte boligområder i Skuldelev, så har de været udlagt længe før kommunesammenlægningen i 2007.

De har altså ligget mindst 14 år i Frederikssund Kommunes planer, og de kommer tidligst i spil om 7 år - også selvom kommunen ejer det ene område, og derved kan profitere af et salg.

Kriterier for gradueringer af landsbyerne.

I Fjordlandslisten savner vi kommunens objektive kriterier for gradueringerne af kommunens landsbyer.

For os ser det meget tilfældigt ud, om en landsby er havnet i det ene lag eller det andet. Samtidig savner vi en overordnet plan for hver landsbys "rolle" i fremtidens Frederikssund Kommune.

Nedenfor henvises til Folketingets "Udvalg for levedygtige landsbyer" og nogle af deres 17 anbefalinger.

Manglende strategisk planlægning (1).

Folketingets udvalg anbefaler, at kommunen laver en strategisk planlægning for kommunens landsbyer.

Kommunens "Udvalg for by og land" skriver i forbindelse med Bosætningsstrategien, "at de selv kan vælge at lave en strategisk planlægning for kommunens landsbyer og landområder".

Status: Der er ikke foretaget en strategisk planlægning for kommunens landsbyer og landområder. Derimod findes der mange hensigtserklæringer og floskler i kommuneplanen og andre steder.

Manglende differentierede og målrettede udviklingsplaner (2).

Folketingets udvalg anbefaler kommunen at foretage en vurdering af de enkelte landområder og landsbyers tilstand, udfordringer og muligheder med henblik på at sikre en differentieret og målrettet udvikling af de enkelte landområder og landsbyer.

Men dette er ikke sket.....

Fjordlandslisten forstår ikke, hvorfor kommunen ikke har fået kortlagt hver enkelt landsbys tilstand, udfordringer og muligheder i samarbejde med borgerne.

Det er useriøst og vidner om en manglende interesse for landsbyernes ve og vel.

Et tilpasset og mere varieret boligudbud (8).

Folketingets udvalg anbefaler, at kommunen sikrer et varieret boligudbud i landsbyerne.

Kommuneplanen forholder sig ikke til, om der findes et varieret boligudbud i hver enkelt landsby.

Anbefalingen skal ses i lyset af, at en borger ikke behøver at fraflytte en landsby, fordi huset og haven er vokset borgeren over hovedet, for han/hun kan flytte til en seniorbolig i landsbyen og derved beholde sit sociale netværk.

En sådan rotation kan betyde, at der kommer nye børnefamilier ind i de store villaer, når seniorerne flytter ud.

Et varieret boligudbud sikrer også en mangfoldighed i landsbyens beboersammensætning.

Øget tilgængelighed til landskab og natur (9).

Folketingets udvalg anbefaler, at kommunen i den fysiske planlægning er opmærksomme på at fastholde og om muligt øge tilgængeligheden til landskab og natur, som en særlig attraktion og bosætningsmotiv i landsbyerne.

Kommunens Udvalg for By og Land udtaler:

“Frederikssund Kommune har masser af natur, hvilket også er noget borgerne sætter stor pris på. Dog er der i Frederikssund Kommune flere steder problematikker i forhold til tilgængeligheden i form af stier til natur.

Frederikssund Kommune kunne derfor med fordel blive bedre til at gå i dialog med lodsejerne. Derudover er Frederikssund Kommune med i VisitFjordlandet, der er med til at udbrede kendskabet til kommunen og naturen. Tidligere har Frederikssund Kommune været med i projektet Fremtidens Landskaber, hvor der blev arbejdet med stier i forhold til naturen”.

Det siger jo alt. Mange ord, men kommunen får ikke gjort noget ved sagerne.

Og værre endnu: Ifølge Danmarks Naturfredningsforening, så kan Frederikssund Kommune ikke engang passe ordentlig på sin “egen” vilde natur.

En mere langsigtet planlægning af de nære offentlige servicetilbud (10).

Folketingets udvalg anbefaler, at kommunen i højere grad planlægger for en langsigtet udvikling af de nære offentlige servicetilbud, så der skabes forudsigelighed og sikkerhed om det fremtidige serviceniveau hos beboere og tilflyttere.

Kommunen udtaler:

“Frederikssund Kommune forsøger at sikre en langtidssigtet udvikling i de nære offentlige servicetilbud. Dog afhænger sikkerheden af de offentlige servicetilbud af, hvor mange der benytter sig af de offentlige servicetilbud, hvorfor der nogle gange sker lukninger”.

Her melder kommunen altså hus forbi, men fakta er, at kommunen i sin spareiver gennem de sidste mange år har udsultet landsbyernes servicetilbud og derefter lukket eller nedgraderet dem. Det gælder både busruter, dagplejere og skoler, hvorefter fritids- og idrætslivet også er mærket.

Kommunen har på INGEN måde vist interesse for, hvad hver enkelt landsby har haft behov for, og kommunen har på ingen måde sat disse landsbybehov i sammenhæng område for område. Derfor er den dårlige planlægning og den manglende interesse fra kommunens side de to væsentligste faktorer, når et eller flere servicetilbud lukkes fra kommunens side.

Fremover bør kommunen gå forrest og vise, at man vil et bestemt serviceniveau og derfor lægge ressourcer til for at få enheder til at køre godt og derved være attraktive.

Nye kollektive trafikløsninger (11).

Folketingets udvalg anbefaler, at stat og kommunen arbejder for en kollektiv trafikplanlægning, der sikrer tilfredsstillende forbindelser i landsbyerne.

Kommunen udtaler:

“Frederikssund Kommune har med Kronprinsesse Marys bro og den nye S-togsstation i Vinge skabt bedre trafikale forhold for borgerne. Fremadrettet skal der fortsat arbejdes for at sikre gode kollektive transportmuligheder i kommunen og for landsbyerne”.

Overordnet har Frederikssund Kommune en uambitiøs busplan.

