

REFERAT Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025)

d. 06-03-2023

Mødedato Mandag d. 06. marts 2023 kl. 17:00

Mødested Stortrommen

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Træffetid.....	4
Beslutning om igangsættelse af Planstrategi 2036.....	5
Beslutning om muligheder for nye erhvervsarealer.....	9
Beslutning om håndtering af sten i rabatter.....	13
Beslutning om trafiksanering af Niverødvej frem til Nivå Bymidte.....	15
Beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan F126 For et område til tekniske anlæg ved Højva	17
Orientering om fælles kommunalt vandressourcecenter i Fredensborg Kommune.....	19
Orientering om status på A6.....	22
Orientering om status for den kollektive trafik.....	29
Orientering om servicemål i byggesagsbehandlingen, 4. kvartal 2022.....	31
Orientering om kortlægninger af egnede tagarealer til solenergianlæg.....	33
Orientering per 6. marts 2023.....	36
Sager på vej per 6. marts 2023.....	37
Sager behandlet på lukket møde den 6. marts 2023.....	38
Digitalt underskriftsblad den 6. marts 2023.....	39

Punkt 28: Godkendelse af dagsordenen

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

Dagsordenen godkendt.

Punkt 29: Træffetid

22/28792

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

Kl. 17.00 havde Terje Nedergaard fra Lidl og Peter Rehhoff fra Redevelop foretræde i "Etablering af helhedsplan + vision for samlet bymidte Kokkedal Syd + Kokkedal Nord. Deltager på vegne af og efter aftale med Egevangen 1 grundejer, Dikev Fondet."

Kl. 17.15 havde Anne Kofoed, formand for Nivåvænge Grundejerforening foretræde vedrørende punkt nr. 33 "Beslutning om trafiksanering af Niverødvej frem til Nivå Bymidte."

Bilag

Præsentation mandag den 6. marts fra Peter Rehhoff

Punkt 30: Beslutning om igangsættelse af Planstrategi 2036

22/30006

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om temaer, proces og tidsplan for Planstrategi 2036 og at arbejdet med udarbejdelsen igangsættes.

Sagsfremstilling og økonomi

Planstrategien er Byrådets strategi for den fysiske udvikling af kommunen de næste 12 år. Den fungerer som bindeled mellem de politiske visioner og den fysiske planlægning i form af særligt kommuneplanen og lokalplaner. Med planstrategien sætter Byrådet retning for udviklingen af kommunens fysiske miljø og den arealanvendelse der skal være. Byrådet beslutter samtidig i hvilket omfang kommuneplanen skal revideres.

Planstrategien er lovpligtig og skal vedtages af Byrådet til offentlig høring inden udgangen af 2023. Der skal med samme frist udarbejdes en Agenda 21-plan for kommunens bidrag til en bæredygtig udvikling i det 21. århundrede. Agenda 21-planen indarbejdes direkte i planstrategien.

Fredensborg Kommune har ambitiøse mål på klimaområdet. Det overordnede mål, som er vedtaget med kommunens nye Klimaplan er at være klimaneutral senest i 2040. For at nå kommunens klimamål og støtte op om den grønne omstilling er der behov for at tænke bredt og igangsætte en bred vifte af tiltag. Flere af disse tiltag vedrører fysisk planlægning. F.eks. planlægning for mulige placeringer af VE anlæg i Fredensborg Kommune.

Parallelt med udviklingen og vedtagelsen af kommunens klimaplan er vigtigheden af klimaspørgsmålet og behovet for at finde alternative energikilder til benzin, olie og gas blevet forstærket af den energikrise, som er udløst af krigen i Ukraine. Der er et stort behov for at få etableret anlæg til produktion af grøn energi og varme. Vigtigheden understreges af, at der er lovmæssige initiativer på vej fra både national og europæisk side med henblik på at lette administrationen af og mulighederne for etablering af sådanne anlæg. Bl.a. forventes ændringer af planloven og vedtagelse af nødforordninger om VE anlæg fra EU.

Fredensborg Kommunes næste planstrategi bør derfor have et overordnet tema der tager afsæt i klima og CO2. En Klima Planstrategi 2036 om man vil. Samtidig skal planstrategien sikre opfyldelsen af Byrådets overordnede vision for kommunens udvikling: ”Fredensborg Kommune er en bæredygtig kommune i udvikling, hvor det er godt at leve og bo for alle generationer”.

Med afsæt i Byrådets vision, politikker og de fokusområder der er nævnt tegner der sig fem temaer, det vil være relevant at planstrategien forholder sig til. Temaerne modsvarer samtidig behov som følge af nye muligheder gennem ny lovgivning, behov for at anvise nye lokaliseringer og Byrådets ønsker til vækst, energi, erhverv, mobilitet og natur.

Temaer

Forslag til Planstrategi 2036's temaer:

- Grøn energi.
 - Lokaliseringsmuligheder for anlæg til produktion af grøn energi og varme
- Biodiversitet og natur
 - Lavbundsarealer, skovrejsning, og biodiversitet kombineret med hvordan dette kan give mere rekreativ værdi for borgerne.
- Befolkning, boliger og byggeri
 - Befolkningsudvikling, vækst/ikke vækst, CO2 aftryk i byplanlægning og byggeri
- Grøn mobilitet
 - Understøtte grøn mobilitet med den fysiske planlægning, ladestandere og stier
- Grøn omstilling
 - Arealer til grønne omstillings virksomheder, udlæg af nye erhvervsarealer til nye typer erhverv og om landbrugserhvervets muligheder for at bidrage til reduktion af CO2-udledningen.

Klimadagsordenen og mere specifikt muligheden for at skabe en CO2 reduktion går på tværs af kommunegrænser, på tværs af by og land og på tværs af bysamfund. Planstrategi 2036 bygges derfor op som en temabaseret strategi. Indenfor hvert tema indgår relevante lokale områder i kommunen, med særlige potentialer eller hvor en særlig indsats skal finde sted.

I bilag 1, Kommissorium for Planstrategi 2036 er indholdet i de fem temaer beskrevet nærmere.

Proces og tidsplan

Til udarbejdelsen af et forslag til Planstrategi 2036 foreslås det at inddrage følgende virksomheder, organisationer og råd:

- Energinet
- Nordsjællands Landsbrugsforening
- Norfors
- Grønt Råd
- Klimarådet

Derudover vil det forud for udarbejdelsen af planstrategien ske en indkaldelse af idéer og selve Planstrategi 2036 vil være i høring i minimum 8 uger, hvor der også afholdes borgermøde.

I foråret 2023 afholdes en konference om kommunens vækst for Byrådet. Her er det på dagsordenen at diskutere fordele og ulemper ved udbygningen af kommunen med en medfølgende befolkningstilvækst og derfor vil vækstkonferencens centrale emner også indgå i forberedelsen af arbejdet med planstrategien.

Inden sommerferien 2023 afholdes et teammøde for Byrådet om Planstrategiens temaer og strategiske valg.

Tids- og procesplan fremgår af bilag 1, Kommissorium for Planstrategi 2036.

Sagen siden sidst

Ved Økonomiudvalgets behandling af sagen 20. februar 2023 sendte man sagen til fornyet behandling med henblik på en tydeliggørelse af kommunens erhvervs politik i planstrategiens tema om grøn omstilling.

Jf. Budgetforlig 2023-2026 skal muligheden for etablering/udbygning af erhvervsområder i kommunen undersøges. Som opfølgning herpå har Arbejdsmarkeds- og Erhvervsudvalget behandlet en sag den 2. februar 2023, som forelægges udvalgene ved møderne i marts.. AEU har besluttet:

- At anbefale at Byrådet inddrager spørgsmålet om arealudlæg til erhverv inden for den grønne omstilling af samfundet i planstrategien og supplerende med fokus på potentialet for erhverv inden for den grønne omstilling.
- At igangsætte en analyse af vækstpotentialet for erhvervsudvikling i Fredensborg Kommune, herunder potentialet for erhverv inden for den grønne omstilling.

