

REFERAT Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) d. 04-04-2022

Mødedato Mandag d. 04. april 2022 kl. 18:00

Mødested Stortrommen

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Træffetid.....	4
Godkendelse af anlægsregnskab for modernisering af fiberring.....	5
Godkendelse af anlægsregnskab for broen og de blågrønne strøg.....	7
Beslutning om ansøgning om udstykning Gl. Strandvej 72.....	9
Beslutning om udvikling af kommunens brug af geografiske data (GIS).....	13
Beslutning om trafiksanering på Holmegårdsvej.....	17
Beslutning om tildeling af ladepladser ved henvendelse om råden over vej.....	20
Orientering om busstoppesteders serviceniveau budget 2022.....	22
Orientering om deltagelse i innovationsforløbet Cirkulære Byer.....	24
Orientering om Kommunernes Klimapris 2022 og energifællesskaber.....	25
Orientering om status på A6.....	26
Sager på vej per 4. april 2022.....	29
Orientering per 4. april 2022.....	30
Digitalt underskriftsblad den 4. april 2022.....	32

Punkt 46: Godkendelse af dagsordenen

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Dagsordenen godkendt.

Punkt 47: Træffetid

22/1560

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Thomas Pihl havde foretræde i forbindelse med sag 50 ”Beslutning om ansøgning om udstykning Gl. Strandvej 72”. Præsentationen er vedhæftet selve sagen.

Punkt 48: Godkendelse af anlægsregnskab for modernisering af fiberring

22/6559

Beslutningstema

Godkendelse af anlægsregnskab for "Modernisering af fiberring".

Sagsfremstilling og økonomi

Bevillingen blev givet til etablering af en stabil og fremtidssikret fiberring for kommunens skoler, institutioner, plejecentre mfl.

Det har givet den fordel, at børnehaver og lign. er tilsluttet direkte til kommunens netværk udenom eksterne leverandører, via en højhastigheds intern fiber. Hvilket har betydet mere stabilitet, bedre mulighed for trådløst internt netværk og adgang til interne services.

Der er blevet lagt ny fiber i hele kommunen med genbrug af eksisterende fiber, hvor det var muligt, og særdeleshed til institutioner, som ikke var på fiber. Efter projektet er størstedelen af kommunens institutioner på fiber. Der blev indkøbt og installeret nye switche, nye krydsfelter og nyt core netværks udstyr, samt design af en ny og mere struktureret ip og fiber plan.

Regnskab for anlægsprojektet fremgår af tabellen herunder.

Beløb i hele kr.	Samlet
Bevilling, udgifter	19.744.000
Bevilling, indtægter	0
Bevilling	19.744.000
Udgifter	19.705.336
Indtægter	0
Netto	19.705.336
Løn	0
Lønandel	0,0%
Mer/mindreforbrug	-38.664

Som det fremgår af tabellen udviser anlægsprojektet et mindreforbrug på 38.664 kr., som bliver tilført kassen i forbindelse med overførselssagen. Overførselssagen behandles i ØK tirsdag d. 21. marts og i Byrådet mandag d. 28. marts.

Hovedparten af anlægsbevillingen blev anvendt i 2020 og 2021. Med beslutning i sagen kan anlægskontoen lukkes.

Bevilling

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet afvigelsen bliver medtaget i forbindelse med overførselssagen.

Retsgrundlag

Kommunens håndbog for økonomistyring.

Kompetence

Byrådet

Indstilling

1. At anlægsregnskabet godkendes.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Anbefaler administrationens indstilling.

Punkt 49: Godkendelse af anlægsregnskab for broen og de blågrønne strøg

22/6559

Beslutningstema

Godkendelse af anlægsregnskab for "Broen og de blågrønne strøg".

Sagsfremstilling og økonomi

Midlerne er anvendt til den det forberedende arbejde til projektet om Den Grønne Slotsby i Fredensborg, herunder indledende analyser, borgerinddragelse, lokalplan, dispositionsforslag mm.

Regnskab for anlægsprojektet fremgår af tabellen herunder.

Beløb i hele kr.	Samlet
Bevilling, udgifter	2.156.000
Bevilling, indtægter	0
Bevilling	2.156.000
Udgifter	2.155.529
Indtægter	0
Netto	2.155.529
Løn	698.071
Lønandel	32,4%

Mer/mindreforbrug -471

Som det fremgår af tabellen udviser anlægsprojektet et mindreforbrug på 471 kr., som bliver tilført kassen i forbindelse med overførselssagen. Overførselssagen behandles i Økonomiudvalget tirsdag d. 21. marts og i Byrådet mandag d. 28. marts.

Hovedparten af anlægsbevillingen blev anvendt i 2017 og 2019. Med beslutning i sagen kan anlægskontoen lukkes.

Bevilling

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet afvigelsen bliver medtaget i forbindelse med overførselssagen.

Retsgrundlag

Kommunens håndbog for økonomistyring.

Kompetence

Byrådet

Indstilling

1. At anlægsregnskabet godkendes.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Anbefaler administrationens indstilling.

Punkt 50: Beslutning om ansøgning om udstykning Gl. Strandvej 72

21/31417

Beslutningstema

Der skal tages stilling til administrationens behandling af ansøgning om udstykning af en ejendom på Gl. Strandvej 72 i Humlebæk, som er omfattet af Lokalplan H107.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget fik på møde den 22. november 2021 forelagt en orienteringssag om ansøgning om udstykning af Gl. Strandvej 72. Ansøger havde ligeledes foretræde på udvalgsrådet. Udvalget besluttede, at sagen ønskes forelagt igen, når der er sket en sagsbehandling.

Baggrund

Administrationen har modtaget en ansøgning om at udstykke Gl. Strandvej 72 i to parceller på hver 504 m². Grunden er bebygget med et enfamiliehus på 171 m², 34 m² carport og 14 m² udhus og grundarealet er på 1.008 m².

Plangrundlag

Ejendommen er omfattet af Lokalplan H107, delområder A, som er det juridisk gældende plangrundlag.

Områdets anvendelse og udstykning er defineret i lokalplanens bestemmelser, som bl.a. fastlægger:

§ 3 Områdets Anvendelse

For delområde A gælder, at der på hver ejendom må opføres ét beboelseshus til højst 2 familier. (Se § 4 stk. 1 for krav til mindstegrundstørrelser ved tofamilie/dobbelthuse.)

§ 4 Udstykning Og Byfortætning

I delområde A (hvori ejendommen ligger, red.) kan der ske byfortætning efter følgende principper:

- Indretning af op til 2 boliger i bestående villæjendom
- nyopførelse af dobbelthus
- ved udstykning

I forbindelse med byfortætning fastsættes følgende mindste grundstørrelser for enfamiliehus og tofamilie-/dobbelthuse:

- Grundstørrelser for enfamiliehus må ikke blive mindre end 700 m²
- Grundstørrelse for hver boligenhed i et tofamilie-/dobbelthus må ikke blive mindre end 500 m²

Planmæssig vurdering

Da ejendommen, som ønskes udstykket, har et grundareal på 1008 m², og da grundstørrelser for enfamiliehus, som anført i lokalplanens § 4, ikke må være mindre end 700 m², er udstykning ikke mulig i henhold til lokalplanen. Det ville forudsætte en grund på mindst 1400 m².

