

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

## **d. 31-05-2022**

**Mødedato**           Tirsdag d. 31. maj 2022 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
Sag fra B - Undersøge om man ved temperaturnedsættelse i offentlige bygninger, kan minimere udl	5
Beslutning om analyse af solceller på kommunale ejendomme.....	6
Beslutning om DK2020-klimaplanens mål om klimaneutralitet.....	9
Orientering om forudsætninger for projektforslag til Den Grønne Slotsby.....	12
Beslutning om separering af private belysningsanlæg.....	15
Beslutning om principper for håndtering af vejvand.....	18
Beslutning om mobilmast på Hillerødvejen nær Sørup.....	20
Beslutning om igangsætning af forslag til lokalplan N111 og tillæg 1 til Kommuneplan 2021.....	22
Beslutning om igangsætning af lokalplan for Humlebæk Center og kommuneplantillæg.....	24
Sager behandlet på lukket møde den 31. maj 2022.....	27
Sager på vej per 31. maj 2022.....	28
Orientering per 31. maj 2022.....	29
Digitalt underskriftsblad den 31. maj 2022.....	30
Orientering om status på A6.....	31

## **Punkt 79: Godkendelse af dagsordenen**

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

Dagsordenen godkendt.

## **Punkt 80: Træffetid**

22/1560

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

Ingen mødt.

# **Punkt 81: Sag fra B - Undersøge om man ved temperaturnedsættelse i offentlige bygninger, kan minimere udledning af energi**

22/13075

## **Beslutningstema**

Radikale Venstre foreslår at Fredensborg Kommune skal undersøge om man ved temperaturnedsættelse i offentlige bygninger, kan minimere udledning af energi. Både af hensyn til klimaet og økonomien.

Ligeledes bør det undersøges hvor stort indholdet af russisk gas er i den naturgas der leveres til forbrugerne i kommunen. Og kan dette undersøges ?

Hvis der påvises russisk gas i vores leverancer undersøges det, hvad to graders nedsættelse af termostaterne i varmeanlæggene vil betyde af minimering forbrug på russisk brændstof. Dette gælder alle offentlige bygninger som udelukkende huser mennesker i dagtimerne og som ikke huser sårbare, vuggestuebørn eller plejekrævende ældre.

## **Sagsfremstilling og økonomi**

BAGGRUND.

Hvis krigshandlingerne fortsætter, ser vi ind i et efterår og en vinter hvor vi som land vil komme til at tænke helt anderledes over vores ressourceforbrug, derfor er dette forslag aktuelt. Både økonomisk, miljømæssigt og politisk.

Til orientering, så er andre kommuner, som Gentofte, gået foran i netop dette initiativ og undersøger deres forhold. Fredensborg Kommune bør ligeledes tage skridtet og få undersøgt betydningen af temperaturnedsættelse i offentlige bygninger.

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Indstilling**

Radikale Venstre foreslår:

At Fredensborg Kommune skal undersøge om man ved temperaturnedsættelse i offentlige bygninger, kan minimere udledning af energi. Både af hensyn til klimaet og økonomien.

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

Undersøges. Udvalget pointerer, at en temperatursænk ikke må gå ud over trivsel og arbejdsmiljø

# Punkt 82: Beslutning om analyse af solceller på kommunale ejendomme

22/13630

## Beslutningstema

Beslutning om kortlægning af egnede tage til solceller m.v. for at etablere solceller på kommunale bygninger.

## Sagsfremstilling og økonomi

En vigtig mulighed for at øge produktionen af grøn strøm inden for kommunens grænser, findes ved at etablere solceller på tagarealer i kommunen. Det foreslås at bruge ca. 50.000 kroner af Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets pulje til grønne initiativer til at finansiere en GIS-analyse af samtlige tagarealer i kommunen (både kommunale og private) for at kende de faktiske muligheder.

Der er et klart politisk ønske om at genoptage etableringen af solcelleanlæg i forbindelse med kommunale bygninger i Fredensborg Kommune. I budgetforlig 2020 er der i anlægsbudgettets punkt 84 afsat 1,4 millioner kroner til opgaven. Der er dog forskellige lovgivningsmæssige barrierer, der har bremset udviklingen. Denne sag belyser mulighederne for at genoptage etableringen af solcelleanlæg på trods af barriererne.

Afdækning af egnede tagarealer til solceller i Fredensborg Kommune

Via forskellige modeller og analysemetoder er det muligt at kortlægge eksisterende tagarealer for at afdække mulige placeringer samt potentiale for energiproduktion via solenergi.

Analysen foretages af en ekstern rådgiver og resultatet kan indarbejdes i kommunens GIS-kort. Dermed kan bygningsejere enten på eget initiativ eller som resultat af en kontakt fra kommunen blive inspireret til at etablere solenergi på deres tagarealer.

Der er allerede kontakt til bl.a. boligselskaber, som er interesserede i at undersøge mulighederne.

Afdækning af potentiale på kommunale ejendomme

Kommunen råder over mange ejendomme i forskellig størrelse, konstruktion og placering. Dermed er der også stor forskel på den enkelte bygnings egnethed til solceller.

For at optimere udnyttelsen af det afsatte budget til etablering af solceller på kommunale bygninger, vil der snarest blive igangsat en analyse af alle kommunale bygninger for at afdække egnethed, potentiale og tekniske muligheder for at etablere solcelleanlæg på hver enkelt bygning.

Ud fra denne analyse tilrettelægges en plan for, hvordan de afsatte anlægsmidler bedst udnyttes, så det sikres, at der produceres mest mulig solenergi for de afsatte midler.

Selskabsdrift eller fuldt bygningsintegreret?

Ved etablering af solcelleanlæg er de eksisterende krav, at anlæggene enten:

- a) Drives af et selvstændigt selskab.
- b) Er fuldt integreret med bygningen, hvilket typisk sker ved nybyggeri, hvor solenergien indgår i energirammen eller i forbindelse med totalrenovering.

Det tyder på, at de to muligheder vil gælde i kendt fremtid.

Som bilag er vedlagt: Udkast til vejledning om reglerne om egetforbrug af elektricitet fra kommunale og regionale solcelleanlæg samt Bekendtgørelse om undtagelse af visse kommunale og regionale solcelleanlæg fra kravet om selskabsmæssig udskillelse.

Svendborg Kommune har tidligere bedt revisionselskabet BDO om at udarbejde et notat om udfordringen. Notatet er offentligt tilgængeligt og også vedlagt som bilag (bilag 3: Juridisk afklaring vedr. Svendborg VE AS).

Notatet afdækker ikke området fuldt ud, men giver en tydelig afklaring af, dels at området er kompliceret, dels at det vil være svært at etablere kommunale anlæg uden at etablere et selskab.

Drift via et selskab

Hovedreglen er, at kommunale solcelleanlæg mest naturligt skal drives af et selskab oprettet til formålet. Som notatet afdækker er der en del uafklarede punkter om, hvordan konstruktionen skal være, men de fleste udfordringer er kendte.

Når anlægget ejes af et selskab, betyder det, at den producerede strøm tilhører selskabet og ikke bygningsejeren. Dermed vil der altså være et elselskab, 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, men meget tyder på, at det med den nyeste solcelleteknologi, er muligt at få en fornuftig rentabilitet og tilbagebetalingstid på anlæggene på trods af afgiftsbetaling.

Dette vil dog skulle analyseres for de enkelte anlæg og vil derfor være en del af analysen og prioriteringen af etableringen af de enkelte anlæg.

#### Drift uden selskab

Skal et kommunalt solcelleanlæg drives uden en selskabskonstruktion, vil det kræve, at solcelleanlægget er fuldt integreret med bygningens elforsyning. Det er typisk muligt i forbindelse med nybyggeri eller en totalrenovering af bygningen.