Administrationens bemærkninger

Planstrategi 2036 tager sit afsæt i Byrådets overordnede vision om at ”Fredensborg Kommune er en bæredygtig kommune i udvikling, hvor det er godt at leve og bosætte sig for alle generationer”. Som en del af den bæredygtige dagsorden har kommunen ambitiøse mål på klimaområdet, som bl.a. afspejles i det overordnede mål for klimaindsatsen som er at ”Fredensborg Kommune skal være klimaneutral senest i 2040”.

For alle planstrategiens temaer er lagt et fokus på reduktion af CO2 udledningen.

Det gælder også temaet om grøn omstilling, der omfatter erhvervsudviklingen. Dette tema vil udformes på baggrund af kommunens erhvervs politik.

Administrationen foreslår, med afsæt i ovenstående rammesætning, at kommissoriet for Planstrategi 2036 for så vidt angår Grøn omstilling suppleres med følgende:

”Fredensborg Kommune skal fortsat være en erhvervsvenlig kommune, der understøtter etablering og vækst blandt iværksættere og virksomheder. Et velfungerende erhvervsliv kan bidrage med arbejdspladser og oplevelser for kommunens borgere og besøgende”.

Den oprindeligt forelagte tidsplan vil blive afstemt i forhold til den forlængede politiske beslutningsproces, som følger af nærværende dagsorden.

Administrationen gør opmærksom på, at Planloven forudsætter Byrådet har vedtaget en Planstrategi inden udgangen af 2023 (første halvdel af byrådsperioden). Det vil derfor påvirke indholdet af processen forbundet med at udforme planstrategien, hvis igangsættelsen af arbejdet med Planstrategi 2036 udsættes yderligere.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Planstrategien udarbejdes i henhold til planlovens § 23a. Den del af planstrategien som vedrører Lokal Agenda 21 udarbejdes i henhold til planlovens § 33a.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

De foreslåede temaer i Planstrategi 2036 understøtter følgende af FNs verdensmål:

- Mål 7, Bæredygtig energi
- Mål 12, Ansvarligt forbrug og produktion
- Mål 13, Klimainsats
- Mål 15, Livet på landet

De foreslåede temaer til Planstrategi 2036 understøtter følgende pejlemærker i Byrådets arbejdsgrundlag:

- Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden
- Livskvalitet i hverdagen
- Bygninger og byrum skal liv
- Det skal være nemt, sikkert og grønt at komme frem
- Oplevelse og erhverv som udviklingsmotor

Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Grundlaget for nærværende beslutning er af så overordnet karakter, at det ikke er relevante at evaluere CO2-effekten. Dette afventer at planstrategien tager mere konkret form.

Kompetence

Byrådet.

Indstilling

1. At de foreslåede temaer, proces og tidsplan for Planstrategi 2036 godkendes og at udarbejdelse af Planstrategi 2036 igangsættes.
2. og supplerende, at kommissoriet for Planstrategi 2036 tilføjes ny formulering under temaet Grøn omstilling vedrørende erhvervsvenlighed jf. ovenstående, "Sagen siden sidst".

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

Anbefaler administrationens indstilling, idet oplæg tydeliggøres med:

- At den indledende inddragelse også omfatter Erhvervsrådet
- At det under teamet Grøn omstilling præciseres at: Erhvervsarealer til grønne virksomheder forstås i bred forstand
- At det under temaet Grøn mobilitet også indgår supercykelstier
- At det under temaerne Grøn Energi og Grøn mobilitet ses på transportkorridorens muligheder for VE anlæg
- At der under teamet Grøn Energi ses på mulighederne for vindmøller

Beslutning i Økonomiudvalget (2022-2025) den 20-02-2023

Sagen sendes tilbage til Plan-, Trafik- og Klimaudvalget til fornyet behandling med henblik på tydeliggørelse af kommunens erhvervspolitik.

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

Anbefaler administrationens indstilling, idet det erhvervspolitiske fokus skærpes. Forslag hertil af 6. marts 2023 foreslås indarbejdet med et revideret tema "Erhverv og grøn omstilling", der fremgår af nyt bilag.

Bilag

Kommissorium for Planstrategi 2036

Revideret tema_Erhverv og grøn omstilling

Punkt 31: Beslutning om muligheder for nye erhvervsarealer

23/804

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om hvorvidt, det skal anbefales at muligheden for udlæg af nye erhvervsarealer indgår i arbejdet med kommunens kommende planstrategi og om hvorvidt der skal laves en analyse af vækstpotentialet for erhvervsudviklingen i Fredensborg Kommune, herunder potentialet for grønne erhvervsområder. Desuden orienteres om mulighederne for hvordan der kan planlægges for nye erhvervsområder kommunen.

Sagsfremstilling og økonomi

Jf. budgetaftalen for 2022-2025 ønskes undersøgt muligheder for etablering/udbygning af erhvervsområder som led i at tiltrække erhverv til Fredensborg Kommune.

Dette ses i forbindelse med de eventuelle muligheder for evt. indskrænkning af transportkorridoren, som der er udlagt areal til i kommunen jf. Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning.

Som det fremgår af budgetaftalen startes sagen i Arbejdsmarked- og Erhvervsudvalget, hvorfor nærværende sag fremlægges. Den fysiske planlægning varetages af Plan-, Trafik- og Klimaudvalget og planstrategien varetages af Økonomiudvalget.

Muligheder for at udlægge nye arealer til erhverv i Fredensborg Kommune

Byfingeren (Humblebæk, Nivå og Kokkedal)

De afgrænsede landområder i fingerplanen har tidligere delvist indgået i rækkefølgeplanlægningen for byvækst i Kommuneplan 2013 og 2017 som perspektivarealer, men er i Kommuneplan 2021 udtaget som følge af en byrådsbeslutning, da byrådet ikke ønsker byvækst på de konkrete arealer (se kort over afgrænsede landområder i bilaget).

I fingerplanen udgør de afgrænsede landområder dog fortsat en arealreserve, der i den kommunale planlægning kan overføres til byzone, fx til erhvervsudvikling, når det følger planlovens regler om byvækst. Dvs. på grundlag af en behovsredegørelse, som beskrives senere.

Fredensborg Kommune har på baggrund af dialog med staten tidligere lykkedes med at omfordele arealer i afgrænsede landområder med arealer i grøn kile. Dette er senest sket i forbindelse med revision af fingerplanen i 2019, hvor Teglbuen i Nivå blev udlagt som nyt motorvejsnært erhvervsareal forbeholdt logistik- og transportvirksomhed. Arealet var tidligere udpeget som grøn kile, men blev udtaget heraf og udlagt som afgrænset landområde mod at et areal af omtrent samme størrelse mellem Nordvej og Damgårdsvej i Nivå overgik fra afgrænset landområde til grøn kile.

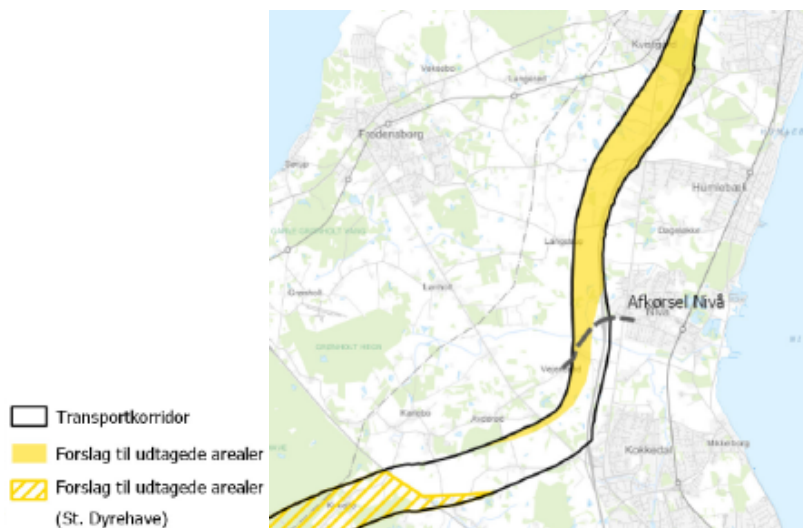
Udover fingerplanens mulighed for at udlægge nye arealer til byzone er det også muligt, at konvertere eksisterende arealer i byområdet til erhverv. Det kan fx være arealer i Humlebæk syd, som i dag er udlagt til boligformål og rekreative formål i kommuneplanen.