Det er administrationens vurdering, at det ikke er muligt, at dispensere til en mindre grundstørrelse, som ansøgt. Administrationens vurdering bygger på følgende:

Efter planlovens § 19, stk. 1, kan der dispensere fra en lokalplan, hvis dispensationen ikke er i strid med planens principper. Videregående afvigelser kan kun foretages ved tilvejebringelse af en ny lokalplan, jf. planlovens § 19, stk. 2. Principperne i en lokalplan er planens formålsbestemmelse og de anvendelsesbestemmelser, som er fastsat ud fra formålet med planen. Principperne omfatter også den planlagte struktur, fordeling mellem friarealer og bebyggede arealer.

I den gældende lokalplan H107 fremgår anvendelsen af § 3. Her står at ”der på hver ejendom må opføres ét beboelseshus til højst 2 familier. (Se § 4 stk. 1 for krav til mindstegrundstørrelser ved tofamilie/dobbelthuse.) Der henvises altså i anvendelsesparagraffen specifikt til udstykningsparagraffen § 4. Dermed er udstykningen og grundstørrelser at betragte som en del af planens principper gennem den direkte henvisning. En dispensation til en grundstørrelse på 504 m² som ansøgt er derfor en videregående afvigelse, og vil således forudsætte en ny lokalplan.

Baggrunden for bestemmelserne om udstykning i Lokalplanen H107 er fastlagt ud fra en afvejning om, at sikre områdets karakter af åbent villaområde, hvilket også fremgår af § 1 Lokalplanens formål, med relativt store parceller, men samtidig

at muliggøre en afbalanceret fortætning i form af enkelte udstykninger af de største ejendomme. Såfremt mindstegrundstørrelsen for udstykning til énfamiliehuse nedsættes fra de nuværende 700 m² til 504 m², vil det betyde, at et større antal ejendomme vil kunne udstykkes, og at områdets karakter vil kunne ændres i en sådan grad at dette isoleret set kan være omfattet af lokalplanligt. Dette er dog ikke vurderet nærmere da der jf. det tidligere ikke vurderes at være muligt at give en dispensation fra lokalplanen til det ansøgte.

Det kan oplyses, at administrationen i forbindelse med udarbejdelse af Lokalplan H107 i sin tid modtog bidrag fra grundejerforeningen, hvor netop spørgsmålet om grundstørrelser ved fortætning blev nøje afstemt. De fastlagte bestemmelser i § 4 Udstykning og byfortætning, er således udtryk for en bevidst afvejning i forhold til at sikre de kvaliteter, som søges varetaget med Lokalplan H107.

Vurderinger af sammenhæng med sag fra Gl. Strandvej 60

Ansøger referer til at kommunen tidligere har givet tilladelse til udstykning på Gl. Strandvej 60. Hertil bemærkes, at denne ejendom ikke er omfattet af Lokalplan H107, men Byplanvedtægt I-II oprindelig fra år 1953 med tillæg fra år 1967. Fastlæggelse af minimumsgrundstørrelser er ikke en del af byplanvedtægtens principper og den har ikke den samme udformning af anvendelsesbestemmelsen som fremgår af § 3 i H107.

I øvrigt gælder det at Gl. Strandvej 60 er omfattet af retningslinjer for fortætning af boligområder i stationsnære områder i Kommuneplan 2017, hvor der i særligt udpegede områder gives principiel mulighed for udstykning af ejendomme til énfamiliehuse på 500 m² og tofamilie-/dobbelthuse på 350 m². Det bemærkes, at Gl. Strandvej 72 ikke er omfattet af Kommuneplan 2017s fortætningsbestemmelser, hvilket dog heller ikke havde ændret på mulighederne for dispensation fra Lokalplan H107.

Administrationens vurdering og anbefaling

Som det fremgår af gennemgangen ovenfor er ansøgning om udstykning af Gl. Strandvej 72 og Gl. Strandvej 60 ikke sammenlignelige, da de to sager har udgangspunkt i to forskellige plangrundlag. Tilladelse til udstykning af Gl. Strandvej 60 er således ikke præcedensskabende i forhold til aktuelle ansøgning om udstykning af Gl. Strandvej 72.

Som det ligeledes er fremlagt i sagsfremstillingen, vurderer administrationen, at det ikke er muligt, at imødekomme ansøgningen om udstykning af Gl. Strandvej 72, da det vurderes at være i strid med planens principper jf. §§ 1, 3 og 4.

Administrationen anbefaler på denne baggrund, at administrationen behandler ansøgningen om udstykning ud fra det i denne sag beskrevne grundlag jf. delegationsplanen.

Sagen siden sidste behandling 5. januar 2022

Ved udvalget behandling af sagen den 5. januar 2022 blev sagen udsat med henblik på en yderligere juridisk udtalelse vedr. mulighederne for dispensation.

Administrationen har efterfølgende indhentet en juridisk udtalelse hos advokat Jens Flensborg (Bilag 1) der kort resumeres i det følgende.

- Advokaten vurderer, at det ikke vil være i strid med lokalplan H107's principper at meddele dispensation til en udstykning.

Der henvises til afgørelser i Planklagenævnet hvor det har ligget til grund at retningslinjer om udstykninger ikke var en del af planens principper (der ikke kan dispenseres fra).

Advokaten har herefter foretaget en vurdering af hvorvidt administrationen har pligt til at give en dispensation.

- Dette er der ikke fundet belæg for, hverken i det materiale ejer af Gl. Strandvej 72 har fremsendt eller i det gældende plangrundlag.

Bl.a. fremhæves at en afgørelse om dispensation indenfor et andet planområde ikke kan tillægges vægt i denne sag. ”En afgørelse om dispensation vil være en skønsmæssig afgørelse, som kommunen på grundlag af en konkrete vurdering vil kunne meddele dispensation eller give et afslag. Denne afgørelse kan ikke påklages til Planklagenævnet, da der alene kan klages over retlige spørgsmål, jf. PL § 58, stk. 1, nr. 3.”

Afsluttende har advokaten vurderet hvorvidt en eventuel dispensation fra lokalplanens § 4, stk. 1 kan føre til, at kommunen ud fra lighedsbetragtninger kan blive forpligtet til at meddele tilsvarende dispensationer i andre ansøgninger vedrørende denne bestemmelse.

Her beskrives det, ”at Fredensborg Kommune bør være opmærksom på, at en afgørelse i denne sag kan få præcedensvirkning ift. eventuelle efterfølgende ansøgninger om fravigelse af bestemmelserne om mindstegrundstørrelser”

- samlet set vurderer advokaten, at en praksis med at give dispensationer i et sådan omfang ikke i sig selv udløser lokalplanligt efter PL § 13, stk. 2

Det fremhæves dog at, ”det bør overvejes om intentionerne med lokalplan H107 herved risikerer at blive udhulet, således at det eksisterende villaområde ændres til et område med mange små grunde med intensiv bebyggelse.”

”En afledt konsekvens af dispensation til mindre grunde kan let blive, at det samtidig er nødvendigt at give dispensation fra den maksimale bebyggelsesprocent mv. i lokalplanens § 7 (hvilket efter det oplyste også vil være nødvendigt, hvis der dispenseres i den aktuelle sag). Hvis der fremadrettet anlægges en lempelig praksis mht. dispensation fra mindstegrundstørrelserne i lokalplanens § 4, stk. 1, (og evt. samtidig mht. den maksimale bebyggelsesprocent i § 7), kan det derfor føre til, at de oprindelige intentioner med lokalplanen går tabt.”

