

REFERAT Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) d. 02-02-2022

Mødedato Onsdag d. 02. februar 2022 kl. 17:00

Mødested Celloen/Violinen

Mødedeltagere Lars Simonsen (B), Carsten Nielsen (A), Louise Mehnke (A), Thomas von Jessen (C), Bent Fischer-Nielsen (F), Mie Stattau (V), Carsten Bo Nielsen (V)

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Træffetid.....	4
Præsentation af fagudvalgets ansvarsområder.....	5
Godkendelse af udmøntning af 2022 Energifprojekter.....	6
Beslutning om klimareduktionsmål til DK2020-planen.....	10
Beslutning om tilladelse til opsætning af ladestandere.....	14
Orientering om foreløbige resultater af et grønt vareleverancesystem.....	18
Orientering om udlån af elcykler til borgere.....	21
Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og deltagelse i forsøgsordning.....	24
Vedligehold af belysning i Slotsgade og rundkørslen på A6 i Fredensborg.....	27
Orientering om status på A6.....	30
Beslutning om godkendelse af trafikale løsninger og udbygningsaftale til lokalplan K107 for Kokke	33
Beslutning om vedtagelse af forslag til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd samt tilhørende n	37
Beslutning om prioritering af lokalplanarbejde.....	43
Beslutning om igangsætning af Lokalplan F125 Lystholm Daginstitution.....	46
Sager behandlet på lukket møde den 2. februar 2022.....	48
Orientering.....	49
Sager på vej per 2. februar 2022.....	50
Digitalt underskriftsblad den 2. februar 2022.....	51

Punkt 15: Godkendelse af dagsordenen

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Dagsordenen godkendt.

Punkt 16: Træffetid

22/1560

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Kl. 17.00 havde Anita Bischoff og Svend Bischoff foretræde vedrørende Præstevej 12A. præsentationen vedhæftet.

Kl. 17.10 havde Lars Schönewolf-Greulich og Kristian Vinggaard i forbindelse med sag nr. 20. ”Beslutning om tilladelse til opsætning af ladestandere”.

Bilag

Præsentation - Anita og Svend Bischoff ved foretræde den 2. februar 2022.pdf

Præsentation ifb. foretræde fra Lars Schönewolf-Greulich- Uno X - Energistation - Humlebæk.pdf

Punkt 17: Præsentation af fagudvalgets ansvarsområder

22/2272

Beslutningstema

Præsentation af fagområderne under Plan-, Trafik- og Klimaudvalget fremlægges til orientering.

Sagsfremstilling og økonomi

Der gives en præsentation af fagområderne under Plan-, Trafik- og Klimaudvalget. Der afsættes 60 min. i alt til præsentation af området.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Kommunalfuldmagten

Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Evaluerings af nærværende sag er ikke relevant.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At præsentationerne tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Præsentation af fagområder PTK

Punkt 18: Godkendelse af udmøntning af 2022 Energitprojekter

21/33098

Beslutningstema

Godkendelse af udmøntning af nye energiprojekter i 2022 og godkendelse af justering af energimodel.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget har den 5. januar 2022 godkendt at overføre uafsluttede energiprojekter fra 2021 til 2022.

For at sikre styring af Kommunens energiforbrug følges forbruget løbende i energiledelsesprogrammet MinEnergi2.0. Der henvises bilag 1.

For forsat optimering af energiforbruget forlægges nye energiprojekter, som ønskes gennemført i synergi med vedligeholdelsesprojekter på de kommunale bygninger.

Der er aktuelt nogle energiprojekter, der ikke kan gennemføres ud fra den gældende energimodel, (rentabilitetsmodellen), men som ville være hensigtsmæssige at gennemføre af hensyn til klimaindsatsen, indeklima for medarbejderne, kommunens økonomi på lang sigt, idet priserne på fossil energi eksempelvis forventes at stige, mv. Det gælder ikke mindst projekter om varmforsyning, hvor kommunen kan spille en central rolle i forhold til udrulning af grøn varmforsyning. Derfor foreslås en justering af den gældende beregningsmodel for kommunens energiprojekter.

Justering af energimodel:

Rentabilitetskravet er sænket fra 1,33 til 1,1 med virkning fra 1. januar 2021 iht. budgetforlig 2021-2024, side 9 afsnit "En bæredygtig kommune". Herudover ser Plan, Trafik og Miljø udvalget gerne, at der fremadrettet også kan arbejdes med projekter med en rentabilitet på mindre end 1,1.

Erfaringsmæssigt er der en række energibesparende tiltag (fx facadeisolering, vinduesudskiftning og andre klimaskærmoptimeringer samt ventilationsprojekter, belysningsprojekter og konvertering af gaskedler til fjernvarme eller varmepumper), som giver energibesparelser, CO2 reduktioner og medfører bedre indeklima/komfort men, som ikke er rentable i forhold til det nuværende rentabilitets krav på 1,1. Dette fordi den opnåede økonomiske besparelse ikke står mål med den investering, der skal til for at gennemføre projektet.

Derfor foreslås en ny energimodel som ud over rentabilitet, også tager CO2 reduktioner i betragtning ved at inddrage en CO2-skyggepris i beregningerne. Det foreslås, at Miljøministeriets anbefaling til skyggepris benyttes. Den er aktuelt 1.500 kr. per ton CO2^[1].

Udfasning af naturgas:

Ifølge Grøn Politik, af 25. nov. 2019, skal varmforsyningen i hele kommunen som geografisk område være fossilfri i 2035, og CO2-udledningen fra energiforbruget i kommunale bygninger skal reduceres ved at minimere brugen af fossile brændsler. Ifølge Ejendomsstrategi 2020 skal alle kommunens bygninger være bæredygtige i 2030.

Kommunen deltager i det tværkommunale Grøn Varme-projekt, hvor der udarbejdes en strategi for fossilfri varmforsyning - sammen med Hørsholm, Rudersdal og Helsingør kommuner samt Norfors, Holte Fjernvarme og Forsyning Helsingør. Som led i arbejdet har Norfors fremlagt foreløbige planer for udbygningen af fjernvarme. Det giver både kommunen og kommunens borgere bedre muligheder for at vurdere, om det er relevant at investere i varmepumper eller afvente fjernvarme, som alternativ til naturgasbaseret varmforsyning. Det skal desuden bemærkes, at det kan have betydning for realisering af fjernvarmeprojekter, om større bygninger, som kommunens bygninger, ønsker at tilslutte sig fjernvarme

For at opfylde kommunens mål om at udfase gaskedlerne i de kommunale ejendomme og erstatte dem med fjernvarme eller varmepumper foreslås det, at den nye energimodel benyttes, da projekterne ellers ikke vil være rentable.

Kommunen har knapt 40 ejendomme, som er opvarmet med naturgas. Hovedparten af gaskedlerne har nået deres forventede levealder og står overfor udskiftning de kommende år, inden der opstår for mange akutte driftsproblemer til gene for brugerne af bygningerne. Det samlede naturgasforbrug for de 40 ejendomme er ca. 400.000 m³. Det medfører en årlig CO2 udledning på ca. 890 tons. Hvis naturgasfyrene erstattes med varmepumper eller fjernvarme, kan CO2 udledningen reduceres til 1/3. CO2 udledningen vil desuden falde yderligere i de kommende år i takt med, at elproduktionen bliver stadig grønnere og går mod en nul CO2 udledning i 2030.

Med de nuværende energipriser på naturgas, el og fjernvarme, er det ikke muligt at gennemføre rentable energiprojekter, hvor naturgas konverteres til fjernvarme eller varmepumper. Der er ofte øgede, ingen eller kun en lille økonomisk driftsbesparelse, forbundet med en sådan konvertering, når der ikke tages hensyn til, at prisen på fossil energi kan forventes at stige i de kommende år. Samtidigt er etableringsudgifterne væsentligt større ved en konvertering, end ved udskiftning til en ny gaskedel. Vi er opmærksomme på at priserne løbende ændres, hvorfor forholdene også løbende følges/overvåges.

Det skønnes at konvertering af alle de kommunale gaskedler fra gas til varmepumper/fjernvarme vil koste ca. 20 mio. kr. Der er som beskrevet ovenfor dialog med fjernvarmeselskabet om deres planer for udvidelse af fjernvarmeområder, så flere kommunale ejendomme kan konverteres til fjernvarme.

Der er i budgetrevision 31/10-21 overført et restbudget på 2,9 mio. kr. af budgettet til energioptimering til grønne aktiviteter, hvor rentabilitetsmålet ikke opfyldes, men hvor der kan spares CO2 udledning.

Fredensborg Skole på Benediktevej er et eksempel på en ejendom med gaskedler der er tjenlig til udskiftning:

Skolen har et årligt gasforbrug på 60.000 m³, som svarer til en CO2 belastning på 134 ton.

En konvertering til varmepumpe vurderes at koste ca. 2,2 mio. kr.

Med en varmepumpe vil det årlige elforbrug blive ca. 220.000 kWh og CO2 belastningen ca. 49 ton (og faldende i takt med, at elforsyningen i stigende grad er baseret på vedvarende energi). Der er altså opnået en reduktion i CO2 belastninger på 85 ton om året.

Med de nuværende energipriser er der ikke nogen økonomisk besparelse ved konverteringen til varmepumpe med mindre man inddrage en foreslåede CO2-skyggepris på 1.500 kr. per ton CO2 i beregningerne:

Energiudgift – årligt forbrug:

Naturgas: 60.000 m³ x 6,42 kr./m³ = 385.000 kr./år

Varmepumpe: 220.000 kWh x 1,75 kr./kWh = 385.000 kr./år

Besparelse ved varmepumpe: 0 kr.

Beregning af rentabilitet med CO2-skyggepris:

Besparelse: B = 85 ton CO2 x 1.500 kr./ton = 127.500 kr.

Investering: I = 2.300.000 kr.

Levetid: L = 20 år

Det giver en rentabilitet på: $R = B \times L / I = 127.500 \text{ kr.} \times 20 \text{ år} / 2.300.000 \text{ kr.} = 1,11$

Det viser, at det med den foreslåede nye CO2-energimodel er muligt at gennemføre energiprojekter, der ellers ikke ville være rentable.

Foreløbige yderligere tiltag for bygninger i 2022:

Udover overførte energiprojekter fra 2021, som allerede er budgetlagt, ønskes nye energiprojekter igangsat med investeringer på 3,342 mio. kr. i 2022. Se bilag 2.

Der foreligger 5 nye projekter beregnet med rentabilitet uden CO2-skyggepris. De 3 af dem er energiprojekter, der kan gennemføres i synergi med vedligeholdelses projekter som energioptimerende tiltag. Projekterne gennemføres under forudsætning af at vedligeholdelsesprojekterne udføres. De to øvrige er tillægsbevillinger til projekter overført fra 2021 til 2022, hvor rentabiliteten sænkes fra 1,33 til 1,0 for at imødegå prisstigninger og projekterne er forbundet med risiko for uforudsete udgifter.

Der udover foreligger der 6 projekter, der er beregnet efter den nye CO2-energimodel, hvor der indgår CO2-skyggepris i rentabiliteten. Projekter der ikke ellers ikke vil kunne gennemføres. Disse projekter finansieres af det overførte rådighedsbeløb på 2,799 mio. kr. samt den forventede ikke disponerede overførsel fra 2021 på 0,177 mio. kr.

Endeligt bør der afsættes der en pulje på 1,5 mio. kr. til rentable energiprojekter (inkl. CO2-skyggepris), der løbende identificeres i løbet af 2022.

Der foreligger 2 projekter på Kejsersdal, som ikke er rentable ud fra ovenstående modeller, men ud fra en bæredygtigheds betragtning bør gennemføres.

Det er gennem længere tid undersøgt muligheder for at reparere bygningens varmepumpeanlæg, men det har ikke vist sig muligt. I mellem tiden har bygningen været el opvarmet med store varmeudgifter til følge. Derfor søges om midler til udskiftning af varmepumpeanlægget.

Det andet projekt er efterisolering af etageadskillelse i forbindelse med udskiftning af et tag, på Kejsersdal. Projektet medfører en mindre energibesparelse og er ikke rentabelt, men hvis det ikke gennemføres i forbindelse med tagprojektet vil det formentligt aldrig blive udført.

Økonomi og Finansiering

I 2021 er der budgetlagt med 5,512 mio. kr. til energiprojekter, hvoraf der er i 2021 er disponeret 2,713 mio. kr. til godkendte aktiviteter (jf. sag 20/52669) og dermed et rådighedsbeløb til kommende energiprojekter på 2,799 mio. kr.

Mio. kr.	Budget 2022
Budget til energiprojekter	5,512
Tidligere godkendte energiprojekter (sag 20/52669)	2,713
Rådighedsbeløb	2,799

Af bilag 2 fremgår forslag til nye projekter inklusiv og eksklusiv CO2 skyggepris samt bæredygtighedsprojekter for i alt 6,318 mio. kr. Heraf kan finansieres projekter for 2,799 mio. kr. af rådighedsbeløbet.

I forbindelse med overførselssagen mellem 2021 og 2022 ansøges der om at få overført restbudgettet på energioptimeringsbudgettet, som pt. udgør 0,359 mio. kr. og hvoraf der er disponeret 0,182 mio. kr. til projekt Nivå Havn - Vandskiklubben. Den resterende ikke disponerede andel af overførslen udgør 0,177 mio. kr. og som peges på anvendt til at finansiere de nye projekter. Vedtages dette ved overførselssagen mangler der finansiering på 3,342 mio. kr.

Mio. kr.	Nye energiprojekter i 2022
Projekter ekskl. CO2-skyggepris	0,972
Projekter inkl. CO2-skyggepris	4,476
Bæredygtighedsprojekter	0,870
I alt nye projekter	6,318
Rådighedsbeløb	2,799
Forventet ikke disponeret overførsel fra 2021	0,177
Manglende finansiering	3,342

Den foreslåede justering af energimodellen vil medføre et niveau for rentabiliteten, som medfører at projekter ikke længere kan finansiere sig selv.

Af kommunens økonomiske politik fremgår det, at gælden skal nedbringes, og derfor optager kommunen som udgangspunkt ikke nye lån. Undtaget herfor er dog investeringer i klima- og energibesparelser, hvor kommunen kan benytte den automatiske låneadgang til rentable projekter, der på samme tid kan nedbringe driftsudgifterne og forbedre miljø og klima.

For de foreslåede samlede energiinvesteringer i 2022 foreslås det, i lighed med tidligere års praksis i første omgang at følge det gældende princip og pege på lånefinansiering af de ca. 3,342 mio. kr. Der optages dog ikke lån før afslutningen af regnskab 2022, hvor man på linje med beslutningerne for 2019 og 2020 kan beslutte ikke at optage lånet og anvise en anden finansiering. Afgørelsen for 2021 afventer politisk beslutning februar 2022.

Byrådet har de seneste år valgt ikke at optage lån til energiprojekter. Det bør politisk drøftes om det fremadrettet vil være Byrådets holdning ikke at optage lån til energiforbedringer. Hvis Byrådet ikke mener at der skal optages lån, vil der skulle tages stilling til en budgetmæssig håndtering af disse udgifter. Dette kunne ske ved at der i forbindelse med den årlige budgetproces tages stilling til hvor meget Byrådet ønsker at afsætte til energiforbedrende projekter på lige fod med andre anlægsprojekter for den kommende budgetperiode.

[1] CO2-skyggeprisen er en standardværdisætning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved eksterne virkninger på miljøet. Standardværdien er fastlagt efter Klimarådets anbefaling for en CO2-afgift i 2030 på 1.500 kr./tons, som er nærmere beskrevet i deres rapport "Kendte veje og nye spor til en 70 pct. reduktion" fra marts 2020.

