

Seniorrådets høringsvar til Mobilitetsplan 2023- 2026.

Frederikssund Kommune

Frederikssund Byråd har sat forslag til mobilitetsplan for de kommende års indsatser for at reducere transportsektorens klimapåvirkning i Frederikssund Kommune i offentlig høring.

Planen indeholder fire temaer, med 20 anbefalinger, der skal være styrende for de kommende års indsatser, der kan reducere klimapåvirkningen og øge den grønne mobilitet i kommunen.

Seniorrådet ser positivt på alle anbefalingerne samt primært det meget gennearbejdede og illustrative forarbejde, hvor analyserne giver svar på et utal af konsekvensberegninger.

Af Handleplanernes fire temaer, er Seniorrådet især fokuseret på forslagene om gratis lokalbusser, tilstrækkelig kommunalt opstillede lade standere, samt god mobildækning der gør det muligt med flere hjemmearbejdspladser.

Den opstillede tidsplan forekommer at være fornuftig også set i lyset af de store investeringer, der er nødvendige.

På Seniorrådets vegne

Lissi Gyldendahl
Formand

Komfortabel cykling skal være med til at redde verden

Transporten står for cirka 30 procent af Danmarks CO₂-udledninger. I kommunernes klimaregnskaber udgør transportens andel mellem 17 og 60 procent af udledningerne afhængig af de lokale forhold. I Kommunernes Landsforening betragter man transporten som den sværeste nød at knække for kommunernes klimaarbejde. Det er netop her kommunernes klimahandlingsplaner ikke når i mål.

Og det skyldes jo at folks valg af transport er et individuelt forhold som det offentlige ikke har direkte indflydelse på. Valget af transportform handler primært om komfort, og her vinder bilerne med flere længder. Mange steder har man for så vidt intet andet valg – medmindre man vil bruge store mængder daglig tid og det man i vore dage vil betragte som overmenneskelige anstrengelser – at gå, cykle, bære eller trække ting over lange afstande i al slags vejr. Det er kun sjovt når det er oldemor der fortæller om at hun skam cyklede otte kilometer i alskens vejr for at komme i skole.

Bilen er det uovertrufne transportmiddel når det gælder om at overkomme afstande, klare det danske vejrlig (sol morgen, regn eftermiddag eller det der er værre) og at kombinere flere ærinder samtidig – pendle, bringe-hente børn, indkøb osv.

For en kommune forekommer det derfor imod alle odds at mindske biltrafikken og fremme brugen af gåben, cykler og kollektiv trafik.

Men hvis man vil have (flere) folk til at cykle, er det mindste man kan gøre da at bane vejen for dem. Man kan – ikke mindst der hvor bilens komfort-forspring er mindst - sørge for at forholdene for cyklister er gode og komfortable – nej, ikke bare det, men super gode og super komfortable – så de står sig i konkurrencen med bilerne.

Sådan er det ikke i dag: Der mangler cykelstier, de eksisterende cykelstier er ofte usammenhængende, og stiernes krydsninger er ofte dårligt designede og anlagt, og de er dårligt vedligeholdt og rengjort. Cyklerne 'efterspørger' asfalt og kun asfalt, flade ramper, rimelige stibreder og krydsningsforhold, sving- og opmarchbaner og lysregulering af mindst samme standard som den man giver bilerne. Og vedligehold og renhold. Og hvis man gerne vil have dette konkretiseret, kan man kigge i de mange høringssvar til diverse planer som Cyklistforbundet Frederikssund gennem årene har afgivet.

Antallet af elcykler stiger, og det kan være med til at hjælpe udviklingen lidt på vej. Men de øgede hastigheder på cykelstierne understreger kun behovet for bedre forhold på cykelstierne og for cyklister i det hele taget.

Med hensyn til den kollektive trafik, så kører busserne i yderområderne for sjældent (eller ikke), og den for tiden så opreklamerede mulighed for cykelmedtagning, er så ussel at man ikke kan regne med den som pendler. Se dog til den succes S-togene har haft med cykelmedtagning. Og Cyklistforbundets snart gamle forslag om at forlænge

S-toget til Hornsherred med en cykel-venlig bus er aldrig blevet taget alvorligt. Det kræver nok også den reform af busbetjeningen på herredet som ingen vil røre ved.

Jamen, det bliver jo dyrt, lyder det nok. Ja, men hverken så dyrt som en bro over Roskilde Fjord eller en motorvej fra Kildedal til Frederikssund. 'Jamen, det er en anden kasse', lyder det. Og vi svarer: 'Hvad så med at begynde af lave lobby for noget andet – noget der ikke udsætter eller umuliggør redningen af klimaet'. Marybroen ligger der, det gør motorvejen ikke endnu, begge dele er der mange der gerne vil tage æren for på både bagkant og forkant – fortalene kan dog næppe påberåbe sig æren for at redde verden.

Det man med størst effekt kan gøre, er at koncentrere sig om at prøve at få erstattet flere af de korte bilture med gåen og cyklen. Herunder også at få nogle flere til at bruge kollektiv trafik kombineret med overkommelige cykelture. Altså trafikken i byerne og deres nærmeste opland.

Apropos busbetjeningen i herredet: For at tilgodese pendlere der gerne cykler til et stoppested – og buspendlere der skal skifte fra en 'fødebus' til regionalbus til Frederikssund og Vinge – og vice versa på vej hjem – bør der etableres ventefaciliteter til komfortabelt ophold med ly for vind og vejr og trafikstøj, opvarmede rum med lys, trafikinformation, overvågning og sikkerhed samt med cykleparkering a la Vinge. Flere af busserne kører i dag sporadisk besatte til og fra Frederikssund. En kombination af fødebusser og regionalbusser giver nok noget længere rejsetid, til gengæld kan man få en højere frekvens og bedre dækning i krogene og ydertiderne. Det vil for mange være et godt bytte

Og så skal der selvfølgelig være ordentlige muligheder for cykelmedtagning i busserne. Den nuværende ordning med max to enheder (cykel, barnevogn eller kørestol) er at gøre grin med cykelpendlere – man kan jo slet ikke være sikker på at få sin cykel med og nå i skole og på arbejde til tiden. Ud med nogle af de ubenyttede sæder og ind med ordentlige flexrum.

