

Holbæk Kommune
Att: Plan og Åben Land
plan@holb.dk

Holbæk, d. 26. april 2018

Høringssvar til Kommuneplan 2017

Hermed fremsendes høringssvar til Kommuneplan 2017 fra Dialog Holbæk – Lokalforum i Holbæk by. Vores høringssvar er opdelt i syv oplæg:

1. Kommuneplanen bør være et overskueligt instrument
2. Kommuneplan med balanceret udvikling
3. Cyklen er det oplagte valg
4. Kommuneplan med en effektiv kollektiv trafik
5. Holbæk som købstad og mødested: Byrum og handel
6. Kommuneplanens boligområder: Kvalitet tak!
7. Adgang til natur

Dialog Holbæk arrangerede d. 6. februar 2018 et debatmøde om kommuneplanen, som har været afsat for formuleringen af de syv oplæg. Et referat af dette møde er vedlagt som bilag.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen for Dialog Holbæk

1. Kommuneplanen bør være et overskueligt instrument

Dialog Holbæk har med glæde anvendt de ekstra otte af de i alt 24 uger til at studere kommuneplanen nærmere, for at se hvordan den hænger sammen, og se hvilke bestemmelser der gælder rundt om i kommunen. Det er en svær opgave, blandt andet fordi den kun foreligger i en digital udgave, og det er svært at 'bladre' rundt i den på en skærm. Planen er på over 2100 'sider', påstås det. Vi har vist ikke været rundt på dem alle.

Vi drømmer om, at Holbæks kommuneplan er et klart overskueligt materiale, og vi vil opfordre til, at den nye kommunalbestyrelse i løbet af denne valgperiode bruger kræfter på at forenkle planen, så der kan overleveres en klar plan til den kommunalbestyrelse, der tiltræder i 2022.

Vi drømmer om, at planen præciserer, hvad der er bindende retningslinjer og hvad der er mere uforpligtende hensigtserklæringer, både hvad angår de otte temaer, der allerede er bestemmelser om, og de tredive andre områder, der er nævnt i planloven.

Vi drømmer om, at planen bliver så robust, at der ikke er behov for kommuneplantillæg eller dispensationer, der pludselig og uden varsel fremmer nogles interesser på bekostning af andres.

Vi drømmer om, at kommunalbestyrelsen fremover afsætter fornøden tid til, at borgerne kan kommentere nye planer. Vi ønsker os, at otte uger bliver standardperiode, uanset om et lokalplanforslag skal ledsages af et kommuneplantillæg eller ej. Og at der altid bliver lagt et fuldt tillæg til de otte uger ved alle ferieperioder og lignende.

Dialog Holbæk har udarbejdet oplæg om syv centrale emner for kommuneplanen. Dette oplæg er det første. Vi er helt på det rene, med, at ikke alt i de syv oplæg kan indarbejdes umiddelbart i gældende kommuneplan. Vi vil se frem til, at kommunalbestyrelsen udarbejder en tidsplan for de næste tre års arbejde med kommuneplanen, hvor der kan blive tid til at drøfte og følge op på ideerne.

Vi tilbyder - med vores udgangspunkt i Holbæk By - at være med til at revidere Helhedsplanen for Holbæk By 2013-2025 og dens underliggende Byrumsplanen 2007, og så planerne kan blive en bindende del af den kommende kommuneplan 2021. Gerne i studiekredsform - med hjælp fra administrationen og i dialog med et udvalg af kommunalbestyrelsesmedlemmer.

2. Kommuneplan med balanceret udvikling

Kommuneplanforslaget viser nye mulige bebyggelsesområder omkring Holbæk by. De største nye områder vil forlænge byen ud til motortrafikvejen og Tuse mod vest, og til Bredetved nær Munkholmbroen i øst.



Fotoet viser en sammenstilling af udbygningskortene for Holbæk by, Tuse, Vipperød og Regstrup/Nr Jernløse i samme målestok, ca 1:10.000

“Holbæk skal ikke konkurrere med sig selv. Holbæk skal konkurrere med Køge”, er det sagt under et møde i februar 2018 om kommende kommunale anlægsprojekter. Men er det nu rigtigt? Ganske vist ligger Riishøjgaard og Bredetved i Tuses henholdsvis Vipperød skoledistrikt. Men vi har jo frit skolevalg, og presset på Holbæks to kommuneskoler kan meget vel blive rigtig kraftigt med de nye udbygningsmuligheder. Dialog Holbæk frygter, at udviklingen i Holbæk by meget vel kan medføre, at der bliver behov for at opføre en ny skole i Holbæk, og har det gamle byråd ellers lige nedlagt Holbæks byskole, Østre Skole.

Et af kommuneplanens overordnede mål er, at hvert lokalsamfund skal understøttes, og det mål støtter vi. De enkelte lokalsamfunds sammenhængskraft skal støttes, så det ikke bliver nødvendigt at nedlægge flere skoler eller daginstitutioner rundt omkring i kommunen.

Vi foreslår derfor, at udbygningsmulighederne omkring hvert lokalsamfund ses i en sammenhæng. Vi foreslår, at Boligudbygningsplanen bygger på en befolkningsprognose for hvert

lokalsamfund, som kan vise, hvor det vil være ønskeligt, formålstjenligt, ja ligefrem nødvendigt at arbejde for nye boligbebyggelser.

