

# **REFERAT 22-25 Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling d. 09-08-2022**

**Mødedato**           Tirsdag d. 09. august 2022 kl. 15:00

**Mødested**           Lokale 0.21 på Kanalstræde

**Mødedeltagere**    Kristian Sandgaard Timmermann, Ole Hansen, Christian Ahlefeldt-  
Laurvig (Fravær), Lars Qvist, Stampe Duus

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Introduktion til udvalgets områder.....	4
Beslutning om trafikbestilling for perioden juli 2023-juni 2024.....	5
Beslutning om udbud af busdrift - udbud A22.....	8
Beslutning om udsendelse af forslag til lokalplan 3.89, for nyt børnehus ved Munkholmvej, i høring	12
Beslutning om at starte samarbejde om vision "1000 boliger i Jyderup" .....	14
Beslutning om tidsbegrænsning for parkering ved el-ladestander i Holbæk by.....	15
Drøftelse af muligheden for at indgå ny kontrakt for samkørselsappen nabogo.....	18
Orientering om administrationens håndtering af trafiksikkerhed ved Springstrupvej juni 2022.....	22
Orientering om indkomne og afgjorte byggesager for juni og juli 2022.....	24
Orienteringer.....	25
Underskriftsark.....	27

## **Punkt 72: Godkendelse af dagsorden**

### **Beslutning**

Godkendt.

### **Sagsgang og sagstype**

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling

Beslutningssag

### **Indstilling**

Administrationen indstiller, at:

1. dagsorden til mødet godkendes

# Punkt 73: Introduktion til udvalgets områder

22-003409

## Beslutning

Taget til efterretning.

## Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling

Orienteringssag

## Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. introduktionen til lokalplaner tages til efterretning

## Beskrivelse af sagen

Udvalget vil på hvert udvalgsmøde i 1. halvår af 2022 få introduktion til udvalgte emner indenfor udvalgets område.

Introduktionen vil være et mundtligt oplæg på mellem 20-30 minutter.

Administrationen tilstræber, at relevant baggrundsmateriale om emnet er sendt ud til udvalgsmedlemmerne på mail inden udvalgs mødet.

## Økonomiske konsekvenser

Der er ingen økonomiske konsekvenser.

## Miljø- og klimamæssige konsekvenser

Der vurderes ikke umiddelbart at være nogle væsentlige miljø- og klimamæssige konsekvenser.

# Punkt 74: Beslutning om trafikbestilling for perioden juli 2023-juni 2024

22-017409

## Beslutning

Udvalget får forelagt en justeret sag om trafikbestillingen, inden sagen forelægges Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.

## Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal udvikling, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

Beslutningssag

## Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. det nuværende niveau af kollektiv bustrafik genbestilles for perioden juli 2023-juni 2024 for 30,9 mio. kr.

## Beskrivelse af sagen

Senest den 31. oktober 2022 skal Holbæk Kommune bestille kollektiv bustrafik for perioden juli 2023-juni 2024 hos MOVIA. Derfor er der behov for at beslutte om det nuværende niveau for kollektiv bustrafik skal genbestilles.

Kommunen bestiller hvert år i udgangen af oktober bustrafik hos Movia. I den forbindelse høres skolerne, og borgerhenvendelser siden sidste bestilling tages i betragtning. Ofte er mange mindre ønsker om justeringer af køreplanerne varetaget løbende i samarbejde med Movia. Henvendelser fra dette år har ikke givet anledning til at indstille ændringer i serviceniveauet for bustrafikken. Dvs. det anbefales at der opretholdes de samme linjer, med samme antal ture. Der har været borgerhenvendelser, der har givet anledning til, at administrationen har indledt dialog med Movia om fremtidige ændringer. Administrationen vil arbejde videre med de ændringer frem mod næste trafikbestilling. Administrationen har indledt dialog med Movia, med henblik på mulige ændringer. I det følgende redegøres for dialogen med skoler og ungdomsuddannelser, borgerhenvendelser fra året, samt administrationen og Movias indledende arbejde ift. at opnå bedre busbetjening mellem Holbæk Sportsby og Grønneparken.

### *Dialog med skoler og uddannelsesinstitutioner:*

Der har i efteråret 2021 og foråret 2022 været tæt dialog med alle grundskoler og ungdomsuddannelser i kommunen omkring deres behov for befordring af elever. Dialogen resulterede i en ny køreplan der blev godkendt af Udvalget for Plan, Bolig og Lokaludvikling den 5. april 2022 og træder i kraft i starten af det nye skoleår august 2022. I forbindelse med køreplanlægningen var det muligt at opfylde alle skolers behov for justering af bustider så de harmonerer med ændrede ringetider. Der er altid dialog med skolerne i forbindelse med trafikbestilling. På baggrund af ovenstående dialog er de ikke blevet inddraget på ny ift. denne trafikbestilling. Når der næste år skal laves trafikbestilling igen, vil skolerne blive inddraget som sædvanligt i processen

### *Borgerhenvendelser modtaget i det forgangne år:*

Borgerhenvendelser modtaget i årets løb er taget i betragtning i forbindelse med denne trafikbestilling. Antallet af borgerhenvendelser vedrørende busserne har lignet tidligere år.

I forbindelse med at DSB og Lokaltog ændrede køreplaner ved årsskiftet har der været henvendelser vedrørende korrespondancen mellem tog og bus og ungdomsuddannelsernes ringetider. Der var henvendelser fra to forældre til elever på ungdomsuddannelserne. Administrationen har været i god dialog med lokaltog, DSB, og ungdomsuddannelserne. Administrationen har i samarbejde med Movia justeret en enkelt linje for at sikre korrespondancer mellem lokaltog og bus, efter køreplansændringen. Øvrige henvendelser har ikke givet anledning til ændringer.

To borgerhenvendelser har omhandlet kapaciteten på buslinjerne mellem Holbæk Station og Stenhus Gymnasium. Movia og administrationen har forsøgt at imødekomme dette, ved at lade linje 507 stoppe ved gymnasiet i eftermiddagstimerne, hvor der er størst behov for befordring. Administrationen er i dialog med gymnasiet vedrørende effekten og udfordringer fremadrettet.

Der har været to borgerhenvendelser med ønsker om øget befording til Sportsbyen. Der ønskes bl.a. direkte forbindelse til Sportsbyen fra Tjebberup og fra Tuse Skole. Der er desuden modtaget en henvendelse fra Ung Holbæk og DIF Get2sport. Henvendelsen indeholder bl.a. ønske om en direkte busforbindelse fra Grønneparken, hvor der opleves barrierer ift. børn og unges adgang til sportsaktiviteter. (henvendelsen findes i bilag 1) Administrationen har på den baggrund bedt Movia vurdere muligheden for øget betjening af Holbæk Sportsby, med hovedvægt på en direkte forbindelse mellem Bjergmarkskolen, Grønneparken og Holbæk Sportsby. Administrationen har bedt Movia om også at medtænke betjening af øvrig byudvikling samt direkte forbindelse fra Tuse Skole og Ladegårdsparken i deres forslag. Administrationen har dertil bedt Movia om en evaluering af linje 507, der betjener Holbæk Sportsby fra Holbæk Station, og derfor er relevant at medtænke i mulighederne for øget betjening af Holbæk Sportsby.

Administrationen har modtaget et notat fra Movia, med evalueringen af linje 507 og muligheder for øget betjening af Holbæk Sportsby. Evalueringen findes i bilag 2. Notatet og administrationens vurdering uddybes i det følgende.

#### *Evaluering af linje 507:*

Linje 507 blev idriftsat i 2019 ved åbningen af Holbæk Sportsby. Evalueringen af linjen har været planlagt længe, men ikke har været mulig at gennemføre grundet omlægninger og svingende passagertal ved nedlukninger under covid 19-pandemien.

Overordnet viser evalueringen at linje 507 har vist sig at være mere attraktiv end forventet. Dette kan bl.a. tilskrives løbende omlægninger der har givet flere stop på linjen og øget passagergrundlaget.

