

REFERAT 18-21 Udvalget for Klima og Miljø d. 02-11-2021

Mødedato Tirsdag d. 02. november 2021 kl. 08:00

Mødested Lokale 0.13

Mødedeltagere Ole Brockdorff, John Harpøth, Karen Thestrup Clausen, Christian
Ahlefeldt-Laurvig, Karina Helmer

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Lukket: Beslutning om et landsbyfornyelsesprojekt i Kvanløse.....	4
Beslutning om udmøntning af budget 2022.....	5
Orientering om færdigt mulighedsstudie for BRT.....	7
Orientering om bæredygtig omstilling af Orøfærgen.....	11
Orienteringer.....	13
Underskriftsark.....	14

Punkt 175: Godkendelse af dagsorden

Beslutning

Godkendt.

Sagsgang og sagstype

Udvalget for Klima og Miljø

Beslutningssag

Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. dagsorden til mødet godkendes

Sagens forløb

02-11-2021 Udvalget for Klima og Miljø
Godkendt.

Punkt 176: Lukket: Beslutning om et landsbyfornyelsesprojekt i Kvanløse

21-561A

Punkt 177: Beslutning om udmøntning af budget 2022

21-022154

Beslutning

Udvalget får forelagt en sag på næste møde, der belyser konsekvenserne af at tage besparelsen på grønne områder eller vintervedligeholdelse.

Sagsgang og sagstype

Udvalget for Klima og Miljø

Beslutningssag

Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. Den vedtagne reduktion af udvalgets budget i 2022 udmøntes ved at reducere budgettet til vedligehold af fortove med 0,3 mio. kr.

Beskrivelse af sagen

Kommunalbestyrelsen vedtog den 13. oktober 2021 Holbæk Kommunes budget for 2022.

Et element i budgettet er effektiviseringer og dermed reduktioner af budgetrammer på et givent område.

I 2022-budgettet er der bl.a. indarbejdet en effektivisering på 0,3 mio. på udvalgets område. Denne effektivisering er ikke konkret udmøntet. Udvalget skal derfor beslutte, hvorledes udmøntningen skal ske i budget 2022.

Den oprindelige indstilling fra administrationen, var at effektivisering skulle udmøntes på havnebudgettet ved bl.a. at genforhandle aftaler med Skudelaug. Kommunalbestyrelsen afviste den 19. maj 2021, at vedtage effektiviseringen på havnebudgettet.

