

Det skal være lettere at vælge cyklen i dagligdagen



Taarvangskrydset

Høringssvar til MOBILITETSPLAN HOLBÆK 2030

Lokalforum Holbæk
30. marts 2023

trafik@lofho.dk / kontakt@lofho.dk

Det skal være lettere at vælge cyklen i dagligdagen

Lokalforum Holbæks høringssvar af 30. marts 2023 i debatten om MOBILITETSPLAN HOLBÆK 2030 med tilhørende HANDLINGSOVERSIGT

Forord

Noget for enhver smag. Det er ofte opskriften på, hvordan man gør alle glade. Og når det gælder et veldækket (påske)bord, er denne fremgangsmåde tit mulig.

Men den går ikke i Mobilitetsplanen, selv om man har forsøgt:

I Handlingsoversigten har man forsøgt at gøre alle glade ved at opliste 22 handlinger. Men nogle af dem strider mod hinanden - man kan ikke gøre billevet på indfaldsvejene nemmere uden at gøre det mere besværligt for andre trafikanter at krydse de samme veje.

Man må vælge - og det er vel også det, politikere er sat i verden for.

Lokalforum Holbæks høringssvar gør det lettere at prioritere, så flere vælger cyklen i hverdagen. Det vil tilgodese både bilisme og cyklisme samlet set indenfor en realistisk økonomisk ramme.

Vi tilbyder, sammen med forvaltningen, at gennemgå handlingerne i Mobilitetsplan Holbæk 2030 og dens Handlungsplan, så trafikken og især cykeltrafikken i Holbæk kan få de bedst mulige vilkår inden for de økonomiske rammer, der stilles til rådighed.

Resumé

Forslag til Mobilitetsplanens Handlingsoversigt

I dette afsnit kommenterer vi Handlingerne 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10, 17, 18 og 20, og bidrager med et forslag til prioritering indenfor - og imellem de 22 Handlinger, så vi på den bedste måde kan opfylde målet om at gøre trafikken mere klimavenlig, sund, sikker og effektiv.

Med det viser vi en vej til at invitere borgerne til at gå og cykle så meget som muligt. Og da vores forslag er sammenhængende, er det forslag, der giver valuta for pengene.

Vi foreslår i dette afsnit, at Handling 1 ikke udføres før Handlingerne 6, 7, 17, 18 og 20.

Under Handling 3 foreslår vi, hvad der bør udføres forud for eventuel nedlæggelse af rundkørslen, og vi gennemgår under Handling 1, hvad vi foreslår gennemført forud for eventuel nedlæggelse af de tre rundkørsler.

Vi lægger op til, at Handling 6 gennemføres som den vigtigste, for at fremme cyklismen i byen.

Vi henviser til tidligere indsendte forslag, herunder især Lokalforum Holbæks **TRAFIKPLAN 2020, Cykelby Holbæk**, der viser ti gennemgående cykelruter, som kan få flere til at vælge cyklen i hverdagen.

Kommentarer til Mobilitetsplan Holbæk 2030

I dette afsnit kommenterer vi på selve Mobilitetsplanens mange fine ord om ændring af trafikmønstret, miljøet/CO₂, m.m.

Vi sætter spørgsmålstegn til den foreslåede prioritering og foreslår ændringer til prioriteringen.

Bilag: Høringssvar til Planstrategi 2023

I Lokalforum Holbæks høringssvar af 15. januar 2023 til Planstrategi 2023 "Vild med hele Holbæk kommune" har vi oplistet 11 forslag til en præcisering af planstrategien, så det skulle blive lettere at vælge bæredygtige handlinger i Mobilitetsplan 2030.

Kommunalbestyrelsen har taget stilling til fire af dem, og har samtidig videresendt de resterende til behandling i forbindelse med den aktuelle debat om Mobilitetsplanen.

Vi vedlægger derfor vores oprindelige høringssvar allersidst i nærværende høringssvar, og opfordrer til, at de resterende forslag finder vej ind i Mobilitetsplanens målsætninger, og til begrundelserne i dens Handlingsoversigt.

Forslag til Mobilitetsplanens Handlingsoversigt

Her er Lokalforum Holbæks forslag til prioritering indenfor - og imellem de 22 handlinger, så vi på den bedste måde kan opfylde målet om at gøre trafikken mere klimavenlig, sund, sikker og effektiv.