Kommunen skal på mange måder stramme sig an omkring busdriften - det er intet mindre end et

kardinalsspørgsmål i forhold til landsbyernes overlevelse.

Se i øvrigt Fjordlandslistens kommentarer om busdriften under kapitlet om Infrastruktur.

Samlokalisering af faciliteter og aktiviteter (12).

Folketingets udvalg anbefaler, at de enkelte lokalsamfund i højere grad udnytter fordele ved at sammentænke og dele fælles faciliteter, forenings- og fritidsaktiviteter, offentlig og privat service, forsyning mv.

Kommunen udtaler:

“Frederikssund Kommune har allerede, gennem Udvalget for By og Land, en dialog med lokalsamfund om hvordan man kan bruge offentlige arealer multifunktionelt, for eksempel i forhold til kontorpladser på skoler med mere”.

Godt, at man er i dialog. Men hvornår forventer man en afklaring? En plan?

Bedre digital infrastruktur (13).

Folketingets udvalg anbefaler, at staten fortsat arbejder for at sikre mobildækning og udrulle bredbånd for at fremtidssikre erhverv og bosætning i landdistrikterne.

Kommunen udtaler:

“Frederikssund Kommune har problemer med dårlig digital infrastruktur i flere landsbyer og i landzonen generelt. Det er et statsligt anliggende at sikre god mobildækning og at udrulle bredbånd i landdistrikterne, men noget som Frederikssund Kommune kunne få gavn af”.

Kommunen læner sig her tilbage i stolen og overlader det fulde ansvar til staten. Kommunen bør presse på for forbedringer.

Erhvervsudvikling med fokus på stedbundne potentialer (14).

Folketingets udvalg anbefaler, at kommunens erhvervsfremme og erhvervsudvikling i særlig grad har fokus på landsbyernes eksisterende faciliteter og stedbundne potentialer.

Kommunen udtaler:

“Frederikssund Kommune arbejder med strategisk erhvervsudvikling gennem Erhverv og Vækstpolitikken. Derudover vil der også være fokus på strategisk erhvervsudvikling i den bosætningsstrategi, som Udvalget for By og Land skal præsentere for Byrådet i 2020”.

Vi har desværre ikke fundet omtalte strategier.

Fjordlandslisten mener, at små selvstændige virksomheder og iværksætterier bør “høre til” kommunens landsbymodel.

Faktisk er der så mange muligheder på dette felt, hvis man kobler det sammen med Turisme. Hvornår går kommunen i gang?

Tættere dialog og samarbejde mellem kommune og lokalsamfund (16).

Folketingets udvalg anbefaler, at udvikling af landsbyerne sker i samråd mellem kommunen og lokalbefolkningen med henblik på at sikre en bredt forankret udvikling med en fælles retning, både når det handler om fysisk planlægning og velfærdsløsninger.

Kommunen udtaler:

“Frederikssund Kommune arbejder allerede, gennem Udvalget for By og Land, med at skabe en tættere dialog og samarbejde mellem kommune og lokalsamfund”.

Der har været afholdt møder. Men hvor er de konkrete tiltag?

Mere fokus på faciliteter og aktiviteter, der samler landsbyerne (17).

Folketingets udvalg anbefaler, at staten via midler fra Landdistriktspuljen samt Landdistriktsprogrammet og kommunen understøtter fastholdelse og etablering af fælles faciliteter til forenings- og fritidsliv, fælles mødesteder, begivenheder samt mulighed for deleøkonomiske løsninger i landsbyerne.

Kommunen udtaler:

“Frederikssund Kommune har allerede fokus på fastholdelse og etablering af fælles faciliteter til forenings- og fritidsliv, fællesmødesteder samt begivenheder og er i dialog med lokale bylaug”.

Kommunen kan ikke modtage midler fra Landdistriktspuljen - det har alle forstået - men det behøver vel ikke at betyde, at man ikke kan komme længere ad den vej?

Sammenfatning.

Når man graver sig ned i de enkelte landsbyers historik og afdækker deres tilstand, så er det første ord der falder en ind: AFMAGT.

Mange borgere i landsbyerne har faktisk den opfattelse, at de er udsat for en systematisk udmattelsesstrategi fra kommunens side, som skal ende med at kommunen nærmest ikke har nogen forpligtelser overhovedet over for borgerne i landsbyerne.

Alle nære servicetilbud vil blive skåret væk ved først givne lejlighed og intet vil komme ind den anden vej i form af hjælp til at komme op til overfladen igen.

Et konkret billede fra landsbylivet illustrerer dette ganske godt.

Ferslev.

Skolen bliver lukket efter flere forsøg fra det siddende byrådsflertals side.

Siden har skolen været brugt til lidt politiuddannelse og kortvarigt til specialskole.

Nu står den tom. Helt tom!

Og så forfalder den.

Kommunen ved godt, hvad borgerne kan og vil bruge bygningerne til, men der er ingen udsigt til, at man kommer dem i møde.

Nu venter man så på, at skolen bliver solgt sammen med gymnastiksalen, så motionsmulighederne for de lokale dermed hedder Skibby!

Og alt imens falder indbyggertallet i byen. Især børnefamilierne flytter væk, og det betyder at Pilehuset (daginstitutionen) nu også er i fare for en lukning.

Fodboldholdet for de små er for længst søgt til andre græstæpper.

Ingen cykelstier - ingen turistmuligheder.

Det kan man ganske enkelt ikke byde en landsby.

Men borgerne vil ikke ynkes. De vil bare have gang i hjulene.

Havde kommunen fået anlagt de cykelstier, som man har snakket om i en menneskealder og kunne man give borgerne i byen brugsretten til skolens bygninger, så kunne Ferslev blive en turistoase for cyklende danskere og udlændinge.

Med turisterne kunne der også komme gang i små private erhverv og udstillinger af kunst og hjemmeproduktioner.