En ting man kan gøre, er – i lighed med svømmeundervisningen – at etablere obligatorisk cykelundervisning i skolerne. Det praktiseres allerede på visse skoler – til præmiering – men burde være et særkende for kommunen (indtil alle andre kommuner forhåbentlig gør det samme).

I kommunens rekreative områder er der mange kilometer stier som er mere eller mindre egnede til cykling. Forbedrer man dette stinet og får det til at hænge bedre sammen, vil man kunne få flere lokale til at cykle rundt i deres område for sjov og motion og tiltrække flere cyklende turister udefra. Dem fra 'den store by' er jo privilegeret af S-tog hvor DSB for længst har indset at der skal være plads til cykler.

[https://www.byplanlab.dk/Transportens klimaudfordring kraever bedre organisering](https://www.byplanlab.dk/Transportens_klimaudfordring_kraever_bedre_organisering)
<https://www.cyklistforbundet.dk/frivilligportalen/afdelinger/frederikssund/horingssvar-mm/>

15. december 2022

Morten Ledet & Jens H. Petersen
Repræsentanter i Frederikssund for Cyklistforbundet

HØRINGSSVAR VEDR. MOBILITETSPLANEN

Afsender:

**Fjordlandslisten
V/ Ole Peltola
olepel@icloud.com
Tlf 20131310**

Konklusion.

Mobilitetsplanens tilblivelse.

Frederikssund kommune består af meget forskellige områder med meget forskelligartede behov. Samtidig er kommunen øst for fjorden klart den mest folkerige del af kommunen, og som sådan altid demokratisk styrende for udviklingen.

Når man kender til det faktum, så kræver det mange overvejelser at sammensætte en gruppe af borgere - kaldet borgersamlingen - så der ikke bare bliver ensartede løsninger på begge sider af fjorden, men at der også bliver taget behørigt hensyn til de anderledes problemstillinger, som findes i området vest for fjorden.

Den balance blev holdt bedre end frygtet, men kun fordi de "styrende" konsulenter var opmærksomme på netop den problemstilling.

Hvorfor en mobilitetsplan?

Mobilitetsplanen er udarbejdet for at illustrere, hvordan kommunen kan blive fuldstændig CO2 neutral som geografisk område i 2045, men der er indbygget nogle forudsætninger, som ikke nødvendigvis hænger sammen.

Antagelse.

Mobilitetsplanen bygger på den antagelse, at EL-biler er CO2 neutrale, men det kommer jo meget an på, hvordan strømmen bliver produceret.

Bliver strømmen produceret ved hjælp af f.eks. kul, så er EL-bilerne ikke CO2 neutrale, og det samme gælder for de nyindsatte EL-busser.

Pendler-problematikker.

Det er vigtigt at se på dør til dør rejsen for pendlere, for det er den samlede rejsetid inkl komfort, der afgør, om man vælger bil eller den kollektive transport.

4 forhold spiller en væsentlig rolle:

Kollektiv transport fra hjem til knudepunkt/station med kollektiv transport.

Transport i den anden ende fra knudepunkt/station til erhvervsområder har stor betydning.

Kan man arbejde under transporten, er det en stor fordel, for det kan betyde mere tid til familien.

Indkøb på hjemvejen spiller også en rolle - hvor bilen har nogle fortrin.

Mobilitetsplanen som værktøj.

Mobilitetsplanen giver dog på mange måder et fint overblik over nuværende og kommende års mobilitetsmønstre, og samtidig afdækker den også faktuelle forhold i kommunen, som er vigtige at have viden om, når man skal tage stilling til, hvordan man bedst kan nedsætte CO2 udslippet set i et kommunalt perspektiv.

Vil kommunen sikre gratis by-cykler eller gratis låne-anhængere til cykler, så kan en del af de nuværende vaner bearbejdes.

Vaner skal omlægges.

Der skal helt bestemt arbejdes med borgernes vaner, og udover at anlægge f.eks. cykelstier, så skal der også gøres noget aktivt for, at borgerne kommer i gang med at cykle på disse stier - og jo før i forløbet jo bedre.

Mobilitetsplanen set i sammenhæng med andre planer.

Mobilitetsplanen er blevet bestilt og skudt i gang af det politiske udvalg, som tager sig af Klima, Natur og Energi.

Derfor er det vel også forventeligt, at den udarbejdede mobilitetsplan har slagside og stort set kun beskæftiger sig med Frederikssund kommunes CO2 udslip, men det er en meget stor fejl, som man bør få rettet op på.

For mobilitetsplanen skal overordnet hænge sammen med alle andre planer for kommunen, så den ene plan virker som en katalysator for andre af kommunens planer.

Produktion og ressourceforbrug.

Mobilitetsplanen har også slagside, fordi man kun går efter at ændre til et mere grønt aftryk i forhold til CO2-udslippet målt i Frederikssund, mens det store CO2 udslip ved ressourceudvinding, produktion og bortskaffelse af biler, som ellers kører rundt i kommunen, ikke er taget med i beregningerne for Frederikssund Kommune.

Til disse opgaver udleder man meget CO2, og i samme omgang driver man rovdrift på specielle råstoffer, der især bruges til produktion af batterier.

Forskning og nye drivmidler.

ALLE ved, at der SKAL forskes i nye energikilder, og alle er også enige om, at den forskning vil betyde, at der KOMMER nye typer af drivmidler, for det er en bunden opgave at sikre, at kloden ikke går til grunde pga det CO2 udslip, som klodens befolkning slipper ud i atmosfæren.

Derfor må det også være en del af planen, at man også kan tilpasse sig nye drivmidler mv., når de engang bliver sat i produktion, men det forholder man sig ikke til i mobilitetsplanen.

Kommunens økonomi.

Et af de helt store problemer er kommunens økonomi i forhold til de investeringer, som mobilitetsplanen lægger op til.

Oplægget er på 700 mio kr. over 20-22 år til anlæg, men der skal også afsættes et beløb til drift af den opgraderede busplan samt til vedligeholdelse af cykelstier mv.

Investeringer i mobilitetsplanen må regnes for at være forebyggende investeringer for at undgå fremtidige klimakatastrofer.

Men allerede nu har vi fået nogle vink omkring, hvordan klimakatastrofer i bogstaveligste forstand kan skylle ind over os, og at forebygge mod den slags klimakatastrofer kæmper vi allerede med at få råd til.