Vi foreslår på denne baggrund,

- At udbygningen af Rishøjgaardområdet vest for Holbæk holdes tilbage til det er sikret, hvordan Tuse kan fastholdes og udvikles som et bæredygtigt lokalsamfund. For Rishøjgaardområdet ligger jo ikke ligefrem nær ved hverken Holbæk by eller som en naturlig del af Tuse by. (Rishøjsgaards landskabelige kvaliteter skriver vi om andetsteds.)
- At udbygningen af området langs Munkholmvej øst for Holbæk by holdes tilbage, til det er sikret, hvordan Vipperød kan fastholdes og udvikles som et bæredygtigt samfund, for området så langt ude mod øst er jo hverken nær ved Holbæk by eller en naturlig del af Vipperødområdets skoleopland.
- At udbygningen med boliger syd for Holbæk by ved Sportsbyen holdes tilbage, til det er sikret, hvordan Regstrup og Nr Jernløse kan fastholdes udvikles som bæredygtigt lokalsamfund.

3. Cyklen er det oplagte valg

Kommuneplan med en bæredygtig trafikstruktur

I Dialog Holbæk drømmer vi om, at alle byens børn fra de er 10 år gamle kan cykle trygt og sikkert til skole og hvor de ellers skal hen i byen. Vi drømmer om, at vi alle trygt og sikkert skal kunne cykle tre-fem kilometer til stationen og centrum hurtigere, end hvis man tager bilen. Vi drømmer om en by, hvor cyklen er det oplagte valg for os alle, dem der vil og kan.

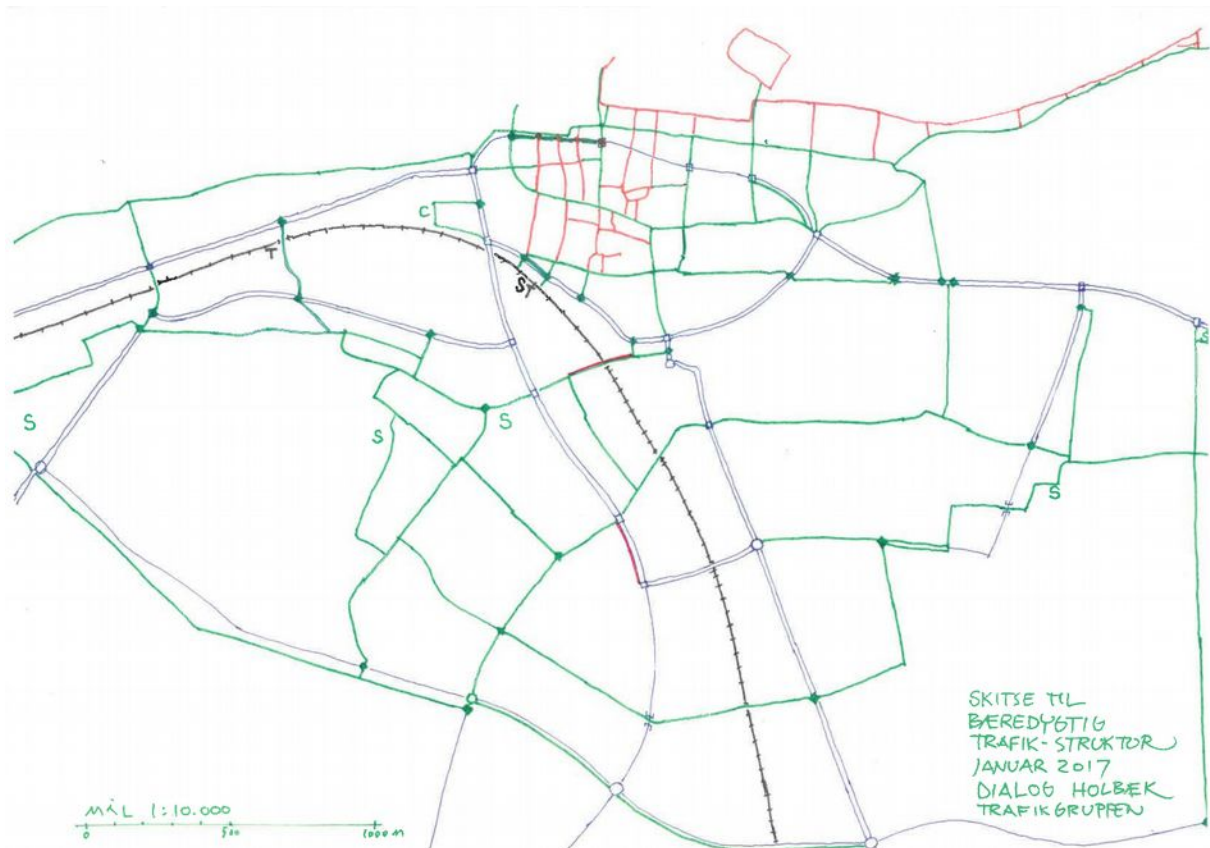


Illustration 1: "Skitse til Bæredygtig Trafikstruktur"

Vi har brug for et stærkt netværk af cykelruter på kryds og tværs af byen og især på langs af byen. For byens skoler og institutioner ligger jo spredt over hele byen.