Ferslevs potentiale kan sagtens sammenlignes med potentialet i mange små byer på Samsø og Ærø.

Hvor er det usselt, som man behandler borgerne i Ferslev.

Mange landsbyer er presset pt.

Ferslev er et godt billede på, hvordan kommunen forsøger at nedgradere landsbyer, så borgerne skal klare sig selv.

Budskabet er klart: Når man flytter ud på landet, må man klare sig selv. man skal ikke forvente servicetilbud fra kommunen.

Hvis disse landsbyer overlever på længere sigt, er det ikke på grund af kommunen men på trods af kommunen, og det vil kræve et større lokalt engagement - med mindre kommunen sadler om.

Infrastruktur & Støj

I det følgende fokuseres på Temaet Infrastruktur og Støj

Overordnet indledning til området.

En geografisk stor kommune.

Frederikssund Kommune er en geografisk stor kommune, hvor der er pænt langt fra den ene ende til den anden. Frederikssund Kommunes borgere er egentlig fordelt fuldstændig efter de gængse teoretiske modeller med den største enhed, Frederikssund by, i centrum.

Hovedfærdselsårer til andre større byer.

Generelt er der fine hovedveje til de andre større byer (Roskilde, Holbæk, Frederiksværk, Hillerød og Ballerup/København og med en ny motorvej til Måløv indenfor de næste 10 år, en opgradering af vejene mellem til Frederikssund og Frederiksværk og mellem Egedal og Slangerup, så kan vi næppe få det bedre.

Tæt trafik i Frederikssund by.

Uanset om vi snakker privatkørsel, tung transport eller kollektiv transport, så vil Frederikssund by være en stor flaskehals med mange trafikale problemstillinger af to årsager:

Dels fordi meget trafik skal til og fra Frederikssund by fra alle retninger og dels fordi meget trafik skal igennem Frederikssund by og videre over på den anden side af Roskilde Fjord.

Generelt om trafikplanlægning i byer.

Der har været én sikker tendens de sidste mange år: Mere trafik på vejene.

Samtidig breder en anden tendens sig nu: De bløde trafikanter skal have mere af pladsen.

Disse to modsatrettede udviklingstendenser vil på et tidspunkt give problemer på flere og flere veje.

Specifikt omkring trafikplanlægning i Frederikssund by.

Trafikken igennem Frederikssund by er omfattende. Både mellem den gamle bro og rundkørslen ved sygehuset og fra den gamle bro og ind til havnekvarteret og videre til Sillebroen og stationen og tilbage igen.

Efter den tunge trafik blev forbudt over den gamle bro blev Marbækvej i Frederikssund syd – i øvrigt sammen med Møllevej i Jægerspris - ramt af meget mere tung trafik (og begge steder med mange bløde trafikanter).

Er kommunen ved at skabe en ny flaskehals?

Der er i dag et stort pres på rundkørslen ved Sillebroen, men alligevel bygger man endnu flere boliger i dette område - omkring 2-300 nye lejligheder er i støbeskeen. Det vil klart forøge presset på den rundkørsel.

Her støder to planlægningsstrategier sammen, for lige i dette område er det oplagt at bygge lejligheder - tæt ved en station - MEN man har skabt en trafikals flaskehals i rundkørslen, uden oplagte løsningsmuligheder.

Trafikstøj accepteres ikke.

En ret ny tendens i det danske samfund generelt er, at man ikke vil acceptere at skulle tåle gener, som staten påfører én for samfundets skyld. Det kommer især til udtryk i forhold til trafikstøj, som man sikkert også kan gøre meget mere ved - også fra kommunalt hold.

Generelt.

Fremkommeligheden, trafiksikkerheden for alle trafikanter samt trafikstøjen og andre trafikgener skal tages meget mere seriøst. Kommunen skal på disse felter være på forkant med udviklingen. Alt skal være i orden lige fra asfalten uden huller, hastighedsgrænser, afmærkninger, overgange, fartdæmpende foranstaltninger osv. osv.

Høringssvar vedr: [Veje og kollektive trafikanlæg.](#)

Trafikanlæg omfattet af landsplanlægningen.

Det er absolut fornuftigt at sikre mulighed for anlæg af Frederikssundmotorvejen samt udvidelserne af vejene mellem Frederikssund/Frederiksværk samt Slangerup/Egedal.

For disse anlæg vil blive til virkelighed en dag.

Kommunale trafikanlæg.

Det er absolut også fornuftigt at sikre mulighed for kommunale vejanlæg. DOG er det absolut nødvendigt, at man har undersøgt disse anlægs konsekvenser i forhold til trafiktæthed, støj og os.

KOMMENTARER:

Jernbanegades forlængelse.

Dette forslag vil medføre, at lyskrydset ved Sillebroen bliver lukket for alle former for personbiler og tung trafik. Godt nok vil man lave en "omfartsvej" bag den gamle biograf (et problem i sig selv), så man stadig kan komme fra Ågade til Stationen og videre til Roskildevej, men man lukker af for al trafik fra lyskrydset via Nygade til rundkørslen ved Netto - kort sagt al trafik fra både Ågade, Roskildevej og Frederiksborggade/Bakkevej til Sillebroen.

Det medfører tre alvorlige konsekvenser:

A. Al trafik (personbiler og tung trafik) til Sillebroen. vil enten komme ind fra A.C. Hansensvej/Marbækvej eller fra Færgevej/Bruhnsvej - begge allerede trafikalt belastede veje.

B. Kundeunderlaget til Sillebroen vil blive mærkbart begrænset fra den syd/østlige del af Frederikssund by pga. de ændrede tilkørselsforhold.

C. Når motorvejen er kommet på plads, vil det være helt grotesk, at én af de 2 vigtige indfaldsveje til bymidten begrænses, hvorved andre og mindre veje i byen belastes ekstra meget.

En mere direkte vej til fjordforbindelsen fra Landerslevvej.

Måske en god idé på grund af øget trafiktæthed, når den nye bro er betalingsfri.