Så vi risikerer måske at skulle vælge mellem at sikre ejendomme med diger eller at investere i cykelstier for at nedsætte kommunens CO2 udslip?

Det er derfor yderst vigtigt, at økonomien forbedres mest muligt i begyndelsen af forløbet ved, at indtægtsfremmende og udgiftsnedsættende delelementer prioriteres og indarbejdes så tidligt som muligt i forløbet.

Flere bundlinjer skal forbedres.

Der SKAL arbejdes for et CO2 neutralt geografisk område, men ikke på bekostning af andre planer/områder i den kommunale drift.

TVÆRTIMOD skal investeringerne i mobilitetsplanen indgå på en måde, så man samtidig får opgraderet mange andre kommunale forhold.

Derfor skal mobilitetsplanen indgå i en større sammenhæng med alle kommunens andre planer, så flest mulige bundlinjer bliver forbedret.

Det er vores garanti for, at der bliver truffet økonomisk fornuftige og langtidsholdbare løsninger.

Politiske prioriteringer.

Til sidst i den politiske afvejning er det vigtigt at få fastslået, hvordan man vil prioritere ud fra kommunens givne økonomiske situation, men igen økonomien forbedres bedst muligt i forløbet,

hvis indtægtsfremmende og udgiftsnedsættende delelementer prioriteres indarbejdet så tidligt som muligt i implementeringen.

En af de vigtigste del-konklusioner

Ved en gennemgang af rapporten står det meget klart, at vi skal væk fra "bilernes præmisser" og tænke mere i andre baner. Det fremgår tydeligt af rapporten.

Specielt i forhold til kommentarerne omkring en ny motorvej til Frederikssund, som vi - set i denne sammenhæng - slet ikke bør bygge, for vi skal IKKE fremme bilismen, men den kollektive transport.

Og set i det lys, ville man aldrig organisere transporten med biler overalt, hvis man skulle starte forfra med at planlægge mobiliteten i Danmark.

Alene i det punkt er der stof til hede debatter i Frederikssund og omegn.

Andre landspolitiske problematikker.

Der er rigtig mange ting, som vi i Frederikssund kommune ikke bare kan gøre alene. Vi skal på rigtig mange fronter stå sammen med resten af Danmark og i andre tilfælde med resten af EU, hvis vi skal opnå de resultater, som vi alle higer efter.

Der SKAL produceres strøm nok.

Der SKAL opbygges et EL-net, som kan bære det hele.

Der SKAL være nok varmpumper, eller hvad vi nu skal bruge ude i den nærmeste fremtid.

Der skal spares på ressourcerne osv osv.

Flaskehalse og efterspørgsel.

Med øget fokus på EL-biler kommer priserne på disse til at stige. Det samme kommer til at ske for EL-priserne, hvis der kommer ekstra stort behov for EL.

Man skal derfor også tænke over, at man ikke overopheder markedet.

Vi er afhængige af hinanden.

Vi er derfor meget afhængige af resten af Danmark, Norden, EU og resten af verdenen.

Og den afhængighed kan være svær at håndtere - bare tænk på, hvordan vi holder på vores fordele i dag, hvor andre mangler basale ting rundt omkring på kloden.

På cykel.

Overordnet skal kommunen sikre, at alle borgere kan komme fra A til B på cykel på en så enkel og sikker måde som muligt.

Mobilitetsplanens handledel vedr. cykler omfatter:

Hastighedsnedsættelse (motorkøretøjer)

Sammenhængende cykelstinet

Skolebørn på cykel

Øget vedligehold af cykelstier

Grøn transport i erhvervslivet

Kampagne for bevægelse

Test en EL-cykel.

Vores kommentarer og konkrete forslag til forbedringer:1.1 Hastighedsnedsættelser:

Mobilitetsplanen opererer med generelle hastighedsnedsættelser.

På alle strækninger, hvor elever færdes på vej til og fra skole, nedsættes hastigheden til 30 km/t.

1.2 Sammenhængende cykelstinet:

Sammenhængende cykelstisystemer skal sikre, at elever kan komme sikkert til og fra skole på cykel.

Der skal opbygges sammenhængende cykelstinet på forskellige niveauer:

Meget lokalt for elever til og fra skole samt for lokale borgere med mindre ærinder samt til og fra busstoppesteder.

Mere regionalt for pendlere både til den regionale kollektive transport og endnu længere.

Sammenhængende cykelstinet i lokalområdet skal være lukket, så motorkøretøjer er skilt 100% fra de cyklende.

Vi opfordrer til, at der i forbindelse med hver skole også oprettes sikre busstoppesteder og cykelparkeringspladser - både af hensyn til skolekørsel og til almindelige borgeres buskørsel.

1.3 Skolebørn på cykel:

Give børn mulighed for at være selvtransporterende.

Det er vigtigt at slå fast, at det skal være en mulighed at cykle til skole. Men vurderer eleven eller dennes forældre, at eleven ikke skal cykle netop den dag, så skal eleven ikke tvinges af lovgivningen til at cykle.

Der skal udarbejdes en politik for, hvilke elevgrupper man gerne ser på cykel til og fra skole, og hvor langt man kan forvente, at de cykler i hvilke aldersgrupper.

Skolerne opfordres til at arbejde for større cykelsikkerhed ved at opstille cykelbaner, hvor elever kan øve sig og blive undervist i trafikregler samt i vedligeholdelse af cykler.

1.4 Øget vedligehold af cykelstier:

Inspektion og øget vedligehold og drift af cykelstier.

Der sikres både snerydning og saltning, så cykelstierne også kan benyttes i vinterperioden.

1.5 Grøn transport i erhvervslivet

Tiltaget skal få flere ansatte til at skifte deres bil ud med en cykel eller til at benytte kollektiv transport.

Rigtig god idé.

1.6 Kampagne for bevægelse:

Kampagner skal stimulere til mere aktive transportformer.

Landsdækkende kampagner kan bruges meget aktivt, og kommunen kan understøtte med andre input i forbindelse med sundhedsuger eller lignende.

1.7 Test en EL-cykel:

Gratis udlån af elcykler over en længere periode kan skabe nye, sunde og grønne transportvaner. Rigtig god idé.

Oversete muligheder:

Gode cykelstier til turistture.