Tilskudsbehovet for linjen er 23,3 kr. per passager, hvilket er lavt ift. gennemsnittet for linjer i kommunen og ok ift. at det er en bybuslinje. Tilskudsbehovet er i reglen lavere for buslinjer i byområder hvor passagergrundlaget er højere end i landområder. Administrationen vurderer at der er en god betjening med linjen, men at den ikke udfylder det samlede behov for betjening af sportsbyen, særligt fra østbyen.

#### *Betjening af Holbæk Sportsby:*

Movia har i notatet vurderet seks forskellige muligheder for ændret betjening af Holbæk Sportsby. (jf. bilag 2) Administrationen finder ikke nogle af de foreslåede løsninger anvendelige.

Administrationen anbefaler på den baggrund at genbestille eksisterende niveau af busdrift for perioden juli 2023-juni 2024, og samtidig fortsætte dialogen med Movia med henblik på en løsning for øget betjening til næste års trafikbestilling. Administrationen foreslår en temadrøftelse med politikerne om Movias reviderede forslag, samt om busbetjeningen generelt frem mod trafikbestillingen i 2023. Dette foreslås planlagt til primo 2023.

Administrationen ønsker yderligere analyser, med henblik på at finde en model der bl.a.:

- har kort køretid fra Holbæk Station til Holbæk Sportsby
- øger det samlede passagertal
- skaber flest mulige direkte forbindelser fra større boligområder, herunder Grønneparken, til Holbæk Sportsby
- indtænker kommende store byudviklingsprojekter i Holbæk By, herunder udviklingen i Holbæk vestby, byudviklingen syd for Munkholmvej, samt langs Roskildevej.

Dertil skal vægtes at økonomien ikke øges væsentligt ift. det samlede budget for busdriften.

De 6 forslag i notatet varierer i pris fra en udgift på 1,6 mio. kr./årligt, til en besparelse på 0,9 mio. kr. årligt. Forslagene der giver en besparelse omfatter begge en forlængelse af linje 501A, samt en nedlæggelse af linje 507, hvorved der samlet opnås en besparelsen.

Et af forslagene omfatter anlæg af en ny busvej, hvorved der skal påregnes en anlægsudgift. Muligheden for at søge midler til anlæg af denne vej behandles i Kommunalbestyrelsen d. 22. juni 2022. Udfaldet af beslutningen bør tages i betragtning i planlægning af betjening af Holbæk Sportsby.

Movia bakker op om administrationens forslag om at arbejde videre med løsningerne, og øge den politiske inddragelse, inden buslinjer eventuelt omlægges eller nedlægges.

## **Økonomiske konsekvenser**

Movia har fremsendt Specifikation for Budgetoverslagsår 2023 der estimerer en udgift på 30,9 mio. kr. til drift af det nuværende rutenet.

Estimatet har en usikkerhed på +/- 5 pct. (29,3 mio. kr. – 32,4 mio. kr.), idet der kan ske mange ændringer frem til endelig vedtagelse af Movias budget for 2023. Denne usikkerhed har ligeledes været gældende for tidligere trafikbestillinger. Movias trafikbestillingsgrundlag er udarbejdet på baggrund af 2021 tal.

I kommunens budget 2023 udgør busdriften 31.2 mio. kr. Den estimerede udgift på 30,9 mio. kr., holder sig således indenfor kommunens budget. Kommunen betaer et akontobeløb til Movia, i rater. En evt. budgetoverskridelse for perioden 2023/2024 betales først året efter, dvs. i 2025.

#### *Usikkerhed i budgetoverslaget forbundet med corona-forhold:*

I specifikation for budgetoverslagsår 2023, har Movia et forbehold ift. udgifter ifm. corona. Movia estimerer en forventet ekstraudgift for Holbæk Kommune på 500.000 kr. i 2023, grundet der stadig er en mindre del af buskunderne der ikke er vendt tilbage til bussen efter nedlukningerne under covid-19 pandemien.

Ekstraudgifter for manglende billetindtægter i 2021 blev dækket af staten, og der er i år også afsat statslige midler til kompensation til de regionale trafikelskaber for 2022. Det vides endnu ikke om der kan opnås en lignende aftale for 2023, men dette drøftes mellem KL, Regeringen og Danske Regioner i september 2022. jf. Aftale om kommunernes økonomi, bilag 3 side 6.

## **Miljø- og klimamæssige konsekvenser**

Genbestilling af eksisterende niveau af kollektiv busdrift forventes ikke at have miljø- og klimamæssige konsekvenser. Førringes niveauet kan det have afledte negative konsekvenser i form af øget privatbilisme og deraf øget CO<sub>2</sub>-udledning.

## **Sagshistorik, henvisninger**

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling 5. april 2022- [Punkt 38 Beslutning om justering af køreplan for skolebusserne pr. 1. august 2022](#)

Kommunalbestyrelsen 22. juni 2022 - [Punkt 119 Beslutning om ansøgning af Pulje til bedre busfremkommelighed i hele Danmark](#)

## **Bilag**

Bilag 1 - Transportudfordringer i boligsociale områder.pdf

Bilag 2 - Movias evaluering af linje 507 og forslag til øget busbetjening af Sportsbyen

Bilag 3 - Aftale om kommunernes økonomi for 2023.pdf

# Punkt 75: Beslutning om udbud af busdrift - udbud A22

21-025193

## Beslutning

Hovedindstillingen anbefales tiltrådt.

Udvalget får forelagt en særskilt sag om ramper.

## Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

Beslutningssag

## Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. Holbæk Kommune udbyder driften af i alt 18 buslinjer som emissionsfrie busser uden elektriske ramper, på kontrakter af hhv. 12 og 13 år, med idriftsættelse primo 2025 og primo 2026, til en forventet årlig merpris på ca. 5 mio. kr.

## Alternativ indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. Holbæk Kommune udbyder driften af i alt 15 buslinjer som dieselbusser, på kontrakter af 5 år, med idriftsættelse primo 2025, til en forventet årlig merpris på 1 mio. kr.

## Beskrivelse af sagen

Holbæk Kommune står for at skulle have driften af en række buslinjer i udbud i hhv. efteråret 2022 og i efteråret 2023. Nuværende kontrakter udløber med udgangen af hhv. 2024 og 2025. Movia har fremsendt Udbudsgrundlaget, jf. bilag 1.

Movia og administrationen anbefaler at alle linjerne; 228, 501A, 502, 504, 505, 506, 507, 511, 530, 581, 582, 584, 585, 586, 587, 588, 589 og 420 udbydes samlet i efteråret 2022 med forskudt opstart hhv. januar 2025 og januar 2026. Det er en fejl at linje 507 ikke fremgår af udbudsgrundlaget. Linjen indgår i alle Movias beregninger og vurderinger, men er blot glemt i dokumentet.

Movia har vurderet at der for et større samlet udbud på emissionsfrie busser kan opnås en bedre pris for kommunen. Det estimeres at udbud over 2 år i alt giver en årlig merpris på 5,6 mio. kr., mens et samlet udbud i 2022 giver en årlig merpris på 5 mio. kr. På den baggrund indstiller administrationen et samlet udbud.

Ønsker Holbæk kommune at udbyde buslinjerne på emissionsfrie kontrakter, skal midlerne som udgangspunkt findes indenfor kommunens budget til kollektiv trafik. Movia og administrationen har ikke regnet på konkrete mulige omprioriteringer endnu. Det må forventes at en merudgift på 5 mio. kr. vil resultere i forringet service for borgerne hvis midlerne skal findes inden for eksisterende budget for kollektiv transport. Omprioriteringer kunne bl.a. omfatte færre busafgange på nogle linjer, at buslinjer eller delstrækninger nedlægges, at prisen for flextur hæves eller at tilbuddet fjernes. Dette er blot mulige tiltag som kan komme i betragtning hvis der skal omprioriteres 5 mio. kr. årligt i budgettet til kollektiv trafik fra 2025 og frem. Såfremt kommunalbestyrelsen vedtager at lave et samlet udbud på emissionsfrie kontrakter og finansiere det indenfor kommunens budget til kollektiv trafik, vil administrationen påbegynde dialog om en mulig omprioritering med Movia.