En syd/østlig ringvej om Skibby

Sikkert en god idé, hvis Skibby bliver for trafikeret. Dog er udkørslen i nord til Skuldelevvejen placeret helt håbløst, idet oversigtsforholdene er meget nedsat pga. bakker.

En fortsættelse af boulevarden i Vinge.

Ser fornuftigt ud, hvis man har udlagt så bredt et areal, at vejen kan udvides uden problemer, når Vinge vokser til.

En forbindelse fra Strandvangen til motorvejen ved Ågade.

Denne forbindelse er ikke "køn", men nødvendig for den tunge trafik, der skal fra motorvejen til industrikvarteret og retur igen.

Nordvendte ramper på tilslutningsanlæg ved Ågade.

Absolut fornuftigt.

En forbindelse fra Boulevarden og under banen og nordpå i Vinge

Hvorfor i al verden har man ikke fået bygget den underføring under banen allerede? Det er da direkte dårlig planlægning.

Og kan man forestille sig, at man kan nøjes med de to veje fra syd til nord i Vinge under banen, når Vinge er blevet godt udbygget (denne vej og Snostrupvejen)? Det lyder meget flaskehalsagtigt.

Generel kommentar om Vinges vejssystem.

Det er nu, at man skal tænke vejnettet i Vinge helt på plads, så man ikke skal ændre/justere eller endog ekspropriere senere. Rettidig omhu udbedes.

Høringssvar vedr.: Den kollektive transport

Rammen for den kollektive transport i kommuneplanen.

Den kollektive trafik er "indrammet" i kommuneplanen på 2 områder:

Principperne for den kommunale busdrift og kollektive trafikanlæg.

Kommunens overordnede målsætning i forhold til transport generelt:

At tilgodese befolkningens og erhvervslivets behov for en god transport - herunder også en god kollektiv transport.

At koble kommunen bedre på det overordnede trafiksystem i forhold til alle former for transportmidler.

At udbygge den kollektive trafik efter behov i takt med byudviklingen i Frederikssund.

Kommunens planlægningsprincipper vedr. den kollektive transport:

Hurtig og direkte forbindelse mellem de største trafikknudepunkter samtidig med, at busdriften er prioriteret der, hvor de største passagerstrømme er.

Direkte forbindelse til Frederikssund i myldretiden fra alle dele af kommunen, så kollektiv transport bliver et attraktivt transporttilbud for pendlere til arbejde og uddannelse.

Gode busforbindelser til kommunens folkeskoler, så flest mulige befordringsberettigede skoleelever kan benytte den kollektive transport til og fra skole.

Busbetjening hele dagen af landsbyerne på Hornsherred, så kollektiv trafik også er et brugbart transporttilbud uden for myldretiden. Flextur og Plustur er et supplement til busserne i ydertimerne og i de tyndest befolkede dele af kommunen.

Uambitiøs målsætning.

Målsætningen er uambitiøs. Se nedenfor under afsnittet om det "Politikker for den lokale busdrift".

Afsnittet om BUSDRIFT er udformet som et forslag fra FJORDLANDSLISTEN til den fremtidige busdrift. Forslaget er beskrevet meget detaljeret, fordi tingene skal hænge sammen, og inden man kan lægge arealer ud til den kollektive trafik, skal man vide, hvor den kører og hvorfor.

Kommunen holder ikke egne principper for busdrift.

Kommunen lever ikke op til sit eget princip om busdriften i Hornsherred. Her er der ikke busdrift hele dagen og Flextur og Plustur er ikke et supplement, men en erstatning for den manglende busdrift.

Revision af principperne for busdriften.

Dette punkt er et af de vigtigste punkter i kommuneplanen.

Hvis man vil samle kommunen, skal busdriften virke.

Hvis man vil gøre alle de væsentligste kommunale bygninger/institutioner centrale for borgerne, skal busdriften virke.

Hvis man vil sikre at borgerne kommer let til arbejde og uddannelse skal busdriften virke.

Hvis man vil sikre borgernes mulighed for kultur, idræt og øvrige sociale aktiviteter skal busdriften virke.

Hvis man vil noget med at fjerne de fossile brændstoffer fra kommunen - herunder også den private del - så skal den offentlige transport i den grad opgraderes og virke.

S-togsnettet.

S-togsnettet er netop ved at blive opgraderet til reel 10-minutters drift, og derpå skal al busdrift hænges op.

Det overordnede busnet med de gennemgående busruter.

Kigger man på det overordnede busnet, så skal Frederikssund bymidte (stationen) være omdrejningspunktet for flest mulige ruter.

De overordnede og gennemgående busruter (R og S), som allerede er etableret ligger ganske fint i systemet, og med 10 minutters drift på S-toget vil busruter med 30 minutters drift hænge perfekt sammen med toget på alle afgange.

Det gælder 230R, 310R og 320R samt 600S.

Men der mangler en direkte S-rute fra Holbæk St til Hillerød St via Frederikssund St (og evt Vinge St).

Som andre har påpeget, så eksisterer ruten næsten allerede - dog som særskilte ruter - men de kan slås sammen (228 Fra Holbæk St til Kirke Hyllinge og 65E fra Skibby via Frederikssund st til Hillerød st), og så er det overordnede busnet på plads.

Politikker for den lokale busdrift.

Der er bestemt brug for at man løfter sig op i helikopterperspektiv og ser på den lokale busdrift med helt nye øjne, og i den sammenhæng vedtager nogle meget mere up-to-date politikker.

Busdriften kan nemlig i realiteten få en meget stor rolle i flere meget væsentlige sager for kommunen - herunder folkesundheden, fællesskabsfølelsen og ikke mindst klimamålsætningen om en fossilfri kommune.

Derfor skal kommunen først og fremmest definere det lokale busnets ROLLE i fremtidens Frederikssund Kommune.

Dernæst skal man revurdere hvilke BORGGRUPPER, man skal servicere med det lokale busnet.

