

# REFERAT Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) d. 13-08-2024

**Mødedato**           Tirsdag d. 13. august 2024 kl. 17:00

**Mødested**           Lilletrommen

**Mødedeltagere**   Lars Simonsen (B), Tinne Borch Jacobsen (V), Ergin Øzer  
(A), Carsten Nielsen (A), Thomas von Jessen (C), Bent Fischer-  
Nielsen (F), Carsten Bo Nielsen (L)

# Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Træffetid.....	4
Godkendelse af mødedatoer 2025 - Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.....	5
Beslutning om grundlag for udarbejdelse af temaplan om VE-anlæg i landområdet.....	8
Beslutning om igangsættelse af Kommuneplan 2025.....	15
Beslutning af Projektforslag for Infrastruktur, byrum og grønne kiler i Nivå Bymidte.....	19
Beslutning af Kvalitetsprogram for Nivå Bymidte.....	24
Beslutning om Endrups Skole, Projektering af tage.....	27
Beslutning om Louisiana - Parkering nord for Gl. Humlebæk Kro.....	31
Orientering om skitseprojekt for Fredensborg Kongevej mellem A6 og Humlebækvej.....	35
Orientering om lette trafikanters krydsning af Niverødgårdsvej.....	40
Orientering om status på A6.....	42
Orientering per 13. august 2024.....	54
Sager på vej per 13. august 2024.....	56
Digitalt underskriftsblad 13. august 2024.....	57

## **Punkt 103: Godkendelse af dagsorden**

### **Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning**

Her kan du beskrive sagens forventede positive eller negative klimaeffekter samt nævne, hvis sagen knytter sig til konkrete mål eller tiltag i kommunens klimaplan. Hvis der er anvendt værktøjer til klimakonsekvensvurdering af projektet eller sagen, beskrives resultaterne heraf overordnet i feltet. Kontakt gerne Team Klima og Bæredygtighed for vejledning eller sparring ([klima@fredensborg.dk](mailto:klima@fredensborg.dk)).

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Dagsordenen godkendt, idet sag 108 blev fremrykket til behandling efter sag 104.

## **Punkt 104: Træffetid**

22/28792

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Kl. 17.00 havde Anders Kabel foretræde vedrørende ønske om toiletvogn i forbindelse med nedslidt klubhus for Nivå roklub og Nivå kajakklub.

# Punkt 105: Godkendelse af mødedatoer 2025 - Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

24/10576

## Beslutningstema

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget skal godkende deres mødedatoer for afvikling af deres udvalgsmøder i 2025.

## Sagsfremstilling og økonomi

Principperne for mødestrukturen er i dag som udgangspunkt således:

- Møderne i fagudvalgene i 1. og 2. uge – mandag-torsdag
- Møderne i Økonomiudvalget 3. uge om mandagen
- Møderne i Byrådet 4. uge om mandagen

Hertil kan der være helligdage og ferier der gør at møderne afholdes på et andet tidspunkt, men så tæt på den oprindelig struktur som muligt.

Økonomiudvalgets 1. og 2. behandling af budgettet afholdes sammen med økonomiudvalgets ordinære møder i august og september. Ligeledes afholdes Byrådets 1. og 2. behandling af budgettet sammen med de ordinære møder i august og september.

Udvalgskalenderen planlægges at behandles i fagudvalg i august, hvorefter økonomiudvalget og byrådet får kalenderen til behandling og godkendelse.

Efterfølgende planlægges møderne i Handicaprådet og §17 stk. 4 udvalgene, som godkender egne mødedatoer. Derudover skal der planlægges møder vedrørende ny byrådsperiode som skal afklares nærmere. I sidste ende vil der også blive tilføjet mødedatoer for fx Erhvervsrådet, NSPV m.fl.

Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets møder er planlagt til følgende datoer i 2025:

Mandag den 6. januar

Mandag den 3. februar

Mandag den 10. marts

Tirsdag den 1. april

Mandag den 5. maj

Tirsdag den 27. maj

Mandag den 11. august

Mandag den 8. september

Onsdag den 1. oktober

Mandag den 3. november

Mandag den 1. december

### **Afholdelse af konstituerende møde i 2025 samt ekstraordinære møder i Byrådet og Økonomiudvalget.**

Der er følgende forudsætninger, der skal være opfyldt:

Det konstituerende møde skal afholdes mellem den 1. og den 15. december.

Forud for det konstituerende møde skal der være vedtaget en ny styrelsesvedtægt. Denne skal behandles to gange i byrådet med 6 dages mellemrum.

Forud for 1. behandlingen skal styrelsesvedtægten behandles i økonomiudvalget.

Desuden er der taget hensyn til følgende mere praktiske forhold:

- \* Der skal være så få møder som muligt, så byrådsmedlemmerne ikke skal komme ind flere gange til møder, som sandsynligvis bliver kortvarige.
- \* Der skal være tid til at forberede mødemateriale og sende det ud.
- \* Der afholdes et ekstraordinært Økonomiudvalgsmøde og byrådsmøde forud for fagudvalgsmøderne den 1. december – til begge de ekstraordinære møder afsættes der 15 min.
- \* Ekstraordinært byrådsmøde til 2. behandling af styrelsesvedtægten afholdes mandag den 8. december, forud for mødet i Kulturudvalget.
- \* Det konstituerende møde afholdes onsdag den 10. december.

### **Administrationens bemærkning:**

Møderne i 1. halvår af året er altid mærket af, at der skal tages højde for vinterferie, påskeferie og helligdage. Samtidig med der er flere KL konferencer, som også skal med i planlægningen er udvalgsmøder.

I 2025 falder 1. maj og Grundlovsdag på torsdage, hvor rådhuset er lukket, og det betyder, at disse dage udgår for afvikling af møder og at der skal bruges andre dage for afvikling af møderne.

Det betyder at det er svært at fastholde en ensartethed i faste mødedage for de enkelte udvalg, da ferier, helligdage og lukkedage har stor betydning for mødedagenes placering i første halvår er året.

Det er muligt for 2-3 af udvalgene, at afholde møder den samme dag, og for at der bruges så få mødedage som muligt, afholder Fritids-, og Idrætsudvalget og Plan-, Trafik- og Klimaudvalget møde samme dag, da der ikke er sammenfald mellem udvalgsmedlemmerne i disse udvalg, samt de to udvalg har hver deres direktør.

Øvrige møder i råd, nævn og andre fora mv., som ikke allerede fremgår af kalenderen vil blive tilføjet kalenderen, når mødedatoerne er fastlagt.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Styrelseslovens § 20, stk. 1.

## **Kompetence**

Plan, Trafik- og Klimaudvalget.

## **Indstilling**

1. At Plan, Trafik- og Klimaudvalget godkender deres egne mødedatoer.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Godkender administrationens indstilling.

## **Bilag**

Udvalgskalender 2025, opdateret den 27. juni 2024

# **Punkt 106: Beslutning om grundlag for udarbejdelse af temaplan om VE-anlæg i landområdet**

23/4572

## **Beslutningstema**

Der skal træffes beslutning om grundlaget for udarbejdelsen af temaplan om VE-anlæg i landområdet, med udpegning af arealer til opsætning af større solenergianlæg eller vindmøller i det åbne land.

## **Sagsfremstilling og økonomi**

### **Baggrund**

Med Fredensborg Kommunes Klimaplan (DK2020) er de overordnede mål, at kommunen som geografisk område er klimaneutral senest i 2040, og at CO<sub>2</sub>-udledningerne er reduceret med mindst 75 pct. i 2030 i forhold til 1990 niveau.

Klimaplanen fastsætter som et centralt delmål, at den lokale produktion af vedvarende energi skal stige, så den kan dække mindst 10 pct. af elforbruget i kommunen i 2030. Se Bilag 2. For at realisere dette mål besluttede Byrådet i maj 2023, at der skal udarbejdes en temaplan til Kommuneplan 2021 om arealer til VE-anlæg i det åbne land. Temaplanen skal indeholde udpegning af egnede områder til placering af større solenergianlæg (solceller) og landvindmøller på mellem 125 og 150 meter.

### **Temaplanen er tillæg til Kommuneplan 2021**

Udpegninger af arealer til placering af større solenergianlæg og landvindmøller skal fremgå af kommuneplanen, der skal indeholde retningslinjer for beliggenheden.

I den nuværende Kommuneplan 2021 er det alene muligt at lokalisere større solenergianlæg på terræn i et område beliggende nordvest for Brønsholm Eng i Kokkedal samt muligt at opsætte husstandsmøller på maksimalt 25 meter.

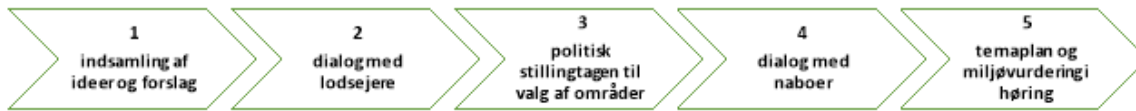
Temaplanen skal som kommuneplantillæg til Kommuneplan 2021 indeholde redegørelse og nye retningslinjer for solenergianlæg og vindmøller i det åbne land og flere udpegninger af arealer, der udlægges til VE-anlæg.

Når der planlægges for vindmøller og solceller i det åbne land skal det jf. kommunens Planstrategi 2036 ske under størst mulig hensyntagen til natur, landskab og naboer.

Arealplanlægningen skal ske med henblik på at understøtte synergier og sammenhænge mellem grønne energianlæg, skovrejsning, lavbundslande og potentielle økologiske forbindelser.

### **Igangværende proces for udpegning af potentielle arealer til VE-anlæg**

Processen for udpegning af arealer er opdelt i faser som besluttet af Byrådet 2. maj 2023, hvor denne aktuelle sag er fase 3.



### *Fase 1 – Indkaldelse af idéer og forslag til planlægningen*

I efteråret 2023 var det muligt for kommunens borgere og andre interessenter at komme med forslag og idéer til planlægningen af VE-anlæg på kommunens høringsplatform Klimaforum samt kommunens Facebook side.

Der indkom forskellige forslag og ideer til hvordan og hvor der kunne placeres solceller på eksisterende bygninger, opsætning af mini- og mikromøller og opsætning af VE-anlæg i transportkorridoren og i beskyttede naturområder eller landskaber.

De indkomne forslag og ideer er samlet i bilag 1 og 2.

Det var administrationens vurdering, at ingen af de modtagne forslag eller idéer isoleret set kunne indgå som forslag til egentlige lokaliseringer i temaplanen, da de foreslåede områder var omfattet af beskyttelsesinteresser og ejerforhold, der forhindrede opsætning af VE-anlæg.

### *Fase 2 – Dialog med lodsejere*

I 2024 indledte administrationen en dialog med udvalgte lodsejere med større arealer indenfor afgrænsede områder, der ikke umiddelbart var pålagt planlægningsmæssige bindinger, der forhindrer planlægning for VE-anlæg.

Af de kontaktede lodsejere ønskede tre lodsejere at tage imod en invitation til at høre nærmere om den kommende planlægning for VE-anlæg.

På baggrund af den efterfølgende dialog med lodsejere er der vist interesse for at få udpeget arealer, hvor der kan planlægges for solcelleanlæg eller vindmøller med et samlet areal på ca. 48 ha fordelt på tre lokationer i kommunen. Konkret har én af lodsejerne vist interesse for, at der kan planlægges for opsætning af landvindmøller på arealer i område 3.

## **Kriterier for udpegning af områder til lokalisering af VE-anlæg**

### **Landvindmøller**

Mulighederne for at rejse større landvindmøller i kommunen er meget begrænset, som det blev beskrevet ved byrådets behandling af sagen 2. maj 2023. Bebyggelsesstrukturen i det åbne land i kommunen, hvor gårdene ligger tæt kombineret med krav om afstand til boliger på 4 gange møllens totalhøjde, efterlader kun ganske få områder, hvor det potentielt er muligt at rejse store landvindmøller. Se Bilag 3.

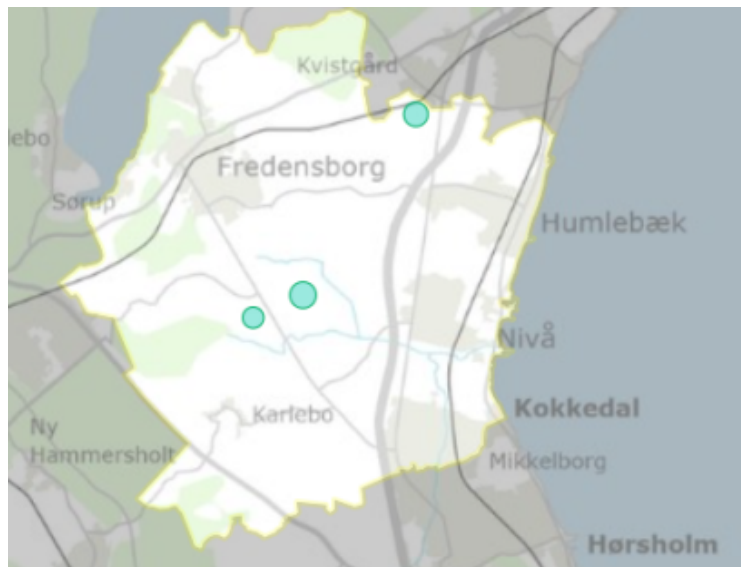
Byrådet vedtog på den baggrund, at der kun skal ses på mulighederne for opsætning af møller mellem 125 – 150 meter i kommunen. Baggrunden for den beslutning er, at der som udgangspunkt ikke længere produceres nye vindmøller på 100 meter eller lavere i Danmark.

