

# MOBILITETSPLAN HOLBÆK 2030



## HANDLINGSOVERSIGT

# INDHOLD

<b>Handlingoversigt</b> .....	4
<b>Handling 1</b> - Fremkommelighed på indfaldsvejene Valdemar Sejrsvej og Roskildevej .....	6
<b>Handling 2</b> - Effektiv kollektiv transport herunder etablering af BRT-løsninger (Bus rapid Transit) .....	8
<b>Handling 3</b> - Fremkommelighed og indsatser for lette trafikanter på Stenhusvej .....	9
<b>Handling 4</b> - Opgradering af Kommunens togstationer .....	10
<b>Handling 5</b> - Samkørsel .....	11
<b>Handling 6</b> - Sammenhængende cykelforbindelser i Holbæk By .....	12
<b>Handling 7</b> - Hastighedsplan og virkemiddelkatalog inkl. 30-40 km/t zoner .....	14
<b>Handling 8</b> - Miljøzoner i 2030 i tråd med den forventede udvikling i bilindustrien og EU-lovgivning .....	15
<b>Handling 9</b> - Omstilling af varelevering til kommunen .....	16
<b>Handling 10</b> - Omstilling af Orøfærgen til emissionsfri drift .....	18
<b>Handling 11</b> - Indførelse af tidsbegrænsning med Parkeringslicens til beboere i Holbæk bymidte .....	19
<b>Handling 12</b> - Indføring af parkeringstakster .....	20
<b>Handling 13</b> - Omstillingen af busser .....	21
<b>Handling 14</b> - Omstilling af den tunge transport .....	22
<b>Handling 15</b> - Omstilling af 35% af bilerne på kommunens veje til el i 2030 .....	23
<b>Handling 16</b> - Transportvaneundersøgelse og Cykelfremme blandt de kommunalt ansatte .....	24
<b>Handling 17</b> - Trafiksikkerhed og cykelfremmende initiativer på grundskoler i kommunen .....	25
<b>Handling 18</b> - Cykelfremmende initiativer gennem forsøgsprojekter med bedre cykelparkering, delecycler og udlån af elcykler .....	26
<b>Handling 19</b> - Cykelstiforbindelse til større busstoppesteder .....	27
<b>Handling 20</b> - Kurser, transportvaneundersøgelser og idekataloger til virksomheder i kommunen .....	28
<b>Handling 21</b> - Fra land til by på under 20 minutter .....	29
<b>Handling 22</b> - Lavere takster på flexitur for ældre .....	30



## Handlingsoversigt

I handlingsoversigten er samtlige handlinger, som er nævnt løbende i selve mobilitetsplanen, beskrevet yderligere. Hver handling er beskrevet med formål, indhold, effekt og pris.

Mobilitetsplanen indeholder i alt 22 handlinger, der spænder bredt fra adfærdsregulerende forsøgsprojekter og kampagner til vejanlæg. For langt de fleste handlinger gælder, at det vil kræve yderligere analyser og tilretninger for, at de kan implementeres i de specifikke forhold i Holbæk Kommune.

Handlingerne er altså konkrete og vurderes at have effekt ift. at nå målsætningerne i mobilitetsplanen, men skal kvalificeres yderligere. Derfor er estimater af effekt og ressourcetræk også kun vejledende.

# Handling 1

## Fremkommelighed på indfaldsvejene Valdemar Sejrsvej og Roskildevej

Kommunen skal øge trafikafviklingen i kryds og rundkørsler på Valdemar Sejrsvej og Roskildevej, for at skabe fremkommelighed på indfaldsvejene i Holbæk by. Overordnet forventes indsatsen at omfatte følgende anlæg:

- Ombygning af rundkørslen Skagerakvej/Valdemar Sejrsvej, til signalreguleret kryds.
- Ombygning af rundkørslen Skagerakvej/Roskildevej, til signalreguleret kryds.
- Samordning af kryds på Valdemar Sejrsvej (Gl. Ringstedvej og L. C. Worsøvej)
- Ombygning af rundkørslen Roskildevej/Holbæk Have/L.C. Worsø Vej til signalreguleret kryds.
- Optimering og udbygning af kommunens del af krydset Valdemar Sejrsvej/Omfartsvejen/Ringstedvej (Harmskrydset).

Det er vigtigt at kommunen sideløbende er i dialog med Vejdirektoratet vedr. forbedring af deres del af krydset (Valdemar Sejrsvej/Omfartsvejen/Ringstedvej), samt vedr. forbedring af Vejdirektoratets rundkørsler der forbinder til motorvejen. Ringstedvej og motorvejsramperne er statsvej, og Vejdirektoratet skal derfor stå for de nødvendige udbygninger på disse veje. Fordelingen fra motorvejsramperne i rundkørslerne har effekt på den videre fordeling af biltrafikken på de Kommunale veje.

### Baggrund

I dag opleves trængselsudfordringer i morgen- og eftermiddagsspidstimerne, særligt på Valdemar Sejrsvej og Stenhusvej og i nogen grad på Roskildevej. Handlingen er baseret på trafikdata og analyser, som har belyst flere forskellige scenarier og løsningsmodeller.

Analyserne viser store afviklingsproblemer i flere rundkørsler på indfaldsvejene. Beregninger viser, at rundkørslerne hverken kan håndtere den generelle vækst i trafikken eller den forventede øgede trafik, som følge af aktuelle byudviklingsprojekter.

Der har længe været dialog med Vejdirektoratet om krydsombygningen og både Holbæk Kommune og Vejdirektoratet har foretaget analyser af krydset. Det er vigtigt at Holbæk Kommune fremadrettet er i dialog med Vejdirektoratet, og at opgaven skal løftes i fællesskab mellem parterne.