Bevilling

1.000 kr.		Forventet merforbrug/ finansiering			
Sted/tekst	Funktion/konto	2022	2023	2024	2025
1 Energioptimering	1104	3.342	0	0	0
I alt, anlæg		3.342	0	0	0
2 Låntagning		-3.342	0	0	0
I alt, Finansiering		-3.342	0	0	0

Noter: Negativt fortegn betyder en indtægt og positivt fortegn betyder en udgift.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

Nedbringelse af energiforbrug og hermed reduceret CO2 udledning fra de kommunale bygninger understøtter Byrådets pejlemærke nr. 8.

FNs verdensmål

7. Bæredygtig energi

Nedbringelse af energiforbrug og hermed reduceret CO2 udledning fra de kommunale bygninger understøtter FNs verdensmål nr. 7.

Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Investeringer i energiforbedrende tiltag vil nedsætte kommunens CO2 udslip.

Kompetence

Byrådet.

Indstilling

1. At ny CO2-energimodel godkendes for fremtidige projekter.
2. At nye projekter for 2022 godkendes til implementering.
3. At Byrådet for nuværende finansierer merbevillingen for 2022 gennem den automatiske låneadgang, men at endelig stilling til låneoptag først sker ved årsskiftet.
4. At prioritering og finansiering af nye energiprojekter fremover sker i forbindelse med den årlige budgetproces.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Anbefaler administrationen indstilling.

Bilag

Energiledelsesprogrammet MinEnergi2.0.pdf

Energiprojekter 2022.pdf

Punkt 19: Beslutning om klimareduktionsmål til DK2020-planen

20/51781

Beslutningstema

I forbindelse med DK2020-projektet skal kommunen beslutte de overordnede klimareduktionsmål for kommunen samt kommunens ambitionsniveau i forhold til reduktion af forbrugsrelaterede drivhusgasudledninger.

Sagsfremstilling og økonomi

Fredensborg Kommune deltager i det tværkommunale klimaprojekt DK2020, som besluttet af byrådet den 31. august 2020 (pkt. 104). Derfor er kommunen i gang med at udarbejde en klimaplan, der beskriver kommunens klimamål og -initiativer på kort og længere sigt. Planen skal både vise, hvordan kommunen som geografisk område reducerer drivhusgasudledningerne (klimareduktion), og hvordan kommunen bliver robust overfor de klimaforandringer, der kommer (klimatilpasning).

For at blive godkendt som en DK2020-plan skal det dokumenteres, at klimaplanen lever op til Parisaftalen og til kravene i standarden Climate Action Planning Framework. Afleveringsfristen for en politisk vedtaget plan er den 15. oktober 2022.

Reduktionsmål ifølge Grøn Politik

Fredensborg Kommune har allerede fastsat mål for reduktion af drivhusgasudledninger. Der er imidlertid behov for at konkretisere målene og fastlægge det overordnede ambitionsniveau, der skal fremgå af DK2020-planen.

Ifølge Grøn Politik er kommunens overordnede reduktionsmål:

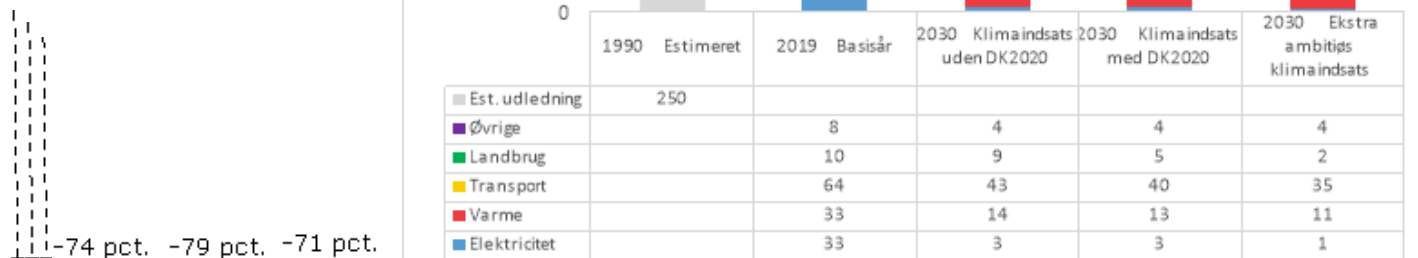
”Vi vil bekæmpe klimaudfordringerne med et ambitionsniveau, der lever op til Parisaftalens 1,5° C målsætning og regeringens mål om reduktion af drivhusgasser i 2030 med 70 pct. i forhold til niveauet i 1990 samt bidrage til at nå den regionale målsætning om en fossilfri el- og varmesektor i 2035 og fossilfri transportsektor i 2050.”

Delmål for 2030

Det er et krav i DK2020-projektet, at det fremgår af klimaplanen, hvordan: ”De ambitiøse mål i klimaplanen viser vejen til reduktion af udledninger på kort sigt (eksempelvis 2030) og klimaneutralitet på lang sigt (senest i 2050)”, jf. Climate Action Planning Framework.

Fremskrivninger af Fredensborg Kommunes udledninger viser, at kommunen kan reducere egne udledninger med mere end 70 pct. i 2030 i forhold til 1990 ved at fortsætte det nuværende aktivitetsniveau, dvs. uden der sættes yderligere nationale eller lokale klimatiltag i gang. Det skyldes især, at kommunen har arbejdet med klimaområdet over en årrække, og at omfanget af landbrug og industri er begrænset i kommunen. Dette er vist i Figur 1, og fremskrivningerne, der er lavet af Ea Energianalyse, er beskrevet nærmere i det vedlagte baggrundsnotat (Bilag 1).

Figur 1. Foreløbige fremskrivninger af drivhusgasudledningerne i Fredensborg Kommune



Kilde: Ea Energianalyse. Der er tale om foreløbige beregninger baseret på Energistyrelsens klimafremskrivning og Ea Energianalyses vurderinger af effekterne af lokale klimatiltag. Udledningerne i 1990 er estimeret ved en simpel tilbageskrivning af data for udledningerne i 2010.

Kommunernes udledninger og muligheder for klimareduktion er meget forskellige og er i høj grad bestemt af de lokale forhold. Det er betydeligt vanskeligere for en landbrugs- eller industrikommune at reducere udledningerne med 70 pct. Derfor ses det, at flere af de kommuner i Region Hovedstaden [1], der er i gang med at udarbejde DK2020-planer, forventer at fastsætte reduktionsmål, der er højere end 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990.

Ea Energianalyses beregninger viser, at hvis man tager udgangspunkt i Fredensborg Kommunes lokale forhold og handlemuligheder, kunne et ambitiøst, men realistisk, delmål for kommunen være at reducere udledningerne med omkring 75 pct. i 2030 i forhold til 1990 – svarende til, at udledningerne ikke må overstige 65.000 ton CO₂-ækvivalenter i 2030.

Målar for klimaneutralitet

Det er kommunens langsigtede mål at blive klimaneutral senest i 2050. Det svarer til kravet i DK2020-projektet og kan derfor fastholdes, medmindre der er et politisk ønske om at øge ambitionsniveauet ved at fremrykke årstallet for, hvornår kommunen skal være klimaneutral. Det er vanskeligt at forudsæ eller beregne, hvad det vil kræve at ændre mållåret, da der er stor usikkerhed om den teknologiske udvikling og nationale tiltag på lang sigt.

Nogle kommuner har valgt at fremrykke mållåret, eksempelvis Helsingør Kommune (2045), Roskilde Kommune (2040) og Furesø Kommune (2030). For hovedparten af de kommuner, der har en godkendt DK2020-plan, er målet dog at blive klimaneutral senest i 2050.

Indsats vedrørende forbrugsrelaterede udledninger

Fredensborg Kommune kan også markere sig som klimaambitiøs kommune ved at prioritere indsatser, der reducerer udledningerne af de såkaldte forbrugsrelaterede drivhusgasudledninger. Det er udledninger, der ikke indgår i det formelle klimaregnskab og derfor ikke tæller med i forhold til reduktionsmålet for 2030.

En del kommuner beskæftiger sig i stigende grad med forbrugsrelaterede udledninger, selvom det ikke direkte er et krav i DK2020-projektet, at klimaplanen beskriver mål og initiativer på dette område.

Forbrugsrelaterede udledninger stammer fra forbruget af varer og tjenesteydelser. Når kommunens institutioner, borgere og virksomheder køber ”ting og sager” (eksempelvis mad, tøj og byggematerialer), tæller udledningerne kun med i klimaregnskabet hos den kommune eller i det land, hvor produktet er produceret, hvilket sjældent svarer til kommunens eget geografiske område.

Der er stort potentiale for at reducere de forbrugsrelaterede udledninger, der udgør størstedelen af alle udledninger, og det er vigtigt for at nå de globale klimamål. Samtidig vil det formentlig kræve færre ressourcer at begrænse de forbrugsrelaterede udledninger end at begrænse de øvrige udledninger yderligere indenfor en kort årrække.

Kommunen har både mulighed for at påvirke forbrugsrelaterede udledninger direkte og indirekte – og Fredensborg Kommune arbejder i nogen grad med initiativer på begge områder i dag. Den direkte påvirkning sker eksempelvis, når klimahensyn indgår i kommunens indkøb, og når kommunen stiller klimakrav i forbindelse med anlægsprojekter. Den indirekte påvirkning handler om at understøtte borgere og virksomheders indsatser for at reducere klimabelastningen. Det kunne eksempelvis være ved at stille information og redskaber til rådighed eller ved at give støtte til nye ideer og fællesskaber, der kan reducere klimabelastningen af forbrug, fx initiativer til øget genbrug.

Hvis der er opbakning til, at DK2020-planen indeholder initiativer vedrørende forbrugsrelaterede udledninger, vil administrationen fremlægge et oplæg til, hvordan indsatserne kan målrettes og udvides i en senere sag.

Klimatilpasning

DK2020-planen skal også indeholde ambitiøse mål vedrørende klimatilpasning, og planen skal beskrive alle relevante klimarisici – også vedrørende varme/tørke, som ikke tidligere har været en del af Fredensborg Kommunes klimatilpasningsplan. Klimatilpasningsplan 2022 er under udarbejdelse parallelt med DK2020-planen. Det forventes, at de to planer forelægges til godkendelse på samme tid.

Økonomi

DK2020-planen vil indeholde beskrivelser af det forventede investeringsbehov for implementering af planen samt redegørelse for, i hvilket omfang der er bevilliget midler til de enkelte indsatser, eller der er behov for yderligere finansiering eller omprioritering af midler for at gennemføre planerne.

[1] Fx Furesø Kommune, Tårnby Kommune og Gentofte Kommune

Bevilling

Nærværende sag har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag: 8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem.

FN's verdensmål: 6. Rent vand og sanitet, 7. Bæredygtig energi, 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund, 12. Ansvarligt forbrug og produktion, 13. Klimaindsats.

Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant på nuværende tidspunkt – men følger, når udkastet til klimaplan forelægges til godkendelse.

Kompetence

Byrådet

Indstilling 1-2 behandles forudgående i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling 3 behandles forudgående i Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling.

Kommunikation

De besluttede klimareduktionsmål vil danne rammen for det videre arbejde med DK2020-projektet. Der vil blive udarbejdet en kommunikationsplan for lancering og implementering af klimaplanen.

Indstilling

1. At det godkendes, at det er Fredensborg Kommunes mål at reducere drivhusgasudledningerne i kommunen som geografisk område med mindst 75 pct. i 2030 i forhold til udledningerne i 1990 – svarende til, at udledningerne ikke må overstige 65.000 ton CO₂-ækvivalenter i 2030.
2. At Fredensborg Kommune fastholder målet om at være klimaneutral senest i 2050.
3. At det godkendes, at klimaplanen indeholder en samlet, målrettet indsats vedrørende forbrugsrelaterede udledninger, og at administrationen forelægger en plan herfor snarest.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Anbefaler administrationen indstilling 1 og 2.

Udvalget ønsker, at kommunens ambitiøse klimaarbejde skal fastholdes, og at der bør arbejdes for klimaneutralitet før 2050 fx 2040 eller 2045. Udvalget ønsker en drøftelse af mulighederne for dette, når DK-2020-planen er godkendt.

Bilag

Bilag 1_DK2020 Fastsættelse af reduktionsmål for drivhusgasudledninger i FK.pdf

Punkt 20: Beslutning om tilladelse til opsætning af ladestandere

21/32865

Beslutningstema

Beslutning om tilladelse til opsætning af ladestandere i Fredensborg og Humlebæk i forbindelse med henvendelse fra en kommerciel ladestanderoperatør.

Sagsfremstilling og økonomi

Efter mange års stilstand på det kommercielle marked er udbygningen af ladeinfrastruktur i rivende udvikling. Til orientering har en kommerciel ladestanderoperatør i november 2021 henvendt sig til Fredensborg Kommune vedrørende opsætning af destinations ladestandere på vejarealer i henholdsvis Humlebæk og Fredensborg bymidte, se Bilag 1.

Som det beskrives i det følgende, forventes ny lovgivning snart at give kommuner mulighed for at udbyde eget areal til offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur. I dag har kommunen hverken mulighed for at lave udbud af arealer til ladestandere eller for selv at opsætte offentligt tilgængelige ladestandere. Det gælder også for kommunens medarbejdere. Kommunen kan alene give private ladeoperatører tilladelse til at benytte et offentligt vejareal til ladestandere, hvis kommunen modtager en ansøgning herom. Der skal derfor træffes beslutning om, hvorvidt kommunen skal give tilladelse til opsætning af ladestandere på parkeringsarealer langs offentlig vej, eller om kommunen skal afvente den nye lovgivning, så de mest fordelagtige aftaler kan indgås på markedsvilkår.

Destinationsladning i byerne

Fra 2018-2020 er antallet af elbiler i Fredensborg Kommunes husholdninger næsten firdoblet og tallene for 2021 forventes at være steget betydeligt.

I dag er der 13 kommercielle ladepladser fordelt på 4 lokationer i kommunen. Heraf er 11 pladser til destinationsladning (11-22 kW) og 2 er til hurtigladning (50 kW). Placeringerne er ved Føtex Kokkedal, Louisiana, Humlebæk Centeret og Nivaagaards Malerisamling. Ladepladserne er etableret og drives af private ladeoperatører. Opsætning af en destinationslader vurderes at koste 25.000-50.000 kr. Ladestanderne er tilgængelige for offentligheden i den forstand, at de kan tilgås af alle, som downloader operatørens app.

Service mål for offentlig opladning

Byrådet vedtog d. 21. december 2020, jf. sag 20/49408, en målsætning for offentlighedens adgang til ladestandere, som en del af Handlingsplan for grøn mobilitet i Fredensborg Kommune:

I 2025 skal borgere i Fredensborg Kommunes bysamfund maksimalt have 500 meter til en offentlig tilgængelig ladestander.

Den 23. november 2021 afsatte Infrastruktur- & Teknikudvalget 1,4 mio. kr. til medfinansiering af offentlige tilgængelige destinations ladestandere (11-22 kW) ved 34 kommunale bygninger i 2022-2024 med vedtagelsen af Handleplan for infrastruktur og mobilitet, jf. sag 20/51188. Midlerne er afsat under forudsætning af, at den lovændring, som i øjeblikket forberedes, muliggør kommunale udbud og medfinansiering af kontrakter med kommercielle ladeoperatører, jf. sag 21/21508. Hvis ladestanderne skal være til rådighed for offentligheden, skal de udbydes i offentligt udbud efter de forventede nye regler, se mere nedenfor.