## Solcelleanlæg

I juni 2024 trådte en ny bekendtgørelse i kraft om planlægning for lokalplanpligtige solcelleanlæg i det åbne land (bekendtgørelse nr. 440 af 3. maj 2024). Bekendtgørelsen indeholder anbefalinger til alle kommuner om, hvilke hensyn kommuneplanens retningslinjer bør varetage.

### Forslag til mulige udpegninger af områder for VE-anlæg

De foreslåede områder fordeler sig på tre lokationer i kommunen, der er placeret som vist.



*Kortet viser område 1-3, hvor lodsejerne har vist interesse for opsætning af VE-anlæg.*

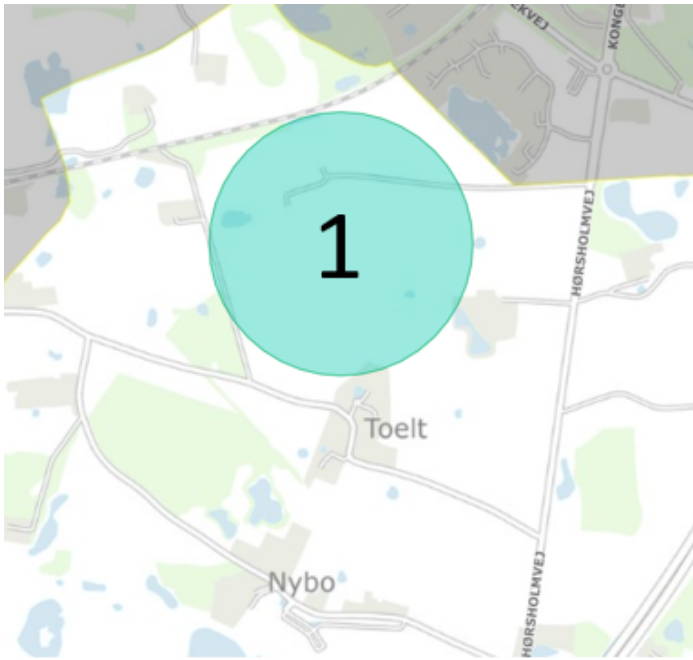
#### Område 1 - Syd for Toelt losseplads

Området ligger syd for Toelt Losseplads og vest for Hørsholmvej og vil kunne udgøre ca. 18 ha.

Området er i dag åbent med svagt bølget terræn, der giver muligheder for lange kig i landskabet. Der er nogle markante kulturhistoriske levende hegn i markskel, som er værdifulde for oplevelsen af landskabet og som skal indtænkes.

Mellem den mulige udpegning og Toelt Landsby bør der som minimum skulle være en respektafstand på 150 meter.

Størstedelen af området er i dag udpeget som særlig værdifulde landbrugsjord.



*Området syd for Toelt losseplads vil blive konkret afgrænset i et forslag til temaplan for VE-anlæg.*

#### *Vurdering af mulighederne for solcelle anlæg*

I det konkrete område vurderes det, at solceller vil kunne indpasses med respekt for landskabsværdierne i området. Det er muligt at opstille solceller i et samspil med de eksisterende hegn og andre grønne områder, og der vil i planlægningen kunne arbejdes med supplerende levende hegn omkring solcelleanlægget, der vil skærme for indsyn fra bl.a. Toelt Landsby. Dette vil skulle afklares nærmere i den videre planlægning.

#### **Område 2 - Lønholt Landsby øst for Kongevejen**

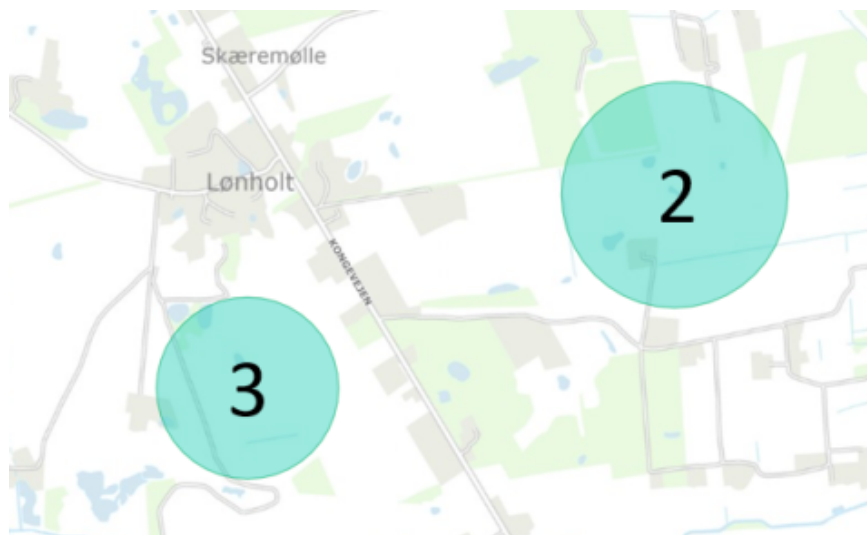
Området ligger øst for Kongevejen og Lønholt landsby og udgør omkring 17 ha.

Landskabet er småbakked og let bølget terræn, der stiger ca. 17 m. fra øst mod vest. Landskabet fremstår åbent og med sit terræn kan tekniske anlæg virke mere dominerende i det åbne landskabsrum mellem skovene.

Udskiftningen i forbindelse med landboreformen kan stadig anes i landskabet i form af velbevarede levende hegn.

Nærmeste naboer ligger mere end 200 meter fra det konkrete områder.

Området er udpeget som ønsket skovrejsningsområde og gennemskæres af 2 højspændingsluftledninger.



Områderne 2 og 3 ved Lønholt vil blive konkret afgrænset i et forslag til temaplan for VE-anlæg.

#### *Vurdering af mulighederne for solcelleanlæg*

Det vurderes, at det konkrete område kan indgå i planlægning for solcelleanlæg. Området er afgrænset af eksisterende levende hegn og på trods af kurverne i landskabet vil solcelle anlæg med en placering her ikke umiddelbart være synligt fra områder, hvor der færdes mange.

Solcelleanlægget vil kunne etableres, så det følger det naturlige terræn og de eksisterende levende markhegn. Det vil være muligt, at stille krav til, at de levende hegn kan suppleres, så det kulturhistoriske træk styrkes samtidig med indsigten til anlægget mindskes.

#### **Område 3 - Lønholt Landsby vest for Kongevejen**

Området ligger vest for Kongevejen og syd for Lønholt landsby og udgør ca. 13 ha.

Landskabet er småbakket og let bølget terræn. Den sydligste 1/3 del af området er forholdsvis fladt og herfra stiger terrænet mod nord. Landskabet med åbne landskabsrum mellem skovene er sårbart i forhold til større tekniske anlæg, som derfor kan virke dominerende. De kulturhistoriske træk fra udskiftningen ses stadig i form af velbevarede levende hegn.

Nærmeste nabobebyggelse ligger 175 meter fra området og er beskyttet af levende hegn.

Der løber højspændingsluftledninger gennem området.

#### *Vurdering af mulighederne for solcelle anlæg og vindmøller*

Det vurderes, at det konkrete område kan indgå i planlægningen til enten solcelleanlæg eller landvindmøller.

En lokalisering af solcelleanlæg i området vil betyde, at det vil fremstå mere ugeneret og med færre indkig til området på grund af afgrænsning med eksisterende levende hegn og terrænforhold.

En lokalisering af landvindmøller vil have et mindre fodaftryk på jorden, men vil i stedet kunne ses på længere afstand. Det umiddelbart nære landskab er dog i dag allerede forstyrret af højspændingsmaster og -ledninger.

Indenfor område 3 er det administrationens indledende vurdering, at der på grund af krav om minimumsafstand til nærmeste bolig kun er mulighed for opsætning af én vindmølle på 100 meter eller alternativt at opsætte 3 vindmøller på 75 meter.

Den visuelle påvirkning af både solcelleanlæg eller landvindmøller vil skulle belyses nærmere i den videre planlægning.

### **Indhold i temaplanen**

Temaplanen skal indeholde retningslinjer og redegørelse for arealudpegning til opsætning af VE-anlæg.

I redegørelsen beskrives en række kriterier for placeringen af VE-anlægget. Det er kriterier, som naturområder, landskab og kulturarv samt afstandskrav til byer og landsbyer der skal efterkommes bedst muligt. I retningslinjerne fastsættes de krav, som et VE-anlæg skal leve op til og som der altid skal tages i betragtning, når der skal planlægges for et konkret anlæg.

### **Det videre arbejde**

Med afsæt i procesplanen ovenfor anbefaler administrationen, at der udarbejdes et forslag til en temaplan til Kommuneplan 2021 på baggrund af de områder 1-3 Byrådet beslutter skal indgå.

Gennem den indkaldelse af ideer og forslag der har fundet sted og den efterfølgende dialog, der har været med grundejere, har der ikke været investorer eller udviklere, der har vist interesse med et konkret projekt indenfor områder det er muligt at planlægge for VE-anlæg i.

Det centrale spørgsmål i en kommende borgerinddragelse vil derfor være hvilke arealer der udpeges til VE anlæg i temaplanen. Da dette vil indgå i et forslag til temaplanen for VE anlæg anbefaler administrationen, at der på baggrund af Byrådets beslutning udarbejdes et forslag til temaplan med de konkrete arealudpegninger og at der tilrettelægges en offentlighedsfase med borgermøde under temaplanens høringsperiode.

For de områder der udpeges med temaplanen skal der efterfølgende udarbejdes lokalplaner for de enkelte områder samt miljøvurdering af planerne. Det kan i nogen tilfælde også være påkrævet at udarbejde en VVM for det konkrete anlæg.

Forslag til Temaplan for VE-anlæg forventes at kunne præsenteres for Byrådet ultimo 2024 med efterfølgende høringsperiode.

### **Bevilling**

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Retsgrundlag**

Planloven § 11a stk. 5

## **Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning**

Her kan du beskrive sagens forventede positive eller negative klimaeffekter samt nævne, hvis sagen knytter sig til konkrete mål eller tiltag i kommunens klimaplan. Hvis der er anvendt værktøjer til klimakonsekvensvurdering af projektet eller sagen, beskrives resultaterne heraf overordnet i feltet. Kontakt gerne Team Klima og Bæredygtighed for vejledning eller sparring ([klima@fredensborg.dk](mailto:klima@fredensborg.dk)).

## **Kompetence**

Byrådet.

## **Indstilling**

- At der udarbejdes et forslag til en temaplan til Kommuneplan 2021 for VE anlæg i det åbne land på baggrund af områderne 1, 2 og 3.
- At der gives mulighed for opsætning af landvindmøller på mellem 75 m og 100 m i område 3.
- At der gennemføres høring og afholdes borgermøde på baggrund af forslag til temaplan for VE anlæg.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Anbefaler administrationens indstillinger, idet Ergin Øzer (A) dog ikke stemmer for vindmøller på 100 meter.

## **Bilag**

Bilag 1 Rapport - indsamling af forslag og idéer på KlimaForum

Bilag 2 Faktaark om elproduktion fra vedvarende energikilder i Fredensborg Kommune

Bilag 3 Oversigt over afstandszoner for vindmøller

# Punkt 107: Beslutning om igangsættelse af Kommuneplan 2025

23/1392

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om igangsættelse af kommuneplanrevision med henblik på udarbejdelse af Kommuneplan 2025 for Fredensborg Kommune.

## Sagsfremstilling og økonomi

Kommuneplanen indeholder rammer og retningslinjer for arealanvendelsen i kommunen, og sætter retningen for den fysiske planlægning. En kommuneplan dækker en 12 års planperiode, men kan revideres hvert 4 år på baggrund af en vedtaget planstrategi. Processen følger byrådsperioden og næste kommuneplanrevision skal derfor finde sted og vedtages inden udgangen af 2025.

Kommuneplan 2025 indhold

Byrådet vedtog 27. maj 2024 Planstrategi 2036, med beslutning om en delvis revision af kommuneplanen i overensstemmelse med de indsatser, som beskrives i planstrategien for hvert af de fem temaer:

- Befolkning, boliger og byggeri
- Erhverv
- Grøn mobilitet
- Natur, biodiversitet og landbrug
- Grøn energi

Kommuneplanen skal også opfylde de statslige krav til kommunens planlægning og her vil en række ændringer af planloven (Lov nr. 1790 af 28/12 2023 Lov om ændring af lov om planlægning og forskellige andre love), der indeholder nye bestemmelser om indholdet i kommune- og lokalplaner blive indarbejdet. De ændringer, som er af direkte betydning for kommuneplanen er:

- *krav* om strategisk planlægning for bymidterne,
- *mulighed* for at fastsætte en minimumsprocent for andelen med grønne arealer, i et rammeområde samt
- *krav* om formulering af retningslinjer for solcelleparker i det åbne land.