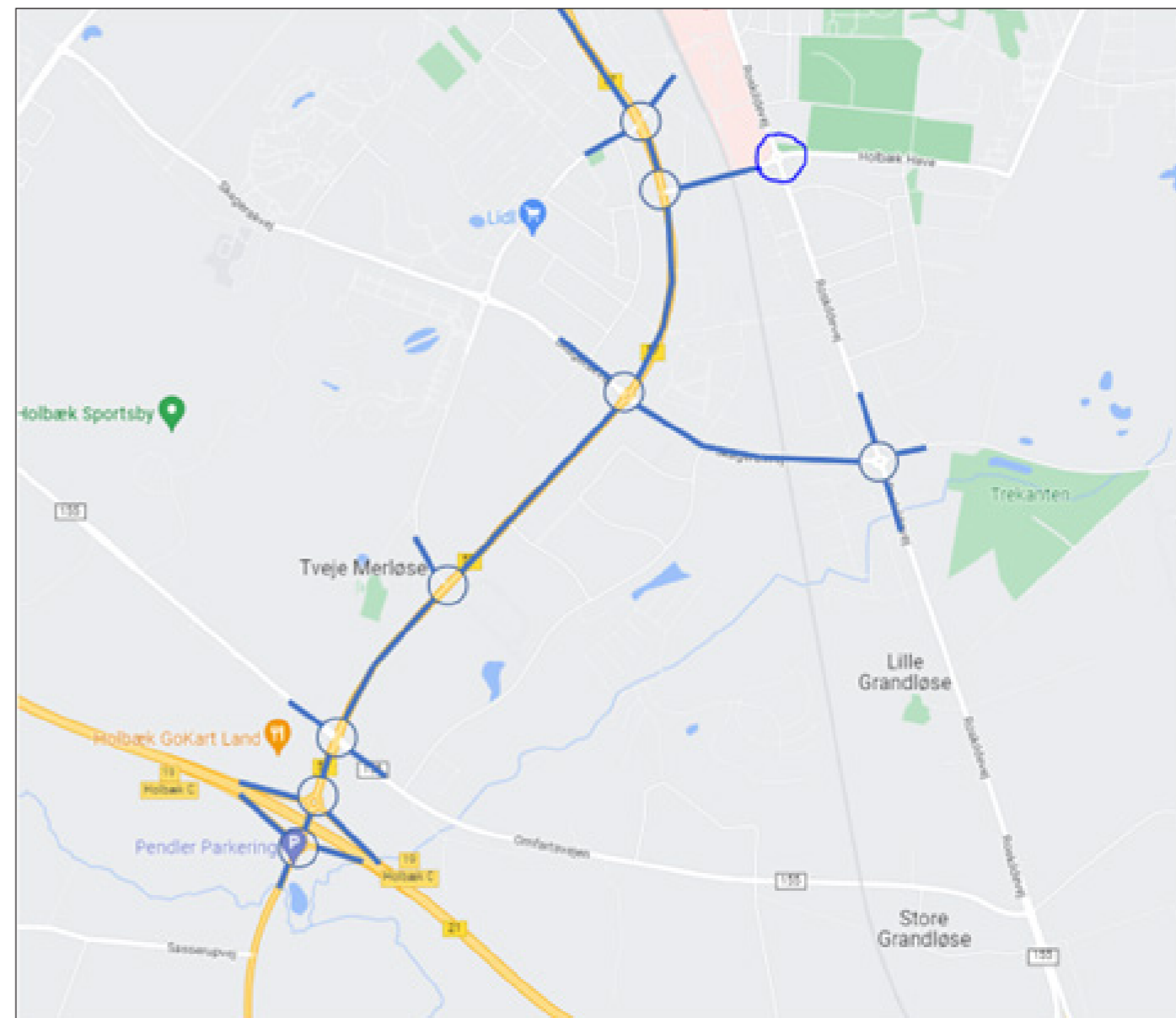
### Effekt

Handlingen vurderes at løse alle større trængselsudfordringer på Valdemar Sejrsvej, Roskildevej og Stenhusvej. Analyserne viser at Handling 1 vil forbedre trafikafviklingen på alle indfaldsvejene til Holbæk by, idet Valdemar Sejrsvej og Roskildevej vil trække trafik fra de øvrige veje, herunder Stenhusvej.

Ombygningen vil skabe en tilfredsstillende trafikafvikling og forholdene for cyklister og fodgængere vil samtidig blive forbedret, hvor rundkørslerne ombygges til signalregulerede kryds.

I forhold til de tre målsætninger vurderes handlingen, at:

- Gøre transporten mere effektiv og modvirke kødannelse
- Øge trygheden for lette trafikanter i krydsene
- Have ingen effekt på CO2-udledningen



Kortet viser de steder der anbefales anlæg.

### Økonomi og ressourcer

Løsningen skønnes at koste godt 30 mio. kr. i anlæg eksklusiv Vejdirektoratets andel, og ca. 45 mio. kr. hvis Vejdirektoratets andel regnes med.

Denne handling er meget grundigt analyseret, og der udestår hovedsageligt den konkrete udformning af kryds og rundkørsler, samt at få sat handlingen i kontekst med øvrige handlinger. Det skal analyseres hvordan handlingen påvirker eksempelvis trafikafviklingen i indre by, og hvilke muligheder det giver for at prioritere i andre trafiktyper på forskellige veje ind i Holbæk - f.eks. ved at biltrafikken dirigeres af Valdemar Sejrsvej, og at Stenhusvej/Lundemarksvej i højere grad prioriterer bløde trafikanter og bilister med ærinde eller bolig på de to veje.

### Tidshorisont

Handlingen kræver aftale med Vejdirektoratet om udbygning af rampeanlæg og krydset Ringstedvej/Valdemar Sejrsvej/Omfartsvejen. Holbæk Kommune kan påbegynde egne anlæg på de øvrige rundkørsler, når der er afsat anlægsmidler. Anlægget forventes påbegyndt inden 2025, såfremt der kan prioriteres midler.

# Handling 2

## Effektiv kollektiv transport herunder etablering af BRT-løsninger (Bus rapid Transit)

Holbæk Kommune skal arbejde med busfremkommelighed for at øge regulariteten og forkorte rejsetiden for buspassagererne. På den måde får passagererne en bedre service, og flere vil kunne se værdien i at tage bus frem for bil. BRT står for bus rapid transfer og kan i Holbæk forventes at være bl.a. prioritering af busser i signalanlæg, indretning af stoppesteder så det er nemt og hurtigt for bussen at komme videre, samt kortere delstrækninger med kørespor og svingbaner prioriteret til busser.

### Baggrund

Movia og Holbæk kommune har i samarbejde udarbejdet et mulighedsstudie for BRT-løsninger på Valdemar Sejrsvej. Kommunalbestyrelsen har besluttet at søge midler til igangsættelse af dele af projektet. Projektet rummer bl.a. separat busvej til sportsbyen, busbaner, bedre stoppestedsmiljøer og mere effektiv afvikling af trafikken på Holbæk Station.

### Effekt

Handlingen omfatter generelt arbejde med busfremkommelighed i Holbæk, men effekten er her vurderet på baggrund af det konkrete projekt der er søgt medfinansiering til. Projektet vurderes at forkorte rejsetiden mellem Holbæk Station og Holbæk Sportsby for buspassagerer og cyklister. Det vil skabe bedre fremkommelighed for busserne, særligt i morgen og eftermiddagsspidstimerne. Det er skønnet at handlingen kan øge passagertallet på ruten med 50-60 passagerer pr. hverdagsdøgn.

I forhold til de tre målsætninger vurderes handlingen at:

- Gøre bustransporten mere effektiv og nedbringe rejsetiden
- Have en positiv effekt på lige og god transport
- Reducere CO2-udledningen med 25 ton CO2

### Økonomi og ressourcer

Det konkrete projekt der er ansøgt medfinansiering til er estimeret til at koste kommunen knap 22 mio. kr. Får kommunen ikke tilsagn om medfinansiering, bør der ses på muligheder for at realisere dele af strækningen der kræver mindre og billigere tiltag, men fortsat skaber stor busfremkommelighed.

### Tidshorisont

Såfremt der opnås medfinansiering fra Pulje til bedre busfremkommelighed forventes projektet at kunne igangsættes i 2026 og være realiseret inden 2030.

# Handling 3

## Fremkommelighed og indsatser for lette trafikanter på Stenhusvej

Der skal skabes bedre fremkommelighed for biler, busser, cyklister og gående på Stenhusvej, ved Skagerakvej samt i den nordlige ende af Stenhusvej, ved viadukten under banen, og ved Lundemarksvej. Handlingen omfatter etablering af krydsningspunkt ved Lundemarksvej så cyklister og fodgængere nemmere kan krydse vejen i morgentrafikken. Evt. også med fodgængerfelt. Der etableres bedre forhold for cyklister gennem viadukten under jernbanen. Det skal vurderes om hastigheden kan sænkes til 40 km/t. på strækningen fra rundkørslen ved Skagerakvej til Kalundborgvej.

Rundkørslen (Skagerakvej/Stenhusvej) skal ombygges til signalreguleret kryds. Den dobbeltrettede sti Ladegårds Alléen forbindes bedre til cykelstien på Stenhusvej. I dag krydser nogle cyklister der kommer ad Ladegårds Alléen modsat kørselsretningen i rundkørslen, hvilket er farligt. Nuværende krydsninger modsat kørselsretningen i rundkørslen skal forebygges. Der skabes bedre adgang til afsætningssted ved gymnasiet mhp. at nedbringe afsætning på vejen, nær rundkørslen og i buslommerne. Busstoppestederne vil fortsat være på vejen for at holde farten nede.

Der skal udarbejdes konkrete skitser for udformningen af krydsene, inden den endelige løsning fastlægges.

Administrationen er allerede i dialog med lilleskolen og Gymnasiet der ligger på Stenhusvej om udfordringerne. Skolerne ser selv på løsninger bl.a. for den smalle stikvej der fører fra Stenhusvej ned til skolerne.

### Baggrund

Der sker meget u hensigtsmæssig afsætning af elever på Stenhusvej og i rundkørslen. Der sker farlig krydsning af vejen i rundkørslen og over Stenhusvej, af både cyklister og gående.

Trafikken kører meget langsomt i morgenspidstimen og står ind imellem stille. Det skyldes særligt at biler fra skolerne ikke kan komme ud i rundkørslen, hvor krydsende fodgængere, andre biler og busser blokerer. Bustrafikken sænker farten i den nordlige del af Stenhusvej.

Krydsning af Stenhusvej fra Lundemarksvej, samt passage under viadukten til Kalundborgvej er en barriere for cyklister til skolerne på Stenhusvej. Stederne opleves utrygge.

Eleverne på Stenhus udtrykker ønske og villighed til at cykle eller bruge offentlig transport og gør det også i praksis, men oplever at det er svært, utrygt og at de ikke kan overholde skolens ringetider, fordi busserne forsinkes af trafikken.

