

REFERAT Udvalget for Infrastruktur og Trafik 2014-2017 d. 14-12-2016

Mødedato Onsdag d. 14. december 2016 kl. 17:00

Mødested Lilletrommen

Mødedeltagere Lars Søndergaard (V), Carsten Nielsen (A), Lars Simonsen (B), Flemming Rømer (O), Henriette Brandt Pedersen (Ø), Michael Randropp, Kim Bruun, Jens E. Pedersen, Nils Dyhring

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Overordnet formål og proces for Infrastrukturplan.....	4
Anvendelse af driftsmidler til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger i 2017.....	9
Orientering om fælleskommunalt samarbejde om idrætsarrangementer.....	11
Orientering om status vedr. modulvogntog på A6.....	13
Orientering vedr. Kystbanen.....	14
Orientering om Movias Trafikplan 2016.....	15
Orientering om transportkorridoren fra Helsingør til Køge.....	17
Sager på vej per 14. december 2016.....	19
Orientering.....	20

Punkt 29: Godkendelse af dagsordenen

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Michael Randropp - Pendlerklubben Kystbanen deltog fra pkt. 33

Kim Bruun deltog fra pkt. 35

Punkt 30: Overordnet formål og proces for Infrastrukturplan

16/26946

Beslutningstema

Beslutning om proces, formål og forventninger til arbejdet med Infrastrukturplan for Fredensborg kommune.

Udvalget for Infrastruktur og Trafik indstiller til beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

I de seneste år er drøftet en række behov for at samle planer og principper for infrastruktur og mobilitet i kommunen i en samlet infrastrukturplan.

Udvalget for Trafik og Infrastruktur drøftede input til proces og indhold for en sådan plan på udvalgets møde i maj 2016. I forbindelse med udmøntning af midler til Planstrategien 2015-2020 "Fremtidens Fredensborg" blev der afsat midler til udarbejdelse af en Infrastrukturplan. Administrationen igangsatte arbejdet med planen i efteråret 2016 efter tildeling af disse midler.

Infrastrukturplanens formål

Det overordnede formål med infrastrukturplanen er at skabe grundlag for de fremtidige politiske prioriteringer, og administrative beslutninger på trafikområdet.

Infrastrukturplanen tager afsæt i de overordnede sigtelinjer for kommunens udvikling, som er beskrevet i "Fremtidens Fredensborg Kommune - Plan- og Agenda 21 strategi 2015-2020". Den skal medvirke til at Fredensborg Kommune er en attraktiv kommune for både borgere og besøgende.

Infrastrukturplanen skal bidrage til, at trafikken og vejnettet i Fredensborg kommune tilpasses lokale, regionale og nationale målsætninger, svarer på fremtidens udfordringer og imødegår konkrete problemer og ønsker fra borgerne i de enkelte bysamfund – nu og i fremtiden.

Planen skal medvirke til at skabe en sammenhængende, grøn og trafiksikker infrastruktur til gavn for alle borgere, erhvervsliv, turister og pendlere. Den skal styrke mobiliteten i de enkelte bysamfund, give borgerne mulighed for at leve et sundt og aktivt liv og sikre et sammenhængende, kollektivt net – både internt i kommunen, og til knudepunkter udenfor kommune. Den skal styrke det politiske beslutningsgrundlag, og sikre omkostningseffektive løsninger på trafikområdet.

En langsigtet strategi og konkrete handlinger.

Det foreslås at den endelige infrastrukturplan opdeles i en strategidel med et 12-årigt sigte, og en konkret 4-årig handlingsdel.

Den strategiske del vil indeholde en overordnet strategisk plan for den trafikale udvikling i kommune med målsætninger, hensigter og prioriteringer, samt principper for eksempelvis klassificering af vej- og stinet, udformning af vej- og stityperne, ønskede hastigheder, udbygningsforslag, principper for skiltning, kampagneindsatser for trafiksikkerhed og cykling, grøn mobilitet, sammenhæng i trafiknettet mm.

Strategiplanens sigte er 12 år ligesom kommuneplanens planperioder. Derved kan der skabes synergi med overordnede udviklingsønsker og byudvikling i kommunen.

I handlingsplanen udpeges på baggrund af strategiplanen en række konkrete handlinger, der anbefales udført over en 4-årig periode. Handlingerne kan for eksempel være konkrete anlæg af stier, fartdæmpninger, lokale ombygninger, kampagner, samarbejder og opsætning af skiltning. Men kan også være analyser eller forprojekter, som skal skabe grundlaget for konkrete udførelser af projekter. Indsatserne i handlingsplanen er prioriteret i forhold til effekt, økonomi, efterspørgsel mv. Der kan så hvert fjerde år i 12-årsperioden udarbejdes en ny 4-årig handlingsplan, som grundlag for beslutning af hvilke projekter der kan indgå i budgetprocessen og sættes i gang.

Den samlede infrastrukturplan vil udpege løsninger i både et regionalt perspektiv – ind og ud af kommunen, et kommunalt perspektiv med sammenhæng mellem byerne, og et lokalt perspektiv – dér hvor borgerne bor.