Med det viser vi en vej til at invitere borgerne til at gå og cykle så meget som muligt.

Og da vores forslag er sammenhængende, er det forslag, der giver valuta for pengene.

Handling 1 (bilernes) fremkommelighed på Valdemar Sejrsvej og Roskildevej

Vi foreslår her, at Handling 1 ikke udføres før Handlingerne 6, 7, 17, 18 og 20. Alligevel giver vi Handling 1 et par ord med på vejen, da der er så meget, der bør udføres forud for, i stedet for eller senest samtidig med Handling 1:

Forslag 1 drejer sig om nedlæggelse af tre rundkørsler og etablering af tre lyskryds.

Gennemførelsen af projekterne vil medføre, at bil-kørerne i myldretiden vil blive flyttet ind i byen, og at det også resten af døgnet bliver besværligere at krydse indfaldsvejene på cykel.

Det er en meget dyr løsning at brænde 30-45 mio kr af for at klare et problem, der kun eksisterer en meget kort del af dagen.

Vi foreslår, at investeringer i nedlæggelse af rundkørsler udskydes, indtil vi ser virkningerne af de cykelfremmende handlinger, først og fremmest Handling 6 og 7, men også gerne 2, 11, 12, 17, 18, og 20.

Uanset hvornår - hvordan eller om - Handling 1 tænkes gennemført, bør nogle vigtige sammenhænge indtænkes i de fem omtalte projekter og gennemføres uafhængigt af - eller *senest* - sammen med de fem projekter.

Hvilke, viser vi her nedenfor sammen med en sjette vigtig opgave, nemlig at forbedre cyklisteres færdselsmuligheder på langs og på tværs af indfaldsvejene andre steder end i de fem aktuelle kryds.

1) Hvis rundkørslen Skagerakvej/Valdemar Sejrsvej ombygges til lysreguleret kryds, bør det senest samtidig sikres, at den dobbeltrettede cykelsti langs sydsiden af Skagerakvej bibeholdes med god fremkommelighed tværs over Valdemar Sejrsvej.

2) Uanset om Skagerakvej/Roskildevej ombygges til lysreguleret kryds, bør der (og gerne forud) etableres en asfalteret dobbeltrettet fællessti langs nordsiden af Skagerakvej mellem Roskildevej og Oldvejen.

Denne sti, Ladegårdsstien, er beskrevet i TRAFIKPLAN 2020, side 15, projekt C12 og C13, og illustreret tydeligere i det kortbilag, der den 29. september 2021 er fremsendt som Tillæg 1 til TRAFIKPLAN 2020, som del af vores kommentarer til anlægsprojektet for Skagerakvejs forlængelse til Munkholmvej.

3) Som led i eventuel samordning af de to lyskryds på Valdemar Sejrsvej (ved GI Ringstedvej og LC Worsøesvej) bør der etableres cykelstier langs Valdemar Sejrsvej på strækningen mellem de to kryds. På den vestlige side af Valdemar Sejrsvej indrettes stien som en dobbeltrettet fællessti.

Vi henviser til TRAFIKPLAN 2020, side 13-14, Højstien, projekt B11.

Samtidig foreslår vi, at fortovet ændres til dobbeltrettet fællessti på sydsiden af LC Worsøesvej på strækningen mellem Valdemar Sejrsvej og stamvejen, der fører hen til Falck og Apotekerhaven.

Som led i samordningen af de to lyskryds er det vigtigt at sikre, at de to dobbeltrettede fællesstier kan føres effektivt over Valdemar Sejrsvej ved LC Worsøesvej, og over GI Ringstedvej ved Netto.

4) Uanset om eller hvornår rundkørslen Roskildevej/Holbæk Have/LC Worsøesvej ombygges til lyskryds, bør der (og alene som led i udbygningen af det nye boligområde) etableres en dobbeltrettet fællessti på nordsiden af Holbæk Have fra Roskildevej til den nye bebyggelse "Holbæk Have".

Efter nedlæggelsen af cykelbroen over jernbanen mellem Birkevænget og Rosenvænget er Seminariestiens (TRAFIKPLAN 2020 side 23) betydning mindre, idet forbindelsen fra Bjergmarksskolen ad Borgmestergårdsvej naturligt deles, så krydsning af Roskildevej for enden af Borgmestergårdsvej i stedet naturligt vil ske ved Højen og ved Holbæk Have-krydset. Og det gør denne dobbeltrettede fællessti endnu mere aktuel.