Cykelsti på Kronprinsesse Marys Bro - bedre adgang til toget (Vinge st) fra Hornsherred.

Bundlinjer.

I forhold til cykeltrafikken bør kommunen overordnet kunne forbedre følgende bundlinjer:

Nedsættelse af CO2 udslippet (mindre bilkørsel).

Nedsættelse af forbruget af klodens råstoffer (færre biler).

Nedsættelse af presset på kommunens sundhedsfaglige område (bedre sundhed, trivsel og selvhjulpenhed).

Forøgede skatteindtægter og færre ydelser til borgere (forbedret arbejdsmæssig og uddannelsesmæssig fleksibilitet).

Forøgede indtægter til borgere og kommune (via indtægter fra oplevelser og afledt erhverv).

Forøget udnyttelsesgrad af kommunens tilbud (idræt, kultur og natur) via flere borgere og turister og derved efterfølgende forøgelse af kvaliteten.

Større fokus på natur og biodiversitet (afledt af områdets udvikling hen mod turisme).

Generelt BOOST til landsbyer og tyndere befolkede områder (bosætningsstrategi) og derved forøgede skatteindtægter (tilflytning) og færre ydelser til borgere (bedre sundhed mm).

Kommentarer til handleplanerne vedr: Den kollektive transport og samkørsel

Den kollektive transport og samkørsel

Overordnet skal kommunen sikre, at alle borgere kan komme hurtigt og nemt fra A til alle andre steder i kommunen.

Alle forhold skal overvejes grundigt (både "pisk" og "gulerod"):

- EL-drevne lokalbusser.
- Forkørselsret for busser.
- Billige eller endog gratis busser.
- Hastighedsnedsættelse for biler.
- Nul-emissions-zone i Frederikssund Centrum.
- Betaling for parkering i Frederikssund Centrum.

Jo flere, der skipper bilerne, jo bedre i forhold til kommunens samlede CO2 udslip.

Mobilitetsplanens handledel vedr. den kollektive transport og samkørsel omfatter:

- Bedre kollektive trafik til Hillerød
- Fra Skibby til Frederikssund på < 20 min.
- Opgradering af lokalbusser
- Gratis bustransport for pensionister
- Gratis lokalbusser
- Opgradering af lokalbusser
- Samkørsel på arbejdspladser
- Fremme delebilsordninger

Vores kommentarer og konkrete forslag til forbedringer:

2.1 Bedre kollektiv trafik til Hillerød:

Busforbindelse mellem Frederikssund og Hillerød opgraderes med flere afgang og rejsetiden reduceres ved at lave busfremkommelighedstiltag.

Rute 65E er oplagt at bruge i denne sammenhæng. Omdøbes til 700S.

Den bør forlænges og køre mellem Holbæk st og Hillerød st via Skibby, Lyngerup, Kronprinsesse Marys Bro og Frederikssund st og have 30 min drift.

Skal i øvrigt have stoppested på Fjordlandsvej ved Tørslev.

2.2 Fra Skibby til Frederikssund på < 20 min.:

Rute 65E er igen svaret.

2.3 Opgradering af lokalbusser:

Skal gøre den kollektive transport mere tilgængelig og attraktiv. Frekvensen for lokalbussernes afgang fordobles. Tiltaget omfatter linje 311, 312, 315, 316 og 318.

Er Rute 313 og Rute 317 blevet væk eller skal Hornsherred vest/syd igen forsømmes?

Den kollektive transport har gennem mange år været sparet ned netop her, og derfor er der pt et stort efterslæb på især de ruter, som ligger i Hornsherred syd/vest.

I det område opererer planen kun med Rute 315, men Rute 313 og Rute 317 skal også i spil - ellers kommer turen med Rute 315 til at tage al for lang tid. Hvis ruterne 313, 317 og 315 passer sammen kan man skabe et rigtig godt kollektivt trafiknet i Hornsherred vest/syd.

Det største problem i dag er rejsetiden. Den skal bare nedsættes markant. Det løses ikke med flere afgang - men ved klogere ruteplaner og ved at busserne harmonerer.

Der skal arbejdes virkelig meget på at få ovennævnte ruter til at harmonere ordentligt med de regionale busser (230R og 65E/700S).

2.4 Kombination af kollektiv transport og anden transportform.

Nemme skift og attraktive 'first-and-last-mile'-løsninger skaber en bedre sammenhængende rejse fra dør til dør. Der skal skabes bedre muligheder for at kombinere kollektiv trafik med grønne transportformer ved at forbedre faciliteterne og adgangen til trafikknudepunkter i kommunen.

Cykelstinetet skal mødes ved knudepunkter med de lokale og regionale busser.

2.5 Gratis bustransport for pensionister:

Pilotprojekt for at undersøge, om gratis bustransport for pensionister får flere til at benytte den offentlige transport.

Rigtig god idé.

2.6 Gratis lokalbusser:

Der iværksættes et pilotprojekt for at undersøge, om gratis bustransport får flere til at benytte den offentlige transport.

Rigtig god idé.

2.7 Samkørsel på arbejdspladser:

Samkørsel har særligt potentiale til at reducere de længere pendlingsture i bil. Vi vil deltage i fælles kampagner for samkørsel og prøve det af på kommunen som arbejdsplads.

Rigtig god idé.

2.8 Fremme af delebilordninger:

Vi vil løbende undersøge potentialerne for at etablere delebilsordninger i kommunen og understøtte lokale aktører i at udbrede delebilsordninger.

Rigtig god idé.

Oversete muligheder

Fr.sund st skal være det naturlige knudepunkt i nordvest Sjælland med busser i alle retninger.

Der mangler i den grad en bus direkte til Holbæk, ellers er alle de andre retninger på plads.

Dalby kunne være et godt knudepunkt mellem Rute 313 og Rute 315.

Et velfungerende busnettet kan trække nye borgere (skatteydere) til området.

Et bedre busnet i landdistrikter vil give unge klart forbedrede muligheder (sociale liv og idræt).

Sammen med cykelstinetet vil busnettet kunne flytte en stigende strøm af turister rundt i området (afledt beskæftigelse og flere indtægter).

Rute 311 skal servicere mange flere steder i Frederikssund by.

Bundlinjer.