Proces

Infrastrukturplanen gennemføres af Fredensborg kommunes administration. Der involveres rådgivere i relevant omfang til dele af processen.

Arbejdet med planen opdeles i følgende faser:

1. Analyse og borgerinddragelse

I analysefasen indsamles og analyseres data om den nuværende trafik (kollektiv, biler og cykler), trafikulykker, vej- og stinettet mm. Desuden udsendes spørgeskemaer og der afholdes møder med interessegrupper.

På baggrund heraf udpeges de væsentligste problemer i infrastrukturen og trafikken inden for blandt andet fremkommelighed, trafikikkerhed, vejudformning, utryghed, sammenhæng i stinettet, kollektiv trafik, miljøbelastning mm. set fra de forskellige trafikantgrupper.

Som afslutning på analysefasen afholdes bymøder i de enkelte bysamfund. Formålet med bymøderne er at gennemgå de problemer, som er udpeget i analysefasen, og drøfte med borgerne hvordan de opfatter problemernes omfang, vigtighed og prioritering. Borgerne giver også forslag til konkrete indsatser i planen.

Resultatet af analysefasen er en række notater som sammenfatter resultaterne af analyserne. Analysefasen afsluttes med udgangen af januar 2017.

Resultaterne fra analysefasen og bymøderne præsenteres for Udvalget for Trafik og Infrastruktur på deres møde d. 22. marts 2017.

2. Mål og Strategier

I denne fase opstilles mål og strategier for Infrastrukturplanen. I skemaet nedenfor er skitseret nogle af de områder som administrationen pt. arbejder med. Målsætningerne vil blive konkretiseres på baggrund af de udpegede problemer, borgernes input, faglige vurderinger, nationale og kommunale mål, økonomisk realisme, politiske input mm.

Udvalget for Trafik og Infrastruktur drøfter, prioriterer og beslutter mål, strategier og handlingstemaer på mødet den d. 22. marts 2017.

På baggrund af anbefalingerne fra Udvalget for Infrastruktur og Trafik udarbejdes en 12-årige strategiplan, som fremlægges for Udvalget for Trafik og Infrastruktur på mødet den 18. maj 2017 til efterfølgende beslutning i Plan-, Miljø og Klimaudvalget samt Byrådet.

3. Løsningskatalog

Der udarbejdes et løsningskatalog med forslag til løsninger som kan medvirke til, at opfylde de opstillede mål og strategier. Løsningskataloget drøftes i Udvalget for Infrastruktur og Trafik på mødet den 18. maj. Udvalget peger på de konkrete løsninger som vil være effektive at arbejde videre med for at opfylde strategiplanens målsætninger.

4. Konkrete handlinger / Udarbejdelse handlingsplan

På baggrund af løsningskataloget, anbefalinger fra Udvalget for Infrastruktur og Trafik, beslutninger i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget og Byrådet, samt budget herunder evt. resultat af budgetforhandlingerne arbejder administrationen forslag til en konkret 4-årig handlingsplan. Handlingsplanen indeholder de indsatser, som konkret planlægges realiseret og implementeret i den kommende 4-årsperiode.

Handlingsplanen drøftes på mødet i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 13. september 2017 til efterfølgende beslutning i Plan-, Miljø og Klimaudvalget.

5. Implementering

Efter vedtagelse af planen kan indsatserne i planen realiseres indenfor rammerne af eksisterende bevilling. Nogle indsatser eller principper er ikke afhængige af finansiering og kan implementeres i den daglige sagsbehandling eller ved omlægning i driften.

Afstemning af forventninger til mål og indhold i planen.

I Mål og Strategifasen opstilles konkrete mål og indsatser for infrastrukturen. For at afstemme arbejdet med planen i forhold til udvalgets forventninger har administrationen på nuværende tidspunkt opstillet nedenstående foreløbige liste, som giver et billede af nogle af de områder, der forventes at blive opstillet mål for. Listen giver endvidere eksempler på indsatser der kan medvirke til at nå de enkelte mål.

Det er vigtigt at understrege at listen ikke er komplet og at målene i det videre arbejde skal konkretiseres. Administrationens anbefaler at udvalget drøfter, hvorvidt listen er samstemmende med de forventninger som udvalget har

til arbejdet med planen.

På mødet i marts 2017 får Udvalget for Trafik og Infrastruktur mulighed for at drøfte og anbefale prioritering af mere konkrete mål.