Det er med andre ord teknisk muligt blot at etablere et solcelleanlæg uden gennemgribende renovering, men vil kræve en forholdsvis kompliceret teknisk konstruktion, der sikrer, at den producerede strøm ikke kan sendes ud på det nationale elnet. Denne løsning vil samtidig betyde, at det enkelte anlæg er forholdsvis uflexibelt, da den producerede strøm altid skal bruges i forbindelse med den tilknyttede bygning.

#### Sammenhæng mellem selskab, solcelleanlæg og bygninger

Som udgangspunkt kan hvem som helst stå som ejer af selskabet og solcelleanlæggene. Men da anlæggene typisk placeres på fx tagene af de kommunale bygninger, vil det umiddelbart være en fordel, hvis der er tæt sammenhæng mellem selskabsejer og bygningsejer. Det reducerer risiko for uoverensstemmelser fx ved skader på anlæg eller tag. På nuværende tidspunkt antages det, at det er muligt at skabe en konstruktion med et samlet selskab med et såkaldt P-nummer for hver lokation med et anlæg.

#### Samlet plan for etablering af solcelleanlæg på kommunale bygninger

Planen er at gå i gang med at udvikle et konkret projekt for solcelleanlæg på kommunale bygninger.

Første trin bliver den omtalte analyse af potentiale og tekniske muligheder.

Parallelt afklares detaljer om selskabskonstruktionen.

Endelig udarbejdes et økonomisk overslag for det samlede projekt med etableringsomkostninger, energiproduktion, lånemuligheder, tilbagebetalingstider, rentabilitet, forrentning, CO<sub>2</sub>-effekt mm.

Dette skal resultere i en samlet plan både for den optimale etablering samt udrulning.

Det forventes, at den samlede plan ligger klar ved udgangen af 3. kvartal 2022.

## Økonomi

Det anbefales, at budgetbehovet på ca. 50.000 kroner til analyse af potentielle tagarealer i hele det geografiske område finansieres af Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets pulje til grønne initiativer, der blev afsat som en del af budgettet for 2022-2025.

Analyse af kommunale ejendomme finansieres af de 1,4 millioner kroner, der er afsat til solceller på kommunale ejendomme i budgetforlig 2020.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

### Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

### FNs verdensmål

7. Bæredygtig energi

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

12. Ansvarligt forbrug og produktion

17. Partnerskaber for handling

## Evaluering af CO<sub>2</sub>-effekt af politisk beslutning

Vurdering af direkte CO<sub>2</sub>-effekt (sæt 1 kryds)

CO<sub>2</sub>-effekt af rådgivning om solceller i Fredensborg Kommune

Sagsnummer: 22/13630

Dato for effekt-vurdering: 18.05.22



Høj CO2-vækst (over 250 tons)	Lav CO2-vækst (under 250 tons)	Neutral CO2-effekt (+/- 25 tons)	Lav CO2-reduktion (under 250 tons)	Høj CO2-reduktion (over 250 tons)
-------------------------------	--------------------------------	----------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------

Noter:

Til sammenligning: I 2018 blev der udledt næsten 200.000 CO2 i Fredensborg Kommune fra el, transport og varme. Det svarer til ca. 5 tons CO2 pr. borger. Energistyrelsens ”Global afrapportering” fra april 2021 opgør hver danskers klimaaftryk inkl. Import/eksport til 11 tons CO2/år. Concito opgør (juli 2021) klimaaftrykket til 17 tons CO2/år i alt pr. dansker.

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

Uddybning:

Der er på nuværende tidspunkt ikke gennemført beregninger af den mulige CO2-fortrængning fra øget produktion af energi via solceller. Generelt kan det siges, at mellem 40-50% af strømmen i Danmark i dag er grøn.

Et estimat af den potentielle CO2-effekt for både private og kommunale bygninger vil være kendt, når kortlægningerne er gennemført.

Endelig vil det være relevant at beregne effekten i takt med, at de enkelte anlæg etableres.

## Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## Indstilling

1. At ca. 50.000 kroner til analyse af tagarealer til solceller finansieres af Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets pulje til grønne initiativer.
2. At analyse af solcelleanlæg på kommunale bygninger, samt endeligt forslag til plan for etablering af solanlæg på kommunale bygninger sættes i gang.

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

Godkender administrationens indstilling med den tilføjelse, at udvalget også ønsker undersøgt muligheden for solfangere og varmeproduktion på bygninger og tage. Udvalget er indforstået med en forøgelse af omkostningerne hertil med yderligere 50.000,- kr.

## Bilag

Bilag 1 - udkast-til-vejledning-om-reglerne-om-egetforbrug-af-elektricitet-fra-kommunale-og-regionale-solcelleanlæg.pdf

Bilag 2 - Bekendtgørelse 20210139605.pdf

Bilag 3 - Juridisk afklaring vedr Svendborg VE AS.PDF

# Punkt 83: Beslutning om DK2020-klimaplanens mål om klimaneutralitet

20/51781

## Beslutningstema

Det skal besluttes, om DK2020-planen skal indeholde et overordnet mål om klimaneutralitet før 2050, fx i 2040.

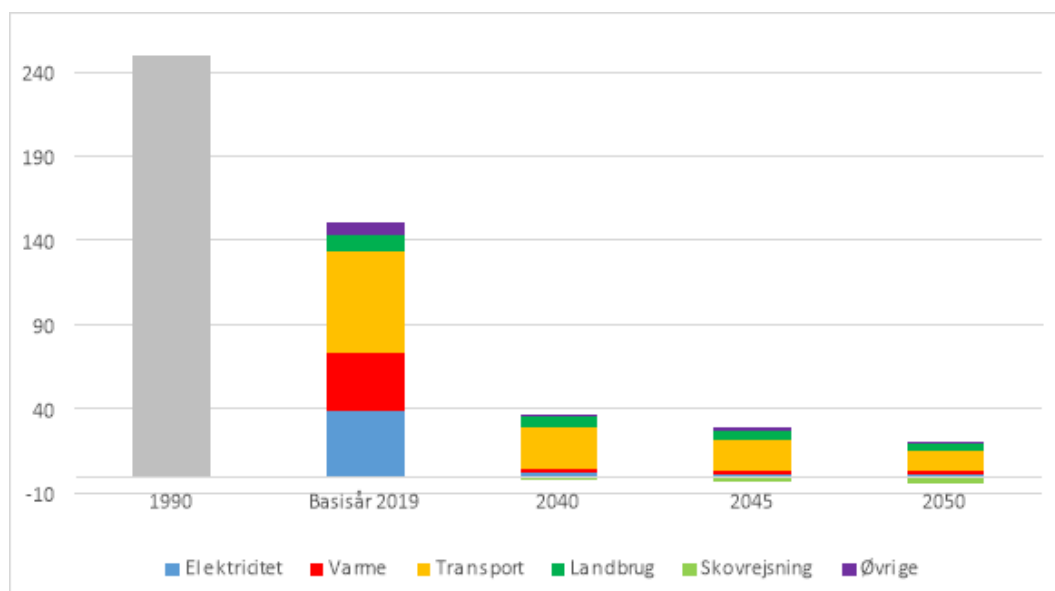
## Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet besluttede den 28. februar 2022 at hæve ambitionsniveauet på klimaområdet (sag 20/51781). Det blev gjort ved at sætte et mål om at reducere drivhusgasudledningerne med mindst 75 pct. i 2030 i forhold til 1990. Samtidig blev det besluttet at fastholde det langsigtede mål om klimaneutralitet i 2050 indtil videre. Ved behandlingen af sagen gav begge fagudvalg imidlertid udtryk for, at der bør arbejdes for klimaneutralitet før 2050, fx i 2040 eller 2045. Derfor forelægges hermed en sag om fremrykning af året for klimaneutralitet med henblik på, at et eventuelt nyt klimamål kan nå at blive en del af DK2020-klimaplanen, der er under udarbejdelse.