Vi foreslår, at vores vedlagte "Forslag til Bæredygtig Trafikstruktur" indføres i vores kommuneplans hovedstruktur på det kort, hvor også de vigtigste indfaldsveje til byen vises i kommuneplanen. Vi foreslår, at den bæredygtige trafikstruktur tilsvarende tydeliggøres, når Byrumsplanen fra 2007 og når Helhedsplanen for Holbæk by 2013-2025 skal revideres. Og vi foreslår, at den bæredygtige trafikstruktur indarbejdes i kommunens Stiplan, så de vigtige sammenhænge mellem de forskellige ruter fremhæves, og hvor krydsninger med manglende sikkerhed fremhæves. Vi tilbyder at være med og deltage i revisionen af disse tre planer.

Vi vedlægger vores forslag til den bæredygtige trafikstruktur. Det er den samme, som vi sendte ind for femten måneder siden, i januar 2017. Vi medvirker gerne til, at den kan gengives i Kommuneplanens hovedstrukturkort på en letlæselig måde.

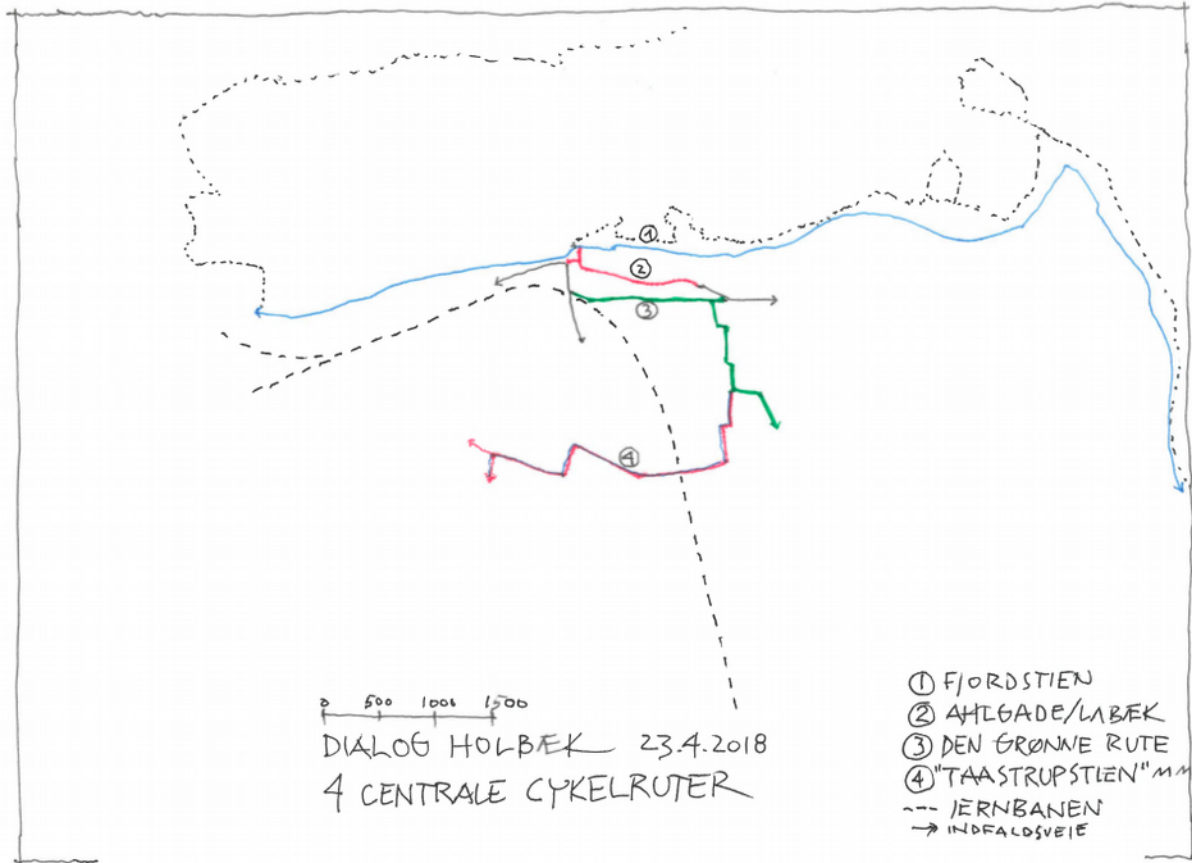


Illustration 2: "Fire centrale cykelruter"

Vi vedlægger samtidig fire skitser til cykelruter på langs af Holbæk by, som er centrale for sammenhængen af byen.

- Den blå langs fjorden mellem Havnekiosken og Golfbanen til Dragerupskoven,
- Den orange ad Labæk og Ahlgade - mellem Kalundborgvej og Munkholmvej, og
- Den grønne rute ("den grønne Parallelvej", jf Holbæk Kommuneatlas) fra Munkholmvej ad Kasernevej, Tidemandsvej, Rosen og Jernbanevej til Jernbanepladsen.
- Den lille Sportsrute mellem Holbæk Have/Vangkvarteret og Ladegårdsalleen/Sportsbyen (en forlængelse af "Tåstrupstien")

Foto fra hver af de fire cykelruter

Den blå rute, Fjordstien, langs fjorden mellem Havnekiosken og Golfbanen til Dragerupskoven, den kan gøres sikker, hvis der skabes forbindelse gennem Holbæk Havneby" fra promenaden langs den gamle havn (Suri) til Isefjords Allé/Kanalstræde.



Den "orange" rute ad Labæk og Ahlgade - mellem Kalundborgvej og Munkholmvej, kunne gøres sikker og tiltrække cyklister til byens hoved-handelsgade, hvis chausséstenene var jævner at cykle på.