Advokaten konkluderer opsamlende, at

- en dispensation kan danne præcedens ud fra et lighedsprincip,
- at en dispensation kan udløse behov for andre dispensationer til max. Bebyggelsesprocent, parkering mfl.
- samt at en dispensation samlet set kan føre til at de oprindelige intentioner med lokalplan H107 går tabt.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Planloven (LBK nr. 50 af 19.1.2018).

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

CO2-effekt er ikke relevant.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1. At administrationen bemyndiges til at træffe afgørelse om afslag jf. gældende plangrundlag og delegationsplan.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 05-01-2022

Sagen udsættes med henblik på en yderligere juridisk udtalelse vedr. mulighederne for dispensation.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Et flertal godkender administrationens indstilling.

For stemmer 4: A, B og C

Imod stemmer 2: V

Undlod 1: F

V begærer sagen i Byrådet med følgende bemærkning: Vi ønsker sagen i nabohøring og anser sagen principiel om adgangen til byfortætning i kommuneplanen. Vi finder ikke kvarteret bliver mindre villaagtigt af 2 små huse i stedet for et dobbelthus.

Bilag

Mail inkl. bemærkninger og ansøgning ifb. foretræde den 5. januar 2022

Foretræde i PMT den 5. januar 2022_Thomas Pihl.pdf

Bilag 1

Foretræde i PTK den 4. april 2022_Thomas Pihl.pdf

Punkt 51: Beslutning om udvikling af kommunens brug af geografiske data (GIS)

21/5055

Beslutningstema

Der orienteres om status og behov for investeringer til fremtidssikring af kommunens geografiske data (GIS), således at borgere, virksomheder, styrelser, politikere og medarbejdere får en langt bedre oplevelse og optimeret brug af kommunens GIS-løsninger. Der skal i den forbindelse besluttes, om midler fra kommunens teknologipulje til digital udvikling kan anvendes til indkøb af ny database, server og webgissystem.

Sagsfremstilling og økonomi

Hvad er GIS og hvor kommer data fra?

GIS er geografiske data, dvs. alle data, der kan vises på et kort. Data kommer fra forskellige kilder. En del er fra staten, mens andre kortdata laver kommunen selv. En del af disse er lovpligtige for kommunen at lave, fx ejendomsdata til skatteopkrævning.

Hvad bruges GIS til i kommunen?

GIS er et yderst vigtigt redskab ifm. kommunens sagsbehandling af stort set alle typer af byudviklings-, landzone- og miljøsager, da man kan lave en hurtig søgning over gældende regler og fysiske forhold i et område, fx terræn, luftfoto, lokalplaner, fredninger, historiske kort mv.

GIS anvendes også af kommunen til at lave dataudtræk af befolkningsgrupper i geografiske områder. Det giver et godt overblik og beslutningsgrundlag, når data kan formidles på et kort, fx befolkningssammensætninger, boligtyper mv.

Det kan endvidere bruges til at lave adresseudtræk, når der skal skrives til flere borgere på én gang. Det kan fx være breve til alle nye virksomheder med bestemte branchekoder eller borgere der bor alene og er over 65 år.

Derudover anvendes GIS af Forsyningen til geografisk placering af deres anlæg, kloakledninger mv. Kommunen har et datafællesskab med Forsyningen, således at opdateringer i hhv. kommune og Forsyning udveksles. Det betyder, at begge parter arbejder ud fra samme vidensgrundlag.

GIS anvendes desuden af rådgivere, virksomheder, ejendomsmæglere og borgere i forbindelse med søgning af data på ejendomme og matrikler. Ofte i forbindelse med ansøgninger om myndighedstilladelser eller flytninger. GIS er også en integreret del af den digitale kommuneplan og spildevandsplan, hvor borgerne kan søge "hvad gælder for mig".

Samlet set er GIS et vigtigt redskab for borgere, virksomheder og kommunen, og medvirker til en effektiv administration og et forbedret beslutningsgrundlag.

Status for GIS i dag

I dag har kommunen 3 vigtige platforme inden for GIS:

1. Mapinfo, som primært anvendes af det tekniske område til sagsbehandling, digitalisering af data, produktion af kort til politiske sager og afgørelser mv.
2. WebGis, som udstiller en del af dataerne fra Mapinfo, og som nemt kan anvendes af kommunens ansatte til simple adresseudtræk, undersøgelser af hvad der er gældende et bestemt sted og udarbejde kort og tegninger uden særlige tekniske forudsætninger.
3. Borger WebGis, hvor borgere via kommunens hjemmeside kan tilgå udvalgte kort og tegne/måle på dem, se <http://52.17.156.15/BorgerWebGIS/>

Platformene er efterhånden 20 år gamle, og de kræver meget vedligeholdelse. Fx har hver platform sin "egen" server, hvor data hver nat kopieres og derefter hentes ned til de andre systemer. Dette i stedet for at alle 3 GIS platforme henter data direkte fra samme database. Det har også betydning for kvaliteten af data.

Systemerne er på grund heraf afhængige af kommunens 2 GIS medarbejdere døgnet rundt, idet de er sårbare for IT nedbrud og mindre fejl i data.

De gamle systemer har den ulempe, at de ikke kan vise, hvem der har ansvar for data, og hvornår de sidst har været opdateret (såkaldt metadata). Det er ikke hensigtsmæssigt, da data kan blive forældet og dermed tages beslutninger på et forkert grundlag. Værdien af en GIS-løsning falder, hvis data ikke er korrekt og opdateret.

Løsningerne er ikke borgervenlige. De nuværende WebGis løsninger (platform nr. 2 og 3) er så gamle, at de ikke fungerer optimalt på tablet eller smartphone. Selve layoutet på hjemmesiden er også forældet og ikke intuitivt at bruge for borgere og politikere. Der er kun to kommuner tilbage i landet, der anvender denne teknologiske løsning.

Kommunen har ikke kortdatafællesskab med Nordsjællands Park og Vej (NSPV), som det er tilfældet med Forsyningen. NSPV har ikke GIS platforme, som Fredensborg Kommune og Forsyningen, men anvender en cloud baseret løsning.

Kommunen udnytter kortsamarbejder på tværs af kommunerne, således at der udveksles viden på tværs og løses opgaver af fælles interesse. Det er fx KTC (Kommunale Teknisk Chefforening), Geoforum, OS2, Erfagrupper som QGIS og HRKS (Hovedstads Regionens Kort Samarbejde).

Nødvendige investeringer for at fremtidssikre GIS systemerne

På kort sigt

På baggrund af ovenstående har administrationen undersøgt mulighederne for at opgradere, effektivisere og fremtidssikre vores GIS systemer. Der foreslås 4 indsatser:

1. Implementering af en database til alle geografiske data, hvor de alle GIS platforme henter data direkte fra, i stedet for at kopiere til forskellige servere, og hvor metadata samt data straks kan ses på alle GIS platforme inkl. forsyningens data. Databasen vil på sigt kunne anvendes af NSPV.
2. Egen server i kommunen i stedet for dyr server i ”skyen”. Sårbarheden med de 2 medarbejdere forsvinder, da serveren derved vil indgå i IT's alm. drift og kopiering af data undgås med en database.
3. Ny og mere tidssvarende WebGis løsning, der gør det muligt for borgere, virksomheder og politikere at tilgå kortdata på tablets samt smartphone, og som giver et bedre og mere intuitivt layout. Se eksempel på moderniseret borgerløsning fra Næstved Kommune: <https://webkort.naestved.dk/spatialmap>.