Foreløbigt mål	Eksempler på indsatser der kan medvirke til at nå målet
Forbedring af trafikikkerheden i kommunen.	Ombygninger af sorte strækninger og grå pletter, fartdæmpning, kampagner, massetiltag som fx 2-minus-1-veje.
Forbedring af kvaliteten af den kollektive trafik internt i kommunen, og til knudepunkter uden for kommunen	Optimering af busnet og flexitur, information, forbedring af busstoppesteder, bedre omstigningsmuligheder, arbejde for forbedring af kystbanen mm.
Forbedre forholdene for pendlere.	Information, optimering af sammenhæng mellem cykel og tog, arbejde for forbedring af kystbanen og motorvejsforbindelser mod KBH.
Overensstemmelse mellem udformning og funktion	Ensartede principper for udformning af veje og stier i forhold til deres trafikale funktioner og omgivelser, hastighed og trafikmængder.
Bedre sammenhæng i trafikstinettet.	Fjernelse af missing links, bedre sammenhæng til stationer, skoler og centre, skiltning og belysning.
Forbedring af fremkommeligheden på det overordnede vejnet	Samarbejde med staten, vej- og krydsforbedringer og fjernelse af trængselspletter på det kommunale vejnet.
Øge trygheden dér hvor folk bor	Dæmpning af farten, anlæg af stier, omlægning af trafik.
Øge den grønne mobilitet	Mobilitetsplaner for virksomheder, indsatser for køretøjer med lav klimabelastning, kampagner for cykling, samkørselsordninger
Medvirke til at borgerne kan få et sundt og aktivt liv	Anlæg af stier, prioritering af tilgængelighedstiltag, kampagner om cykling, gang og bevægelse, information.
Styrke prioritering af helhedsorienterede og effektive løsninger	Beregning af indsatsernes effekt, valg af veldokumenterede langsigtede løsninger, pilotforsøg med uafprøvede tiltag, opstille prioriteringsmodel.

Politisk beslutningsproces

Det er som udgangspunkt Udvalget for Infrastruktur og Trafik der jf. sit kommissorium har den løbende sparring med administrationen om infrastrukturplanen og dens indhold. Møderne i Udvalget for Infrastruktur og Trafik vil på nogle punkter have karakter af workshops, hvor der er åben dialog om de emner der drøftes. Det foreslås at Plan-, Miljø og Klimaudvalget beslutter processen (som er beskrevet i denne dagsorden) og den endelige handlingsplan, og at Byrådet godkender den 12-årige strategiplan.

Politiske møder:

- 14. december 2016. Udvalget for Infrastruktur og Trafik drøfter formål, proces, forventninger til mål og indhold, tidsplan og økonomi, og indstiller til Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.
- 10. januar 2017. Plan-, Miljø- og Klimaudvalget beslutter formål, proces, forventninger til mål og indhold, tidsplan og økonomi.
- 22. marts 2017. Udvalget for Infrastruktur og Trafik præsenteres for hovedresultaterne fra analyser og borgermøder, drøfter og beslutter forslag til mål og strategier samt drøfter forslag til løsninger som kan indarbejdes i et *løsningskatalog*. Administrationen foreslår at dette punkt på mødet har karakter af en workshop af ca. 1 times varighed.
- 18. maj 2017. Udvalget for Infrastruktur og Trafik indstiller *strategiplan* til beslutning i Byrådet via Plan-, Miljø- og Klimaudvalget. Udvalget for Infrastruktur og Trafik drøfter *løsningskatalog* og peger på indsatser, der anbefales indarbejdet i den 4-årige *handlingsplan*. Administrationen foreslår at dette punkt på mødet har karakter af en workshop af ca. 1 times varighed.
- 30. maj 2017: Plan-, Miljø- og Klimaudvalget drøfter *strategiplan* og indstiller i til efterfølgende godkendelse i Byrådet. Den 12-årige strategiplan kan evt. sendes i høring herefter eller afvente den konkrete 4-årige handlingsplan. Plan-, Miljø- og Klimaudvalget anbefaler endvidere løsningskatalog.
- 13. september 2017. Udvalget for Infrastruktur og Trafik drøfter den 4-årige *handlingsplan* og indstiller efterfølgende til beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Økonomi

Der skelnes mellem midler til udarbejdelse af infrastrukturplanen og til implementering af den.

Midler til udarbejdelse

Ved udmøntning af midler til Planstrategien 2015-2020 "Fremtidens Fredensborg" blev der afsat en anlægsbevilling på 550.000 kr. i 2016 til udarbejdelse af infrastrukturplanen. Udgifterne til udarbejdelse af planen forventes fordelt med 50.000 kr. i 2016 og 500.000 kr. i 2017. Midlerne forventes at dække den proces og det detaljeringsniveau som er beskrevet ovenfor.

År	2016	2017
Budget til planudarbejdelse.	50.000	500.000

Midler til implementering

I budgetaftalen for 2017 – 2021 er der til "Implementering af trafikale infrastrukturplan for hele kommunen herunder en samlet plan for skiltning og budget til nye stier" afsat 4 mio. kr. i 2017 og 2 mio. kr. årligt i 2018-2021 og 0,45 mio. kr. i 2022.

År	(mio kr)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Budget til implementering		4,0	2,0	2,0	2,0	2,0	0,45
Tidligere disponeret		4,0	2,0	1,0			

Rest til disponering			1,0	2,0	2,0	0,45
----------------------	--	--	-----	-----	-----	------

I sag om udmøntning af anlægsmidler til stier og trafikikkerhed i 2017, som blev behandlet på Plan-, Miljø- og Klimaudvalgets møde i oktober 2016 besluttede udvalget at i alt 7 mio. (4 mio. i 2017, og 3 mio. ud af de 4 mio. der er afsat i 2018 og 2019) blev afsat til sti mellem Nivå og Humlebæk og sti langs Egedalsvej.