Den grønne rute ("den grønne Parallelvej", jf Holbæk Kommuneatlas) fra Munkholmvej ad Kasernevej, Tidemandsvej, Rosen og Jernbanevej til Jernbaneplassen. Her mangler, at Rosen igen forsynes med cykelbaner og fremrykket stoplinie ved Smedelundsgade.



Den lille "Sportsrute" mellem Østbyen/Holbæk Have/Vangkvarteret og Ladegårdsalleen/Sportsbyen (en forlængelse af "Tåstrupstien") kan gøres sikker, når krydsningen af Roskildevej sikres med et "hævet kryds".

4. Kommuneplan med en effektiv kollektiv trafik

Vi drømmer om, at vores trafikkultur i byen er bæredygtig. Det vil sige, at det bliver mere oplagt at gå og cykle, og bruge kollektiv trafik, frem for at vi bruger bilen. Vi drømmer om, at det virkelig er let for os at bevæge os rundt overalt på gåben, med barnevogn, i kørestol og med rollator. Vi drømmer om, at det bliver enkelt og effektivt at skifte mellem individuel trafik og den kollektive trafik. Det begrænser alt sammen energiforbruget, og det er sundere for vores helbred. Og dermed mere bæredygtigt.

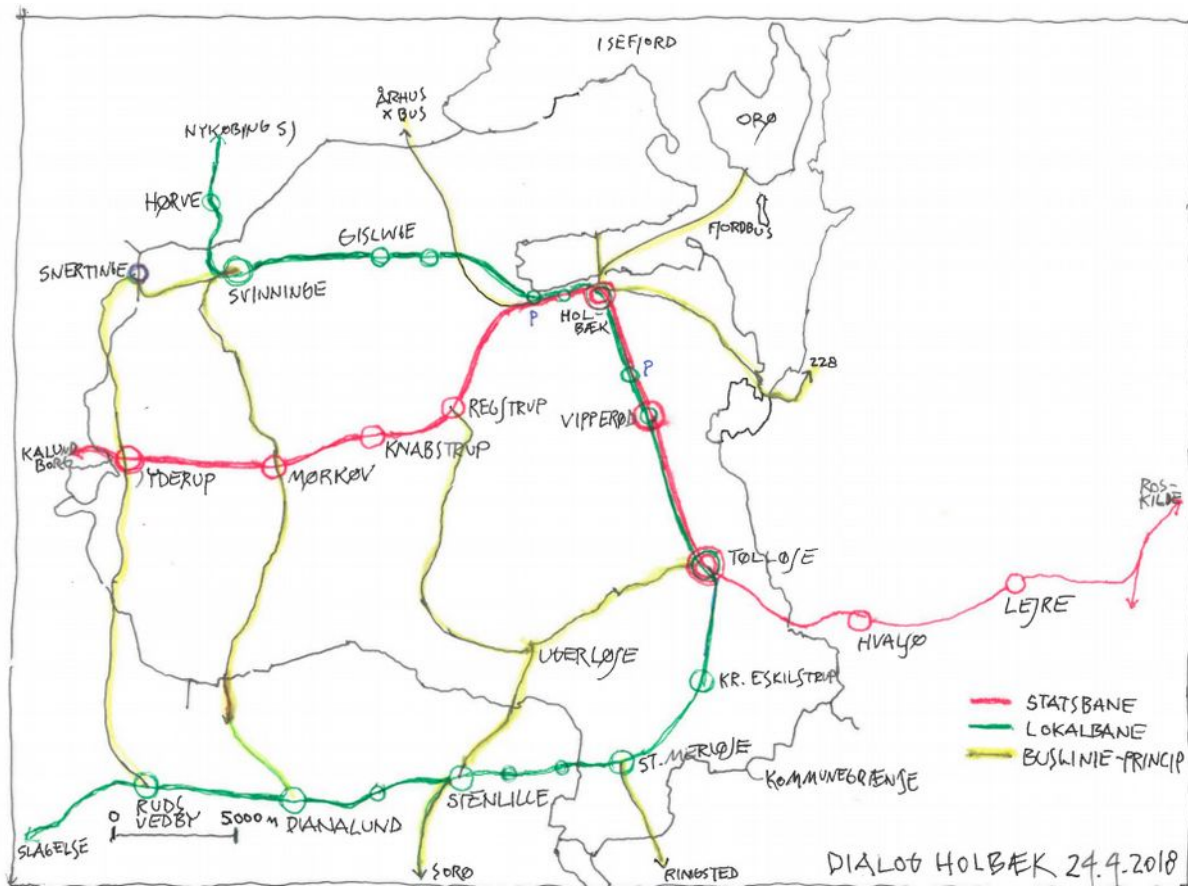


Illustration: Kortet viser kommunens jernbanenet og dets stationer, kommende pendlerparkeringpladser og princip for busruter mellem stationerne.

Jernbanen

Vores kommune er beriget med tretten stationer - foruden de seks stationer, der ligger lige syd for kommunegrænsen. Det betyder, at vores kollektive trafik kan bygges effektivt op om jernbanenettet, og at ny byudvikling bedst placeres nær kommunens 13 stationer.