Omstilling af bustransporten til emissionsfri drift er et vigtigt skridt på vejen til at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren i Holbæk Kommune. Omstilling til emissionsfri drift af busserne er et virkemiddel i Holbæk Kommunes klimaplan Holbæk 2050 (jf. bilag 5 Holbæk 2050 Handleplan) og vil derfor også indgå i kommunens kommende mobilitetsplan. I 2021 er cirka 500 ud af knap 3.300 busser i den offentlige kollektive trafik i Danmark CO<sub>2</sub>-neutrale eller nulemission. I Holbæk blev de to første elbusser sat i drift i foråret 2022, så driften nu er delvis emissionsfri på to af kommunens buslinjer. I 2019 besluttede Kommunalbestyrelsen at udbyde to linjer på fossilfri drift. Fossilfri drift betyder at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afvikling af busdriften og at driften gennemføres uden udledning af CO<sub>2</sub>. Med fossilfri drift er støj og partikelforurening den samme som ved diesel-drift. Forskellen på fossilfri er illustreret nedenfor under afsnittet Miljøkrav. Det forventes at busserne vil køre på biogas eller syntetisk biodiesel. Kontrakten på disse linjer udløber i 2029, hvorefter det forventes at driften udbydes som emissionsfri.

*Til- og fravalg i udbuddet:*

Administrationen og Movia har i forbindelse med udbuddet vurderet en række til- og fravalg for kontrakterne. Administrationen anbefaler at følge Movias anbefalinger på alle områderne. Til og fra-valg for kontrakten, er listet nedenfor med en angivelse af Movias anbefalinger. Administrationen har været i dialog med Movia om de enkelte muligheder for Holbæk Kommune. Dette uddybes i bilag 4 - Til og fravalg i udbud af busdrift 2022. Valgene fremgår også af Movias udbudsgrundlag (bilag 1)

Movias anbefalinger for til- og fravalg ved udbuddet:

- Miljøkrav/kontraktlængde: Lang emissionsfri kontrakt (op til 12/13 år – grundet den forskudte opstart)
- Buslængder: 12 m på alle linjer
- Reklamer: Ja
- Digital trafikinformation: Ja
- Digital linjefrise: Ja, for linjer der udbydes sammen med busser i det strategiske net (herunder linje 501A)
- *Evalueringsteknisk* fradrag for LCA: Ja
- *Evalueringsteknisk* fradrag for emissionsfri kabineopvarmning: Nej
- Elektriske ramper: Hvis kommunen vælger dette, anbefaler Movia at stoppesteder gennemgås og at der udarbejdes en plan for opgradering.

#### *Miljøkrav:*

Movia anbefaler emissionsfrie busser. Emissionsfrie busser forventes at være eldrevne. Kontrakten giver også mulighed for busser på brint, men da infrastrukturen er begrænset forventer Movia kun bud med elbusser.

Administrationen har bedt Movia om et estimat på udbud med dieselbusser (fossil drift). Der redegøres for dette under alternativ indstilling.

Skemaet nedenfor illustrerer fordelene ved de forskellige miljøstandarter. Udbud på emissionsfrie kontrakter har en positiv effekt på klimaet da CO<sub>2</sub>-udledningen mindskes, og en positiv effekt på sundhed da der udledes mindre partikler og støjen reduceres.

	<b>Fossil</b>	<b>Fossilfri</b>	<b>Emissionsfri</b>
Reducerer lokal forurening (NO <sub>x</sub> og partikler)			
Reducerer global forurening (CO <sub>2</sub> )			
Reducerer støj			

Note: Rød = ingen reduktion i forhold til konventionelle busser. Gul = Reduktion i forhold til ældre konventionelle busser. Grøn = Ingen udledning. Baseret på tank-til-hjul-betragtning. Movia stiller krav til biobrændstoffers bæredygtighed i henhold til EU's direktiv for vedvarende energi.

Med emissionsfrie kontrakter vil størsteparten af kommunens busdrift blive emissionsfri allerede i 2025.

#### *Pulje til grønnere busser og grøn flextrafik*

Ved et samlet udbud nu i 2022, kan kommunens busser indgå i udbud med en af regionens linjer. Det åbner muligheden for at søge puljemidler til at dække en del af prisen for omstilling til emissionsfrie busser. Infrastrukturplan 2035, blev indgået af alle folketingets partier 28. juni 2021. I planen er der afsat 250 millioner kroner med årlig udmøntning på 50 millioner kroner over perioden 2022-2026 til den offentlige kollektive trafik. (jf. bilag 3) Midlerne er målrettet regionale busruter, men kommunale ruter kan indgå, hvis de indgår i fælles udbud. Det kan ikke på forhånd vides om

kommunen vil opnå tilskuddet, men såfremt et samlet udbud på emissionsfrie busser besluttes, vil administrationen søge puljen der bliver tilgængelig fra august 2022.

#### *Muligheder for elektriske ramper:*

Movia har ikke en klar anbefaling til om der skal vælges ramper eller ej, men påpeger at den fulde gevinst ved ramperne kræver at stoppestederne passer til rampen. Der er i dag lovkrav om manuelle ramper for alle buslinjer. De manuelle ramper kræver at passageren har en ledsager med og borgere med nedsat gangfunktion eller behov for hjælpemidler vil derfor være afhængige af en ledsager for at benytte bussen.

Den estimerede pris for elektriske ramper er 5 kr. pr. køreplantime pr. år. For de busser der er i udbud svarer det til 270.000 kr./år. Det er ikke muligt at eftermontere elektriske ramper.

Hvis elektriske ramper tilvælges, anbefaler Movia at stoppesteder gennemgås og at der udarbejdes en plan for opgradering. Administrationen har spurgt til om det er muligt at få elektriske ramper på bybusserne alene (linje 501A, 502 og 507), fordi stoppestederne i Holbæk By vurderes i højere grad at være udformet til brug af ramper, end stoppestederne på landet og i de mindre byer. Dette er dog ikke muligt i det samlede udbud. Administrationen ved ikke hvor stor en andel af stoppestederne i kommunen der vil kunne give det fulde udbytte af ramperne.

Ønsker udvalget elektriske ramper, anbefaler administrationen og Movia at busstoppestederne tilpasses gradvist, hvor der alligevel laves vedligehold eller ændres i vejudformningen. En strategisk gennemgang af stoppestedernes egnethed til brug af ramperne, kan prioriteres ved større stoppesteder og stationer, og laves over en længere årrække. Der må forventes en anlægsudgift til dette.

#### *Koordinering med andre kommuner og Region Sjælland:*

Udbuddet omfatter størstedelen af de linjer der betjener Holbæk Kommune. En enkelt linje kører også en mindre del af ruten i Lejre Kommune. Administrationen og Movia forventer at Lejre følger Holbæk Kommune ift. miljøstandarder og øvrige valg for linjen i udbuddet. To linjer deles med Kalundborg, hvor de har den største del af kørslen. Administrationen og Movia anbefaler at følge Kalundborgs ønsker til miljøstandarder for denne linje. Kalundborg Kommune forventes at lave udbud med nulemissionsbusser ligesom administrationen og Movia anbefaler i Holbæk Kommune.

#### **Alternativ indstilling**

Holbæk Kommune har mulighed for at udbyde de 15 buslinjer der har kontraktudløb i 2024 som dieselbusser. Udbud på diesel vil udskyde elektrificeringen af størstedelen af kommunens busdrift med fem år.

Kontrakter for diesel med idriftsættelse i 2025, kan maksimalt være på 5 år, da Movia har en målsætning om emissionsfri drift i 2030. (jf. Movias Mobilitetsplan bilag 2). Linjerne skal derfor udbydes igen i 2027 på emissionsfrie kontrakter der kan træde i kraft ved udgangen af 2029.

Ved udbud på diesel samles de to udbud ikke, men alene de der udløber i 2024 udbydes. Kommunen skal derfor igen i 2023 tage stilling til et udbud af de resterende linjer. Da perioden for mulig drift på diesel vil være et år kortere for de buslinjer der skal udbydes i 2023, forventes det at Movia igen i 2023 vil anbefale udbud som emissionsfrie busser. Det vides ikke hvad prisen for kontrakter på emissionsfrie busser vil være til den tid.

På dieselbusserne er elektriske ramper ikke et muligt tilvalg.