### Effekt

Handlingen vurderes at skabe bedre fremkommelighed gennem krydset Stenhusvej/Skagerakvej i morgentrafikken, for biler, busser og cyklister. Det vurderes at handlingen øger trafikikkerheden og fremkommelighed for de lette trafikanter. Handlingen vil understøtte den brug af bus og cykel der i forvejen er særligt til skoler og uddannelsesinstitutioner.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Gøre transporten mere effektiv
- Øge trygheden for lette trafikanter
- Have ingen effekt på CO2-udledningen

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres for 3,5 mio. kr.

### Tidshorisont

Realisering af tiltaget bør ikke stå alene, men skal samtænkes med realisering af handling 1: Fremkommelighed på indfaldsvejene. Anlægget forventes påbegyndt inden 2025, såfremt der kan prioriteres anlægsmidler. Realisering af handlingerne på Stenhusvej, Roskildevej og Valdemar Sejrsvej bør kombineres med yderligere analyse af trafikken og bylivet i Holbæk By.

# Handling 4

## Opgradering af Kommunens togstationer

Holbæk Kommune skal understøtte skift mellem bil, tog, bus og cykel gennem en opgradering af kommunens togstationer.

Tiltaget omfatter forbedring af cykelparkeringsforhold og bilparkeringsforhold ved alle stationer i Holbæk Kommune.

### Baggrund

Ved at sikre at der altid er nok p-pladser, bliver det mere attraktivt at kombinere cykel/bil med den kollektive trafik.

Frygten for tyveri eller beskadigelse af cykel og bil kan forhindre at folk tager bil eller cykel til toget og skifter transportmiddel. På den måde begrænses oplandet og de potentielle passagerer til togene. Det fastholder folk i at køre længere strækninger i privat bil, selvom de bor relativt stationsnært.

### Effekt

CO2 effekten forventes primært fra implementering på Holbæk, Jyderup og Tølløse station, da der dér er størst passagergrundlag og mulighed for at overflytte trafikanter til toget. Handlingen vil øge transportmuligheder og komfort på alle stationer hvor der laves tiltag. Særligt for borgere der ikke har adgang til bil vil transportudbuddet øges, men det vil også blive nemmere for bilejere at tage en del af turen i tog, så CO2-aftrykket mindskes og transporttiden kan udnyttes til arbejde eller andet formål.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Gøre skift mellem cykel, bil og tog mere effektivt
- Reduceret CO2-udledningen med 25-50 ton
- Have en positiv effekt på målsætningen om sund, tryk og lige mobilitet

### Økonomi og ressourcer

Det vurderes at handlingen kan realiseres for en pulje på 6 mio. kr. til tiltag på de tre største stationer og 5,5 mio. kr. til tiltag på de mindre stationer. Samlet kan handlingen realiseres for 11,5 mio. kr. i anlægsmidler.

### Tidshorisont

Forslaget kan realisere løbende på stationerne og være færdigrealiseret i 2030.

# Handling 5

## Samkørsel

Kommunen skal arbejde med samkørsel for at øge udbuddet af mobilitetsløsninger, særligt for borgere uden for de større byer.

Samkørsel vha. en app-løsning er et supplement til de faste busruter og flextur. De tre produkter kan supplere hinanden og skabe en større samlet kvalitet.

### Baggrund

Der er for nuværende 2 udbydere af digitale app til samkørsel, hvor brugere kan efterspørge og udbyde ture i privat bil. Holbæk Kommune har erfaring med samkørsel, hvor særligt unge på ungdomsuddannelser var brugere af samkørsel via appen.

### Effekt

Samkørsel kan øge mobilitetsudbuddet og give nye mobilitetsmuligheder til flere, hvorved der skabes mere lighed i mobiliteten. I det omfang, samkørsel har den effekt, at flere vil lade egen bil stå og køre med andre, vil det have en CO2-reducerende effekt og reducere trængsel på vejene. Mobiliteten bliver mere effektiv når vi bruger pladsen i bilerne bedre, så der ikke er lige så meget overkapacitet. Flere vil opleve at have mulighed for at komme effektivt fra A til B når mobilitetsudbuddet øges.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Gøre mobiliteten særligt i landområderne mere effektivt
- Reduceret CO2-udledningen med 0-25 ton
- Have en positiv effekt på målsætningen om lige mobilitet

### Økonomi og ressourcer

Handlingen estimeres at koste 400.000 kr. i årlig drift, men udgiften vil afhænge af den enkelte aftale med en udbyder. Det giver en estimeret samlet driftsomkostning på 2,8 mio. kr. i årene til og med 2030.

### Tidshorisont

Handlingen kan implementeres med det samme.

# Handling 6

## Sammenhængende cykelforbindelser i Holbæk By

Holbæk Kommune skal understøtte cyklisme på kortere ture i Holbæk by.

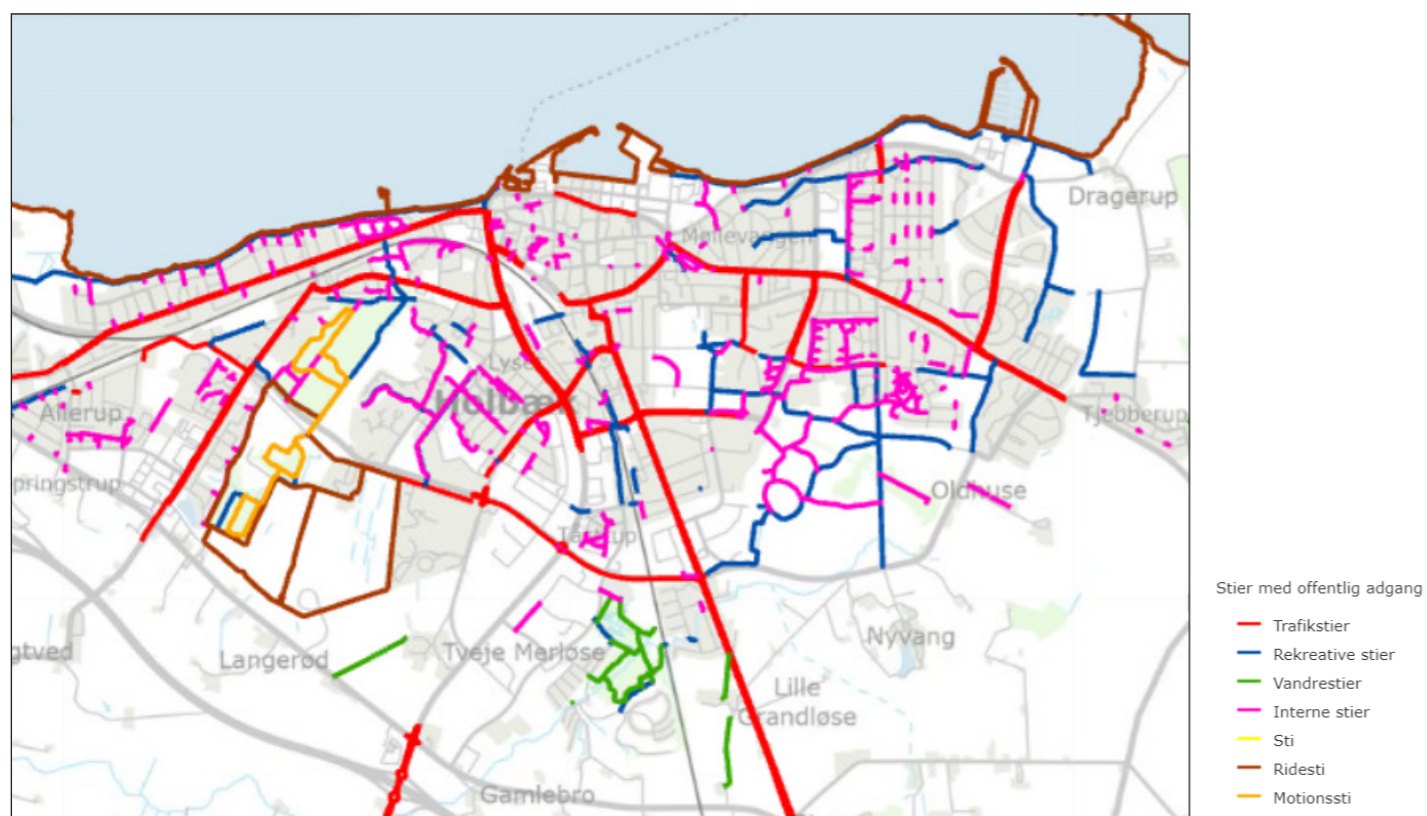
Ved at lave gennemgående og synlige cykelforbindelser, skal kommunen understøtte at flere vælger cyklen frem for bilen på de kortere ture op til 5 km. For pendlere, skolebørn og andre hverdagscyklister skal cyklen blive et mere naturligt valg. Der skal derfor arbejdes med at skabe forbindelser på tværs af byen. Der skal tages udgangspunkt i de 10 cykelforbindelser der er foreslået af Holbæk Lokalforum i deres trafikplan fra 2020. De endelige løsninger skal udarbejdes af administrationen og tilpasses de konkrete forhold, med hensyntagen til øvrig trafik og byudvikling. For at skabe sammenhængende cykelforbindelser skal der tages udgangspunkt i at forbinde eksisterende stier og veje der indbyder til cyklisme. Der kan eksempelvis arbejdes med krydsningspunkter, mindre strækninger med cykelbaner, afmærkning af ruter og plads til cykler i stibomme. Handlingen er således ikke nødvendigvis anlæg af decideret cykelsti, da dette håndteres i Holbæk Cykelstiplan fra 2022. Handlingen skal understøtte arbejdet med at skabe et sammenhængende stinet, der er et af de tre hovedemner i Holbæk Cykelstiplan.

