

Høringsvar til ”Mobilitets- og infrastrukturstrategi Juni 2025 - Udkast Fanø Kommune 2025-2037”

Tak for muligheden for at komme med input til den nye mobilitets- og infrastrukturstrategi. Vi anerkender de gode intentioner om grønnere transport og bedre forhold for cyklister og fodgængere. Men efter vores vurdering er tiltagene alt for forsigtige og adresserer ikke de udfordringer, vi som borgere står med i hverdagen.

Netop nu er det afgørende at handle, hvis vi skal bevare den særlige ro og atmosfære, som gør Fanø unik – og som også er grunden til, at turister vælger at komme hertil i disse år, hvor ro er blandt de mest efterspurgte ressourcer i en kaotisk verden. Trafikudfordringer udgjorde en væsentlig del af borgernes bekymringer under sidste kommunalvalg, ligesom debatten om kollektiv trafik har fyldt i hele byrådsperioden. Derfor er det skuffende, at strategien ikke udviser større mod og handlekraft her og nu.

Byrum til mennesker – ikke kun til trafik

Vi forstår godt, at en infrastrukturplan naturligt har fokus på transportmidler og trafikale løsninger. Alligevel vil vi gerne pege på, om det kunne give mening at vende perspektivet lidt om: at tage udgangspunkt i menneskene først – og derefter tilpasse infrastrukturen til dem. Strategien er meget orienteret mod trafikanternes behov, men hvad med det levede liv i byerne? Kan børn trygt lege på de små torve og pladser i Nordby og Sønderho?

Når man ser næsten udelukkende gennem trafikbrillerne, risikerer man at overse de sociale funktioner, der gør byerne levende. Det bliver særligt tydeligt i spørgsmålet om parkeringspladser: Når de fjernes i bymidten (det bakker vi op om!), skal de så blot erstattes af cykel-ladestanderpladser – eller kunne man i stedet udnytte rummene til at skabe steder, hvor børn kan lege, og hvor voksne kan mødes til ophold og hygge? Vi kunne derfor ønske os en tydeligere ambition om at skabe byrum til mennesker – ikke kun til trafik.

40 km/t er et godt skridt – men nogle steder utilstrækkeligt

I strategien står der således: *“Der rapporteres en oplevet utryghed omkring bilers fart i by- og sommerhusområderne.”* Det er positivt, at denne bekymring tages alvorligt, og at der foreslås både hastighedsgrænser og nye fartdæmpende tiltag.

Samtidig fremgår det dog af rapporten, at en lokal hastighedsgrænse på 40 km/t ikke forventes at have nogen reel effekt på de faktiske hastigheder – da det allerede mere eller mindre er det,

der faktisk køres. Når dette allerede er erkendt i strategien, virker det desværre mest som et symbolsk tiltag – nærmest spil for galleriet – at "nedsætte" til 40 km/t. På den måde tager man ikke borgernes oplevede utryghed alvorligt, men nøjes med at skabe en illusion af handling uden reelt at ændre på problemet.

Vi mener, at det ville være mere konsekvent at indføre 30 km/t som hastighedsgrænse i byzonerne. Det ville sende et tydeligt signal om, at Fanø prioriterer den langsomme trafik (cyklister og gående), sikkerhed, byliv, ro og klima – og ikke mindst den tryghed, som gør øen attraktiv for både borgere og besøgende. Man kunne overveje, om der på Vestervejen (hvor det i forvejen er planen at etablere fortov og forbedre fartbegrænsninger) samt på Strandvejen og færgestrækningen skulle være undtagelser, hvor de 40 km/t fortsat er tilladt. Men stadig med fartdæmpende tiltag på de nævnte strækninger.

Særligt OBS:

I den sydlige ende af Hovedgaden opleves i særdeleshed meget høje hastigheder, fordi vejen i det første stykke fremstår bred og indbydende – og mange har travlt med at skulle i Brugsen – hvorefter bilister pludselig bremser op, når de opdager, at strækningen munder ud i gågade. Denne kørsel gør trafikken utryk i denne ende af byen og kan opleves som særligt respektløs over for kirkegængere, der ofte søger ro og eftertænkksomhed, og som ikke sjældent er ældre mennesker med et særligt behov for tryghed. Når folk samles til højtidelige begivenheder som begravelser, bryder det kraftigt med stemningen, at biler eller autocampere suser forbi i høj fart. Det underminerer den ro og værdighed, som burde kendetegne området omkring kirken.