## **Økonomiske konsekvenser**

Holbæk Kommune bestiller i dag busdrift for ca. 30 mio. kr. årligt.

Movia estimerer at udbud af busdriften i Holbæk Kommune med emissionsfrie busser på kontrakter på hhv. 12 og 13 år vil give en merudgift for kommunen på ca. 5 mio. kr. årligt. Den præcise udgift afhænger dog af den endelige aftale mellem Movia og operatøren. De nye kontrakter forventes at træde i kraft ved udgangen af hhv. 2024 og 2025.

Udbuddet vil således indebære en opdrift på budget 2025 og frem, som i udgangspunktet skal håndteres inden for udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udviklings eksisterende økonomiske ramme. Den konkrete håndtering af denne opdrift vil indgå i udvalgets arbejde med budgetforudsætninger i foråret 2023.

Kommunen bestiller i dag busdrift og flextrafik for samlet ca. 44,1 mio. kr. årligt. Udgifterne betales aconto til Movia, på baggrund af Movias budget. Eventuel efterregulering betales det efterfølgende år. Movia opererer med en usikkerhed på +/-5% i deres budgetter. For budget 2023 svarer det til +/- 2,2 mio. kr. De store usikkerheder i Movias budget skyldes at det afhænger af bl.a. billetindtægter og dieselpriser, der kan variere meget. Dvs. en merudgift på 5 mio. kr. årligt er en betragtelig del af budgettet.

Såfremt et samlet udbud på emissionsfrie busser besluttet, vil administrationen søge Pulje til grønne busser og grøn flextrafik (jf. bilag 4) på i alt 50 mio. kr. pr. år over 5 år. Det kan ikke på forhånd vides om kommunen vil opnå tilskuddet, men såfremt et samlet udbud på 18 buslinjer som emissionsfrie busser vedtages, vil administrationen arbejde videre med at søge puljen.

Tilvælges elektriske ramper forventes det at koste yderligere ca. 270.000 kr./år. Dertil vil der være en anlægsudgift såfremt det vælges at busstoppestederne skal tilpasses til brug af ramperne.

#### *Økonomiske konsekvenser ved den alternative indstilling:*

Der forventes ved udbud for 5 år på diesel for de 15 linjer, at den årlige busdrift vil stige med 1 mio. kr. Den præcise udgift afhænger dog af den endelige aftale mellem Movia og operatøren. Besluttet en kortere kontraktperiode på diesel, skal der igen i 2027 udbydes drift på emissionsfrie kontrakter for disse linjer, med driftstart 2030. Det vides ikke hvad prisen for kontrakter på emissionsfrie busser vil være til den tid. Dertil må der forventes en mindre merudgift i 2026 hvor de resterende 3 linjer skal udbydes, fordi dieselkontrakten ikke samler de to udbud, men kun omfatter de 15 linjer der udløber i 2024. Denne pris har Movia ikke estimeret.

Ønsker Holbæk kommune at udbyde buslinjerne på kontrakter med dieseldrift, skal midlerne findes indenfor kommunens budget til kollektiv trafik. Ligesom for kontrakter på emissionsfri drift, forventes det at medføre forringelser af servicen for borgerne, dog vil omfanget være mindre.

Ved den alternative indstilling er der en usikkerhed forbundet med stigning i dieselpriserne. Usikkerheden er medtaget i Movias estimat.

### **Miljø- og klimamæssige konsekvenser**

Det er en forudsætning for at leve op til Holbæks Klimaplan Holbæk 2050 at busdriften i Holbæk Kommune overgår til emissionsfri drift.

I 2018 var udledningen fra transportsektoren i Holbæk Kommune 143.000 ton CO<sub>2</sub>, svarende til 25% af Holbæk Kommunes samlede udledninger. I 2030 er målet, at udledningen fra transportsektoren skal reduceres med 39% til at udgøre 88.000 ton CO<sub>2</sub>. (jf. bilag 5 Holbæk 2050 Handleplan)

En evt. forringelse af servicen som følge af den øgede udgift til busdriften fra 2025, kan resultere i overflytning af trafikanter fra kollektiv trafik til egen bil. Dette vil have negative konsekvenser for miljøet såvel som trængsel og borgernes lige adgang til mobilitet.

### **Bilag**

Bilag 1 - Udbudsgrundlag A22 juni 2022 fra Movia

Bilag 2 - Movias-mobilitesplan\_sept2020.pdf

Bilag 3 - Pulje på 250 millioner kroner skal styrke den grønne kollektive trafik.pdf

Bilag 4 - Til og fravalg i udbud af busdrift 2022.pdf

Bilag 5 - Holbæk 2050 Handleplan

# Punkt 76: Beslutning om udsendelse af forslag til lokalplan 3.89, for nyt børnehus ved Munkholmvej, i høring

22-002448

## Beslutning

Indstilles godkendt, idet tagflader udføres som vegetationstage, sekundært som tagpap, hvor der kan opsættes solceller og eksisterende æbletræer skal bevares.

## Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

Beslutningssag

## Indstilling

Administrationen indstiller at:

1. forslag til kommuneplantillæg nr. 4 og lokalplan 3.89, for nyt børnehus på ejendommen Stormøllevej 9 i Holbæk by, udsendes i 8 ugers offentlig høring

## Beskrivelse af sagen

### *Baggrund og formål*

Kommunalbestyrelsen besluttede i november 2021, at de to børneinstitutioner Munkevænget og Stormøllen, som begge er utidssvarende, skal lægges sammen i en ny fælles institution, der ønskes placeret på Stormøllevej 9.

I december 2021 beslutter Økonomiudvalget at igangsætte udarbejdelse af ny lokalplan for området mhp. opførelse af et nyt og bæredygtigt børnehus. Etablering af nyt børnehus forudsætter udarbejdelse af ny lokalplan med et tilhørende kommuneplantillæg.

### *Nuværende anvendelse og plangrundlag*

Ejendommen Stormøllevej 9 anvendes i dag til daginstitution, mens naboejendommen indenfor planområdet er en boligejendom med et fritliggende parcelhus.

Der har været etableret et børnehus på Stormøllevej 9 i snart 40 år. Det nuværende børnehus har karakter af flere sammenbyggede pavilloner, der er både nedslidte og utidssvarende. Institutionsgrunden er beliggende inden for rammeområde 3.C03, mens parcelhusgrunden er beliggende inden for kommuneplanramme 3.B01. Den nuværende daginstitution er omfattet af gældende [Lokalplan 45](#)

### *Fremtidig anvendelse og lokalplanindhold (bilag 1)*

Den nye lokalplan skal muliggøre etablering af en ny børneinstitution.

Den nye kommuneplanramme fastsætter en anvendelse til offentlige formål i form af daginstitution. Der fastsættes et maksimalt etageantal på 2 etager, med mulighed for indretning af tagterrasse og en maksimal bygningshøjde på 10,5 m. Den maksimale bebyggelsesprocent fastsættes til 35.

Lokalplanen fastsætter bebyggelsesregulerende bestemmelser svarende til ovennævnte i kommuneplanrammen, og udlægger et byggefelt, inden for hvilket institutionsbyggeriet skal opføres. Derudover fastsættes bestemmelser omkring bygningens ydre fremtræden, opvarmning og forsyningsforhold.

Bebyggelsen skal følge det naturlige terræn, og lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres en forskudt etage mod syd. Se bilag 1. Dette så tagterassen ikke medfører væsentlige indbliksgener eller andre afledte gener på naboejendomme mod nord.

Den nuværende vejadgang til området via Stormøllevej fastholdes, herunder også eksisterende stiadgang til institutionen via Kirsebærstien. Der etableres desuden en ny stiadgang fra Munkholmvej (ved busstoppestedet) til parkeringsarealet (se kortbilag 3, bilag 1).

Der indrettes den nødvendige parkeringsforsyning, placeret henholdsvis nord og øst for byggefeltet.

Mod syd og vest indrettes udearealer/ legeplads for institutionen. Udeareal/ legepladsområde afgrænses af et beplantet trådhegn og mod syd (langs Munkholmvej) af en beplantet støjmur.

Byggeriet forventes færdigt i 2025.