### Klimaneutralitet før 2050

Fremskrivninger af drivhusgasudledningerne viser, at udledningerne fra Fredensborg Kommune forventes at være begrænset i 2050. Umiddelbart forventes udledningerne at være 16.000 ton CO<sub>2</sub> i 2050 mod 151.000 ton CO<sub>2</sub> i 2019, som vist i figur 1. Der knytter sig dog betydelig usikkerhed til de langsigtede fremskrivninger.

Figur 1. Faktiske og forventede drivhusgasudledninger fra Fredensborg Kommune som geografisk område



Kilde: Ea Energianalyse. Fremskrivningerne er baseret på Energistyrelsens klimafremskrivning og Ea Energianalyses vurderinger af effekterne af lokale klimatiltag.

Det skal understreges, at resultaterne baserer sig på antagelser om:

1. at de initiativer, der er beskrevet i udkastet til DK2020-plan, gennemføres.
2. at der ikke gennemføres flere nationale tiltag på klimaområdet frem til 2050.

Det er netop forventningen, at der kommer en række nye, nationale klimaudspil. Derfor forventes udledningerne reelt set at blive lavere end det, der fremgår af figur 1.

Der er indenfor de seneste måneder sket meget på klima- og energiområdet som følge af konflikten mellem Rusland og Ukraine og de deraf følgende prisstigninger på energi og usikkerheder om forsyning af olie og naturgas. Dette kan accelerere omstillingen væk fra brugen af fossile brændsler. Regeringsudspillet Danmark kan mere II lægger op til en række nye initiativer. Derudover har regeringen i forvejen fremlagt Køreplan for et grønt Danmark (september 2021), der beskriver en række kommende aftaler og initiativer, der skal sikre, at målene i klimaloven nås. Effekterne af disse kommende udspil er ikke indregnet i fremskrivningerne i figur 1.

Det er dermed sandsynligt, at Fredensborg Kommune ved en fortsat ambitiøs og målrettet klimaindsats kan opnå klimaneutralitet før 2050, fx i 2040 eller 2045.

#### Nødvendigt fokus på transport og landbrug

Som det fremgår af figur 1, er det primært udledninger fra transportsektoren, der er tilbage i 2040-2050 ifølge fremskrivningerne. Transport udgør 75 pct. af de tilbageværende udledninger. Dertil kommer udledninger fra landbruget og få udledninger fra varmforsyningen, fordi det i fremskrivningerne antages, at der fortsat benyttes affaldsvarme, og at en lille del af affaldet til forbrænding er plast.

For at opnå klimaneutralitet bliver det særligt vigtigt for kommunen at have fokus på løsninger på transport- og landbrugsområdet. Udkastet til DK2020-plan beskriver en række tiltag, men der vil også kunne iværksættes flere i de kommende år ved senere revisioner af klimaplanen. Der må forventes at komme nye teknologiske løsninger på begge områder, der kan begrænse udledningerne. Det ser desuden allerede ud til, at overgangen til eldrevne biler går hurtigere end forventet i fremskrivningerne.

Reelt set skal det dog bemærkes, at hvis benzindrevne køretøjer kører igennem kommunen i 2050, er kommunen ikke klimaneutral – medmindre der er initiativer i kommunen, der sikrer optag af CO<sub>2</sub> og dermed tæller negativt i klimaregnskabet.

#### CO<sub>2</sub>-optag forbedrer klimaregnskabet

Klimaneutralitet betyder, at der ikke udledes flere drivhusgasudledninger fra området, end der optages eller fortrænges. Skovrejsning tæller eksempelvis negativt i klimaregnskabet, som det også fremgår af figur 1.

Aktuelt er der begrænsede muligheder for CO<sub>2</sub>-optag og -lagring i Fredensborg Kommune, men det kan være et fokusområde i de kommende år for at opnå klimaneutralitet hurtigere. Udover skovrejsning kan CO<sub>2</sub> holdes i jorden ved at udtage kulstofrige lavbundsarealer fra drift. Der udvikles også teknologier til at fange CO<sub>2</sub> fra røggas eller direkte fra luften.

#### Fastsættelse af langsigtet mål

Det er vanskeligt at forudse, hvor krævende det vil være for kommunen at opnå klimaneutralitet i fx 2040. Det skyldes både de beskrevne usikkerheder, der knytter sig til fremskrivninger over en så lang tidsperiode og til, hvilke teknologier der udvikles og tages i brug i de kommende år. Derfor vil fastsættelsen af et så langsigtet klimamål i sidste ende først og fremmest være en politisk udmelding om ambitionsniveau. Som det fremgår, vurderes et mål om klimaneutralitet i 2040 dog ikke at være urealistisk – ikke mindst hvis klimaområdet prioriteres højt over hele perioden, og de forventede nationale klimaudspil bliver fremlagt og implementeret.

#### Råudkast til DK2020-plan og videre proces

Det vedlagte råudkast til DK2020-planen er den 9. maj 2022 sendt til Klimarådet og Grønt Råd, der drøfter udkastet på møder hhv. den 19. maj og 30. maj. De to råds kommentarer til råudkastet samles og deles med byrådet forud for temamødet om DK2020, der afholdes for byrådet den 13. juni 2022. Det endelige udkast planlægges forelagt til godkendelse i september forud for fristen den 15. oktober 2022 for aflevering af en vedtaget DK2020-plan til CONCITO og det internationale bynetværk C40. CONCITO og C40 skal godkende, at planen lever op til kriterierne for at være en DK2020-plan.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

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

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

## Evaluering af CO<sub>2</sub>-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant på nuværende tidspunkt.

## Kompetence

Byrådet

## Kommunikation

Målet indsættes i DK2020-planen, der planlægges offentliggjort i løbet af efteråret 2022.

## Indstilling

1. At det beslutes, at det er Fredensborg Kommunes langsigtede klimamål, at kommunen som geografisk område er klimaneutral senest i 2040.

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

Anbefaler administrationens indstilling om klimaneutralitet senest 2040. Udvalget kvitterer endvidere for Klimarådets og Grønt Råds engagerede bidrag til arbejdet med DK2020 planen.

### **Bilag**

DK2020-plan Fredensborg Kom - Rådkast 090522 enkeltsidet.pdf

# Punkt 84: Orientering om forudsætninger for projektforslag til Den Grønne Slotsby

21/4392

## Beslutningstema

Orientering om forudsætninger for udarbejdelse af projektforslag for etape 2 af Den Grønne Slotsby, herunder de økonomiske forudsætninger for realisering af projektet.

## Sagsfremstilling og økonomi

Etape 1 af Den Grønne Slotsby er nu afsluttet, åbnet og taget i brug. Etape 1 omfatter blandt andet amfiscene, fjernelse af ishus, og landskabsarkitektonisk løft af de to grunde ved Slotsgade 2 c og hjørnet ved Wiedeveltsvej

Udvalget fik på mødet den 4. maj 2022 en orientering om status for Den Grønne Slotsby, herunder om afslutning af etape 1 og opstart af etape 2.

Udvalget besluttede at administrationen igangsætter udarbejdelse af projektforslag for etape 2. Efterfølgende skal der laves detailprojekt, udbud og realisering af projektet.

Etape 2 indeholder anlæg af projektets hovedgreb, som skal skabe sammenhæng mellem by, landskab og slot. Enkeltelementerne i etape 2 er oplistet nedenfor.