Det øvrige hovedstadsområde (Fredensborg by og landområdet)

I det øvrige hovedstadsområde kan der alene planlægges for nye arealer til erhverv i tilknytning til Fredensborg By, som er eneste kommunecenter. Øvrige bysamfund er alle landzonelandsbyer uden mulighed for egentlig erhvervsudbygning. Erhverv skal som hovedregel placeres i byzone, bortset fra erhverv relateret til landbrug eller skovbrug, eller erhverv som fx udgøre en særlig risikofaktor, og derfor ikke kan placeres i byområder. Planlægning for udlæg af nye erhvervsarealer skal endvidere følge planlovens regler om byvækst.

Muligheder i forbindelse med indsnævring af Transportkorridoren

Det fremgår af budget 2023, at muligheden for etablering/udbygning af erhvervsområder i transportkorridoren undersøges, såfremt denne indsnævres.



Vejdirektoratet har i januar 2022 fremlagt beslutningsgrundlag for indsnævring af fingerplanens transportkorridor. Konkret foreslås transportkorridoren fjernet vest for Helsingørmotorvejen udfor Humlebæk og Nivå, mens den indsnævres ved Kokkedal.

Transportkorridorbestemmelserne betyder, at landzonearealer inden for korridoren skal friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra det, som er nødvendig for driften af landbrugsejendomme.

Folketinget har endnu ikke truffet beslutning om reduktion/ophævelse af transportkorridoren og det vides ikke, hvornår en sådan beslutning træffes. Det fremgår dog af det nye SVM-regeringsgrundlag, at Folketingets partier skal indkaldes til drøftelser af Vejdirektoratets beslutningsgrundlag.

Ifølge planlovens bestemmelser skal nye arealer til byvækst placeres i direkte tilknytning til eksisterende bymæssig bebyggelse i byzone. Placering af arealer til erhverv vest for Helsingørmotorvejen vil ikke leve op til dette kriterie. I fingerplansammenhæng er området vest for Helsingørmotorvejen omfattet af regler for byvækst i det øvrige hovedstadsområde, hvor der alene kan planlægges for nye arealer til erhverv i tilknytning til Fredensborg By, med henblik på at begrænse spredt bymæssig bebyggelse i landzonen.

Udlæg af nye arealer til erhverv vest for Helsingørmotorvejen vil således forudsætte en undtagelse fra planlovens og fingerplanens regler for byvækst. I særlige tilfælde gælder, at ministeren, efter ansøgning fra kommunen, kan tillade planlægning for et afgrænset areal til byzone, som fraviger fra reglerne for byvækst. Det forudsætter dog, at der er væsentlige planlægningsmæssige begrundelser for fravigelsen eller i tilfælde, hvor reglerne giver utilsigtede begrænsninger for en kommunes udviklingsmuligheder.

Planmæssige proces ved udlæg af nye arealer til erhverv

Realisering af muligheder for udlæg af nye arealer til erhverv forudsætter følgende planlægningsmæssige skridt i kommunen:

1. Evt. revision af fingerplanen
2. Forudgående strategidebat (arealer medtages i planstrategien)
3. Forhåndsdialog med Bolig- og planstyrelsen ved udlæg af nye arealer til byzone (behovsredegørelse mv.)
4. Tilvejebringelse af ny kommuneplan, herunder udlæg af nyt rammeområde.
5. Tilvejebringelse af ny lokalplan som overfører arealet til byzone og fastlægger konkrete anvendelses- og bebyggelsesregulerende bestemmelser for området.

Argumentation for nye erhvervsarealer

Spørgsmålet om nye erhvervsarealer skal indgå i arbejdet med en ny planstrategi, hvis der er et ønske om at finde større nye arealer til erhvervsudvikling. Kommuneplanen har et planlægningsmæssigt sigte på 12 år, men skal revideres hvert 4 år. I den forbindelse skal det vurderes, om de eksisterende arealer udlagt til byformål er tilstrækkelige til at dække den forventede efterspørgsel de kommende 12 år.

Skal der udlægges arealer til erhverv, skal der argumenteres for dette. Bl.a. med analyse af behovet. I følge planlovens byvækstregler kan en kommune udlægge nye arealer til byzone for at dække det forventede behov for byvækst til boliger og erhverv i planperioden, når der kan redegøres for, at rummeligheden i allerede udlagte arealer i kommuneplanen ikke

er tilstrækkelige. Redegørelsen skal omfatte en opgørelse, som enten baseres på historiske data for udviklingen, eller på analyser der sandsynliggør fremtidige vækstpotentialer for boligudbygning eller erhvervsudvikling.

Den historik der er set i Fredensborg Kommune i forhold til erhvervsområder er dels ønske om omdannelse fra erhverv til bolig og fra erhverv til detailhandel med pladskrævende varegrupper og sjældent efterspørgsel efter nye arealer til erhverv. Det vurderes således ikke at et argument kan begrundes i historikken.

Der ses dog også nye henvendelser fra erhverv der beskæftiger sig med den grønne omstilling af samfundet og som leder efter nye arealer. Det er fx en busoperatør der søger arealer til opførelse af et garageanlæg for nye elbusser der skal køre for Movia. Eller når der er behov for at finde arealer til et nyt fælles renselanlæg (vandresourcecenter). Sådanne traditionelle virksomheder leder efter nye arealer når de får nye opgaver med at sikre den grønne omstilling af samfundet. Potentialet for disse virksomheder og de arealbehov de måtte stå er det på nuværende tidspunkt et åbent spørgsmål om Fredensborg Kommune kan levere.

Fremtidig vækstpotentiale

Arealbehovet kan som sagt også opgøres med en analyse af vækstpotentialer for erhvervsudviklingen i kommunen. Som argumentation kunne en analyse af de særlige vækstmuligheder, styrkepositioner og særlige kompetencer i kommunen være et skridt.

Som tidligere kortlægninger har vist er erhvervs sammensætningen meget spredt i kommunen i forhold til brancher og størrelser. Det er ikke oplevelsen, at særlige brancher vækster. Dog med undtagelse af butikker med særligt pladskrævende varegrupper og lager/webshop-virksomhed. Og som det fx fremgik af den seneste analyse af erhvervslivets behov for erhvervsamarbejde er der ikke et fælles fokus i forhold til erhvervsudvikling. Det kunne dog være et felt af se nærmere på erhvervenes arealbehov, hvis de skal kunne deltage med nye opgaver indenfor den grønne omstilling.

Det kan drøftes, om det er relevant at få en ekstern vurdering af vækstpotentialet for erhvervsudviklingen i Fredensborg Kommune, som kan knytte an til megatrends og en vurdering af kommunens vækstpotentiale i et regionalt perspektiv. En sådan analyse kan endvidere følge op på den målsætning i Klimaplan 2022, som omhandler udviklingen af et grønt erhvervsområde forsynet med vedvarende energi, særlige muligheder for affaldssortering, inspiration til symbioser og cirkulære løsninger m.m. såfremt der er grobund for et sådant område i kommunen.

Der er ikke afsat midler til en analyse. Der kan disponeres midler hertil fra puljen til erhvervsinitiativer på Politikområde 2, Erhverv og Turisme.

Hvis spørgsmålet om nye erhvervsarealer skal indgå i planstrategien foreslås det, at Arbejdsmarkeds- og Erhvervsudvalget sender sagen videre til drøftelse i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget til videre drøftelse i forhold til om spørgsmålet skal indgå i arbejdet med ny planstrategi..

Bevilling

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Lov om planlægning.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål: Mål 8: Anstændige jobs og økonomisk vækst.

Byrådets arbejdsgrundlag: Oplevelser og erhverv som udviklingsmotor.

Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Evaluering er ikke relevant.

Kompetence

Arbejdsmarkeds- og Erhvervsudvalget i forhold til erhvervspolitisk interessevaretagelse.

Konkret planlægning og udarbejdelse af planstrategi: Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Planstrategien: Økonomiudvalget / Byrådet

Indstilling

1. At anbefale at Byrådet inddrager spørgsmålet om arealudlæg til erhverv indenfor den grønne omstilling af samfundet i planstrategien.
2. At igangsætte en analyse af vækstpotentialet for erhvervsudvikling i Fredensborg Kommune, herunder potentialet for erhverv indenfor den grønne omstilling.