Vi foreslår, at kommunens tre jernbaner med deres stationer markeres i kommuneplanens hovedstrukturkort på linie med bilvejnettet og cykelrutenettet. Vi foreslår, at hovedstrukturens jernbanenet markeres, at det er kommunens ønske at de tre jernbaner kobles sammen til to:

- Nordvestbanen: Den "røde" regionale jernbane mellem (Kalundborg-)Jyderup-Holbæk-Tølløse(-Roskilde-København), og

- Lokalbanelinien: Den "grønne" lokale jernbane mellem (Nykøbing Sj-)/Svinninge-Holbæk-Tølløse-St Merløse(-Høng-Slagelse)

Vi foreslår, at det markeres i planen, at både Holbæk Station og Tølløse station er vigtige standsningssteder, hvor der skal være forbindelse mellem alle lokaltog og regionale tog (inklusive det "gennemgående"). Vi foreslår, at der reserveres arealer til yderligere to standsningssteder for Holbæk Lokalbanelinien, et ved Rema1000/Kalundborgvej og et ved Omfartsvejen.

Busserne

I kommuneplanens kort over busforbindelser er markeret ruteforløb og stoppesteder for hver buslinje, og om buslinjen er kommunal, mellemkommunal eller regional. Vi foreslår, at toglinjerne og alle 21 stationer i og nær kommunen markeres på dette kort. Det betyder, at det kan vises, hvordan bustrafikken kan understøtte jernbanen i stedet for at konkurrere med den.

Med dette samlede overblik vil det blive et forbedret udgangspunkt, når der skal bestilles bustrafik hos Movia, og når kommunalbestyrelsen skal fremføre begrundelser omkring jernbanedriften i kommunen. Et effektivt kollektivt trafiknet forudsætter tæt samarbejde mellem alle parter: med nabokommunerne, med regionen, med Lokalbanelinien, med statsbanerne og med Movia. Og med kommunens atten lokalfora, når skal vurderes, hvordan tog- og busdrift bliver mere effektiv, og hvor der er behov for bilparkeringspladser, cykelparkeringspladser og cykelruter til tog og busser.

X-bussen

Vi foreslår, at kommunalbestyrelsen gør en indsats overfor staten for at sikre, at der igen bliver busforbindelse mellem Holbæk Station og Kattegatfærgerne fra Odden færgedok. Som Sjællands svar på de jyske X-busser, der krydser Jylland på tværs af jernbanelinierne. Den tidligere bus 888 mellem København og Nordjylland, som havde stoppested ved Tuse, kører nu over Fyn, og den er erstattet af Molsliniens egen "Kombardo"-bus, der kører direkte mellem færgen og København uden stop.

Fjordbussen

Vi glæder os over, at skolebørn uanset alder kan komme gratis med Orøfærgen, og at cykler er gratis at medtage for alle. Vi foreslår, at den øvrige persontakst integreres i det fælles takstsystem for Den Offentlige Trafik, så Orøfærgens persontakst kan blive en integreret del af den samlede offentlige persontakst.

Pendlerparkering

Vi foreslår, at der i hovedstrukturen markeres at der afsættes areal til to nye standsningssteder for Lokalbanelinien:

- Et nyt stoppested for Lokalbanelinien i Allerup ved Kalundborgvej/Rema1000 med parkeringsplads for pendlere her.
- Et nyt stoppested for Lokalbanelinien ved Omfartsvejen, med parkeringsplads for pendlere her, samt tættest muligt ved Holbæk Sportsby.

Vi foreslår, at der tilsvarende sikres plads til cykel- bilparkeringspladser ved alle stationer, og

Vi foreslår, at der sikres parkeringspladser dels ved indfaldsvejene, og at der etableres stoppested for de busser, der kører på disse veje. For eksempel hvor Ringstedvej krydser Holbækmotorvejen. Vi foreslår, at parkeringspladsen ved Holbæk Sportsby anlægges, så det blive let for pendlere at anvende den, når en busrute forhåbentlig snart finder vej til Sportsbyen. Vi foreslår, at de nævnte pendlerparkeringspladser vises på kortet over den kollektive trafik.

Det betyder alt sammen, at parkeringsbehovet for pendlere mindskes i midtbyen, at der kan gives plads til beboere og erhvervsbiler, samt til korttidsparkering for butikernes kunder, så Holbæk by bliver styrket som købested og mødested.

Kortet viser kommunens jernbanenet og dets stationer, kommende pendlerparkeringspladser og princip for busruter mellem stationerne.

5. Holbæk som købstad og mødested: Byrum og handel

I Dialog Holbæk er vi interesserede i, hvordan rummene i vores by – særligt handlegader og pladser – bliver mere tilgængelige og mere inviterende i forhold at opholde sig og være sammen med andre mennesker. Vi er derfor meget enige i den udfordring, der bliver beskrevet under lokalområdets kvaliteter (<http://kommuneplan2017.holbaek.dk/dk/rammer/holbaek/>), at bymidtens handlegader ”i høj grad er indrettet på bilernes præmisser”, og at der derfor ”skal ske en indsats for fredeliggørelse af bymidten for biltrafik”.

På vores debatmøde om kommuneplanen blev der fremhævet et ønske om at gøre Ahlgade ensrettet. På sigt kan det være et mål at lukke gaden for biltrafik og omdanne den til gågade samtidig med, at man kan lave pladser til ophold. Vigtigst for os er imidlertid, at Ahlgade skal være en gade indrettet på fodgængernes og cyklisternes præmisser, at der skabes bedre forhold for de bløde trafikanter samtidig med, at bilerne kan bevares i en vis udstrækning.