Delelement i etape 2	Kort beskrivelse
Dronning Ingrid's Anlæg	Der vil blive anlagt flere grønne arealer ud i området, og der etableres en ny og bedre forbindelse mellem byen og slottet, som er et af projektets hovedgreb. Herunder også anlæg af parkering ved Kulturhuset, Fredensborg gl. Bio
Bagerdammen	I Bagerdammen etableres park og stiforbindelser, så det fremstår grønt og rart, og med bedre sammenhæng til Dr. Ingrid's Anlæg og Langedammen.
Frederik den 4.s plads og Slotsgade	Området foran slottet og i Slotsgade gøres mere attraktivt og grønt for at skabe en ny og bedre forbindelse til byen. Det sker blandt andet med den visuelle bro og Frederik den 4. s plads som skaber forbindelse mellem dalsænkningerne i Bagerdammen og ved Slotsvænget.
Jernbanegade	Omlægning af Jernbanegade mellem Slotsgade og den nuværende gågade med ny belægning i asfalt og granit, udretning af linjeføring og mulighed for parkering med personbiler og af- og pålæsning af buspassagerer.
Byskrænten og legeplads	Der etableres legeplads med Bournonvilleinspiration på Langedammens øvre plateauer.
Parkering til Turistbusser	Etablering af mulighed for parkering med turistbusser. Den endelige placering og løsning er endnu ikke fastlagt. Evt. ved den gamle posthusgrund, som knyttes tættere til byen med anlæg af nyt signal på Helsingørvej.
Lille torv	Lille torv beplantes og fornys så der opstår et bedre nærmiljø med færre gener fra trafik.

Projektets forudsætninger har udviklet sig siden vedtagelsen af tidligere projektforslag fra 2020. Det gælder blandt andet i forhold til overslagspriser, valget af de tekniske løsninger og håndtering af tekniske udfordringer, herunder med

forekomsterne af pileurt. Administrationen har tidligere redegjort for detaljerne i dette. Siden har der endvidere været væsentlige prisstigninger i anlægsbranchen og senest har krigen i Ukraine skabt uvished om de aktuelle prisniveauer.

De ændrede forudsætninger, som har påvirket både etape 1 og etape 2, har gjort det nødvendigt, at genprojektere store dele af projektet af etape 1 – hvilket er sket med respekt for den oprindelige hovedgreb i projektet – og ikke mindst har der været behov for at opjustere overslagspriserne for etape 2. Det giver en større sikkerhed for at projektet er realiserbart, og at de priser, som der arbejdes ud fra, harmonerer med de sandsynlige priser, som entreprenørerne vil tage for at udføre opgaven. Det har dog også betydet, at det nuværende prisoverslag viser en højere anlægsudgift end tidligere præsenteret

#### Revideret anlægsoverslag

Der er pr. afsat ca. 8,0 mio. kr. til anlæg af etape 2 i 2023. Et opdateret skøn over anlægsudgiften viser, at udgiften vil blive højere end de afsatte midler.

Nedenfor er angivet den nuværende rådgivers overslag over udgifterne til anlæg af etape 2 fordelt på de enkelte elementer, og ud fra den tidligere rådgivers mængdeberegninger. Den samlede anlægssum ses at udgøre 20,8 mio. kr. Rådgiver anbefaler dog, at der på dette niveau i projekteringen tillægges 30% til disponible uforudsete udgifter.

Hertil skal lægges udgifter til byggeplads (15%), projektering (15%) samt risiko for yderligere prisstigninger (10%), således at den samlede sum udgør 34,1 mio. kr.

Delelement	Anlægspris skøn mio. kr.
Dronning Ingrid's anlæg	3,9
Bagerdammen	2,3
Frederik den 4.s plads og Slotsgade	4,2
Jernbanegade	3,9
Byskrænten og legeplads	4,4
Parkering til Turistbusser	1,2
Lille torv	0,9
I alt ovenstående	20,8
Supplerende udgifter	
Uforudsete udgifter	6,2
Arbejdsplads	2,5
Projektering	2,5
Yderligere prisstigninger	2,1
I alt	34,1

Det skal anføres at ovenstående priser er behæftet med meget stor usikkerhed, hvilket også afspejles i den høje procentsats til uforudsete udgifter. I forbindelse med den videre projektering og konkretisering af de tekniske løsninger i det reviderede projektforslag, vil priserne kunne anslås med større præcision, ligesom der i den videre projektering kan træffes valg omkring materialer og løsninger som nedbringer den samlede udgift.

Der udestår således finansiering af en væsentlig del af etape 2, og for at kunne anlægge etape 2 i sin fulde omfang, skal der således tilføres yderligere midler.

#### Administrationens anbefaling

Administrationen foreslår, at det overvejes at finde besparelser i projektet. Besparelserne kan dels ske i detaljeringen af de enkelte projektd dele, hvor der kan arbejdes med at optimere løsninger ud fra et økonomisk hensyn - med respekt for den

oprindelige arkitektoniske ide. Og dels ved at udskyde eller udelade enkeltdele af projektet.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at projektet i udgangspunktet skal ses som et sammenhængende projekt, og at især projektdelene foran slottet, Jernbanegade, Slotsgade, Bagerdammen og Dronning Ingrid's anlæg hænger sammen og dermed er vanskelige at udskille.

Administrationen vurderer, at det ikke er realistisk at revidere det oprindelige projekt så det kan realiseres inden for de pt. til rådighed værende midler. I givet fald det skal realiseres inden for de pt. afsatte midler, vil i princippet være tale om et "nyt" projekt.

Administrationen foreslår, at der for nuværende arbejdes videre med revision af projektforslaget for det samlede projekt, med henblik på at indarbejde besparelser og kvalificere det økonomiske overblik.

Et revideret projektforslag forventes at kunne fremlægges til beslutning i efteråret 2022. I forslaget vil desuden indgå oplæg til at lade enkeltdele udgå af projektet. Det kan eksempelvis være busparkeringen, lille torv og legepladsen.

Revisionen af projektforslaget er indregnet i den økonomi der er afsat i 2022.

### **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

### **Indstilling**

1. At udvalget tager orienteringen til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget anbefaler, at projektet etapeopdeles afhængig af finansiering. C undlader at tage orienteringen til efterretning, idet C ikke er en del af beslutningen om Den grønne Slotsby.

# Punkt 85: Beslutning om separering af private belysningsanlæg

22/649

## Beslutningstema

Udvalget skal beslutte, hvordan kommunen skal overdrage belysningen som er placeret på private arealer, og som kommunen har overtaget i forbindelse med købet af belysningen fra Dong.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Forhistorie

I 2018 købte Fredensborg Kommune gadebelysningen fra Dong Energy (senere Ørsted, nu Andel). Indtil da havde Dong Energy etableret og drevet belysningen på de fleste veje og områder i kommunen. Kommunen betalte for denne drift til Dong Energy indtil overtagelsen. Dong Energy betragtede belysningsanlægget som et samlet anlæg, og de tog ikke hensyn til ejerforhold af de matrikler og arealer som belysningen var placeret på. Kommunen overtog derfor lamperne som en samlet mængde.

Hovedparten af de lamper som kommunen overtog fra Dong Energy, er placeret på offentlige veje. En betydelig andel er dog placeret på private fællesveje og på private arealer, som ikke tilhører kommunen. De private arealer er typisk ejet af ejendomsselskaber, boligforeninger og lignende. Denne dagsorden vedrører de lamper som er placeret på disse private arealer, og som ikke er ejet af kommunen.

### Ejerskab til lamperne

Kommunen har ikke hjemmel i Privatvejsloven til at eje og betale for de 1.200 lamper, som er placeret på private arealer. Kommunen skal derfor overdrage ejerskabet og ansvaret for betalingen, således at ejerne af arealerne selv betaler for lamperne. Dette har været hensigten siden overtagelsen fra Dong Energy.

### Udgift til drift af lamperne

Det antal lamper som er placeret på private arealer, og som ikke er ejet af kommunen udgør ca. 1.200 stk. Antallet var kendt ved overtagelsen i 2018, men de konkrete lamper var ikke identificeret. Dette er gjort i forbindelse med udbuddet af udskiftning til LED. (Ud over de 1.200 lamper på private arealer, som kommunen i dag betaler for, er der placeret lamper på private arealer, som ejerne af disse private arealer selv betaler for, direkte til Dong Energy, og som kommunen derfor ikke er involveret i).

Da kommunen som en mellemløsning pt. ejer og driver de 1.200 lamper, indgik de automatisk i den driftsaftale, som kommunen indgik med Verdo efter overtagelsen. Det betyder at kommunen har betalt for driften af de 1.200 lamper siden medio 2018. Udgiften til driften af de 1.200 lamper har udgjort ca. 800.000 kr. i perioden.