Beslutning i Arbejdsmarkeds- og Erhvervsudvalget (2022-2025) den 02-02-2023

Anbefaler administrationens indstillinger med den bemærkning, at der også i indstillingens punkt 1 er fokus på potentialet for erhverv inden for den grønne omstilling. Udvalget bemærker, at såfremt byrådet godkender, at der iværksættes en analyse, anmoder udvalget administrationen om en særskilt sag om udformningen af analysen, herunder en belysning af økonomien.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

Bilag

Notat_Muligheder for erhvervsarealer.pdf

Punkt 32: Beslutning om håndtering af sten i rabatter

22/20431

Beslutningstema

Beslutning om håndtering af sten i vejrabat på offentlige veje og private fællesveje i byområder og offentlige veje i landområder.

Sagsfremstilling og økonomi

Fredensborg Kommune oplever, at mange private grundejere placerer sten langs offentlige og private fællesveje i byer og på landet. Stenene placeres angiveligt for blandt andet at forhindre parkering.

Ifølge bekendtgørelse af lov om offentlige veje §80 og privatvejslovens §66 kræves kommunens tilladelse til at anbringe sten eller genstande på vejarealet.

Sten er farlige at påkøre

Sten langs veje udgør en påkørselsrisiko. Derfor er der jf. vejreglerne en sikkerhedszone som skal holdes fri for faste påkørselsfarlige genstande – herunder sten. Ifølge vejreglerne, hører sten højere end 0,2 m over terræn til kategorien påkørselsfarlige genstande.

Risikoen for at komme til skade øges markant, hvis man som bilist eller cyklist rammer en fast genstand. Det gælder især om vinteren, hvor mange sten ikke kan ses, fordi de er dækket af sne eller om sommeren hvor de er skjult af høj bevoksning. Desuden skal rabatten kunne anvendes til parkering eller vigebane ved risiko for påkørsel af modkørende trafik. Hvis en sten medfører skade på person eller materiel, kan personen, der har placeret stenen, være erstatningspligtig, hvis der rejses et civilt søgsmål.

Administrationen har modtaget henvendelser fra borgere om nærved uheld og uheld, hvor der måtte trækkes ud i vejrabatten for at undgå frontaluheld med modkørende trafikanter og hvor det er resulteret i skader som følge af påkørsel af sten i rabatten.

Sten kræver tilladelse

Private grundejere må ikke lægge sten i rabatten eller på fortove uden tilladelse fra vejmyndigheden. Dette gælder på offentlige vejarealer i by- og landområder og på private fællesveje i byområder.

Sten generer driften

Ud over påkørselsrisikoen oplyser NSPV at stenene også giver problemer for driften; blandt andet fordi de vanskeliggør græsslåning. NSPV skal derfor kunne fjerne sten, hvis de ligger på offentlige veje og ikke kan flyttes væk fra sikkerhedszonen.

Særlige grunde til at placere sten langs veje

Der kan være trafikale grunde til at placere sten i rabatterne. Det kan for eksempel være at styre parkering, hindre gennemkørsel, bevare kulturhistorie eller skåne et areal. Det er i givet fald vejmyndighedens opgave og vurdering, hvorvidt de trafikale grunde overstiger de trafikikkerhedsmæssige grunde. Det vurderes under hensyntagen til vejens karakter, hastigheden, sikkerhedszonens bredde mv.

Administrationsgrundlag vedr. sten langs veje

Administrationen ønsker på baggrund af ovenstående, at trafikfarlige sten i rabatter bliver fjernet. Og at sten i rabatten kun tillades i ganske særlige tilfælde og efter vejmyndighedens godkendelse.

Administrationen kommer i første omgang ikke til at udføre opsøgende tilsyn, men vurderer på baggrund af henvendelser fra borgere, NSPV og ved eget tilsyn om der er sten, som skal fjernes/kræves fjernet. Vejmyndigheden kan umiddelbart fjerne trafikfarlige sten.

Administrationen vil dog starte med en henstilling til grundejerne (hvis der er en sådan), om at de skal fjerne stenene. Henstillingen kan efterfølges af et påbud, hvis stenene fortsat ikke fjernes. I sidste ende kan vejmyndigheden fjerne stenene på grundejerens regning.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Færdselsloven
Lov om offentlige veje.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

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

Kompetence

Plan-, Trafik – og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At udvalget godkender administrationsgrundlaget og processen for håndhævelse.

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

Godkender administrationens indstilling, idet udvalget bemærker at det er vejmyndigheden der giver tilladelse til at udlægge sten.

Punkt 33: Beslutning om trafiksanering af Niverødvej frem til Nivå Bymidte

23/3451

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om principper i skitseforslag samt forudsætninger for den videre projektering af fartdæmpning på Niverødvej, der er sekundær adgangsvej til Nivå Bymidte.

Sagsfremstilling og økonomi

Økonomiudvalget behandlede den 24. oktober 2022 en sag om endelig vedtagelse af lokalplan N110 for Nivå Bymidte. I den sammenhæng anbefalede udvalget, at der som en del af den videre proces for Nivå bymidteprojektet forelægges en særskilt sag med henblik på beslutning om hastighedsnedsættelse til 30 km/t på hele Niverødvej frem til rundkørslen på Nivåvej. Begrundelsen herfor er, at nedbringe støjpåvirkningen gennem fartdæmpende foranstaltninger og samtidig sikre krydsninger for bløde trafikanter.

Eksisterende forhold

Hastigheden på Niverødvej er i dag på 50 km/t, og der kører ca. 1000 køretøjer om dagen. 97% af køretøjer overholder hastighedsgrænsen. Der har været et mindre materialeskadeuheld i de sidste fem år på strækningen. Dette uheld skete ved overkørslen til Johannes Hages Alle, hvor højresvingene kørte ud foran modkørende cyklist. På Niverødvej er der i dag fem krydsningspunkter, som er reguleret med fodgængertavler.

Fremtidige forudsætninger

Bygaden (som er den nye vej i Nivå Bymidte) kobles til Niverødvej via to trebenede kryds som projekteres i overensstemmelse med anbefalingerne fra vejreglerne. Desuden etableres et krydsningspunkt for cyklister for at forbinde banestien med stierne i bymidten. Disse kryds er en del af projektet for Nivå bymidte.

Løsningsforslag

Administrationen har skitseret en løsning, der skal danne grundlag for den videre projektering for selve Niverødvej. Løsningen er beskrevet nedenfor og illustreret på vedlagte bilag.

Hastigheden på hele Niverødvej nedsættes til anbefalet 30 km/t (blå tavle). På hele strækningen laves fartdæmpere, som skal sikre den lave hastighed. Strækningen opdeles designmæssigt i to delstrækninger. Den ene delstrækning ligger ud for bymidten (markeret med blå). Materialer og udformning på denne delstrækning vil matche og have elementer fra vejene i Nivå Bymidte. Den anden delstrækning frem mod rundkørslen ved Nivåvej (markeret med grønt) vil være udformet som andre veje af samme type.

De eksisterende tre mindre fodgængerovergange fra Nivåvænge nedlægges, da krydsning lettes med en lave hastighed, og fordi analyser beskriver at der er falske tryghed på ureguleret og fritliggende fodgængerovergange. De øvrige krydsningspunkter vil blive ombygget, således de er sikre og trygge.

Det forventes ikke at der vil blive væsentlig ændring af trafikbilledet på Niverødvej efter etablering af Nivå bymidte. Ombygningen af Niverødvej vurderes derfor samlet set at øge sikkerheden og reducere utryghed og støj.

Den videre proces

Projektforslaget for Niverødvej forventes præsenteret, som en integreret del af Nivå Bymidteprojektet i tredje kvartal 2023.

Økonomi

Udgiften til projektering af den tekniske løsning er estimeret til 0,3 mio. kr., som afholdes inden for de afsatte midler til infrastruktur i byudviklingsprojekter. Anlægsudgifterne til ombygningen af Niverødvej er estimeret til 3,0 mio. kr., som pt. ikke er finansieret. I forbindelse med præsentationen af projektforslaget fremlægges der forslag til finansiering af anlægget.