Dette betyder at der til implementering af infrastrukturplanens handlingsplan resterer et budget på i alt 5,45 mio i perioden 2019 – 2022. Udmøntning af disse midler til konkrete projekter vil ske i forbindelse med vedtagelse af handlingsplanen ultimo 2017. Der vil derudover være midler i anlægsbudgettet til trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger på 1,5 mio. kr. årligt som evt. kan disponeres til finansiering af indsatser i Infrastrukturplanen.

Midlerne til skilte og lignende forventes i et mindre omfang at kunne rummes inden for driftsmidlerne på politikområde 3. Veje og trafik.

Eventuelle yderligere midler til realisering af Infrastrukturplanen vil kræve særskilt bevilling.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At infrastrukturplanens overordnede formål godkendes.
2. At processen for arbejdet med infrastrukturplan godkendes.
3. At udvalget drøfter forventninger til planen for så vidt angår opdeling i en 12-årig hhv. 4-årig del, samt skitsen til mål og indhold.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Anbefaler administrationens indstilling.

Punkt 31: Anvendelse af driftsmidler til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger i 2017

15/33463

Beslutningstema

Udmøntning af driftsbudget til trafikikkerhed i 2017.

Udvalget for Infrastruktur og Trafik indstiller til Plan-, Miljø- og Klimaudvalget for så vidt angår projekternes relevans for fremme af trafikikkerheden i kommunen.

Sagsfremstilling og økonomi

I kommunens driftsbudget for 2017 indgår 1,8 mio. kr. til trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger. Bevillingen på 2,0 mio. kr. årligt. blev givet fra budget 2011 og frem. Niveauet er korrigeret med -0,2 mio. kr. på grund af de årlige prioriteringsbidrag og reduceret pris - og lønfremskrivning (En yderligere mindre korrektion for 2017 skal indarbejdes).

Driftsbudgettet foreslås disponeret som det fremgår af nedenstående tabel:

Forslag til disponering af driftsmidler til trafikikkerhed i 2017		
Indsats	Disponeret [mio. kr.]	Bemærkning
1.Parkering/fartdæmpning på Gl . strandvej i Humlebæk Fiskerleje	0,2	Projekt i samarbejde med beboere og foreninger i området. I overensstemmelse med beslutning i PMK den 1. juni 2016
2.Skiltning på Cykelstier	0,4	Skiltning som anbefalet af PMK 2. juni 2015 (del af bronzepakken for cykelindsatser). Opsætningen af skilte sker ud fra de principper som opstilles ifbm. infrastrukturplanen.
3.Kampagner og skolesamarbejde	0,25	Trafikkerhedskampagner og samarbejde med skoler om trafikikkerhed.
4.Mindre analyser og tiltag.	0,25	Diverse analyser og mindre tiltag for at forbedre trafikikkerheden
5.Cyklister i Sørup	0,2	Til opstart af projekt besluttet af PMK den 15. januar 2015
6.Omkostninger til projektledelse	0,5	
I alt	1,8	

Udgifterne i skemaet er af overslagsmæssig karakter og der kan derfor ske mindre forskydninger mellem beløbene når indsatserne realiseres.

Projekt på Avderødvej

Projektet om Trafikkering af Avderødvej blev besluttet igangsat af Plan-, Miljø- og Klimaudvalgte den 4. oktober 2016. Udvalget for Infrastruktur og Trafik behandlede sagen på mødet den 22. september 2016. Projektet var planlagt udført i 2016, men blev indstillet udsat som følge af uforudsete økonomiske udfordringer på Politikområde 3 (ekstraordinær pris- og lønkorrektion og vintertjeneste højere end afsat budget).

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget genbehandlede denne sag på mødet den 5. december og besluttede at projektet på Avderød kan finansieres i 2017 som følge af en tilbagebetaling fra Movia efter opgørelse af regnskabsår 2015.

Dermed vil der i 2017 udover ovenstående projekter også udføres trafiksikring af Avderødvej for 0,6 mio. kr. Udførelsen kombineres med forbedret afvanding og nyt slidlag på dele af strækningen. Projektets udformning forelægges til særskilt politisk beslutning.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At anvendelse af driftsmidler til trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger i 2017 godkendes.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Anbefaler administrationens indstilling, idet det præciseret vedr. pkt 5 Cyklister i Sørup at de afsatte midler finansierer opstart af et projekt i dialog med borgere i Sørup, herunder udarbejdelse af skitseprojekt.

Punkt 32: Orientering om fælleskommunalt samarbejde om idrætsarrangementer

16/33575

Beslutningstema

Orientering om fælleskommunalt samarbejde om retningslinjer for afholdelse af idrætsarrangementer på kommunale veje.

Sagsfremstilling og økonomi

Fælles regler

Trafiknetværk Nordsjælland er et samarbejde om trafiksikkerhed mellem alle kommuner og politiet Nordsjælland om trafiksikkerhed.