Realisering af cykelstiforbindelserne i Holbæk by skal ske i sammenhæng med infrastrukturanalyse af Holbæk by, krydsombygninger på indfaldsvejene mv. så det sikres at mobilitetsindsatserne i Holbæk by hænger sammen og understøtter den ønskede udvikling i byen.

### Baggrund

Data viser at der i Holbæk by foretages 20.000 ture på op til 5 km i bil. Disse ture vil i mange tilfælde være lige så hurtige at foretage på cykel så frem der er gode sammenhængende cykelforbindelser.

Holbæk by har flere steder cykelstier eller veje der indbyder til cyklisme, men der mangler sammenhæng i nettet for at gøre cyklismen til et oplagt valg.



Eksisterende stinet i Holbæk By.

### Effekt

Handlingerne forventes at gøre cyklen til et mere oplagt valg for borgere i Holbæk by. Flere vil opleve, at de har et større udbud af transportformer. Effekten på udledning af CO2 vil være begrænset da distancerne er korte, men der vil være en reduktion i partikeludledningen. Der vil være en positiv effekt på trængsel, da cyklister optager væsentligt mindre plads på vejene og i byrum. Der vil være en stor effekt på sundheden for de der skifter de korte bilture ud med cykelture.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Have en stor effekt på effektiv mobilitet, for de der cykler, og fordi der frigives plads på vejene
- Reducere CO2-udledningen i lille grad med 0-25 ton
- Have en positiv effekt på sund og lige mobilitet

### Økonomi og ressourcer

De konkrete løsninger foreligger endnu ikke, men administrationen estimerer på baggrund af løsningerne i Holbæk Lokalforums udspil, at der inden for en ramme af 10 mio. kr. kan skabes mærkbar sammenhæng på de nævnte strækninger.

### Tidshorisont

De konkrete løsninger foreligger endnu ikke, men administrationen estimerer på baggrund af løsningerne i Holbæk Lokalforums udspil, at der inden for en ramme af 10 mio. kr. kan skabes mærkbar sammenhæng på de nævnte strækninger.

# Handling 7

## Hastighedsplan og virkemiddelkatalog inkl. 30-40 km/t zoner

En hastighedsplan viser, hvilke hastighedsgrænser kommunen ønsker på de enkelte veje. Planen arbejder med alle vejtyper i kommunen - både de overordnede veje, veje gennem byer og landsbyer og boligveje. Herudover viser hastighedsplanen, hvilke tiltag, der kan bringes i anvendelse på de forskellige veje og særligt i overgangen mellem land og by. Hastighed har stor betydning for trafikikkerheden og borgernes oplevede tryghed, og hvorvidt de føler, at det er sikkert at cykle eller gå i trafikken. Hastighedsplanen vil således kunne anviser konkrete forslag til, hvordan trafikikkerheden og trygheden i Holbæk Kommune kan forbedres, så flere borgere har lyst til at cykle.

Hastighedsbegrænsningerne på de enkelte veje vil afhænge af vurdering af de enkelte veje og deres funktion og effekten af en hastighedsænkning vurderet på tryghed og overflytningspotentiale/CO2-besparelse kontra trafikafvikling. Der hvor det giver mening skal hastigheden nedsættes med 20 km/t på boligveje og med 10 km/t på større trafikveje i Holbæk og i byer med mere end 1.000 indbyggere.

### Baggrund

Analyserne viser, at bilen ofte er det primære transportmiddel på de korte ture. Alene i Holbæk By foretages der dagligt omkring 20.000 bilture, der er under 5 km.

Trafikkerhed og oplevet tryghed har betydning for om folk vælger cyklen eller ej. I Holbæk Kommunes egen spørgeskemaundersøgelse fremgik det at cyklister følte sig mere utrygge end andre trafikanter. Ved at sænke hastigheden på biltrafikken øges tryghed og sikkerhed for de lette trafikanter.

### Effekt

Forslaget forventes at kunne overflytte nogle af de korte bilture under 5 km til cykel, da rejsetiden på cykel vil nærme sig bilens rejsetid. Det forventes ikke at tiltaget vil påvirke bilister der kører længere, da størstedelen af turen foregår på vejstrækninger med uændret hastighed.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Gøre transporten mere effektiv
- Reduceret CO2-udledningen med 575-825 ton
- Øge trygheden for lette trafikanter

### Økonomi og ressourcer

Udpegning af hastighedszoner og dialog med politi, kan udføres af administrationen. Handlingen omfatter udgifter til skiltning og opsætning. Nogle steder vil det være nødvendigt at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger så som bump eller indsnævninger.

Handlingen vurderes at kunne realiseres for 5-10 mio. kr. Udgiften omfatter primært skiltning og hastighedsdæmpende foranstaltninger.

### Tidshorisont

Kortlægning af zoner kan påbegyndes med det samme, afhængig af administrationens øvrige opgaver. Handlingen kan implementeres løbende frem mod 2025.

# Handling 8

## Miljøzoner i 2030 i tråd med den forventede udvikling i bilindustrien og EU-lovgivning

Holbæk Kommune kan oprette zoner, hvor det er ulovligt for ældre dieselkøretøjer at køre ind. Det kan være med til at fremskynde omstillingen til mere miljørigtige biler eller elbiler. I flere europæiske storbyer er der miljøzoner med indkørselsforbud for dieslbiler ældre end Euro-norm 5. Beboerkørsel omfattes også af kravet.

### Baggrund

37,5% af dieslbilerne i Holbæk by er ældre end Euro-norm 5, svarende til ca. 1.700 dieslbiler.

### Effekt

En miljøzone forventes at kunne fremrykke omstilling af de gamle dieslbiler til elbiler. Særligt borgere bosat i Holbæk by vil være nødsaget til at udskifte bil, såfremt de har en ældre dieslbil.

Etablering af miljøzone i Holbæk By er en af de handlinger som vurderes at have stor effekt på CO2-reduktionen. Samtidig kan det etableres for få midler.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Have ingen effekt på effektiviteten i transporten
- Reducere CO2-udledningen med 1.575-1.925 ton
- Have ingen effekt på tryk, sund og lige transport

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres for 500.000 kr. - 1 mio. kr.

### Tidshorisont

Miljøzonen foreslås etableret i 2030. Den sene implementering foreslås fordi det i så fald harmonerer med udviklingen i EU-lovgivningen og i bilindustrien, hvor de fossile biler udfases mod 2035.

Samtidig giver det borgere og særligt indbyggerne i Holbæk by en varslingsperiode på 6-7 år til at udskifte deres gamle dieslbil.



# Handling 9

## Omstilling af transport til levering af varer og serviceydelser

Holbæk Kommune arbejder aktivt med omstilling gennem indkøbs.

Gennem indkøb og udbud skal Holbæk Kommune sætte krav til fossilfrie transportløsninger i forbindelse med levering af varer og serviceydelser til kommunen.

Holbæk Kommune er en del af Partnerskab for Offentlige Grønne Indkøb (POGI). I partnerskabet sættes krav til praksis for omstillingen i medlemmernes indkøb – minimumskrav som Holbæk Kommune skal leve op til. Derudover gives en række anbefalinger til hvordan medlemmerne kan skrue op for ambitionen. Retningslinjerne fra POGI opdateres løbende i takt med udviklingen på området.