5) Når lyskrydset i Harmskrydset optimeres og udbygges, bør der senest samtidig også anlægges en dobbeltrettet fællessti fra krydset og over til Tveje Merløse (hvorved stien får forbindelse til GI Ringstedvej og Højstien, og man kan spare cykelstier langs Valdemar Sejrsvej. Se TRAFIKPLAN 2020 side 13-14, Højstien samt side 8 om Revurdering af Trafiksikkerhedsplanen).

Det er desuden ønskeligt, at cykelbanerne på Omfartsvejen hen til Sportsbyen gøres bredere og der samtidig hastighedsbegrænses til 70 km/t på strækningen.

6) Parallelt med ovennævnte forbedringer for bilisternes færden ad de to indfaldsveje, bør cykelstier og cykelbaner langs både Valdemar Sejrsvej, Roskildevej, Kalundborgvej, Munkholmvej justeres og opgraderes, ligesom der bør etableres supplerende sikre krydsningspunkter med markerede og skilte fodgængerfelter og cykelfelter på tværs, for eksempel:

Roskildevej ved Taarnvang/Ny Taastrupvej

Kalundborgvej ved Strandparken

Munkholmvej ved Nørrevang/Samsøvej

Lundemarksvej ved skoven

Disse kryds skal sikre et flow for cyklister, de vil sikre bilisternes opmærksomhed, og de vil ikke i sig selv medvirke til kødannelse for biler på indfaldsvejene.

Køddannelserne i myldretiden skabes kun dér, hvor bilisterne skal krydse hinanden.

Se TRAFIKPLAN 2020 side 25, afsnit X Indfaldsvejene.

7) Trafikkort: På kortet til Handling 1 bør vigtige cykelruternes krydsning af indfaldsvejene markeres.

Se Handling 6.

8) Generelt om rundkørsler og lyskryds på indfaldsvejene:

A) vi foreslår, at det undersøges, om en rundkørsel, der har kapacitetsproblemer i myldretiden, kunne omdannes til en "intelligent rundkørsel", det vil sige forsynes med lyssignaler, der mere effektivt leder trafikken igennem rundkørslen.

B) Vi foreslår, at det overvejes at slukke for lyssignalerne i kryds og rundkørsler uden for myldretiderne. Eventuelt kunne det rød-grønne skift erstattes af et gult "torontoblink". Så kunne megen ventetid spares for alle trafikantgrupper.

Handling 2 Effektiv bustrafik i byen

Det er en vigtig opgave at sikre, at bussernes fremkommelighed ikke bremses af privatbilerne.

En cykelsti med busbane til Sportsbyen fra Gl Ringstedvej vil være et godt eksempel.

Andre spørgsmål kunne være:

1) Kan andre veje/gader indrettes til cykel/busgade med effektiv gennemgående buskørsel, for eksempel på Tidemandsvej-Jernbanevej-

Jernbaneplassen, som er en del af "Den grønne Parallelvej", jævnfør TRAFIKPLAN 2020, side 23?

2) Kan Valdemar Sejrsvej indrettes, så der er effektiv forbindelse til stationen for de regionale og interregionale busser?

3) Kan enkelte ruter kobles sammen og omlægges/forlænges, og give et bedre resultat end to næsten parallelle ruter, så omstigning på stationen undgås mod hyppigere frekvens og en lidt længere kørsel? (Ja, det er bus 501A og 507, vi tænker på 😊)

4) Kan de såkaldte "intelligente" lyskryds lære at "spotte" og give klar bane for en bybus, og dermed forbedre bussens "flow" gennem byen?

Handling 3 Stenhusvej som effektiv cykelskolevej

Det er trafikken til skolerne, der er årsag til trængslen i rundkørslen 30 minutter om morgenen og 30 minutter om eftermiddagen. Det er ikke bare svært at komme ind i rundkørslen, men også at komme ud af den igen.

Vi er enige i formålet, at cyklister og buspassagerer ikke skal bremses af bilisterne.

Vi foreslår derfor, at der inden der tages stilling til ændring af rundkørslen udføres følgende:

1) Supercykelruten Ladegårdsstien (mellem Munkholmvej og Kalundborgvej (se TRAFIKPLAN 2020, side 15) gennemføres som dobbeltrettet fællessti fra rundkørslen og helt hen til Lilleskolen (side 15, C4).