Fordele for borgere:

- Borger vil få mulighed for at finde steder, fx nærmeste genbrugsstation eller børnehave, og få et ruteforslag dertil
- Borger vil fremadrettet kun skulle have en indgang til kortdata, uanset hvor data kommer fra (f.eks. plandata, miljøportalen, Naturstyrelsen mv)
- Borgeren vil kunne se disse data sammen med kommunens øvrige data
- Borgeren vil få mulighed for at se hvad der gælder for en bestemt ejendom (hvad gælder for mig) her incl data fra andre offentlige instanser
- Der vil kunne anvendes minimaps, dvs interaktive kort på kommunens hjemmeside, de steder hvor tingene er beskrevet f.eks. skoledistrikter, lokalplaner mv.
- Borgeren kan søge direkte på smartphone og tablet
- Ved tilsyn med administrationen, vil borgerne kunne hente kort på egen enhed og følge med på kortet derfra

Fordele for kommunen:

- Politikere vil kunne anvende WebGis på Tablet ved møder med både med sagsbehandler og med borger.
- Sagsbehandlere vil kunne anvende WebGis til møder med Borger og politikkerne
- Sagsbehandlere kan rette direkte i data ved tilsyn, data rettes direkte i databasen og kan derefter ses i alle vores GIS-løsninger, uden at data skal kopieres frem og tilbage
- Sagsbehandlere vil på sigt kunne få en integration direkte til Acadre og se sager på en hvilken som helst ejendom (så lever kommunens også op til KL's anbefaling om at stedfæste sager i det Tekniske område)
- Det muliggør indgåelse af samarbejde med NSPV på lige fod med Forsyningen, så data kan udveksles frem og tilbage.

På længere sigt

4. Formelt projektsamarbejde med NSPV om at etablere et GIS fællesskab, og hvor mulighederne for i højere grad at udstille data fra driften af de kommunale arealer afklares. Dette er for at forbedre mulighederne for selvbetjening og opfølgning af driftsopgaverne. Når opgavens omfang er kortlagt, kan det betyde investeringer i GIS for NSPV. Det vil dog give store effektiviseringsgevinster i samarbejdet, bl.a vil dobbeltregistrering kunne undgås. Konklusionen af projektsamarbejdet og et eventuelt finansieringsbehov vil blive fremlagt i en senere sag. Det ville også være en stor fordel at få et samarbejde med Helsingør Kommune omkring WebGis, således at de 2 kommuner fortsat anvender samme platform. Dette ville give en bedre og smidigere arbejdsgang.

Økonomi

Ovenstående indsatser kræver investeringer i tid og penge for at opnå effektiviseringer på sigt.

Nedenfor ses et overslag over forventede investeringsudgifter og ændrede ressourcer ift. de ressourcer der bruges på områderne i dag. Minus angiver en besparelse:

	Engangsudgift	Driftsudgift (kun merudgifter ift. nu)
1. Database	Øget arbejdstid	Uændret arbejdstid
2. Server	Øget arbejdstid	-50.000 kr./år.
3. WebGis	600.000 og arbejdstid	90.000 kr./år
4. Kort-samarbejde med NSPV	Øget arbejdstid	Forventes reduceret arbejdstid
Total	600.000	40.000

Et moderniseret og effektivt GIS system vil på sigt give mulighed for besparelser på driften ift. at nedbringe behovet for mapinfocensurer. Besparelse på sigt ca. 50.000 kr/år.

Konklusion

For en samlet pris af 600.000 kr. og en øget arbejdsmæssig indsats i udviklingsperioden vil man kunne høste potentialerne i et effektivt GIS system, herunder opnå følgende fordele:

Borgere: Et lettere og mere intuitivt system, der giver overblik over ens ejendom og lokalområde, fx natur/biodiversitet, stier, risiko for oversvømmelser mv., og som kan anvendes i forbindelse med ansøgninger til kommunen og ejendomssalg.

Rådgivere/virksomheder: Et samlet overblik over områder, hvor der skal ske fx byudvikling. Dermed kan anlæg tilpasses bedre til de begrænsninger og muligheder, der er på ejendommen.

Politikere: Giver et hurtigt overblik over data på ipads, også i ”felten” og dermed et bedre vurderingsgrundlag i dialog med borgere og virksomheder.

Kommunen/selskaber: En langt mere effektiv administration og et mere sikkert datagrundlag. Sparet tid når borgere og virksomheder kan selvbetjene sig. Større sikkerhed for at værdier bevares og sagsbehandlingen sker på et oplyst grundlag, fx bevaringsværdige ejendomme, beskyttet natur osv. Et nyt webgis system og database vil understøtte den digitale udvikling af kommunen, herunder muliggøre indkøb af drone mv.

Administrationens vurdering

Af hensyn til de økonomiske og administrative ressourcer foreslår administrationen, at der i første omgang prioriteres investering i en ny database, server og webgisløsning. På længere sigt kan investeringer i GIS samarbejdet med NSPV

igangsættes. Investeringerne vil sikre, at kommunens kortdatasystemer opdateres til nutidige standarder og dermed åbner op for mange forskellige andre digitale løsninger, effektiviseringer og kvalitetsforbedringer.

Finansieringen af de i alt 600.000 kr. i engangsudgifter foreslås fordelt mellem kommunens teknologipulje til afprøvning af digitale teknologier med 400.000 kr. og omprioritering af eksisterende midler på politikområde 16, hvor GIS området bl.a. ligger, i alt 200.000 kr.

Puljen for digital udvikling/fremtidig teknologiafprøvning blev afsat af Infrastruktur og Teknikudvalget den 3. marts 2020 fra digital infrastruktur. Der blev afsat 1 mio. kr. og der er til dato anvendt ca. 300.000 kr. til forskellige teknologiske indsatser fx VR briller, automatiseringsprocesser. Pt. arbejdes der med at afsøge mulighederne for at indkøbe en kommunal drone, en borgerinddragelsesplatform og talegenkendelse til brug i eksempelvis hjemmeplejen. Potentialerne i en drone kan først indfris når gis systemerne er opdateret.

Bevilling

Bevillingsskema

1.000 kr.		Forventet merforbrug/ finansiering			
Sted/tekst	Funktion/konto	2022	2023	2024	2025
Politikområde 18	Pulje til digital udvikling,	400			
Politikområde 16	GIS	-400			
I alt, anlæg		0	0	0	0

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

Kompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

1. At Fredensborg Kommune investerer i udviklingen af GIS ved indkøb af ny database, webgis og server, som delvist finansieres af midler fra puljen for digital udvikling.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Anbefaler administrationens indstilling.

Punkt 52: Beslutning om trafiksanering på Holmegårdsvej

22/3638

Beslutningstema

Beslutning om etablering af fartdæmpning på Holmegårdsvej syd for Holmegårdscenteret.

Sagsfremstilling og økonomi

Sagen vedrører et trafiksaneringsprojekt på Holmegårdsvej mellem rundkørslen ved Egedalsvej og Holmegårdscenteret.