Holbæk Kommune skal efterstræbe at møde retningslinjer og anbefalinger i POGI. Herunder:

- CO2 omkostningen skal indregnes i den samlede tilbudspris, med mindre der stilles krav om CO2-neutrale løsninger.

- At der stilles krav til logistik ved transportydelser og i forbindelse med indkøbs af varer, service- og tjenesteydelser der understøtter reduceret udledning af CO2: F.eks. krav om levering uden for myldretider, ruteoptimering, minimere forgæves kørsler, færre kørsler generelt og fyldte biler i forhold til fragt og levering.

- At der stilles krav om at chaufførerne har været på kursus i at køre energieffektivt

Alle de steder kommunen kan, skal der stilles krav til tilbudsgiverne om fossilfri kørsel – om det drejer sig om service som vagt- og håndværkerydelser, sundhedsfaglige vikarydelser, befordringsydelser eller tung transport og varelevering. Holbæk Kommune skal monitorere markedet i samarbejde med POGI og følge med udviklingen ift. hvor høje krav der kan stilles. Det skal vurderes fra sag til sag hvad der er teknologisk og økonomisk muligt.

Forud for kontraktindgåelser skal det vurderes, om emissionsfri transport kan indgå som konkurrenceparameter.

Holbæk Kommune skal yderligere undersøge mulighederne for at samarbejde med erhvervslivet i kommunen om fælles logistikløsninger som f.eks. kan samle leveringer og sikre færre tunge kørsler, mindre trængsel og mindre udledning. F.eks. har nogle kommuner og virksomheder valgt at samle leverancer på én adresse i udkanten af større byer (logistikhub), hvorfra varerne distribueres med fossilfrie køretøjer af en distributør som fx City Logistic. På den måde samles leverancer og på de sidste km foretages de fossilfrit af færre køretøjer.

### Baggrund

Tung transport og levering af varer og serviceydelser udleder meget CO2. Det er samtidig svært at lave CO2 reduktioner, da teknologien endnu ikke tillader det på eksempelvis de længere lastbilsruter. Det vurderes, at op mod 36 % af vare- og lastbiler knytter sig til kommunale arbejdspladser.

### Effekt

Forslaget forventes at kunne fremrykke omstilling af vare- og lastbiler til fossilfri køretøjer, eller udvikling af helt nye logistikløsninger. Handlingen vil reducere partikeludledningen og derved have en positiv effekt på sundheden i vores byrum. Hvis løsningerne sikrer færre leverancer ind i byen i mindre el-køretøjer eller med droner, vil det også have en effekt på de lette trafikanters følelse af tryghed, og oplevelsen af et mere fredeligt byrum.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Have en mindre effekt på effektiviteten i transporten
- Reduceret CO2-udledningen med 1.425-2.150 ton
- Have en mindre effekt på sundheden

### Økonomi og ressourcer

Handlingens prissætning afhænger af de konkrete løsninger der vælges. Det vurderes at der kan blive en øget omkostning til kommunen, men det er også muligt at handlingen er udgiftsneutral i 2030.

### Tidshorisont

Handlingen skal implementeres løbende frem til 2030, i takt med udbud. Løsninger med mobilitetshub bør afhænge af dialog med interessenter i erhvervslivet og skal i givet fald formentlig implementeres gradvist fra 2026 og frem, hvor flere og flere virksomheder kan gøre brug af hubben.

# Handling 10

## Omstilling af Orøfærgeren til emissionsfri drift

Orøfærgeren omstilles til emissionsfri drift. Orøfærgeren er en vigtig forbindelse mellem Orø og Holbæk. Færgeren er en stor udleder af CO<sub>2</sub>, og der er derfor et stort potentiale i at omstille færgeren til eksempelvis el.

Ved omstilling af færgeren skal der investeres i en ny færge. Færgelejet skal også ombygges.

### Baggrund

Orøfærgeren er en relativ stor udleder af CO<sub>2</sub>. Klimaplanen Holbæk 2050 har en målsætning om omstilling af Orøfærgeren, så den er emissionsfri inden 2030. I Holbæk 2050 estimeres en CO<sub>2</sub>-reduktion på 1000 ton.

### Effekt

Omstillingen af færgedriften har hovedsageligt effekt på CO<sub>2</sub>-udledningen. I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Ikke at påvirke effektiviteten i transporten
- Reduceret CO<sub>2</sub>-udledningen med 1.000 ton
- Have en mindre effekt på sundheden

### Økonomi og ressourcer

Det estimeres at indkøb af en ny emissionsfri færge vil koste 80-100 mio. Kr. Hertil kommer ombygning af færgelejet. De samlede udgifter kan holdes indenfor 150 mio. Kr.

Der må forventes en driftsbesparelse på vedligehold af færgeren.

### Tidshorisont

Det skal undersøges nærmere ud fra den eksisterende færges levetid, hvornår det kan betale sig at omlægge til el eller andet emissionsfrit drivmiddel. Omstillingen skal ske inden 2030. Fra arbejdet igangsættes er tidshorisonten at færgeren er i drift inden for 4-5 år.

# Handling 11

## Indføring af tidsbegrænsning med Parkeringslicens til beboere i Holbæk Bymidte

Der indføres tidsbegrænsning på samtlige offentlige pladser i Holbæk bymidte, jf. afgrænsning i kommunens parkeringsanalyse fra 2019. Beboere og ansatte får mulighed for at købe en parkeringslicens - ca. 1.000 kr. pr. år.

Indførelse af parkeringslicens betyder, at parkering vil blive dyrere for beboere og ansatte i den centrale del af Holbæk, som fremover skal betale for parkering i udvalgte områder. Indførelse af betalingsparkering for beboere, vil betyde at de kørte kilometer vil blive reduceret, og at en lille andel formodes at tage kollektiv trafik eller cyklen i stedet.

Tidsbegrænsning kan kombineres med parkeringstakster, så det bliver muligt at tilkøbe sig længere tid til parkeringen. Denne kombination er bl.a. anvendt i Roskilde, hvor der er opnået et større flow på de centrale pladser nær handeleggader, og bedre udnyttelse af byens parkeringshus til langtidsparkering af bl.a. ansatte i bymidten.

Behovet for et parkeringshus eller andet areal til parkering uden tidsbegrænsning bør vurderes i forbindelse med realisering af handlingen.

### Baggrund

Bymidten rummer ca. 3.300 parkeringspladser, heraf 1.900 parkeringspladser uden tidsbegrænsning. Belægningen på pladserne uden tidsbegrænsning er på ca. 74 % i spidsbelastningsperioden, svarende til ca. 1.400 parkanter, der vil blive påvirket af en tidsbegrænsning. De vurderes primært at være optaget af beboere og ansatte i bymidten.

### Effekt

Tidsbegrænsningen har flere effekter. For beboere i Holbæk by er formålet at der bliver færre biler i byen, hvor der også er god adgang til offentlig transport og anden infrastruktur. Det forventes at forslaget medfører, at enkelte beboere vil afskaffe deres bil.

For de langtidsparkerede, som hovedsageligt er ansatte i bymidten, vil det øge incitamentet til enten at anvende en langtidsparkering (hvis der afsættes et område til det) eller bruge andet transportmiddel. På den måde skabes der mere udskiftning og lettere adgang til parkeringspladserne i bymidten for handlende, besøgende til kulturelle destinationer eller lignende.

Der er en risiko for at handlingen rammer borgere med få ressourcer hårdere end andre, og gør det sværere for dem at eje en bil.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Lette trængslen ind i Holbæk i lille grad, og derved øge effektiv transport
- Reduceret CO<sub>2</sub>-udledningen med 250-375 ton
- Have ingen effekt på sund, tryk og lige mobilitet

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres for ca. 500.000 kr. i anlægsudgifter. Anlægsomkostningerne dækker primært nye færdselstavler samt system til at håndtere beboerlicenser. Indtægter fra licens forventes at være ca. 1.1 mio. kr. pr. år.

### Tidshorisont

Handlingen kan umiddelbart realiseres, når der er valgt et system til håndtering af licenser. Handlingen foreslås realiseret inden 2028.

# Handling 12

## Indføring af parkeringstakster

Der indføres betalingsparkering på parkeringspladser i Holbæk bymidte. Taksten sættes til 10 kr. pr. time. Der vil være nogle af de tidsbegrænsede pladser, fx i Ahlgade hvor det ikke vil være muligt at købe yderligere parkeringstid, grundet den store efterspørgsel på pladserne fra besøgende.