## **Økonomiske konsekvenser**

Lokalplanudarbejdelsen indebærer i sig selv ikke økonomiske konsekvenser. I seneste budgetaftale er der i anlægsbudgettet afsat 62,5 mio. kr. til projektet.

## **Miljø- og klimamæssige konsekvenser**

Lokalplanen stiller krav til flere bæredygtige tiltag, såsom

- bæredygtige og genanvendelige byggematerialer
- bevaring af eksisterende beplantning
- beplantning skal primært bestå af danske hjemmehørende arter
- rekreativ regnvandshåndtering

Holbæk Kommune har en målsætning om et CO<sub>2</sub>-neutralt byggeri, der vil kunne opnå bæredygtighedscertificeringen DGNB Guld.

En DGNB-certificering garanterer, at bygningen performer bedre og mere bæredygtigt end de nugældende lovmæssige krav og generel praksis, og medfører at der bliver stillet højere krav til materialer, udformning, indeklimate og miljø end ved konventionelt byggeri.

## **Høring**

Forslag til kommuneplantillæg nr. 4 og lokalplan 3.89 sendes i 8 ugers offentlig høring. Der afvikles borgermøde i den offentlige høringsperiode.

Kommuneplantillægget udgør alene en mindre ændring i kommuneplanens rammedel, og indebærer således ikke krav om forbedret. Dels ligger der allerede ved eksisterende forhold en institution på arealet, og dels er det i henhold til de generelle rammer muligt at indplacere institutioner i boligområder.

## **Lovgrundlag**

Planloven

<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/1157>

## **Sagshistorik, henvisninger**

[Beslutning om igangsætning af lokalplanen ved Klima og Miljøudvalget den 30. november pkt. 190: lokalplan for nyt børnehus ved Munkholmvej, Holbæk by](#)

[Beslutning om igangsætning af lokalplanen ved Økonomiudvalget den 8. december pkt. 363: lokalplan for nyt børnehus ved Munkholmvej, Holbæk by](#)

## **Bilag**

Bilag 1\_ Forslag til KPT nr. 4 og lokalplan 3.89

Bilag 2\_ Screening for miljøvurdering\_ KPT nr. 4 og Lp 3.89

# Punkt 77: Beslutning om at starte samarbejde om vision "1000 boliger i Jyderup"

22-022174

## Beslutning

Indstilles godkendt.

## Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

Beslutningssag

## Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. igangsætte et samarbejde med Jyderup med udgangspunkt i "Vision om 1000 boliger i Jyderup"

## Beskrivelse af sagen

Repræsentanter fra lokalforum og erhvervsforeningen i Jyderup, Jyderups Fremtid, Jyderupfonden samt Stilaugget i Jyderup har indsendt en vision om 1000 boliger i Jyderup til kommunen.

Visionen rummer en helhedsorienteret tematiseret byudviklingsvision med forskellige foreslåede indsatser som vil støtte op omkring boligvikling og bosætning i Jyderup, herunder indsatser der styrker kultur- og foreningsliv, bedre infrastruktur og kommunal service.

Visionen beskriver et ønsket samarbejde med kommunen for at undersøge og realisere indsatserne. Visionen skal desuden ses i sammenhæng 7 årsplanen for Jyderup, Jyderup Handleplan, kommunens Boligstrategi og Kommuneplan 2021 således boligudviklingen sker i balance med kommunens øvrige lokalsamfund.

Det nærmere samarbejde omkring visionen fastlægges hen over efteråret 2022, hvor også arbejdet med kommunens kommende planstrategi tilrettelægges.

## Økonomiske konsekvenser

Der er ingen økonomiske konsekvenser.

## Miljø- og klimamæssige konsekvenser

Der er ingen miljø- og klimamæssige konsekvenser.

## Sagshistorik, henvisninger

Kommunalbestyrelsen d. 27. juni 2018 [pkt. 135: Beslutninger i forhold til Jyderup Handleplan](#)

Kommunalbestyrelsen d. 26. august 2020 [pkt. 187: Beslutning om godkendelse af boligstrategi](#)

## Bilag

Vision om 1000 boliger i Jyderup

7-årsplanen Jyderup

Boligudbygningsmuligheder oversigtskort 1000 boliger i Jyderup

Boligudbygningsskema 1000 boliger i Jyderup

# Punkt 78: Beslutning om tidsbegrænsning for parkering ved el-ladestandere i Holbæk by

22-009015

## Beslutning

Indstilles godkendt.

Udvalget får forelagt en status for Grønneparken om et år.

## Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

Beslutningssag

## Indstilling

Administrationen indstiller, at

1. der indføres tidsbegrænsning for parkering ved el-ladestandere på Markedspladsen, Gasværksvej, Havnepladsen og Jernbaneplassen i Holbæk by, som beskrevet i sagsfremstillingen, samt at der stilles krav om, at de parkerede el- eller plug-in hybridbiler skal være under opladning.

## Alternativ indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. parkering ved el-ladestandere på Markedspladsen, Gasværksvej, Havnepladsen og Jernbaneplassen i Holbæk by reserveres for el- eller plug-in hybridbiler under opladning

## Beskrivelse af sagen

Kommunalbestyrelsen besluttede på sit møde de 27. april 2022 at sende punktet til genbehandling i Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling.

Administrationen har siden Kommunalbestyrelsens møde undersøgt mulighederne for at reservere parkeringspladserne til el- eller plug-in hybridbiler under opladning. Derfor er der ændret i hovedindstillingen siden punktet blev behandlet sidst og der er tilføjet en alternativ indstilling.

Kommunalbestyrelsen besluttede på sit møde den 16. december 2020, at i alt 20 almindelige parkeringspladser på Gasværksvej, Markedspladsen og Agervang i Holbæk by skulle konverteres til el-ladepladser uden tidsbegrænsning. 4 eksisterende pladser på Gasværksvej skulle ligeledes ikke have tidsbegrænsning.

Kommunalbestyrelsen bad samtidig om en evaluering efter 1 år.

På grund af ændrede trafikmønstre som følge af Covid-19 restriktioner, har det ikke været muligt at foretage en retvisende evaluering af el-ladepladserne.

Administrationen forventer at have udarbejdet evalueringen, så den kan præsenteres for Kommunalbestyrelsen sammen med ladestanderstrategien i sensommeren.

Administrationen modtager et stigende antal henvendelser fra ejere af elbiler, som ikke kan benytte ladestanderne, fordi de anvendes som almindelig parkering uden opladning af andre elbiler. Kommunens parkeringsservice, der registrerer brug af el-ladepladserne som et led i evalueringen, kan bekræfte, at pladserne i stort omfang anvendes som almindelige p-pladser for elbiler.

Da samme forhold gør sig gældende for el-ladepladserne på Jernbaneplassen og Havnepladsen, og derfor vurderer administrationen, at disse pladser også bør tidsbegrænses.

Administrationen vurderer, at dette problem vil tage til i omfang, dels pga. ophævelse af Covid-19 restriktionerne, dels pga. stærkt stigende salg af elbiler.

På denne baggrund anbefaler administrationen, at der allerede nu indføres 2 timers tidsbegrænsning på el-ladepladserne på Markedspladsen, Havnepladsen og Jernbaneplassen og 4 timers begrænsning på Gasværksvej, således at der gælder samme begrænsning som for de omkringliggende almindelige parkeringspladser.

Samtidig indføres et krav om, at de parkerede biler skal være under opladning.

Administrationen har siden Kommunalbestyrelsens sidste møde undersøgt mulighederne for at reservere parkeringspladserne til el- eller hybridbiler under opladning i stedet for at indføre tidsbegrænsning.

El-ladestanderne i Holbæk by er opstillet af enten Clever eller E-on. Administrationen har forespurgt de to operatører, om det kan ses på ladestanderne, hvorvidt en tilsluttet el- eller plug-in hybridbil aktuelt er under opladning.

Begge operatører har bekræftet, at deres standere viser, hvorvidt der sker opladning af den tilkoblede bil.

Vejdirektoratet har imidlertid oplyst, at en bil anses som værende under opladning, blot den er tilsluttet en ladestander. Et krav om at bilen skal være under opladning vil derfor i praksis være virkningsløst. Blot bilens ladekabel er tilsluttet ladestanderen, kan bilen frit parkeres så længe det ønskes.