På den førnævnte side bliver der refereret til byrumsplanen fra 2007. Vi synes, at dette er en fornuftig plan, men den trænger til en opdatering. Det samme gør Helhedsplanen for Holbæk By 2013. Vi vil derfor opfordre til, at kommunalbestyrelsen sammen med byens borgere og virksomheder igangsætter en involverende proces med henblik på at lave en opdateret plan for, hvordan vi gerne vil have, at vores byrum skal være.

Under udviklingen for byen bliver det nævnt som et mål, at ”Holbæk Megacenter udvikles som et aflastningsområde, der tiltrækker kunder fra et stort opland, og som indeholder udvalgswarebutikker med store vareudvalg og restauranter, eller butikker som ikke fysisk kan indpasses i Holbæk bymidte”. På vores debatmøde blev der nævnt en bekymring for, hvordan bymidten kan bevares og udvikles som et levende mødested og købested for de butikker, der suppleres med nethandel såvel som de butikker, der ikke kan erstattes af nethandel.

Vi mener derfor, at kommunalbestyrelsen skal være påpasselig med at give megacenteret for vide rammer af frygt for, at den suger liv ud af bymidten. Det er måske plads til ”aflastning” i dag, men vil det også være tilfældet om 20 år? Vi anbefaler derfor, at der bliver skrevet i kommuneplanen, at der i Megacenteret kun skal være butikker med pladskrævende varer. Vi foreslår, at kommunalbestyrelsen fjerner bestemmelserne om at Megacenteret kan udvikles som aflastningscenter for bymidten. Der bør ikke åbnes op for, at udvalgswarebutikker, fx tøjbutikker, kan lægges i Megacenteret, bare de er over 800 m². Og der bør heller ikke åbnes op for, at restauranter kan lægges i Megacenteret.

Vi mener, at udvalgswarebutikker og restauranter kun skal være i bymidten for også i fremtiden at sikre en levende mødested i vores bymidte. I bymidten er det tilmed vigtigt, at der er bestemmelser, der støtter op om ønskerne om at udvikle bymidtens forbindelse med havnområderne. Der er plads nok i bymidten og havnen til fremtidens centernærebutikker, og der er plads til rigtig mange kunders behov for bilparkering, når og hvis bymidten bliver mere tilgængelig for cyklister, og når pendlerbiler kan parkeres på parkeringspladser i byens udkant. Muligheder for pendlerparkering har vi omtalt i et andet afsnit.

6. Kommuneplanens boligområder: Kvalitet tak!

Blandede boformer

Der skal være plads til både parcelhuse, andelsboliger, tæt-lavt byggeri og alment byggeri. For at undgå ghettodannelse bør de forskellige boformer blandes. Det er vigtigt, at kommunen er parat til alternative boformer evt. ved at der er udpeget områder til dette. Det kan for eksempel være alternative og bæredygtige boformer eller bofællesskaber.

Bebyggelsens omfang, placering og udtryk

Generelt bør ny bebyggelse kunne opføres i 2 1/2-3 etager. Huse og ejendomme med lejligheder i den indre by skal bibeholdes, og det ydre udtryk skal bevares. Kommunen skal have fokus på bevaring af bygninger og boliger i ældre byggeri. For at bevare det gamle bymiljø skal der kun i lille omfang gives lov til nedrivning i selve byen.

Opholds og legearealer

I nye boligområder skal der som udgangspunkt udlægges minimum 10% af det samlede grundareal til fælles friarealer. I områder med etagebyggeri eller tæt-lav bebyggelse skal der udlægges friarealer, der står i rimeligt forholdt til etagearealet, så der sikres områder af kvalitet til ophold og leg. Opholdsarealerne skal kunne indbyde til fysisk aktivitet og fungere som sociale rum for områdets beboere samtidig med at der skal sikres god tilgængelighed.

Tilgængelighed

Ved alt byggeri, herunder også restaurering og ombygning, skal det sikres, at der er tilgængelighed for alle.

7. Adgang til natur

Udsigt til fjorden

Folk kommer til Holbæk by især pga. den flotte fjordudsigt, hvilket er vigtigt at bevare. I Rishøjgårdområdet er der den flotteste udsigt ud over Holbæk Fjord, og den ønsker vi ikke spoleret. Fra Omfartsvejen var der en storslået landskabsudsigt, som nu er ødelagt af de nye boliger (tæt på Rishøjgård). Vi vil have, at den resterende udsigt til fjordoverfladen fra Kalundborgvej og Omfartsvejen bibeholdes.

Bynatur

De grønne kiler i Holbæk by er under angreb og har været det længe desværre. Vi ønsker, at grønne kiler er områder med biodiversitet. Fodboldbaner, kirkegårde med potentielt meget pesticidforbrug, konventionelt dyrkede marker, golfbaner, fintklippet græsområder og lignende betragter vi kun som grønne indenfor farveskalaen og ikke i forhold til biodiversitet. De grønne kiler burde være økologiske spredningskorridorer til midten af Holbæk by. Det skal derfor sikres, at der er høje mål for varetagelsen af bynatur med tilhørende retningslinjer for dette.

Bilag: Referat fra debataften om kommuneplanen

Tirsdag d. 6. februar arrangerede Dialog Holbæk en debataften om kommuneplanen med fokus på Holbæk by. På mødet var der tre gruppedrøftelser om trafik, bolig og byggeskik samt byrum. Her kan du læse pointerne og idéerne fra de tre grupper.