Baggrund

Holmegårdsvej indgår i indsats nr. 2.6 i Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur 2022-2025. Indsatsen har til formål at få bilister til at overholde hastighedsgrænsen, samt reducere antallet af hastighedsrelaterede trafikulykker og øge trygheden ved at sænke bilisternes hastighed.

Baggrunden for projektet er Uheldsanalysen 2016-2019 og Trafiksikkerhedsplanen 2016-2021 hvor Holmegårdsvej er udpeget som et område med mange trafikulykker. Desuden er der i 2017 i forbindelse med Klimatilpasning Kokkedal, arbejdet med fartdæmpning på Holmegårdsvej, ved indkørsel til Egedal Idrætshal. Denne del af projekt blev dog aldrig realiseret.

I Uheldsanalyse 2016-2019 er Holmegårdsvej (Egedalsvej- Egedalsvænge) udpeget som en vejstrækning med stor koncentration af ulykker, hvor der er sket mindst 5 ulykker pr. 500 m i uheldsperioden 2016-2021. Dermed tilhører vejen kriteriet for uheldsbelastede strækninger.

Holmegårdsvej er også udpeget i Fredensborg Kommunes Trafiksikkerhedsplan 2016-2021 som en vej, hvor der sker flest uheld. Trafiksaneringsprojektet er med til at løse eksisterende trafiksikkerhedsproblemer samt forebygge uheld på Holmegårdsvej.

Kommunen har udarbejdet en analyse af trafiksikkerheden. Analysen er baseret på:

- Målinger af trafikmængde og hastighed på strækningen.
- Politiregistrerede uheld i de seneste 5 år.
- Besigtigelse af strækningen i myldretiden.
- Analyse af vejens eksisterende forhold.
- Forslag til forbedringer.

Trafikale udfordringer

Der er i alt registreret 6 uheld i perioden 2016-2021 på delstrækningen (syd for skolen på Holmegårdsvej). Uheld registreret er 2 materialeskadeuheld og 4 ekstrauheld.

Der er tale om to uheld ved ligeud-kørsel til højre for kørselsretning på lige vej. Ét uheld ved overhaling venstre om, ét uheld ved påkørsel bagfra, ét uheld med fodgængere fra venstre fortov samt ét uheld hvor køretøj kører ligeud og kolliderede med køretøj i modsat kurs.

Den seneste trafiktælling 2015 på målingsstedet (ca. 25 m syd for skolens indkørsel til parkeringen i den sydlige side) viser at 85-% hastighedsfraktilen er 55,7 og derfor højere end det tilladte, som er 50 km/t. Gennemsnitshastigheden er til gengæld lidt lavere og ligger på 48,2 km/t. Dog er der en procentdel som kører 5,7% over hastighedsgrænsen, plus 10 km/t. Og 0,8% kører over hastighedsgrænsen, plus 20 km/t.

Trafikmængden på strækningen er på ca. 5300 i døgnet og administrationen antager at mængden er steget siden udførelse af tællingen.

I og med at Idrætshallens lege- og opholdsområde ligger nær vejen er hastigheden for høj ift. forholdene og dermed behov for fartdæmpning. Der mangler krydsningsmuligheder for lette trafikanter for beboelsen i området omkring vejen. Der findes kun fortov på den nordgående retning så fodgængere skal krydse vejen for at komme på modsatte side og på fortovet.

En del børn og elever krydser også vejen uhensigtsmæssigt nær indkørsel til Egeparken og mangler derfor krydsningsmuligheder.

Cyklisterne fra Egeparken mangler en løsning til at komme over på den ensrettet nordgående cykelsti på modsatte side af vejen.

Cyklister fra nord eller Egeparken mangler bedre adgang til at komme over til den eksisterende sti der løber gennem skoven og videre til Medborgerhuset Egedal. Denne sti er også koblet til fortovet på Holmegårdsvej.

Trafikale forbedringer

Med udgangspunkt i uheldsanalysen og den tekniske vurdering foreslås anlæg af 2 bump og 3 mindre ramper som vist på nedenstående tegning:

Bump 1:

Et 40 km/t bump samt udvidelse af 40 km/t zonen på Holmegårdsvej i Kokkedal.

Bump 2:

Et 50 km/t bump.

Ramper:

Etablering af en opkørselsrampe på 1,5 m på modsatte side af Egeparkens indkørsel, således der er niveaufrit mellem kørebane/cykelsti vha. nedsænket kantsten/indvendig rampe. Derudover etablering af yderligere 2 opkørselsramper for cyklister på ca. 1,5 m så der bedre adgang til den eksisterende cykelsti der løber gennem skoven og videre til Medborgerhuset Egedal.



40 km/t bump



50 km/t bump



Udførelse

Den praktiske udførelse af projektet koordineres med Nordsjællands Park og Vej.

Projektet forventes godkendt af Nordsjællands Politi og Movia.

Økonomi

Udgifterne til projektet forventes at ligge i størrelsesordenen ca. 0,3 mio. kr. Udgiften finansieres via driftsbevillingen til trafiksikkerhed på politikområde 3, Veje og Trafik i overensstemmelse med indsats 2.6 i kommunen Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål

- 9. Industri, innovation og infrastruktur
- 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Byrådets arbejdsgrundlag

- 6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem
- 8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At foranstaltningerne etableres som beskrevet.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Godkender administrationens indstilling.

Punkt 53: Beslutning om tildeling af ladepladser ved henvendelse om råden over vej

22/9229

Beslutningstema

Beslutning om tildeling af antal ladepladser i Fredensborg og Humlebæk Bymidte i forbindelse med flere henvendelser om råden over vejareal fra kommercielle ladestanderoperatører.

Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet vedtog d. 28. februar 2022 at administrationen skal arbejde for, at kommercielle ladeoperatører kan opnå råden over vejareal tilladelse, jf. § 80 i Vejloven, til offentlig ladeinfrastruktur inden den 1. april 2022, se sag. nr. 21/32865 i Bilag 1. 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. Reglerne forventes ændret i april ved vedtagelse af ny lovgivning på området, hvor muligheden for at give en råden over vejareal tilladelse til ladeinfrastruktur bortfalder.

Sagsbehandling siden den 28. februar 2022

Lovgivningens ikrafttræden udskudt til d. 6. april 2022.

Til udvalgets orientering har flere operatører ansøgt om tilladelse, jf. § 80 i vejloven, til at opsætte ladestandere på de offentlige p-arealer ved Humlebæk Centeret og Chrst. Boecksvej i Fredensborg, siden sagen var til politisk behandling i februar 2022, se tabel 1. Det betyder, at det samlede antal ansøgte ladepladser kan optage en stor andel af de offentlige parkeringspladser, som ikke kan benyttes til almindelig parkering. Administrationen ønsker derfor udvalgets stillingtagen til hvilket antal ladestandere, der kan gives tilladelse til.

Tabel 1 Ansøgte antal ladepladser

	Antal p-pladser I alt	Antal ansøgte destinations Ladepladser (11-22 kW) I alt	Antal ansøgte lynladepladser (300 kW)	Andel ansøgte ladepladser ud af p-arealet	Antal optagede p-pladser (gns måling 2017-2019)	Antal optagede p-pladser (højeste måling 2017-2019)
Chrst. Boecksvej	42	20	2	52 %	42 %	62%
Humlebæk Centeret	126	24	2	21 %	36 %	60%

Antal ladepladser ved Chrst. Boecksvej

Administrationen anbefaler, at op til 16 p-pladser omlægges til ladepladser ved Chrst. Boecksvej i Fredensborg. Den højeste måling af anvendelsesgraden på parkeringsarealet har været 26 optagede pladser i tidligere tællinger. Hvis 16 p-pladser omdannes til ladepladser, vil det resterende parkeringsareal derfor være fuldt optaget i weekenden. Ladepladserne vil udgøre en stor del af pladserne lokalt, men der er et stort udbud af parkeringspladser samlet set i bymidten.