Netværket samarbejder og udveksler erfaringer om blandt andet vejtekniske tiltag, forebyggelse og kampagner, vej- og trafikdata, retningslinjer og procedurer mm.

På seneste seminar i netværket i september blev der nedsat en arbejdsgruppe, som skal arbejde for at lave fælles retningslinjer for afholdelse af idrætsarrangementer på kommunale veje.

Arbejdsgruppen skal dels sørge for en ensartet og forenklet ansøgningsprocedure på tværs af kommunerne og dels arbejde på at kommunerne vedtager og implementerer ensartede retningslinjer, krav og opfølgningsprocedurer overfor arrangørerne. Fredensborg kommune deltager i arbejdsgruppen.

De fælles procedurer og retningslinjer vil dels gøre det lettere for arrangørerne når de skal ansøge og vil forenkle sagsbehandlingen i kommunerne.

I dag mødes ansøgere med forskellige krav og procedurer fra kommune til kommune. Arbejdsgruppen arbejder blandt andet for en ensartet og forenklet ansøgning vil digital tjeneste og for en større sammenhæng til politiet, som ligeledes skal godkende større idrætsarrangementer.

Arbejdsgruppens forslag til ansøgningsprocedure og retningslinjer fremlægges på næste seminar i netværket i september 2017, og forventes vedtaget i kommunerne herefter.

Konkret arrangement i Fredensborg kommune

I Fredensborg kommune afvikles flere idrætsarrangementer i løbet af året. Udvalget for Infrastruktur og Trafik har tidligere vist interesse for retningslinjerne overfor KMD Ironman, da der i forbindelse med dette arrangement i 2015 blandt andet var problemer med trafikafviklingen til ejendomme på ruten.

Administrationen skærpede i forbindelse med arrangementet i 2016 kravene til KMD-Ironman, med forlangende om tydeligere skiltning, bedre orientering til beboere, fuld adgang til alle ejendomme, trafik-officials med lokalkendskab til området samt skærpede krav til afrensning af graffiti på vejene.

Administrationens indtryk er at trafikafviklingen i årets arrangement var betydeligt forbedret i forhold til 2015, og at KMD har forøget deres opmærksomhed i forhold til adgang til ejendomme og graffiti.

Der var dog nogle trafikafviklingsskilte som indeholdt forkerte oplysninger og var opstillet forkert. Dette skal forbedres i 2017. Der var desuden konstateret enkelte eksempler på graffiti på vejen. Dette er fjernet af KMD efter dialog med kommunen. Der vil i 2017 blive stillet en tidsfrist for afgrænsning af graffiti.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Orienteringen taget til efterretning.

Punkt 33: Orientering om status vedr. modulvogntog på A6

16/24749

Beslutningstema

Orientering om den igangværende sag om modulvogntog på A6 gennem Fredensborg.

Administrationen vil på mødet gennemgå sagens udvikling, den alternative ruteføring, parternes argumenter og status i forhold til dialogen med Folketinget, Vejdirektoratet mm.

Sagsfremstilling og økonomi

Af Trafikaftalen 2014, som er en aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti i 2014, fremgår at en række strækninger kan inddrages i vejnettet til modulvogntog. En af disse strækninger er A6 mellem Helsingør og Hillerød. Udvalget blev orienteret om trafikaftalen på mødet den 27. august 2014, herunder også muligheden for at A6 kunne forberedes for modulvogntog. Udvalget tog orienteringen til efterretning. Udvalget var dog på daværende tidspunkt ikke vidende om at denne mulighed aktuelt ville blive udnyttet.

I foråret 2016 blev kommunen opmærksom på at der var aktuelle planer i Vejdirektoratet om at lave fysiske ændringer på A6 med henblik på at muliggøre og dermed tillade kørsel med modulvogntog på A6 gennem Fredensborg. Dette har fået et enigt Byråd til at tilkendegive at de ikke ønsker at der skal køre modulvogntog på denne strækning. En lang række borgere i Fredensborg er ligeledes imod kørsel med modulvogntog. Der er etableret en borgergruppe som har indsamlet underskrifter, som er afleveret til Transportministeren.

Baggrunden for at Byrådet er imod kørsel med modulvogntog er at A6 gennem Fredensborg er indrettet som og har funktion af en almindelig bygade, med lette trafikanter på tværs og på langs, ind- og udkørsler til private ejendomme, små rundkørsler og to signalanlæg som benyttes af skoleelever og det nærliggende blindehjem. Modulvogntog på denne strækning vil være til skade for trafiksikkerheden og skabe utryghed i byen.

Byrådet mener ikke at der er behov for kørsel med Modulvogntog på denne del af A6. Dette er begrundet i et notat, hvori nogle af de største internationale og nationale operatører inden for transport og logistik (Schenker, DHL og DSV) tydeligt tilkendegiver at de ikke ser noget behov for at kunne køre med modulvogntog på A6 mellem Hillerød og Helsingør. Der er hverken terminaler eller industri i nærheden af denne vej og der er ikke transitkørsel på tværs i dette område som er lønsom at afvikle på modulvogntog.