Bevilling

Ingen bevillingsmæssige konsekvenser

Kompetence

Plan, Trafik og Klimaudvalget

Indstilling

1. At løsningen til videre projektering, som en integreret del af infrastrukturprojektet for Nivå Bymidte godkendes.
2. At forslag til finansiering af anlægsudgifterne til præsentation af projektforslaget afventes.

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

Godkender administrationens indstillinger, idet udvalget betoner vigtigheden af, at de fartnedsættende foranstaltninger bliver udført bedst muligt så de sikrer god fartdæmpende effekt.

Udvalget opfordrer administrationen til yderligere orienterende dialog med grundejerforening(er) langs strækningen.

Bilag

Trafiksanering_af_Niverødvej._tegning

Punkt 34: Beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan F126 For et område til tekniske anlæg ved Højvangen i Fredensborg og Kommuneplantillæg 4

23/3876

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om forslag til lokalplan F126 samt kommuneplantillæg 4 til Kommuneplan 2021.

Sagsfremstilling og økonomi

OBS – der arbejdes fortsat på alle bilagene – forklaring følger]

Byrådet har i 2021 godkendt et varmeprojekt, der skal give mulighed for etablering af et fjernvarmenet i det centrale Fredensborg.

Forudsætningen for at kunne levere den krævede fjernvarme er at der etableres et varmeanlæg i tilknytning til Fredensborg Forsynings renselanlæg på Højvangen. Her vil ansøger Norfors etablere varmecentral, der skal producere grøn varme bl.a. fra varmepumper.

I dag er området udlagt til renselanlæg og forslaget til lokalplanen udvider anvendelsen så der også kan etableres anlæg til varmeproduktion i området.

I forbindelse med fjernvarmeproduktionen er der behov for etablering af akkumulatortanke til varmt vand. Lokalplanforslaget giver mulighed for at der kan opføres bygninger i max 2 etager og tekniske anlæg som fx akkumulatortanke med en bygningshøjde på op til 20 m højde. Den højde har Norfors oplyst er teknisk nødvendig.

Lokalplanforslaget opdeles i tre delområder, hvor det ene delområde udlægges til et grønt beplantningsbælte, der har til formål at skærme anlæggene fra naboområderne. I de to øvrige delområder kan opføres byggeri og tekniske anlæg. Se bilag med forslag til lokalplan.

Lokalplanforslaget erstatter den gældende lokalplan inden for forslagens afgrænsning, der udlagde området alene til renselanlæg. Der er således allerede i dag mulighed for at etablere tekniske anlæg, men lokalplanforslaget udvider typer af anlæg. De nye varmeproducerende anlæg vil ikke støre mærkbart, og der er derfor heller ikke fundet miljøpåvirkninger eller andet, der forudsætter udarbejdelse af en miljøvurdering af planerne. Der udarbejdes derfor ikke miljøvurdering. Se bilag med miljøvurderingsscreening.

Lokalplanforslaget udarbejdes som en simpel lokalplan (C-lokalplan) der alene skal behandles af Plan-, Trafik- og Klimaudvalget. Indkommer der ikke indsigelser under høringsperioden kan administrationen vedtage lokalplanen umiddelbart efter høringsperiodens udløb.

Kommuneplantillæg 4

Der udarbejdes et forslag til kommuneplantillæg for at give mulighed for, at der i rammeområdet dels er mulighed for tekniske anlæg til varmeproduktion og dels er mulighed for at opføre de nødvendige tekniske anlæg i en højde på op til 20 m. Se bilag med kommuneplantillæg.

Høring

Planforslagene udsendes i høring i 8 uger. Der planlægges ikke borgermøde i høringsperioden, grundet lokalplanområdets størrelse og placering.

Administrationen kan oplyse, at Norfors planlægger at invitere de nærmeste beboere til orienteringsmøde om det planlagte projekt.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

Retsgrundlag

Planloven kap. 5 og kap. 6

Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant

Kompetence

Plan,- Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1. At forslag til Lokalplan F126 for et område til tekniske anlæg ved Højvangen i Fredensborg samt Kommuneplantillæg 4 til Kommuneplan 2021 godkendes og offentliggøres i høring i 8 uger.

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

Godkender administrationens indstilling, idet man følger processen for en C-lokalplan. Foranstaltninger vedr. støjforhold indarbejdes og farvevalget præciseres.

Bilag

Forslag til kommuneplantillæg 4

Forslag til lokalplan F126

Punkt 35: Orientering om fælles kommunalt vandressourcecenter i Fredensborg Kommune

22/22878

Beslutningstema

Der gives en orientering om arbejdet med planlægningen for et fælles kommunalt vandressourcecenter med placering i Fredensborg Kommune.

Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet besluttede den 31.10.2022, at Fredensborg Kommune skal arbejde for, at der kan lokaliseres et fælles vandressourcecenter i kommunen, der skal behandle spildevand fra både Fredensborg Kommune og fire nabokommuner Furesø, Rudersdal, Allerød og Hørsholm.

På baggrund af Byrådets beslutning har administrationen i samarbejde med Novafos (det fælleskommunale forsyningsselskab for de fire nabokommuner) og Fredensborg Forsyning igangsat processen med at finde en lokalitet til et fælles vandressourcecenter.

Byrådet blev ved et temamøde den 27. februar præsenteret for vandressourcecenterets betydning for kommunens fremtidige spildevandsrensning samt proces, metode og status for arbejdet med en lokaliseringsanalyse.

Baggrund og formål

Fredensborg Forsyning står over for udfordringer når der skal planlægges for en fremtidssikring af rensestrukturen i kommunen. Særligt når det handler om udviklingsbehovet for udvidelse og modernisering af de eksisterende tre renseanlæg i Fredensborg Kommune. Renseanlæggene vil ikke i forhold til fremtidens rensekraft være tidssvarende og der er ikke mulighed for, at udvide anlæggene lokalt på grund af deres beliggenheder i følsomme områder med fredninger. De eksisterende tre renseanlæg i Fredensborg Kommune – Karlebo Renseanlæg, Fredensborg Renseanlæg og Nivå Renseanlæg, har henholdsvis en kapacitet på 1.000 PE (personækvivalent) for Karlebo, 12.100 PE for Fredensborg og 25.200 PE for Nivå.

Den løsning der vil sikre at krav til rent spildevand kan overholdes i fremtiden og vil give den bedste driftsøkonomi for borgerne i Fredensborg Kommune, mener Fredensborg Forsyning vil være et samlet renseanlæg. Samtidig vil man kunne høste nogle større supplerende fordele af et samlet anlæg i form af overskudsproduktion af fjernvarme og færre CO₂ udledninger fra driften. Selv med et samlet anlæg på op til 35.000 PE, vil der efter danske forhold ikke være tale om et stort anlæg. Stordriftsfordelene og mængden af grøn overskudsvarme i kommunen vil være større, hvis der udvikles et fælles renseanlæg, i samarbejde med Novafos. Som erstatning for Novafos' eksisterende otte renseanlæg i deres hjemkommuner, vil et nyt anlæg med en kapacitet på 200.000+ PE forventeligt blive mere omkostningseffektivt for Fredensborg kommunes forbrugere.

Kommunens forventninger til et nyt renseanlæg er mere omfattende end ved et almindeligt renseanlæg – hvorfor der planlægges for et vandressourcecenter. Vandressourcecenteret skal understøtte kommunens DK2020-klimaplan med indsatsområder for varme, elektricitet, natur og landbrug, forbrug og ressourcer, byggeri og anlæg, samt formidling og samarbejde gennem fælles løsninger på tværs af kommunegrænser.

Herunder forventer kommunen, at fremme nye muligheder og synergieffekter såsom:

- biogasproduktion
- produktion af fjernvarme
- recirkulering af fosfor til landbruget
- forbedring af vandmiljøer med reducere af næringssalte og miljøfremmede stoffer
- øget miljøhensyn ved reducere af trafik, støj og lugt
- ny anvendelse af eksisterende renseanlæg ved ombygning til pumpestationer
- formidling og uddannelse med fokus på vand og energi
- arkitektoniske greb der skaber samspil/sammenhæng mellem anlægget og dets omgivelser med fokus på lokal værdiskabelse, natur, biodiversitet, skovrejsning, rekreative områder mv.