Ved opsætning af ladestandere ved de 34 kommunale bygninger lever Fredensborg Kommune op til kravene i ladestanderbekendtgørelsen^[1]. Såfremt det bliver lovligt at gøre de 34 ladestandere ved kommunale bygninger offentlig tilgængelige, får 65 % af alle borgere i kommunens bysamfund maks. 500 meter til en ladestander. Det vil sige, at der fortsat vil være behov for yderligere ladepunkter i kommunen.

I 2030 er der minimum behov for 38 offentlig tilgængelige ladepunkter i Fredensborg Kommune, til de borgere, der ikke kan lade op hjemme, se Bilag 2 for prognose og udregning af ladebehov. I Fredensborg Kommune parkerer 7 % af beboerne på vejarealer ved deres bolig, hvor de ingen fast parkeringsplads har. De er afhængige af offentlige ladestandere, hvis de investerer i en elbil.

Lovgivning

Den skrevne lovgivning indeholder i dag ikke hjemmel til, at kommuner kan etablere og drive offentlig tilgængelige ladestandere og/eller udbyde varetagelsen af denne opgave til private.

Etablering af offentlige tilgængelige ladestandere og levering af opladningstjenester er således efter de gældende regler en opgave, som alene kan varetages af private.

I foråret 2022 forventes ny lovgivning at træde i kraft, som betyder, at kommunerne i langt højere grad kan deltage i udruiningen af ladeinfrastruktur. Kommunerne kan planlægge for placeringen af offentlig ladeinfrastruktur ved at udbyde kommunale arealer, hvor man ønsker en offentlig ladeplads.^[2] De aftaler, som kommunerne udbyder, skal indgås på markedsmæssige vilkår med en privat ladeoperatør, se mere om lovgivningen i Bilag 2.

Tilladelse til råden over vejareal

Efter de nugældende regler kan kommuner som vejmyndighed efter vejlovens § 80, give kommercielle operatører tilladelse til råden over vejareal, hvis de ønsker at etablere en ladeplads på offentlig vej. Fra 2010-2020 har blot to operatører henvendt sig til Fredensborg Kommune. I dag findes der kun én offentlig parkeringsplads på vejmatrikel med kommercielle ladepladser; Clever har tilladelse til at drive ladevirksomhed på fire pladser ved Humlebæk Centeret fra 2016-2026. Muligheden for at give råden over vejareal til ladepladser på offentlig vej forventes at bortfalde med den nye lovgivning. Herefter vil alle ladepladser på kommunale vejmatrিকler skulle medtages i et udbud.

Den kommende lovgivning har betydet, at ladeoperatører har henvendt sig til en række danske kommuner i efteråret 2021 om råden over vejareal tilladelser. Hvis de får en tilladelse inden d. 1. april 2022, hvor loven forventes at træde i kraft, behøver de ikke at vinde et udbud, men kan i stedet få de gode placeringer i hus efter "først-til-mølle" princippet, som hersker i dag. De behøver heller ikke leve op til en række krav om offentlighedens adgang til pladserne, som den kommende lov forventes at ville sikre.

Den nye lovgivning kan reelt betyde, at udviklingen i ladestandermarkedet vil stagnere, da kommuner først skal igennem en udbudsproces, inden ladestanderne kan blive opsat. Når 98 kommuner samtidigt udbyder en række placeringer til ladestanderne, og dermed mangedobler antallet af ladepunkter i Danmark, må vi forvente en længere ventetid på sagsbehandlingen hos elselskaberne.

Ved at give en tilladelse til råden over vejareal nu kan det sikres, at der hurtigt kommer flere offentlige ladestanderne i Fredensborg Kommune. I et brev til de danske kommuner per 23. september 2021 opfordrer transportministeren til, at der fortsat gives tilladelse til opsætning af ladestanderne efter §80 i Vejloven, så udviklingen ikke går i stå, se Bilag 3.

Aktuel ansøgning om destinationsladepladser

En ladeoperatør har henvendt sig i november 2021 om tre mulige placeringer for opsætning af i alt 20 destinationsladepladser (11-22 kW) i Fredensborg Kommune, se Bilag 1. De ønsker, at standerne står klar i sommeren 2022. Operatøren betaler for etablering af anlægget. For at ladepladserne kan udnyttes optimalt ønsker operatøren en tidsbegrænsning på parkeringsarealet på tre timer.

Otte af pladserne, som de foreslår, er på kommunalt areal og ikke på offentlig vej. Disse kan der derfor ikke gives en tilladelse til på nuværende tidspunkt. De resterende 12 pladser kan få en råden over vejareal tilladelse.

Fredensborg Bymidte

Der er ansøgt om 8 pladser tæt på hovedgaden i Fredensborg By ved Chrst Boecksvej. De ansøgte pladser er markeret på kortet i Bilag 4. Ladestanderbekendtgørelsen udløser krav til opsætning af ladestanderne ved to kommunale bygninger indenfor 500 meter af den ansøgte placering. Det forventes derfor, at Fredensborg Kommune selv udbyder pladser til offentlige ladestanderne tæt ved hovedgaden inden 2025. Fredensborg Kommune er afhængig af lovændringen og en kommende bekendtgørelse, før et udbud kan offentliggøres. Forventningen er, at de første offentlige ladestanderne udbudt af Fredensborg Kommune tidligst kan stå færdig i 2023 og senest i 2025. Der er ingen ladepunkter i Fredensborg By i dag.

Humlebæk Bymidte

Derudover ansøges om en udvidelse af operatørens eksisterende ladepladser fra 4 til 8 ved Humlebæk Centeret. De ansøgte pladser er markeret på kortet i Bilag 5. Kapaciteten på i alt 8 ladepladser pr. sted skal sikre, at man ikke kører forgæves til en optaget ladeplads. Da ladestanderbekendtgørelsen udløser krav til opsætning af ladestanderne ved fem kommunale bygninger indenfor 500 meter af den ansøgte placering forventes det, at Fredensborg Kommune selv udbyder pladser til offentlige ladestanderne i bymidten.

En ladeplads fjerner en parkeringsplads

Det er vigtigt at holde sig for øje, at en ladeplads ikke er en parkeringsplads og dermed resulterer i nedlæggelsen af en offentlig parkeringsplads. Formålet vil fremover være at oplade elbiler på arealet og ikke at parkere der. Der er få områder med offentlige parkeringsarealer på vejmatrikel i Fredensborg Kommune, se kort i Bilag 2.

Tidligere parkeringsanalyser tyder dog ikke på, at der er mangel på parkeringspladser i de to ansøgte områder, se tabel 1.

Tabel 1 Behovet for parkeringspladser

	Antal pladser	Antal optagede pladser (gns)	Antal optagede pladser (højeste måling)	Tidspunkt for højeste måling
Chrst. Boecksvej	42	42 %	62 %	Lørdag kl. 11-14
Humblebæk Centeret	126	36 %	60 %	Hverdage kl. 17

Baseret på parkeringsanalyser i henholdsvis Fredensborg Bymidte (2017) og Humlebæk Bymidte (2019).

Nedlæggelsen af parkeringspladser for at etablere ladepladser i de to ansøgte områder vurderes derfor til, at have flere fordele end ulemper, da det sikrer flere ladepladser i bymidterne inden sommeren 2022 og ikke tyder på at fortrænge nødvendigt parkeringsareal. Ulempen ved en ”først-til-mølle” tildeling af areal bør opvejes mod fordelene ved at få etableret ladepladserne hurtigt, så udrulningen af ladeinfrastruktur ikke går i stå.

[1] Bestemmelse i ladestanderbekendtgørelsen (BEK nr. 181 af 05/03/2020) stiller krav til at store virksomheder ved bygninger, som de benytter eller udlejer, med mere end 20 p-pladser skal opsætte én ladestander inden 1. januar 2025. Bekendtgørelsen udløser krav til 34 ladestander ved kommunale bygninger i Fredensborg Kommune, se destinationer i bilag 2. Bekendtgørelsen forpligter ikke bygningsejer til at standerne skal være tilgængelige for offentligheden.

[2] At en ladeplads er offentligt tilgængelig i lovens forstand betyder, at elbilister let og bekvemt kan betale uden at det er nødvendigt at indgå en kontrakt med operatøren af ladestanderen. Pladsen kan ikke forbeholdes operatørens egne kunder, og der skal skiltes med priserne for opladning.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

13. Klimaindsatsen

17. Partnerskaber for handling

Kompetence

Byrådet.

Indstilling

1. At administrationen arbejder for, at kommercielle ladeoperatører kan opnå råden over vejareal tilladelse til offentlig ladeinfrastruktur inden den 1. april 2022.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Anbefaler administrationen indstilling.

Udvalget ønsker, at der også opsættes ladestander i Nivå, Kokkedal og i landområdet.

Udvalget ønsker tillige at der skabes overblik over fremdriften for opsætning i de almene boligområder.

Bilag

Bilag 1_henvendelse fra Clever.pdf

Bilag 2_notat om planlægning for offentlige ladestander

Bilag 3 brev til kommunerne vedrørende ladeinfrastruktur.pdf

Bilag 4 Kort over Fredensborg By

Bilag 5. Kort over Humlebæk By

Punkt 21: Orientering om foreløbige resultater af et grønt vareleverancesystem

20/50686

Beslutningstema

Orientering om de foreløbige resultater af et grønt vareleverancesystem på Fredensborg Rådhus.

Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet besluttede d. 21. december 2020, jf. sag 20/49408, at implementere et grønt vareleverancesystem i Handlingsplan for grøn mobilitet i Fredensborg Kommune. Målsætningen er at:

> I 2025 skal 50 pct. af den kommunalt finansierede transport være drevet af grønne drivmidler og i 2035 skal 90 pct. være fossilfri.

For at nå denne målsætning er det nødvendigt at arbejde med den transport, som Fredensborg Kommunes mange indkøb genererer. Derfor blev der i budgetforliget 2021-2024 afsat 1.440.000 kr., jf. sag 18/29868, til at implementere et grønt vareleverancesystem i kommunen.

Med et grønt vareleverancesystem samles varer til rådhuset, og senere andre kommunale arbejdspladser, på et fjernlager opereret af én logistikvirksomhed. Varerne fordeles derefter i én elvarevogn eller ellastbil. Dermed reduceres såvel antallet af daglige leverancer som klima- og miljøbelastningen fra hver leveret vare. Det er alle varettyper, udover fødevarer, store byggevarer og ombytning af tekstiler, der bliver bestilt til fjernlageret. Undtagelsen af fødevarer skyldes, at systemet ikke har mulighed for at håndtere de hygiejne- og køleforhold, som fødevarer kræver.

I 2021 var der afsat midler til at starte systemet op på Fredensborg Rådhus, mens der fra 2022-2024 er afsat midler til, at resterende kommunale institutioner tilknyttes vareleverancesystemet. I 2022 forventes systemet derfor at blive udrullet i de fire bysamfund i Fredensborg Kommune, således at de resterende kommunale institutioner kan komme med på ordningen.

Et grønt vareleverance system på Fredensborg Rådhus

Det grønne vareleverancesystem blev udbudt i første kvartal af 2021 og har været i drift siden 1. juli på Fredensborg Rådhus.

I perioden er Fredensborg Rådhus gået over til at modtage pakker 1-2 gange om ugen i stedet for at modtage pakker flere gange dagligt. På det halve år har 247 diesel varebiler været forbi fjernlageret i Lyngby med pakker til Fredensborg Rådhus. Herefter er pakkerne blevet samlet og omlastet på elkøretøjer, som har været forbi Fredensborg Rådhus 44 gange fra juli 2021 til december 2021, se tabel 1. Det betyder et fald på 82 % i antal leverancer til Fredensborg Rådhus.

Tabel 1: Antal leverancer til Fredensborg Rådhus

Juli-december 2021	Fjernlager	Fredensborg Rådhus
Antal leverancer (køretøjer)	247 dieselmotorer	44 elbiler
Antal pakker	594	594

De fleste varer kommer fra store transportcentre i Høje Taastrup, Roskilde, Køge, Slagelse og København. Herfra køres de nordpå og efter en omlastning i Lyngby Taarbæk Kommune på fjernlageret, bliver antallet af biler reduceret og erstattet med et elkøretøj. Det har givet en total besparelse på 1,8 ton CO₂ [\[1\]](#) i perioden og sparet 7308 kørt km. Hvis CO₂-besparelsen opgøres per geografisk område, kommer den især Rudersdal og Hørsholm Kommune til gode, da det hovedsageligt er på deres strækning af Helsingørmotorvejen at en dieselmotor bliver erstattet af en elbil. Det er dog kun ved sammenligning af de enkeltes kommuners klimaregnskaber, fx i forbindelse med DK2020, at det er relevant at skelne mellem, hvilket geografisk område udledningerne finder sted i.

Reduktionen i antal leverancer giver samtidig bedre arbejdsforhold for medarbejderne, der tager imod varer. Det er en lettelse af deres arbejdsgange, at de ved, hvornår varen kommer, og at de ikke skal stå klar til at tage imod varen, da operatøren selv sætter varerne i rådhusets kælder.

Fremtidigt potentiale

Baseret på data fra november 2021, hvor systemet var færdigimplementeret på rådhuset, kan CO₂-udledningen fra varetransporten reduceres med 7,2 ton årligt for Fredensborg Rådhus. Det forventes, at antal leverancer kan blive reduceret med 90 %. CO₂-besparelsen øges væsentligt, når institutioner og skoler tilmelder sig ordningen i løbet af 2022. Udvalget vil blive orienteret om resultaterne af næste fase af udrulningen i slutningen af 2022.

Implementeringen af et grønt vareleverancesystem vil indgå i DK2020-klimaplanen som en indsats, der reducerer CO₂-udledningen fra den tunge transport. Projektet understøtter et grønt logistiknetværk i Nordsjælland, hvor Hørsholm og Lyngby-Taarbæk Kommune allerede benytter samme vareleverancesystem. Siden Fredensborg Kommunes indtrædelse er også Helsingør Kommune blevet tilknyttet ordningen. Fredensborg Kommune er desuden blevet kontaktet af en række andre kommuner i Nordsjælland, som gerne vil høre mere om systemet. Det grønne vareleverancesystem skal hjælpe med at styrke markedsudviklingen indenfor grøn varetransport og i september blev en af Danmarks første el-lastbiler indført i flåden af biler, som kører til Fredensborg Rådhus, se nedenfor.



[1] Beregningerne er baseret på antal erstattede kørte km fra lageret i Lyngby til Fredensborg Rådhus og retur i et lavemissionskøretøj (el) i stedet for en diesel varevogn. En el-varevogn er antaget at udlede 23 g CO₂eq/km, hvoraf Wh/km (WLTP) er sat til 259 og hvor der udledes 0,09 kg CO₂e/kWh. Emissionsfaktoren er fastlagt efter Energistyrelsens rapport, Samfundsøkonomiske beregningsforudsætninger for energipriser og emissioner, oktober 2019. En diesel varevogn er antaget at udlede 204 g CO₂eq per km kørt og er fastlagt efter notatet fra Energistyrelsen i 2020 Emissionsfaktorer for vejtransporten (pr. km.). Antagelserne, der ligger til grund for beregningerne, følger Energistyrelsens seneste basisfremskrivning 2019.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

13. Klimaindsatsen

17. Partnerskaber for handling

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Kommunikation

Der er udsendt en pressemeddelelse den 1. juli 2021 i forbindelse med opstart af vareleverancesystemet på Fredensborg Rådhus. I forbindelse med tilføjelsen af en el-lastbil til flåden af køretøjer, der leverer varer til rådhuset, blev der også udsendt en pressemeddelelse den 9. september 2021. Internt er medarbejdere bl.a. blevet orienteret om opstart på det nye system via et rådhusinformationsmøde, intranettet "hosfredre" og i diverse netværk, som går på tværs af organisationen.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 22: Orientering om udlån af elcykler til borgere

22/731

Beslutningstema

Orientering om resultaterne af Fredensborg Kommunes udlån af elcykler til borgere i perioden 2019-2021.