Operatørerne ser ikke en forretning i at deles om de 8 pladser, som blev fremlagt i den tidligere sag, jf. sag. nr. 21/32865. De 22 pladser, som der er søgt i området vil dog ændre anvendelsesgraden markant, da det optager 52% af pladserne, som ikke længere vil kunne benyttes til almindelig parkering. Administrationen forventer, på baggrund af en dialog med operatørerne, at kunne indgå aftale hvis 12-16 pladser kan fordeles mellem dem (svarende til 30 – 40% af pladserne i området).

Antal ladepladser ved Humlebæk Centeret

Det anbefales derudover, at der samlet set kan omdannes 16 p-pladser til ladepladser ved Humlebæk Centeret, da der også skal opsættes ladestandere ved fem kommunale bygninger indenfor 500 meter af parkeringsarealet i Humlebæk Bymidte, når lovændringen træder i kraft.

Lige fordeling af pladser

Til sidst anbefales det, at pladserne så vidt muligt fordeles ligeligt mellem ladeoperatørerne, der søger om tilladelse til råden over vejareal ud fra et princip om lige markedsvilkår.

Afsøgning af alternative placeringer

Efter udvalgets indstilling om, at der også opsættes ladestandere i Nivå, Kokkedal og i landområdene har administrationen været i dialog med operatørerne om alternative placeringer i Kokkedal og Nivå. Der er dog ikke et større offentligt p-areal på offentlig vej i de to bysamfund, og §80 i vejloven finder derfor ikke anvendelse. I bilag 2 i sag nr. 21/32865, kan ses et oversigtskort over større p-arealer på offentlig vej i Fredensborg Kommune.

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.

Indstilling

1. At der gives tilladelse til, at op til 16 parkeringspladser ved p-arealet på Chrst. Boeckvej kan omlægges til ladepladser.

1. At der gives tilladelse til, at op til 16 parkeringspladser ved p-arealet ifbm. Humlebæk Centeret kan omlægges til ladepladser.

2. At antal af ladepladser fordeles ligeligt mellem de ladeoperatører, som har ansøgt om tilladelse til råden over vejareal inden 1. april 2022.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Godkender administrationens indstilling. Udvalget ønsker, at leverandørerne også opsætter lynladestandere.

Bilag

Bilag 1 sag nr. 21/32865 af 28.02.2022

Punkt 54: Orientering om busstoppesteders serviceniveau budget 2022

14/15381

Beslutningstema

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget orienteres om status for indsatsen til forbedring af busstoppesteders serviceniveau, efter reduktion af budgettet i forbindelse med budgetforlig 2022 - 2025.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

I forbindelse med budgetaftalen 2022 – 2025 er budgettet til serviceforbedringer af busstoppesteder reduceret fra 800.000 kr. om året til 150.000 kr. om året. Formanden for det tidligere Infrastruktur- og Teknikudvalg har bedt om at der udarbejdes en orienteringssag om konsekvenserne af budgetreduktionen.

Koncept for stoppesteder

Forbedring af den kollektive transport er et af indsatspunkterne i Byrådets vedtagne arbejdsgrundlag.

I 2016 besluttede Plan-, Miljø og Klimaudvalget et koncept for forbedring af serviceniveauet ved kommunens busstoppesteder. Indsatsen omfatter forbedring af forholdene på de enkelte busstoppesteder med blandt andet buslæskærm, bænke, faste belægninger, taktilfelter og cykelparkering til gavn for almindelige passagerer, pendlere, skolebørn og ikke mindst tilgængelighed for personer med syns- eller bevægelseshandicap.

Konceptet er i overensstemmelse med Movias anbefalinger til indretning af busstoppesteder og tager udgangspunkt i, at stoppesteder med mange påstigere har et højere serviceniveau end stoppesteder med få påstigere. Konceptet opdeler stoppestederne i 4 typer som fremgår af nedenstående tabel.

Kommunen har i alt ca. 245 busstoppesteder. Af skemaet fremgår, hvordan stoppestederne fordeler sig i antal inden for hver type. (Antallet af stoppesteder og antal påstigere kan variere lidt da der kan ske omlægninger i køreplaner og benyttelse.)

Desuden fremgår den estimerede udgift til at kunne hæve serviceniveauet til det ønskede niveau.

Antal daglige påstigere	Antal busstoppesteder (ca)	Status for renovering	Økonomi til renovering
250 +	4 stk.	Udført 2017	
50-250	12 stk.	Udført 2017 + 4 på Teglgårdsvej	1,3 mio. kr.
10-50	Ca. 50 stk.	Ca. 10 stk. udføres i 2018	Budget 1,4 mio. kr. 2018
		Ca. 40 stk. i 2019-21	Estimeret 2,5 mio. kr.
0-10	Ca. 175 stk.	Ikke planlagt	Estimeret 3,5-5 mio. kr.

De mest benyttede stoppesteder har det højeste serviceniveau og er dermed også de dyreste. De mindre benyttede stoppesteder har et lavere serviceniveau og kræver derfor ikke store ombygninger med fast inventar. Til gengæld er der mange af denne type som bl.a. mangler at blive forbedret med kantsten og fast belægning.

Beslutning om at forbedre stoppestederne

Samtidig med vedtagelsen af konceptet besluttede udvalget at igangsætte renovering af kommunens stoppesteder i overensstemmelse med konceptet, startende med de mest benyttede stoppesteder. Den samlede udgift var jf. ovenstående skema skønnet til ca. 8,7 – 10,2 mio. kr. i 2016 priser.

I kommunens budget blev der inden for driftsbevillingen på politikområde 3, Veje og trafik disponeret årlig 800.000 kr. til forbedringerne. Forbedringerne forventedes gennemført over ca. 11 – 13 år.

Status for forbedringerne

Hovedparten af stoppestederne med antal af påstigere mellem 10 og +250 vil ved udgangen af 2022 være forbedret i overensstemmelse med det vedtagne koncept. Der er kun lavet få forbedringer på stoppestederne med under 10 påstigere.

Fredensborg Kommune har i 2021 efter udbud, fornyet en aftale med firmaet Clear Channel om opstilling af reklamefinansierede læskure - som dermed er gratis for kommunen. Aftalen omfatter 64 læskure som primært opstilles ved de mest benyttede stoppesteder.

Kontrakten med Clear Channel omfatter udskiftning af en mindre del af belægningen på busperronerne. Belægning ud over dette samt øvrige forbedringer er kommunens forpligtigelse. Budgettet i 2022 til forbedringer af stoppesteder anvendes til disse følgeudgifter.

Budgetforlig 2022 - 2025

I kommunens budgetforlig 2022 – 2025 blev budgettet til forbedring af busstoppestederne reduceret fra 800.000 kr. om året til 150.000 kr. om året gældende fra 2022. (Dog er der overført midler fra tidligere år således at der i 2022 er 550.000 kr.)