Herudover vil blive foretaget en række mindre og redaktionelle ændringer og justeret/præciseret enkelte retningslinjer og rammebestemmelser med henblik på at styrke kommunens administrationsgrundlag. Alle indledende afsnit vil blive gennemgået, med henblik på at bringe indholdet i overensstemmelse med øvrige gældende planer og politikker for kommunen. Endvidere vil hovedstrukturen og formidlingen heraf blive styrket, med henblik på at styrke den overordnede strategiske udvikling som grundlag for kommunens fysiske planlægning.

En samlet oversigt over revisionen af gældende kommuneplan findes i bilag 1, Kommuneplanrevision 2025.

Med beslutningen om en delvis revision af den eksisterende kommuneplan vil de dele af den nuværende kommuneplan, som ikke bliver berørt, blive genvedtaget for en ny fireårig periode.

Formidling

Forslag til Kommuneplan 2025 vil blive fremlagt i offentlig høring i 8 uger. I perioden vil der blive afholdt borgermøde.

## Tidsplan

### Primo 2025

Temamøde for Byrådet, hvor centrale dele af forslag til Kommuneplan 2025 præsenteres for og drøftes af Byrådet.

### 2. halvår 2025

Behandling af forslag til kommuneplan 2025

### 2. halvår 2025

Høring i minimum 8 uger og borgermøde.

### Ultimo 2025

Vedtagelse af Kommuneplan 2025

## Sagen siden sidst

Byrådet vedtog 26. juni 2024, at sende sagen tilbage til Plan- Trafik- og Klimaudvalget.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

Planloven § 11.

## Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Her kan du beskrive sagens forventede positive eller negative klimaeffekter samt nævne, hvis sagen knytter sig til konkrete mål eller tiltag i kommunens klimaplan. Hvis der er anvendt værktøjer til klimakonsekvensvurdering af projektet eller sagen, beskrives resultaterne heraf overordnet i feltet. Kontakt gerne Team Klima og Bæredygtighed for vejledning eller sparring ([klima@fredensborg.dk](mailto:klima@fredensborg.dk)).

## Kompetence

Byrådet

## Kommunikation

Forslag til Kommuneplan 2025 vil blive fremlagt i 8 ugers offentlig høring. I denne periode vil der blive afholdt borgermøde.

## Indstilling

1. At kommuneplanrevisionen og at udarbejdelse af Kommuneplan 2025 igangsættes.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-06-2024**

Anbefaler administrationens indstilling. Når kommuneplanforslaget skal behandles vil dette – som tidligere - ske på to udvalgs møder.

Udvalget anbefaler følgende tilpasninger:

- Kommuneplanen og hovedstrukturen udarbejdes med udgangspunkt i en vækst på gennemsnitligt 100 nye boliger om året.
- Nivå Engfjordprojektet indarbejdes i kommuneplanen.
- Det udgår, at der laves en strategisk bymidteplanlægning for Cirkelhusgrunden.

## **Beslutning i Økonomiudvalget (2022-2025) den 17-06-2024**

Økonomiudvalget anbefaler Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets indstilling, således at kommuneplanrevisionen og udarbejdelse af Kommuneplan 2025 igangsættes. Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets indstilling om tilpasninger udgår, idet der senere tages stilling til disse i forbindelse med kommuneplanrevisionen.

F stemmer imod, idet de ønsker at fastholde anbefalingerne om tilpasninger fra Plan, Trafik og Klimaudvalget.

## **Beslutning i Byrådet (2022-2025) den 24-06-2024**

Der blev stemt om, at sagen sendes tilbage til Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

For stemte 22: A, F, C, D, V, Ø, Carsten Bo Nielsen (L), Mikkel Hartwich (UP), Ulla Hardy-Hansen (FSK)

Imod stemte 4: B, Thomas Elgaard (UP)

Undlod at stemme 1: Christian de Jonquières (FSK)

Byrådet vedtog hermed, at sagen sendes tilbage til Plan- Trafik- og Klimaudvalget.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

F og L foreslår følgende tilføjelser:

- At kommuneplanen og hovedstrukturen udarbejdes med udgangspunkt i en vækst på gennemsnitligt 100 nye boliger om året.
- At Nivå Engfjordprojektet indarbejdes i kommuneplanen.
- At det udgår, at der laves en strategisk bymidteplanlægning for Cirkelhusgrunden.

For stemmer 2: F og L.

Imod stemmer 5: A, B, C, V.

Forslaget falder hermed.

Administrationens indstilling anbefales herefter af alle. Når kommuneplanforslaget skal behandles vil dette – som tidligere - ske på to udvalgmøder.

## **Bilag**

Bilag 1 Kommuneplanrevision 2025

# Punkt 108: Beslutning af Projektforslag for Infrastruktur, byrum og grønne kiler i Nivå Bymidte

20/42135

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om godkendelse af Projektforslag- og Myndighedsprojekt for Infrastruktur, byrum og grønne kiler i Nivå Bymidte, samt igangsætning af næste fase med henblik på udbud til entreprenør. I forlængelse heraf skal Økonomiudvalget træffe beslutning om totaløkonomi for bevillingen ”Infrastruktur til byudviklingsprojekter”.

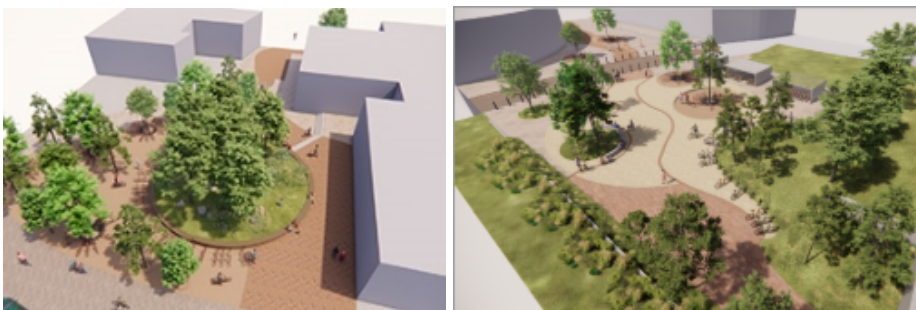
## Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet vedtog d. 25. maj 2020 en strategisk byudviklingsplan for Nivå Bymidte. I 2020 og 2022 blev de to lokalplaner for projektområdet godkendt. Målet er, at Fremtidens Nivå Bymidte skal understøtte et bæredygtigt hverdagsliv for alle med trygge og levende byrum. Planen rummer udover privat byudvikling og den kommunale investering i Generationernes Hus, flere boligområder på kommunale arealer, der forudsættes at indgå som medfinansiering af byudviklingen. Det hele skal bindes sammen ved anlæg af ny infrastruktur, nye byrum og grønne områder.

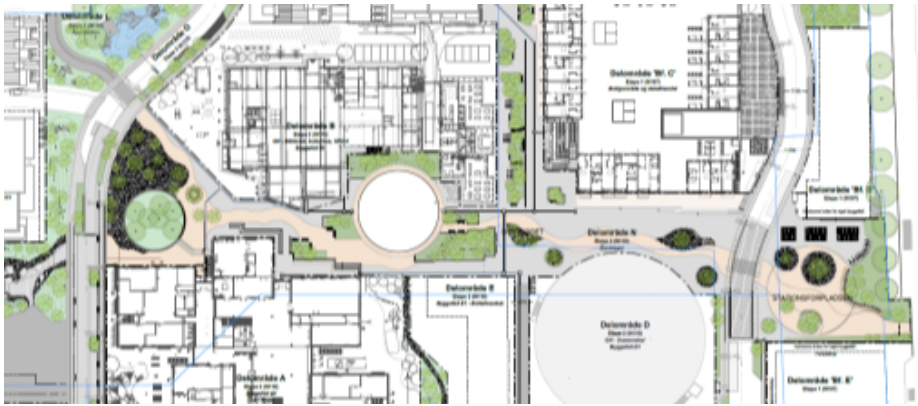
Der er indgået aftaler om medfinansiering af dele af de fælles anlægsopgaver med KFI Erhvervsdrivende Fond samt DSB Ejendomme. Parterne valgte i fællesskab i december 2021 totalrådgiver SLA A/S til at udvikle projekterne ud fra en samlet plan der nu foreligger til godkendelse i form af *Projektforslag- og Myndighedsprojekt for Infrastruktur, byrum og grønne kiler i Nivå Bymidte*. Core Property Management har i 2022 overtaget dele af KFI's aftale med Fredensborg Kommune. Projektforslaget omfatter fl.g. anlægsopgaver som er nærmere beskrevet i bilag 1 og 2:

- Infrastruktur og byrum, herunder Bygaden, Bystrøget, Stationsforplads og pendlerparkering
- Grønne kiler, herunder Sportskilen og Bynaturkilen

Anlægsprojekterne sikrer et robust og fleksibelt byrumshierarki med et centralt strøg som rygrad og bindeled, et klart netværk af bygader og stisystemer der integrerer trafikarter på sikker vis, samt en lettilgængelig, rekreativ og grøn struktur der både håndterer regnvand og trækker Nivås stærke grønne og blå kvaliteter helt ind i bymidten. Samlet bidrager projektforslagets anlæg med attraktive rammer for et alsidigt byliv der giver ”øjne på gaden” og ”liv imellem husene”.



Visualiseringer set fra luften af Bystrøg ved skolen og af Stationsforplads ved stationen.



*Planskitse af Bystrøg og Stationsforplads. Projekterne medfinansieres af hhv. Core Property Management og DSB. Projekterne omfatter tillige kunstnerisk udsmykning (kunstnedslag 1 og 2 jf. godkendt kunstprogram).*

Forslaget er udarbejdet med afsæt i brugerinddragelse, plangrundlaget, dispositionsforslag samt bæredygtigt værdisæt, kvalitetskriterier og faglige principper for et kvalitetsprogram godkendt af parterne ultimo 2022. Kvalitetsprogrammet er videreudviklet med henblik på kommunale grundsalg og forelægges til godkendelse i særskilt sag på samme dagsorden: *Beslutning af Kvalitetsprogram for Nivå Bymidte.*

Rådgiver har i perioden 2022-24 gennemført omfattende grænsefladekoordinering med tilstødende byggefelter i forhold til bl.a. terræn- og brandforhold, herunder også i forhold til Generationernes Hus. Grænseflader er ligeledes koordineret med kommunens projekter for hhv. skate-/ streetanlæg i Sportskilen (anden rådgiver) samt etablering af kunstnedslag 1 og 2 jf. godkendt kunstprogram. Statusager for projekterne forelægges i relevante fagudvalg i 3. kvartal 2024.

## **Forundersøgelser og jordhåndtering**

Anlægsprojekterne omfattet af Projektforslaget forventes at generere et stort jordoverskud, jf. særskilt orientering herom til byrådet i foråret. Samtidig viser en grov jordscreening, at jorden i overvejende grad er ren, men har ringe geotekniske egenskaber, hvilket giver en dårlig bæreevne for anlæg af eksempelvis vejkasser og byrum med belægninger. En samlet mængde på ca. 24.000 m<sup>3</sup> (ca. 44.100 tons jord eller ca. 1.400 lastbiler) skønnes, at skulle bortskaffes til deponi. Det medfører et øget finansieringsbehov. I 3. kvartal 2024 gennemføres en egentlig for klassificering af jorden, hvilket giver de bedste forudsætninger for at fremme lokal håndtering af overskudsjord.

## **Øvrige myndighedsforhold**

Projektforslaget er designet med henblik på skybrudsikring og håndtering af regnvand i hele projektområdet for Nivå Bymidte. Som en del af skybrudssikringen ved BaneDanmarks tunnel ved Nivå Station benyttes en eksisterende regnvandsledning som skybrudstunnel. Der er udarbejdet et tillæg til Spildevandsplanen der giver Fredensborg Forsyning mulighed for at anlægge og drifte denne løsning, som vurderes at være den samfundsøkonomisk mest fordelagtige model.

Projekterne Sportskile, Bynaturkile 1-3 samt Bystrøg 2 omfatter anlæg af forsinkelsesanlæg til håndtering af regnvand i henhold til tillæg til Spildevandsplanen for Nivå By. Forsinkelsesanlæg i Bynaturkile 1 samt Bystrøget 2, håndterer regnvand fra Generationernes Hus.

Der er gennemført trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevisioner på trin 2 og Projektforslaget er herefter myndighedsgodkendt af relevante myndigheder i Fredensborg Kommune samt hos politiet. I fasen er der endvidere gennemført:

- VVM-screening, herunder er det vurderet at der ikke er konflikt med eventuelle flagermus-habitater.
- Dialog med Museum Nordsjælland, som har vurderet, at der ikke skal foretages arkæologiske forundersøgelser.
- Dialog med Bane-Danmark.

## Godkendelser og videre proces

Projektets styregruppe (med deltagelse af de medfinansierende parter KFI, CORE og DSB) har i juni 2024 godkendt Projektforslaget. Budgetforudsætninger for godkendelse af Projektforslagets økonomi fremgår af sagens bilag 3. Inden fase 4 (projektering til udbud) kan igangsættes d. 2. september 2024 med henblik på EU-udbud i 2025, vil både Fredensborg Kommune og de medfinansierende parter skulle sikre godkendelse af projekter, som de medfinansierer.