Sagsfremstilling og økonomi

Siden 2019 har Fredensborg Kommune udlånt elcykler til borgere, som vil prøve et alternativ til bil på vej på arbejde. Formålet med projektet er at fremme grønne transportvaner og reducere udledningen af CO2 fra biltrafikken. Indsatsen bygger ovenpå regionale pilotprojekters erfaringer med test af elcykler og et vaneændringsprincip om at ”øvelse gør mester”.

I perioden 2019-2021 har 230 borgere tilmeldt sig til at låne en almindelig elcykel eller en el-ladcykel af Fredensborg Kommune. De har lånt elcykel, lås, regnslag, cykeltasker, hjelm og refleksvest i en måned mod at de lod bilen stå og i stedet prøvede at cykle til arbejde. Under udlånet skal deltagerne give status på, hvordan det går med at cykle. Deres historier bliver delt med de andre deltagere på facebook for at inspirere og motivere. Borgerne har tilbagelagt godt 80.000 km på Fredensborg Kommunes elcykler Elvira, Elvis, Elton, Ellen, Elisabeth, Elmer, Else, Elsa, Elmo og Elliot.

Resultaterne af udlånet

Generelt bliver cyklen benyttet til kortere ture i Fredensborg Kommune. Transportvaneundersøgelser blandt borgere i kommunen viser at 51 % af turene på cykel er mellem 0-4 km, mens 48 % er mellem 4-10 km, og kun 1 % af turene er over 10 km.^[1]

På elcykel har deltagerne dog udvidet normalen for cykelafstande i kommunen. Evalueringen^[2], blandt deltagerne som har lånt en elcykel, viser at dem som fortsætter med at cykle i gennemsnit har 12 km til arbejde. De borgere der stopper med at cykle til arbejde efter udlånet har i gennemsnit 19 km. Begrundelsen for ikke at fortsætte med at elcykle er ofte, at pendlingstiden bliver for lang.

Lån af en elcykel har også udvidet antallet af dage, som deltagerne cykler på arbejde, se tabel 1.

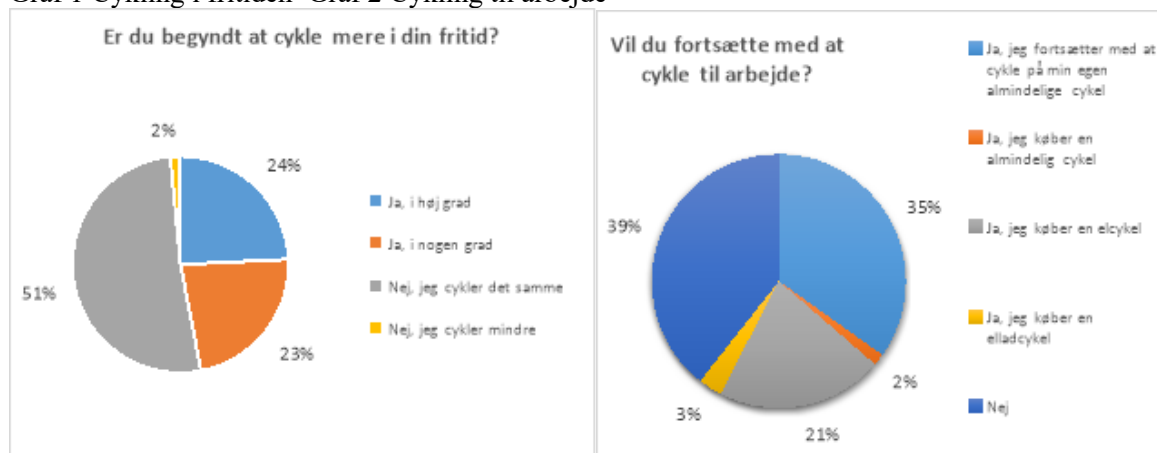
Tabel 1 Cykeldage

Gennemsnit	Inden udlånet	Under udlånet	Efter udlånet
Hvor mange dage om ugen cyklede du til arbejde?	0,7	2,5	2,4

Evalueringen blandt deltagerne indikerer at testforløbet radikalt kan ændre transportvaner, se graf 1 og 2. Eksempelvis svarer 47 % af deltagerne at de cykler mere i fritiden efter de har prøvet elcyklen, mens at 61 % af deltagerne vil fortsætte med at cykle til arbejde efter udlånet.

Baseret på deltagernes evaluering har projektet sparet 12 ton CO2 i udlånsperioden ved at erstatte cykel med bil, og 63 ton CO2 årligt efterfølgende pga. varige vaneændringer.

Graf 1 Cykling i fritiden Graf 2 Cykling til arbejde



Hvad siger deltagerne?

En mere aktiv hverdag, at springe bilkøen over, naturoplevelser og motion er bare nogle af de bevæggrunde borgerne har for at teste én af Fredensborg Kommunes elcykler.

I mange tilfælde overrasker elcyklens kvaliteter deltagerne:

”Til at starte med synes jeg at det var lidt langt at cykle, men det går så godt, at vi nu overvejer at købe cykler, som vi kan bruge til og fra arbejde er par gange om ugen og lade bilen stå.” siger Lianne, der cykler 11 km mellem Fredensborg og Hillerød, når hun skal på arbejde.

Sara, der cykler 12 km hver vej mellem Humlebæk og Helsingør til arbejde – en tur hun før tog i bil, siger at elcyklen har vist hende et alternativ:

”Det er seriøst det fedeste jeg længe har prøvet - at cykle 30 km i timen i konstant medvind langs en af de smukkeste strækninger i landet,” fortæller Sara. ”Jeg cykler 12 km hver vej, hvilket tager ca. 25 minutter fra dør til dør, præcis som med bil. Tak for muligheden for at låne en elcykel, det er meget vanedannende!”

Siden 2020 har Fredensborg Kommune også udlånt el-ladcykler til familier. De bliver benyttet i lokalområdet og har erstattet bilen for flere familier:

”Flere gange om ugen er vi på tur med alle ungerne, og de nyder det i fulde drag.

Vi har mange gange, cyklet rundt i Nivå omkring kirken med markerne, får og køer - hvilket den mindste Vilas er meget vild med. Vi har faktisk skilt os af med bilen, så nu er jeg blevet helt afhængig af cyklen,” fortæller Daniel.

Økonomi

Projektet er finansieret af driftsmidler på trafik- og klimaområdet og er forankret i Handleplan for Mobilitet og Infrastruktur 2018-2021 og Handleplan for grøn mobilitet 2020-2022.

De årlige udgifter til projektet vurderes at være i omegnen af 50.000 kr., jf. tabel 2.

Tabel 2 Overblik over projektets årlige udgifter

	kr. ekskl. moms
Indkøb af 9 elcykler og 1 elladcykel (afskrives over 8 år)	16.688
Drift/service	15.480
Projektledelse (70 timer a 300 kr./timen)	21.000
Total	53.168

Fremadrettede indsatser

Fredensborg Kommune vil bidrage til at nå den regionale målsætning om en fossilfri transportsektor i 2050, jf. grøn politik, og der er behov for en lang række tiltag for at nå målet. Det er overordnet set nødvendigt at flytte ture fra bil til cykel og kollektiv transport, reducere antallet af ture i bil og omstille til grønne drivmidler og teknologier. En langsigtet og ambitiøs målsætning skal være med til at understøtte omstillingen. Byrådet besluttede i 2019 med vedtagelsen af handleplan for grøn mobilitet 2020-2022, jf. sag 20/49408, et mål om at:

Turfordelingen i Fredensborg Kommune skal gå fra 51 pct. ture i bil i 2019 til 38 pct. i 2030 og 27 pct. i 2050.

Som en del af det fremtidige arbejde i DK2020 klimaplanen fortsætter Fredensborg Kommune derfor med at planlægge indsatser, som skal fremme grønne transportvaner og reducere brugen af bil. Fredensborg Kommune deltager i 2020-2022 i Interreg ØKS projektet ”Mobilitet på Tværs” hvor en mobilitetsrådgivningsordning til familier er blevet udviklet og testes. I sammenspil hermed tilbydes test af almindelige elcykler og ladcykler.

Projektet og tiltagenes evne til at skabe varige vaneændringer evalueres i anden halvår af 2022. I 2023 bygges ovenpå projektets resultater og tiltagene forventes at blive en del af en fast mobilitetspakke som kan tilbydes til borgere i kommunen.

Den 23. november 2021 afsatte Infrastruktur- & Teknikudvalget 100.000 kr. årligt til grønne mobilitetskampanjer med vedtagelsen af Handleplan for infrastruktur og mobilitet 2022-2025, jf. 20/51188.

[1] DTU's transportvaneundersøgelse 2016-2019

[2] Svarprocenten på evalueringen er 31 %

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

13. Klimaindsatsen

17. Partnerskaber for handling

Kompetence

Plan- Trafik & Klimaudvalget.

Kommunikation

Der er årligt blevet udsendt en pressemeddelelse omkring projektets resultater. Derudover annonceres for tilmelding til udlån i Ugenyt og elcyklisternes historier deles på kommunens facebookside.

Indstilling

At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 23: Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser og deltagelse i forsøgsordning

20/47700

Beslutningstema

Beslutning om kommunen skal søge om at deltage i en treårig forsøgsordning om lokale hastighedsgrænser som fremgår af ny ”Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser”.

Sagsfremstilling og økonomi

Bekendtgørelsen og forsøgsordningen

Vejdirektoratet har udsendt en ny bekendtgørelse, som angiver reglerne for fastsættelse af lokale hastighedsgrænser. Bekendtgørelsen åbner mulighed for kommuner kan søge om, at deltage i en forsøgsordning med lempede krav til, hvornår der kan indføres lavere hastighedsgrænser på lokalveje i byområder. Det tidligere Infrastruktur og teknikudvalg har tilkendegivet ønske om at deltage i forsøgsordningen, som nu er nærmere beskrevet.

Bekendtgørelsens krav er opridset i nedenstående skema. Der skelnes mellem veje med væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling (trafikveje) og veje uden væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling (lokalveje).

	Offentlige veje i almindelighed	Ved skoler og institutioner	Kommuner omfattet af forsøgsordning
Trafikveje	40 km/t skal begrundes i trafikale hensyn herunder at hastighed udgør en væsentlig ulykkesrisiko.		
Lokalveje	40 km/t skal begrundes i trafikale hensyn herunder at hastighed udgør en væsentlig ulykkesrisiko.	40 km/t kræver ikke trafikal begrundelse.	40 km/t kræver ikke trafikal begrundelse.
Krav til vejens udformning	Kan kun undtagelsesvist udføres uden hastighedsdæmpende foranstaltninger.		
Godkendelse	Afmærkning kræver politiets godkendelse.		

Nuværende praksis

Administrationen vurderer løbende om der er konkrete ulykkesproblemer som relaterer sig til hastigheden - både i overordnede analyser, og når der modtages henvendelser fra borgere. Hvis der er konkrete ulykkesproblemer tager administrationen i dialog med politiet, initiativ til at der gennemføres tiltag, som for eksempel; fartdæmninger, ombygninger og/eller fastsættelse af lavere hastighedsgrænser i overensstemmelse med vejens funktion.

Kommunen har i øvrigt allerede i dag har mulighed for at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger samt skilte med lavere hastighed på kommunale veje, uden at det er omfattet af bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser. Muligheden indebærer, at der skiltes med såkaldt ”anbefalet hastighed” som er en blå tavle der angiver, hvilken hastighed en vejstrækning forventes at kunne passeres med.

Forsøgsordningen

Forsøgsordningen omfatter ifølge bekendtgørelsen og den vejledning til bekendtgørelsen som Vejdirektoratet har udgivet, alene veje uden betydning for den generelle trafikafvikling - forstået som lokalveje. På disse veje skal nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t, ikke nødvendigvis være begrundet i trafikale hensyn.

Hastighedsnedsættelser skal - uanset at vejene er omfattet af forsøgsordningen - godkendes af politiet, og lige som på det øvrige vejnet, kan fastsættelse af lavere hastighedsgrænser ifølge bekendtgørelsen, kun undtagelsesvist kan ske uden

hastighedsdæmpende foranstaltninger. Omfanget af politiets krav til hastighedsdæmpende foranstaltninger fremgår ikke eksplicit af bekendtgørelsen. Det må formodes at det er et af de forhold, som skal monitoreres som en del af forsøget.

Forsøgsordningen muliggør desuden nedsættelse af hastigheden som følge af støj langs vejene. I vejledningen til bekendtgørelsen fremgår, at en overskridelse af støj på 58 dB ved boliger kan begrunde en hastighedsnedsættelse. Kommunen har ikke kortlagt omfanget af støjbelastede boliger langs de kommunale veje.

I alt 15 kommuner i udvalgte politikredse herunder Nordsjællands politi, kan søge om at deltage i forsøget. Der ydes ikke økonomisk tilskud i forbindelse med forsøget, men kommunerne forpligter sig til at afrapportere erfaringer til Vejdirektoratet. Der er ansøgningsfrist til forsøgsordningen den 11. februar 2022.

Deltagelse i forsøgsordningen

For at komme i betragtning til forsøget, skal kommunen have planlagt at indføre lokale hastighedsgrænser i tættere bebyggede områder, enten på vejstrækninger eller i afgrænsede områder, inden for de kommende tre år. Kommunen har pt. ikke sådanne vedtagne planer og har derfor pt. ikke umiddelbart forudsætninger for at søge om deltagelse i forsøget.

Da Infrastruktur- og teknikudvalget har ønsket at deltage i forsøget, foreslår administrationen, at der søges på baggrund af det strategiske mål som fremgår af kommunens ”Mobilitets- og Infrastrukturstrategi 2018 – 2029” om at lokale veje i byer ønskes udformet til hastigheder mellem 30 – 50 km/t. Ansøgningen kan eksempelvis omfatte de lokale veje i ét af kommunens fire bysamfund eller dele heraf – eksempelvis Kokkedal – samt på lokalveje igennem landsbyer.

Administrationen foreslår endvidere, at der efter eventuelt tilsagn om deltagelse, udarbejdes et konkret projekt, som godkendes politisk. Projektet udarbejdes i samarbejde med politiet, og i samarbejde med relevante grundejerforeninger og lignende.

Deltagelse i forsøget indebærer, at kommunen skal finansiere udgiften til skilte hastighedsdæmpende foranstaltninger på vejene. Der er ikke afsat konkrete midler til dette. Såfremt kommunen deltager i forsøget foreslås finansieringen af de konkrete tiltag afklaret når det konkrete projekt foreligger.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Færdselsloven
Lov om offentlige veje.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem.

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Sagen skal ikke evalueres.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At kommunen ansøger om deltagelse i forsøget.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Godkender administrationens indstilling, idet udvalget ser mange egnede lokaliteter.

Punkt 24: Vedligehold af belysning i Slotsgade og rundkørslen på A6 i Fredensborg

22/768

Beslutningstema

Udvalget skal tage stilling til den fremtidige drift af Fredensborglamperne samt opdatering til ny LED indsats.