Med S-togs nettet og de overordnede gennemgående buslinjer (undtagen 700S) på plads er det vigtigt at få beskrevet, hvilke DESTINATIONER borgerne skal kunne komme let til.

Dernæst er det vigtigt at få beskrevet, hvilken MODEL lokalbusnettet skal bygges op efter.

Når de ting er på plads, skal KNUDEPUNKTERNE markeres.

Endelig er der PRISLEJET, som skal besluttes.

Derfra kan man så starte arbejdet med at planlægge det lokale busnet.

Busdriften indtænkt i fremtiden.

Fjordlandslisten mener, at det er på høje tid, at man forlader alibi-strategien for at anlægge en helt anden strategi, hvor busdriften er tænkt meget mere offensivt ind i arbejdet for fremtidens Frederikssund Kommune.

Frederikssund Kommune har allerede taget det første større klima-skridt med en forventet overgang til lokale el-busser. Meget fint initiativ!

Men busdriften har den slagside, at man kører færrest afgang, hvor borgere med laveste indtægter bor, og hvor borgere har længst til alting.

Netop i disse områder er der stor sandsynlighed for, at der er længst mellem el-biler og kortest mellem de ældste benzin- og dieselbiler.

Derfor giver det faktisk god mening at sætte el-busser ind i disse områder, for de kan bidrage godt til kommunens klimamål, hvis busserne kører ofte nok, til de rigtige destinationer og er til at betale.

Selvfølgelig kan man sætte Flex-tur ind i de tyndest besatte områder, men det er formodentlig ikke i disse områder, at man bare har råd til at betale ekstra for en bustur!

Og her kommer folkesundheden ind.

Børn fra de tyndest beboede områder og hjem med de laveste indkomster (og de ting hænger ofte sammen) går kun meget sjældent til idræt, både fordi kontingent og udstyr er en økonomisk belastning, men dertil er transporten nærmest et uoverstigeligt problem.

Tænk, hvis kommunen kunne ændre på disse skræmmende fakta, for her er kimen lagt til belastende livsstilssygdomme!

Også andre grupper har stort behov for busser: Borgere, som skal købe ind, til lægen på biblioteket mv. De unge som skal i ungdomsskole, ungdomsklub og/eller idræt. De ældre som skal til aktiviteter sammen med andre osv. osv.

Hver gang vi kan få en person mere til at tage en el-bus fremfor en benzin eller dieselbil, er vi kommet nærmere målet.

Men skal der et stort ryk til i forhold til kommunens klimamål, så skal busnettet sættes rigtigt sammen og frekvensen skal være i orden.

Halvtimes drift stort set hele døgnet rundt og alle 7 dage om ugen!

Selvfølgelig vil det koste. Til gengæld vil det kunne suge passagerer til systemet, især hvis det også bliver gratis at køre med de lokale busser.

Og man kan ikke forestille sig, at man kan fjerne alle fossile brændstoffer fra kommunen uden at der skal "investeres", men denne investering kan rent faktisk "brande" kommunen i en retning, som vi har behov for (fællesskabsfølelsen), HVIS vi skal have nye børnefamilier til kommunen.

To andre væsentlige og positive bivirkninger ved flere passagerer i busserne er:

Jo færre biler på vejene, jo mindre støj.

Jo færre biler på vejene, jo færre trafikuheld.

Væsentlig destinationer.

Stationer, knudepunkter og færgehavne.

Arbejdspladser og uddannelsessteder.

Rådhuset - selvom åbningstiderne for besøgende nærmest er ikke-eksisterende - og andre kommunale servicesteder.

Til den nærmeste større by.

Hospitalet, lægehuse, tandlæger, fysioterapeuter og andre steder med sundheds-, optrænings- og velværecentre.

Indkøbssteder for dagligvarer og andre fornødenheder.

Kulturhuse, idrætspladser, grønne oaser, strande og andre samlingssteder i kommunen.

Ovennævnte steder bør man kunne komme til og fra på en hurtig og hensigtsmæssig måde. Men dertil skal man også kunne komme rundt i kommunen for at besøge familie, venner og bekendte, og man skal også kunne komme hjem omkring kl. 22 med den lokale bus!

Det er store krav, men busserne skal også erstatte mange biler.

Modeller for rutenettet.

Med udgangspunkt i at alle R og S busser fortsætter i samme ruter som hidtil, og at 700S bliver tilføjet.

Herefter skal man beslutte sig for en model. De 3 mest almindelige modeller er:

"Fiskeben", hvor en gennemgående rute er rygbenet, som de lokale busser støder ud til.

"Sløjfen", hvor de lokale busser kører i 8-taller og/eller skifter ruter, men igen som opsamling til en gennemgående rute.

"Fingerplanen", hvor de 5 fingre samler op fra hver sit område og mødes på Frederikssund St.

Man kan faktisk veksle mellem modellerne alt efter tidspunkt på dagen.

F.eks. kan 230R ikke opsuge alle fra Hornsherred til og fra Frederikssund i myldretiden. Derfor skal nogle af de lokale busser køre helt til og fra Frederikssund i myldretiden.

Model for lokalbusnettet i Hornsherred.

I Hornsherred kan man tale om en 5-fingerplan for lokalbusserne, hvor håndfladen er Frederikssund by, som busserne kommer til via følgende ruter:

Kulhuse, Jægerspris, Over Dråby, Neder Dråby.

Kyndby huse, Kyndby, Dalby, Dalby Huse, Landerslev Strand, Over Dråby Strand, Jægerspris. Vellerup, Orø, Vejleby, Ferslev, Venslev, Dalby, Lyngerup, Landerslev og Hyllestedvej.

Skibby, Røgerup, Ferslev, Venslev, Svanholm, Dalby, Lyngerup, Egelundsvej. (Skibby), Sønderby, Østby, Skuldelev, Tørslev, Gerlev, Egelundsvej

Dertil kan man køre en rute fra Skibby til Vinge med mindre 700S fra Holbæk Station over Skibby tager den rute og videre til Frederikssund Station og Hillerød Station.