Indførelse af parkeringstakster vil betyde, at transportarbejdet vil blive reduceret generelt, da flere vil droppe at tage bilen ind til Holbæk. En lille andel af disse formodes at blive overflyttet til kollektiv trafik eller cyklen i stedet.

I forbindelse med denne handling bør behovet for et enkelt område med fri parkering, vurderes, fx til ansatte, der er villige til en længere gåafstand, imod at bilen kan stå der i længere tid uden betaling.

Den endelige udformning af handlingen skal ske i dialog med beboere og handelsliv, samt med Holbæk Megacentret.

### Baggrund

I dag er parkering i Holbæk Kommune udelukkende reguleret med tidsbegrænsning, og der er ingen parkeringstakster.

Erfaringer viser, at betalingsparkering reducerer kørsel i bil. Særligt langtidsparkanter, der typisk er ansatte, vælger at gøre noget andet, da det bliver for dyrt at vælge bilen.

### Effekt

Forslaget forventes særligt at kunne overflytte nogle af de korte bilture i Holbæk til cykel. Herudover forventes forslaget at kunne medføre, at nogle af ansatte, der parkerer i bymidten og har langt på arbejde, fremover vil vælge at bruge den kollektive trafik, da det bliver billigere ift. at bruge bil. Forslaget forventes endvidere at medføre, at nogle brugere af bymidten fremover vil handle et andet sted. I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Lette trængslen ind i Holbæk i lille grad, og derved øge effektiv transport
- Reduceret CO2-udledning med 1.375-2.075 ton
- Have ingen effekt på sund, tryk og lige mobilitet

### Økonomi og ressourcer

Handlingen estimeres at koste 2 mio. kr. i startudgift. Udgiften dækker parkeringsautomater, informationskampagne, køb af betalingsapp og oplæring af medarbejdere i systemet.

Handlingen vurderes at give et driftsoverskud til kommunen på 2-3 mio. kr. årligt. Midler fra parkeringsindtægter vil kunne blive øremærket øvrigt arbejde med realisering af mobilitetsplanen.

### Tidshorisont

Handlingen kan umiddelbart realiseres, når der er valgt et system til håndtering af betaling for parkering. Handlingen foreslås realiseret inden 2028.

# Handling 13

## Omstillingen af busser

Elbusser implementeres på de fleste linjer i Holbæk Kommune i primo 2026 og resterende inden 2030. Det er muligt at nogle regionale linjer der kører i kommunen, vil overgå til brint. Kommunen satte de første to elbusser i drift i 2022. De udgjorde en meget lille del af den samlede drift. I 2022 har kommunen bestilt det første store udbud af el-busser der omfatter 15 kommunale linjer i Holbæk. Disse busser implementeres i 2025 og 2026 hvorved størstedelen af kommunens busdrift er CO2-neutral. Det vurderes af Movia at der er udfordringer med omstilling af flextrafikken til el inden 2030. Kommunen skal presse på og samarbejde med Movia og distributører hvor det er muligt, for at sikre at omstillingen nås i 2030.

### Baggrund

Movia har en målsætning om at al bustrafikken er CO2-neutral i 2030.

### Effekt

Omstillingen af busserne har en stor effekt på reduktion af CO2-udledningen. Udledningen fra busserne svarer til 3% af den samlede nødvendige CO2-reduktion i kommunen og 16% af den nødvendige reduktion i transportsektoren. Elbusserne er væsentligt mindre støjende hvilket vil have en positiv effekt på komforten for passagerer, samt give mindre støjgener i byrummet. I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Ikke at påvirke effektiviteten i transporten
- Reduceret reducere CO2-udledningen med 8.900 ton per år i 2030
- Have en mindre effekt på sundheden

### Økonomi og ressourcer

Omstillingen af de første 15 kommunale buslinjer har Movia estimeret til en merudgift i busdriften på 4 mio. kr. årligt. Den reelle pris kendes dog ikke før Movia har gennemført udbuddet. Det er ikke estimeret hvad de øvrige linjer vil koste i kommende udbud, men det er muligt der ikke er større udgifter ved det.

### Tidshorisont

Elbusser implementeres på de fleste linjer i Holbæk Kommune i primo 2026 og resterende inden 2030. Implementeringen følger Movias planlagte udbud. Det tyder på at der er udfordringer med omstilling af flextrafikken til el. Kommunen skal presse på og samarbejde med Movia og distributører hvor det er muligt for at sikre at omstillingen nås.

# Handling 14

## Omstilling af den tunge transport

Forbruget af fossile brændstoffer i den tunge transport og non-road sektoren skal være reduceret med 20% i 2030. Non-road omfatter bl.a. tog, fly, bygge- og landbrugsmaskiner. Handlingen omfatter også omstilling af Lokaltog og DSB's tog. Omstillingen af Orøfærgen er en separat handling (se handling nr. 10).

Målsætningen om at reducere med 20% er i klimaplanen Holbæk 2050 forudsat en naturlig udvikling. Kommunen bør derfor følge udviklingen løbende og der bør foreslås nye tiltag til at fremskynde udviklingen hvis den alligevel ikke går så hurtigt som forventet i klimaplanen Holbæk 2050.

### Baggrund

Udledningen fra tung transport og non-road (eksklusiv færgen) svarer til 10.100 ton CO<sub>2</sub>.

### Effekt

Indfrielse af målsætningen for grøn omstilling af tung transport og non-road har en stor effekt på at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. Omstillingen vil have positiv effekt på sundheden i form af mindre støj og partikelforurening.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Have en positiv effekt på effektiviteten i transporten
- Reduceret CO<sub>2</sub>-udledningen med 10.100 ton CO<sub>2</sub>
- Have en lav effekt på sundheden

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres udgiftsneutralt, da der forudsættes en naturlig udvikling.

### Tidshorisont

Den naturlige udvikling forventes at give en 20% reduktion i 2030. Vurderes det undervejs i planperioden at de 20% ikke opnås i 2030, bør kommunen undersøge yderligere mulige tiltag.

# Handling 15

## Omstilling af 35% af bilkørslen på kommunens veje i 2030

Holbæk Kommune skal arbejde for at 35% af de kørte kilometer i kommunen er CO<sub>2</sub>-neutral i 2030. Dette omfatter både kommunale biler og borgernes biler. Det forventes at målet nås gennem omstilling til elbiler.

Kommunen går forrest ved at omstille kommunens egne biler til el eller CO<sub>2</sub>-neutrale drivmidler. Foruden arbejdet med omstilling af egen bilflåde skal kommunen understøtte omstillingen af privatbilismen. For at understøtte udbredelsen af elbiler i Holbæk Kommune foreslås følgende kommunale udbud:

- Ladestanderudbud - Udbud A, planlagt realiseret i 2023 (Kommunalt udbud der dækker etablering af ladestander ved parkeringspladser ejet af Holbæk Kommune)
- Ladestanderudbud - Udbud B, planlagt realiseret i 2023 (Kommunalt udbud der dækker etablering af ladestander ved bygninger ejet af Holbæk Kommune)
- Ladestanderudbud - Udbud C, planlagt realiseret i 2024/2025 (Supplerende kommunalt udbud der dækker supplerende efterspørgsel efter ladestander, som ikke er dækket af ladestander etableret af private interessenter samt Holbæk Kommune)

Udviklingen i etablering af offentligt tilgængelige ladestander på privat initiativ skal følges og tages i betragtning ift. Kommende udbud, så kommunen ikke etablerer hvor private aktører selv skaber god tilgængelig ladeinfrastruktur.

Udviklingen i elektrificeringen af privatbilismen bør følges og evalueres løbende og der bør foreslås nye tiltag til at fremskynde udviklingen hvis den alligevel ikke går så hurtigt som forventet i klimaplanen Holbæk 2050.

### Baggrund

Kommunens klimaplan Holbæk 2050 forudsætter at 35% af de kørte kilometer i personbil i kommunen, er CO<sub>2</sub>-neutral i 2030.

### Effekt

Omstilling af bilkørslen på kommunens veje har en stor effekt på at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. Omstillingen af kommunens biler alene vil give en CO<sub>2</sub>-reduktion på 625 ton CO<sub>2</sub>. Omstillingen vil desuden have en positiv effekt på sundheden i form af mindre støj og partikelforurening.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Ikke at have effekt på effektiviteten i transporten
- Reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 15.625 ton
- Have en lav effekt på sundheden

### Økonomi og ressourcer

Økonomi og ressourcer er kun estimeret for omstilling af kommunens egen bilflåde. Ved elektrificering af 50% af kommunens bilflåde i 2023 forventes der at være anvendt ca. 4 mio. kr. i anlægsmidler. Estimeret for udskiftning af de resterende 50% er meget usikkert, men udgiften forventes at være væsentligt højere. Handlingen forventes derfor at kunne færdigrealiseres for mellem 7-8 mio. kr.