2) Bilvejen fra rundkørslen til Lilleskolen udvides, så der er to spor.

3) Ladegårdsstiens passage over Stenhusvej forstærkes med tydeligt fodgængerfelt og cykelfelt på hævet flade. (Side 15, C5)

4) Hvis busstoppet efter rundkørslen ned ad Stenhusvej skaber kø ind i rundkørslen, så indret et standsningssted for bussen lige inden rundkørslen, så passagererne kan passere gaden inden der lukkes op for biltrafikken igen.

5) Indret Stenhusvej som stillevej (Max 30 km/t) på hævet flade fra krydset med Lundemarksvej, forbi Skovhusvejs udmunding til stien ind mod Lilleskolen og Stenhuskolernes boldbaner, med optegning af gang- og cykelfelter på tværs af Stenhusvej de tre nævnte steder (TRAFIKPLAN 2020, side 20, F Absalonstien, projekt F1).

6) Og ikke mindst: gennemfør Handling 6, der skaber de fornødne cykelruter mellem østbyen boligområder og vestbyens skoler, så flere får lyst til at vælge cyklen. Og så biltrykket på rundkørslen mindskes.

Handling 4 Opgraderinger af togstationer

- 1) Der er behov for bedre og sikrere cykelparkeringspladser ved Holbæk station.
- 2) Vi har i andre sammenhænge foreslået, at der etableres et standsningssted for Odsherredbanen ved Allerup/Rema1000, både for pendlere og for den nye bydel Holbæk Vest/Allerup Vest. Og at den etableres senest, når udbygningen af denne nye bydel starter.
- 3) Vi støtter de ideer, der er i Holbæks kommuneplan om at etablere et standsningssted for Nordvestbanen ved Omfartsvejen for at skabe bilparkering for togpendlere her til aflastning af parkeringspladsen ved Holbæk station, og for pendlere med ærinde i Holbæk by, som kan fortsætte på cykel eller med bus ind til byen eller ud af byen.

Handling 6 Sammenhæng i Holbæks cykelruter

Kommunens (konsulentfirmaets?) analyse "af cykelstinet viser, at der er gode stiforbindelser i Holbæk by, men at stinet i resten af kommunen er sporadisk og spredt" (Mobilitetsplan 2030 side 30).

Virkelighedens Holbæk viser, at byens cykelruter afgørende steder (heller) *ikke* hænger sammen.

Nogle steder er det svært at passere større veje, og det er blevet sværere og sværere med den stigende biltrafik og dens stigende hastigheder.

Andre steder trænger cykelruterne til en opgradering, så de er let fremkommelige til hverdag og i al slags vejr.

Og så trænger Byens samlede cykelrutenet til synliggørelse. Der skal sættes navn og nummer på dem, og de skal vises på et kort. Analogt som digitalt "på nettet" 😊

Vi glæder os over, at Lokalforum Holbæks TRAFIKPLAN 2020 tages som udgangspunkt for at opnå et sammenhængende net af cykelruter inden for pedalzonen i en radius af fem km omkring Holbæk station.

Styrken ved TRAFIKPLAN 2020, er, at den insisterer på at se en sammenhæng i opgaven med at skabe et sammenhængende cykelrutenet i vores by, og at den inkluderer trafiksikkerhed, forskellig anvendelse, fremkommelighed, tryghed, rejsemål i opgaven.

For hver af de ti vigtige cykelruter er alle "forhindringer" taget med, store som små. Dem der kræver en anlægsbevilling, dem, der bør være en del af en drifts- og vedligeholdelsesplan, såvel som dem, der lige burde ordnes, når man "giver et praj". For kæden er jo aldrig stærkere end det svageste led.

Svagheden ved TRAFIKPLAN 2020 er, at den først og fremmest viser de steder, der trænger til forbedring, og ikke tegner den totale situation. Således er indfaldsvejenes status for cykelfremkommeligheden kun sporadisk nævnt,

mens problemerne med at komme på tværs af indfaldsvejene til gengæld er rimeligt belyst.

TRAFIKPLAN 2020 er dog stadig det bedste udgangspunkt for at vise et samlet cykelrutenet i og omkring Holbæk by.

I TRAFIKPLAN 2020 har vi prioriteret de to cykelruter A Havnestien og B Højstien højest, sammen med nogle vigtige krydningspunkter langs andre ruter, der gør det lettere at komme på tværs af indfaldsvejene.