Såfremt fase 4 ikke kan sættes i gang i 3. kvartal 2024, kan det medføre forsinkelser for færdiggørelsesarbejder, hvoraf flere er nødvendige at gennemføre for at opnå ibrugtagningstilladelser til de tilgrænsende byggeprojekter, herunder også Generationernes Hus. I næste fase udarbejdes en etapeplan for disse arbejder. Grundet samtidighed imellem bygge- og anlægsprojekter samt hensyn til sikkerhed og logistik på byggepladserne, må det dog forventes, at alle færdiggørelsesarbejder ikke kan være klar på samme tid, eksempelvis beplantning, inventar og belægningsarbejder i anlægsopgaver omfattet af Projektforslaget.

## Fremskudte arbejder i Bygaden mv.

Parallelt med udvikling af projektforslag mv. sker en omfattende koordinering med tilgrænsende byggefelter og med de forsyningselskaber, der skal sikre nye forsyningsledninger til byomdannelsen. Fra juli til september 2024 gennemføres i samarbejde med Fredensborg Forsyning og Norfors et fremskudt EU-udbud af Bygaden mv.

Enterpriseopgaverne omfatter anlæg af nye forsyningsledninger for hhv. drikke-, regn- og spildevand samt nye fjernvarmeledninger og etablering af nye vejkasser, der kan tjene til byggepladsveje, indtil færdiggørelsesarbejder kan igangsættes. Udbuddet omfatter 6 etaper og forudsættes udført fra 4. kvartal 2024. Arbejderne er nødvendige at igangsætte med henblik på at sikre forsyning af de nye dagligvareforretninger, boliger mv. i 2026 (byggefelt a, b og c) og af Generationernes Hus i 2027.

## Tilslutningsprojekter

Den nødvendige infrastruktur for realisering af den strategiske byudviklingsplan omfatter endvidere tilslutning til vejnettet. Tilslutningen til Nivåvej i nord er omfattet af Projekt for Trafiksanering af Nivåvej (rundkørsel mv.) som forventes endeligt afsluttet med asfaltslidlag mv. i uge 42. Tilslutningen til Niverødvej i syd er omfattet af Projektforslaget (Bygade 1 og 2) og suppleres af Projekt for Trafiksanering af Niverødvej jf. Byrådets vedtagelse af lokalplan N110 d. 31. oktober 2022. Der er 2. kvartal 2024 gennemført orienterende dialog med nærliggende grundejerforeninger. På baggrund heraf udarbejdes et Projektforslag som forventes forelagt politisk i 4. kvartal 2024.

## Økonomi

Der blev med budgetforliget 2020-2023 afsat 80 mio. kr. til ”infrastruktur til byudviklingsprojekter”. Med Økonomiudvalget beslutning i punkt 134, 14. juni 2021 er budgettet konkret udmøntet på byudviklingsprojektet Nivå Bymidte.

På nuværende projektstade vurderes den estimerede budgetramme ikke at kunne holde til at udføre alle infrastrukturprojekter jf. bilag 3, i den forudsatte kvalitet.

Årsagen til den ændrede budgetvurdering er dels den generelle prisudvikling på anlægsområdet, herunder især for jordhåndtering. Samtidig medfører den udvidede realiseringsperiode frem til mindst 2028, behov for forsat budget til projektarbejde, koordinering, kommunikation og bylivsindsatser.

Administrationen har undersøgt mulige afbødende indsatser, der kan udskyde eller reducere det øgede finansieringsbehov til bortskaffelse af overskudjord, bl.a. etablering af muligt mellemdeponi på Karsemosegaard. Denne strategi vurderes både at bidrage med en udskydelse af udgifterne og en mere bæredygtig håndtering af overskudsjorden. Administrationen har endvidere sammen med de private parter afsøgt mulighederne for andre besparelser i projektet ved at sænke kvalitetsniveauet. Det har ikke været muligt at pege på initiativer, der mærkbart sænker udgifterne uden en væsentlig forringelse af det arkitektoniske og brugeroplevede udtryk.

Samlet vurderes kommunens finansieringsbehov til realisering af den strategiske byudviklingsplan for Nivå Bymidte i årene 2021-2028 at skulle øges med 21,5 mio. kr. Det er lidt mindre end vurderingen i april. Det skal bemærkes, at vurderingen fortsat er behæftet med nogen usikkerhed.

Den endelige pris for anlægsarbejderne kendes først efter udbud til entreprenør. Tilbudspriser for de fremskudte arbejder i Bygaden foreligger i september 2024 og for de øvrige arbejder (eksl. Niverødvej) i august 2025. Udbuddet til entreprenør for færdiggørelsesarbejder vil blive tilrettelagt således, at entreprenør m.fl. indledningsvist skal afsøge udgiftsreducerende tiltag.

Den reviderede vurdering af de samlede omkostninger fremgår af tabel 1. Poster er justeret i tråd med principper fremlagt for Økonomiudvalget d. 21. maj 2024, dog således at der oprettes en ny post til koordinering på 2,4 mio. kr. der ligger ud over de sædvanlige 10 % til projektledelse af anlægsprojekter.

*Tabel 1 – Revideret anbefaling til nyt budget*

<b>Udmøntning af bevilling til infrastruktur i byudviklingsprojekter</b>	Beløb i mio. kr.
Udvikling og anlæg af infrastrukturprojekter inkl. 1 pct. af byggesummen til kunst	84,2
Projektarbejde (anlæg mv.) 2021-2028	9,9
Koordinering 2021-2028	2,4
Kommunikation, midlertidige bylivs aktiviteter, juridisk og teknisk bistand samt uforudsete 2021-2028	5,0
<b>I alt i perioden 2021-2028</b>	<b>101,5</b>

## **Bevilling**

Håndteringen af merudgifterne medtages i administrationens budgetvurdering til budgetseminaret i august.

## **Retsgrundlag**

Lokalplan N107

Lokalplan N110

Vejloven

## **Klimakonsekvens**

### **Kompetence**

Byrådet skal godkende håndtering af de bevillingsmæssige konsekvenser. Godkendelsen forudsættes at ske i forbindelse med budget 2025.

Økonomiudvalget skal godkende Projektforslaget som projektejer for Byudviklingsprojektet Fremtidens Nivå Bymidte.

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget skal godkende Projektforslag- og Myndighedsprojekt som plan- og vejmyndighed.

### **Kommunikation**

### **Elektroniske bilag**

### **Indstilling**

1. At Projektforslag- og Myndighedsprojekt for Infrastruktur, byrum og grønne kiler i Nivå Bymidte godkendes med henblik på færdigprojektering og udbud til entreprenør.
2. At Økonomiudvalget godkender merudgifterne jf. tabel 1 og bilag 3, herunder at håndteringen heraf medtages ved byrådets behandling af budget 2025.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Godkender administrationens indstilling punkt 1 og anbefaler indstillingens punkt 2.

### **Bilag**

Bilag 1 - Situationsplan, projektforslag juni 2024

Bilag 2 - Projektbeskrivelse, Projektforslag juni 2024

# Punkt 109: Beslutning af Kvalitetsprogram for Nivå Bymidte

22/21324

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om endelig vedtagelse af Kvalitetsprogram for Fremtidens Nivå Bymidte.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Byrådet traf den 27. marts 2023 beslutning om, at igangsætte udarbejdelsen af en udbudsstrategi for salg af kommunale byggegrunde i Nivå Bymidte og besluttede samtidig fire kvalitative temaer, der skulle sikres gennem udbudsstrategien.

Administrationen har efterfølgende udarbejdet et kvalitetsprogram, der nærmere beskriver de kvaliteter i programmet, som skal sikres gennem grundsalg i Nivå Bymidte.

### Kvalitetsprogrammets formål

Visionen for Fremtidens Nivå Bymidte er at vi skal udvikle en attraktiv og levende bymidte i høj kvalitet, der kan skabe værdi for beboere og besøgende.

Kvalitetsprogrammet har som formål:

- at skabe tværgående sammenhænge og byrumsgreb, der understøtter 'det gode liv',
- at sikre kommunens og borgernes visioner og værdier for bymidten,
- at skabe lokale identiteter og karaktertræk for hvert delprojekt,
- at inspirere investorer og rådgivere til, at fremme 'det gode liv' gennem deres projekter, og løsninger, samt
- at danne kvalitetsbevidste rammer for udviklerne, herunder med størst mulig frihed for udformning og indhold.

Kvalitetsprogrammet er tænkt som et styrende redskab. Redskabet er omdrejningspunkt for forventningsafstemning og dialog mellem kommende investorer og bygherrer, om hvilke kvalitetskrav der skal opfyldes, hvis man ønsker at byde ind på realiseringen af byggefelter, bygnings- og byrumsprojekter. På den måde supplerer kvalitetsprogrammet de vedtagne lokalplaner og den myndighedsbehandling, der vil ske.

### Kvalitative temaer

Kvalitetsprogrammet er opdelt i de 4 kvalitative temaer, der samlet udgør et bæredygtigt værdisæt, som illustreres ved figur 1, hvorunder der defineres nærmere kriterier, faglige principper, metoder og krav.



Figur 1 – Bæredygtigt værdisæt for Nivå Bymidte

De fire temaer fremgår af kvalitetsprogrammet (Bilag 1).

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## Retsgrundlag

Ikke relevant

## Klimakonsekvens

Klimahensyn indgår i to af de kvalitative temaer.

## Kompetence

Økonomiudvalget

## Kommunikation

Ikke relevant

## Indstilling

1. At Kvalitetsprogram for Fremtidens Nivå Bymidte vedtages, Bilag 1.

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024

Anbefaler administrationens indstilling.

Udvalget bemærker at der i et byggefelt skal indarbejdes et seniorbofællesskab.

## **Bilag**

Kvalitetsprogram for Fremtidens Nivå Bymidte\_Udkast

# Punkt 110: Beslutning om Endrup Skole, Projektering af tage

24/14000

## Beslutningstema

Orientering om proces for tagrenovering til efterretning. Beslutning om tagrenoveringens omfang; tagene kan ved udskiftning forsynes med ovenlys og solceller, ligesom der kan ske en generel energirenovering.

## Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget besluttede på sit møde den 3. juni 2024 at igangsætte projektering af tagudskiftning på Endrup Skole. Beslutningen om at igangsætte projekteringen i år er taget på baggrund af begyndende forvitring af tagene.

## Omfang

Endrup Skole består af 24 bygninger, hvoraf nogle er sammenhængende. 7 af bygningernes tage indeholder ikke asbest. I en tidligere renovering af tagene på 3 bygninger, blev tagene forsynet med ovenlysvinduer, der dels har forbedret indeklimaet, dels forbedret oplevelsen af rummet og trivslen.

De øvrige 17 bygninger skal have udskiftet tagene.

Ved igangsætning af projektering vil rådgiverne udarbejde en plan for etapevis udskiftning, hvor man prioriterer de dårligste tage først.

I forbindelse med udskiftning af tagene vil det være naturligt, at forbedre bygningernes indeklima med den hidtil anvendte løsning med ovenlys. En generel energioptimering vil sikre et mindre energiforbrug langt ind i fremtiden, ligesom opsætning af solceller på relevante tagflader vil mindske skolens fremtidige udgifter til el.

Det vurderes, at tagene vil kunne udskiftes hen over en periode på 3-5 år – afhængigt af omfang og foreliggende økonomi.

## Procesbeskrivelse:

Den tidsmæssige planlægning af renoveringen vil ske i tæt dialog med skolen. En etapevis udskiftning muliggør, at skolen kan holdes åben under arbejdet, men at eleverne i de berørte bygninger midlertidigt genhuses i pavilloner.

Pavillonerne vil blive opsat på skolens område.

Renovering vil ske etapevis med afspærring af de enkelte bygningsområder og vil ske under de skærpede krav til asbestsanering, som er trådt i kraft i juli 2024. Dette betyder bl.a., at de firmaer, som arbejder med fjernelse af tagpladerne, skal være certificerede.

Den berørte bygning vil blive overdækket og arbejdet med fjernelse af tagplader og isolering vil foregå i et undertryk, der sikrer, at asbest fibre ikke spredes. Der vil være sluser til og fra områder med asbest jf. gældende krav.

Ved tagrenoveringen vil tagpladerne og isolering blive fjernet og bortskaffet i aflukkede containere. Alle overflader – spær, tagrum mv. - vil blive rengjort inden der foretages genopbygning af tagkonstruktionen.

I forbindelse med projekteringen vil det blive undersøgt, om konstruktionen vil kunne bære solceller, som vil blive indbygget i muligt omfang. Ved tidligere undersøgelser er det vurderet, at konstruktion ved skolens hal desværre ikke kan bære solceller. Men markedet udvikles løbende og nye produkter med integrerede solceller i selve tagpladerne vil eventuelt være en mulighed.

Tagene, som i dag er isoleret med ca. 200 mm mineraluld, vil blive isoleret efter nutidens krav og det forventes, at kunne give en årlige CO2 besparelse på 7,2 tons pga. et lavere energiforbrug.

Det anbefales, at der ligesom ved tidligere tagrenovering på skolen, tilføjes ovenlysvinduer, som styres afhængigt af CO2 i indeluften. Ovenlysvinduer giver dels bedre belysning i rummet dels et forbedret indeklima med bedre mulighed for udluftning.