Baggrund for administrationens indstilling

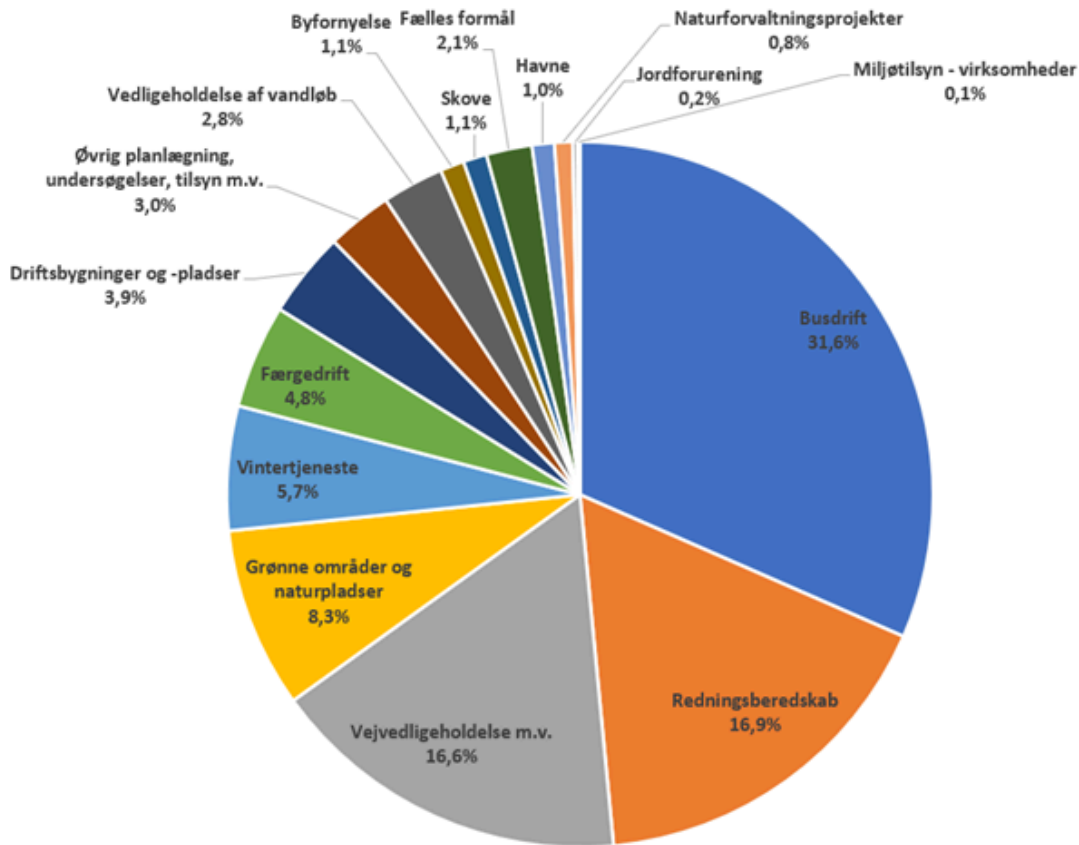
Det er administrationen indstilling, at den vedtagne budgetreduktion bliver udmøntet som en reduktion af budgettet til vedligeholdelse af fortove, som er en del af det samlede budget til vejvedligeholdelse.

Den nuværende vedligeholdelsesstandard for kommunens fortove indeholder et mærkbart efterslæb. Arbejdet med at nedbringe dette efterslæb vil som følge af budgetreduktionen blive forlænget og der må påregnes flere erstatningssager.

I 2. kvartal 2022 vil et beslutningsoplæg til politisk prioritering og renovering i 2022 af udvalgte fortove blive fremlagt for Udvalget for Klima og Miljø, herunder også en mere langsigtet tids- og investeringsplan for de kommende 5-10 år. Budgetreduktionen vil være afspejlet i de disse planer.

Det samlede budget for Udvalget for Klima og miljø er er: 117 mio. kr. som er fordelt på følgende aktiviteter:

Budget 2022 - KMU - pr. funktion



Økonomiske konsekvenser

Driftsbudgettet til vedligehold af fortove på 1.227.000 reduceres med 0,3 mio. kr. og udgør herefter: 927.000 kr. årligt.

Miljø- og klimamæssige konsekvenser

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

Sagshistorik, henvisninger

19. maj 2021: Kommunalbestyrelsen, punkt 122: [beslutning om effektiviseringer i budget 2022-2025](#)

Sagens forløb

02-11-2021 Udvalget for Klima og Miljø

Udvalget får forelagt en sag på næste møde, der belyser konsekvenserne af at tage besparelsen på grønne områder eller vintervedligeholdelse.

Punkt 178: Orientering om færdigt mulighedsstudie for BRT

21-006194

Beslutning

Indstilles taget til efterretning.

Sagsgang og sagstype

Udvalget for Klima og Miljø, Økonomiudvalget, Kommunalbestyrelsen

Orienteringssag

Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. Orientering om Mulighedsstudie for BRT-inspirerede løsninger på strækningen Holbæk Station - Holbæk Sportsby, samt muligheder for medfinansiering, tages til efterretning.

Beskrivelse af sagen

Movia har på baggrund af trængselsanalyser i en række købstæder, udvalgt otte købstæder til nærmere analyser af busfremkommelighed, herunder Holbæk.

Udvalget for Klima og Miljø besluttede på møde den 2. februar 2021, at Holbæk Kommune skulle indgå samarbejde med Movia om en analyse af potentialet ved BRT-inspirerede løsninger på en udvalgt strækning i Holbæk by. BRT (Bus Rapid Transit) er et koncept der gør det hurtigere og nemmere at rejse med bus.