Det er vigtigt, at alle 5 busruter harmonerer med 230R til og fra Roskilde i et fornuftigt mødested. Det er vigtigt, at alle 5 busruter harmonerer med 700S eller en anden forbindelse til og fra Hillerød og Holbæk i et fornuftigt mødested.

Model for lokalbusnettet øst for Roskilde Fjord.

På den side af fjorden skal man mere bruge en sløjfebybus rundt i Frederikssund by - herunder Rådhuset, Hospitalet, Kalvøen, Svømmehallen, Frederikssund Nord og Heimdalsvej, Frederikssund Syd og Vinge industrikvarter.

Og den skal også køre med 30 minutters interval, for den skal sikre, at man kommer til mange af de væsentlige destinationer.

Andre lokalbusser på denne side af fjorden vil køre i mere end én kommune for at kunne betjene yderområderne fornuftigt (325 Sigerslevvester, 312 Store Rørbæk og 337 Slangerup/Hillerød og 158 Slangerup/Måløv St).

Sammenfatning om busdriften/den kollektive trafik.

Busdriften skal have en mere fremtrædende position i fremtidens Frederikssund Kommune - især på klimaområdet.

Busdriften skal sikre en enkel fremkommelighed overalt i kommunen til alle tænkelige destinationer (fællesskabsfølelsen) samt til større byer udenfor kommunen.

Mange borgere vil gerne bruge den kollektive transport, men det kræver en smidig, hurtig og effektiv busdrift og mange flere p-pladser og cykel p-pladser ved kollektive opsamlingssteder.

Busdriften skal indgå i planer for folkesundheden - i forhold til at borgerne kan gå til forskellige aktiviteter.

Busdriften skal indgå i de unges liv - i forhold til at kunne komme til aktiviteter, sociale arrangementer og ikke mindst uddannelse og fritidsarbejde.

Endelig er der prislejet. Alle børn og unge fra 0-25 år samt pensionister bør kunne køre gratis i hele kommunen alle ugens 7 dage. Enkelte ruter i de tyndest beboede områder kan endog gøres gratis for alle brugere – af hensyn til folkesundheden og trivselen (modvirker ensomhed).

Uden denne mere offensive strategi for busdriften i kommunen vil man aldrig kunne opnå den ønskede fossilfri kommune.

Hørings svar vedr.: Cykel- og gangstier.

Cykelstier.

Kommunen har været meget træg i optrækket omkring cykelstier og cykelparkeringspladser ved kollektive opsamlingspladser.

Med elcykler er borgernes cykelradius blevet større og behovet for sikre (aflåste) cykelbokse er vokset, men her halter kommunen langt efter udviklingen.

I forhold til sikre cykelstier for skolebørn er der også store mangler.

Flere og bedre cykelstier vil også have en gavnlig effekt på folkesundheden.

Cykelstier sat ind i et godt net og hæftet på bl.a. Fjordstien vil også kunne trække turister til kommunen.

Det er kort sagt oplagt at anlægge flere cykelstier med tanke for alle udnyttelsesmuligheder.

Gangstier.

Der findes stier mange steder, men man kan næppe kalde stisystemet fuldt udbygget.

Gennemskærende og sikre gangstier i byområder især, vil optimere mulighederne for at lade bilen stå og/eller benytte den kollektive transport.

Flere og bedre gangstier i et godt net vil også kunne gavne folkesundheden.

Flere smukke gangstier med "oplevelser" i form af grønne oaser og/eller kunst mv. vil tiltrække tilflyttere.

Gangstier kan også bruges af turister, hvis kommunen lægger disse stier rigtigt.

På dette område er kommunen - desværre - også langt bagud.

Ny bro for gående og for cyklister.

Der kommer næppe en ny bro for gående og for cyklister over Roskilde Fjord, og derfor kan man undre sig meget over, at Kronprinsesse Marys Bro er et lukket land for netop gående og for cyklister.

Kunne man forestille sig, at man fik "justeret" lidt, så gående og cyklister også kunne bruge Kronprinsesse Marys Bro på en sikker måde?

Ved at nedgradere fra motortrafikvej til almindelig landevej vil det være en mulighed og hvis man så samtidig nedsætter hastigheden, kan man også få reduceret trafikstøjen i Tørslev Hage og Frederikssund syd, som må forventes at blive markant værre når broen fra næste år bliver gratis.

Fjordlandslisten er bestemt ikke afvisende.

Trafikstøj

Fjordlandslisten savner en redegørelse for samt stillingtagen til trafikstøj i kommuneplanen, hvor der slet ikke er angivet noget omkring dette på støjkortet.

Hvad gør kommunen på dette område både ift. kortlægning af hvor der er uacceptabel trafikstøj samt hvordan det skal påvirke kommuneplanlægningen på flere områder?

Trafikstøj er selvfølgelig en af de parametre man også er nødt til at tage hensyn til da det er meget stressende og sundhedsskadeligt at bo i et område med for meget støj.

Områderne omkring Tørslev Hage og Frederikssund Syd herunder Marbækvej er jo som følge af KMB og de trafikreguleringer der er foretaget her blevet væsentligt mere støjbelastet, og det må forventes at blive endnu værre når KMB bliver gratis i 2022 og motorvejen kommer (forhåbentlig) i slutningen af planperioden.

Der er givetvis også andre steder i kommunen hvor trafikstøj er et problem ikke mindst fra tung trafik.

Solceller

Det er fint med nogle overordnede principper for solcelleanlæg men mange er formuleret på en måde, så der nemt kan forsvares at lave en afvigelse eller dispensation ved at bruge formuleringen "Som udgangspunkt" Det bør specielt fjernes fra punkt 11, så naturen ikke nedprioriteres af ambitiøse klimainitiativer.