Udgiften til drift af disse lamper er afholdt på Driftsbudgettet på politikområde 3, Veje og trafik. Udgiften til driften skulle være dækket ved at kommunen opkrævede tilsvarende beløb hos de private grundejere. Dette er sket hos nogle grundejere, mens forudsætningerne for at opkræve hos alle grundejere ikke har været til stede, pga. manglende data om anlægget. Derfor har der været et underskud på driftsbudgettet, siden overtagelsen fra Dong Energy. Dette underskud har hidtil kunnet rummes inden for driftsbudgettet på politikområde 3, blandt andet som følge af lavede udgifter på andre områder under Coronaepidemien.

### Separation af lamperne

Lamperne på de private arealer er tilsluttet det offentlige gadelys med ledninger. Overdragelse af de 1.200 gadelamper til ejerne af arealerne, indebærer at de fysisk skal afkobles fra det offentlige gadelys og i stedet tilkobles ejernes egen elforsyning – en såkaldt separation. Denne separation er forbundet med en udgift til elektriker til både fra- og tilkobling.

Afkobling fra det offentlige gadelyset koster ca. 10.000 kr. pr. afkobling og tilkoblingen til de private ejeres egen elforsyning vil koste ca. 25.000 kr. pr. ejer, dog med variation afhængigt af omfanget af gravearbejde mm.

De 1.200 lamper er fordelt på 28 matrikler/private arealer. Den samlede udgift til afkobling fra Gadelyset udgør således ca. 280.000 kr. (28 \* 10.000 kr.). Den samlede udgift til tilkobling til ejernes egen elforsyning udgør ca. 700.000 kr. (28 \* 25.000 kr.).

Når lamperne er overdraget vil alle ejere selv skulle betale for egen belysning. Prisen for dette vil afhænge af den enkelte grundejeres aftale, men vil ligge i størrelsesordenen 200 kr. pr. lampe. De 1.200 lamper er fordelt på 28 matrikler. Der er mellem 5 og 100 lamper på matriklerne. Udgiften for den fremtidige drift for grundejerne skønnes derfor at være fra 1.000 kr. om året til 20.000 kr. om året.

#### Modeller for separation

Administrationen har undersøgt 2 muligheder for separationen.

Model 1 går ud på at kommunen står for, og finansierer frakobling af de private lamper fra det offentlige gadelys, mens ejerne står for, og finansierer tilkobling til egen elforsyning. Ejerne betaler fremtidig drift. Dette vil koste kommunen en engangsudgift på 280.000 kr. og ejerne af matriklerne engangsudgift på ca. 25.000 kr. hver + fremtidig drift.

Model 2 går ud på at kommunen står for og finansierer både afkobling og tilkobling af de private lamper. Ejerne betaler fremtidig drift. Dette vil koste kommunen en engangsudgift 980.000 kr. og ejerne af matriklerne udgift til fremtidig drift.

Administrationen anbefaler scenarie 1, med baggrund i at dette scenarie vil indebære den laveste udgift for kommunen. Scenarie 1 må dog forventes at indebære en del demokratisk aktivitet. Scenarie 2 er dyrere for kommunen, men vil sandsynligvis blive modtaget mildere hos de private ejere.

Da kommunen har købt de 1.200 lamper fra Dong Energy, ville kommunen i teorien kunne tage betaling for disse lamper ved overdragelsen til ejerne af de private arealer. Det indgår dog ikke i modellerne, da det er vanskeligt at opgøre værdien af lamper, som indgik i den samlede mængde af lamper.

Hvis separationen ikke gennemføres, vil der være tale om et ulovligt forhold for kommunen.

#### Økonomi

Afhængigt af valg af scenarie, så indebærer separationen en udgift for kommunen på 280.000 kr. eller 980.000 kr. Der er ikke afsat midler til engangsudgiften til hverken af- eller tilkobling inden for kommunens nuværende driftsbudget på politikområde 3, Veje og Trafik.

Udgiften kan i første omgang afholdes inden for driften på belysning på politikområde 3, Veje og trafik, som dog forventes at overskride budgettet.

Administrationen vil på en senere møde redegøre for den samlede driftsøkonomi på belysningsområdet som følge af blandt andet denne separationen, vedligeholdelse af lamper i Slotsgade, udfordringer med private fællesveje mm.

#### Proces for realisering

Hovedparten af ejerne af de private matrikler er ”professionelle” ejere som boligselskaber og lignende og er derfor vandt til fra andre ejendomme at de selv ejer og finansierer deres belysning.

Administrationen foreslår, at der efter behandling af sagen, bliver afholdt et møde med formænd/bestyrelser af de private matrikler det drejer sig om, for at informere alle på samme tid samt sikre, at alle har fået den samme information. Det giver desuden muligheden for at få en bredere dialog med ejerne. Administrationen foreslår, politisk deltagelse ved på mødet.

Uanset valg af scenarie vil administrationen udsende et brev med information til de private ejere om planerne for at separere vejbelysningen, og overdrage anlægget, der er tilsluttet til den kommunale belysning, til de private ejere. Desuden informeres om det valgte scenarie, samt hvilke konsekvenser det har for ejerne. Brevet vil indeholde en praktisk vejledning til hvordan de skal forholde sig, således at de fortsat kan have lys i lamperne.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

Lov om private fællesveje.

## Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Sagen har ingen Co2-effekt.

## Kompetence

Plan-, Trafik- og Klima udvalget

## **Indstilling**

1. At administrationen gennemfører separation svarende til scenarie 1.

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

Godkender administrationens indstilling, idet udvalget ønsker, at man med udgangspunkt i scenarie 1/model 1 indleder dialog med ejerne og finder en løsning.

# Punkt 86: Beslutning om principper for håndtering af vejvand

22/12915

## Beslutningstema

Beslutning af den administrative praksis i forhold til håndtering af vand der løber mellem offentlige veje og private matrikler.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Administrationen får løbende henvendelser fra private grundejere, som har ønsker til, hvordan kommune håndterer vand der løber til, fra og langs kommunale veje. Kommunen har visse forpligtelser i forhold til vejafvanding og der er i kommunens driftsbudget afsat midler til at varetage disse.

### Vejmyndighedens ansvar

Kommunen har jf. Vejlovens § 8. ansvar for at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og omfang kræver. I praksis indebærer det i forhold til vand, at kommunen skal sikre at vandet ikke ødelægger vejene og at vejene bliver afvandet, så der for eksempel ikke står vand på vejene, der kan være til fare for trafikken eller hindre fremkommeligheden.

Vejdirektoratet har behandlet spørgsmål om vejafvanding i forhold til naboer i en klagesag mod en anden kommune den 27. januar 2022 (sag nr. 21/16678). Vejdirektoratet skriver i afgørelsen at "Vejloven indeholder ingen bestemmelser om, hvorvidt der må afstrømme overfladevand fra højereliggende ejendomme til en offentlig vej eller fra en offentlig vej til lavereliggende ejendomme langs med vejen. Vejdirektoratet er heller ikke bekendt med, at miljølovgivningen skulle indeholde et sådant forbud. Vi er heller ikke bekendt med, at miljømyndighederne generelt anser afstrømmende vejvand for en forureningsfare, der skal håndteres efter miljølovgivningen.

Efter vores [Vejdirektoratets] vurdering skal spørgsmålet herom vurderes ud fra naboretlige principper. Efter naboretten fastlægger domstolene gennem retspraksis grænsen for, hvad en nabo må tåle i forhold til forskellige typer af gener fra naboen. I den forbindelse kan en vej eller sti også være nabo. Vejdirektoratet er ikke bekendt med, at domstolene skulle have udtalt, at det generelt overskrider den naboretlige tålegrænse, at en grundejer modtager vand, der afstrømmer fra højereliggende tilgrænsende ejendomme – også selvom dette vand, som i tilfældet vejvand, efter spildevandsbekendtgørelsen er betegnet som spildevand."