I slutningen af september leverede MOVIA det endelige mulighedsstudie til Holbæk Kommune (se bilag 1).

Det primære formål med BRT i Holbæk er at reducere trængslen for busserne på Valdemar Sejrsvej og skabe forbedring af rejseløbetiden og brugeroplevelsen for buskunderne.

Udvalget for Klima og Miljø blev på udvalgmøde d. 2. august 2021 orienteret om arbejdet med studiet, og de foreløbige resultater i en delbetragtelse fra MOVIA. På baggrund af orienteringen ønskede Udvalget for Klima og Miljø, at der i arbejdet blev søgt alternativer til den foreslåede bus- og cykelvej der vil forbinde Gl. Ringstedvej og Holbæk Sportsby. Holbæk Kommune har fremsat ønsket for styregruppen og MOVIA, med forslaget om i stedet at etablere en adgang fra Nord, fra Skagerakvej, hvor der i dag er cykel-gangsti til Holbæk Sportsby. En sådan ændring giver dog ikke umiddelbart den ønskede effekt på rejseløbetiden og er derfor ikke en del af mulighedsstudiet. Holbæk Kommune kan vælge selv at arbejde videre med dette alternativ.

Foreslåede indsatser og effekter i mulighedsstudiet

Movia estimerer i vedlagte mulighedsstudie, at der forventes en sparet køretid for busserne på samlet set 8,8 timer pr. hverdag, hvis tiltagene implementeres. Dertil kommer mere præcis ankomst og afgang (såkaldt øget regularitet) for de 6 busser, der kører via korridoren. (Bilag 1, s. 55)

På baggrund af analyser af trængsel og passagergrundlag har Movia udarbejdet forslag til ændringer af vej- og adgangsforhold, anlægsoverslag, samt en effektivvurdering. Der er også anbefalet en etapeinddeling hvis det ønskes at implementere indsatserne i etaper. (Anbefalinger til etapeinddeling findes i bilag 1 s. 56-57)

Der er følgende fem indsatsområder i mulighedsstudiet:

- Busterminalen (Jernbaneplassen) - Anbefalet som etape 4
- Valdemar Sejrsvej (Jernbaneplassen - Absalonsvej) - Anbefalet som etape 1
- Stoppestedsmiljø ved absalonsvej - Anbefalet som etape 5
- Valdemar Sejrsvej (Gl. Ringstedvej - Skagerakvej) - Anbefalet som etape 6
- Ny bus- og cykelvej til Sportsbyen + stoppestedsmiljø - Anbefalet som etape 2 og 3

I det følgende uddybes de fem indsatsområder.

Busterminen (Jernbanepladsen)

Stationsområdet er det sted, der skaber den største forsinkelse for busserne i øjeblikket. Der opleves problemer med ud- og indkørsel til terminalen og med fremkommeligheden i krydset Valdemar Sejrsvej/ Jernbanepladsen. Ud over de trafikale udfordringer er utryghed og dårlig forbindelse til Nygade og Holbæk centrum en udfordring for stationsområdet.

Det foreslås bl.a. at etablere en ny busperron (en såkaldt +Ø), hvor busserne anvender en samlet perron og dermed samler passagerne på denne perron. Herved undgås det, at gennemkørende busser "kører rundt om sig selv" i den ene retning og samtidig ikke skal køre ind og ud af terminalen, men blot forbi (bilag 1 s. 27-34).

En udvikling af Jernbanepladsen ligger i tråd med den politiske beslutning om at igangsætte indsatser i bymidten, med en vedtagelse af Udviklingsplanen for Holbæk bymidte 2021-2031 i juni måned 2021. Forslaget understøtter udviklingsplanens visioner for Jernbanepladsen ved Holbæk Station, og vil medvirke til at skabe et nyt og attraktivt stationsmiljø med bylivskvaliteter, der giver lyst til ophold og sikrer, at brugernes møde med byen starter allerede ved stationen. Der skabes en tydelig kobling til bymidten via Nygade med bedre adgangsforhold, der skaber et trygt og imødekommende gang- og cykelflow mellem stationen og bymidten.