Arbejdet med lokaliseringsanalysen

Metode

I den indledende del af analysearbejdet med at finde mulige lokaliteter indgår en såkaldt hvidpletanalyse. Hvidpletanalysen er en kortlægning af hele Fredensborg Kommune, hvor man samler data der er til hindring for placering af et renseanlæg. Disse data omfatter lovgivningsmæssige bindinger eller fysisk planlægning på både internationalt, nationalt, regionalt og kommunalt niveau, herunder blandt andet Landsplandirektivet, Fingerplan 2019, nationale udpegninger og kommunale udpegninger.

Arealer mindre end 10 hektar er frasorteret i hvidpletanalysen, da et samlet anlæg som minimum optager 10 hektar, herunder med mulighed for landskabelige bearbejdning og udvidelse.

Der bliver i hvidpletanalysen set bort fra områder der omfatter arealer udpeget som/til potentielle økologiske forbindelse, kystnærhedszone, geologiske interesseområder, skovrejsningsområde (ønsket), særligt værdifulde landbrugsområder, kulturhistoriske bevaringsværdier, fremtidige byzone og områder med risiko for oversvømmelse. Desuden ses der bort fra transportkorridoren, jævnfør Vejdirektoratets beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5, januar 2022, som regeringen har sat på dagsordenen i Regeringsgrundlag 2022.

Status

Som resultat af hvidpletanalysen, som ovenfor beskrevet, er der fundet i alt 12 områder med et areal på minimum 10 hektar. Flere af de 12 områder er større end de 10 hektar, hvor der indenfor disse specifikke områder kan være flere muligheder for en placering.

De områder der er fundet i den indledende analyse vil blive analyseret yderligere, herunder ved en fysisk besigtigelse og en detaljeret kortlægning af områderne med fokus på:

- kommunale bindinger (særligt værdifulde landbrugsområder, værdifulde geologiske områder, kulturhistoriske bevaringsværdier mv.)
- bygge- og beskyttelseslinjer
- natur- og kulturforhold
- terrænforhold og oversvømmelse
- landskab og bebyggelse
- trafik- og adgangsforhold
- foreløbig økonomisk vurdering inklusiv estimerede omkostninger til anlæg af udløbsledning, ledninger fra eksisterende anlæg, pumpestationer og tilkobling til fjernvarme.

Områderne vil samlet blive sammenlignet i forhold til hinanden ud fra ovenstående kriterier og efterfølgende vurderet som enten egnet, mindre velegnet eller uegnet til placering af et vandressourcecenter.

Tidsplan

Marts 2023 - Byrådet besigtiger et nyt renseanlæg i regionen.

Forår 2023 - Beslutning om hvilke lokaliteter der arbejdes videre med.

2. halvår 2023 - Nærmere undersøgelse af lokaliteter.

2024-2025 - Planlægnings, Miljøvurderings og VVM fase.

2036 - Forventet åbning af det nye anlæg.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Ikke relevant.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's Verdensmål nr.:

6. Rent vand og sanitet

7. Bæredygtig energi

9. Industri, innovation og infrastruktur

13. Klimaindsats

Byrådets arbejdsgrundlag nr.:

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant.

Kompetence

Byrådet.

Indstilling

1. At orientering tages til efterretning.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

Punkt 36: Orientering om status på A6

22/1130

Beslutningstema

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

Sagsfremstilling og økonomi

A6 er en statsvej

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

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

Modulvogntog på A6

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

Analysen af trafikken på A6

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

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

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

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

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

Scenarier

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

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

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

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

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

Trafikgruppens forslag

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

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

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

Midler afsat til A6

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

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

Sagsbehandling siden den 2. februar 2022

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

Sagsbehandling siden den 7. marts 2022

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

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 udvalgs mødet 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 udvalgsmøde, 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 enkeltrettede stier i Fredensborg kommune til grænsen mod Hillerød, hvor der i dag kun er kantbane, samt at der anlægges dobbeltrettet 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 omlodning 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 omlodning 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 2022

- 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.

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

Evaluerings 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.

Bilag

Vurdering_trafikanalyser_juli_2022.pdf

Punkt 37: Orientering om status for den kollektive trafik

23/2539

Beslutningstema

Orientering om status for den kollektive trafik, trafikbestillingen 2023 og biodiesel

Sagsfremstilling og økonomi

Status for udgiften til Movia i 2023

Udgifterne til den kollektive trafik har de seneste år været stigende. Først pga. nedlukningen af samfundet i forbindelse med Covid-19 pandemien, hvor der var fald i antallet af passagerer og siden pga. høje brændstofs priser.

Movia forventer i 2023 fortsat et pres på udgifterne primært på grund af brændstofudgifter. Der forventes dog en mere positiv udvikling i 2024, hvor der dels forventes et passagerniveau, svarende til før Covid-19 pandemien og et lavere niveau for brændstofpriserne. Det sidste er forbundet med en vis usikkerhed, men bygger på National Bankens prognoser.

Samlet set forventes for Fredensborg Kommunes vedkommende en merudgift i 2023 på 2,1 millioner kroner på busdriften i forhold til den tidligere budgetterede udgift.

Movia arbejder for at reducere udgiftspreset i 2023 for kommuner og regioner. Movias bestyrelse tager situationen alvorligt og arbejder for at finde løsninger for 2023, der mindsker udfordringen. Et af de bedste redskaber Movia har, er at fremrykke takststigninger. Efter de gældende regler kan trafikskaberne først lægge pris- og lønstigninger i 2022 på taksterne (billetpriserne) fra januar 2024. Sammen med de øvrige trafikvirksomheder i Danmark arbejder Movia på at få Transportministeriet til at sikre hjemmel til at fremrykke Takst 24, hvilket kan bidrage med over 100 mio. kr. i ekstra billetindtægter i 2023, hvis en takststigning kan gennemføres 1. maj 2023. Dette vil næsten kunne halvere den forventede merudgift.

Trafikbestilling 2024

Ændringer i den kollektive trafik følger en proces, med afgivelse af trafikbestilling i oktober og i med virkning fra december det efterfølgende år. Mindre ændringer kan typisk igangsættes hurtigere. Der er typisk et længere forberedelsesarbejde forud for trafikbestillingen, hvor Movia kan undersøge forskellige scenarier. Eventuelle kommunale ønsker/forslag til ændringer skal således forberedes nu, afgives i oktober 2023 og kan træde i kraft fra december 2024.

Ændret besparelsesforslag for buslinje 370R

Byrådet besluttede i Budgetforlig 2023-2026 at spare 800.000 kroner på linje 370R. Denne besparelse skulle realiseres ved at reducere driften på linje 370R således, at den ikke længere skulle betjene Fredensborg Bymidte og Endrupvej. Movia har efterfølgende analyseret forslaget nærmere og konstateret at det af køreplanstekniske og kontraktuelle årsager ikke er muligt, at opnå den forventede besparelse. Det skyldes at en del af den besparelse der opnås skal finansiere at bussen blot holder stille på Fredensborg Station.

Administrationen arbejder derfor sammen med Movia om alternative nogle forslag til, hvordan man kan opnå den ønskede besparelse. Der arbejdes bl.a. på om ruten kan optimeres på andre måder og derved kan give flere passagerer og dermed flere indtægter. Administrationen og Movia forventer at kunne fremlægge forslag inden sommerferien der kan give en besparelse på ca. 600.000 kroner fra 2024. Den resterende besparelse på 200.000 kr. forventes opnået med takststigningen på Flextrafik og ved Hørsholm Kommunes reduktion af driften på linje 383.