Der bør arbejdes mere med dette tema, så det bliver mere konkret. Ellers frygter vi, at økonomien eller de ambitiøse klimamål igen kan medføre at der dispenseres fra de "som udgangspunkt" udmærkede principper.

Udover principperne bør der ligesom ved vindmøller udpeges rammeområder, hvor solcelleanlæg vil være en mulighed. Dette kan evt. ske ifm. arbejdet med den anden del af klimahandleplanen.

Ift. solceller vil det i fremtiden sikkert også blive mere populært med solcelletage på private boliger eftersom varmforsyning og biler i større stil overgår til el. Nogle generelle principper for dette burde også være en del af dette Tema herunder hvordan lokalplanerne skal kunne understøtte dette.

Naturbeskyttelse – Grønt Danmarkskort

Der er ifm. arbejdet med kommuneplanen lavet nogle få justeringer ift. Grønt Danmarkskort. Kommunen mangler dog nogle målsætninger, retningslinjer og principper for efterfølgende naturudvikling med udgangspunkt i arealerne i Grønt Danmarkskort.

Uden planer for udvikling af naturen for at skabe flere og større sammenhængende naturområder og udvikle potentielle økologiske forbindelser til økologiske forbindelser, så er Grønt Danmarkskort blot nogle grønne markeringer på et digitalt kort. Det kommer der ikke mere natur og biodiversitet ud af.

Fjordlandslisten er bekendt med at Kommunen har skubbet en del af dette til den kommende Naturstrategi, men kommuneplanen bør også indeholde nogle målsætninger, rammer og principper for denne strategi så der ikke kun fokuseres på forvaltningen af kommunens eksisterende naturområde, men også arbejdes for at der kommer mere natur i Frederikssund kommune herunder ikke mindst vil natur samt bynær natur/rekreative områder.

Turismestrategi

Turismen er splittet ud på flere områder

Overordnet indledning til området

Turismen har svære kår i Frederikssund Kommune trods oplagte muligheder - især i Hornsherred. Faktisk er kommunen selv også opmærksom på de oplagte muligheder for turisme i Hornsherred. Derfor står der mange steder i kommunale sagsakter og i forskellige sammenhænge, at kommunen vil satse på turismen i Hornsherred.

Men turismepolitikken med tilhørende opgaver er fordelt ud over mange områder:

Dele af turismen er beskrevet under kommuneplanen (hvorfor det er med i vores høringssvar): Det er alt omkring at afsætte/markere områder, markere seværdighederne på landkort og i virkeligheden og sikre tilgængelighed via veje og stier mv.

En anden del hører under samarbejdet mellem Roskilde, Lejre og Frederikssund omkring at formidle viden om seværdigheder og attraktioner og at markedsføre disse.

En tredje del hører ind under afdelinger af kommunen, som skal give tilladelser og måske endog føre tilsyn.

En fjerde del hører ind under kommunen i forhold til vedligeholdelse - både i forhold til at holde stiernes overflader og at beskære mv. så stierne forbliver fremkommelige, men også i forhold til rengøring af toiletter og tømninger af skraldespande mv.

Og hvor står Frederikssund Erhverv?
Har de stadig en rolle?

Status.

Når man leder efter oplysninger om turismepolitikken igennem høringsmaterialet om kommuneplanen, så kommer man bl.a. ind til en turiststrategi gældende for 2013-2020.

Man må gå ud fra, at det er den sidst reviderede udgave, man har hæftet på, hvorfor skulle kommunen ellers fremhæve den her?

Den er udarbejdet op til 2013 og siden er den åbenbart ikke blevet revideret, selvom der udtrykkeligt står, at den vil blive revideret hvert 4. år!

Man kan også se på kommunens hjemmeside via høringsmaterialet, at det er Frederikssund Erhverv, der på vegne af kommunen, står for opgaven omkring at markedsføre turismen i Frederikssund Kommune. Men gør de nu også det?

Man får også en oplysning om, at der skal ske et samarbejde mellem lokale turismeaktører og kommunen.

Men hvad er status på det samarbejde i dag?

Turismefælleskab.

Frederikssund har indgået en aftale med Roskilde og Lejre om et samarbejde omkring turisme.

Digitaliseringen har taget over.

Med samarbejdet mellem de 3 kommuner Roskilde, Lejre og Frederikssund har digitaliseringen taget over.

Sammenhæng i de mest grundlæggende turistforudsætninger.

Det væsentligste arbejds punkt omkring turisme er sammenhængskraften mellem de forskellige delelementer og dertil en forbilledlig markedsføring.

KOMMENTARER

Er turismefælleskabet en succes?

Har Frederikssund "solgt" ud af vitale turismemuligheder til et fællesskab bestående af 3 kommuner: Roskilde, Lejre og Frederikssund?

Opgaven med at markedsføre turismen er åbenbart lagt over til det fællesskab, hvorefter Frederikssund Erhverv må være blevet frataget den opgave?

Frederikssund Kommunes turiststrategi, som er lagt op i sammenhæng med kommuneplanen, er blevet vedtaget i 2013 og er åbenbart ikke blevet revideret siden, selvom der står, at den bliver revideret hvert 4. år.

Skyldes det, at den opgave nu ligger i turismefællesskabet mellem de 3 kommuner? Og betyder det, at det politiske system i Frederikssund kommune derved har deponeret retten til beslutninger om turismen i omtalte kommunale fællesskab?

Eller er der stadig et politisk udvalg i Frederikssund Kommune, som har til opgave at stå for turismepolitikken - herunder også at forestå en revidering af turiststrategien hvert 4. år?

Det er bekymrende, hvis Frederikssund Kommunes turismeinteresser ikke bliver løftet i fællesskabet mellem Roskilde, Lejre og Frederikssund.

Noget kunne faktisk tyde på, at Frederikssund Kommunes turismeopgaver ikke bliver løftet tilfredsstillende i dette 3-kommunesamarbejde.