### Det nuværende afvandingssystem

I de fleste byområder er gennem tiden etableret et afvandingssystem, som består af kantsten der leder vandet til nedløbsbrønde, via stikledninger til regnvandsledningen i vejen og herfra videre til diverse anlæg og recipienter. Det er kommunen der på de offentlige veje ejer og har ansvaret for kantsten, nedløbsbrønde og stikledninger, mens forsyningen ejer og har ansvaret for regnvandsledningerne i vejene og det videre system her fra.

I kommunens landområder er der kun sjældent regnvandsledninger i vejene. Derfor sker afvanding fra vejene på landet typisk til rabatterne langs vejene, hvor vandet nedsiver eller løber ud på tilstødende arealer. Langs de større veje på landet er der grøfter, hvor vandet nedsiver.

Det er NSPV som på kommunens vegne varetager drift og vedligehold af eksisterende kantsten, nedløbsbrønde og stikledninger samt vedligeholdelse af rabatter og grøfter. Budgettet til dette indgår i den løbende overførsel til NSPV.

### Etablering af supplerende afvanding

Der er af og til behov for at etablere ny eller supplerende afvanding på de kommunale veje, for at undgå ødelæggelser eller vand på vejene. Det kan skyldes eksempelvis ændringer i regnhændelser eller generelt efterslæb. Ny eller supplerende afvanding indgår kun i begrænset omfang i NSPV's vedligeholdelsesbudget eller opgaveoverdragelse. Denne del varetages derfor af kommunen som Vejmyndighed, og der er afsat midler hertil inden for driftsbudgettet på politikområde 3, Veje og trafik. I budgettet for 2022 er der 693.000 kr. til ny og supplerende vejafvanding.

### Ønsker til afvanding fra naboer

Kommunen får af og til henvendelser fra naboer til vejene. Beboerne oplever, at der løber vand fra vejene ind på deres ejendomme. Kommunen arbejder så vidt muligt gennem anlæg af vejene for at dette ikke sker. Der vil dog være

situationer, hvor vandet enten ikke kan optages af det nuværende system eller i rabatterne og hvor der derfor er risiko for at vandet løber videre ind på nabomatrikler til vejene. Det er især på landet, hvor der ikke er ledningssystem til regnvand.

#### Kommunens nuværende praksis

På baggrund af afgørelsen fra Vejdirektoratet vurderer administrationen at kommunen ikke er forpligtet til at håndtere vand, der strømmer fra vejene til naboejendomme. Dette er i overensstemmelse med den praksis som kommunen allerede har; nemlig at kommunen ikke udfører eller finansierer foranstaltninger på vejen eller på private ejendomme for at forhindre afstrømmende vand fra vejene.

Kommunen arbejder ud fra følgende forudsætninger:

- Kommunen laver forbedringer af afvandingen på de offentlige veje for at sikre at vandet ikke ødelægger vejene og at vejene bliver afvandet, så der for eksempel ikke står vand på vejene, der kan være til fare for trafikken eller hindre fremkommeligheden.
- I forbindelse med eventuelle anlægsarbejder på vejene, som kan risikere at ændre på afstrømningsforholdene fra vejene, arbejder administrationen for at sikre, at ændringerne ikke medfører øgede gener hos naboerne.
- Ved ændringer på naboejendomme til vejene, arbejdes for at det ikke giver øgede gener med vand. Det sker for eksempel ved at kommunen stiller som vilkår til grundejerne, der ønsker at etablere eller ændre i overkørsler til de offentlige veje, at det i overkørselens udformning, sikres at der hverken strømmer vand til eller fra overkørslen.
- I særtilfælde kan kommunen per kulance etablere afværgeforanstaltninger for at forhindre, at der er strømmer vand ind ad indkørsler og lignende. Det sker med enkle foranstaltninger som for eksempel korte strækninger med kantsten, asfaltvulster eller såkaldte snydebrønde, som finansieres for de midler som er afsat til ny afvanding.

Hvis kommunen ændrer denne praksis og vælger at håndtere afstrømmende vand fra veje til naboejendomme, vil dette indebære store udgifter for kommunen.

#### Budgettet til ny vejafvanding

Det nuværende budget til ny vejafvanding på 693.000,- vurderes pt. at række til det nuværende behov og prioriteres i første omgang til sikring af kommunens egne veje. I muligt omfang prioriteres afværgeforanstaltninger i forhold til naboejendomme. I takt med at der forventes at ske ændringer i regnhypigheder og omfang, må det forventes at det i faldende grad kan prioriteres midler til ikke lovpligtige afværgeforanstaltninger til naboejendomme.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

Vejloven

## Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Ingen effekt på Co2

## Kompetence

Plan- Trafik- og Klimaudvalget.

## Indstilling

1. At kommunen fastholder nuværende administrationsprincipper i forhold til afstrømmende vejvand

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

Godkender administrationens indstilling.

# Punkt 87: Beslutning om mobilmast på Hillerødvejen nær Sørup

19/35433

## Beslutningstema

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget skal tage stilling til et ønske om at etablere en antennemast til mobiltelefoni På Vejdirektoratets arealer ved Hillerødvejen (nærmeste adresse er Hillerødvejen 79, 3480 Fredensborg).

Administrationen indstiller til, at der gives Landzone- og Byggetilladelse til projektet, samt at der stilles krav om beplantning omkring masten.

## Sagsfremstilling og økonomi

Sagen:

Der er ansøgt om at etablere en gittermast på 42 meter, samt en teknikkabine på 8 m<sup>2</sup>, ved Hillerødvejen 79. Den ansøgte mast er dimensioneret således, at den også vil kunne bære andre operatører med antenneanlæg af tilsvarende omfang.

Projektet skal helhedsvurderes efter Bygningsreglementet 2018 (BR18) §§ 187 – 195, da der ikke umiddelbart er en byggeret til en konstruktion af den størrelse og udformning. Den ansøgte placering ligger i landzone, hvorfor projektet også skal have landzonetilladelse efter Planlovens § 35, stk. 1.

Kommunen skal inddrage en række hensyn i vurderingen af sagen. De vigtigste forhold i denne sag er hensynet til en velfungerende digital infrastruktur, landskabelige hensyn i bred forstand samt hensyn til naboer mv.

Naboorientering

Ansøgningen blev den 3. marts 2021 sendt i naboorientering hos de nærmeste naboer. Naboorienteringen blev sendt ud til i alt 9 ejendomme samt Danmarks Naturfredningsforening Fredensborg.

Administrationen har modtaget ét dokument med bemærkninger underskrevet af 5 ejere, beboer og virksomheder fra af de hørte ejendomme. Bemærkningen er også underskrevet af flere ejendomme i området syd og vest for den ansøgte placering, der ikke er blevet hørt i forbindelse med naboorienteringen.

Administrationen vurderer, at bemærkningerne kan opsummeres således:

- Placering af masten så tæt ved udsigtsfredningen Sørup syd er u hensigtsmæssigt, samt vil være til gene for udsigten til Esum sø, fra landevejen A6 Hillerød-Fredensborg.
- At Fredensborg Kommune både i år 2000 og år 2007, har meddelt afslag på ansøgninger på samme placering, med argumentet om, at placeringen ligger i landzone, samt at placeringen er omgivet af fredet området.
- At den ansøgte placering ligger mellem to forbudszoner jf. Kommuneplanen 2017
- At man ønsker beslutningen om den ansøgte mast udsat, til efter temadrøftelsen på Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Kommunen har uafhængig af ovenstående naboorientering, modtaget en henvendelse fra en beboer i området omkring Sørup, som spurgte ind til, hvad man fra Kommunen side gør ift. at forbedre dækningen i området.