De 150.000 kr. om året skal udover serviceforbedringer også benyttes til eventuelle nye stoppesteder.

Konsekvens ved budgetreduktionen

Konsekvensen af reduktionen i budgettet, vil have størst betydning for serviceniveauet på de ca. 175 busstoppesteder med færrest påstigere, der er prioriteret sidst i indsatsen. Budgetreduktionen indebærer at forbedringerne alene vil kunne gennemføres i en begrænset målestok og et langsommere tempo end forventet. Stoppestederne med få påstigere har i dag ofte kun en stoppestandsstander, er i niveau med vejbanen, uden fast belægning eller med skrå chaussestensbånd mellem fortov og vejbanen. Forbedringer med hævet busperron og kantsten på disse stoppesteder tilgodeser tilgængelighed for personer med bevægelseshandicap og væsentligt forbedret serviceniveauet ved ud og indstigning af bussen.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål

- 9. Industri, innovation og infrastruktur
- 10. Mindre ulighed

Byrådets arbejdsgrundlag

- 2. Livskvalitet i hverdagen
- 4. Bygninger og byrum skaber liv
- 6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

- 1. At orienteringen tages til efterretning

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 55: Orientering om deltagelse i innovationsforløbet Cirkulære Byer

22/8148

Beslutningstema

Orientering om Fredensborg Kommunes deltagelse i et nyt nationalt projekt om cirkulær omstilling i byer.

Sagsfremstilling og økonomi

Fredensborg Kommune er blevet udvalgt til at deltage i innovationsforløbet Cirkulære Byer med byudviklingsprojektet Fremtidens Nivå Bymidte. Innovationsforløbet er forankret i Dansk Design Center og CLEAN og er finansieret af Realdania. Formålet med projektet er at accelerere den grønne og cirkulære omstilling i danske byer ved at gøre kommunerne aktive frontløbere og udvikle deres forudsætninger og kompetencer for at arbejde med systemiske cirkulære løsningsmodeller. Det handler om at designe prototyper på konkrete cirkulære løsninger og afprøve dem i praksis.

Fredensborg Kommune har søgt om at deltage i projektet med Fremtidens Nivå Bymidte, fordi det er en god mulighed for øge fokus på cirkulære løsninger, og fordi tidsplanen for det to-årige innovationsforløb passer godt sammen med tidsplanen for Fremtidens Nivå Bymidte. I byudviklingsprojektet har kommunen i forvejen et cirkulært bæredygtighedsfokus. Ved udbuddet af totalrådgiveropgaven for infrastruktur, byrum og grønne kiler blev der stillet krav om mest mulig genanvendelse, og der skal i den indledende fase ske en ressourcekortlægning, der vil vise, hvilke ressourcer der er tilgængelige i lokalområdet til at udvikle Nivå bymidte.

Med deltagelsen i projektet får kommunen og kommunens samarbejdspartnere over de næste to år sparring fra en række eksperter og øvrige deltagende kommuner om, hvordan lokale cirkulære udfordringer kan håndteres i det konkrete projekt og i kommunens arbejde generelt. Administrationen og rådgiverholdet ser gode muligheder for, at innovationsforløbet kan bidrage til udvikling af gode designløsninger, der udspringer af de lokale ressourcer. Det kan fx handle om, hvordan byggematerialer fra de bygninger, der rives ned i Nivå, kan bruges til de løsninger, der skal etableres i de nye byrum. Det kan også handle om, hvordan vand, ler og øvrige stedsspecifikke ressourcer kan bruges i byudviklingsprojektet.

Foruden Fredensborg Kommune deltager Aalborg, Fredericia, Odsherred, Kolding og Københavns kommuner i projektet.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Kommunen forpligter sig alene til at afsætte medarbejdertimer til projektet.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund, 12. Ansvarligt forbrug og produktion, 13. Klimaindsats

Kompetence

Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling.

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget modtager desuden sagen til orientering.

Kommunikation

Realdania, Dansk Design Center og CLEAN offentliggør den 22. marts 2022, hvilke kommuner der er udpeget til at deltage i Cirkulære Byer. Fredensborg Kommune vil efterfølgende orientere om deltagelsen i projektet på sociale medier mv.

Indstilling

1. At orientering tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 56: Orientering om Kommunernes Klimapris 2022 og energifællesskaber

22/8998

Beslutningstema

Orientering om, at KL's nye klimapris er tildelt Middelfart Kommune for arbejdet med borgerenergifællesskaber.

Sagsfremstilling og økonomi

KL har stiftet en ny klimapris, Kommunernes KLimapris. Middelfart Kommune har i 2022 vundet prisen for arbejdet med at udvikle lokale energifællesskaber drevet af borgerne. Prisen blev uddelt i forbindelse med Kommunalpolitisk Topmøde den 17.-18. marts 2022.

Energifællesskaber i Middelfart Kommune

Et energifællesskab er en sammenslutning af aktører, fx borgere, boligforeninger eller virksomheder, der samarbejder om et energiprojekt. I Middelfart Kommune fremhæves to projekter:

- Sol-Over-Brenderup: Borgerne i landsbyen Brenderup har i 2020 indviet en fælles solcellepark. Projektet er igangsat, drevet og ejes af borgerne i Brenderup.
- Føns Nærvarme: I landsbyen Føns har borgerne gennemført energireoveringer og etableret et fælles nærvarmesystem baseret på jordvarme og restræ.

Begge projekter har i høj grad været drevet af borgerne i de to landsbyer, men med støtte fra kommunen. Kommunen har bl.a. faciliteret processer og stillet information til rådighed om tekniske løsninger, planmæssige og administrative rammer mv. Erfaringerne fra projekterne er blandt andet, at opbakningen til vedvarende energiprojekter i høj grad afhænger af, om lokalsamfundet er en del af projektet.

Energifællesskaber i Fredensborg Kommune

Energifællesskaber kan være en god mulighed i landsbyer eller i byområder, hvor der ikke er udsigt til, at der etableres fjernvarme, eller hvor der er plads til at etablere et fælles vedvarende energianlæg. I Fredensborg Kommune har Bofællesskabet Bakken eksempelvis etableret et fælles jordvarmeanlæg og er også interesseret i at investere i et fælles vedvarende energianlæg til forsyning af de 27 boliger.

Nye energifællesskaber kan blive udviklet indenfor de kommende år som resultat af kommunens nye tilbud om rådgivning til boligkvarterer, der ønsker at etablere fælles varmeløsninger, fordi de ligger udenfor de kommende fjernvarmeområder.

Rollen som facilitator for borgerdrevne energiprojekter er ny for mange kommuner. I forslaget til Fredensborg Kommunes kommende DK2020-plan vil kommunens rolle som facilitator for borgerdrevne energiprojekter blive beskrevet.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag: 8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

FN's verdensmål: 7. Bæredygtig energi, 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund, 13. Klimaindsats

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget og Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling.

Indstilling

- At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 57: 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 er 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.