Trafik

Sikker trafik

- Lyskrydset ved sygehuset (lige inden Henriettevej) er afmærket til cykler, men det er hullet og farligt at køre på/køre uden om.
- Påstand: Algade kan ved mindre ændringer i belægningen samt moderationer af trafikken og parkeringer (belægning, skiltning, afstribning og lignende) godt rumme det samme antal biler og samtidig sikre bedre forhold for cyklister og fodgængere.
- Det er ikke intuitivt at cykle – man bliver ikke ledt til de sikre og hurtige veje og stier
- App med oversigt over de lokale ("ukendte") stier og veje – eller med en lokal guide.
- Generel opslutning til at gå videre med den "Bæredygtige Trafikstruktur" til kommuneplanen, til at se samlet forbedringsmuligheder i forbindelse med vedligeholdelsesopgaver, ja kort sagt til de fire drømme, der blev fremlagt..

Parkering

- Parkering i periferien af Holbæk By, for eksempel ved nyt trinbræt i Allerup ved Rema1000, ved Sportsbyen med busforbindelse til centrum

- Idé om en elbus, der kører i ring omkring – og ind til centrum
- Tre slags bilister med forskellige parkeringsbehov: Pendlere (kan parkere i periferien, hvis forbindelsen er i orden), Kunder (ønsker parkering nær butikkerne) og beboere (ønsker parkering nær deres hjem).
- Vær varsom med at investere i egentlige parkeringshuse, der har en afskrivningstid på tredive-fyrre år, når bilvanerne måske ændres radikalt allerede om ti år (førerløse dele-elbiler) og kan gøre p-huse overflødige.
- Tænk “multifunktionsparkering”: Forskellige målgrupper bruger pladserne på forskellige tidspunkter af døgnet og ugen. F.eks. P-pladsen ved Frysehuset, der både kan være medarbejderparkering, parkering for biografens kunder, koncertplads, garagesalg/markedsplads og lignende.
- Grundejere og butiksejere burde gå sammen om at skaffe bedre kundeparkering i stedet for at indføre egen betalingsafgift (Borgergården) eller begrænsninger i parkeringsmulighederne uden for forretningstid (Nordea)
- Bedre udnyttelse af tomme medarbejderparkeringer udenfor arbejdstid (f.eks. Under/ved Borgerservice)

Kollektiv trafik

- Et trinbræt med pendlerparkering ved Rema 1000 ved Allerup og på sigt ved Taastrup/Ringvejen
- At forbinde Odsherredbanen med Høng-Tølløse banen for en bedre sammenhæng i den kollektive trafik.
- Vi forudsætter, at der bliver busforbindelse fra centrum til Sportsbyen, men der er uklart hvilken bus, der skal køre ud til sportsbyen og ad hvilken rute.
- *Kommentar fra en anden gruppe:* Der skal indtænkes omlægning af den kollektive trafik, så det bliver muligt at komme til byen og hjem igen fra fx Tuse Næs og Tjebberup også i weekenden og i skoleferie. Der bør ligeledes være forbindelser hertil et par gange om aftenen. Ved etablering af nye boligområder skal der planlægges, så der samtidigt etableres veje, gangstier og sikre cykelstier

Bolig og byggeskik

Eksperimenterende, bæredygtigt byggeri

Det er vigtigt at kommunen er parat til alternative boformer evt. ved at der er udpeget områder og det er forberedt. Der kommer indimellem henvendelse om for eksempel alternative og bæredygtige boformer, men en etablering kræver, at der er flere interesserede. Kommunen kunne være behjælpelig med at skabe kontakter. Det kunne evt. være i en af de mindre byer? Lokalområder kan ansøge om dispensation for regler.

Bofællesskaber

Der bør være mulighed for at etablere bofællesskaber, såvel for ældre som for bofællesskaber af mere eksperimenterende art. Der skal i den forbindelse tænkes på såvel trafikale forhold, offentlig trafik og mulighed for at handle lokalt.

Bofællesskaber kan nybygges, men der skal være mulighed for, at eksisterende landbrugsbygninger, industribygninger eller tidligere offentlige bygninger, kan ombygges til boliger af denne type.

Blandede boformer

Der skal være plads til både parcelhuse, andelsboliger, tæt-lavt byggeri og alment byggeri. For at undgå ghettodannelse, bør de forskellige boformer blandes.

Kystsikring

Der må satses på kystsikring i fællesskab med de øvrige kommuner omkring Isefjorden.

Bevaring

Kommunen skal have fokus på bevaring af bygninger og boliger i ældre byggeri. For at bevare det gamle bymiljø skal der kun i lille omfang gives lov til nedrivning i selve byen. Huse og ejendomme med lejligheder bør i stedet renoveres samtidig med at det ydre udtryk bevares.

Bebyggelsens omfang, placering og udtryk

Ny bebyggelse, som opføres i allerede udbyggede områder, skal som hovedregel tilpasses facadelinier, husdybder, etageareal, gesimshøjder, tagform og materialevalg som ved den omgivende bebyggelse.

Særskilt for bebyggelsen i bymidten i Holbæk gælder, at ny bebyggelse kun bør kunne opføres i 2 1/2-3 etager. Et større antal etager vil kunne accepteres på enkelte steder, forudsat dette, efter udarbejdelse af sol- og skyggediagrammer samt visualiseringer, kan forsvares. Ved højt byggeri skal der udføres særligt kvalitetsbetonet arkitektur.