Indsatserne på Holbæk station/Jernbaneplads anbefales som 4. etape i en eventuel etapeopdeling. Der er tale om en løsning som kan give meget på effektsiden, men er kompleks ift. de mange trafikanter og aktører.

Valdemar Sejrsvej (Jernbaneplads - Absalonsvej)

Busserne oplever fremkommelighedsproblemer på strækningen, særligt i retning imod stationen samt fra Lundemarksvej frem mod Valdemar Sejrsvej. Derfor foreslås det bl.a. at etablere højresvingsbane for busser og biler ved Jernbanepladsen samt separate bus- og bilbaner til selve Jernbanepladsen. (Bilag 1, s. 35-36)

Opgraderinger af korridoren på Valdemar Sejrsvej vil understøtte byudviklingsprojekterne på Lundemarksvej/Jernstøberigrunden. I et endeligt projektforslag bør det undersøges, nærmere hvilke effekter indsatsen har på bilfremkommeligheden på Valdemar Sejrsvej, i nordgående retning. Indsatserne, forventes desuden at give en generelt bedre trafikafvikling omkring realskolen og EUC, også for biltrafikken. Forslagene forventes ikke at have negative påvirkning af de lette trafikanters sikkerhed eller fremkommelighed.

Løsningsforslagene som er fra jernbanebroen og frem til Absalonsvej anbefales som 1. etape, da der her kører rigtig mange busafgange og der samtidig sidder rigtig mange passagerer i busserne her. Dermed vil effekten være til gavn for mange. Det er en løsning der kan testes af med det samme, koster relativt få midler og kommunen kan selv være initiativtager.

Stoppestedsmiljø ved Absalonsvej

Der anbefales en opgradering af stoppestedsfaciliteterne ved Absalonsvej med læskærm, bænk og bus-infoskærm. Opgraderingen vil understøtte de nye boliger ved Vølunden med et mere synligt og trygt stoppestedsmiljø. (Bilag 1, s. 37-39)

En konsekvent stoppestedsofgradering til Movias designkoncept anbefales som en 5. etape. Ved at lave et konsekvent designkoncept skabes en genkendelighed i korridoren om at her er BRT-korridoren. Denne fase kan udføres når kommunen er klar og har midlerne hertil.

Valdemar Sejrsvej (Gl. Ringstedvej - Skagerakvej)

Busserne oplever en del forsinkelse på Valdemar Sejrsvej mellem Gl. Ringstedvej - Skagerakvej. (Bilag 1, s.40-43)

Der anbefales bl.a. etablering af nye busbaner og omlægning af eksisterende bil-baner til busbaner samt etablering af et nyt signalreguleret kryds ved Skagerakvej. Stoppestederne ved Gl. Ringstedvej anbefales opgraderet med læskærm, bus-infoskærm og bænk. Det anbefales også at etablere et nyt stoppested (med læskærm, bus-infoskærm og bænk) ved stibroen over Valdemar Sejrsvej, hvor der i dag ikke er et stoppested. Dette vil koble både boligområdet øst for og

erhvervsområdet vest for bedre op på den kollektive trafik i korridoren, og skabe bedre passagergrundlag. Der skal arbejdes med at sikre god tilgængelighed til og fra stoppestederne.

Fremkommelighedstiltagene mellem Absalonsvej og Skagerakvej anbefales etableret i en 6. etape. Indsætterne bør etableres løbende når buslinjen er omlagt og samtidig ses i sammenhæng med ombygningen af rundkørslen ved Valdemar Sejrsvej/Skagerakvej.