### Tidshorisont

75% af kommunens egen bilflåde forventes at være omstillet ved udgangen af 2023, og arbejdet forventes færdigt i 2025.

Indsatserne rettet mod privatbilismen (ladestanderudbud, miljøzone mv.) kører i flere forskellige tempi mod 2030.

# Handling 16

## Transportvaneundersøgelse og cykelfremme blandt de kommunalt ansatte

Holbæk Kommune kan gå forrest og etablere gode cykelfaciliteter (cykelparkering, omklædningsmuligheder, etc.) og en cykelpolitik som motiverer og belønner de ansatte som vælger at cykle til arbejde.

Gennem transportvaneundersøgelser på kommunale arbejdspladser udpeges og iværksættes tiltag, der kan påvirke medarbejdernes transportvaner i en mere effektiv, sund og bæredygtig retning.

Der etableres fx gode cykelfaciliteter (cykelparkering, omklædningsmuligheder, cykelservice mv.) på rådhuset. Der igangsættes kampagner for at få flere til at cykle, og der gives mulighed for udlån af el-cykler.

### Baggrund

Analyserne viser, at en relativt stor andel af ansatte kører i bil og har under 10 km til arbejde. El-cyklen vurderes at gøre afstande på til 10 km overkommelige - svarende til en rejsetid på ca. 24-30 min.

En transportvaneundersøgelse er en kortlægning af transportvanerne på en arbejdsplads eller uddannelsessted. Gennem transportvaneundersøgelsen kan der udpeges og iværksættes tiltag, der kan påvirke medarbejdernes transportvaner i en mere effektiv, sund og bæredygtig retning. I dag er bilen det primære transportmiddel til arbejdspladser i Holbæk Kommune. Ved at gennemføre en transportvaneundersøgelse kan der udpeges tiltag, der kan få flere til at benytte sig af alternativer til bil.

### Effekt

Forslaget forventes at kunne overflytte ansatte, der har under 10 km til arbejde og kører i bil, til cykel. Det vurderes, at 5-15% kan overflyttes fra bil til cykel. I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Have en lille effekt på effektiviteten
- Reduceret CO2-udledningen med 25-75 ton
- Øge sundheden mærkbart for de kommunale medarbejdere der vælger cyklen

Tiltagene kan desuden reducere parkeringsbehovet for arbejdspladsen.

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres for i alt 4,2 mio. kr. i anlæg. Anlægget omfatter bl.a. transportvaneundersøgelse, cykelstativer, omklædning og cykelservice. Handlingen vurderes at have en årlig driftsudgift på 250.000 kr.

### Tidshorisont

Transportvaneundersøgelser vurderes at kunne gennemføres i 2024, hvorefter tiltag kan implementeres løbende.

# Handling 17

## Trafiksikkerhed og cykelfremmende initiativer på grundskoler i kommunen

Kommunen skal arbejde for at skolebørn får gode cykelvaner og -kompetencer, og for så vidt muligt bliver selvtransporterende mellem skole og hjem.

Det anbefales at der på alle kommunale skoler implementeres trafikundervisning efter anbefalinger fra Rådet for sikker trafik, herunder at:

- Skolerne har en trafikpolitik og har en færdselskontaktlære
- Der afholdes gåprøve på 0.-1. klassetrin og cyklistprøve på 5.-6. klassetrin
- Der undervises i trafik på alle klassetrin og undervises i risikofaktorer på 8.-9. klassetrin

De konkrete løsninger skal i tråd med frihedsforsøget findes ude på skolerne med støtte fra bl.a. kommunens Vej- og Trafikafdeling.

Kommunen skal forbedre trafiksikkerheden omkring kommunens skoler med fokus på bl.a. afsætningsmuligheder, forhold for skolepatrulje, belysning, stiadgange og krydsningspunkter, samt udarbejder forslag til indsatser hvor det vurderes relevant.

### Baggrund

Fysisk aktivitet øger trivsel, sundhed og indlæring. Samtidig viser erfaring, at børns transportvaner fastlægges i en tidlig alder. Erfaring viser at mange skolebørn rundt om i landet bliver kørt til skole i bil af deres forældre. Det gør de også i Holbæk Kommune.

Rådet for sikker trafik har evalueret indsatsen med trafikundervisning på skoler over hele landet. Mange skoler i Holbæk Kommune har implementeret trafikundervisning, men ikke alle.

De 11 folkeskoler i Holbæk Kommune er en del af frihedsforsøget. Handlingen skal derfor tage højde for at skolerne skal have mest mulig frihed fra centrale regler og styring, og derved friere hænder til at gøre en god skole endnu bedre.

### Effekt

Indsatserne forventes tilsammen at påvirke forældre og børn så flere børn selv er trygge ved at cykle og gå til skole. Handlingen kan potentielt reducere trængsel og give mere effektiv mobilitet.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Have en lille eller ingen effekt på effektiv transport
- Ingen effekt på CO2-udledningen
- Øge sundheden og trygheden for de børn der vælger at gå eller cykle

### Økonomi og ressourcer

Handlingen kræver en trafikfaglig vurdering af alle kommunens folkeskoler. Anlægsarbejdet vurderes at kunne udføres for gennemsnitligt 200.000-500.000 kr. pr. skole. Det svarer til anlægsudgifter på 2,2-5,5 mio. kr.

### Tidshorisont

Implementering af trafikpolitik og undervisning på skolerne kan umiddelbart igangsættes med det samme, men afhænger af den enkelte skole.

Trafikfaglige vurderinger på skolerne er allerede igangsat og forventes udført i løbet af 2023, hvorefter anbefalede anlæg kan udføres løbende frem mod 2030.

# Handling 18

## Cykelfremmende initiativer gennem forsøgsprojekter med bedre cykelparkering, delecykler og udlån af elcykler

Handlingen er en pakke af pilotprojekter der har til formål at fremme cyklisme. Forsøgene omhandler 1) delecyklisme, 2) udlån af elcykler og 3) opgradering af cykelparkering.

*Delecyclordninger* er at finde i flere storbyer, hvor der er opsat cykler som man låner via en app der låser cyklen op. Ungdomsuddannelser, Holbæk station og større boligområder er potentielle lokationer for forsøgsprojekter. Ved opstilling af cykler på stationen kan elever på ungdomsuddannelserne let og hurtigt komme fra tog til uddannelse. Ordningen kan opskaleres hvis det er en succes.

*Kampagne med udlån af elcykler* til borgere i hele kommunen skal give erfaringer med brug af elcykel. Ordningen skal facilitere at flere investerer i en elcykel, og samtidig bliver ambassadør for brug af elcykel.

*Bedre cykelparkering på udvalgte steder i kommunen* for at afprøve effekten af specifikke tiltag. Det kunne være aflåst cykelparkering, overdække, at parkeringen er mere synlig eller belysning der gør at det føles mere sikkert at anvende og parkere cyklen.

### Baggrund

Vi ved at det er når vi skifter arbejde eller starter ny uddannelse at vi er modtagelige for at ændre transportvaner. Derfor er uddannelserne oplagte til forsøg med delecykler. I større boligområder som Grøneparken og Ladegårdsparken er der flere unge som ikke ejer en cykel. Cyklisme på længere distancer giver CO2-besparelser. Elcykler øger distancen som vi er villige til at cykle, og gør cyklen til en mulighed for nogle grupper der ellers ikke ville cykle.

### Effekt

Handlingerne forventes at gøre cyklen til et muligt valg for grupper der i dag ikke har adgang til cykel eller ser det som en mulighed bl.a. grundet distance. Flere vil opleve at de har et større udbud af transportformer. Effekten på udledning af CO2 vil være begrænset og afhænge af overflytning af bilister til elcykel. Indsatsen med delecyklisme kan også have en mindre effekt på trængslen omkring skolerne på Stenhusvej i spidsbelastningstimerne.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Have en begrænset effekt på effektiv mobilitet
- Reducere CO2-udledningen med 0-25 ton
- Have en positiv effekt på sund og lige mobilitet

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres for 855.000 kr. til anlæg der primært dækker indkøb af cykelstativer samt elcykler. Handlingen vurderes at have en driftsudgift på samlet 625.00 kr. Til bl.a. leasing af delecykler.