Status på beslutning om biodiesel på linje 354

I efteråret 2022 blev Plan, Trafik og Klimaudvalget forelagt en sag om man ønskede at gå fra biodiesel til konventionel diesel på linje 354. Sagen blev fremlagt på baggrund af en stor prisstigning på biodiesel, hvilket indebærer at Fredensborg Kommune får en ekstraudgift på 800.000 – 900.000 kroner om året. Hvis man ønskede at gå over til konventionel diesel ville dette kræve enighed mellem Fredensborg, Hørsholm og Rudersdal kommuner, hvor bussen køre i. Udvalget valgte at fastholde anvendelsen af Biodiesel, men åbnede op for at genbesøge beslutningen, hvis Rudersdal og Hørsholm kommuner ønskede at gå over til konventionel diesel. Det har efter dialog mellem kommunerne og politisk behandling vist sig at flertallet af kommuner ønsker at fastholde biodiesel.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

Retsgrundlag

Lov om trafikkselskaber

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål

- 7. Bæredygtig energi
- 9. Industri, innovation og infrastruktur
- 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund
- 13. Klimaindsats
- 17. Partnerskaber for handling

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning

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

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 38: Orientering om servicemål i byggesagsbehandlingen, 4. kvartal 2022

23/849

Beslutningstema

Der orienteres om status på servicemål og sagsbehandlingstid på byggesagsområdet pr. 31. december 2022.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget orienteres kvartalsvis om status på servicemål (note 1) på byggesagsområdet. Nærværende orientering omfatter 4. kvartal 2022. Servicemålstatistik vedhæftes. I bilaget gives et samlet overblik over servicemål i byggesagsbehandlingen fra 2017 til 31.12.2022. (Læsning af vedhæftede se note 2)

I 4. kvartal 2022 levede sagsbehandlingen i gennemsnit op til servicemål i kategorien Industri og lagerbygninger. I kategorien Etagebyggeri boliger var der ingen afgørelser i 4. kvartal 2022. I de øvrige kategorier – Enfamiliehuse, Simple konstruktioner og Etagebyggeri erhverv var den gennemsnitlige sagsbehandling over servicemål med hhv. 3, 8 og 20 dage.

57 % af sagerne opfyldte servicemål. Dette er en fremgang på 27% fra 3. kvartal. Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 47 dage mod 79 dage i 3. kvartal. Dermed er sagsbehandlingstiden i gennemsnit reduceret med 32 dage siden 3. kvartal.

Der er fortsat sager, der har skiftet hænder pga. personaleudskiftning, og derfor har haft længere sagsbehandlingstid. Og det har ikke været muligt at få en vakant stilling besat med en erfaren byggesagsbehandler. Desuden har der været flere sygemeldinger, der sammen med rekrutteringsproblemer betyder, at byggesagsbehandlingen ikke er oppe på fuld normering. Der suppleres med konsulentbistand, og sager med servicemål prioriteres. Der opleves dog også et stigende pres i forhold til rettelser i BBR oplysninger. Det er grundet i ny ejendomsvurdering og massiv medicomtale. Da disse henvendelser kan være til gene for ejendomsjerne prioriteres dette også for tiden.

Det er fortsat administrationen opfattelse, at der arbejdes fokuseret på sager med servicemål samt at arbejdsgange er struktureret.

Som tidligere nævnt forudsætter hurtigt sagsbehandling grundlæggende, at sagen fra ansøger side er:

- Fuldt oplyst med al relevant dokumentation.
- Byggeretten kapitel 8 i Bygningsreglementet 2018 er overholdt.
- Relevante lokalplaner, byplanvedtægter eller tinglyste deklARATIONER er overholdt.
- Ansøgningen forudsætter ikke godkendelse efter anden lovgivning - for eksempel landzonetilladelse.

Note 1: Servicemål for byggesager er fastsat i en aftale mellem regeringen og KL for de mest almindelige typer af byggesager i Danmark. Servicemålene fordeler sig i 5 kategorier med servicemålene: 40, 55 eller 60 kalenderdage til at behandle sagen, fra den er fuldt oplyst.

Note 2: I vedhæftede præsentation af servicemål anvendes der farvekoder, hvor grøn markering er udtryk for, at den gennemsnitlige sagsbehandlingstid er indenfor servicemål, og hvor rød markerer, at den ikke er. Som anført ovenfor ses det, at sagsbehandlingstiden i 2 af 5 kategorier er indenfor servicemålet og dermed grøn i alle kategorier.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Byggeloven, bygningsreglementet BR18 samt planloven.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

4. Bygninger og byrum skaber liv

FN's verdensmål

9. Industri, innovation og infrastruktur

Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Evaluering er ikke relevant.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Statistik Servicemål i byggesagsbehandling 4kv2022.pdf

Punkt 39: Orientering om kortlægninger af egnede tagarealer til solenergianlæg

22/13630

Beslutningstema

Udvalget orienteres om de undersøgelser, der er foretaget af potentialet for produktion af solenergi på tagarealer i Fredensborg Kommune, samt om status på etablering af solenergianlæg på kommunale bygninger.

Sagsfremstilling og økonomi

Der er i 2022 foretaget to kortlægninger af egnede tagarealer til solenergianlæg i Fredensborg Kommune. Den ene analyse er en overordnet kortlægning af alle tagarealer i kommunen, og den anden er en konkret analyse af mulighederne for etablering af solenergianlæg på kommunens bygninger. Analyserne blev igangsat efter Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets beslutning herom på møde den 31. maj 2022 (sagsnr. 22/13630).

I det følgende orienteres om resultaterne af analyserne samt om status på etablering af solenergianlæg på kommunale bygninger, herunder etablering af et kommunalt vedvarende energiselskab.

Afdækning af potentiale på tagarealer i hele kommunen

Det er et konkret tiltag i kommunens klimaplan, at der skal foretages en kortlægning af tagarealer, der er egnet til vedvarende energiproduktion, og at kortlægningen offentliggøres i 1. halvår af 2023 (tiltag 3.2 i klimaplanen).

Den overordnede kortlægning af alle tagflader i kommunen giver et billede af, i hvilken grad de enkelte tagarealer umiddelbart er egnet til solceller. Det gør den ved hjælp af kortdata, oplysninger fra BBR, vejrdato mv. Screeningsrapporten er vedlagt, og resultaterne er tilgængelige via kortmateriale (GIS). Oplysningerne kan danne grundlag for nærmere analyser, der konkretiserer potentialet for solceller på tage indenfor udvalgte områder eller bygningstyper. Der vil altid være behov for nærmere analyser af den enkelte placering/bygning, herunder eventuel skyggeforhold, tagets beskaffenhed mv., før det kan vurderes, om det vil være hensigtsmæssigt at etablere solenergianlæg på taget.

Taganalysen omfatter ca. 67.200 tagflader og et samlet tagareal på ca. 3.4 mio. m². Teoretisk set viser beregningerne, at der kunne produceres i alt 367 GWh solenergi årligt, hvis alle tage blev udnyttet. Når der alene regnes på de tagflader, der ifølge analysen har de optimale hældninger og orienteringer, bliver den samlede potentielle produktion 68 GWh årligt. Screeningsværktøjet vil dog primært blive brugt til analyser af, hvor stort potentialet for solenergi er på mindre grupper bygninger.

Analyseresultaterne bruges i kommunens dialog med boligkvarterer, hvor der er interesse for at etablere lokal solenergiproduktion. Der er kontakt til både boligselskaber og foreninger, som er interesserede i at undersøge mulighederne for størrelse, konstruktion og placering af solenergianlæg. Resultaterne vil også blive brugt som udgangspunkt for kommunens dialog med virksomheder og private med store tagarealer (tiltag 3.3 i klimaplanen).

Kortmaterialet vil blive gjort tilgængeligt for alle via kommunens GIS-kort. Dermed kan bygningsejere enten på eget initiativ eller som resultat af en kontakt fra kommunen blive inspireret til at undersøge mulighederne for at etablere solceller på taget.

Detaljeret analyse af kommunale tage

Parallelt med analysen af hele kommunens tagarealer er kommunens bygninger blevet gennemgået. Analyseresultaterne indgår i den igangværende planlægning af, hvor der skal etableres kommunale solenergianlæg. Her indgår også en række øvrige vurderinger og hensyn, bl.a. vedrørende planer for vedligehold og opgradering af de kommunale bygninger.

Det forventes, at en prioriteret plan for de første projekter er klar indenfor de nærmeste måneder, og at solceller på Endrupskolen bliver det første konkrete projekt, der sættes i gang.

Grøn energiforsyning og solanlæg på Endrupskolen



Administrationen er i gang med at detailprojektere et solenergianlæg på Endrupskolen. Det omfatter bl.a. afdækning af tagets bæreevne, slitage, alder og egnethed. Detailprojekteringen omfatter også selve etableringen, som forventes gennemført inden udgangen af 2023.