Sagsfremstilling og økonomi

De specialfremstillede "Fredensborglamper", der står i Slotsgade og i Rundkørslen på A6 i Fredensborg, er Fredensborg kommunes ejendom og skal driftes og vedligeholdes som en del af gadebelysningen.

Baggrund

Drift og vedligehold af lamperne er omfattet af driftsaftalen med kommunens entreprenør Verdo. Forudsætningerne for Verdos vedligeholdelse af gadelyset er blandt andet kommunens Belysningsplan, hvori det forudsættes, at lamperne i Slotsgade delvist kan vedligeholdes med reservedele fra lamperne i ydercirklen af rundkørslen på A6, som var forudsat nedtaget. Denne forudsætning er ikke længere gældende, i det Plan-, Trafik- og Klimaudvalget på mødet den 5. januar 2022 har besluttet, at de nedtagne lamper i rundkørslen skal genopsættes.

Genopsætning af lamperne i rundkørslen på A6

De lamper som tidligere er nedtaget i rundkørslen genopsættes efter beslutning i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget den 5. januar 2022. Kommunens fremtidige drift og vedligehold omfatter derfor både lamperne i Slotsgade og alle Fredensborglamperne i rundkørslen ved A6. En af de nedtagne lamper, som efter aftale med Slots- og Kulturstyrelsen er opsat på Skipper alle til belysning af en bom opsat på tværs af stien. Stien anvises af kommunen som skolevej. Denne lampe nedtages og erstattes med en anden lampe. Vejdirektoratet er indforstået med genopsætning af lamperne.

Vedligeholdelse af lysenheder i lamperne

Armaturer og master til Fredensborglampen er fremstillet af firmaet Velamp A/S i forbindelse med Regentparrets sølvbryllup i 1992. I armaturet er der en specialfremstillet lysenhed – en diffusor - der når lyset er tændt, skal illudere gamle gaslamper. Siden opsætningen af lamperne, har der ikke været foretaget andet vedligehold eller udskiftning af lyskilden i indsatsen.

Den specialfremstillede diffusor har vist sig, at forvitte over tid på grund af den varmeudvikling, der er fra selve lyskilden. Varmen medfører, at flere armaturer ikke lyser samt, at diffusoren i flere lamper er gået i stykker og ligger skævt inde i armaturet.

Diffusoren findes ikke som standard og kan derfor ikke umiddelbart udskiftes. For at kunne få lys på alle armaturer igen, skal der derfor udvikles en ny enhed, der giver samme fysiske udseende, lyskvalitet og lysmængde, som i de eksisterende indsætter. Det vil være en fordel at denne nye lysenhed udformes med LED ligesom kommunens øvrige gadelys. LED har mindre varmeudvikling og giver desuden mulighed for at dæmpe lyset, samt overvågning af de enkelte armaturer. Denne type styring vil være lige som den, der bliver indført på alle øvrige armaturer i kommunen i forbindelse med LED udskiftningen.

Administrationen har gennem det sidste år været i dialog med en dansk producent, der udvikler specialindsætter til armaturer. Producenten oplyser, at der er en leveringstid på ca. 6 måneder på en lysenhed, når den er færdig udviklet. Administrationen er desuden i dialog med Velamp om udvikling af en brugbar enhed.

Frem til der er udviklet og leveret LED-indsætter til lamperne, vil der være lamper i Slotsgade og i rundkørslen på A6, som ikke kan vedligeholdes. Det indebærer, at der i en periode ikke vil være lys i disse lamper.

De nye lysenheder er dyrere end en lysenhed til et standardarmatur. Det anslås at prisen for en ny enhed vil være i størrelsesordenen 3.500 kr. pr. enhed. Drift af lamperne Slotsgade herunder udskiftning til LED er omfattet af moderniseringsaftalen med kommunens driftsentreprenør. Og finansieres via driftsmidlerne til dette. Drift af lamperne i rundkørslen er ikke en del af driften og moderniseringsprojektet, da de jf. belysningsplanen skulle demonteres. Udgiften til enhederne i disse lamper er derfor ikke omfattet af de nuværende driftsbevilling. Udgiften til 20 enheder til lamperne i rundkørslen svarer til en udgift på 70.000,- kr.

Det er muligt at indsætte en lysenhed med en kortere produktionstid og til en lavere udgift. Denne lysenhed vil dog ikke være LED og vil ikke give et lys som svarer til det, der oprindeligt var tiltænkt. Administrationen vil derfor ikke anbefale denne løsning.

Samarbejde med Bevaringsforeningen i Fredensborg

Udvalget besluttede på mødet den 5. januar at Bevaringsforeningen i Fredensborg skulle medinddrages i sagen. Administrationen har den 7. og den 14. januar holdt møde med Bevaringsforeningen v/ formand Gorm Tortzen. På møderne deltog tillige Borgerforeningen v/ Niels Jensen. Administrationen redegjorde for de tekniske muligheder vedrørende vedligeholdelse af Fredensborglamperne og om administrationens overvejelser omkring lyskvalitet mv. Foreningen har derudover fået forelagt sagsfremstillingen.

Bevaringsforeningen gav udtryk for tilfredshed med at belysningen i rundkørslen er intakt og anerkendte det hensigtsmæssige i at gå efter en permanent løsning, selvom konsekvensen bliver nogle måneder uden lys i lamperne. På mødet orienterede administrationen kort om de overvejelser, administrationen kender til om belysningen i rundkørslen ift Rambølls redegørelse forud for belysningsplanen. Efterfølgende er fremsendt opfølgende orientering fra den medarbejder, der udarbejdede redegørelsen hos Rambøll i sin tid. Bevaringsforeningen bemærker, at man ikke finder, at der er sammenhæng mellem rapporten og orienteringen, idet orienteringen inddrager udokumenterede vurderinger fra en Rambøll-medarbejder, og at disse vurderinger tilsyneladende har været afgørende for den nu opgivne nedtagelse af lamperne.

Drift og vedligeholdelse af lamperne

Lampestander og lampehuset af glas er ikke specialfremstillet, men kan leveres fra Velamp med en leveringstid på 8 – 12 måneder. Da der kan ske skader på lamperne i fx forbindelse med påkørsel, foreslår administrationen, at der indkøbes 2 lamper der kan bruges som reservedele til de nuværende lamper. Udgiften hertil forventes at være 50.000 kr. pr. lampe.

Særligt om lamperne på A6

Administrationen er i dialog med Vejdirektoratet omkring placeringen af kommunalt ejet belysning på vejareal administreret af staten. Det er ikke normal procedure for kommunen, at betale for drift af belysning på matrikler der er ejet af andre. Dialogen omfatter blandt andet Vejdirektoratets eventuelle betingelserne for kommunens drift og hvorvidt lamperne har en dekorativ eller belysningsmæssig funktion. Dialogen med Vejdirektoratet pågår.

Af kommunens belysningsplan fremgår at lamperne i rundkørslen på A6 nedtages. Det foreslås at lamperne i rundkørslen udgår af belysningsplanen.

Økonomi

Udgiften til lysenheder i rundkørslen på 70.000,- kr. og til master på 100.000,- kr. svarende til i alt 170.000,- kr., er ikke omfattet af den nuværende driftsbevilling.

Administrationen vil på et kommende udvalgsmøde redegøre for en række udfordringer i forhold til gadebelysningen i kommunen generelt. Det er blandt andet følgerne af stigende elpriser, ansvar for lys på private fællesveje, kabelfejl mm. Disse udfordringer har økonomiske konsekvenser for driftsbudgettet.

Administrationen foreslår at udgiften til lamperne i rundkørslen i første omgang finansieres via driftsbevillingen til gadelys på Politikområde 3, Trafik og Veje. Samt at udgiften tages med i den kommende sag om udfordringer for budgettet til gadebelysning.

Bevilling

Sagen har på nuværende tidspunkt ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

4. Bygninger og byrum skaber liv

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

15. Livet på land

Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Sagen skal ikke evalueres.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At de fire demonterede master genopsættes og sammen med de øvrige lamper i rundkørslen udgår af belysningsplanen.
2. At lamperne i rundkørslen indarbejdes i kommunens løbende drift herunder, at de forsynes med LED og der indgås aftale med Vejdirektoratet.
3. At der indkøbes reservedele til Fredensborglamperne som beskrevet i sagen.
4. At udvidelsen af driften, jf. indstillingens pkt. 2 og 3, finansieres inden for nuværende driftsbevilling og medtages i en kommende sag om udfordringer for gadebelysning i kommunen.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Godkender administrationens indstilling.

Bilag

Bilag til sag om belysning - Slotsgade og rundkørsel A6

Punkt 25: Orientering om status på A6

22/1130

Beslutningstema

Formanden har på udvalgets vegne bedt om en sag, der belyser status i forhold til statsvejen A6 gennem Fredensborg.

Sagsfremstilling og økonomi

A6 er en statsvej

A6 er en statsvej. Det indebærer, at det er Vejdirektoratet, der er Vejmyndighed og dermed Vejdirektoratet der har ansvar for de forhold, der påhviler en Vejmyndighed, herunder trafikikkerhed, trafikafvikling, støj mv. Det er også Vejdirektoratet, der beslutter ændringer på statsvejen herunder eventuel skiltning og afmærkning efter godkendelse fra politiet og de bestemmelser der gælder her for.

Kommunen har som vejmyndighed for de kommunale veje, der krydser A6, samarbejde med Vejdirektoratet om diverse løbende sager. Det kan være overkørsler, prioritering i signalanlæg, driftsforhold mv. Aktuelt har Vejdirektoratet involveret kommunen i deres undersøgelse af muligheden for at etablere signalanlæg i krydset ved Jernbanegade grundet i ulykker med lette trafikanter i rundkørslen i krydset.

Modulvogntog på A6

I 2014 foreslog Vejdirektoratet, at A6 blev indrettet til at kunne afvikle modulvogntog. Efterfølgende har staten givet kommunen mulighed for, at afklare om modulvogntog i stedet kan dirigeres ad Helsingørmotorvejen og Isterødvejen. Det fordrer at Hillerød og Hørsholm kommuner, er indforstået hermed, da de også er Vejmyndighed for Isterødvejen. Hillerød har givet tilsagn om dette, mens Hørsholm har stillet som forudsætning, at Isterødvejen overtages af staten. Vejdirektoratet og Transportministeren har afvist dette. Administrationen er pt. i gang med at undersøge muligheden for at komme Transportministerens forbehold i møde, samt i hvilket omfang der i forlængelse heraf er grundlag for at arbejde videre med muligheden.

Analysen af trafikken på A6

I 2018 gennemførte administrationen efter politisk ønske, en analyse af trafikken på A6. Analysen var grundlag for borgermøde mm. Analysen omfattede blandt andet mængden af gennemkørende trafik, hastighed, ulykker, støj mv. Analysen viste blandt andet at den gennemkørende trafik udgør hhv. 71 – 77% for personbiler og 81 – 88% lastbiler.

Vejdirektoratet har desuden lavet analyser på strækningen. Vejdirektoratets analyser viser, at kun 20% af trafikken med tunge køretøjer er gennemkørende. Forskellen skyldes, at Vejdirektoratet har lagt tællesnittet på A6 ved kommunegrænserne til Helsingør og Hillerød, mens kommunen har talt den gennemkørende trafik ved bygrænsen til Fredensborg.

Vejdirektoratet har én tællestation på A6 i Fredensborg by. Vejdirektoratet oplyser at gennemsnitshastigheden over døgnet her er målt til 41,8 km/t, hvilket er mere end 8 km/t (20 %) under den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t. På andre hovedlandeveje i byzone ses ofte gennemsnitshastigheder over 50 km/t. Vejdirektoratet oplyser desuden, at både ved Brunbjerg og Kratbjerg ligger de målte gennemsnitshastigheder tæt på de gældende hastigheds-begrænsninger, henholdsvis med 78,4 km/t (80 km/t hastighedsbegrænsning) ved Brunemark og 71,0 km/t (70 km/t hastighedsbegrænsning) ved Kratbjerg. De eksisterende hastighedsmålinger viser ikke generelle hastighedsproblemer på de tre lokaliteter.

Vejdirektoratet har besluttet at gennemføre nye trafiktællinger og hastighedsmålinger på to lokaliteter øst for Fredensborg, henholdsvis på strækning med lokal 60 km/t hastighedsbegrænsning øst for byzone og på strækning vest for Veksebovej med generel 80 km/h hastighedsbegrænsning.

De nye tællinger/målinger skal belyse forholdene nærmere på strækningen nordøst for Fredensborg.

Scenarier

I forbindelse med analysen i 2018 fik kommunen undersøgt forskellige scenarier for trafikken på A6. Scenarierne blev beregnet i kommunens trafikmodel.

Det ene scenarie omfatter hastighedsbegrænsning på A6 svarende til 40 km/t igennem Fredensborg og 70 km/t på flere øvrige dele af A6 øst og vest for byen. Desuden indeholdt scenariet at Isterødvejen blev opgraderet til 2+1-vej.

Konsekvensen af dette scenarie vil ifølge beregningerne indebære 1000 – 2000 færre biler igennem Fredensborg. Trafikken vil stige nogenlunde tilsvarende på Isterødvejen. Desuden forventes trafikken at stige med lidt over 1000 køretøjer på Humlebækvej og ca. 500 køretøjer gennem Avderød og Karlebo.

Det andet scenarie er en forlængelse af Overdrevsvejen syd om Fredensborg. Det vil i følge beregningerne reducere trafikken gennem Fredensborg med 3.000 – 4.000 køretøjer. Desuden reduceres trafikken med ca. 1000 køretøjer på Humlebækvej, ca. 1.200 køretøjer på Fredensborg Kongevej, og med mindre reduktioner på flere af de mindre veje på landet. Trafikken på Overdrevsvejens forlængelse forventes at få en trafikmængde på ca. 9.000 køretøjer.

Det blev desuden undersøgt mulighederne i et ejerskifte i form af, at kommunen overtager A6. Det er vurderingen, at kommunen i givet fald jf. Vejloven, vil være forpligtet til at opretholde vejens serviceniveau.

Trafikgruppens forslag

Trafikgruppen i Fredensborg, som er en lokal interesseorganisation i Fredensborg, har foreslået at tung trafik med skiltning anbefales, at køre uden om Fredensborg, at området der er skiltet som tættere bebygget område udvides, (underforstået en nedsættelse af hastighedsgrænsen øst og vest for byen til 50 km/t), at hastigheden sænkes generelt på A6 samt, at der indføres automatisk hastighedskontrol på A6.

Vejdirektoratet har modtaget Trafikgruppens forslag og har besluttet at lave en række supplerende tællinger, hvorefter de vil invitere trafikgruppen og administrationen til at møde. De forventede at tællingerne blev angiveligt foretaget i efteråret. Administrationen har rykket Vejdirektoratet for status.

Administrationen bemærker til Trafikgruppens forslag, at det for så vidt angår hastighedsnedsættelserne, i nogen grad svarer til det scenarie, som administrationen har undersøgt i 2018 og som vil medføre øget trafik på nogle af de lokale kommunale veje, som ikke er indrettet hertil, og hvor den flyttede trafik ligeledes må forventes at medføre gener for de omkringboende. Administrationen i øvrigt opmærksom på, at hvis Vejdirektoratet beslutter at omdirigere den tunge trafik uden om Fredensborg, bør de i givet fald sikre, at det ikke medfører øget trafik med tunge køretøjer på kommunale veje som ikke er indrettet hertil. Vedrørende forslaget om automatisk hastighedskontrol, er det i givet fald politiet som foranstalter dette.