Administrationen har forespurgt en række kommuner om deres regler på området. København, Århus, Roskilde og Ringsted har alle tidsbegrænsning for parkering ved el-ladestanderne, og nogle har desuden krav om, at parkering kun må finde sted under opladning.

Alle kommuner har angivet Vejdirektoratets definition af opladning som den direkte årsag til tidsbegrænsning.

El-ladepladserne på de 4 lokationer er markeret med rødt på vedhæftede bilag.

Der er ikke tidsbegrænsning for de omkringliggende almindelige parkeringspladser på Agervang, og derfor foreslås der heller ikke tidsbegrænsning på el-ladestanderne.

## **Beskrivelse af alternativ indstilling**

Hvis den alternative indstilling godkendes vil der fortsat være ubegrænset parkering på el-ladestanderpladserne, men et krav om at el- eller plug-in hybridbilen skal være under opladning når den er parkeret.

Administrationen vurderer at ordningen vil være svær at administrere og at den ikke som ønsket vil give flere elbilsejere mulighed for at oplade deres bil.

Det vil være vanskeligt for bilernes ejere at vide, hvornår bilerne er færdigopladede. Nogle biler, har en app, der via en smartphone kan advisere, når opladningen er færdig. Bilejerne med en sådan app kan dog i modsætning til en tidsbegrænsning ikke på forhånd vide, hvornår opladningen er færdig, hvilket gør det svært at flytte bilen rettidigt. Opladning afhænger desuden af, at el-ladestanderen fungerer korrekt, hvilket bilejerne ikke er herre over.

Modsat vil disse bilejere ikke få en parkeringsafgift, selv om bilerne ikke er under opladning. Det skyldes, at Vejdirektoratet har besluttet, at bilerne skal anses som at være under opladning, blot ladekablet er tilsluttet el-ladestanderen. Det er således kun de el-biler, som ikke har tilsluttet ladekablet til el-ladestanderne, der kan få en parkeringsafgift.

Opladning foregår ved, at elbilejeren låser el-ladestanderen op ved hjælp af en RFID-brik, som ejerens operatør udleverer, når ejeren tegner et abonnement på opladning. Herefter starter opladningen automatisk, men ejeren kan fra bilen standse opladningen, lade kablet sidde i el-standeren og forlade bilen.

Selv om opladningen er standset, er el-bilen efter Vejdirektoratets definition stadig under opladning, og elbilejeren kan derfor parkere ubegrænset efter en udgift på ganske få øre for få sekunders opladning.

## **Økonomiske konsekvenser**

Udgifterne til ændrede skilte vurderes for hovedindstillingen at udgøre under 30.000 kr., og for den sekundære indstilling under 20.000 kr. Begge beløb afholdes inden for det eksisterende driftsbudget.

## **Miljø- og klimamæssige konsekvenser**

Administrationen vurderer, at hovedindstillingen vil gøre det nemmere at få adgang til ladestanderne i Holbæk by og dermed understøtte flere i at bruge el- eller plug-in hybridbil.

Den alternative indstilling vurderes ikke at have samme positive effekt, da ladepladserne i mange tilfælde fortsat vil være optaget af bilister, der alene anvender pladserne til parkering og ikke opladning

## Øvrige konsekvenser

### Høring

Politiet skal iht. færdselslovens § 92 give samtykke til ændringen.

Administrationen bedt om samtykke til hovedindstillingen til kommunalbestyrelsens møde den 27. april 2022, hvilket politiet har givet den 21. marts 2022.

Administrationen har desuden telefonisk kontaktet politiet den 11. maj 2022 vedrørende hovedindstillingen til genbehandlingen, og politiet har den 17. maj 2022 givet samtykke hertil.

### Lovgrundlag

[Færdselslovens § 92](#)

### Sagshistorik, henvisninger

Kommunalbestyrelsen den 16. december 2020 [pkt. 331](#)- Beslutning om konvertering af parkeringspladser til elbilparkering

Kommunalbestyrelsen den 27. april 2022 [pkt. 75](#) - Beslutning om tidsbegrænsning for parkering ved el-ladestander i iHolbæk by

### Bilag

Havnepladsen.pdf

Jernbaneplassen.pdf

Markedspladsen.pdf

Gasværksvej.pdf

# Punkt 79: Drøftelse af muligheden for at indgå ny kontrakt for samkørselsappen nabogo

22-017732

## Beslutning

Drøftet.

## Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal udvikling

Drøftelsessag

## Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. Forlængelse af kontrakten med Nabogo drøftes.

## Beskrivelse af sagen

Holbæk Kommunes aftale med udbyderen af samkørsels-appen, nabogo ophører ved udgangen af 2022. Nabogo har fremsendt et kontraktudkast for en mulig ny periode for samkørsel via nabogo i Holbæk Kommune. Der er derfor behov for at tage stilling til om kommunen vil fortsætte samarbejde om appen for en ny periode og om der ønskes en kontrakt på to eller tre år. Kontraktudkast findes i bilag 1. Kontrakten er på to år, med option på et tredje år.

Samkørsel er en af de værktøjer, der kan bidrage til at mindske CO2-udledningen fra privatbilisme i Holbæk Kommune, samtidig med at det øger udbuddet af mobilitetsløsninger. Derfor vil samkørsel forventeligt også være et emne i den kommende mobilitetsplan for Holbæk Kommune. Der findes andre udbydere af samkørselsordninger, men administrationen vurderer det meningsfuldt at fortsætte samarbejdet med nabogo, da mange borgere i Holbæk Kommune allerede er oprettede som brugere og at de i stigende grad gør brug af dette til at køre sammen.

I forbindelse med fremsendte udkast til kontrakt, er det relevant at drøfte 1) om samarbejdet skal forlænges, 2) hvor lang en periode skal en eventuel ny kontrakt løbe

Ønsker Holbæk Kommune at fortsætte samarbejdet med nabogo, skal midlerne findes indenfor kommunens budget til kollektiv trafik.

### *Samarbejdet indtil nu:*

Nabogo er en digital app til samkørsel, hvor brugere kan efterspørge og udbyde ture i privat bil.

Kommunalbestyrelsen besluttede på bestyrelsesmøde d. 11. september 2019 at indgå i et samarbejde med Kalundborg og Slagelse Kommune og Movia om et 3-årigt forsøgsprojekt med nabogo.

Prisen for Holbæk Kommune var 350.000 kr. hvoraf 250.000 blev dækket af puljemidler administreret af Movia.

Nabogo og samkørsler generelt har været påvirket i væsentlig grad af Corona-pandemien i 2020 og 2021, idet den første nedlukning fandt sted kort efter appen blev lanceret i Holbæk Kommune. Nabogo oplevede dog en markant stigning i registrerede brugere i Holbæk Kommune i andet halvår af 2021. I 2022 har der været en markant stigning i samkørsler. I starten af maj rundede antallet af samkørsler i Holbæk Kommune i 2022 1000 samkørsler. Diagrammet bilag 2 viser udviklingen i samkørsler i 2022. På baggrund af årets trend vurderer nabogo at ramme 3300 samkørsler samlet for år 2022.

Movia og nabogo er i foråret 2022 påbegyndt en evaluering af ordningen i samarbejde med de tre kommuner. Evalueringen forventes færdig ved udgangen af året, hvorefter Kommunalbestyrelsen vil blive orienteret om resultaterne.

### *Øget mobilitet for landområderne og for unge på uddannelse:*

Nabogos gennemsnitlige turlængde er ca. 20 km og turene går typisk mellem landområder og Holbæk By.

Kortet bilag 3 er en geografisk visning over hvor der er pendlerprofiler (blå chauffører og grøn passager) i Holbæk Kommune. Kortet viser ikke tydeligt omfanget af ture, men illustrerer at turene typisk går mellem land og centerby.