A Havnestien/Fjordstien er unik for Holbæk. Det er nemlig den eneste cykelrute, hvor det kan blive muligt at cykle sikkert og effektivt gennem uden at møde - eller skulle krydse - store bilveje. Men den mangler lige noget for at slippe effektivt gennem Havneområdet, og den bør opgraderes effektivt mod vest ud til Allerup, senest når den nye bydel tager form.

B Højstien er den mest centrale cykelrute fra øst til vest, som også har stort potentiale som skolevej.

Efter vores gennemgang af Handlingsoversigten i MOBILITETSPLAN 2030 er det også relevant at pege på det fornuftige i at prioritere de to ruter C Ladegårdsstien og D Taastrupstien.

Og vi glæder os til at indgå i arbejdet, og til at se, hvad 10 mio kr kan udrette.

Handling 6 er nok den vigtigste handling i Mobilitetsplanen, der skal gøre det oplagt for flere at vælge cyklen i dagligdagen.

Vi foreslår derfor, at tidshorizonten forkortes, så de 10 mio kr anvendes inden for de første år.

Vi foreslår, at løsningerne ses - og udføres - i sammenhæng med Handling 7.

Vi foreslår, at alle eksisterende cykelstier og cykelbaner gennemgås og opgraderes, så de er behagelige at cykle på. Det drejer sig om jævn, sammenhængende asfaltbelægning, om ramper, der ikke unødigt bremser trafikken, om bomme, der erstattes af steler. Med andre ord, driften af cykelruterne (om)prioriteres, så cykelruterne bliver lige så komfortable at færdes på, som bilvejene, og så flere foretrækker at cykle i hverdagen.

Vi foreslår, at der udarbejdes et trafik kort, hvor det fremgår klart, at der er (planlagt) et net af sikre og direkte cykelruter, der bringer cyklisterne effektivt og sikkert fra A til B.

Byens 10 supercykelruter skal gives et navn/nummer, så de er enkle at henvise til.

Et kort over Byens 10 supercykelruter bør tilføjes Handling 6.

Mobilitetsplanens Implementeringsplan viser at Handling 6 udføres inden 2030, mens Budgetbilaget skriver 2023.

Det er ønskeligt, at Handling 6 implementeres forud for Handling 1, og sammen med Handling 7, 17, 18 og 20.

Handling 7 Lavere hastighed for bilerne i byerne

Vi glæder os over denne Handling, som skal mindske bilernes hastigheder. Det vil øge sikkerheden, og forbedre fremkommeligheden for de bløde trafikanter.

Vi glæder os over, at Handling 7 tænkes gennemført i perioden frem til 2025. Denne Handling 7 vil for Holbæk bys vedkommende få stor virkning, når den sættes i sammenhæng med de 10 mio kr i Handling 6.

Vi glæder os til at lave endnu et tillæg til TRAFIKPLAN 2020:

Vi glæder os til, at der kan indrettes "stilleveje", "cykelgader" og "lege-og opholdsarealer" i midtbyen og i boligkvarterer.

Vi glæder os til, at der kan indrettes lav hastighed gennem småsteder som Bredetved og Dragerup.

Vi glæder os til, at indfaldsvejene til Holbæk nogle steder kan sænkes fra 60 til 50 km/t, at hastigheden på den indre ringgade nogle steder kan sænkes fra 50 til 40 km/t.

Vi foreslår, at der tillige udarbejdes et forslag til nedsættelse af hastighederne i landområderne, på små kommuneveje til 50-60 km/t, på visse større kommuneveje fra 80 til 70 km/t, på motortrafikvejen fra 100 til 90 km/t, på motorvejen fra 130 til 110 km/t.

Alle hastighedsnedsættelser for klimaets, støjens og sikkerhedens skyld.

Handling 10

Holbæk-Orøfærgen skal om nogle år udskiftes til en mere klimavenlig færge. En færge på eldrift.

Vi foreslår, at den fremtidige færge indrettes, så den kan klare en dobbelttur på en time, så den kan indgå som integreret del af den øvrige kollektive trafik.

Vi foreslår samtidig, at det undersøges, om en ny Holbækfærge kan indrettes som en Fjordbus for gående og cyklende passagerer, og som henviser biler til Østre Færge.

Vi tænker, at en sådan fjordbus vil være væsentligt billigere i både anskaffelse og drift.