Sagsbehandling siden den 2. februar 2022

- Den 17. januar holdt administrationen møde med en person som har viden om transportbranchen, med henblik på at drøfte erhvervmæssige behov i forhold til opklassificering af Isterødvejen. Argumenter fra denne dialog indgår blandt andet i dialog med Vejdirektoratet og Transportministeren om opklassificering af Isterødvejen.
- Den 11. februar sendte Borgmesteren et brev til den nye Transportminister vedrørende ønsket om at opklassificere Isterødvejen til Statsvej. Brevet er en opfølgning på møde med den tidligere Transportminister.
- Vejdirektoratet har lavet tællinger mm. på A6 og har meddelt at de vil invitere kommunen og trafikgruppen til møde om resultaterne mm. Administrationen afventer pt. invitation fra Vejdirektoratet. I dialogen med Vejdirektoratet drøftes efter udvalgets ønske også trafikken i krydset A6/Kratbjerg vest for Fredensborg.

Sagsbehandling siden den 7. marts 2022

- Transportministeren har svaret på kommunens brev vedrørende opklassificering af Isterødvejen. Transportministeren afviser at opklassificere Isterødvejen. Borgmesteren har intention om, at svare Transportministeren med et opfølgende brev indeholdende en gentagelse af de argumenter som medførte at den tidligere Transportminister udtrykte en forståelse for en eventuel opklassificering.
- Vejdirektoratet er vendt tilbage med mulige datoer for møde mellem Vejdirektoratet, Trafikgruppen og kommunens administration. Inden mødet med Vejdirektoratet mødes administrationen med trafikgruppen fra Fredensborg.
- Trafikgruppen har anmodet om foretræde for Plan-, Miljø og Klimaudvalget til mødet den 4. maj.

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.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 07-03-2022

Orientering tages til efterretning. Der afholdes snarest møde mellem administrationen og Trafikgruppen.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 58: Sager på vej per 4. april 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:

Maj

- Lokalplan for lokalplan H114 for et område ved Babylonevej og Kullabergvej.
- Sag om borgerrettede aktiviteter om bæredygtigt forbrug
- Orientering om indsatser mod høj fart på veje på landet
- Orientering om snitflader mellem Fredensborg kommune og NSPV – herunder tilsyn.

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 04-04-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 59: Orientering per 4. april 2022

21/32095

Sagsfremstilling og økonomi

Leveringsudfordringer af udstyr til gadebelysningen

Til foreløbig orientering om vejbelysningen varsles at elpriserne fra efteråret 2021 er steget markant. Seneste faktura fra januar i år, viser at elprisen i gennemsnit er steget med 150% på ét år. Siden forventes prisen yderligere steget som følge af blandt andet manglende nedbør i Sverige og Norge, mindre vind og krigen i Ukraine. El til vejbelysningen er en del af kommunens samlede el-aftale.

I forbindelse med situationen i Ukraine og lukning af leverancer fra det russiske marked har kommunens leverandør varslet en prisstigning og mulige leveringsudfordringer på belysningsmaster. Administrationen har sammen med entreprenøren forsøgt, at lave et indkøb af master til de igangværende vejprojekter. Administrationen vil senere i år fremlægge en sag om de samlede forudsætninger for budgettet og udgifterne til belysning. I denne sag vil blandt andet indgå prisen på el og materialer

Deltagelse i forsøg med lokale hastighedsgrænser

Fredensborg kommune er udvalgt til at deltage i en treårige forsøgsordning om lokale hastighedsgrænser.

Forsøgsordningen muliggør nedsættelse af hastigheden i byområde til 40 km/t på veje uden betydning for trafikafviklingen. Kommunen skal sammen med politiet, Vejdirektoratet og de øvrige kommuner i forsøgsordningen afklare de konkrete forudsætninger og de afledte økonomiske konsekvenser ved at realisere forsøget. Administrationen vil fremlægge en sag om forsøgsordningen når forudsætningerne i forsøget er afklaret. Administrationen gør opmærksom på, at der ikke følger økonomiske midler med forsøgsordningen og at der pt. ikke er afsat midler til forsøget i kommunens budget.

Afgørelse i klagesag til Planklagenævnet om kommuneplantillæg 8 om detailhandel

Byrådet vedtog den 20. december 2021 kommuneplantillæg 8 til Kommuneplan 2017 – tematillæg om detailhandel og afgrænsning af ny bymidte endeligt. Efterfølgende blev afgørelsen påklaget til Planklagenævnet, for så vidt angår processen i forbindelse med forudgående offentlighed (for-høring) samt længden på høringsperioden for høringen af forslag til kommuneplantillæg 8. Planklagenævnet traf afgørelse i sagen den 7. marts 2022. Klager fik ikke medhold, idet Planklagenævnet vurderede, at Fredensborg Kommune har overholdt alle planlovens bestemmelser om forudgående offentlighed samt længden på høringsperioden. Kommuneplantillægget gælder dermed stadig.

Sag om Kongevejen 80 afsluttes

Kommunen gav i januar 2021 påbud om fjernelse af ulovligt opført glampingplads på ejendom men Kongevejen 80 i form af tre hævede træterrasser med telte, campingtoilet, vildmarksbad, søterrasse mm. Ejeren af Kongevejen 80, havde sommeren 2020 etableret en glampingplads.

Ejer har nu valgt at imødekomme påbuddet ved at fjerne de pågældende anlæg og sagen afsluttes derfor.

Afgørelse i Byggeklageenheden om Fredtoftevej 3

Byggeklageenheden i Nævnens Hus har truffet afgørelse i en klagesag om arealberegning af etagearealet for et stuehus vedrørende ejendommen beliggende Fredtoftevej 3 i Kokkedal i forbindelse med en ansøgning om byggetilladelse. Byggeklageenheden ophæver og hjemviser kommunens afgørelse til fornyet behandling i kommunen.

Administrationen har i sin afgørelse henvist til en vejledende udtalelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen dateret den 2. juli 2019. Af den vejledende udtalelse fra styrelsen fremgår bl.a., ”at det er styrelsens opfattelse at en tagetage er udnyttelig og skal medregnes i etagearealet, når arealet kan anvendes uden væsentlige indgreb i de bærende konstruktioner. Det vil sige, at der kan etableres et etagedæk - et gulv- uden, at der skal ændres væsentligt i de bærende konstruktioner. Hvis der derimod skal foretages væsentlige indgreb i de bærende konstruktioner for, at der kan etableres et etagedæk – et gulv, er tagetagen ikke udnyttelig og skal ikke medregnes i etagearealet.”

Byggeklageenheden har sin afgørelse lagt særlig vægt på, ”at det hverken ifølge sagens oplysninger eller det indsendte tegningsmateriale fremgår, at der i forbindelse med de dobbelthøje rum etableres en etageadskillelse eller andre konstruktioner, hvorpå det ville være muligt - uden væsentlige indgreb i de bærende konstruktioner, at etablere en reel etageadskillelse til opdeling af rummet.”

Administrationen tager til efterretning, at Byggeklageenheden reelt underkender Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vejledende udtalelse da tegningsmaterialet tydeligt viser, at dele af etagedækket kan etableres uden videre konstruktive

indgreb, og vil sikre at Byggeklageenhedens afgørelse udmøntes i byggesagen. Administrationen er pt i dialog med ejer om hvordan der kan søges om byggetilladelse, §16 b tilladelse og landzonetilladelse til det påtænkte projekt.

Orientering om kommunikation om udrulning af fjernvarme og udfasning af gasfyr
Udvalget orienteres om den planlagte kommunikation i foråret 2022 for at informere bredt og målrettet om fjernvarmeudrulning og udfasning af gasfyr i Fredensborg Kommune.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 60: Digitalt underskriftsblad den 4. april 2022

21/30654

Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.