Forbedrede forhold for den kollektive transport vil have stort set de samme positive indvirkninger på bundlinjerne, som cykeltrafikken har:

- Nedsættelse af CO2 udslippet (mindre bilkørsel).

- Nedsættelse af forbruget af klodens råstoffer (færre biler).

- Nedsættelse af presset på kommunens sundhedsfaglige område (bedre trivsel og selvhjulpethed).

- Forøgede skatteindtægter og færre ydelser til borgere (forbedret arbejdsmæssig og uddannelsesmæssig fleksibilitet).

- Forøgede indtægter til borgere og kommune (via indtægter fra oplevelser og afledt erhverv).

- Forøget udnyttelsesgrad af kommunens tilbud (idræt, kultur og natur) via flere borgere og turister og derved efterfølgende forøgelse af kvaliteten.

- Større fokus på natur og biodiversitet (afledt af områdets udvikling hen mod turisme).

- Generelt BOOST til landsbyer og tyndere befolkede områder (bosætningsstrategi) og derved forøgede skatteindtægter (tilflytning) og færre ydelser til borgere (bedre trivsel mm).

Kommentarer til handleplaner vedr. Fossilfri køretøjer.

Fossilfri køretøjer.

Frederikssund kommune ønsker at tage medejerskab ved at hjælpe med at nedsætte Danmarks CO2 udslip.

Derfor er der meget fokus på at overgå fra benzin- og dieseldrevne køretøjer til EL-drevne.

Mobilitetsplanens handledel vedr. fossilfri køretøjer omfatter:

Kommunal ladestanderpolitik

Fossilfri kollektiv trafik

Kommunale el-biler

Fossilfri godstransport - kommunale arbejdspladser

Fossilfri godstransport - alle transporter i kommunen

Nul-emissions-zoner

Vores kommentarer og konkrete forslag til forbedringer:**3.1 Kommunal ladestanderpolitik:**

Tiltaget skal fremskynde udskiftningen af fossile biler med elbiler og derigennem nedbringe CO2-udledningen i trafikken samt inspirere borgere og virksomheder til at udskifte deres fossile personbiler.

Rigtig god idé.

3.2 Fossilfri kollektiv trafik:

En udskiftning af busserne fra fossile busser til elbusser skal nedbringe Frederikssund Kommunes samlede CO2-udledning. Særligt den mest sundheds- og miljøskadelige partikelforurening vil blive betragteligt reduceret.

Rigtig god idé.

3.3 Kommunale el-biler:

Omstillingen til en kommunal bilpark på el skal nedbringe CO2-udledningen i trafikken og inspirere borgerne til også at udskifte deres fossile privatbiler.

Rigtig god idé.

3.4 Fossilfri godstransport - kommunale arbejdspladser:

Tiltaget indebærer, at vare- og lastbiltransport til kommunale arbejdspladser skal forgå med fossilfri køretøjer, hvilket skal reducere godstransportens CO2-udledning betragteligt.

Rigtig god idé.

3.5 Fossilfri godstransport - alle transporter i kommunen:

Tiltaget indebærer et forbud mod al fossil godstransport med vare- og lastbiler, hvilket vil reducere CO2-udledningen betragteligt. Kommunen skal aktivt arbejde for et nationalt krav.

Rigtig god idé.

3.6 Nul-emissions-zoner:

Tiltaget skal udskifte den fossile trafik i byen og fremskynde omstillingen til elbiler og derved reducere CO2-udledningen lokalt. Tiltaget omfatter oprettelse af en nul-emissionszone i Frederikssund by for at nedbringe CO2-udledningen og samtidig fremskynde den grønne omstilling til el. Zonen afgrænses af de nuværende byzoneskilte.

Rigtig god idé.

Bundlinjer.

I forhold til firmakørsel, godstransport og pendling til og fra kommunen kan vi overordnet forbedre følgende bundlinjer:

Nedsættelse af CO2 udslippet (mindre kørsel med fossilt brændstof).

Nedsættelse af forbruget af klodens råstoffer (færre biler).

Nedsættelse af luftforurening og støj (hastighedsnedsættelse og mindre kørsel med fossilt brændstof).

BOOST til kommunens og firmaernes BRAND.

Kommentarer til handleplaner vedr. Mobilitet i de mindre byer.

Mobilitet i de mindre byer.

Frederikssund kommune ønsker at tage medejerskab for at hjælpe med at nedsætte Danmarks CO2 udslip.

Derfor er der meget fokus på at nedsætte motorkørsel med benzin- og dieseldrevne køretøjer.

Mobilitetsplanens handledelel vedr. Mobilitet i de mindre byer omfatter:

Flere funktioner i lokalområdet

Hjemmearbejde

Mobilitet i landområder

Opgradering af busholdepladser i landsbyer.

Bemærk vores mønsterplan:

En beskrivelse af Skuldelev, som den nemt kan komme til at se ud.

Vores kommentarer og konkrete forslag til forbedringer:**4.1 Flere funktioner i lokalområdet:**

De nuværende løsninger dækker ikke alle behov, og derfor skal der fortsat udvikles og afprøves nye løsninger i dialog med landsbyerne.

Rigtig god idé. Se mønsterplan om Skuldelev.

4.2 Hjemmearbejde:

Mere hjemmearbejde skal dels reducere antallet af daglige pendlerture, og dermed CO₂-udledningen, og dels undgå potentielle udvidelser af vejnettet.

Rigtig god idé. Se mønsterplan om Skuldelev.

4.3 Mobilitet i landområder:

Forbedre mobiliteten de steder, hvor adgangen til kollektiv trafik er begrænset, fx gennem forsøgsordninger med Flextrafik, elcykler, samkørsel, delebiler, etablering af opsamlingssteder mv. Det må være helt ude på landet - altså helt udenfor kommunens landsbyer.

Så er det en god idé - ellers ikke.

4.4 Opgradering af busholdepladser i landsbyer:

Det skal være trygt og komfortabelt at vente på bussen. I samarbejde med landsbyerne etableres centrale busholdepladser eventuelt i kombination med opsamlingssteder.

Rigtig god idé.

Bundlinjer.