Vi foreslår, at det samtidig undersøges, om fjordbussen kan anløbe Hørby havn på (nogle af) turene mellem Orø og Holbæk, og stadig efter en tidsplan der kan koordineres med øvrig kollektiv trafik.

Hvis vi starter nu, er der tid til at undersøge de alternative løsningsforslag.

Handling 17 Cykelfremme på og til kommunens grundskoler

1. Cykelundervisning er vigtig. Den starter allerede i børnehavealderen, og den fortsætter i skolealderen.

Vi opfordrer til, at kommunen støtter deltagelse i Cyklistforbundet to kampagner for børn: "Alle Børn Cykler (ABC)" for skolebørn og "Vi cykler" for førskolebørn.

I tillæg til initiativer på og omkring skolerne foreslår Lokalforum Holbæk, at der indrettes en cykeltræningsbane på Filmtorvet for hele byens nye cyklister.

Vi vil gerne bidrage med 50.000 kr, som det koster at opstregge en cykeltræningsbane, der samtidig leder Fjordstien over Filmtorvet mellem Krag's Brygge og Finsings plads.

Vi har sendt forslaget ind gennem Foreningen Sidesporet, så det kan indgå som en integreret del af Filmtorvets indretning, og vi afventer projektets godkendelse.

2. Skolevejene skal sikres - hele vejen -, og derfor skal løsningerne findes ikke bare tæt ved den enkelte skole, men lige så ofte andre steder i byen. Vi foreslår derfor, at den del af de 5,5 mio kr, som Handling 17 afsætter til udførelse i Holbæk by, anvendes koordineret med de projekter, der kan prioriteres gennem Handling 6. Eller sagt med andre ord, at de 10 mio kr i Handling 6 sikres anvendt, så de sikrer skolevejene i byen.

I Mobilitetsplanens implementeringsplan side 38-39 oplyses, at Handling 17 strækker sig frem til 2030. I Budgetbilaget dog kun til 2028.

Vi foreslår Handling 17 prioriteres højere og i sammenhæng med Handling 6 og 7, således at alle anlægsprojekter gennemføres inden 2025.

Handling 18

Uanset ejerskab til en cykel, om man skal låne en, leje en, dele en eller selv ejer den, så er der behov for at stille cyklen fra sig efter endt cykeltur.

Vi formoder, at en stor del af de mange korte bilture, der er registreret i Holbæk By, må være indkøbsture.

Både Ahlgade/bymidten og Megacentret er nogle af de mest "cykelfarlige" områder i byen. Derfor foreslår vi, at begge områder bliver gennemgået for forbedringer for cyklister: Stier, belægning (Ahlgade), stativer, udlån af cykeltrailere m.m.

Handling 20 Kurser, trafikvaner og idékataloger

Vi foreslår, at kommunen støtter op om medarbejdernes deltagelse i Cyklistforbundets inspirerende cykelkampagne "Vi Cykler Til Arbejde (VCTA)". Vi foreslår, at der lokalt i vores kommune iværksættes debat og kampagner om vores Trafikkultur - i stil med tidligere tiders landskampagner "♥ Giv Dig Tid" og På Lige Fod",

- hvordan færdes vi og tager hensyn til hinanden i vores kommune?
- hvordan færdes vi på en cykelgade?
- hvad betyder de forskellige færdselsskilte?

Kommentarer til Mobilitetsplan Holbæk 2030

I dette afsnit kommenterer vi på selve Mobilitetsplanens mange fine ord om ændring af trafikmønstret, miljøet/CO₂, m.m.

Vi sætter spørgsmålstegn til den foreslåede prioritering og foreslår ændringer til prioriteringen, som er gennemgået ovenfor.

*Vedrørende punkt 1: **Indledning***

1.1 Målsætninger.

Umiddelbart svært at være uenige i, men når plads og økonomi sætter begrænsninger, mangler der en tydeligere prioritering af målene i forhold til de valgte handlinger. Ikke alle trafikanter kan være lige! Hvem skal vige for hvem? Den motoriserede trafik eller de lette trafikanter?

"Effektiv" biltrafik er i modstrid med CO₂ reduktion mange år fremover.

Vi mener, at specielt for alle byområder i Holbæk kommune skal fodgængeres og cyklisters fremkommelighed prioriteres højt for at mindske stigningen i den lokale biltrafik.