Midler afsat til A6

Af budgetforliget 2022 – 2025 fremgår under overskriften 6.5 Bedre trafiksikkerhed, at ”De stigende trafikmængder på hovedvej A6 som skærer tværs igennem Fredensborg by belaster trafiksikkerheden og udgør en støjmæssig gene for borgerne i Fredensborg. Der er ikke udsigt til på kort sigt, at nye linjeføringer vil afhjælpe udfordringerne. Forligspartierne ønsker at forbedre trafiksikkerheden i Fredensborg by og afsætter derfor midler til både nye skilte og flytning af byskilte samt opsætning af hastighedstavler. Det skal nedbringe hastigheden og den tunge gennemgående trafik på strækningerne ind og ud af byen.” I budgetaftalen 2022 – 2025 er konkret afsat 200.000,- kr. på anlægsbudgettet til indsatsen.

Administrationen foreslår, at der tages kontakt til Vejdirektoratet med baggrund i den politiske indstilling vedrørende trafikken på A6, og om kommunens villighed til at finansiere indsatser, som beskrevet i budgetforliget.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje
Færdselsloven

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Sagen skal ikke evalueres.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget ønsker at følge sagen tæt - især ift. fremdriften for de mulige tiltag på A6 som Trafikgruppen har fremsat over for Vejdirektoratet.

Punkt 26: Beslutning om godkendelse af trafikale løsninger og udbygningsaftale til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd

21/12807

Beslutningstema

Beslutning om godkendelse af trafikale løsninger og udbygningsaftale til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd.

Sagsfremstilling og økonomi

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd, FORMAT projektet på Cirkelhusgrunden, har grundejer tilbudt at indgå en frivillig udbygningsaftale om infrastruktur i henhold til planlovens §21b, jf. bilag 1.

Baggrund

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget, er der gennemført en trafikanalyse, jf. bilag 2. Analysen viser, at etableringen af en ny bymidte med op til 65.500 m² byggeri med detailhandel, service, boliger, skole, kultur o.l. funktioner heraf op til 26.000 m² detailhandel, vil generere øgede trafikmængder i en grad som forudsætter trafikale ændringer både i det eksisterende trebenede kryds Usserød Kongevej/Christianshusvej og i det eksisterende signalregulerede kryds Usserød Kongevej/Egedalsvej/Egevangen.

Trafikale forudsætninger

Adgangsvejen til FORMAT er Christianshusvej, som i dag er tilsluttet til Usserød Kongevej i et vigepligtsreguleret kryds. Når FORMAT er etableret, bliver trafikken på Christianshusvej mere end fordoblet. Ifølge trafikanalysen skal krydset signalreguleres for at kunne håndtere den øgede trafikmængde.

I forbindelse med anlægs af signalanlægget bør svingbanerne forlænges og der bør etableres separate højre- og venstresvingbaner fra Christianshusvej samt et nyt fodgængerfelt på Christianshusvej. Derudover skal afstribningen i krydset opdateres, så det er i overensstemmelse med ændringen til signalanlæg.

I det nuværende signalregulerede kryds Egedalsvej / Usserød Kongevej er der med den nuværende trafik kapacitetsproblemer i spidstimen, og de bliver forværret af den øgede trafik til og fra FORMAT. Kapacitetsproblemerne skyldes bl.a. et stort antal venstresvingende, som optager en betydelig kapacitet. For at reducere kapacitetsproblemerne forårsaget af de venstresvingende foreslås separat regulering af venstresving fra Usserød Kongevej mod både Egedalsvej og Egevangen.

Ved etablering af venstresving justeres faserne i samordning med det nye signalanlæg ved Christianshusvej. For at opnå bedre oversigt på venstresvingbanen fra Egevangen foreslås optegning af spærreflade mellem venstresvingbanen og ligeudbanen. Det indebærer at svingbanen rykkes mod nord på bekostning af bredden af midterhellen.

Administrationens anbefaling

Administrationen anbefaler at ovenstående krydsændringer gennemføres som forudsætning for at kunne afvikle den øgede trafik, som en eventuel udbygning af FORMAT-området vil medføre.

Udbygningsaftalen

Med tilvejebringelsen af lokalplan K107 muliggøres realiseringen af byudviklingsprojektet. I henhold til planlovens §21b kan kommunen indgå en aftale på opfordring af grundejer med henblik på at bygge infrastrukturanlæg, som kan håndtere den forventede trafik.

Generelt kan en udbygningsaftale indeholde bestemmelser om at en grundejer helt eller delvist skal udføre eller afholde udgifterne til de fysiske infrastrukturanlæg som skal etableres for at virkeliggøre planlægningen.

I denne udbygningsaftale, er der indgået aftale om, at grundejer afholder alle udgifter forbundet med realisering af de trafikale løsninger som er beskrevet ovenfor. Fredensborg Kommune har betinget at kommunen kan stå for projektering og anlæg af de trafikale ændringer. De interne udgifter hertil er ligeledes omfattet af udbygningsaftalen. Grundejer stiller garanti på enterprisesummen, jf. punkt 5 i bilag 1. Aftalen er betinget af, at lokalplan K107 vedtages endeligt og bortfalder dermed, hvis ikke det sker.

Proces

Udbygningsaftalen skal behandles i følgende proces:

1. Udkast til udbygningsaftale godkendes af byrådet (denne sag)
2. Udkast til udbygningsaftale offentliggøres sammen med forslag til lokalplan K107. Offentliggørelsen sker på kommunens hjemmeside samt i plandata, som er det statslige register hvor også kommune- og lokalplaner og planforslag offentliggøres. Desuden skrives der ud til ejere og lejere i området samt naboer og andre som udbygningsaftalen kan have væsentlig betydning for.
3. Endelig godkendelse af udbygningsaftalen skal ske samtidig med endelig godkendelse af forslag til lokalplan K107.

I henhold til planlovens §58b er det ikke muligt at indgive klage over udbygningsaftaler til andre myndigheder end Fredensborg Kommune.

Sagen siden sidst

På ekstraordinært møde i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 16. august blev der udtrykt ønske om at få belyst, om en rundkørsel kan være et alternativ til et signalreguleret kryds ved Usserød Kongevej/Christianshusvej. Administrationen har bedt trafikrådgivningsvirksomheden Viatrafik om at udarbejde et notat. Notatet beskriver på et erfaringsbaseret niveau, hvilken løsning der må forventes at være den bedste i krydset Usserød Kongevej/Christianshusvej set i forhold til at sikre en robust afvikling af trafikken med minimering af kødannelse samt for trafikikkerheden for lette trafikanter. Notatet er vedlagt som Bilag 3. I notatet anbefaler, Viatrafik at der etableres signalregulering i stedet for en to-sporet rundkørsel.

Viatrafik vurderer, at en rundkørsel vil medføre en øget risiko for tilbagestuvning til de nærliggende kryds ved hhv. Ådalsvej og Egedalsvej, hvilket kan medføre alvorlige afviklingsproblemer i disse kryds. Derudover påpeges det, at en rundkørsel vil kræve et markant større areal samt behov for ekspropriation. Det fremgår af notatet, at prioriteringen af forskellige trafikstrømme let kan ændres i et signalreguleret kryds, såfremt der sker ændringer af de trafikale rutevalg. Derudover kan et signalreguleret kryds i nogen omfang udbygges ved evt. stigende trafiktal. Dette er ikke muligt i en 2-sporet rundkørsel.

I et signalreguleret kryds kan hovedstrømmen (biltrafikken langs Kongevejen) i højere grad køre uhindret igennem, hvorimod der i rundkørslen haves forsinkelse for alle trafikanter på alle tider af døgnet.

Anbefalingen er desuden begrundet med, at en signalregulering vil sikre en god og trafikikker krydsning af Usserød Kongevej, idet signalreguleringen medfører, at der kan etableres gode og sikre stiforbindelser mellem projektområder og de omkringliggende boligområder, Kokkedal St mv. Dette er ikke tilfældet ved etablering af en 2-sporet rundkørsel, hvor både fodgængere og cyklister vil få meget vanskeligt ved at krydse Usserød Kongevej, hvilket kan medføre en uønsket trafikafværgelse.

Sagsbehandling siden 7. september 2021

På mødet i Infrastruktur- og teknikudvalget den 7. september ønskede udvalget sagen udvidet med en sammenstilling af fordele og ulemper ved hhv. signalanlæg og rundkørsel. Administrationen har på baggrund af de tidligere drøftelser i udvalget og de tidligere analyser som fremgår af bilag 2 og 3, bedt udvikler og dennes trafikrådgiver udarbejde en sådan sammenstilling. Sammenstillingen fremgår af nedenstående skema. Baggrund og uddybning af skemaets resultater fremgår af notatet som er vedlagt sagen som bilag 4. Et plus i skemaet betyder, at den ene løsning er bedre end den anden, mens to plusser betyder, at løsningen er væsentligt bedre end den anden.

	Signalregulering	Rundkørsel
Forsinkelser	-	+
Kø længde	-	+
Trafikafvikling	-	-
Samordning	++	-
Fremtidssikring	++	-
Sikkerhed, biler	-	+
Sikkerhed, lette trafikanter	++	-

Ekspropriation	++	-
Pris	++	-
Samlet vurdering	++	-

En rundkørsel giver generelt lidt færre forsinkelser og kølængder for trafikanterne, men forskellene er forholdsvis små, og afhænger blandt andet af tiden på døgnet. Derudover kan en rundkørsel forebygge de mest alvorlige trafikuheld med biler, der kolliderer i høj fart.

En signalregulering er derimod væsentligt mere trafiksikker for de lette trafikanter. Derudover giver en signalregulering mulighed for at samordne krydset med krydset ved Egedalsvej og etablere grøn bølge, og det vil være nemmere at justere trafikafviklingen, hvis der sker ændringer i trafiktallene. Endelig er et signalregulering væsentligt billigere end en rundkørsel.

Det vil være vanskeligt at etablere en rundkørsel i krydset uden at ekspropriere areal. For at en ekspropriation er lovlig, stilles der krav om, at den skal være proportional, dvs. at den kun må iværksættes, hvis den står i rimeligt forhold til det, der ønskes opnået. Proportionalitetsprincippet indebærer således, at kommunen som udgangspunkt skal vælge den løsning som kan gennemføres uden ekspropriation, hvis denne løsning er lige så god, som den løsning, der kræver ekspropriation. Det er administrationens vurdering, at det vil være vanskeligt at argumentere for proportionalitet i en ekspropriation til etablering af en rundkørsel. På baggrund af ovenstående forhold anbefaler administrationen fortsat, at eventuel udbygning af krydset gennemføres med en signalregulering.

Administrationen gør i relation til en anden sag på denne dagsorden om +WAY for buslinje 150S, at eventuel ombygning til +WAY i krydset ved Christianshusvej, forudsætter at der etableres signalanlæg i krydset. Der kan ikke opnås tilsvarende prioritering i en rundkørsel.

Sagen siden behandlingen i Infrastruktur og Teknikudvalget 23. november 2021

I Byrådsperioden 2022-2025 er der vedtaget en justeret udvalgsstruktur hvor trafikområdet placeres i det nye Plan, Trafik og Klimaudvalg, der erstatter det tidligere Plan, Miljø og Klimaudvalg. Indstillingens punkt 1 er derfor vedtaget af det tidligere fagudvalg.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

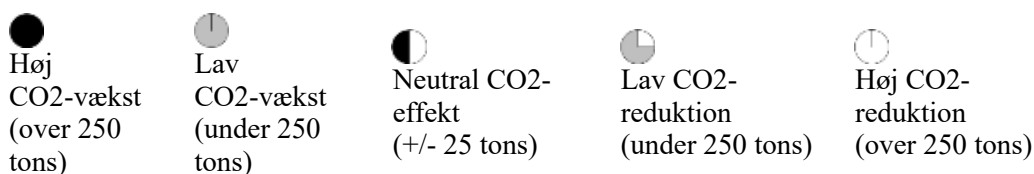
Planloven (Lov om planlægning, LBEK. nr. 1157 af 1. juli 2020)

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund.

Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Vurdering af direkte CO2-effekt (sæt 1 kryds)



På nuværende tidspunkt må det antages, at den øgede trafikmængde vil medføre en vis CO2-vækst. Det bør dog vurderes samlet og ikke i denne separate sag.

Kompetence

Infrastruktur og teknikudvalget vedrørende indstillingens punkt 1.

Byrådet vedrørende indstillingens punkt 2. Punkt 2 behandles forudgående i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget og Økonomiudvalget.

Kommunikation

Indstilling

1. At de foreslåede trafikale løsninger godkendes som udgangspunkt for indgåelse af udkast til udbygningsaftale.
2. At udkast til udbygningsaftale godkendes og offentliggøres sammen med forslag til lokalplan K107.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 10-08-2021

Sagen udsættes, idet udvalget ønsker at Cowi inviteres til et møde, idet udvalget ønsker drøftelse af løsning med rundkørsel i stedet for lyskryds ved Christianshusvej.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 16-08-2021

Administrationens indstilling punkt 1 sat til afstemning.

For stemmer 2: B og O
Imod stemmer 3: V og Carsten Nielsen (A)
Undlader af stemmer: I

Sagen falder hermed.

B og O begærer herefter sagen i Byrådet.

Beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget (18-21) den 16-08-2021

Sagen blev udsat.

Beslutning i Økonomiudvalget (18-21) den 23-08-2021

B og O har trukket begæring tilbage om, at sagen sendes til byrådet. Sagen sendes derfor tilbage til udvalget.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021

Sagen udsættes.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 23-11-2021

Godkender administrationens indstilling:

For stemmer 4: A, B og O

Imod stemmer: Lars Egedal (V), der mener at en rundkørsel er en bedre løsning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Anbefaler administrationens indstilling. F tager forbehold.

Bilag

Udkast til udbygningsaftale inkl kort

Trafikanalyse

Endeligt notat til dagsorden

Revideret Trafiknotat til ITU 15 nov 2021

Punkt 27: Beslutning om vedtagelse af forslag til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd samt tilhørende miljørapport

21/17293

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om vedtagelse af forslag til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd med tilhørende miljørapport til udsendelse i offentlig høring.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede den 4. september 2019 at igangsætte arbejdet med lokalplanforslag for Kokkedal bymidte syd. Lokalplanforslaget giver mulighed for at udvikle og omdanne arealerne ved Cirkelhuset til et intensivt udnyttet byområde med blandede byfunktioner i form af butikker, hotel, biograf, kulturelle formål, skole, liberale og serviceerhverv samt boliger.

Efter ønske fra udvikler besluttede udvalget den 5. oktober 2020, at arbejdet med lokalplanforslaget skulle fortsættes med et tilpasset planmæssigt indhold. Således blev grundlaget for lokalplanforslaget ændret fra et samlet projekt på ca. 80.000 m² byggeri, heraf 30.000 m² detailhandel til et samlet byggeri på 62.500 m² med max 26.000 m² detailhandel og max 23.200 m² boliger. Efterfølgende er der lavet mindre justeringer i projektet, herunder tilføjes af et parkeringshus, som betyder at lokalplanforslaget nu muliggør et samlet byggeri på 65.500 m².