Vi har en enestående natur og må ikke forfalde til at der bebygges, så udikig fra det åbne land til fjorden bremses af nyt byggeri. Man bør derfor med placere nyt byggeri mellem Sportsbyen og Omfartsvejen i stedet for på Rishøjgaard. Skoler og institutioners kapacitet kan muligvis være afgørende for det nye byggeris placering.

Opholds og legearealer

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner og ved planlægning og/eller byggesagsbehandling skal det sikres, at der er afsat tilstrækkeligt areal til ophold og leg. Opholds- og legearealer skal være af god kvalitet, hvor der er sol i eftermiddagstimerne og der forefindes beplantning med træer og buske.

I nye boligområder skal der som udgangspunkt udlægges minimum 10% af det samlede grundareal til fælles friarealer. I områder med etagebyggeri eller tæt-lav bebyggelse skal der udlægges friarealer der står i rimeligt forholdt til etagearealet, så der sikres områder af kvalitet til ophold og leg. Opholdsarealerne skal kunne indbyde til fysisk aktivitet og fungere som sociale rum for områdets beboere samtidig med at der skal sikres god tilgængelighed.

Tilgængelighed

Ved alt byggeri, herunder også restaurering og ombygning, skal det sikres, at der er tilgængelighed for alle.

Udbygningsområder

Det skal ved planlægning sikres, at der kan ske udbygning i hele kommunen, så samtlige byer kan vedblive at være eller blive bæredygtige.

Herved kan man bedst bevare udnytte lokale skoler og institutioner. Der bør ved kommunens reklamefremstød peges på de enkelte områders muligheder og fortræffeligheder.

Grønne kiler i byen

Der skal indtænkes grønne, kiler i nye boligområder for at sikre områder til rekreation for beboere samt som levested for insekter, fugle og vilde planter.

Byrum

- Der er et problem med, at de planer/tilladelser, der er lavet/givet, ikke bliver fulgt.
- Der er et behov for flere legepladser, fx Østre Anlæg, Østre Skole. Der kan måske etableres legeplads-laug.
- Hvad med en offentlig park på Ny Hage eller en legeplads ved Mega Centeret? Plant nogle træer.
- Der skal være flere muligheder for at dyrke motion i det offentlige rum, fx klatrestativer og fitness-redskaber.
- Vi skal tænke i byrum i stedet for byudfyldning. Det er vigtigt med afbrydelser i bybilledet, der kan være med til at åbne op og skabe forbindelser. Fx skab en afbrydelse i Ahlgades husrækker mod kirkepladsen. Her kan dog være et dilemma med et gammelt princip om husrækkerne i Ahlgade.
- Bænkene på Ahlgade skal drejes, så man snakke sammen. Generelt skal der være flere bænke.
- Der skal være mere plads på Ahlgade til de langsomme trafikanter, fx er der problem med tøjstativer, der fylder.
- I gamle dage var der træer og skråparkering på Ahlgade. Det kunne man måske tage op igen. En mulighed er også at gøre Ahlgade ensrettet.
Kommentar fra en anden gruppe: Det kan på sigt være et mål at lukke gaden for trafik og omdanne den til gågade samtidig med at man kan lave pladser til ophold. Vi mangler et egentligt torv. Der er i øjeblikket problemer i formiddagstimerne med aflæsning af varer til butikker. Der burde overvejes en løsning. En gågade kan tillade varekørsel i formiddagstimerne.
- Pladserne i byen skal bindes bedre sammen, fx kunne pladsen ved apoteket udnyttes bedre.
- Det er vigtigt at tænke langsigtet. Der er en udfordring med, at byrummene bliver designet efter de forretningsdrivende.
- Der er en del tilgængelighedsproblemer. Der er behov for flere liberale erhverv, fx læger og advokater, i stueplan.

- Vi vil gerne handle i bymidten, men der er udfordringer med øget internethandel. Måske skulle der tænkes mere i showroom for internethandlen.
- Hvad med et stationscenter, der tænkes sammen med liberale erhverv, hvor der er parkeringsplads nedenunder? Ift. parkering kunne en anden mulighed være et parkeringshus ved siden af jernbanen.
- Der kunne være en konkurrence med unge arkitekt-studerende.
- En af udfordringerne med byrumsplanen er, at der ikke har været penge til at gennemføre den. Hvordan kan vi tænke mere i midlertidige byrum, der kan være med til at teste potentialerne for forskellige ting?
- Det vil være godt med flere aktiviteter på Markedspladsen. Skolegården kunne på Østre Skole kunne også i højere grad bruges som byrum, fx indrette byhaver.
- Det er vigtigt at tænke på, hvordan forskellige aldersgrupper bruger byen.
- Der skal kigges på de områder, der ligger brak, fx industriområdet på Østerled og Jernstøberiet. En mulighed kunne være at ekspropriere.
- Lysforurening skal undgås. Det er lang tid siden, man har set Mælkevejen.
- Hvordan passer havnefronten med vores identitet som købstad? Skal havnen primært bruges til beboelse eller til byliv?
- *Kommentar fra en anden gruppe:* Kirkepladsen og hele området ved Sankt Nickolai Kirke trænger til et løft. Det er blevet koldt og meget trist. Det opsatte hegn ind mod private parkeringspladser bidrager ikke til hyggen og bør fjernes ved aftale med pladsens ejer. Der skal større opmærksomhed omkring farver og byggematerialer, når der bygges nyt eller renoveres, da området samtidig rummer en stor del af byens historiske bygninger.