Og så mener vi, at der mangler et punkt 4: at bidrage til mindre støj og forurening i byerne (ved kørsel over 30 km/t er det dækstøj fra biler, der er dominerende og derfor underordnet om det er el-bil eller benzinbil).

*Vedr. punkt 2. **Effektiv Mobilitet***

2.1: Her nævnes ikke det øgede tidsforbrug, som gående og cyklende bruger af ventetid på krydsning af indfaldsvejene og ventetid i rundkørsler med fuld vigepligt for cyklister og tilbagetrukket krydsning af veje.

2.2: Skemaet over 6 handlinger.

Handling 1 og 3, der vil øge fremkommeligheden på indfaldsveje, vil føre til øget biltrafik og derfor også stigende CO2. Dette er på skemaet markeret med en streg? - Burde der ikke stå "stigende"?

Vedr. punkt 4: **Sund og tryk mobilitet til alle.**

Vedr. Stenhusvej side 32: Er det ikke netop biltrafikken til skolerne, der udgør det store problem på Stenhusvej, da de både skal ind og ud igen? se Handling 3, ovenfor.

Vedr. Elektrificering af biler

Det hævdes på side 32, at elbiler vil mindske støj og udslip i byerne.

Vi gør opmærksom på, at ved hastigheder over 30 km/t vil dækstøjen være den dominerende støj, også fra elbiler, og derfor vil det samlede støjbillede ikke ændres ved overgang til El-biler.

Til gengæld vil elbilernes større vægt (pga. batterier) give et større slid og mere støj.

Vedr. punkt 5: **Implementeringen:**

I den overordnede formulering gennem Mobilitetsplanen synes hensigten klar, at undgå den stigende kødannelse, CO2 udledning og manglende tryghed fra biltrafikken gennem en overflytning til andre transportformer. Men planen svigter, når der så skal prioriteres i handlingerne. To handlinger (1 og 3) vil i første periode 2023-25, øge fremkommeligheden for biler på indfaldsvejene. Dette er måske påkrævet, men alle undersøgelser viser, at øget fremkommelighed giver øget trafik, hvad planen også er opmærksom på. Med øget biltrafik vil trængslen flytte længere ind mod midtbyen, og dermed gøre det vanskeligere at øge fremkommeligheden for andre trafikanter (gående og cyklende), samt den ønskede overflytning fra bilen til cykel.

Vi frygter, at det vil tage al opmærksomhed og økonomi fra de efterfølgende handlinger, som netop skulle flytte biltrafikken til andre transportformer.

Vi foreslår at ændre prioriteringen af handlingerne, således at de handlinger, der arbejder på at flytte trafikken væk fra bilerne og over i andre transportformer, gennemføres først.

Hvis dette ikke afhjælper på trængslen på indfaldsvejene, kan handling 1 og 3 helt eller delvis komme i spil. Eller evt. et alternativ med etablering af P-pladser ved indfaldsvejene med bus- og cykelmulighed til centrum, i

kombination med handling 11 og 12 (P-afgift m.m.)? Se mere under de enkelte handlinger.

Bilag: Høringssvar til Planstrategi 2023

I Lokalforum Holbæks høringssvar af 15. januar 2023 til Planstrategi 2023 "Vild med hele Holbæk kommune" har vi oplistet 11 forslag til en præcisering af planstrategien, så det skulle blive lettere at vælge bæredygtige handlinger i Mobilitetsplan 2030.

Vi opfordrer til, at de forslag, som ikke kom med i Strategiplanen, finder vej ind i Mobilitetsplanens målsætninger, og til begrundelserne i dens Handlingsoversigt:

Det skal være let at tage cyklen

Lokalforum Holbæks kommentarer af 15. januar 2023 til Holbæk Kommunes Planstrategi 2023

Vi ønsker, at kommunalbestyrelsen i Planstrategi 2023 indfører følgende strategiske mål:

"I Holbæk by vil vi gøre alt, hvad vi kan for at invitere borgerne til at gå og cykle så meget som muligt."

Det er både sundest, økonomisk og energibesparende.

Målsætningen kan nok bedst indpasses i temaet Udvikling i by og land, side 15 eller 17, men har i øvrigt konsekvenser for alle planstrategiens fire temaer.