Man skal være opmærksom på, at jo flere ovenlys der placeres, jo mindre isolering kan der placeres og dermed mindskes CO2 besparelsen.

### **Overordnet tidsplan:**

Tagrenovering vil blive udbudt i hovedentreprise, hvor samme entreprenør står for nedrivningen og genopbygningen.

Projekteringen opstartes i 2024 og de første tage forventes udskiftet i foråret 2025

Foreløbig tidsplan for en tagudskiftning over 5 år vil være:

Etape 1; - bygninger 1, 2, 5, 6 og 7

Etape 2; – bygninger 9, 10, 11 og 12

Etape 3; – bygninger 14, 15, 16 og 17

Etape 4, – bygninger 20, 21 og 22

Etape 5; – bygning 13

Hvis renoveringen skal udføres over en kortere periode, vil det dels give ulemper for skolen med genhusning af flere elever samtidigt i flere pavilloner, dels påkræve et højere årligt budget.

## Rådgiver

Administrationen anbefaler, at de i øjeblikket tilknyttede rådgivere, Rambøll og Østergaard Bygge og indeklimateknik a/s fortsætter med projekteringen.

## Økonomi:

Foreløbige beregninger viser, at alene en udskiftning af tagene **uden** genhusning i pavilloner, etablering af solceller og ekstra isolering samlet beløber sig til ca. 55,5 mio. kr. heraf vurderes etablering af ovenlys alene at koste ca. 4,5 mio. kr.

Priserne er i 2024-niveau og endelige priser vil først foreligge efter udbud.

## Status for udført arbejde op til og i sommerferien

I forsommeren blev det konstateret, at tagene, som indeholder asbest, er begyndt at forvitre. Der er foretaget en omfattende kortlægning af asbestfiberindhold i jord, faldunderlag, sand, støv og indeklima. Enkelte prøver i jorden har vist indhold af asbestfibre, mens indeklimaets indhold af fibre var under grænseværdien sat af WHO. Styrelsen for Patientsikkerhed har anbefalet rengøring af udearealerne, samt afhjælpende foranstaltninger for at forebygge asbestforurening fra tagene.

Udearealerne blev rengjort i Kristi Himmelfartferien. Kommunens miljørådgivere igangsatte samtidig en forsegling af tagene for at standse dannelsen af støv ved forvitring af tagpladerne. Forseglingen er foregået i etaper hen over 5 weekender og afsluttet den 16. juni 2024.

Der har lige før sommerferien været afholdt informationsmøde på skolen for forældre med flere med deltagelse af administrationen og eksterne rådgivere. På mødet blev der orienteret om udførte målinger og afværgetiltag ligesom de sundhedsmæssige aspekter blev berørt ved kommunens hygiejnesygeplejerske.

I sommerferien blev tagene malet, da dette har vist sig at være den bedste og billigste løsning til at sikre tagene henover de kommende vintre. Jord er udskiftet i nødvendigt omfang, hvorefter der er foretaget yderligere en rengøring af udearealerne, så skolen var klar til at tage imod børnene efter sommerferien.

## Anbefaling:

Administrationen anbefaler, at der i projekteringen medtages efterisolering af tagene samt optioner for etablering af ovenlys, og solceller.

## Kommunens bygningsmasse

I lyset af den opståede problemstilling med forvitring af aldrende tage med asbestindhold skal der gøres opmærksom på, at ca. 1/3 af kommunens bygninger er opført før 1986, hvor man anvendte asbest i tage, isoleringsmateriale, fliseklæb mv.

## Bevilling

Der foreligger ikke finansiering til tagudskiftningen herunder etablering af pavilloner til genhusning

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

### 3. Sundhed og trivsel

Vedligeholdte og velfungerende bygninger skaber grundlag for sundhed og trivsel.

### 4. Bygninger og byrum skaber liv

Vedligeholdte ejendomme understøtter muligheden for gode oplevelser for brugerne af de kommunale bygninger.

### 13. Klimaindsats

Projekternes gennemførelse bidrager til reducere af energiforbrug, og hermed nedsat CO2 udledning.

#### **Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning**

Her kan du beskrive sagens forventede positive eller negative klimaeffekter samt nævne, hvis sagen knytter sig til konkrete mål eller tiltag i kommunens klimaplan. Hvis der er anvendt værktøjer til klimakonsekvensvurdering af projektet eller sagen, beskrives resultaterne heraf overordnet i feltet. Kontakt gerne Team Klima og Bæredygtighed for vejledning eller sparring ([klima@fredensborg.dk](mailto:klima@fredensborg.dk)).

#### **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

#### **Kommunikation**

Skolebestyrelsen informeres løbende om tiltag for renovering af tagene. Information lægges også på kommunens hjemmeside.

#### **Indstilling**

1. At orientering om proces for tagrenovering tages til efterretning.
2. At det besluttes at igangsætte projektering af tagrenovering, som er inklusiv ovenlys, solceller og energioptimering, samt genhusning i pavilloner.

#### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Godkender administrationens indstillinger og at arbejdet involverer skole og skolebestyrelse.

# Punkt 111: Beslutning om Louisiana - Parkering nord for Gl. Humlebæk Kro

13/1995

## Beslutningstema

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget forelægges dispositionsforslag og økonomisk overslag til optimering og udvidelse af eksisterende parkeringsplads nord for Gl. Humlebæk Kro.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Byrådet har med baggrund i oplevede trafikale udfordringer ved Louisiana i budgetaftalen 2019-2022 besluttet at afhjælpe udfordringer med parkering i området omkring Louisiana.

Kommunen har gennemført analyser af trafik og parkering i området, herunder også muligheder for parkeringsoptimering indenfor en rimelig afstand til Louisiana. Mulighederne er begrænsede og er indsnævret til Banedanmarks og Naturstyrelsens skovareal nord for Gl. Humlebæk Kro.

### Tilladelser

Området nord for Humlebæk Kro er omfattet af en fredning. Anvendelse til parkering kræver dispensation fra Fredningsnævnet. Fredensborg Kommune har i 2022 ansøgt Fredningsnævnet Nordsjælland om dispensation til, at udvide den offentlige parkeringsplads nord for Gammel Humlebæk Kro på Naturstyrelsens ejendom matr.nr. 1 ne Krogerup, Humlebæk, Fredensborg Kommune.

Den 8. oktober 2022 traf Fredningsnævnet afgørelse i sagen og meddelte dispensation til det ansøgte. En meddelt tilladelse bortfalder efter naturbeskyttelsesloven, såfremt den ikke er udnyttet inden 3 år fra tilladelse eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år. Det er en forudsætning i fredningsansøgningen, at en del af den eksisterende beplantning bevares. Desuden er der bindinger i det eksisterende terræn.

Projektet med udvidelse af parkeringspladsen forudsætter vedtagelse af den lokalplan. En sådan er pt. i høring og forventes politisk behandlet og vedtaget ultimo 2024.

Projektet skal overholde dispensation fra fredningen og forudsætter dispensation fra Fredskov. For at der kan indhentes nødvendige tilladelser og gennemføres udbud, så anlægsarbejdet kan igangsættes før fredningstilladelsens udløb den 8. oktober 2025. Det betyder, at der skal være et besluttet dispositionsforslag for projektet senest august- september 2024.

### Ændring af projektafgrænsning

Administrationen havde i den indledende fase af projektet disponeret med at kunne udnytte arealer ejet af Banedanmark. Banedanmark har dog i forbindelse med dialog om forarbejderne for tilvejebringelse af ny lokalplan meddelt, at de ikke ønsker at stille areal til rådighed for Fredensborg Kommune til etablering af en ny parkeringsplads langs banen. Det aktuelle projektområde afgrænses mod vest af Banedanmarks arealer, mod nord af Naturstyrelsens areal og mod øst af den offentlige vej Humlebæk Strandvej. Mod syd afgrænses det nye område af den eksisterende offentlige parkeringsplads nord for kroen. Administrationen har dog også vurderet muligheden for at optimere den eksisterende del af parkeringspladsen, hvorfor den principielt også indgår i projektområdet.



Projektområdet

### **Antal parkeringspladser i projektet**

I den seneste parkeringsanalyse blev anvist et behov for 134 ekstra parkeringspladser omkring Louisiana for at dække behovet i de største spidsbelastninger. Hvis dette behov skulle dækkes fuldt ud, blev det forudsat, at der kunne laves 34 pladser i området tæt på Louisiana og 100 pladser i området nord for Humlebæk Kro. Det nuværende areal muliggør, at der kan etableres alt op mod 45 -50 nye p-pladser på Naturstyrelsens areal i skoven.

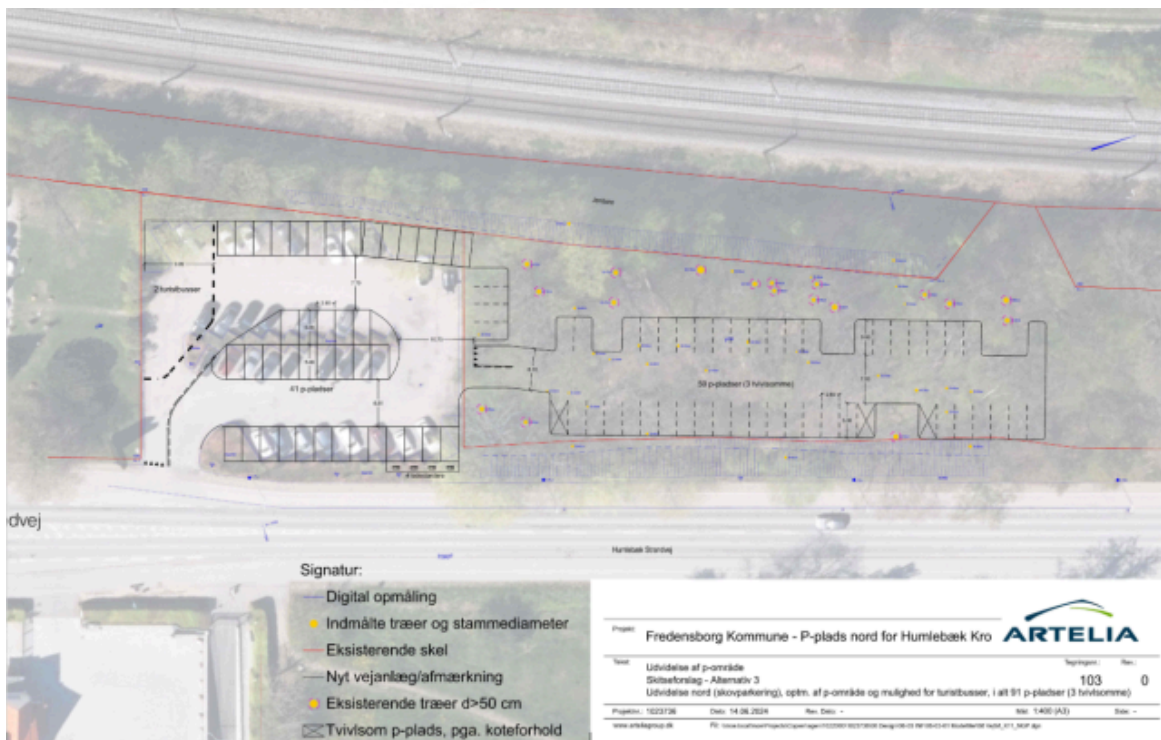
Hvis der desuden laves en omdisponering af den eksisterende parkeringsplads er det forventningen, at de nuværende 40 parkeringspladser kan udvides til 41 pladser + to parkeringspladser til turistbusser. Omdisponeringen indebærer at de nuværende hække nedlægges samt at der ændres på afstrøbning mm. for at skabe tilstrækkelige manøvrearealer til turistbusser. Det er et udtrykt ønske fra beboerne omkring Louisiana at der bliver etableret busparkering i området.

Det samlede projekt vil således bestå af ca. 90 almindelige p-pladser og 2 p-pladser til turistbusser.

Indretning af den nye plads og omdisponering af den eksisterende er vist på nedenstående skitse af dispositionsforslaget. Det ses at de nye parkeringspladser i høj grad tilgodeser den eksisterende beplantning i området, hvilket er en forudsætning i fredningsgodkendelsen.

Det eksisterende parkeringsområde fastholdes i asfalt, med forberedelse til 4 El-ladepladser. Det laves belysning på master. Det nye parkeringsareal i skoven udlægges i grus med belysning på pullerter.

Det er planen at etablere digitale henvisningsskilte til parkeringspladsen fra Humlebæk Strandvej. Desuden planlægges en tidsbegrænsning på 6 timer.



## Dispositionsforslag

## Økonomi

Den estimerede anlægsøkonomi inkl. analyser, undersøgelser, rådgiverydelser er ca. 3,75 mio. kr.

Der er pt. afsat 2 mio. kr. til realisering af parkeringspladsen i kommunens anlægsbudget. Der udestår således finansiering af 1,75 mio. kr. Der er tidligere blevet drøftet en mulig medfinansiering fra Louisiana.

## Klima og bæredygtighed

Projektet skal understøtte kommunens ønske om at stille ambitiøse krav om mindre klimabelastende metoder og brug af færre ressourcer i kommunale bygge- og anlægsprojekter, jf. klimaplanens klimaindsatser: 7.2 *Genanvendelse af overskudsjord* og 7.4 *Værktøjer til at begrænse klimabelastning af anlægsprojekter*. Projektet indgår desuden i kommunens igangværende arbejde med at udvikle og forbedre klimakonsekvensvurderinger.