På nuværende tidspunkt er nabogos primære brugergruppe i Holbæk Kommune unge mellem 16 og 20 år, hvilket vurderes at have direkte sammenhæng med det prioriterede fokus nabogo har og har haft på ungdomsuddannelserne i Holbæk. Nabogo har et attraktivt produkt for unge med ungdomskort, da de kan benytte nabogo gratis, mens chaufføren stadig får betaling af nabogo (75 øre per km per passager). Andre brugere af app'en skal selv betale de 75 øre pr. km når de får et lift. Værdien af samkørsel for unge, særligt dem uden adgang til egen bil er derfor meget høj.

Nabogo og administrationen mener at ordningen kan bidrage til at unge, der er bosat på landet i områder med ringe kollektiv transport, får bedre adgang til en ungdomsuddannelse og generelt oplever bedre mulighed for et aktivt ungeliv.

Nabogos dækning af udgifterne for ture med ungdomskort, er i øjeblikket aftalt med Movia for at afprøve konceptet indenfor rammerne af det igangværende vestsjællandske forsøg. I nabogos udkast til en kontrakt fra 2023 og frem, indgår denne udgift i kommunens pris. Denne udgift er for nabogo afhængig af turlængden. Udgiften fremgår af nabogos udspecificering af budgettet (jf. bilag 4), hvor det sammen med andre rabatter og aktiviteter udgør 25 kr. pr. samkørsel. Administrationen har bedt om at en opgørelse over disse ture indgår i den kommende evaluering af samkørselsappen.

I 2. halvår af 2022 udvider nabogo deres fokus til ansatte i de offentlige virksomheder i Holbæk, det gælder f.eks. kommunale administrationsbygninger og Holbæk Sygehus. Derefter forventes det at brugergruppen får en større aldersspredning. Det er også planen at nabogo fremadrettet skal udbrede brugen i lokalområderne.

Nabogos aktiviteter vil være de samme for en kontrakt på hhv. 2 og 3 år. aktiviteterne er bl.a. vedligehold af app, kommunikation, rekruttering, rabatter til ture med ungdomskort, samt øvrige kamagner. jf. bilag 4. Omfanget af aktiviteterne vil dog være mindre for en kortere kontraktperiode.

### *Samspil med faste busruter og flextrafik:*

Nabogo er et supplement til de faste busruter og flextur. Det er administrationens vurdering at de tre produkter ikke kan erstatte hinanden, men skabe en større kvalitet og øget mobilitet for borgerne ved at supplere hinanden. Flextrafik benyttes i dag overvejende af borgere over 60, og er således ikke samme brugergruppe som nabogo i dag. Tabel 1 nedenfor viser kommunens tilskud per tur, for de tre produkter. Det er ikke muligt at sammenligne udgifterne til produkterne en til en, men tabellen giver et overblik over niveauet af udgifter. Tabellen tager bl.a. ikke højde for turlængden. Udgiften til busture vil reelt være lidt højere end anført, da det kun er udgiften knyttet til de enkelte linjer der er medtaget, og ikke den fællesudgift som kommunen betaler Movia. For nabogo er alle kommunens udgifter til nabogo medtaget.

Tabel 1: Kommunens tilskud per tur for forskellige mobilitetsformer (nabogo i samarbejde med administrationen)

<b>Mobilitetsform</b>	<b>Antal påstigninger</b>	<b>Kommunens udgift per påstigning</b>	<b>Årlig udgift for Kommunen</b>
Bus (lokale landbusser, regnskab 2021)	305.650	47 kr.	14.220.175 kr.
Flextur (regnskab 2021)	16788	145 kr.	2.400.000 kr.
Samkørsel (2022)	2500*	40 kr.	100.000 kr.

\*2500 ture er nabogos absolut minimumsskøn for antal ture i 2022.

Tilskudsbehovet pr. passager for buslinjerne varierer meget, og der er i tabellen anført gennemsnittet for de 11 landlinjer der kun kører i Holbæk Kommune (regnskab 2021). Dertil deles nogle landlinjer med andre kommuner. disse er ikke

medtaget i denne oversigt.

Det fremgår at enhedsprisen for samkørsel er relativt lav, men også udgør en relativt lille andel ture. Tabel 2 nedenfor viser den forventede pris pr tur for samkørsel i en fremtidig kontraktperiode. Prisen afhænger af at det forventede antal samkørsler nås.

Tabel 2: Kommunens udgift per tur for ny kontrakt fra 2023 (nabogo)

Samkørsel fremtid	Antal forventede påstigninger	Pris per påstigning	Årlig Udgift
Samkørsel (2023)	5000	35 kr.	175.000 kr.
Samkørsel (2024)	6000	33 kr.	200.000 kr.
Option. Samkørsel (2025)	7000	32 kr.	225.000 kr.

## Økonomiske konsekvenser

Nabogo har fremsendt forslag til en to-årig kontrakt med option på et tredje år. (Jf. kontraktudkast bilag 1) Der foreslås en prismetode med en fast årlig udgift, samt en variabel pris afhængig af hvor mange samkørsler der opnås. Aftalen fastsætter en maksimal udgift for kommunen, der er fast uanset om der opnås flere samkørsler end forventet. Tabellen nedenfor viser kommunens udgifter pr. år for hhv. 1., 2. og 3. år (3. år er en option).

Tabel 3: Priser for mulig ny kontrakt med nabogo i 2-3 år (nabogo)

Ny aftale fra 1. januar 2023 - forventede antal samkørsler	Pris afhængig af antal kørsler	Årligt fast pris til drift	Årligt max udgift for Kommunen	Samlet pris for hhv. 2 og 3 års drift.
År 1: 5000 samkørsler*	0-125.000 kr.	50.000 kr.	175.000 kr.	
År 2: 6000 samkørsler*	0-150.000 kr.	50.000 kr.	200.000 kr.	100.000-375.000 kr.
År 3: 7000 samkørsler*	0-175.000 kr.	50.000 kr.	225.000 kr.	150.000-600.000 kr.

Note: Holbæk Kommune forventes at nå 3.300 samkørsler ved udgangen af 2022

\*25 kr. pr samkørsel. Ved færre samkørsler reguleres prisen for kommunen tilsvarende ned.

Vælger Holbæk Kommune at indgå en kontrakt på tre år, gældende for årene 2023, 2024 og 2025, koster det kommunen samlet mellem 150.000-600.000 kr. fordelt over en treårig periode. jf. Tabellen ovenfor. For en kontrakt på to år, koster det kommunen samlet mellem 100.000-375.000 kr. fordelt over en toårig periode.

Nabogo har udspecificeret hvad hhv. den faste og variable udgift dækker. (jf. bilag 4).

I forhold til finansiering kan mulighederne for at afsætte penge til det i budget 2023+ drøftes. Hvis der ikke afsættes penge i budgetforhandlingerne, vil Kommunalbestyrelsen skulle træffe beslutning om kontraktforlængelsen senere på året.

Ønsker Holbæk kommune at fortsætte samarbejdet med nabogo, skal midlerne findes indenfor kommunens budget til kollektiv trafik. Kommunen bestiller i dag busdrift og flextrafik for samlet ca. 44,1 mio. kr. årligt. Udgifterne betales aconto til Movia, på baggrund af Movias budget. Eventuel efterregulering betales det efterfølgende år. Movia opererer med en usikkerhed på +/-5% i deres budgetter. For budget 2023 svarer det til +/- 2,2 mio. kr. De store usikkerheder i Movias budget skyldes at det afhænger af bl.a. billetindtægter og dieselpriiser, der kan variere meget. Dvs. en evt. udgift til nabogo vil udgøre en relativt lille del af budgettet.

## Miljø- og klimamæssige konsekvenser

Nabogo-appen supplerer de øvrige transportmuligheder særligt for unge til uddannelser i Holbæk By. Integrationen med ungdomskortet, forventes at fastholde unge i brugen af kollektiv trafik, da de med ordningen også har adgang til mobilitet udenfor de faste køreplaner, og i landområder hvor busbetjeningen ofte er begrænset til kørsel mellem grundskolerne. Udskydes de unges køb af egen bil, modvirkes en øget CO2-udledning. Udbredelse af samkørsel kan også modvirke trængslen der er særligt stor i morgen og eftermiddags-spidstimerne, særligt ved flere af ungdomsuddannelserne i Holbæk By.