Transportoperatørerne vil, hvis der skulle opstå et behov i fremtiden, foretrække at benytte en anden ruteføring via Helsingørmotorvejen og Isterødvejen, som i dag allerede kan anvendes for modulvogntog inden for de regler der er herfor.

Fredensborg kommune har overfor Vejdirektoratet peget på denne alternative ruteføring, som Vejdirektoratet pt. er ved at vurdere, og har overfor folketingets Trafikudvalget dokumenteret at der ikke er behov for kørsel med modulvogntog på strækningen. Byrådet har aftalt foretræde for Folketingets Trafikudvalg den 1. december 2016, hvor sagen fremlægges.

Det fremgår af trafikaftalen at strækningen af A6 mellem Helsingør og Hillerød *kan* indgå i vejnettet til modulvogntog, men ikke at den *skal*. Det er altså ikke i modstrid med Trafikaftalen hvis der *ikke* tillades modulvogntog på A6.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Orienteringen taget til efterretning.

Punkt 34: Orientering vedr. Kystbanen

15/6987

Beslutningstema

Orientering om sporarbejder på Kystbanen og fra borgermøde mellem Pendlerklubben, Banedanmark og DSB.

På mødet i Udvalget for Trafik og Infrastruktur vil formand for Pendlerklubben Michael Randropp give en orientering fra mødet den 17. november. Desuden gives en kort orientering om kommende prisstigninger på Kystbanen.

Sagsfremstilling og økonomi

Orientering fra Banedanmark

Fredensborg kommune har modtaget nedenstående information fra Banedanmark.

”Banedanmark har siden august intensiveret arbejdet med at få en mere robust tidsplan for det kommende sporopbygningsprojekt på Kystbanen og har derfor valgt at gennemføre sporarbejdet i sommerferierne i 2017 og 2018 i stedet for at gennemføre hele projektet i 2017.

Med ændringen bliver den planlagte spærring i 2017 reduceret fra otte uger til seks uger. Desuden vil der hverken være sporspærringer i Kr. Himmelfartsferien eller i pinsen i 2017, som det ellers var planlagt.

Udførelsen af projektet gennemføres nu over to år, i 2017 og 2018, således at strækningen Rungsted Kyst – Helsingør totalspærres i seks uger i 2017, mens strækningen Hellerup-Helsingør totalspærres i seks uger i 2018.

Alt sporarbejde nord for Rungsted Kyst St., samt arbejde med stibroerne gennemføres i 2017, mens alt sporarbejde fra Rungsted Kyst til Hellerup gennemføres i 2018 sammen med reoveringen af de sporbærende broer på hele strækningen.

Det opdaterede spærringsmønster er således:

2017: Strækningen Rungsted-Helsingør spærres i seks uger fra den 24. juni

2018: Strækningen Hellerup-Helsingør spærres i seks uger i 2018”

Møde med Banedanmark m.fl.

Torsdag den 17. november 2016 afholdt Pendlerklubben på Kystbanen et møde med deltagelse af Banedanmark, DSB og Fredensborg kommune om forholdene på Kystbanen generelt og specifikt om de kommende sporarbejder på Kystbanen i 2017 og 2018, herunder håndtering af de gener som det vil give for passagererne på Kystbanen.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Udvalget tog orienteringen til efterretning, idet udvalget anbefaler at Borgmesteren via 6-kommunesamarbejdet påpeger ulemper for kommunens borgere ved ny takststruktur. Udvalget anbefaler endvidere at der på kommunens hjemmeside orienteres om kommende arbejder på Kystbanen.

Punkt 35: Orientering om Movias Trafikplan 2016

16/28253

Beslutningstema

Orientering om Movias Trafikplan 2016.

Trafikplanen har været i høring i kommunerne. Høringsperioden er afsluttet. Høringsperioden har været forskudt i forhold til udvalget møder. Høringen blev derfor behandlet i udvalget for Plan-, Miljø- og Klimaudvalget den 2. november 2016.

Sagsfremstilling og økonomi

Trafikplanen

Trafikplanen udarbejdes af Movia og er det dokument der opstiller rammerne for, hvordan den kollektive trafik skal udvikle sig i Region Hovedstaden i forhold til 8 fokusområder. Planen skal bruges til at bestemme, hvor Movia skal lægge deres fokus i det fremtidige arbejde, hvilke emner der skal lægges vægt på i forbindelse med udbud af den kollektive trafik samt hvordan disse evalueres.

Trafikplan 2016 har været udsendt i høring hos alle kommuner i Region Hovedstaden. Høringsfristen var den 5. december 2016.

De væsentlige kommentarer ift. afgivelse af høringsvar til Trafikplanen var efter administrationens vurdering nedenstående punkter:

Det strategiske net

Det strategiske net indeholder de vigtigste busruter i Region Hovedstaden. Administrationen vurderer at kommunens nye R-linje mellem Kokkedal St. og Fredensborg St. bør indgå i dette net.