Temaet Holbæk som Klimakommune:

På side 17 ønskes "pil 5" ændret til følgende:

"—> Vi skal understøtte grøn transport gennem konkretisering af definerede handlinger i Holbæk kommunes kommende Mobilitetsplan, der først og fremmest skal fastlægge mulighederne for at gøre det lettere at vælge cyklen i hverdagen, herunder at kombinere cykeltrafik med tog- og busstrafik. Dette vil lette trængsel på vejene, forbedre trafikikkerheden og fremkommeligheden samt øge sundheden."

I skemaet på side 17 foreslås bil-symbolet ændret til et cykel-symbol, for at illustrere, at klimastrategiens Transport- og Mobilitetsplan skal understøtte den grønne omstilling.

Temaet Natur og biodiversitet:

På side 21 foreslår vi følgende tilføjelse til den første "pil":

"—> Vi rejser fortsat flere skove på kommunale arealer. *Især bynære arealer, der kan nåes på cykel og med barnevogn er i fokus.*"

Temaet Udvikling i by og land:

På side 23 foreslår vi sætningen linje 9 ændret til:

"Vi vil arbejde for boligudvikling i hele Holbæk kommune, og have særligt øje for de områder, *hvor eksisterende institutioner og infrastruktur kan udnyttes og rumme flere borgere, uden at det medfører behov for store anlægsprojekter.*"

På side 25 foreslår vi, at "pil 2" skrives sådan:

"—> Der skal udpeges lokalområder med henblik på særlige indsatser for at skabe udvikling, *primært i kommunens mange stationsbyer, hvor mulighederne for cyklisme og kollektiv trafik er gode.*"

På side 25 "pil 3" bifalder vi, at stationsområdet skal udvikles til et trygt og rart "velkommen til Holbæk-sted", og vi foreslår tilføjet, at "*Hele området inden for gåafstand af stationen er et godt område til både boliger og kontorarbejdspladser.*"

På side 25 foreslår vi endvidere, at der tilføjes tre ekstra "pile":

"—> *Der skal arbejdes på, at alle bysamfund bør/skal have en by-park/skov eller lignende i cykel- og gåafstand fra bysamfundet.*"

"—> *I dialogen om lokalplaners kvalitet for nye boligområder vil vi især sikre, at der skabes tilfredsstillende opholdsarealer, og en cykel- og fodgængervenlig infrastruktur.*"

"—> *Det er vigtigt at bedre cyklisters og fodgængeres færden, og som en del af dette at sikre, at bevægelseshandicappede, svagtseende og kørestolsbrugere, kan færdes enkelt og sikkert.*"

Temaet En erhvervsvenlig kommune:

På side 27 foreslår vi, at det præciseres,

"*at transporttunge fremstillingsvirksomheder med fordel kan anlægges nær de overordnede veje og samtidig inden for "pedalzonen" på tre til fem kilometers afstand fra bymidten/stationen, og at personaletunge virksomheder med fordel kan anlægges i gåafstand nær kommunens stationer.*"

Hvordan ser det ud i dag?

Det er oplysningerne på side 6 om de 20.000 daglige bilture under 5 km, og at vi borgere cykler mindre end landsgennemsnittet (vi er den syvenderingeste cykelkommune sådan cirka), der først og fremmest har givet anledning til vores kommentarer til Planstrategi 2023.

De andre statusoplysninger kunne også have givet anledning til kommentarer, men de er for upræcise og mangelfulde til alene at begrunde yderligere kommentarer til strategiens temaer.

Interessante oplysninger kunne for eksempel være:

Lokalområdernes befolkningstilvækst de sidste ti år i antal, og ikke kun procenter.

Hvilken rummelighed/kapacitet (ledige pladser) har de forskellige institutioner?

Aldersgruppernes betydning vil blive tydeligere, hvis indbyggernes antal angives pr årgang, og hvis den aktuelle aldersprofil sammenlignes med en prognose, eller en anden aldersprofil (for eksempel andre kommuner, regionen, landsprofilen eller noget helt fjerde).

I aldersprofilen har en enkelt "tyrkfejl" måske sneget sig ind, for hvor mange 60-69 årige bor mon i vores kommune?

Hvilke faglige kompetencer pendler ind i henholdsvis ud af kommunen?

Hvor langt pendler pendlerne, er det over en times transport hver vej, eller er det lige et smut over kommunegrænsen?

Hvordan fordeler vi os i boligerne, ikke bare pr bolig, men pr beboer, og pr kvadratmeter bolig?