Se under BILAG 1 på side 13

Kommentarer til handleplanerne vedr. Tværgående indsatser.**Mobilitetsplanens handledelel vedr. Tværgående indsatser omfatter:**

Dialog med de unge om transportvaner

Samarbejde med lokale virksomheder om omstilling af transportsektoren

Medarbejdernes transport

Mobilitetsfællesskaber

Vores kommentarer og konkrete forslag til forbedringer:5.1 Dialog med de unge om transportvaner:

I samarbejde med det nye ungeklimalråd vil vi undersøge og udvikle løsninger til, hvordan de unges adfærd kan påvirkes til at vælge grønne mobilitetsløsninger.

Rigtig god idé.

5.2 Samarbejde med lokale virksomheder om omstilling af transportsektoren:

I samarbejde med Frederikssund Erhverv vil vi tilskynde til en mere bæredygtig transportsektor og understøtte samarbejder om nye klimavenlige transportløsninger.

Rigtig god idé.

5.3 Medarbejdernes transport:

En transportvaneundersøgelse for kommunens medarbejdere skal bidrage med konkrete initiativer, der fremmer grønne transportvaner i arbejdstiden samt til og fra arbejde.

Rigtig god idé.

5.4 Mobilitetsfællesskaber:

Kommunen indgår samarbejder med fx lokale fællesskaber, foreninger og landsbylaug for at fremme grønne mobilitetsfællesskaber, der udvikler nye grønne løsninger.

Rigtig god idé.

Bundlinjer.

Forbedrede forhold i en landsby vil have følgende positive indvirkninger på bundlinjerne:

Nedsættelse af CO2 udslippet (mindre bilkørsel).

Nedsættelse af forbruget af klodens råstoffer (færre biler).

Forøgede skatteindtægter og færre ydelser til borgere (forbedret arbejdsmæssig og uddannelsesmæssig fleksibilitet).

Forøgede indtægter til borgere og kommune (via indtægter fra oplevelser og afledt erhverv).

Forøget udnyttelsesgrad af kommunens tilbud (idræt, kultur og natur) via flere borgere og turister og derved efterfølgende forøgelse af kvaliteten.

Større fokus på natur og biodiversitet (afledt af områdets udvikling hen mod turisme).

Større grad af medinddragelse og medindflydelse til borgerne.

BOOST til lokale foreninger mv.

BILAG 1

Mønsterplan: Skuldelev by.

Vender noget på hovedet.

Mobilitetsplanen slår fast, at der er langt fra de mindre byer til kommunal service, til arbejde og til de ting, som borgerne fra disse områder ellers skal til, og derfor lægger mobilitetsplanen op til, at

man vender nogle ting på hovedet, og f.eks. placerer noget af kommunens serviceapparat ude i de mindre byer - hvilket er en rigtig god ide.

Differentieret byudvikling.

Men netop omkring de mindre byer er der så mange ting, man bør arbejde med samtidigt, for de mindre byer er meget forsømte i Frederikssund kommune.

Derfor kan man med fordel begynde at arbejde seriøst med differentieret byudvikling, som Folketinget anbefaler i deres vejledning omkring "Levende landsbyer", og i den forbindelse bruge en CO2 nedsættende foranstaltning som løftestang for udviklingen i disse byer.

De 6 byzonelandsbyer.

Frederikssund kommunes byzonelandsbyer kan alle udvikles med nye boliger mv., og vi beskriver her en "prototype på en landsby i udvikling".

Vi sætter fokus på Skuldelev by, som et "mønstereksempel", hvor den bundne opgave er nedsættelse af CO2 udslippet.

Dalby vil nemt kunne få samme opgradering, mens Ferslev nemt vil kunne få en "light-udgave" (mangler dagligvarebutik).

Bundlinjer.

Forbedrede forhold i en landsby vil have følgende positive indvirkninger på bundlinjerne:

- Generelt BOOST til landsbyer og tyndere befolkede områder (bosætningsstrategi) og derved forøgede skatteindtægter (tilflytning) og færre ydelser til borgere (bedre trivsel mm).

- Nedsættelse af CO2 udslippet (mindre bilkørsel).

- Nedsættelse af forbruget af klodens råstoffer (færre biler).

- Nedsættelse af presset på kommunens sundhedsfaglige område (bedre trivsel og selvhjulpenhed).

- Forøgede skatteindtægter og færre ydelser til borgere (forbedret arbejdsmæssig og uddannelsesmæssig fleksibilitet).

- Forøgede indtægter til borgere og kommune (via indtægter fra oplevelser og afledt erhverv).

- Forøget udnyttelsesgrad af kommunens tilbud (idræt, kultur og natur) via flere borgere og turister og derved efterfølgende forøgelse af kvaliteten.

- Større fokus på natur og biodiversitet (afledt af områdets udvikling hen mod turisme).

- Større grad af medinddragelse og medindflydelse til borgerne.

Skuldelev by - en "mønsterplan".

I det tænkte "mønstereksempel" opbygger vi Skuldelev by, så den kan rumme mest muligt af borgernes liv i byen, fordi alt findes i byen. Herved reduceres CO2 udslippet mest muligt.

Kilder til CO2 udslip.

De 2 største kilder til CO2 udslip i Skuldelev er opvarmning af huse og transport drevet af fossilt brændstof.

Her vælger vi, at alle tilkobles det lokale fjernvarmeværk, og at værket opvarmer fossilfrit og derved CO2 neutralt, og at al transport på veje og stier foregår med EL eller "rugbrød" som drivmidler.

Alt indenfor 1 km.

Byens størrelse gør, at man nemt kan komme fra sted til sted i byen. Alt ligger stort set indenfor en afstand af 1 km fra, hvor man kan bo i byen.

Overalt i byen er hastigheden nedsat til 30 km/t.

Cykelstier.

I byen kan børn cykle sikkert rundt på stier adskilt fra motorkøretøjer.

Der er ligeledes etableret cykelstier (adskilt fra motorkøretøjer) til de nærmeste større byer, til Vinge st over kronprinsesse Marys Bro og til stranden ved Skuldelev havn.

Den kollektive transport.

De gule busser kører under MOVIA (rute 318 Frederikssund - Skibby over Østby og Sønderby) med halvtimes drift på spidsbelastningstidspunkterne og timedrift på øvrige tidspunkter.

Rute 318 indgår i skolebuskørslen til både skolen i Skuldelev og Skibby.

Boliger.

Byen har allerede mange velegnede større villaer og lejligheder til børnefamilier, men der mangler mindre centraltbeliggende boliger til seniorer, som vil byen, men ikke magter et stort hus.