Udfordringer ved den nye cityring

Ved åbningen af Cityringen i 2019 vil behovet for kollektiv busdrift falde i nærheden af Cityringens driftsområde og medføre et fald i passagertallet i den centrale del af København. Dette vil medføre lukning af buslinjer og vil i kraft af den udgiftsfordeling som er gældende, give en stigning i Fredensborg Kommunes betaling til Movia. Stigningens størrelse er endnu ukendt, da det afhænger meget af, hvordan Københavns Kommunes busdrift udvikler sig, administrationens vurdering er at Fredensborg Kommune ikke vil blive ramt særligt hårdt af udviklingen og at en stigning i udgifterne højst vil være på 100.000 kroner pr. år fra 2019 og frem. Dette forventes at kunne rummes inden for det eksisterende budget.

Kundetilfredshed

Trafikplanen fastholder at mindst 95 % af de rejsende skal være tilfredse med rejsen og at andelen af meget tilfredse skal stige til 25 %. Tilfredsheden i 2015 var 72 % tilfredse og 23 % meget tilfredse. En del af indsatsen for at opnå dette er at forbedre forholdene på stoppesteder og terminaler. Administrationen vurderer at kommunen skal bakke op om sådanne tiltag, da det kan være en forholdsvis billig måde at forbedre kvaliteten af det samlede busprodukt. Trafikplanen vil give mulighed for at Movia kan hjælpe med sådanne tiltag gennem rådgivning og udarbejdelse af standarder.

Miljø

Trafikplanen stiller meget ambitiøse mål for klimaforbedringerne i den kollektive transport. Målet er overordnet at afskaffe brugen af fossilt brændstof som drivmiddel. Dette skal ske ved at benytte el, brint, biodiesel eller andre alternative drivmidler. Omkostningen ved ændringen vil efter Movias beregninger, give en stigning i udgifterne på 6,5 pct. over det nuværende niveau. Dette skal dog tages med forbehold, da forudsætningerne i forhold til teknologiens udvikling, samt prisen for teknologi og diesel er vanskelige at forudsige. Movias andet forslag er at man fastholder nul-scenariet med en CO2-reduktion på 40 pct. i 2020, 44 pct. i 2025 og 55 pct. i 2030.

Det er især planens mål omkring fossilfrihed og derved CO2-neutralitet der har betydning for Fredensborg kommunes økonomi da det betyder en stigning i udgiften. Administrationen vurderer at kommunen skal bakke op om sådanne tiltag, da målet spiller godt sammen med kommunens øvrige mål om at nedbringe CO2 udledningen i kommunen med 25 % i 2020. Realisering af målet vil medføre en øget udgift til busdriften i takt med at der omlægges til fossilfrit brændsel. Når målet er fuldt realiseret i 2030 vil udgiften for Fredensborg Kommune være 0,9 mio. kr. over det nuværende budget. En stor del af udgiftsstigningen vil ligge i slutningen af perioden. Indfasningen vil ske i forbindelse med udbud af de enkelte linjer, og stigningen vil således ligge i perioden 2025-2030, hvor mange af de kommunale linjer skal i udbud. Frem til disse udbud vil der ikke være en stigning i omkostningerne som konsekvens af de nye miljøkrav. Udgiftsstigningen kan på nuværende tidspunkt ikke dækkes indenfor eksisterende budget.

En kortfattet udgave af trafikplanen ”Forslag til Trafikplan 2016 – kort fortalt” er vedlagt som bilag til sagen. Bilagets 2 sidste sider giver en kort gennemgang af målsætningerne i planen.

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede at afgive høringsvar indeholdende:

- En tilkendegivelse af at Fredensborg Kommune ønsker at den nye linje 365R optages i det strategiske net
- At Fredensborg Kommune er forberedt på at håndtere den økonomiske udfordringen der opstår som følge af åbningen af den nye metrolinje i København
- At Fredensborg Kommune bakker op om de nye mål for kundetilfredsheden
- At Fredensborg kommune som klimakommune bakker op om Trafikplanens mål om fossilfrihed ud fra de forudsætninger, der er opstillet i planen.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Orienteringen taget til efterretning.

Punkt 36: Orientering om transportkorridoren fra Helsingør til Køge

15/32791

Beslutningstema

Udvalget for Infrastruktur og Trafik samt Plan-, Miljø- og Klimaudvalget orienteres om transportkorridoren.

Sagsfremstilling og økonomi

Udvalget for Infrastruktur og Trafik samt Plan-, Miljø- og Klimaudvalget har ønsket en orientering om transportkorridoren.

Hvad er Transportkorridoren?

Transportkorridoren er en statslig arealreservation fra starten af 1970'erne til infrastruktur (vej / jernbane / højspændings- og naturgasledninger). Transportkorridoren, der er fastlagt i Fingerplan 2013, strækker sig fra Helsingør til Køge. Mellem Helsingør og Kokkedal løber korridoren langs motorvejen med en bredde på ca. 700 m. Fra Kokkedal drejer korridoren vestover i en bredde på ca. 1 km. Transportkorridorens forløb gennem Fredensborg Kommune ses på nedenstående kortudsnit.