Undervejs i projektet udføres livscyklusberegninger (LCA) for at beregne miljøpåvirkningen og CO<sub>2</sub>-aftrykket af anlægsprojektet og give mulighed for at indarbejde tiltag, der kan begrænse projektets CO<sub>2</sub>-belastning gennem valg af udformning, materialer mv. Desuden stilles krav til rådgiver og entreprenør om en bæredygtighedsscreening, som skal anskueliggøre og optimere bæredygtighedspotentialer i projektet på tværs af kompetenceområder i organisationen.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

## **FN's verdensmål**

9. Industri, innovation og infrastruktur

12. Ansvarligt forbrug og produktion

## **Byrådets arbejdsgrundlag**

1. Det skal være nemt, sikkert og grønt at komme frem

## **Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning**

Se ovenstående

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## **Indstilling**

1. Af projektet gennemføres som beskrevet i sagen
2. At resterende finansiering på 1,75 mio. kr. drøftes med Louisiana.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Godkender administrationens indstillinger, idet der også indtænkes plads til motorcykler.

# Punkt 112: Orientering om skitseprojekt for Fredensborg Kongevej mellem A6 og Humlebækvej

24/6904

## Beslutningstema

Orientering om skitseforslag til projekt for trafiksanering af Fredensborg Kongevej mellem A6 og Humlebækvej.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Udvalget besluttede i forbindelse med vedtagelse af ”Handlingsplan for mobilitet og infrastruktur 2022 – 2025”, at der skulle laves et skitseprojekt for trafiksanering af Fredensborg Kongevej mellem rundkørslen ved Humlebækvej og rundkørslen ved A6.

Af handlingsplanen fremgår, at ”Trafiksaneringen kan omfatte cykelstier, fortov, fartdæmpning, krydsningsmuligheder mv. Skitseprojektet skal kunne danne udgangspunkt for en politisk beslutning om eventuelt, at afsætte midler til at realisere anlæg af projektet.”

Administrationen har arbejdet med strækningen og der foreligger nu oplæg til fem mulige løsninger. De fem løsninger har stigende effekt og tilsvarende økonomi.

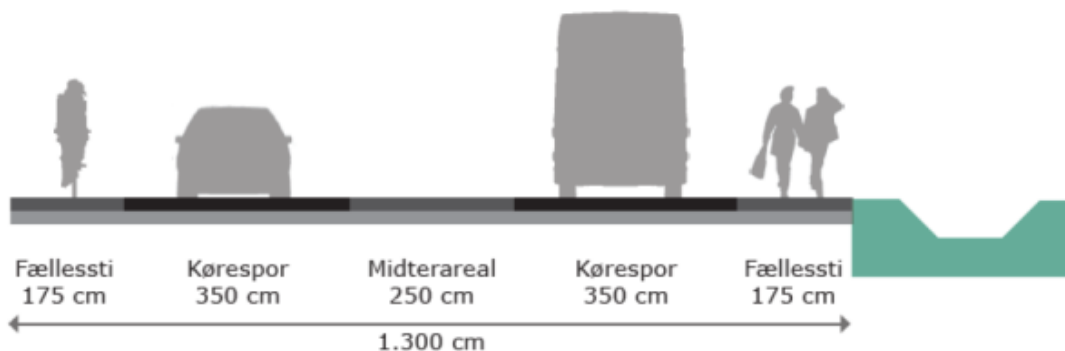


Strækningen er markeret med sort på ovenstående kort

### Strækningen i dag

Fredensborg Kongevej mellem rundkørslen ved A6 og rundkørslen ved Humlebækvej, ligger inden for tættere bebygget område, men har en vejformning der ligner strækningen syd for Humlebækvej, som ligger i åbent land. Der er ikke nogen særlige forhold for de lette trafikanter, og der sker mange overskridelser af den nuværende skilte hastighed på 50 km/t. Derudover har vejen gennem de senere år ændret karakter med flere boliger.

Projektstrækningen er ca. 1,25 km lang og har blandt andet en krydsende jernbane. Der er en årsdøgntrafik på strækningen på ca. 7.000 biler i døgnet. De sidste seks år er der registreret 10 trafikulykker på strækningen. Der er ikke registreret personskader i ulykkerne i denne periode.



Figur 1: Tværsnit af eksisterende forhold. Grøften er ikke vist i skala.

Der har gennem de senere år været en del henvendelser fra naboer og borgere i området om utryghed omkring strækningen. Især for de lette trafikanter på langs og tværs af strækningen. Formålet med trafiksaneringen er, at forbedre sikkerheden og trygheden for især de lette trafikanter.

## 5 niveauer af løsning

Der er udarbejdet fem forslag til trafiksanering for strækningen. De fem forslag har stigende niveau af forbedring. Forslagene er nærmere beskrevet og detaljeret i vedlagte bilag og tegninger.

De fem løsninger/niveauer er:

1. En ren afmærkningsløsning, hvor den eksisterende kantbane udvides i bredden og afmærkes som cykelbane. Denne løsning giver ikke samme sikkerhed for lette trafikanter som de øvrige løsninger. Fodgængere skal benytte cykelbanen. Arealet til cykelbanen tilvejebringes ved at indsnævre det eksisterende midterareal til 1 m og inddrage de eksisterende svingbaner. Ved venstresvingende biler er der risiko for, at bagfrakommende vil overhale gennem cykelbanen.

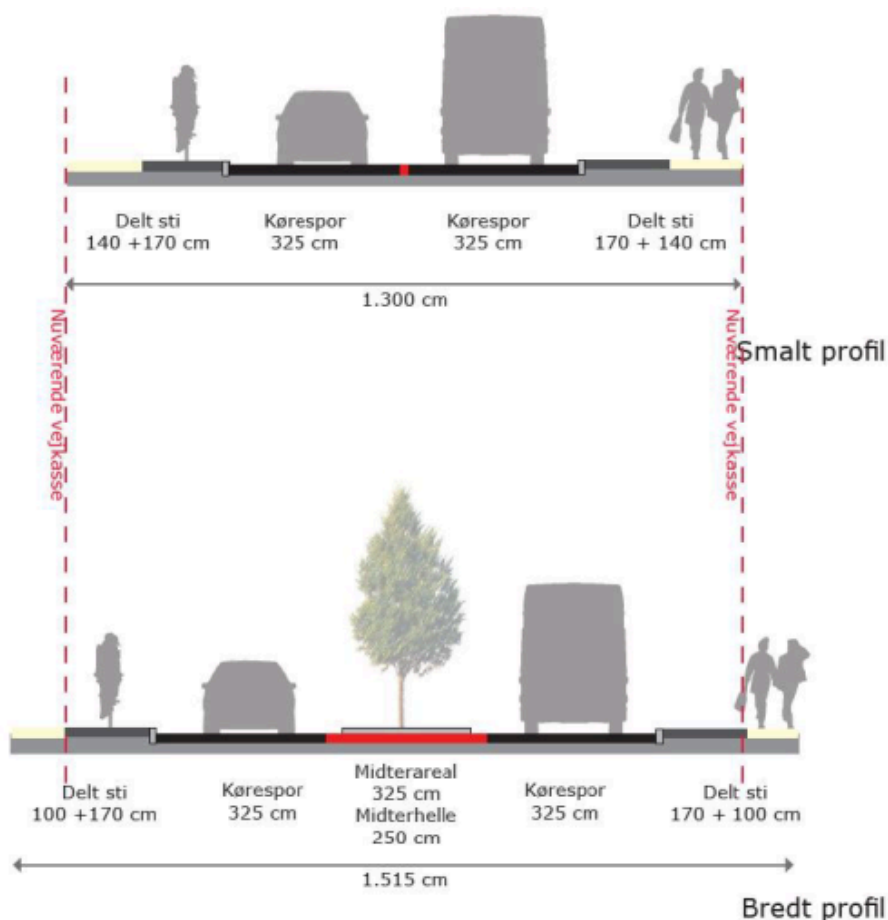
2. En løsning med en kantsten, som skrues eller limes ovenpå belægningen. Løsningen er ikke så udbredt i Danmark og har heller ikke samme standard som en løsning med traditionel kantstensafgrænsning og den kan give driftsmæssige udfordringer.

3. En løsning med traditionelle kantsten og etablering af delte stier i hver vejside. Løsningen forudsætter etablering af vejafvanding, som dog tænkes udført ved at lede vandet til de eksisterende grøfter. Løsningen giver god beskyttelse af de lette trafikanter og giver strækningen et tydeligere bymæssigt udtryk.

4. Denne løsning er en blanding af 1 og 3, hvor der kun etableres kantsten i den ene side af vejen ligesom der kun etableres fodgængerareal i den ene side. I den anden side etableres cykelbane. I denne løsning kan fodgængerarealet (i den ene side) gøres en smule bredere end i løsning 3.

I alle de ovenstående løsninger er det tanken at trafiksanere vejen inden for den eksisterende vejbredde. På nær krydset ved Præstemosevej/Præstevej, hvor det er nødvendigt at etablere en udvidelse. I alle løsningerne er det desuden tanken, at etablere krydsningspunkter for de lette trafikanter i midten af vejen. Arealet til de lette trafikanter i siden af vejen tilvejebringes ved at indsnævre det nuværende midterareal. Det betyder at fremkommeligheden på strækningen bliver forringet, da venstresvingende bilister vil spærre for ligeudkørende.

5. I det femte forslag, som i princippet kan være en udvidelse af løsning 2-4, etableres svingbaner ved sidevejene, benzintanken mm. Her vil det være nødvendigt at udvide vejaksen ud i den eksisterende grøft. Denne løsning betyder, at fremkommeligheden opretholdes. Da bredden alene udvides på de steder, hvor der er svingbaner, vil der ske en forsætning af bilisternes kørsel, hvilket vil have en fartdæmpende virkning for bilisterne. Det bredere midterareal vil give mulighed for bredere og dermed mere trygge krydsningspunkter for de lette trafikanter.



Figur 10: Tværsnit af løsning med vekslende tværsnit og forsætninger

## Administrationens vurdering

Det er administrationens vurdering at løsning 1 og 2 kun i meget begrænset omfang lever op til de succeskriterier som er opstillet i handlingsplanen om at gøre strækningen mere bymæssig, sænke bilisternes hastighed og skabe trygge og sikre forhold for de lette trafikanter. Det er administrationens vurdering at løsning 3 og 5 bedst lever op til succeskriterierne. Løsning 5 giver samtidig den bedste trafikafvikling og fartdæmpning af de to. Administrationen vurderer at løsning 4 med fodgængerforhold i kun den ene side, evt. kan etableres som en ”mellemløsning”. Det er i det hele taget muligt at etapeopdele løsningen.

## **Budgetoverslag**

Der er lavet anlægsoverslag for de 5 løsninger. Anlægsoverslagene er baseret på erfaringspriser og med forudsætning om, at der ikke skal ske arealerhvervelse. Anlægsoverslagene indeholder udgifter til uforudsete omkostninger, projektering, arbejdsplads mv. Der skal desuden afsættes midler til intern projektledelse mm. svarende til 5 - 10% af nedenstående anlægssum

Forslag 1	Forslag 2	Forslag 3	Forslag 4	Forslag 5
1,8 mio. kr.	2,0 mio. kr.	10,2 mio. kr.	5,8 mio. kr.	11,4 mio. kr.

Der er ikke afsat midler til at fortsætte den videre projektering eller udførelse.

## **Den videre proces**

Administrationen anbefaler, at udvalget drøfter, om der skal arbejdes videre med forbedring af strækningen, og i givet fald tager stilling til den principielle løsning og finansiering heraf.

Såfremt det ønskes, at der arbejdes videre med projektet kan det valgte projekt forelægges for naboer og borgere i området.

I handlingsplanen er det beskrevet, at borgere/naboer involveres i relevante dele af processen. Administrationen har ikke præsenteret løsningerne for borgerne, men vurderer, at løsningerne 3, 4 og 5 vil imødekomme den kritik der er af strækningens nuværende udformning.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning**

Her kan du beskrive sagens forventede positive eller negative klimaeffekter samt nævne, hvis sagen knytter sig til konkrete mål eller tiltag i kommunens klimaplan. Hvis der er anvendt værktøjer til klimakonsekvensvurdering af projektet eller sagen, beskrives resultaterne heraf overordnet i feltet. Kontakt gerne Team Klima og Bæredygtighed for vejledning eller sparring ([klima@fredensborg.dk](mailto:klima@fredensborg.dk)).

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

# Punkt 113: Orientering om lette trafikanters krydsning af Niverødgårdsvej

24/11591

## Beslutningstema

Orientering om lette trafikanters krydsning af Niverødgårdsvej

## Sagsfremstilling og økonomi

Udvalget har bedt om en orienteringssag vedrørende lette trafikanters krydsning af Niverødgårdsvej i forbindelse med færdsel mellem Nivå skole-nord og boligområderne øst for Islandshøjvej og Niverødgårdsvej. Sagen er ønsket på baggrund af henvendelse fra boligselskab i området.