Ny busvej til Sportsbyen samt ny busperron (såkaldt +Ø)

Passagergrundlaget for den nuværende rute vurderes relativt lavt langs Valdemar Sejrsvej, mellem Skagerakvej og Omfartsvejen, og der er i øjeblikket ingen busstop på denne strækning. Samtidig er trængslen særligt stor på strækningen. Det har derfor stor effekt på rejsetiden at etablere en ny cykel- og busvej, der ligger nærmere eksisterende boligområder og langs nye perspektivområder. (Bilag 1, s. 44-45)

Det anbefales derfor at etablere en ny cykel- og busvej, så busserne kan køre direkte og trængselsfrit til Sportsbyen. Ved denne løsning spares køretid, der skabes større sikkerhed for at køreplanen kan overholdes til gavn for passagererne, og der skabes bedre passagergrundlag. Denne cykel- og busvej kan også anvendes af udrykningskøretøjer. En direkte forbindelse til Holbæk Sportsby vil sikre en grøn forbindelse mellem bymidten og Sportsbyens mange funktioner, og samtidig synliggøre den kollektive trafik som et reelt alternativ for potentielt kommende byudvikling i området og de små landsbyer mod syd. Korridoren kan ses som et led i en grøn byudvikling. (Korridorens forløb og den foreslåede cykel- og busvej fremgår af bilag 1 side 21.)

Det anbefales at plangrundlaget for at kunne etablere busvejen mellem Sportsbyen og Gl. Ringstedvej igangsættes som 2. etape og at vejen derefter anlægges i takt med planlægning af områderne syd for vejen. Dermed vil den kollektive trafik være til stede når indbyggerne flytter ind og beboerne kan anvende den kollektive trafik fra start. Ved perspektivområdet syd for busvejen bør anlægges et centralt stoppested, hvor stinet og faciliteter for passagerer og byrum omkring stoppet indtænkes fra start. Det er vigtigt at være på forkant for at sikre god mobilitet til byudviklingsområderne og dette kan måske være med til at sikre at der kan arbejdes med lavere parkeringsnormer for perspektivområdet. Således opnås også et større passagergrundlag for linjen, der i dag ikke har nogen stop mellem Gl. Ringstedvej og Holbæk Sportsby.

I en eventuel etapeinddeling foreslås realisering af et mobilitetsknudepunkt ved Sportsbyen som etape 3, således at passageroplandet udvides og faciliteterne for at anvende den kollektive trafik hertil/fra er attraktive.

Økonomi og muligheder for finansiering

Det samlede anlægsoverslag er ca. 61 mio. kr. og indeholder skønsmæssige overslag for både ny infrastruktur, signaler og opgraderede stoppesteder (Bilag 1 s. 54).

Infrastrukturen udgør ca. 43 mio. kr., mens stoppestedsmiljøerne udgør ca. 18 mio. kr. af det samlede anlægsoverslag. Udgifterne for tiltag på de fem lokationer fordeler sig således:

- Busterminalen (Jernbaneplassen) 18,4 mio. kr.
- Lundemarksvej-Absalonsvej 4,4 mio. kr.
- Gl. Ringstedvej - Skagerakvej 4,1 mio. kr.
- Skagerakvej 1,5 mio. kr.
- Ny busvej til Sportsbyen samt stoppested (+Ø) 32,9 mio. kr.

Administrationen arbejder videre med de anbefalede muligheder for at forbedre fremkommelighed og opnå kortere rejsetid for busserne på Valdemar Sejrsvej, samt at øge trygheden og fremkommeligheden på Holbæk stationsplads, i tråd med Mulighedsstudiet. I første omgang arbejdes med mulighederne for finansiering og samarbejder. Administrationen begynder at afsøge muligheder for medfinansiering. Administrationen opstarter også dialog med relevante parter, hvor det findes relevant på nuværende tidspunkt.

Aftale om Infrastrukturplan 2035, der blev indgået 28. juni 2021, omfatter en række statslige puljer der kan være relevante at søge i forbindelse med realisering af mulighedsstudiet for BRT i Holbæk. Der er både puljer rette busfremkommelighed og stationsområder. Der forventes behov for medfinansiering fra kommunens side, såfremt Kommunen modtager puljemidler.