Samtidig er vi mange – og stadig flere – børnefamilier med børn i skole- og institutionsalderen, som bor omkring denne strækning. De føler sig langt fra trygge på grund af bilernes fart og temperament på Hovedgaden. Skal børn ikke kunne cykle til skole med ro i maven? Til sammenligning er der på Vestervejen markeret en cykelsti (som i øvrigt heller ikke opleves som decideret tryk) – men i den sydlige ende af Hovedgaden er det udelukkende på bilisternes vilkår. Det er hverken rimeligt eller tidssvarende, at en af byens vigtigste gader ikke indrettes med børns og cyklisters sikkerhed som førsteprioritet.

Her foreslår vi derfor:

- Indfør fartgrænse på 30 km/t.
- Opsæt et elektronisk blinkskilt, der advarer bilisterne, når de kører ind ad Hovedgaden.

Parkeringskultur - et uskønt syn

På dage med høj turismebelægning parkerer biler tæt op og ned ad gaderne i bymidterne. Det er hverken kønt eller trygt – især når børn pludselig træder ud mellem de parkerede biler – og det sender et helt forkert signal om, hvad vores byer skal bruges til.

Dette problem kunne afhjælpes ved langt tydeligere at markere, at man ikke ønsker biltrafik eller parkering i bykernerne – med undtagelse af køretøjer med handicaptilladelser og nødvendig vareindlevering. Samtidig kunne der indføres særlige parkeringstilladelser for fastboende, så lokale beboere fortsat kan sætte bilen ved deres hjem, uden at bymidterne bliver domineret af gæsteparkering.

Tydelig kommunikation, skiltning, parkeringsforbud og konsekvent håndhævelse bør indføres allerede nu, så Fanøs bymidter klart signalerer, at de er indrettet til mennesker og byliv – ikke til parkerede biler.

Autocampere – et voksende problem

Vi vil gerne pege på et særligt forhold, der i stigende grad udfordrer intentionerne om en grønnere fremtid: den voksende flåde af autocampere. Måske har vi alle på et tidspunkt drømt om friheden ved at køre landet rundt i en folkevognsrugbrød – men tiderne er anderledes nu. Autocampere fylder meget i landskabet, de forurener, og vi oplever desuden, at de i højere grad parkerer og overnatter steder, hvor det ikke er tilladt. *(OBS: dette er IKKE en opfordring til flere deciderede autocamperparkeringspladser – tværtimod).*

Hvis Fanø vil være på forkant, kunne man i stedet vælge at gå nye veje på dette område – frem for at ende i samme situation som Rømø og andre turiststeder, der har mistet noget af deres sjæl, fordi autocampere i stort tal præger øen. Kunne Fanø måske på sigt blive det første sted i Danmark, der profilerer sig som autocamper-frit? Det ville være et klart signal om, at vi ønsker en bæredygtig udvikling, der sætter natur, ro og byliv først.

Vi er dog bevidste om, at et fuldt forbud kan virke ekstremt og måske på nuværende tidspunkt hverken er lovligt eller politisk realistisk. Men man kunne begynde med konkrete skridt: eksempelvis at forvise autocampere til sommerhusområderne og indføre tydelige autocamperfri-skilte i både Nordby og Sønderho. Det ville være en balanceret start, som både sender et signal og giver erfaringer at bygge videre på.

Hvis man på længere sigt har modet til at gå længere, kræver det naturligvis en klar kommunikationsstrategi. Her kunne Fanø samtidig skrue op for – og tilbyde særligt gode forhold for telt- og shelterovernatninger. På den måde kan øen fortsat rumme gæster, der søger en tæt naturoplevelse, men på en måde der harmonerer bedre med Fanøs værdier og grønne profil.