Derfor bygges der et passende antal mindre boliger/seniorboliger, hvorved de større villaer/lejligheder frigives til nye børnefamilier, når de ældre flytter til de mindre boliger i byen.

Fibernet.

Til hele byen knyttes et stærkt fibernet.

Gadekær.

Byens hygge-samlingspunkt er afgjort gadekæret.

Børnepasning.

Vuggestuen har fået plads til flere børn, fordi de ældste børnehavebørn flyttes over på den anden side af vejen og ind i den tidligere SFO.

SFO'en for 0.-3. klassetrin bliver til gengæld flyttet ind på skolen i den gamle inspektørbolig.

Skole, klub og idrætshal.

Den selvstændige skole (med egen bestyrelse og leder) for elever fra 0.-6. klassetrin ligger, hvor den altid har ligget, og klubben for 4.-6. klassetrin ligger stadig i forbindelse med idrætshallen.

Skolen har både udeværksteder og køkkenhaver.

Og skolens legeplads for 0.-3 klassetrin samt kommende "hæng-ud-plads" for 4.-6. klassetrin må selvfølgelig benyttes af offentligheden.

Skolen - det lokale samlingssted.

Skolen kan bruges som det lokale bibliotek, hvor man henter og afleverer sine on-line bestilte bøger.

Skolen rummer også en ubemandet borgerservice (udlevering af pas mv).

Lokalet til hjemkunstsab lånes gerne ud til en forening, som vil dyrke fælles spising.

Den gamle træfløj kan benyttes som et fælles cykelværksted.

Kantinen i hallen rummer også kaffeklubben og Multikulturhusforeningen.

Idrætsforeninger.

Disse foreninger hører til i idrætshallen og i skolens gymnastiksal samt på boldbanerne ved skolen.

Spejdergruppe.

Der bliver etableret et nyt tilholdssted bag ved idrætshallen.

HUB

I den gamle Brugs bliver der indrettet en meget moderne HUB (veludstyret kontorområde med køkkenfaciliteter og et stærkt internet), som kan benyttes af lokale studerende og hjemmearbejdende, som også har brug for bordplads, møderum og udskrivningsfaciliteter.

Dagli` Brugsen.

Brugsen fungerer i hverdagen som indkøbssted, som håndkøbsudsalg for apotekervarer, som post- og pakkekontor og som bezinstation med opladerstandere.

Brugsen ejes i fællesskab af COOP og borgerne i Skuldelev.

Dagli` Brugsens toiletfaciliteter kan benyttes af cykelturister, og det kan den kommende cykelpumpe selvfølgelig også.

Bænkene foran Dagli` Brugsen kan benyttes af turister til at spise ved.

Turismeindustri.

Med beliggenhed ved Skuldelev Ås og ved det sted i Roskilde fjord, hvor Skuldelev-skibene blev fundet, så er der mange muligheder for at booste kendskabet til byen.

Derved får lokale iværksættere også mulighed for at koble sig på turismeindustrien med egne fabrikationer og produkter.

En by med medbestemmelse og involvering.

Med medejerskab af Dagli` Brugsen og med selvstændige institutioner og idrætsforeninger med egne bestyrelser og ledere har borgerne i byen direkte adgang til at påvirke udviklingen mest muligt i DERES by.

Må dette være til inspiration - også i forhold til de andre byzonelandsbyer i kommunen.

Konkrete prioriteringer.

- A. Fjernvarmeværket gøres helt fossilfrit.
- B. Busrute 318 skal opgraderes (frekvensen) og harmonere med resten af busnettet.
- C. Brugsen etablerer kraftige ladestandere (opladning mens man køber ind).
- D. Rokade. Ældste børn i børnehaven flyttes ind i SFO´en. SFO´en flyttes ind på skolen.
- E. Lukket cykelstinet etableres i byen.
- F. HUB etableres i den gamle Brugs (og fibernet i byen, hvis det mangler).
- G. Opførelse af et passende antal mindre boliger (velegnede til seniorer).
- H. Cykelstier etableres mellem Skuldelev og de nærmestliggende byer og Skibby.
- I. Supercykelsti etableres til Vinge st. via Kronprinsesse Marys Bro.

Sammenfatning.

Ovenstående "model" vil tiltrække flere børnefamilier til byen, og da både daginstitutioner og skole efter ovenstående model vil have plads til flere børn, så er det et oplagt sted at slå sig ned og bygge en familie op.

Med ovenstående plan tilfører kommunen Skuldelev by et stærkt BRAND og derved kan kommunen med få midler sikre nyt liv i byen og nye skatteindtægter til kommunen.

Frederikssund Klimaforenings hørings svar til Forslag til mobilitetsplan 2023 – 2026.

Overordnet vil vi gerne rose hele processen med borgerinddragelse, virksomhedsinddragelse og borgersamling, og opfordre til, at alle andre punkter i Klimahandleplan 2020-2024 også inddrager borgere og virksomheder bredt.

Det fremgår dog ikke direkte, at mobilitetsplanen primært handler om CO2-reduktion og klimahandlinger. Fra start nævnes, at mobilitet handler om at kunne komme let fra A til B. Og mange steder nævnes sundhed som et væsentligt element i planen, både som følge af fokus på cyklisme og som nedsat støj- og luftforurening. Men da Klimahandleplanen dels har mobilitetsplan som det ene spor, og da det dels indgår i arbejdet med DK 2020, vil vi her fokusere på klimadelen.

Frederikssund Klimaforening støtter helhjertet hastighedsnedsættelse både i byerne og på landet. Det både reducerer brændstofforbruget og nedsætter CO2-udslippet foruden de andre gode effekter.

Da man gerne vil fremme cyklismen i kommunen, kan det undre, at man ikke arbejder på at få cykler på Kronprinsse Marys Bro. Dette gælder både i forbindelse med pendlingen fra Hornshered via stationen i Vinge, hvor man må kunne finde en smart løsning med at få fragtet cyklerne over broen sammen med personerne – cykel-busser eller lign. Og det gælder mere generelt at arbejde for at få cykler på broen. Man kunne forestille sig at omarbejde broen til to halvandenspors kørebaner og en cykelbane. Det må man kunne finde en smart løsning på i samarbejde med Vejdirektoratet. Og det vil helt sikkert kunne fremme såvel fremkommelighed som turisme i kommunen.