Vi kan og bør selvfølgelig arbejde sammen - det giver mening! Men behøver vi at være LAGT sammen?

Man kan desværre godt forestille sig, at vi - som lillebror-kommune til Roskilde - ikke har den nødvendige gennemslagskraft i turismepolitikken.

Er alle turister digitaliseret?

Turistkontorerne er åbenbart forsvundet til fordel for kontorer for kulturformidling?

Samtidig er alt kortmateriale mv. åbenbart også forsvundet - det er efter sigende overført til apps mv.

Digitaliseringen har taget over.

Danmark er - som land - kommet langt i den digitale udvikling. Vi er også langt fremme digitalt i forhold til flere nabolande, som leverer turister til Frederikssund.

Men danskerne er også delt op i mere eller mindre digitaliserede grupper, og derfor er det relevant at stille sig det spørgsmål, om vi er gode nok til at servicere alle vores gæster?

Både gæster fra udlandet, fra resten af Danmark og vores egne indbyggere i Frederikssund?

Man skal huske, at rigtig mange gæster er oppe i årene! Og generelt er ældre borgere mindre digitaliserede end yngre borgere.

Og hvorfor have kulturformidlingskontorer i kommunen, som ikke kan/vil/må påtage sig rollen at guide vores turister? Det giver ABSOLUT ingen mening!

I Nordskoven og andre udkantsområder af kommunen kan signalerne fra telefonmasterne have svært ved at nå frem. Det kan derfor give problemer, hvis en turist på cykel i Nordskoven "kun" har et digitalt kort med sig!

Sammenhæng indenfor turismearbejdet?

Stort set alt indenfor turisme er bygget op om en seværdighed eller en attraktion.

Hvor en seværdighed ofte er et kunstværk eller en bygning, så kan en attraktion være alt fra noget meget håndgribeligt, til en udsigt, en oplevelse eller en følelse mm.

Men ethvert set-up omkring en seværdighed og en attraktion er stort set identisk:

Tilgængeligheden skal være i orden. Vej eller sti samt p-plads mv.

Området omkring skal kunne bruges. Et grønt areal og bænke.

Der skal være tilknyttet diverse serviceforanstaltninger: Toilet og skraldespand.

En seværdighed og en attraktion besøges oftest, hvis den er sat ind i en sammenhængende plan. Ved en cykelrute, ved et centralt knudepunkt, ved en stille grøn plet el.lign.

Derfor er det vigtigt med en masterplan omkring alle de bil-, cykel- og/eller gangruter, som kommunen skal anlægge.

Og den plan er hele fundamentet for en succesrig "turismeindustri".

Man kan ikke nøjes med en uendelig strøm af hensigtserklæringer fra det politiske system i kommunen - der skal lægges en rigtig strategi (ikke en ny hensigtserklæring) og så skal der lægges en langsigtet plan med investeringer og vedligeholdelse, som kan udføres trinvis.

Der skal kort sagt "muskler" bagved. Man skal "ville" turismen i langt højere grad, og nogen skal gå forrest.

Hvis kommunen i det spil IKKE leverer faciliteter og tilladelser, og hvis kommunen ikke leverer vedligeholdelse på alle niveauer (veje, stier, sanitet osv.), så går det hele nedenunder og hjem!

Hvor er Frederikssund Kommune i den sammenhæng?

Halvfærdigt og usammenhængende.

Når man kigger på den kommuneplan, som nu er sendt i høring, så ligner det en halvfærdig og usammenhængende plan.

Hvor er de seværdigheder og attraktioner, som man gerne vil have turisterne hen til?
Det kan da ikke passe, at vi kun har de 11 i hele kommunen, som er vist i kommuneplanen?

Hvor er de gennemgående og helt færdige cykel- og gangstier, som fører turisterne forbi vores seværdigheder og attraktioner på en elegant måde?

P.t. har kommunen udpeget 11 seværdigheder - og dem kan vi ikke anfægte - men vi har mange flere seværdigheder og attraktioner. Dem skal vi have indarbejdet i en turismeplan.

Hvem vil kunne hjælpe kommunen til at få sat en fornuftig liste sammen med alle de attraktioner, som reelt findes i kommunen?

Hvilke kommunale faciliteter kunne eventuelt indgå på de udlagte ruter?
Det kunne være p-pladser og toiletter?

Er det her, at turismeaktører skal gå sammen for at få stablet en plan på benene?

Kort sagt:
Hvor er den overordnede masterplan?

Hvor mange ressourcer vil kommunen sætte af til turisme?
Skal Hornsherred i en turismeklasse som f.eks. Fanø eller Samsø? Eller skal vi ikke op i toppen af den danske turistliga?

Hvordan vil kommunen mobilisere noget "lokal patriotisme" fra borgerne i f.eks., de små landsbyer i Hornsherred, så ildsjælene igen kan poppe op?

Fra kommunens side mangler der energi og viljestyrke til at få sat gang i hjulene.
Frederikssund kommunes turismeindustri har kørt meget længe på halvfladt baghjul.

Sommerhusudlejning.

Sommerhusudlejningen er et af de helt store aktiver i forhold til at trække turister til.
Men de skal jo gerne komme igen og igen, fordi vores seværdigheder og attraktioner er helt i top.

Et godt eksempel.

I kommunen sker der faktisk noget, som kunne ligne en god opstart på et turismeboom!

Skibby-aktive har virkelig gang i noget af det rigtige.
Dette års program var meget flot og lagde op til mange gode oplevelser for turisterne.
Men er Skibby gearet til et turismeboom? Kan kommunen gå ind i projektet og finde ressourcer og/eller faciliteter til den videre udvikling?

Måske vil det være rigtig godt, hvis kommunen gjorde noget færdigt i den ende af Hornsherred.
Meget gerne efter en plan, hvor de omkringliggende landsbyer gradvist kan blive hæftet på?

Men det er nu! Ikke om 8-12 år!