Kollektiv trafik – en livsnerve for hele øen

Et andet område, vi ønsker at fremhæve, er den kollektive trafik, herunder busforbindelserne på øen. Vi er klar over, at dette er et ressourcespørgsmål og dermed mere komplekst at løse end f.eks. skiltning og parkeringsforbud. Men det ændrer ikke på, at de nuværende busforhold er så begrænsede, at de reelt risikerer at amputere Sønderhos forbindelse til resten af Fanø.

En velfungerende kollektiv trafik er en forudsætning for, at både fastboende, gæster og turister kan vælge andre løsninger end bilen. Vi frygter, at hvis ikke der handles her, så bliver bilafhængigheden blot endnu mere cementeret – til skade for både miljøet, trængslen og øens sammenhængskraft.

Udsyn og byrum – mere grønt, lavere fart

Strategien lægger op til at skabe bedre udsyn for trafikanterne. Men når trafiksikkerheden – ifølge landbetjenten – allerede er høj på Fanø, kunne man spørge, om perspektivet ikke burde vendes på hovedet. I stedet for at skabe *mere udsyn* kunne man med fordel skabe *mindre udsyn*, så trafikanterne tvinges til at orientere sig grundigere og dermed automatisk sænker farten. Det kan gøres enkelt ved at plante mere grønt og dermed bruge naturen som en form for “nudging”.

Et oplagt eksempel er den nøgne kile mellem Hovedgaden og Strandvejen, som i dag fremstår som en bar og noget trist flade. Hvis dette område blev beplantet med højere træer – så man stadig kan orientere sig imellem stammerne – ville det både bidrage til at dæmpe hastigheden og samtidig give byen et smukkere og mere levende byrum. Lignende greb andre steder i byerne kunne på samme måde kombinere trafiksikkerhed med forskønnelse.

Det samme gør sig gældende ved havneområdet, hvor en mere grøn indramning ikke alene ville forskønne bymiljøet, men også bidrage til at dæmpe farten og skabe et tryggere og mere indbydende opholdsrum for både borgere og gæster.

Mere handling nu – ikke om 5+ år

Det er ikke nok at planlægge for en fjern fremtid. Mange af de foreslåede tiltag er skubbet flere år ud i tid, men behovet er presserende allerede nu. Fanø står overfor en akut udfordring med stigende biltrafik, trængsel i bymidterne og et øget pres fra turismen. Alene de sidste fem år

har vi oplevet, at biltrafikken på øen er steget markant, og presset vokser år for år. Vi opfordrer derfor til:

- Hurtig implementering af 30 km/t-zoner i alle bykerner.
- En markant reduktion af bilparkering i gaderne og et klart signal om bilfrie bymidter.
- En mere offensiv brug af byrummene til grønt, leg og ophold – så de afspejler Fanøs særkende: ro, nærvær og livskvalitet.

Opsummering:

Strategien har gode intentioner, men tempoet og ambitionsniveauet er ikke højt nok. Vi har brug for handling, der mærkes nu – ikke først om 5–10 år. Fanø skal være et sted, hvor byrum er til mennesker, børn kan lege trygt, og hvor bilernes dominans reelt reduceres.

Vi ved godt, at det kan lyde voldsomt at foreslå en generel hastighedsgrænse på 30 km/t på strækningerne i byen. For nogle kan det virke som et stort indgreb i hverdagen. Men måske er det i virkeligheden mindst lige så ekstremt, at vi gennem mange år har indrettet vores infrastruktur næsten udelukkende på biltrafikkens præmisser – og i langt mindre grad efter børns, ældres, cyklisters og buspassagerers behov.

Vi håber, at I vil tage spørgsmålet alvorligt og lade det indgå i jeres overvejelser om den endelige infrastrukturstrategi. Ikke som et opgør mod biler – dem har de fleste af os jo brug for – men som et skridt mod en bedre balance, hvor hensynet til byliv, tryghed og det særlige Fanø får en større plads nu og her.

Med venlig hilsen — og med ønske om mere markante tiltag

Eva Damgård Nielsen

Line Rømer

Kathrine Stadil

Kasper Ejlerskov Leonhardt

Marie Mathilde Fogh

Lasse Kjær Hansen