For familierne, pendlerne og de ældre i lokalområderne er det ambitionen at samkørsel kan medvirke til, at de ikke har behov for at investere i en ekstra bil. Dette kan begrænse udledningen af CO2, og dermed spille sammen med ambitionen om at blive en grøn og bæredygtig kommune. Brugere får med samkørsels-appen også mulighed for at selv at bidrage med en aktiv klimaindsats.

## **Sagshistorik, henvisninger**

Kommunalbestyrelsen d. 11. september 2019 - [Punkt 225 Beslutning om forsøg med samkørselsordning i lokalområderne](#)

### **Bilag**

Bilag 1 - Udkast til aftale mellem nabogo og Holbæk Kommune.pdf

Bilag 2 - Udviklingen i samkørsler i 2022.pdf

Bilag 3 - Geografisk visning af samkørsler i 2022.pdf

Bilag 4 - Tillæg til nabogo kontrakt\_specificering af priser.pdf

# Punkt 80: Orientering om administrationens håndtering af trafikssikkerhed ved Springstrupvej juni 2022

18-46016A

## Beslutning

Taget til efterretning.

## Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling

Orienteringssag

## Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. orientering om administrationens håndtering af trafikssikkerhed ved Springstrupvej juni 2022 tages til efterretning.

## Beskrivelse af sagen

I 2022 fornyr Banedanmark jernbanen mellem Holbæk og Kalundborg og gør klar til den kommende elektrificering, så der om nogle år kan køres med eltog.

I den forbindelse udfører Banedanmark forskellige typer arbejder ved en række krydsende broer på strækningen, blandt andet blev der i perioden april-maj udført sporsænkning ved Springstrupvej i Allerup.

Sporsænkningen betød midlertidig lukning af broen ved Springstrupvej, så trafikanter ikke kunne krydse jernbanen før Banedanmark var færdig med arbejdet på strækningen som planlagt d. 31. maj.

### *Forlængelse af den midlertidige brolukning*

Administrationen valgte pr. 1. juni at forlænge den midlertidige brolukning ved Springstrupvej.

Forlængelsen af brolukningen skete som et midlertidigt trafikssikkerhedstiltag, der skulle efterfølges af fx tidstyrede lyssignaler henover sommeren 2022.

Forlængelsen af brolukningen medførte kritik fra en række borgere, særligt omkring den manglende kommunikation forud for forlængelsen af brolukningen. Administrationen erkender, at kommunikationen med borgerne forud for lukningen var mangelfuld og brokrydsningen blev genåbnet den 11. juni 2022.

I forlængelse af borgerhenvendelser samt presseomtalen i starten af juni, har Udvalget Plan, Boliger og Lokal Udvikling anmodet administrationen om et notat, der forklarer forløbet. Notatet er vedlagt som bilag og belyser administrationens bevæggrunde for den midlertidige forlængelse af brolukningen.

### *Dialog om nye trafikssikkerhedstiltag*

Som beskrevet i vedlagte notat har lokalområdet et ønske om at der etableres trafikssikkerhedstiltag ved den smalle brokrydsning.

Administrationen anbefaler, at dialogen med borgerne i lokalområdet Allerup fortsætter efter sommerferien 2022, hvor der fx kan inviteres til borgermøde.

Herefter kan Udvalget for Plan, Boliger og Lokal Udvikling træffe beslutning omkring midlertidige og/eller varige tiltag til øget trafiksikkerhed ved Springstrupvej.

### *Praksis på vejområdet*

Den oplevede situation omkring Springstrupevej er ikke almindelig praksis, men skyldes travlhed samt interne misforståelser i administrationen, hvilket er uacceptabelt.

Administrationen har ikke mandat til, at træffe beslutninger omkring lukning af offentlig infrastruktur. Det kræver kommunikation og dialog med borgerne, fagudvalget samt politisk beslutning.

Hvis der akut opstår behov for midlertidige lukninger pga. skader eller andre uforudsete forhold, vil fagudvalget og borgerne blive orienteret rettidigt.

## **Økonomiske konsekvenser**

Denne orientering har umiddelbart ingen økonomiske konsekvenser.

Omkostningerne til genåbningen blev afholdt af ad hoc-midler til trafiksikkerhed.

Alt efter, hvilke trafiksikkerhedstiltag der besluttet på sigt, vil det kunne have økonomiske konsekvenser.

## **Miljø- og klimamæssige konsekvenser**

Denne orientering omhandler tiltag, der umiddelbart ikke skaber miljø- og klimamæssige konsekvenser.

## **Høring**

Administrationen har siden den 11. juni været i dialog med borgeren, der har indsendt den skriftlige henvendelse, der refereres til i notatet. Borgeren har accepteret, at henvendelsen bliver gengivet i notat.

## **Bilag**

Notat\_ Administrationens håndtering af trafiksikkerhed ved Springstrupvej

# **Punkt 81: Orientering om indkomne og afgjorte byggesager for juni og juli 2022**

22-021867

## **Beslutning**

Taget til efterretning.

## **Sagsgang og sagstype**

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling, Udvalget for Beskæftigelse, Uddannelse og Erhverv

Orienteringssag

## **Indstilling**

Administrationen indstiller, at:

1. orientering om indkomne og afgjorte byggesager for juni og juli 2022 tages til efterretning

## **Beskrivelse af sagen**

Med denne sag orienteres om indkomne og afgjorte byggesager for juni og juli måned 2022. Administrationen præsenterer tallene i oplæg på mødet.

Den kvartalsmæssige orientering om sagsbehandlingstider på plan-, byggesag- og landzoneområdet vil ske til september 2022.

## **Økonomiske konsekvenser**

Der er ingen økonomiske konsekvenser.

## **Miljø- og klimamæssige konsekvenser**

Der vurderes ikke umiddelbart at være nogen væsentlige miljø- og klimamæssige konsekvenser.

## Punkt 82: Orienteringer

### Sagsgang og sagstype

Udvalget for Plan, Bolig og Lokal Udvikling

Orienteringssag

### Indstilling

Eventuelle orienteringer fra formanden

Eventuelle orienteringer fra medlemmerne

Eventuelle orienteringer fra direktionen

Forventede sager på de næste tre ordinære møder i udvalget:

Mødet 6. september 2022

- BR3
- Endelig vedtagelse af lokalplan 12.09 og kommuneplantillæg 7 for et solcelleanlæg ved Mørkøv
- Beslutning om administrationsgrundlag til råden over vejareal
- Beslutning om at sende Lokalplan 11.23 Blandet boligområde Jyderup Nord i høring

Mødet 4. oktober 2022:

- Endelig vedtagelse af lokalplan 11.26 og kommuneplantillæg 5 for et erhvervsområde ved Bødkervej, Jyderup.
- Endelig vedtagelse af kommuneplantillæg 6 – retningslinjer for større solcelleanlæg
- Landzonetilladelse til glamping

Mødet 1. november 2022:

- Forslag til lokalplan 19.13 for Mostparken til udsendelse i høring
- Beslutning om at sende Lokalplanforslag 2.100 – Boliger ved Kalundborgvej i høring

Oversigt over kommende borgermøder for kerneområdet Vækst og Bæredygtighed.

Udvalgsmedlemmerne har ikke mødepligt til borgermøderne.

Emne	Dato og tid	Sted
<b>August 2022</b>		
Borgermøde om lokalplan for Erhvervsområde ved Bødkervej, Jyderup.	17. august Kl. 17:30	Skarridsøsalen i Jyderup
Borgermøde om retningslinjer for større solcelleanlæg	30. august kl. 17.	Kantinen på Kanalstræde 2, Holbæk By
<b>September 2022</b>		

Workshop om Arkitekturpolitikken Med oplæg v. Jan Gehl	14 september 18:00 – 20:30	Formentlig på biblioteket
<b>Oktober 2022</b>		
Borgermøde om lokalplan for børnehus ved Munkholmvej, Holbæk by	Uge 41 -præcis dato ikke fastlagt	Kanalstræde 2, Holbæk by
Borgermøde om lokalplan 11.23 Blandet boligområder, Jyderup Nord	Ikke fastlagt	Ikke fastlagt

## **Punkt 83: Underskriftsark**