Lokalplanforslagets område og formål

Lokalplanens formål er at:

- Fastlægge områdets anvendelse til centerformål, erhvervsformål, boliger og undervisning
- Regulere adgangsforhold og parkering
- Fastlægge bestemmelser for bebyggelsens omfang, placering og udseende
- Fastlægge bestemmelser som sikrer lokal håndtering af regnvand og skybrudssikring med løsninger der understøtter Kokkedals rolle som klimaby
- Muliggøre nedrivning af eksisterende bebyggelse

Lokalplanen muliggør etablering af i alt 26.000 m² detailhandel, heraf max. 1.000 m² dagligvarebutikker med en max. butiksstørrelse på 250 m². Det muliggør etablering af bagerudsalg, kiosk, apotek o.l. men ikke deciderede discount- eller supermarkeder. Herudover kan der etableres op til 25.000 m² udvalgsvarerbutikker, herunder også butikker til pladskrævende varegrupper. Der opereres med en max. butiksstørrelse på 12.000 m² og en mindste butiksstørrelse på 1.000 m² dog med undtagelser af 2 butikker på minimum 600 m² og 6 butikker på minimum 750 m².

Lokalplanen muliggør desuden, at op til 23.200 m² kan anvendes til boligformål, hvilket svarer til omkring 200 nye boliger. Langt størstedelen af boligerne i området vil have elevator eller anden niveaufri adgang, og er dermed senioregnede boliger.

Lokalplanområdet afgrænses som vist på kortbilag 1 i lokalplanforslaget, bilag 1, og indeholder NGG's idrætshal, matr. nr. 42b samt den nuværende Cirkelhusgrund, matr. nr. 5i samt den lille matr. nr. 5x alle Brønsholm By, Karlebo.

Lokalplanforslagets indhold

Princippet for disponeringen af området fremgår af illustrationen herunder



Forbindelser, parkering og regnvand

Området bindes sammen, af vej- og stiforbindelser som fører til og fra en central plads. Der etableres en stiforbindelse for gående og cyklister som en sikker skolevej gennem området. Biler ledes rundt i området gennem 2 ”loops” som henholdsvis går rundt om bebyggelserne C og D samt rundt om bebyggelserne B1 og B2.

Der er parkering på terræn samt i konstruktion i bebyggelsen C samt på taget af bebyggelsen D. Bebyggelsen A2 er for størstedelens vedkommende et parkeringshus. Parkeringspladserne på terræn fungerer samtidig til opstuvning af vand i forbindelse med skybrudshændelser. Derudover er der underjordiske kassetter og regnvandsbede på terræn til lokal håndtering af regnvand som ledes til Donse Å.

Anvendelser og omfang

Hovedprincippet for anvendelsesmulighederne i området er, at publikumsorienterede funktioner som detailhandel og erhvervs- og serviceformål er placeret i stuetagen mens boliger, liberalt erhverv o.l. funktioner ligger på de øvrige etager. Anvendelserne fremgår af oversigten herunder som yderligere viser det maksimale etageantal for de enkelte byggefeltet:

Byggefelt	Anvendelse	Etageareal	Højde
A1	skole og institutioner	4.000 m ²	1-4 etager, max højde 18 m
A2	parkeringshus, detailhandel, erhvervs- og servicefunktioner samt foreninger	6.000 m ²	1-5 etager, max. 18 m
B1	boliger, friplejehjem, detailhandel, erhvervs- og servicefunktioner, idræt, fritidsformål	6.300 m ²	2-10 etager, max højde 43 m
B2	boliger, friplejehjem, detailhandel, erhvervs- og servicefunktioner, idræt, fritidsformål	4.000 m ²	1-4 etager, max højde 12 m

C	boliger, detailhandel, liberalt erhverv, publikumsorienterede servicefunktioner, idræt, fritidsformål, parkering	15.000 m ²	2-7 etager, max højde 24 m
D	detailhandel, liberalt erhverv, publikumsorienterede servicefunktioner, idræt, foreninger, fritidsformål, parkering	29.000 m ²	1-3 etager, max højde 23 m
E	detailhandel, liberalt erhverv, publikumsorienterede servicefunktioner, foreninger	1.250 m ²	1-3 etager, max højde 12 m

Byrum, arkitektur og tårnhus

Bebyggelsen kan opføres i forskellige materialer som tegl, træ, metal i sorte, gyldne eller jordfarver. Ifølge lokalplanen skal facader varieres for hver 30 meter (50 meter for byggefelt D) og det enkelte byggefelt skal bestå af min. 2-3 forskellige facadematerialer for at understøtte et oplevelsesrigt byliv langs gader og pladser.

I byggefelt B1 gives der mulighed for et op til 10 etager, eller 43 m, højt tårnhus som kan anvendes til boligformål. En bygning i denne højde, vil være den højeste i kommunen og den vil være synlig på længere afstand. Som sådan kan den potentielt få en funktion som et kendetegn eller vartegn for Kokkedal. Derfor er der medtaget særlige bestemmelser i lokalplanen, som betyder, at der skal fremlægges et konkret projekt for udformningen og materialevalget til dette tårnhus, som skal godkendes af byrådet. Dette er gjort for at sikre at tårnhuset får en fremtoning i høj arkitektonisk kvalitet.

Der er lagt vægt på at belysning og indretning af byrum skal skabe tryghed og tilgængelighed samt give mulighed for ophold og møder. Der arbejdes ydermere med kantzoner som bløder overgangen mellem byrum og bygninger op.

Skole

Den private skole, Nordsjællands Grundskole og Gymnasium, NGG, som i dag ligger i Cirkelhuset, planlægger for, at der skal opføres nye rammer for skolen i nærområdet.

Lokalplanforslag K107's realisering forudsætter, at NGG fraflytter Cirkelhuset, der skal nedrives og indenfor lokalplanområdet kan kun lokaliseres en mindre andel af de nødvendige skolebygninger. Derfor skal der findes supplerende lokaliteter til skolen i nærområdet.

For nærværende er skolen i gang med at planlægge for udformningen og placeringen af skolens nye bygninger. Pt. er planen, at 12.500 m² af skolens i alt 15.500 m² skal ligge i Hørsholm Kommune, mens denne lokalplans byggefelt A1 huser de resterende 3.000 m² i form af en science- og idrætsbygning. Skolens nye rammer kræver at der tilvejebringes en ny lokalplan i Hørsholm Kommune. Miljø- og Planudvalget i Hørsholm besluttede på møde den 17. juni 2021 at prioritere udarbejdelsen af en ny lokalplan for skolen i kategorien "politisk prioriteret 1". Det indebærer, at lokalplanen på nuværende tidspunkt forventes igangsat ultimo 2022. Udvalget skal igen prioritere lokalplanarbejdet i januar 2022, hvorfor prioriteringen af lokalplanen kan ændre sig.

Håndtering af støj

Både skole og boliger er støjfølsom anvendelse. For at de vejledende støjgrænseværdier kan overholdes i lokalplanområdet, kræver det, at der etableres en omfattende støjafskærmning langs Helsingørmotorvejen i såvel Fredensborg som Hørsholm Kommune. Før at der er etableret støjafskærmning i begge kommuner og støjkravende er dokumenteret overholdt, kan der ikke gives ibrugtagningstilladelse til skole og boligbyggeri. Lokalplanen giver mulighed for at der etableres en støjvold med en skærm ovenpå i en samlet højde af 10 meter i Fredensborg Kommune. I det tilfælde, at Vejdirektoratet i fremtiden skal bruge arealet, hvor støjvolden ligger, giver lokalplanen mulighed for, at der kan etableres et 10 meter højt støjværn længere inde på grunden i stedet. De vejledende støjgrænseværdier kan ikke overholdes medmindre, at der også etableres støjafskærmning i Hørsholm Kommune. Det kræver en lokalplan som muliggør dette, og forventningen er, at en lokalplan for NGG's nye skolebygninger i Hørsholm Kommune også muliggør etablering af støjafskærmning.

Udbygningsaftale

Der er indgået en udbygningsaftale med grundejer i henhold til planlovens § 21b. Med aftalen forpligter grundejer sig til at finansiere den nødvendige ombygning af krydset Kongevejen/Christianshusvej samt dele af ombygning af krydset kongevejen/Egedalsvej/Egevangen for at sikre et tilstrækkeligt serviceniveau samt trafikikkerhed på Kongevejen efter realiseringen af byggemulighederne i lokalplanen. Udbygningsaftalen skal fremgå af lokalplanforslaget og sendes i høring sammen med denne.

Hvis lokalplanen ikke vedtages endeligt eller påklages og ophæves efter afgørelse fra planklagenævnet, bortfalder udbygningsaftalen.

Miljørapport

Der er gennemført miljøvurdering af planforslaget i henhold til miljøvurderingslovens §8, stk. 1. Miljørapporten er vedlagt som et særskilt dokument, jf. bilag 2. Miljørapportens ikke-tekniske resume fremgår desuden af planforslaget, jf. bilag 1.

Følgende emner er behandlet i miljøvurderingen: Befolkningen og menneskers sundhed, herunder trafik, støj, skygge, vind og luftforurening samt biologisk mangfoldighed, flora og fauna, jordbund, vand, luft og klimatiske faktorer, materielle goder og landskab.

Kommuneplantillæg 8 – tematillæg om detailhandel

Byrådet besluttede på møde 20. december 2021 at vedtage Kommuneplantillæg 8 – tematillæg om detailhandel og afgrænsning af ny bymidte endeligt.

Kommuneplantillægget afgrænser en ny bymidte i Kokkedal og fastsætter nye retningslinjer for kommunens detailhandel, herunder samlet bruttoetageareal som kan anvendes til detailhandel i den nye bymidte og butiksstørrelser. Det var en forudsætning, at kommuneplantillæg 8 blev vedtaget endeligt for at lokalplan K107 kunne vedtages.

Konkret projekt og VVM

Efter en endelig vedtagelse af lokalplan K107, skal bygherre fremsende et konkret og detaljeret projekt for realiseringen af byggemulighederne i henhold til lokalplanens bestemmelser. Det konkrete projekt skal miljøvurderes (VVM) før det kan godkendes. Processen for en miljøvurdering af et konkret projekt (VVM) tager typisk omkring 9-12 mdr. at gennemføre fra start til slut. En afgørelse om tilladelse efter § 25 i miljøvurderingsloven (VVM) bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt eller, hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden efterfølgende år. Projektet skal altså være påbegyndt inden der er gået 3 år fra tilladelsen er givet for at tilladelsen anses for udnyttet. En ansøgning om byggetilladelse betragtes ikke som at projektet er påbegyndt.

Beregning af CO2 belastning

Administrationen har ved anvendelse af kommunens aktuelle model for vurdering af CO2 i visse sager, beregnet den CO2 belastning som realiseringen af lokalplanforslaget potentielt kan medføre. Se afsnittet om evaluering af CO2 effekten af den politiske beslutning i denne dagsorden samt notat vedlagt som bilag 3.

Vurdering af effekten på CO2 aftryk er, i henhold til miljøvurderingsloven, ikke en del af den lovpligtige miljøvurdering af lokalplanforslaget, og er derfor gennemført separat.

Beregningen omfatter CO2 udledning fra nedrivning af eksisterende bebyggelse, opførelse af ny bebyggelse og infrastruktur, drift af bygninger samt forventet trafik.

Det skal understreges, at det i henhold til Planloven med en lokalplan kun i lille grad er muligt at regulere de parametre, der indgår som forudsætninger for kommunens CO2 beregninger. Dvs. byggematerialer, anlæg, energiformer og transportformer kan ikke reguleres direkte. Lokalplanen kan alene fastlægge udvendige facadematerialer, overfladematerialer, og hvor meget der må bygges (m², etagehøjde, placering af byggeri).

CO2 Beregningen behandler ikke afledte effekter udenfor området. Idet udnyttelsen af området intensiveres, er effekten indenfor området en vækst i udledningen af CO2. Uden for området, kan de afledte effekter både være vækst men også et fald i udledningen af CO2.

Det indgår ikke i CO2 beregningerne, hvorvidt projektet vil medføre et sparet transportarbejde, som følge af, at der vil være færre længere bilture når kommunens borgere vælger at handle i Kokkedal frem for at køre til Hørsholm, Hillerød, Helsingør eller København efter udvalgsvarer.

Det indgår ikke et scenarie i beregningerne af hvorvidt den planlagte detailhandel vil blive opført i en anden kommune hvis projektet ikke blev planlagt i Kokkedal. Opføres detailhandlen i en anden kommune vil CO2 belastningen være tilsvarende og dermed den samme set på et nationalt plan.

En lokalplan indebærer ikke en handlepligt for ejer. Dvs at ejer selv vælger, hvornår man ønsker at realisere projektet, og hvor meget der ønskes realiseret. CO2 beregningerne forudsætter, at der sker en realisering i årene umiddelbart efter lokalplanens vedtagelse.

Bevilling

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser

Retsgrundlag

Planloven, Lov om planlægning, LBEK. nr. 1157 af 1. juli 2020

Miljøvurderingloven, Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBEK. nr. 1976 af 27. oktober 2021.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

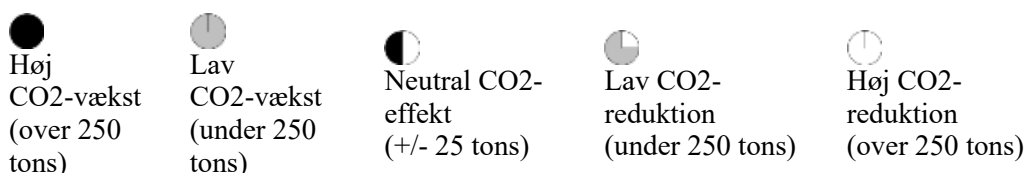
Planforslaget understøtter FN's verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund samt målsætningerne i Byrådets Bolig-, Arkitektur- og Ejendoms politik der er udmøntningen af pejlemærket "Bygninger og byrum skaber liv" fra Byrådets arbejdsgrundlag.

Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Skema i politisk sagsfremstilling
Vurdering af direkte CO2-effekt

Format-projektet

X



Noter:

Til sammenligning: I 2018 blev der udledt næsten 200.000 CO₂ i Fredensborg Kommune fra el, transport og varme. Det svarer til ca. 5 tons CO₂ pr. borger. Energistyrelsens "Global afrapportering" fra april 2021 opgør hver danskers klimaaftryk inkl.

Import/eksport til 11 tons CO₂/år. Concito opgør (juli 2021) klimaaftrykket til 17 tons CO₂/år i alt pr. dansker.

Når begrebet CO₂ bruges, omfatter det både CO₂ og øvrige klimagasser. Det betyder at begrebet CO₂ her er synonymt med CO₂eq.

Bemærk: Reduktion eller vækst i CO₂ som fremgår af dette skema, har ingen direkte indflydelse på CO₂-opgørelsen af kommunens CO₂-udledning eller det nationale mål om 70% reduktion af CO₂ inden 2030.

Uddybning:

Denne evaluering er en "Stand-alone-betragtning", der giver en vurdering af CO₂-effekten inden for det begrænsede geografiske område. Afledte effekter er ikke inddraget.

Da bygherre har udtrykt ønske om at bygge bæredygtigt, forudsættes det, at det samlede projekt overholder bygningsreglementets grænseværdier, som forventes at blive gældende fra 2023 for bygninger af denne størrelse.

Beregnet på de forudsætninger, der er beskrevet i notatet, jf. bilag 3, vil det byggeri og anvendelser som lokalplanforslaget muliggør betyde en vækst i CO₂ udledningen i området på mellem ca. 5.000 og 10.000 ton CO₂. pr. år frem til 2030 – baseret på en forventet levetid af bygningerne på 50 år og forventet udledning fra personbiler frem til 2030.

Den samlede CO₂-effekt pr. år fordeler sig således:

Nedrivning: Ikke estimeret

Byggeri og drift: 525-800 ton/år

Trafik: 4.700-9.200 ton/år

Bemærk, at en stor del af CO2-effekten vedr. byggeri og drift stammer fra indlejret CO2 i byggefasen, som her er fordelt over forventet levetid på 50 år.