I afsnittet om Cykeltrafik (s.25) nævnes kampagner for at fremme cykling. Her fremgår det tydeligt, at der især tænkes på sundhed. Frederikssund Klimaforening vil opfordre til, at kampagnerne også fremhæver klimafordele ved cykling, og formidler de gode resultater til borgerne. Det gælder i det hele taget alle de klimainitiativer, der tages i kommunen, af borgere, virksomheder og kommunen selv, at kommunen godt kunne finde en formidlingskanal til at brande klimahandlingerne. Kommunen kunne fx oprette en hjemmeside, hvor de gode eksempler kunne præsenteres, og månedens bedste klimahandling blev fremhævet.

Ligesom borgerne i en borgersamling får mange gode informationer, kunne kommunen også fremover være med til at understøtte fremkomsten af nye løsninger ved at samle borgere og virksomheder om formidling af konkret viden om forskellige områder.

Frederikssund Klimaforening støtter, at den kollektive trafik gøres bedre, mere fleksibel og smidig, og fremfor alt CO2-fri. Og på længere sigt også gratis – ikke blot den lokale kollektive transport, men også den nationale. Mht. busfremkommelighedstiltag foreslår vi, at der fx arbejdes med en form for busbaner på de mestbefærdede landeveje, så transporttiden med kollektiv transport mellem de større byer nedbringes. Frederikssund Klimaforening mener, at man skulle droppe udbygningen af Frederikssundmotorvejen og i stedet bruge pengene til forbedringen af den kollektive trafik. Flere veje skaber under alle omstændigheder mere trafik, og da målet er at få flere over i den kollektive trafik – og elbiler – burde fokus være her og ikke på motorveje.

Kommunen vil gerne være rollemodel og gå foran ved at omlægge kommunens bilpark til elbiler. Det synes vi, er en god idé. Men det går alt for langsomt. Allerede i valgkampen til kommunalvalget i 2017 pegede de opstillede partier på elbiler i kommunen, men hvad er der sket siden? Forhåbentligt lærer borgerne ikke af sendrægtigheden.

At også al godstransport i kommunen, både kommunal og anden, skal være fossilfri, synes vi, er indlysende. Derfor er det også vigtigt at speede op på kommunens udbygning med ladestanderer for kommunen som virksomhed.

Såvidt Frederikssund Klimaforening er orienteret, er kommunen tilsyneladende uinteressant for ladestanderfirmaerne pga. det store antal private ejendomme, hvor ejerne selv kan lade elbiler. Det gør ikke nemmere at lave en ladestanderpolitik for kommunen som geografisk område. Vi foreslår, at kommunen via KL arbejder for, at ladestanderfirmaerne ikke kan tillade sig denne luksusholdning i den nuværende situation. Kommunen kan måske også arbejde for, at lokale energifællesskaber får mulighed for at lave ladestanderfællesskaber.

Frederikssund Klimaforening foreslår desuden, at kommunen stiller krav om, at alt nybyggeri i kommunen skal indeholde bæredygtige solceller, på syd/vestvendte tage og/eller i vægge, så det fremover forbedrer borgernes muligheder for at få opladere og skifte til elbiler.

En enkelt ærgerlig ting i planen: i Bilag 1 gennemgår de forskellige idéer i borgernes idékatalog og herunder de afledte effekter. Her fremstår det nogle steder, som om luftforurening og CO2-udledning er det samme. Det er det ikke, og det er lidt ærgerligt med begrebsforvirring.

Venlig hilsen

Hanne Døcker

Formand for Frederikssund Klimaforening

Dokumentnummer
1495041

Dato
16.12.2022

Sagsbehandler
JTJ

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar fra Movia til mobilitetsplan for Frederikssund kommune

Frederikssund Kommune har fremsendt forslag til mobilitetsplan i høring med frist d. 16. december 2022. Movia kvitterer for muligheden for at afgive høringssvar og dermed videreføre samarbejdet om at styrke den kollektive trafik i Frederikssund kommune.

Movia har med stor interesse læst kommunens forslag til mobilitetsplan for Frederikssund og ser frem til samarbejdet om at opfylde planens ambitiøse målsætninger for den bæredygtige transport med cykel, gang, samkørsel og kollektiv trafik. Forslaget rummer et katalog med tiltag, der er særligt rettet mod kollektiv mobilitet og bemærkningerne er derfor særligt rettet mod denne del af mobilitetsplanen.

Bred inddragelse af virksomheder og borgere:

I forbindelse med udarbejdelsen af mobilitetsplanen for Frederikssund Kommune har der været afholdt en transportvaneundersøgelse, workshops for erhvervs- og kulturliv, interview med udvalgte interessenter og borgersamlinger. Gennem denne inddragelse er mobilitetsplanen udmundet i 20 anbefalinger, hvoraf 7 af punkterne berører Movias driftsopgaver i Frederikssund Kommune. Hvis Frederikssund Kommune ønsker en yderligere kvalificering af mobilitetsplanens målsætninger og anbefalinger for kollektiv mobilitet, kan Frederikssund Kommune suppleres med inddragelse fx gennem en workshop for udbydere af kollektiv mobilitet som Movia, Movia Flex og DSB S-tog.

Bedre kollektiv trafik på regionale linjer:

Frederikssund Kommune ønsker med handleplanen at forbedre den regionale drift med forbindelser til Skibby og Hillerød i forhold til rejsetider og frekvens af afgang. Denne tilgang hilser Movia velkommen og har via et idekatalog fra Region Hovedstaden konkrete forslag til, hvilke anlægsprojekter der kan forbedre rejsetid og passageroplevelse både mod Skibby og Frederikssund. Frederikssund Kommune, Movia og Vejdirektoratet har netop gennemført et anlægsprojekt ved Frederikssund Campus og erfaringerne fra dette samarbejde kan med fordel videreføres i kommende projekter på vejstrækningerne med Skibby og Hillerød.

Movia ser frem til fortsat at bidrage med rådgivning om de bedste grønne løsninger, både i forbindelse med udbud af den kollektive transport og i det videre planlægningsarbejde sammen med Frederikssund Kommune.

Med venlig hilsen
Henriette Tolstrup
Rådgiver, Movia