De indkomne bemærkninger fra naboorienteringen, har været sendt i høring hos ansøger, der har følgende bemærkninger:

- At det i området er tale om et reelt dækningshul, hvor alle teleudbydere har udfordringer med at opnå tilfredsstillende dækning.
- Masten vil blive placeret uden for fredningerne i området, og inden for en planlægningzone for mobilmaster jf. kommuneplanen 2017.

Administrationen er enig i ansøgers bemærkninger og vil ydermere bemærke, at forbedringen af den digitale infrastruktur prioriteres højere i dag end den blev tilbage i år 2000 og år 2007.

Administrationens vurdering

Ifølge den analyse af mobildækningen i Fredensborg Kommune, administrationen fik udført i 2019, er der dårlig dækning i netop området omkring Sørup for alle operatøren. Ansøger har desuden indsendt et dækningskort, der viser forbedringen af dækningen i området, som vises i vedlagte bilag. På baggrund af dette er det administrationens vurdering, at hensynet til at sikre en god digital infrastruktur skal vægtes højt i denne sag.

Det er Kommunens vurdering, at den ansøgt placering kan godkendes. I vurderingen er der lagt vægt på, at placeringen ligger inden for planlægningszonen for mobilmaster iht. Kommuneplanen 2017. Der er også lagt vægt på, at masten ønskes placeret i tilknytning til en vej og et vejareal, samt en rasteplads. På baggrund af dette, er det administrationens vurdering, at masten vil fremstå som en del af det infrastrukturelt anlæg i området.

Administrationen vurderer også, at masten kan accepteres i forhold til de generelle bebyggelsesregulerende kriterier i bygningsreglementet. Administrationen lægger i sin vurdering vægt på, at højden er hensigtsmæssig i forhold til anvendelsen, og at de andre kriterier ikke har væsentlig betydning for sagen.

#### Sagsbehandlingsforløb

Sagen har afventet den politisk temadrøftelse i byrådet om antennemaster i kommunen.

Den 4. april 2022 afholdte byrådet temamøde om digital infrastruktur, og nærværende sag lægges derfor frem til politisk behandling nu.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

- Byggeloven og bygningsreglementet
- Masteloven
- Planloven (i henhold til landzonebestemmelserne)

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Industri, innovation og infrastruktur

Byrådets arbejdsgrundlag - Oplevelser og erhverv som udviklingsmotor:

En god digital infrastruktur er forudsætningen for virksomheder samt det moderne arbejds- og fritidsliv. Vi skal derfor understøtte udviklingen i fremtidens kommunikation

## Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## Kommunikation

Afgørelsen meddeles ansøger med kopi til to der har indsendt bemærkninger til sagen.

## Indstilling

1. At der meddeles Landzone- og Byggetilladelse til den ansøgte gittermast med en højde på 42 meter.
2. At der i landzonetilladelsen stilles betingelse om, at der etableres et beplantningsbælte omkring masten.

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

Sagen udsættes med henblik på undersøgelse af alternativ placering, herunder naboernes forslag ift. Kratbjerg og Grønholt Trinbræt.

## Bilag

CC0556G - Dækningskort 23-02-2021\_v2 .pdf

Kortbilag antennemast ved hillerødvejen 79.pdf

# Punkt 88: Beslutning om igangsætning af forslag til lokalplan N111 og tillæg 1 til Kommuneplan 2021

22/12207

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om igangsætning af ny lokalplan og tillæg til Kommuneplan 2021 for et friplejehjem nord for Nivå bymidte

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

I udviklingen af Nivå Bymidte har der været arbejdet med hvordan der kan placeres et plejehjem der kan imødekomme et behov for flere plejeboliger som følge af den demografiske udvikling i kommunen, og som det fremgår af kommunens plejeboligprognose fra marts 2022.

Der er truffet beslutning om at der skal udarbejdes et plangrundlag der muliggør opførelse af et friplejehjem i Nivå på Teglsøallé for at imødekomme behovet for plejeboliger.

Lokalplan for friplejehjem nord for Nivå bymidte blev prioriteret ved Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets møde den 2. februar 2022 som nr. 2 på listen over prioriterede lokalplaner. Årsagen til at der endnu ikke er fremlagt en sag om opstart af lokalplan for daginstitution i Kokkedal Nord er at det skal undersøges om grunden teknisk set kan anvendes til daginstitution. Lokalplanopstart afventer derfor dette og administrationen fremlægger i stedet de næste lokalplaner på prioriteringslisten til opstart.

### Formål med lokalplan

Formålet med lokalplan N111 er at muliggøre opførelsen af et friplejehjem i to-tre plan med ca. 76 plejeboliger. Byggeriet forventes at udgøre ca. 6.000 m<sup>2</sup>, svarende til en bebyggelsesprocent på omtrent 70-75%. Udvikler har oplyst, at det forventes, at byggeriet skal certificeres efter bæredygtighedsklassen DGNB Guld, i lighed med to lignende friplejehjem de er i gang med at opføre i hhv. Sorø og Gribskov kommuner. Dette valg har kommunen som myndighed dog ikke indflydelse på.

### Lokalplanområdet

Lokalplanområdet er beliggende umiddelbart nord for Nivå bymidte og øst for Islandshøjparken. Området ligger i byzone og udgør et areal på ca. 8.400 m<sup>2</sup>. Arealet er i dag en del af det boligområde, der er ved at blive opført på det omkringliggende areal. Den endelige afgrænsning af lokalplanens område afventer en forestående udmatrikulering.



### Planmæssige forhold

Lokalplanområdet er i henhold til Kommuneplan 2017 samt kommuneplan 2021, der forventes endeligt vedtaget i sommeren 2022, udlagt til boligområde med rammeområde NB20. Lokalplan N111 er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2021 og vil kræve en rammeændring, der muliggør en anvendelse til ”Offentlige formål – døgninstitution”. Ændringen af kommuneplanrammen kan gennemføres med tillæg 1 til Kommuneplan 2021.

Lokalplanområdet er omfattet af Lokalplan nr. 78 for et boligområde nord for Nivå Center. Lokalplanen blev vedtaget i december 2005, og den fastlægger anvendelsen i lokalplanområdet til boligformål. I forbindelse med endelig vedtagelse af Lokalplan N111, bliver Lokalplan nr. 78 delvist afløst indenfor den nye lokalplans område.

Der foretages en screening for miljøvurdering ved udarbejdelsen af lokalplanforslaget.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## **Retsgrundlag**

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

## **FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag**

Tilvejebringelsen af et plangrundlag, der muliggør etableringen af et plejehjem, er i overensstemmelse med FN's verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund samt målsætningerne om, at udbuddet af boliger skal være tilpasset udviklingen i befolkningssammensætningen fra byrådets Bolig-, Arkitektur- og Ejendoms politik: "Bygninger og byrum skaber liv".

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Indstilling**

At udarbejdelse af forslag til lokalplan N111 og tillæg 1 til Kommuneplan 2021 igangsættes

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

Godkender administrationens indstilling.

# Punkt 89: Beslutning om igangsætning af lokalplan for Humlebæk Center og kommuneplantillæg

22/10725

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om igangsætning af udarbejdelse af en ny lokalplan for Humlebæk Center, som erstatter dele af den eksisterende Lokalplan H34 for Humlebæk Bymidte fra 1998 samt kommuneplantillæg til Kommuneplan 2021.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

I 2016 købte TT-Partners Humlebæk Center med henblik på at omdanne det til et mere moderne og økonomisk bæredygtigt center. Byrådet besluttede dengang, at det var ønskeligt at se på udviklingen af hele Humlebæk bymidte, øst og vest for stationen, som en sammenhængende bymidte og som centeret er en integreret del af. I oktober 2021 vedtog Byrådet en strategisk helhedsplan for Humlebæk Bymidte, som omfatter området mellem Humlebæk Strandvej, Fredensborgvej, Teglgårdsvej og Kelleris fredningen. Planen indeholder en transformation af centret, nye boliger, nyt kulturhus med samling af flere velfærdsfunktioner, ny institution og nye byrum.