Hvad betyder Transportkorridoren?

Fingerplan 2013 bestemmer, at den kommunale planlægning skal sikre, at transportkorridorens landzonearealer friholdes for yderligere permanent bebyggelse og anlæg, bortset fra bebyggelse og anlæg som er nødvendige for driften af landbrugsejendomme.

Det betyder, at Fredensborg Kommune ved ansøgninger om landzonetilladelse til byggeri eller anlæg i transportkorridoren enten skal meddele et afslag eller meddele en tilladelse med et vilkår om, at der tinglyses servitut om at den pågældende bygning eller anlæg fjernes, når korridoren skal udnyttes til infrastruktur. I Fredensborg Kommune er eksempelvis Nivå Golfbane etableret med en sådan tinglyst servitut.

For landbrugsejendomme gælder, at de til landbrugsdriften nødvendige bygninger og anlæg kan etableres uden landzonetilladelse og dermed også uden servitutter om fjernelse.

Tidligere driftelse af transportkorridoren

Der pågik sårlig i 2011 en omfattende debat om Transportkorridoren og Ring 5. I Fredensborg Kommunes blev en sag herom behandlet i det daværende Plan- og Klimaudvalg og Miljø- og Teknikudvalg samt i Økonomiudvalget og Byrådet. Den daværende sagsfremstilling, indstillinger og Byrådets beslutning kan ses i referat fra byrådsmødet den 31. oktober 2011.

Efter 2011 er der ikke mindst på foranledning af Fredensborg Kommune sket to væsentlige justeringer i forhold til Transportkorridoren:

1. Korridoren, der oprindeligt var 1 km bred i hele sit forløb, er blevet fjernet på den østlige side af Helsingørsmotorvejen, således at korridoren her nu er ca. 700 meter bred.
2. Korridoren er indarbejdet i det landsdækkende datasystem PlansystemDK, der samler alle data om lokalplaner, kommuneplaner og nu også Fingerplanen. Dermed har grundejere og ejendomsagivere nu væsentlig bedre mulighed end tidligere for at blive informeret om Transportkorridoren.

Seneste nyt

Der var den 20. oktober 2015 fremsat forslag til folketingsbeslutning om at opheve arealreservationen til Transportkorridoren i den såkaldte Ring 5-transportkorridor i Nordsjælland.

Der er desuden et løbende arbejde i gang med revision af planloven. Som en del af dette arbejdes der med revision af landsplandirektiv for hovedstadsområdet (Fingerplanen 2013). Kystkiler og transportkorridoren som planlægningen i Fredensborg kommune er berørt af, indgår også i dette arbejde.

Arbejdet kører i to spor:

- I spor 1 (det hurtige spor) har der været fokus på mere afgrænsede ændringer, der aktuelt trænger sig på. Her har Fredensborg Kommune i maj 2016 afgivet svar vedr. konkret steder hvor planlægningen har været begrænset af fingerplanen på en u hensigtsmæssig måde.
- I spor 2 er fokus på de mere overordnede principper og bestemmelser for hovedstadsområdets planlægning, eksempelvis transportkorridorer, afgrænsningen af de fire geografiske delområder, nye rammer for byudvikling mv. Det er hensigten, at de ændringer, der viser sig behov for under spor 2 vil skulle gennemføres med virkning i 2018. De politiske drøftelser om Fredensborg Kommunes input til arbejdet i spor 2 vil ske i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

En revision af Fingerplanen står højt på regeringens dagsorden, og ministeriet har oplyst at det er afgørende at få kommunernes input til revisionen. Bormestrene i de berørte kommuner var af Erhvervs og Vækstministeriet d. 22. november 2016 inviteret til et møde vedr. Fingerplanen. Opsamling på dette møde var ved dagordenens udsendelse endnu ikke modtaget.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Orienteringen taget til efterretning.

Punkt 37: Sager på vej per 14. december 2016

14/3350

Beslutningstema

Udvalget orienteres om sager der er planlagt til behandling.

Sagsfremstilling og økonomi

Listen over sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder. Sager opført på listen kan flytte dato, nye sager kan komme til, og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

- Retningslinjer for idrætsarrangementer på kommunens veje

Følgende emner indgår i infrastrukturplanen:

- Principper for borgeres betaling af fartdæmpende foranstaltninger o.l.
- Eksempler på behovet for at øge bredden af veje i forhold til trafikmængden

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Udvalget for Infrastruktur og Trafik.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Orienteringen taget til efterretning.

Følgende sager tilføjes:

- Knallerter på cykelstier
- Principper for skilte langs veje ift. fremkommelighed på vejene.

Punkt 38: Orientering

Beslutning i Udvalget for Infrastruktur og Trafik den 14-12-2016

Formanden orienterede om der udsendes pressemeddelelse vedr. Trafikprojekt Niverødvej.

Kim Bruun orienterede om at nye data viser en stort stigning i færdselsikkerheden i og Fredensborg Kommune og Nordsjælland som helhed. På udvalgte strækninger sker en særlig indsats ift. hastighed, bl.a. Helsingør motorvejen.