Øst for Islandshøjvej og Niverødgårdsvej kan de lette trafikanter benytte separate stisystemer og lokale veje. Vest for Niverødgårdsvej kan de lette trafikanter benytte separate stier og parkeringspladser/lokalveje. Udfordringen opstår, når de lette trafikanter skal krydse Niverødgårdsvej.

Niverødgårdsvej er en to-sporet vej med generel hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Der kører rutebus på strækningen. Der er ikke cykelsti eller fortov på strækningen, bortset fra forbindelser mellem stisystemerne og de busstoppesteder, som er langs vejen.

Administrationen har fået udført en trafikmåling i 2020. Målingen viser, at der ca. midt på strækningen er en Årsdøgntrafik på ca. 1400 biler i døgnet. Gennemsnitshastigheden er målt til 45,6 km/t. og 85%-fraktilen er på 57,7 km/t (dvs. at 85% af bilerne holder sig under 57,7 km/t – og at 15% af bilerne overskrider denne hastighed).

Der er registreret et enkelt trafikuheld på strækningen i de seneste 5 år. Uheldet var mellem to personbiler, hvor den ene personbil overskred den gældende hastighedsgrænse.

Der er ikke planer om at lave trafikale ændringer på strækningen. Hvis der skal udføres ændringer, foreslår administrationen, at der etableres fartdæmpende tiltag. Da der kører bus på strækningen foreslås, at de fartdæmpende tiltag i givet fald udføres som pudepump, som busserne kan ”skræve” over. Hastighedsgrænsen kan sænkes til 40 km/t. De 40 km/t kan laves på Niverødgårdsvej alene eller som en zone, der omfatter Niverødgårdsvej, samt alle de lukkede sideveje i området: Brombærvænget, Tjørnen og Rømosen.

Det anslås, at der i givet fald skal etableres bump 6 – 7 steder på strækningen. Bumpene vil koste ca. 50.000 stykket inklusiv afmærkning og skiltning. Dvs. i alt 300.000 – 400.000 kr. Fartdæmpning og bump kræver i givet fald politiets godkendelse.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Her kan du beskrive sagens forventede positive eller negative klimaeffekter samt nævne, hvis sagen knytter sig til konkrete mål eller tiltag i kommunens klimaplan. Hvis der er anvendt værktøjer til klimakonsekvensvurdering af projektet eller sagen, beskrives resultaterne heraf overordnet i feltet. Kontakt gerne Team Klima og Bæredygtighed for vejledning eller sparring ([klima@fredensborg.dk](mailto:klima@fredensborg.dk)).

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget ser gerne at farten nedsættes til 40 km/t.

# Punkt 114: 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 trafiksikkerhed, 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.

### Analyser 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 Brunebjerg og Kratbjerg ligger de målte gennemsnitshastigheder tæt på de gældende hastighedsbegrænsninger, 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.

## **Sagsbehandling siden den 4. april 2022**

- Borgmesteren har den 11. april 2022 sendt brev til Transportministeren vedrørende opklassificering af Isterødvejen til statsvej. Brevet indeholder supplerende argumentation for en statslig overtagelse, samt kommentering af bemærkninger i Transportministerens brev.

- Administrationen har den 4. april 2022 holdt møde med Trafikgruppen fra Fredensborg. Administrationen har på mødet blandt andet redegjort for metoder til trafiktælling og om administrationens rolle i forhold til Vejdirektoratet der er myndighed på A6.
- Trafikgruppen har pt. udsat deres planlagte møde med Vejdirektoratet. Administrationen forventer at deltage i mødet med input om kommunens ønsker og forbehold.
- Vejdirektoratet har den 22. april sendt et notat til Trafikgruppen om deres gennemførte trafikmålinger på A6.

### **Sagsbehandling siden den 4. maj 2022**

- Trafikgruppen havde foretræde for udvalget på mødet den 4. maj 2022 og fremlagde 4 ønsker: 1. At der fortsat arbejdes med sagen. 2. At der redegøres for forskelle i vejdirektoratets og kommunens trafikanalyser. 3. At Miljøministeriets test af røg og støj inddrages i arbejdet. Og 4. At kommunen laver en landsdækkende analyse af, hvilke byer af Fredensborgs størrelse som ikke har en omfartsvej.
- På udvalgmødet redegjorde administrationen for forskellen i Vejdirektoratets og kommunens analyser. Forskellen skyldes blandt andet at vejdirektoratet tæller gennemkørende trafik over kommunegrænsen, mens kommunen har talt omkring bygrænsen.
- Der er efter administrationens vidende ikke truffet ny aftale om møde mellem Vejdirektoratet og Trafikgruppen. Administrationen forventer at deltage i mødet med input om kommunens ønsker, muligheder for medfinansiering og eventuelle forbehold.

### **Sagsbehandling siden den 31. maj 2022**

- Vejdirektoratet er i gang med opmåling af rundkørslen ved Jernbanegade med henblik på projektering af nyt signalanlæg i krydset. Hensigten er at forbedre sikkerheden i krydset. Der fremlægges separat orienteringspunkt herom.
- Formandskabet har holdt møde med trafikgruppen den 21. juni 2022. På mødet blev der drøftet muligheden for at Moe, som har lavet kommunens trafikanalyse i 2018 inviteres til at forholde sig til en række tekniske spørgsmål fra trafikgruppen forud for mødet med Vejdirektoratet. Formandskabet har desuden tilkendegivet overfor trafikgruppen, at de ønsker at deltage i mødet med Vejdirektoratet sammen med administrationen.
- Trafikgruppen har meddelt Vejdirektoratet at de først ønsker at holde møde med dem, når der har været møde i udvalgt om ovenstående.

- Trafikgruppen ønskede på mødet med formandskabet en tilkendegivelse af Byrådets støtte til deres forslag om en midlertidig løsning. En sådan fremgår allerede af sagsteksten ovenfor, hvor det citeres at partierne bag det gældende budgetforlig 2022 – 2025 er enige om 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.”
- Trafikgruppens notat af 11 juli 2022 om ”Trafikgruppens ønske om relevante trafiktællinger på rute 6 gennem Fredensborg by efter fælles accepterede standarder”. Notatet vedlægges som bilag.

### **Sagsbehandling siden 10. august 2022**

- Administrationen har skrevet til Trafikgruppen vedrørende drøftelserne på seneste udvalgmøde, herunder at kommunen forud for mødet med Vejdirektoratet gerne deltager i et formøde med Trafikgruppen med henblik på at belyse spørgsmål omkring trafiktællinger mv. Administrationen har desuden oplyst om udvalgets beslutning i sag en om rundkørsel på A6, at kommunen vil henvende sig til Transportministeren vedrørende ønske om en analyse af, hvorledes trafikmængden og generne herfra kan reduceres.
- Vejdirektoratet har skrevet til Trafikgruppen og erindret om et teknisk notat, der redegør for deres målemetoder og resultater af trafikken på A6, at de gerne fremsender deres konkrete målinger. Desuden skriver Vejdirektoratet, at det er deres opfattelse at initiativ til møde med mellem Vejdirektoratet, kommunen og Trafikgruppen pt. ligger i Trafikgruppen. Vejdirektoratets skrivelse er et svar til Trafikgruppen på en række spørgsmål.

### **Sagsbehandling siden 7. september 2022**

- Formandskabet har modtaget brev fra Trafikgruppen med en række spørgsmål som de ønsker afklaret, samt input til mulige mødedatoer. Der udarbejdes svar i samarbejde med administrationen.
- Vejdirektoratet har fået midler til at etablere supercykelsti langs A6 mellem Helsingør og Hillerød. Det medfører blandt andet at der skal anlægges enkelttredede stier i Fredensborg kommune til grænsen mod Hillerød, hvor der i dag kun er kantbane, samt at der anlægges dobbelttredede cykelsti omkring Kvistgård i Helsingør kommune. I Fredensborg by skal der projekteres tiltag for cyklisterne igennem krydsene, herunder også det kommende signalanlæg ved Jernbanegade.
- 

### **Sagsbehandling siden 3. oktober 2022**

- Formandskabet har svaret på brev fra Trafikgruppen med spørgsmål. I brevet tydeliggøres ønsket om en snarlig afklaring om ødet med Vejdirektoratet og Trafikgruppen og Fredensborg kommune.

### **Sagsbehandling siden 7. november 2022**

- Der er aftalt møde med Trafikgruppen og formandskabet fra PTK den 29. november. Mødet er et formøde til forventet møde med Vejdirektoratet. Der er reserveret tid til møde med Vejdirektoratet, Trafikgruppen, formandskabet fra PTK samt administrationen den 18. januar 2023.

### **Sagsbehandling siden 29. november 2022**

- Den 18. januar 2023 blev der afholdt møde mellem Trafikgruppen fra Fredensborg og Vejdirektoratet med deltagelse af formand og næstformand fra Plan-, Trafik- og Klimaudvalget, samt administrationen.
  - Hovedformålet med mødet var Vejdirektoratets tilbagemelding på Trafikgruppens forslag til omledning af lastbiler, øget hastighedsbegrænsning mm. gennem Fredensborg by. Vejdirektoratet fremviste desuden deres data om trafikmængder, gennemkørselandel, hastigheder, ulykker mm. på strækningen.
  - Vejdirektoratet kan ikke imødekomme ønske om hastighedsbegrænsning gennem Fredensborg by, men var positive overfor nedsættelse af hastighedsgrænsen øst for byen og muligvis også vest for byen.
  - Vejdirektoratet kan ikke imødekomme omledning af tung trafik.
  - Vejdirektoratet kan ikke lave hastighedskontrol. Vedrørende automatisk trafikkontrol med fx størekasser er der forsøg i gang, som ikke omfatter Fredensborg. Vedrørende hastighedskontrol udført af det lokale politi henvises til dette. Det blev aftalt at Fredensborg kommune retter henvendelse til Nordsjællands politi med ønske om at øge hastighedskontrol på strækningen.
  - Vedrørende støj oplyste Vejdirektoratet at de er ved at få opdateret deres støjkortlægning langs statsvejene. Når den er udført sendes den i høring.
  - Vedrørende luftforurening oplyste Vejdirektoratet, at de ikke er myndighed i forhold til dette.
  - Vejdirektoratet oplyste i øvrigt at de ikke på eget initiativ kan lave analyser af alternativer til trafikken gennem Fredensborg. Det kræver i givet fald en politisk beslutning herom.
  - Vejdirektoratet har ikke planer om at lave ombygninger i krydset ved Kratbjerg.
  - Vejdirektoratet redegjorde endvidere for baggrunden for at de vil erstatte rundkørslen ved Jernbanegade med et signalanlæg.
  - Det blev drøftet hvordan der var forsøg/eksempler i Uggeløse og Mørke udført i 1980-erne. FK ser gerne, at man blev et 3. eksempel/case
- 
- Borgmesteren har den 20. januar holdt møde med Transportministeren. På mødet fremhævede Borgmesteren blandt andet kommunens ønsker til A6, herunder forslag om at Vejdirektoratet igangsætter analyser af alternativer for at reducere generne afledt af trafikken gennem Fredensborg by. Desuden blev kommunens ønske om opklassificering af Isterødvejen til statsvej fremhævet.

### **Sagsbehandling siden 2. februar 2023**

- Administrationen har rettet henvendelse til Nordsjællands politi med ønske om øget hastighedskontrol på A6 - i og omkring Fredensborg.
- Administrationen vil løbende følge op i forhold til Vejdirektoratets tilkendegivelse af mulig yderligere hastighedsbegrænsning på A6 øst og vest for Fredensborg.
- Fredensborg kommune forventes at følge op på mødet med Transportministeren i form af en skiftning opsamling på de fremhævede emner.

### **Sagsbehandling siden den 3. marts 2023**

- Nordsjællands Politi har gennemført hastighedskontrol på A6 på begge sider af Fredensborg By. På 70 km/t strækningen på Hillerødvejen blev 1 bilist målt til at køre 100 km/t. På 80 km/t strækningen på Helsingørvejen blev 1 bilist målt til at køre 88 km/t.

### **Sagsbehandling siden 11. april 2023**

- Administrationen har modtaget Vejdirektoratets opfølgning på mødet med Fredensborg Kommune og Trafikgruppen d. 18. januar, i form af oplæg til nedsættelse af hastigheden på udvalgte delstrækninger øst og vest for Fredensborg By.

Vejdirektoratet vil ud fra en samlet betragtning være indstillet på at ensarte hastighedsreguleringen på A6 (H140) på begge sider af Fredensborg. De vil ændre den lokale hastighedsbegrænsning fra 70 til 60 km/t vest for Fredensborg by, gældende fra øst for Kratbjerg (km 8/0108) frem til bygrænsen. Desuden vil de forlænge den nuværende hastighedsbegrænsning på 60 km/t øst for Fredensborg, så den dækker krydsende mod Veksebo (km 11/0600). Oplægget svarer til det som Vejdirektoratet indikerede på mødet, at de ville arbejde videre med.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at lokale 60 km/t hastighedsbegrænsning på henholdsvis Helsingørsvej øst og Hillerødvejen vest for Fredensborg by, vil forbedre trafiksikkerheden, øge tilgængeligheden fra sidevejene og reducere trafikstøjen en smule - forudsat at hastigheden reelt sænkes.