De statslige puljer ifm. infrastrukturplanen er ikke åbne for ansøgninger endnu.

Eventuelle anlægsprojekter og tilhørende ansøgninger til ekstern finansiering forventes indstillet til beslutning i Kommunalbestyrelsen i første halvår af 2022.

Miljø- og klimamæssige konsekvenser

BRT er klimavenlig kollektiv transport, som udnytter vejene bedre og bidrager til Holbæk Kommunes mål om 70% reduktion af CO₂-udledning i 2030 (ift. 1990). Med en hurtigere, tryggere og mere sikker bustransport i Holbæk by forventes flere at benytte den kollektive transport, hvormed også trængslen af biler vil begrænses.

Høring

Hvis indsatserne skal realiseres, bør der indgås dialog med relevante parter, herunder fx Holbæk Sportsby, DSB og Bane Danmark, Skoler og uddannelsesinstitutioner omkring Absalonsvej, samt Lokalforum Holbæk.

Realiseres forslaget om en ny busvej fra Gl. Ringstedvej til Sportsbyen, vil det kræve udarbejdelse af en ny lokalplan for området. Lokalplanen skal sendes i høring.

Sagshistorik, henvisninger

Udvalget for Klima og Miljø den 2. februar 2021 [Punkt 27_ Beslutning om deltagelse i BRT-inspireret projekt med Movia](#)

Kommunalbestyrelsen d. 25. august 2021 [Punkt 222 Orientering om mulighedsstudie for BRT-inspirerede projekter med Movia](#)

Sagens forløb

02-11-2021 Udvalget for Klima og Miljø

Indstilles taget til efterretning.

10-11-2021 Økonomiudvalget

Beslutning ikke frigivet

Bilag

Mulighedsstudie af BRT-inspirerede tiltag i Holbæk

Punkt 179: Orientering om bæredygtig omstilling af Orøfærgen

18-48753A

Beslutning

Taget til efterretning.

Sagsgang og sagstype

Udvalget for Klima og Miljø

Orienteringssag

Indstilling

Administrationen indstiller, at:

1. orientering om bæredygtig omstilling af Orøfærgen tages til efterretning.

Beskrivelse af sagen

De første vigtige skridt til omstillingen af den danske færgedrift fra traditionelle drivmidler til grøn og bæredygtig energi sker i disse dage.

Molslinjen fejrede d. 1. oktober indsættelsen af hybridfærgen 'Grotte' på ruten mellem Esbjerg og Fanø. Færgen samsejler med rutens eksisterende to færger på ruten, og er den anden danske færgе, der er bygget til at kunne sejle på elektricitet.

Mærsk har bestilt 8 nye skibe, som skal sejle på metanol. Den metanol kan ikke produceres CO2-frit endnu, men det kan den forventeligt om 5-8 år. Mange nuværende færgers brændstofmotorer kan umiddelbart sejle på metanol ved en mindre ombygning.

Nuværende færgedrift i Holbæk Kommune

Holbæk Kommune har de sidste par år haft fokus på energioptimering på Orøfærgen.

Skipperne har været på kursus i "Eco-driving", som er kurser i brændstoføkonomisk sejlads. Mindre brændstofforbrug giver mindre udledning af svovl, CO2 og andre skadelige stoffer.

For 2 år siden fik Orøfærgen installeret en akselgenerator i maskinrummet, som har været med til at sænke brændstofforbruget, og dermed mindre udledning og forurening.

Færgedriften overgik til en anden type brændstof end diesel i juni 2020. Færgen sejler nu på GTL (Gas-To-Liquid). Det er naturgas i væskeform. GTL giver lidt mindre CO2-udledning. Men den største miljøgevinst er nul udledning af svovl- og sodpartikler. Svovl og sod er skadeligt for både miljøet og mennesker.

Orøfærgen var på værft i 2018, hvor der blev foretaget et 15 års serviceeftersyn. Det var det 3. lovfæstede eftersyn og et såkaldt "Mid-Life-Survey", da færgen nu har passeret halvdelen af den forventede levetid.