Ejerne af Humlebæk Center ønsker at udvikle det nuværende center så der gives bedre vilkår for at skabe liv i bymidten ved at tilføre nye moderne boliger og butikslokaler. I overensstemmelse med den vedtagne strategiske helhedsplan vil en sådan videreudvikling af centret skabe et mere rigt byliv i bymidten og udgøre en vigtig første etape i bymidtens samlede udvikling.

### Lokalplanens formål

Formålet med lokalplan for Humlebæk Bymidte er at muliggøre en realisering af 1. etape af den strategiske helhedsplan. I overensstemmelse med kommuneplanen vil det blive en tættere bydel med et blandet udbud af etageboliger, der kan imødekomme ønsket om blandede boligformer, som familieboliger, boliger egnede for seniorer, boliger til singler og bofællesskaber. Der vil fortsat være det samme udbud af dagligvarebutikker og butikker med udvalgsvarer og erhverv vil få lidt færre men nyere lokaler.

Lokalplanen omfatter også kommunens nuværende biblioteksgrund, hvor der vil arbejdes med en ny anvendelse til både daginstitution og seniorboliger, der kan blive aktuelt efter biblioteket er flyttet til et nyt centralt beliggende kulturhus ved stationen.

Den gode beliggenhed i forhold til offentlig transport understøttes af øget tilgængelighed for cyklende og gående. Lokalplanen vil forudsætte at nye boliger forsynes med parkering i kælder med tilkørsel direkte fra Fredensborgvej, hvilket betyder, at selve bymidten ikke belastes med væsentligt ny trafik.

Lokalplanen skal definere bestemmelser for bebyggelsens omfang, placering og arkitektur. Ligesom den skal fastlægge bestemmelser for et handelsstrøg med kantzoner gennem bymidten.

Herudover skal lokalplanen fastlægge bestemmelser, der sikrer private og offentlige byrum, som kan danne ramme for mødesteder på tværs af generationer, håndtere regnvand og introducere bynatur i bymidten.

I udarbejdelsen af lokalplanen forventes der at arbejde med følgende emner:

- Bæredygtighed i byggeri og byrum
- Kantzoner og diversitet i offentlige uderum
- Stedsidentitet

### Lokalplanområdet

Det skitserede lokalplanområde, der er godt 2,5 ha, er beliggende i den vestlige del af Humlebæk Bymidte lige nord for Fredensborgvej. Lokalplanen omfatter matr. nr. 11l, 1nh, 32, 1mg, del af 1lz, del af 29d samt dele af 7000q alle Krogerup, Humlebæk. Hele området ligger i byzone.

### Planmæssige forhold

#### Kommuneplan

Matr. nr. 11z Krogerup Humlebæk er i henhold til Kommuneplan 2017 omfattet af rammeområde HC06 og udlagt til Bymidte, kulturelle funktioner. En maksimal bebyggelsesprocent på 40% for området som helhed, en maksimal

bygningshøjde på 8 meter og maksimalt 2 etager. Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2017 eller 2021 og vil kræve en rammeændring idet der arbejdes med institution på bibliotekets område.

De resterende matrikler er omfattet af ramme HC01 og udlagt til Boligområde, Kontor- og serviceerhverv, Bymidte, Butikker, Publikumsorienterede serviceerhverv, Område til offentlige formål, Sundhedsinstitutioner, Daginstitutioner, Kulturelle institutioner, Trafikterminal. En maksimal bebyggelsesprocent på 75 % for området som helhed. Etageantallet skal være lavere end 4 etager hvor rammeområdet grænser op til eksisterende lavere boliger.

Der er ønske om fortætning af lokalplanområdet med boliger. Det er i tråd med byrådets vision om fortætning af de stationsnæreområder. En fortætning kan kræve et tillæg til kommuneplanrammerne, der muliggøre et højere byggeri og evt. højere byggeprocent.

#### Lokalplan

Hele det skitserede område er omfattet af Lokalplan H34 for Humlebæk Bymidte. Den nuværende lokalplan rummer ikke mulighed for omdannelse af centret. Dele af Lokalplan H34 vil blive aflyst i forbindelse med vedtagelse af en ny lokalplan.



Afgrænsning af lokalplanområdet er markeret med hvidt og indeholder Humlebæk Center og Humlebæk bibliotek + institutioner. Der kan ske mindre justeringer af lokalplanafgrænsningen i dialogen mellem centerejerne, DSB og Fredensborg Kommune.

Der foretages en miljøscreening ved udarbejdelse af lokalplanforslaget.

#### Inddragelse

Administrationen vil engagere lokalsamfundet i lokalplanarbejdes første fase.

### Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### Retsgrundlag

Planloven.

### FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

#### Byrådets arbejdsgrundlag

4. Bygninger og byrum skaber liv

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

I Fremtidens Humlebæk Bymidte skal bygninger og byrum danne rammen om den gode, aktive og trygge hverdag for alle i alle aldre. Der skal tænkes bæredygtige løsninger ind i bygning og byrum, så fortætning af bymidten sker i samspil med udvikling af bynær grønne områder. Fremkommelighed til bymidstens mange funktioner og til offentlig transport prioriteres og ligesom der er vægt på involvering af borgere, brugere og andre aktører.

## **FNs verdensmål**

### 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

I Fremtidens Humlebæk Bymidte arbejder vi med at gøre byen inkluderende og bæredygtige. Det sker ved at inddrage lokalsamfundet i beslutningsprocesserne, ved at fortætte bymidten og sikre god tilgængelighed i byrum og til offentlig infrastruktur.

## **Kompetence**

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

## **Indstilling**

1. At udarbejdelsen af en ny lokalplan for Humlebæk Center og kommuneplantillæg til Kommuneplan 2021 igangsættes.

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

Godkender administrationens indstilling. F og V tager forbehold for bygningshøjden.

## **Punkt 90: Sager behandlet på lukket møde den 31. maj 2022**

22/2524

### **Sagsfremstilling og økonomi**

5. Godkendelse af dagsordenen - Lukket
6. Orientering vedr. verserende byggesagsbehandling på Humlebæk strandvej 9a - LUKKET
7. Digitalt underskriftsblad den 31. maj 2022 - Lukket

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

5. Godkendelse af dagsordenen - Lukket  
Dagsordenen godkendt.

6. Orientering vedr. verserende byggesagsbehandling på Humlebæk strandvej 9a - LUKKET  
Sagen udsat.

7. Digitalt underskriftsblad den 31. maj 2022 – Lukket  
Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

## **Punkt 91: Sager på vej per 31. maj 2022**

21/32099

### **Beslutningstema**

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

### **Sagsfremstilling og økonomi**

Følgende sager forventes behandlet på kommende udvalgs møder:

August

- Orientering om snitflader mellem Fredensborg kommune og NSPV – herunder tilsyn.
- Forslag til lokalplan N110 for Nivå Bymidte, etape 2

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.

### **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

## **Punkt 92: Orientering per 31. maj 2022**

21/32095

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

Orienteringen tages til efterretning.

## **Punkt 93: Digitalt underskriftsblad den 31. maj 2022**

21/30654

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

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

#### **Bilag**

Godkendelsesark fra Plan- Trafik- og Klimaudvalget den 31. maj 2022 - åben.pdf

## Punkt 94: Orientering om status på A6

22/1130

### Beslutningstema

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

### Sagsfremstilling og økonomi

A6 er en statsvej

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

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

Modulvogntog på A6

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

Analysen af trafikken på A6

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

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

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

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

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

Scenarier

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

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

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

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

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

#### Trafikgruppens forslag

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

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

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

#### Midler afsat til A6

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

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

#### Sagsbehandling siden den 2. februar 2022

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

Sagsbehandling siden den 7. marts 2022

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

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.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje  
Færdselsloven

## **FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag**

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

## **FNs verdensmål**

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

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

Sagen skal ikke evalueres.

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

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

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

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

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

Orienteringen tages til efterretning.

## **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.