Samtidig undersøges det, hvilken opvarmningsløsning der er hensigtsmæssig på skolen. Endrupskolen ligger i et område, hvor det forventes, at Norfors går i gang med detailplanlægning af fjernvarme inden for de kommende år. I dag er skolen opvarmet via en række gasfyr, som opvarmer de enkelte bygninger. Den konstruktion bør overvejes i forbindelse med overgang til fjernvarme. En rådgivergennemgang af skolen har skitseret forskellige modeller for varmeforsyning. Modellerne kan kombineres med solenergi, men er ikke afhængige af det.

Når valg af løsningsforslag er besluttet og muligheder for solenergianlæg er afklaret, udarbejdes detaljeret plan og budget for projektet.

Etablering af et kommunalt vedvarende energi-selskab

Samtlige borgmestre sendte i december 2022 et fælles brev til klima-, energi- og forsyningsminister Lars Aagaard med en opfordring til at fjerne administrative barrierer for etablering af solceller på kommunale bygninger. Det har dog ikke umiddelbart ledt til, at regeringen vil ændre kravet om, at kommunal elproduktion skal ske i selskaber med begrænset ansvar. Derfor arbejder administrationen videre på at etablere et kommunalt vedvarende energi-selskab til administration af nye solcelleanlæg på kommunens tagarealer.

Det er kun nødvendigt at etablere ét selskab, da det kan rumme alle elproducerende anlæg, der er tilknyttet kommunens bygninger. Det er målet at etablere det nye selskab som en lille administrativ enhed uden ansatte eller bestyrelse, men med en lovbestemt udnævnt direktør. Selskabsformen forventes at blive et anpartsselskab med et produktionsenhedsnummer (p-nummer) for hver lokation med et anlæg, så kommende anlæg smidigt og effektivt kan kobles på den etablerede struktur.

En række opgaver både i forbindelse med etablering og drift af anlæg skal håndteres i det nye selskab. I den indledende fase forventes det, at opgaverne løses af medarbejdere i administrationen efter regning (fx styring af etablering af anlæg, afregning af afgifter og strøm etc.) samt tilknyttede rådgivere (fx årsregnskab) og entreprenører (til etablering af solenergianlæg). Hvis nødvendigt kan der på sigt ansættes administrativ kapacitet i selskabet.

En række interne organisatoriske aspekter skal afklares: Hvor skal ejerskabet placeres? Er der kompetencer og ressourcer til at etablere og drive de nye anlæg? Hvordan håndteres en eventuel selskabsdrift etc. Endelig skal det afklares, hvordan forholdet mellem kommunale budgetter, bygninger og selskab skal håndteres, fx vedrørende etableringsomkostninger af anlæg, energiproduktion, el-pris, overskud/underskud, leje af arealer, lånemuligheder, tilbagebetalingstider, rentabilitet, forrentning, CO₂-effekt mm.

Det endelige oplæg til selskab, opgaver og konstruktion forventes forelagt byrådet til godkendelse medio 2023. Etableringen af selskabet, og de nødvendige forudgående afklaringer, gennemføres parallelt med projekteringen af solcelleanlægget til Endrupskolen.

Økonomi

Rådgivning til etablering

Det forventes at blive nødvendigt at inddrage en ekstern rådgiver i etableringsfasen. Kommunens revisor har kvalificerede rådgivere inden for netop den type selskaber.

Afgifter og rentabilitet

Når anlægget ejes af et selskab, betyder det, at den producerede strøm tilhører selskabet og ikke bygningsejeren. Dermed vil der være et el-selskab, som sælger strømmen til en kunde – fx ejeren af den bygning, anlægget er installeret på. Det betyder, at strømmen pålægges afgift på linje med anden strøm. Afgiften medfører, at rentabiliteten i det enkelte anlæg bliver dårligere.

Foreløbige beregninger viser, at et solcelleanlæg på Endrupskolen vil betale investeringen tilbage op til 3 gange i løbet af den estimerede levetid på 25 år. Der skal imidlertid foretages nærmere beregninger af økonomien i det konkrete projekt og øvrige kommende projekter.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden

FNs verdensmål

7. Bæredygtig energi

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

12. Ansvarligt forbrug og produktion

17. Partnerskaber for handling

Evaluerings af CO₂-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Overordnet screening af solcellepotentialer i Fredensborg kommune_NIRAS.pdf

Punkt 40: Orientering per 6. marts 2023

21/32095

Sagsfremstilling og økonomi

Afgørelse i Planklagenævnet i klagesag om afslag på dispensation fra lokalplan til udstykning på Gl Strandvej, Humlebæk

Fredensborg Kommune gav den 15. juni 2022 afslag på dispensation fra lokalplan nr. H107, en del af villaområdet mellem Louisiana og Bjerre Strand i Humlebæk, til udstykning af ejendommen Gl Strandvej, 3050 Humlebæk, til to parcelhusgrunde.

Ejerne påklagede efterfølgende afgørelsen og rejste følgende spørgsmål over for Planklagenævnet:

- Om forholdet er umiddelbart tilladt efter lokalplanen, jf. planlovens § 18, eller kræver dispensation fra lokalplanens § 4, stk. 1.
- Om kommunen har foretaget en konkret vurdering af forholdet, jf. det forvaltningsretlige krav herom.
- Om kommunens skønsmæssige vurdering er baseret på planlægningsmæssigt relevante hensyn.
- Om kommunen har begrundet afgørelsen, jf. forvaltningslovens §§ 22 og 24.
- Om kommunen har overholdt det forvaltningsretlige ligebehandlingsprincip.

Planklagenævnet træf d. 10. februar 2023 afgørelse i sagen og Fredensborg Kommune fik medhold i samtlige klagepunkter. Det betyder, at kommunens afgørelse gælder. Afgørelsen er vedhæftet som bilag.

Tilsagn om tilskud til busfremkommelighed

Udvalget besluttede på mødet den 10. august 2022, at administrationen skulle ansøge om tilskud fra Trafikstyrelsens pulje til busfremkommelighed. Ansøgningen vedrørte forbedringer af busfremkommeligheden for linje 150s på Usserød Kongevej. Puljen er nu blevet udmøntet og Fredensborg kommune har modtaget tilsagn om 6,0 mio. kr. til projektet. Tilskuddet forudsætter et tilsvarende beløb fra Fredensborg kommune til realisering af projektet. Fredensborg kommune har pt. ikke afsat budget til projektet. Administrationen vil på et kommende møde fremlægge en sag med henblik på at drøfte deltagelse og finansiering.

Bevilling

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag PKN afgørelse Gl strandvej 72

Punkt 41: Sager på vej per 6. marts 2023

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:

April

- Prioritering af lokalplaner
- Revision af Mobilitet- og infrastrukturpolitik og Bolig-, arkitektur og ejendoms politik

Senere

- Orientering om Humlebæk Syd
- Opfølgning på arbejde med forslag til lokalplan for Ullerødgård
- Status på lokalplanarbejde for den tidligere Stark ejendom i Nivå
- Mobilmast ansøgning v Fasanvænget i Kokkedal hhv v Sørup i Fredensborg By
- Mulighed for solceller på kommunale tage og reglerne om selskabsdannelse

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

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

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning med tilføjelse af Kystbanen.

Punkt 42: Sager behandlet på lukket møde den 6. marts 2023

22/2524

Sagsfremstilling og økonomi

1. Godkendelse af dagsordenen - Lukket
2. Myndighedsbehandling - Lukket
3. Godkendelsesark fra lukket møde i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget den 6. marts 2023

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

1. Godkendelse af dagsordenen – Lukket
Dagsordenen godkendt.
2. Myndighedsbehandling – Lukket
Udvalgets kommentarer indarbejdes og sagen genoptages herefter.
3. Godkendelsesark fra lukket møde i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget den 6. marts 2023 - Lukket
Godkendt med digitalt underskriftblad. Vedhæftet som bilag.

Punkt 43: Digitalt underskriftsblad den 6. marts 2023

21/30654

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

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

Bilag

Godkendelsesark fra Plan-, Trafik- og Klimaudvalget den 6. marts.pdf