Kompetence

Byrådet

Kommunikation

Planforslaget og udbygningsaftale offentliggøres på kommunens hjemmeside sammen med et link til en film som illustrerer den kommende udvikling i området. Filmen er udarbejdet af udvikler. Derudover sendes der høringsbrev direkte til relevante naboer, borgere og interessenter. Der afholdes desuden et borgermøde under høringsperioden.

Indstilling

1. At forslag til lokalplan K107 samt tilhørende miljørapport vedtages til fremlæggelse i offentlig høring i minimum 8 uger.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Udvalget er optaget af, at byggeriet gennemføres med øje for både bæredygtighed og anvendelse af klimateknologi (fx ved opsætning af solceller).

Et flertal anbefaler administrationens indstilling idet § 9.3 dog udvides med en bestemmelse om, at der fra alle boliger skal være udsigt til egnstypiske træer. Til § 12.3 tilføjes også belysning.

For stemmer 5: A, B, C og Mie Stattau (V).

Imod stemmer 2: F og Carsten Bo Nielsen (V) med følgende stemmeforklaringer:

F stemmer imod, idet da et nyt storcenter i udkanten af Kokkedal vil skade klimaet, handlen i kommunens fire bymidter og trafiksikkerheden på Ussevej. Carsten Bo Nielsen (V) stemmer imod, da forslaget, der sendes i høring, muliggør op til 27 butikker med almindelige udvalgsvarer, hvoraf ingen behøver at være større end 1000 m². Arealkravet er for lavt til at sikre mod, at centeret kan skade bevarelsen af almindelig udvalgsvarerhandel i vore nuværende lokale handelssteder, herunder i Fredensborg, Humlebæk og ny Nivå Bymidte.

Bilag

Forslag til lokalplan K107

Miljørapport

Format CO2 evaluering

Punkt 28: Beslutning om prioritering af lokalplanarbejde

15/27416

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om prioriteringen af udarbejdelsen af nye lokalplaner.

Sagsfremstilling og økonomi

I Fredensborg Kommune er der stor efterspørgsel på lokalplaner, nødvendige for at kunne opføre nyt byggeri, ændre anvendelser og sikre tidssvarende plangrundlag. Efterspørgslen er præget af, at der er høj byggeaktivitet i hovedstadsregionen. Den høje efterspørgsel på lokalplaner nødvendiggør, at der løbende sker en prioritering af, hvilken rækkefølge lokalplanerne skal udarbejdes i.

Plan, Trafik- og Klimaudvalget har ansvaret for at prioriterer arbejdet med lokalplaner. Det tidligere Plan-, Miljø- og Klimaudvalg prioriterede lokalplanarbejdet to gange om året, senest 16. august 2021.

Der er aktuelt et højt aktivitetsniveau af lokalplaner under udarbejdelse, hvor der lige nu er 11 lokalplaner i proces. Samtidig fortsætter udviklingen af bymidteprojekterne i kommunens fire bysamfund, Kommuneplan 2021 er i høring og skal vedtages senere i år samtidig med arbejdet den kommende planstrategi skal planlægges og påbegyndes i 2022.

Prioriteringen af udarbejdelse af lokalplaner

Ved den seneste behandling af prioritering af arbejdet med lokalplaner besluttede det tidligere udvalg Plan, Miljø- og Klimaudvalget, at prioritere lokalplaner til daginstitutioner. Det er fortsat nødvendigt at prioritere udarbejdelse af lokalplan i Kokkedal i Holmegårdsområdet, der afventer flere oplysninger om projektet så lokalplanarbejdet kan igangsættes.

Med vedtagelsen af den strategisk byudviklingsplan for Humlebæk Bymidte i 2021, er der et stort ønske fra ejerne af Humlebæk Centeret om at gå videre med et lokalplangrundlag for centeret, der skal sikre både nye lejligheder og en videreudvikling af mere tidssvarende rammer for butikkerne, der kan sikre deres konkurrencemuligheder og dermed fastholdelse i bymidten.

I Kokkedal på Lågegyde er der fortsat et stort ønske om at udvikle et boligprojekt, der kan give mulighed for boliger til både seniorer og familier. Der er tidligere behandlet sager i udvalget om projektet og ønsket om at udskyde arbejdet med lokalplanen, så arbejdet med lokalplaner til daginstitutioner kan prioriteres.

I Nivå er der i de tidligere Stark bygningerne fortsat et ønske om at udvikle til boliger. Denne anvendelse indgår i den kommende Kommuneplan 2021 og det er tidligere besluttet, at der skal ske en bred idéfase forud for udarbejdelse af lokalplanen.

Lokalplan for vinterbadefaciliteter ved Bjerre Strand afventer fortsat, at projekt og økonomi godkendes i de respektive fagudvalg, så lokalplanen kan udarbejdes til et godkendt projekt.

Det vil med ovenstående lokalplaner fortsat være muligt, at igangsætte nye lokalplaner igennem 2022 og det vil være muligt at prioritere både offentlige institutioner som friplejehjem og daginstitutioner og forskellige boligprojekter, der kan bidrage til at opfylde Byrådets boligpolitik.

Nye lokalplaner der optages på prioriteringslisten

Økonomiudvalget har besluttet, at igangsætte undersøgelser og planlægge for et friplejehjem på Teglsø Allé. Friplejehjemmet skal erstatte et planlagt plejehjem i Nivå Bymidte. Der er indledt en dialog med virksomheden NREP, der ønsker at opføre friplejehjemmet og de har tilbudt at bidrage til en lokalplanproces, når den prioriteres.

Fredensborg Kommune har tidligere vurderet, at der kan være behov for plejehjemspladser i 2026-28 i Nivå. Med en planlægnings- og byggeproces på forventet 3-4 år er det vurderingen, at lokalplanen bør prioriteres i nær fremtid.

Rækkefølge ved prioritering

Ved tidligere beslutninger om prioritering af lokalplanarbejde har administrationen fremlagt prioriteringslister for hvilke lokalplaner, der skulle prioriteres, men også hvornår de forventeligt skulle igangsættes. En gennemgang af de seneste 3 års behandling af sagerne i fagudvalget viser, at det er reglen, at der sker ændringer i forudsætningerne for prioriteringen af lokalplaner. Det kan derfor konstateres, at det ofte er nødvendigt for fagudvalget at omprioritere hvornår en given

lokalplan udarbejdes. Årsagen til at forudsætningerne ændres er typisk nye ønsker til lokalplaner eller igangværende lokalplanprocesser, der viser sig mere tidskrævende end oprindeligt forudsat. Det nuværende format har den uhensigtsmæssighed, at prioriteringslisterne opfattes af borgere og professionelle udviklere, som en tidsplan for hvornår opstart af en given lokalplan sker. Administrationen bruger derfor tid på at forklare og forventningsafstemme med interessenter når tidspunkterne løbende ændres.

Et mere retvisende grundlag ville være, at prioriteringen af lokalplaner sker efter en egentlig rækkefølge, men uden at det fremgår hvilket halvår lokalplanen påbegyndes to år frem. Et sådan grundlag vil give Plan, Trafik- og Klimaudvalget større sikkerhed for at træffe beslutninger om prioritering, der ikke unødigt skuffer de interessenter, der har ønsker til lokalplaner på prioriteringslisten. En lignende model har man indført i Hillerød Kommune.

Det vil herefter være administrationen ansvar løbende at fremlægge sager om opstart af den enkelte lokalplan til beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget. Sagerne vil fortsat blive taget øverst fra den aktuelle prioriteringsliste. I enkelt tilfælde hvor der opstår noget uforudset med en lokalplan, eller at grundlaget ikke er helt på plads til en igangsættelse af én lokalplan der står for tur, tager administrationen den næste på prioriteringslisten. Plan, Trafik- og Klimaudvalget orienteres om dettes i forbindelse med behandling af opstart af den aktuelle lokalplan.

Arbejdet med lokalplaner



Når administrationen arbejder med lokalplaner forudsætter det en række beslutninger i Plan, Trafik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet. Plan, Trafik- og Klimaudvalget beslutter prioritering og igangsættelse af lokalplaner. Beslutningen af lokalplanforslag og beslutning om endelig vedtagelse sker udover i Plan, Trafik- og Klimaudvalget også i Økonomiudvalget og Byrådet. Borgermødet, der afholdes sker i høringsperioden, er Plan, Trafik- og Klimaudvalget ansvarlig for.

Oversigt over politiske beslutninger i en lokalplans prioritering og udarbejdelse

Udvalget har også mulighed for at vælge at en lokalplanproces skal køre som det Fredensborg kalder en A, B eller C lokalplanproces. B og C lokalplaner er mere simple lokalplaner og lokalplantillæg, der kører med kortere høringsperioder og hvor administrationen delegeres beslutningskompetence i nogle af faserne.

Igangværende lokalplanprocesser

Administrationen er i øjeblikket i gang med 11 lokalplaner, der er i forskellige faser gående fra opstart til høring og endelige vedtagelse. Se Bilag 2 for en oversigt.

Samarbejde med private om lokalplanarbejdet

Den prioritering af lokalplanarbejdet der arbejdes med forudsætter, at parter, der har anmodet om og skal realisere lokalplanerne, bidrager til lokalplanarbejdet med nødvendige analyser, tegninger, illustrationer mv. Det er derfor allerede forudsat i prioriteringen, at private deltager i arbejdet. Af den årsag vil det ikke aflaste administrationen yderligere, hvis private tilbyder at udarbejde lokalplanen som modydelse for at få deres lokalplan prioriteret.

Administrationens anbefaling

Administrationens anbefaling af prioritering af rækkefølgen for udarbejdelse af lokalplaner fremgår af Bilag 1.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Lokalplanarbejder understøtter verdensmål 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund.

Evaluerings af CO₂-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1. At administrationen prioriterer arbejdet med lokalplaner i den rækkefølge der fremgår af bilag 1.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Sagen udsættes, idet sagen tilføjes et justeret bilag.

Bilag

Bilag 1 Rækkefølge for udarbejdelse af lokalplaner

Bilag 2 Igangværende lokalplanarbejder

Punkt 29: Beslutning om igangsætning af Lokalplan F125 Lystholm Daginstitution

22/967

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om igangsætning af ny lokalplan for daginstitution ved Lystholm i Fredensborg.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Lokalplanen igangsættes på baggrund af et øget behov for vuggestue- og børnehavepladser i Fredensborg. Børne og Skoleudvalget besluttede den 3. juni 2021 at etablere en ny daginstitution syd for plejehjemmet ved Lystholm i Fredensborg. Indstillingen blev godkendt i Økonomiudvalget og Byrådet.

Lokalplanen for en ny daginstitution ved Lystholm blev prioriteret ved Plan-, Miljø- og Klimaudvalget i august 2021.

Formål med lokalplanen

Det er formålet med lokalplanen at muliggøre opførelse af 2 daginstitutioner til ca. 130 børn, fordelt på 3 vuggestuegrupper og 4 børnehavegrupper. Der forventes fastsat en maksimal bebyggelsesprocent på 25 %, samt krav til udeareal til legeområde på minimum 10 m² pr. barn. Hertil afsættes areal servicefunktioner, sti/vej og parkering.

Lokalplanen skal sikre at Byrådets Bolig, Arkitektur og Ejendoms politik udmøntes i et arkitektonisk spændende byggeri, der samtidig kan demonstrere hvordan grønne og bæredygtige løsninger indgår i byggeriet og disponeringen af udearealerne.

Lokalplanområdet

Lokalplanområdet er beliggende i den syd/østlige del af Fredensborg, vest for vejen Lystholm og nord for Humlebækvej. Området ligger i byzone med nærhed til flere boligområder. Lokalplanområdet udgør et areal på ca. 9000 m², der kan blive justeret i forbindelse med den endelige fastfastlæggelse i forslaget til lokalplanen.

Arealet er i dag ubebygget, men rummer en øst/vest gående trafiksti sti, der bl.a. skaber stiforbindelse mellem østliggende boligområde og Vilhelmsro Skole. Yderligere rummer arealet en mindre sø. Lokalplanområdet grænser op til Lystholm Plejecenter og et større offentligt rekreativt område samt Vilhelmsro Skole syd for Humlebækvej. Arealets beliggenhed er velegnet til daginstitutionens formål.

Planmæssige forhold

Lokalplanområdet er iht. forslag til Kommuneplan 2021 udlagt til institutionsformål med rammeområdet FO 08 Vest for Lystholm. Lokalplan F125 Lystholm Daginstitution udarbejdes i overensstemmelse med rammeområde FO 08, jf. forslag til Kommuneplan 2021.

Lokalplanområdet er omfattet af Lokalplan F16, der udlægger den nordlige del af lokalplanområdet til offentligt formål, herunder institutionsanvendelse, og den sydlige del til grønt område. Lokalplanområdet vil udgå af Lokalplan F16 med vedtagelse af Lokalplan F125.



Proces

Administrationen forventer, at et lokalplanforslag vil blive fremlagt til politiskbehandling 1. halvår 2022. Lokalplanforslaget fremlægges efterfølgende i 8 ugers offentlig høring. Det er administrationens forventning, at lokalplanforslaget kan politisk behandles til endelig vedtagelse i 2. halvår 2022.

Bevilling

Udarbejdelsen af lokalplanen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Planloven, LBEK nr. 1157 af 1. juli 2020.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Byrådets arbejdsgrundlag

4. Bygninger og byrum skaber liv

Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1. At udarbejdelse af Lokalplan F125 Lystholm Daginstitution igangsættes.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Godkender administrationens indstilling.

Punkt 30: Sager behandlet på lukket møde den 2. februar 2022

22/2524

Beslutningstema

1. Godkendelse af dagsordenen - Lukket
2. Beslutning om udbud - Lukket
3. Beslutning om medlemmer af Klimarådet i Fredensborg Kommune 2022-2025 - Lukket
4. Digitalt underskriftsblad den 2. februar 2022 - lukket - Lukket

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

1. Godkendelse af dagsordenen - Lukket
Dagsordenen godkendt.

2. Beslutning om udbud - Lukket
Anbefaler administrationens indstilling.

3. Beslutning om medlemmer af Klimarådet i Fredensborg Kommune 2022-2025 - Lukket
Et flertal anbefaler administrationens indstilling.

4. Digitalt underskriftsblad den 2. februar 2022 - lukket - Lukket
Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

Punkt 31: Orientering

21/32095

Sagsfremstilling og økonomi

Styring af belysning

Af kommunens Belysningsplan fremgår at kommunen alene benytter systemet Citytouch til overvågning og styring af kommunes gadebelysning. For at reducere udfordringer som følge af oplevede leveranceproblemer på elektroniske komponenter til gadebelysning, udvider administrationen med et supplerende system. Det supplerende system muliggør desuden udnyttelse af en række overvågnings og styringsfaciliteter.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 32: Sager på vej per 2. februar 2022

21/32099

Beslutningstema

Der orienteres om sager på vej til Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Sagsfremstilling og økonomi

Følgende sager forventes behandlet på kommende udvalgs møder:

Marts

- Sag om ansøgning om udstykning på Gl. Strandvej 72

Senere udvalgs møder

- Badebroer

Listen over sager på vej er ikke en komplet liste over kommende sager, men rummer større, strategiske sager og sager, der af et flertal i udvalget er besluttet optaget politisk ved senere udvalgs møder.

Sager kan flytte dato og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 33: Digitalt underskriftsblad den 2. februar 2022

21/30654

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

Bilag

Godkendelsesark fra Plan-, Trafik og Klimaudvalget den 2. februar 2022 - åben.pdf