Søfartsstyrelsens helhedsindtryk af skibets stand er god, hvilket skyldes der løbende foregår arbejde med at vedligeholde skibet og udstyr.

Derfor er vurderingen, at Orøfærgen reelt sagtens kan sejle de næste mange år uden behov for udskiftning pga. standen, men en mere bæredygtig omstilling i nær fremtid bør overvejes af hensyn til klimaet.

Plan for bæredygtig omstilling af Orøfærgen

Det tager omkring 2 år fra endelig bestilling (kontrakt med leverandør) til levering af en ny færgе, hvorfor administrationen anbefaler, at Holbæk Kommune i nær fremtid beslutter, hvordan og hvornår Orøfærgen skal omstilles til

en mere grøn og bæredygtig energi. Samtidigt skal der forventes en tilsvarende periode til projektering, godkendelser m.m.

Derfor vil en bæredygtig omstilling, der omfatter udskiftning med ny færge tage samlet set 4 år.

Økonomiske konsekvenser

Denne orientering har ingen økonomiske konsekvenser, men den overordnede økonomi ved en bæredygtig omstilling beskrives i det følgende.

Orøfærgen kostede oprindeligt 46 mio. kr. i 2003 fordelt med 22 mio. til selve færgen og 24 mio. til færgelejerne. Ved salg kan den indbringe anslået 4-5 mio. kr.

Fanøfærgen 'Grotte' kostede 100 mio. kr. fordelt med 80 mio. til selv færgen og 20 mio. til strømforsyningen.

Derfor er bedste bud, at det vil koste Holbæk Kommune ca. 95 mio. at udskifte nuværende færge med en mere grøn og bæredygtig færge med den nødvendige kapacitet.

Lånebekendtgørelsen giver adgang til lånefinansiering af kommunens udgifter til eller lovlig støtte til udskiftning, nybygning og renovering af færger og færgefaciliteter for færgeoverfarter, der er anført i bilaget til lånebekendtgørelsen.

Da lånet er et lån til havneformål, påvirker lånet ikke kommunens låneramme.

Miljø- og klimamæssige konsekvenser

Hvis færgedriften omstilles og omlægges til vedvarende energi, vil det kunne betyde en reduktion i udledning af CO₂ med ca. 600 tons pr. år.

Sagens forløb

02-11-2021 Udvalget for Klima og Miljø

Taget til efterretning.

Bilag

Tilynsrapport 2018 - Færgefarten Orø-Holbæk.pdf

Punkt 180: Orienteringer

Sagsgang og sagstype

Udvalget for Klima og Miljø

Orienteringssag

Beskrivelse af sagen

Eventuelle orienteringer fra formanden

Eventuelle orienteringer fra medlemmerne

Eventuelle orienteringer fra direktionen

Forventede sager på de næste tre ordinære møder i udvalget:

Mødet den 30. november 2021:

- Orientering om trafiksikkerhedsforanstaltninger
- Vedtagelse af cykelstiplan
- Status på affaldsprojektet
- Status på rottebekæmpelse
- Frigivelse af trafiksikkerhedsmidler 2022
- Status på byggesager
- Status på biludbud
- Status på implementering af elbiler
- Endelig vedtagelse af Lokalplan 3.82 Boligområde ved Åvangsvej
- Endelig godkendelse af Lokalplan for Plejecenter ved det gamle vandtårn
- Administrationsgrundlag for ansøgning om opsætning af ladestandere på private fællesveje
- Godkendelse af takster på forsyningsområdet

Emne

Dato og tid

Sted

November

Forslag til Lokalplan 3.84 for
seniorbofællesskab Østerled, Holbæk by

25. november 2021
kl. 17-18

Kantinen,
Kanalstræde 2

December

Sagens forløb

02-11-2021 Udvalget for Klima og Miljø

Punkt 181: Underskriftsark

Sagens forløb

02-11-2021 Udvalget for Klima og Miljø