. Forventningen er at det indføres i efteråret – evt. før afhængigt af den konkrete myndighedsbehandling Det er administrationens vurdering, at det ikke er realistisk, at Vejdirektoratet vil lave yderligere tiltag på strækningen pt.

- Borgmesteren har inviteret Trafikgruppen til et møde den 30. maj, vedrørende den tilbageværende sag omkring opklassificering af Isterødvejen til statsvej.

### **Sagsbehandling siden den 8. maj 2023**

Den 30. maj 2023 blev der holdt møde mellem Formandskabet for Plan-, Trafik- og Klimaudvalget, Borgmesteren og Trafikgruppen fra Fredensborg.

På mødet blev det besluttet at kontakte Vejdirektoratet med supplerende ønsker til A6:

1. at tavlen mod Helsingør flyttes 500 m mod Helsingør af hensyn til støj.
2. at der laves fuldt optrukne linjer på denne del af strækningen
3. at der opsættes fartvisere på strækningen
4. at der udlægges lyddæpende asfalt på hele strækningen

Vejdirektoratet har forholdt sig til ønskerne:

1) Vejdirektoratet planlægger ny hastighedsgrænse på 60 km/t fra ca. km 11,6 øst for Veksebo. Vejdirektoratet vurderer, at der ikke er trafikal begrundelse for at rykke hastighedstavlen længere ud mod øst, hvor der er åbent land. Dette vil ikke være selvforklarende for trafikanterne, og dermed vil det formentligt ikke resultere i lavere hastigheder. Tiltaget vil efter Vejdirektoratets vurdering have ingen, eller kun marginal effekt på støj.

Vejdirektoratet har i tilknytning til dette oplyst at opsætning af den aftalte hastighedsbegrænsning, afventer politiets godkendelse.

2) Overhalingsforbud etableres, hvor der ikke er mødesigt i forhold til en given hastighedsbegrænsning og derudover, hvor der er særlig trafikikkerhedsmæssigt behov. Strækningen øst for Fredensborg er ikke ulykkesbelastet sammenholdt med andre strækninger af samme karakter. Vejdirektoratet ser derfor ikke noget aktuelt behov for at udvide overhalingsforbuddet.

3) Vejdirektoratet vil gerne se positivt på opsætning af fartvisere på strækningen. Dette vil forventeligt kunne afholdes indenfor Vejdirektoratets egen basisbudget. Der er leveringstid på fartvisere fra leverandøren, så de kan derfor ikke sige præcist hvornår sådanne kan opsættes.

4) Vejdirektoratet oplyser, at strækningen ind gennem Fredensborg har fået nyt slidlag i 2021, så det er en forholdsvist ny belægning, der bør have en positiv effekt på støjen.

### **Sagsbehandling siden den 6. november 2023.**

- Vejdirektoratet påbegyndte den 23. januar 2024 arbejdet med at fjerne rundkørslen ved Jernbanegade og ombygge krydset til signalanlæg.
- Der er afholdt møde mellem Trafikgruppen og Fredensborg Kommune den 24. januar 2024 om trafikmålinger i Fredensborg i perioden, hvor rundkørslen v/Jernbanegade omlægges til trafikryds. Administrationen forelagde forslag til målepunkter, der etableres samme sted, som tidligere foretagne målinger. Forslagene blev drøftet og udvidet efter forslag fra Trafikgruppen. Følgende tællinger blev aftalt: Kongevejen, Humlebækvej (mellem Kongevejen og Benediktevej), Humlebækvej (øst for Fredensborg), Stationsvej, Slotsgade, Wendorphsvej, Endrupvej, Isterødvej. Administrationen har været i dialog med Vejdirektoratet om tællinger på A6 og Vejdirektoratet har oplyst at de har 2 permanente tællestationer en på hver side af Fredensborg.
- Administrationen er i løbende dialog med Vejdirektoratet omkring afmærkningen af vejarbejdet. På Fredensborg Kommunes hjemmeside er link til Vejdirektoratets informationsside om projektet.
- Der er aftalt møde med Vejdirektoratet og Nordsjællands politi om opfølgning på politiets afslag om nedsættelse af hastighedsgrænsen på A6 øst og vest for Fredensborg by.

### **Sagsbehandling siden den 28. februar 2024**

- Administrationen har primo april haft møde med Vejdirektoratet og Nordsjællands Politi om hastighedsbegrænsning på A6 omkring Fredensborg by.

Baggrunden for mødet var Vejdirektoratets ønske om, at sænke den gældende hastighedsbegrænsning til 60 km/t på to strækninger henholdsvis øst og vest for den nuværende byzonetavle på A6 ved Fredensborg by. Hastighedsbegrænsningen er ønsket af blandt andet Trafikgruppen i Fredensborg. Vejdirektoratet har ansøgt Nordsjællands Politi om hastighedsændringen, da Politiet er myndighed i forhold til hastighedsbegrænsning.

Nordsjællands Politi har i første omgang afvist ændringen, da de ikke vurderer, at der er hjemmel til den efter den gældende bekendtgørelse - som er udarbejdet af Vejdirektoratet. På mødet blev det aftalt, at Vejdirektoratet vil se på et muligt fortolkningsbidrag til bekendtgørelsen i forhold til sager som denne. På baggrund af fortolkningsbidraget kan Nordsjællands politi lave en fornyet vurdering af ansøgningen. Vejdirektoratet oplyste på mødet, at de har tilsvarende sager om hastighedsnedsættelser undervejs andre steder i landet.

- I krydset A6/Jernbanegade i Fredensborg, er den sydlige halvdel af Vejdirektoratets nye signalanlæg ved at være færdigbygget. Efter påske er Vejdirektoratets entreprenør gået i gang med etape 2, som er anlæg af den nordlige del af signalanlægget. I etape 2 er der fortsat kun ét spor igennem vejarbejdet, og det bliver som nu, med ensretning mod vest. Trafikken mod øst bliver ledt ad omkørsel uden om vejarbejdet.

Administrationen har været i dialog med Vejdirektoratet om justeringer af skiltningen i forbindelse med igangsætningen af etape 2. Dels om mindre justeringer og forbedringer af omkørselsskiltningen og dels om muligheden for at tillade ærindekørsel for personbiler ad Lundebakken til Christoffer Boecks vej og dermed til parkeringspladser tæt på bymidten. Denne ændring forudsætter godkendelse fra politiet og indebærer, at passage over Jernbanegade ved Store Torv hindres for at undgå utilsigtet sivetrafik på tværs af gågaden. Det er endvidere aftalt med Vejdirektoratet, at de sørger for at de forretningsdrivende i gågaden bliver orienteret om vejarbejdet.

- I øjeblikket er der eksterne ledningsejere desuden i gang med at nedgrave el-kabler og fiberkabler i Jernbanegade og tilstødende veje.

### **Sagsbehandling siden den 6. maj 2024**

- Administrationen er blevet oplyst om at Vejdirektoratet og politiet er i dialog om den mulige hastighedsbegrænsning på A6.
- Administrationen er desuden blevet oplyst om, at ombygning af rundkørslen i krydset A6/Jernbanegade til signalanlæg forventes afsluttet i sidste halvdel af juni måned.

### **Sagsbehandling siden den 3. juni 2024**

Vejdirektoratet meddelt, at de har modtaget godkendelse fra Nordsjællands Politi, til at gennemføre de ansøgte hastighedsnedsættelser hhv. øst og vest for Fredensborg. Vejdirektoratet går i gang med at planlægge herfor efter sommerferien. Ud over nye hastighedstavler, opsættes også din-fart visere.

## **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.

## **Elektroniske bilag**

Trafikgruppens notat af 11 juli 2022 om ”Trafikgruppens ønske om relevante trafiktællinger på rute 6 gennem Fredensborg by efter fælles accepterede standarder

## **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.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-05-2022**

Orientering tages til efterretning. Udvalget ønsker fortsat at følge sagen og håber på et godt samarbejde mellem parterne, således at trafikken på A6 kan blive fredeliggjort efter den model som nu fremlægges Vejdirektoratet.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 31-05-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-08-2022**

Orienteringen taget til efterretning, idet udvalget ønsker mødet mellem Vejdirektoratet, Vejgruppen og kommunen prioriteret.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 07-09-2022**

Orienteringen tages til efterretning idet udvalget prioriterer at Vejgruppens møde bliver afholdt.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Orienteringen tages til efterretning, idet udvalget samtidig bemærker, at de ser frem til at Trafikgruppen som næste skridt, tager initiativ til det aftalte møde med Vejdirektoratet, hvor Fredensborg Kommune tidligere har tilkendegivet at deltage.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 07-11-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 29-11-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2023**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-03-2023**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 11-04-2023**

Orienteringen tages til efterretning.

Formandskabets orientering om møde med Vejgruppen tages tillige til efterretning.

Vejdirektoratet har tilkendegivet at der i løbet af april forventes svar vedr. mulige hastigheds-nedsættelser på A6 – øst og vest for Fredensborg.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 08-05-2023**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-11-2023**

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget blev orienteret om politiets afslag på Vejdirektoratets ønske til fartreduktion.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 28-02-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-06-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

Vurdering\_trafikanalyser\_juli\_2022.pdf

# Punkt 115: Orientering per 13. august 2024

21/32095

## Beslutningstema

### Ligestillingspolitik for det underrepræsenterede køn i Trafikselskabet Movia

Movia ønsker, at det underrepræsenterede køn er repræsenteret med minimum 40 pct. i de øverste ledelseslag og skal efter ligestillingsloven udarbejde en politik med mål for at øge antallet af det underrepræsenterede køn på de øverste ledelsesniveauer (Bestyrelsen, Den administrerende direktør og Fagdirektørerne). Sekretariaterne i Movias ejerkommuner mv. orienteres forud for kommunal- og regionsrådsvalg om valg til Movias repræsentantskab og bestyrelse og om Movias ligestillingspolitik og måltal.

### Reklamer for spil på busser

Udvalget besluttede på mødet den 3. juni i2024 i sag om Udbud af kommunale buslinjer, at busoperatøren må sælge reklameplads på busserne. Udbuddet og reklamerne følger Movias gældende reklameregler. Administrationen har efterfølgende undersøgt, hvordan reklamemuligheden forholder sig til reklamer for spil.

Movias Bestyrelse har i 2022 behandlet spørgsmål om reklamer for spil. Movias administration anbefalede i den sammenhæng, at Movia afventer de politiske forhandlinger om spilreklamer i det offentlige rum og har taget kontakt til Skatteministeren herom. Når resultatet af de politiske forhandlinger foreligger, vil sagen blive forelagt til fornyet behandling i Movias bestyrelse. Såfremt der ikke indføres ændret lovgivning, kan bestyrelsen vælge at justere Movias reklameregler, så reklamer for pengespil i og på busser forbydes. Dette kan træde i kraft med kort varsel.

Hvis enkelte kommuner ønsker at forbyde reklamer for spil vil det sandsynligvis kun kunne ske ved at forbyde reklamer generelt, hvilket vil vanskeliggøre og fordyre de aktuelle udbud. Det vil desuden begrænse busoperatørernes mulighed for at indsætte reservebusser med reklamer i områder, hvor der er reklameforbud. Derudover vil busser som krydser kommunegrænser skulle forholde sig til forskellige reklameregler. Administrationen anbefaler, at udbuddet følger Movias til en hver tid gældende reklameregler.

### Ny model for Count-down-moduler til stoppesteder

I forbindelse med Budget 2024 vedtog Movias bestyrelse en ny model for indkøb og opsætning for indkøb, opsætning og vedligehold af countdown-moduler. Hidtil har kommunen i samarbejde med Movia planlagt, hvor der skal opsættes countdown-moduler, og det har været kommunen, der har betalt for indkøb af modulet. Med den nye model vil Movia fremover, udover at opsætte og vedligeholde count-down modulerne, også prioritere hvilke stoppesteder, der fremover skal udstyres med count-down moduler samt betale for modulet. Movia vil prioritere det strategiske busnet, som de fleste af Fredensborg Kommunes buslinjer indgår i. Ændringen forventes således ikke at have betydning for kommunen.

### Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Her kan du beskrive sagens forventede positive eller negative klimaeffekter samt nævne, hvis sagen knytter sig til konkrete mål eller tiltag i kommunens klimaplan. Hvis der er anvendt værktøjer til klimakonsekvensvurdering af projektet eller sagen, beskrives resultaterne heraf overordnet i feltet. Kontakt gerne Team Klima og Bæredygtighed for vejledning eller sparring ([klima@fredensborg.dk](mailto:klima@fredensborg.dk)).

### Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024

Orienteringen tages til efterretning.

- Tinglyst deklaration vedr. egetræ Gl. Strandvej, hvilket erstatter et varslet §14-forbud,
- Grønholtvej 76
- Babylone Strand og parkeringsregler.

# Punkt 116: Sager på vej per 13. august 2024

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:

### Senere

- Opfølgning på arbejde med forslag til lokalplan for Ullerødgård
- Elladestandere ved offentlige bygninger
- Mulighed for cykelsamarbejde med virksomheder

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.

## Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024

Orienteringen tages til efterretning.

## **Punkt 117: Digitalt underskriftsblad 13. august 2024**

21/30654

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 13-08-2024**

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

#### **Bilag**

Godkendelsesark Plan-, Trafik- og Klimaudvalget 13. august 2024.pdf