### Tidshorisont

Handlingen kan umiddelbart igangsættes. Det anbefales at pilotprojekterne løber over 2 år, i perioden 2023-2025.

# Handling 19

## Cykelstiforbindelse til større busstoppesteder

I byer i Holbæk Kommune, hvor der ikke er hyppige busforbindelser, men hvor der på en nærliggende hovedvej kører en bus med hyppige afgang, etableres der gode og sikre cykelforbindelser fra byerne til de større stoppesteder på hovedvejene.

For mange, der ikke har en bil eller kørekort, er busstoppesteder vigtige og centrale byfunktioner, der skaber forbindelse til omkringliggende byer. I dag er der byer i Holbæk Kommune, der ikke har hyppige busforbindelser, men hvor der på en nærliggende hovedvej kører en bus med hyppige afgang. Ved at etablere gode og sikre stiforbindelser fra byerne til de større stoppesteder på hovedvejene øges muligheden for at bruge kollektiv trafik.

### Baggrund

Analyserne viser, at Arnakke er eneste by i Holbæk Kommune uden hyppige kollektive forbindelser. Andre steder ligger der stoppesteder på en hovedvej, men de nærliggende beboelser har ikke synlig og tryk adgang til stoppestederne.

### Effekt

Forslaget retter sig udelukkende mod byer, hvor der ikke er hyppige busforbindelser. I dag har borgere i disse byer mulighed for at bestille flextrafik. Forslaget henvender sig primært til de borgere, der er mobile og ikke vil vente på eller betale ekstra for flextrafik. Det vurderes, at forslaget kun i meget begrænset omfang vil kunne reducere brugen af bil, men det vil understøtte kombinationsrejser, øge kvaliteten for de der kombinerer cykel og bus.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Vil have begrænset effekt på effektiv transport
- Ingen direkte effekt på CO2-udledningen
- Øge tryk og sikkerhed for de borgere der kombinerer cykel og bus

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres for 30 mio. kr. i anlægsudgifter.

### Tidshorisont

Handlingen kan implementeres løbende frem mod 2028.

# Handling 20

## Kurser, transportvaneundersøgelser og idekataloger til virksomheder i kommunen

Holbæk Kommune kan understøtte de virksomheder i kommunen der ønsker at skabe mere klimavenlig, effektiv og sundere transport for deres ansatte, gennem tilbud om transportvaneundersøgelser og idekataloger.

Kommunen kan også understøtte virksomhederne i kommunen i at få en mere effektiv og klimavenlig transport af deres varetransport og arbejdskørsel gennem kurser.

Virksomheder i kommunen kan efter anbefalingerne selv vælge at etableres gode cykelfaciliteter (cykelparkering, omklædningsmuligheder, cykelservice mv.) på arbejdspladserne. Der kan fx igangsættes kampagner for at få flere til at cykle og der kan gives mulighed for udlån af el-cykler. En kontant belønning fra virksomheden til ansatte der har mindst 100 cykeldage på et år kan være en motivation for medarbejderne til at cykle.

### Baggrund

En transportvaneundersøgelse er en kortlægning af transportvanerne på en arbejdsplads eller uddannelsessted. Gennem transportvaneundersøgelsen kan der udpeges og iværksættes tiltag, der kan påvirke medarbejdernes eller elevernes transportvaner i en mere effektiv, sund og bæredygtig retning. I dag er bilen det primære transportmiddel til arbejdspladser i Holbæk Kommune. Ved at gennemføre en transportvaneundersøgelse kan der udpeges tiltag, der kan få flere til at benytte sig af alternativer til bil.

### Effekt

Forslaget forventes at kunne overflytte ansatte, der har under 10 km til arbejde og kører i bil, til cykel. Det vurderes, at 5-15% kan overflyttes fra bil til cykel.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Have en lille effekt på effektiviteten
- Reduceret CO2-udledningen med 50-125 ton
- Øge sundheden mærkbart for de kommunale medarbejdere der vælger cyklen

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres for 200.000 kr. til anlæg. Handlingen vurderes at have en årlig driftsudgift på 200.000 kr.

### Tidshorisont

Handlingen vurderes at kunne igangsættes allerede i 2024, men tidsrammen vil afhænge af de enkelte virksomheders interesser.

# Handling 21

## Fra land til by på under 20 minutter

Holbæk Kommune skal gå forrest og sikre effektiv kollektiv transport mellem land og by, så det er muligt at komme til de større byer på mindre end 20. Min.

Fra alle byer i Holbæk (over 200 indbyggere) skal en af følgende byer kunne nås på under 20 min med kollektiv trafik - Holbæk, Jyderup, Kalundborg, Sorø, Ringsted eller Roskilde.

### Baggrund

I alt syv byer i Holbæk Kommune kan ikke nås en større by på under 20 min - Undløse, Ugerløse, Kundby, Udby, Arnakke, Sønder Jernløse og Gammel Tølløse

### Effekt

Forslaget forventes at kunne overflytte bilture fra de mindre byer, hvor der i dag er længere rejsetid end 20 min. til en større by med kollektiv trafik, til kollektiv trafik, da rejsetiden bliver forbedret.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Gøre give mere effektive transportmuligheder med kollektiv transport
- Reduceret CO2-udledningen med 150-300 ton
- Give bedre transportmuligheder for borgere der ikke har adgang til bil

### Økonomi og ressourcer

Handlingen vurderes at kunne realiseres for 20 mio. kr. i anlægsudgifter.

### Tidshorisont

Handlingen skal implementeres løbende i samarbejde med Movia og med Regionen, der hvor det er regionale buslinjer, der løser opgaven.

Handlingen anbefales udført mellem 2027 og 2030, da trafikbestillingen er en længere proces og Region og Movia har stor indflydelse på realisering.

# Handling 22

## Lavere takster på flexitur for ældre

Holbæk Kommune kan give bedre adgang til flexitrafik for seniorer, hvor den kollektiv transport ikke kører tilstrækkeligt ofte.

Handlingen omfatter en halvering af taksten på flexitrafik for pensionister i kommunen. Den lavere takst vil gøre at flere kan anvende tilbuddet oftere, og at økonomien ikke vil afholde pensionister i at deltage i aktiviteter der kræver transport.

### Baggrund

En flexitur er et tilbud til at anvende kollektiv transport, hvor man bliver hentet af en minibus eller taxa ved en ønsket adresse og kørt til en ønsket adresse. Flexitur er således et supplement til almindelige busser i rutekørsel og kan bestilles af alle borgere. Flexitur er dog dyrere end almindelige busbilletter.

Flexitrafik anvendes primært af borgere over 60 år. Selvom der ses en tendens til at seniorer beholder deres bil i længere tid end tidligere, er det en gruppe af borgere der kan have behov for flexitrafik i højere grad end andre grupper. Med centralisering af kommunens ældrecafeer er der fra seniorrådet et ønske om billigere transport til de tilbageværende ældrecafeer, så de ældste i kommunen fortsat kan anvende tilbuddet.

### Effekt

Lavere takst på flexitur for ældre forventes at gøre flere pensionister mere mobile. Den nemmere adgang til sociale aktiviteter kan være med til at øge livskvaliteten for borgerne.

I forhold til de tre målsætninger vurderes tiltaget at:

- Give mere effektive transportmuligheder særligt til borgere uden bil
- Reduceret CO2-udledningen med 0-25 ton
- Give bedre transportmuligheder for borgere der ikke har adgang til bil

### Økonomi og ressourcer

Den lavere takst vil betyde at kommunen betaler en større del af borgeren flexitur til MOVIA.

Handlingen vurderes at kunne realiseres for en årlig driftsudgift på 4,2 mio. kr. I perioden frem til 2030 vil det samlet udgøre 21 mio. kr. i driftsudgifter.

### Tidshorisont

Handlingen kan umiddelbart implementeres i samarbejde med Movia.

Mobilitetsplan Holbæk 2030 - Handlingsoversigt  
Udarbejdet af Holbæk Kommune  
Kanalstræde 2, 4300 Holbæk

Fotos og illustrationer er Holbæk Kommunes egne.





Danske Fragtmænd

Danske  
Fragtmænd

SCANIA

P 250

SLAGELSE TRANSPORTCENTER A/S - TLF. 33 82 31 10



Holbæk  
Kommune