

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

d. 05-05-2025

Mødedato Mandag d. 05. maj 2025 kl. 17:00

Mødested Stortrommen

Mødedeltagere Lars Simonsen (B), Tinne Borch Jacobsen (U), Louise Mehnke (A), Carsten Nielsen (A), Thomas von Jessen (C), Bent Fischer-Nielsen (F), Carsten Bo Nielsen (L)

Indholdsfortegnelse

Træffetid.....	3
Godkendelse af dagsorden.....	4
Beslutning om revitalisering af NSPV - Fase 2: Bilag til Samarbejdsaftale.....	5
Beslutning om input til revision af Fingerplan 2019 for Hovedstadsområdet.....	9
Beslutning om drøftelse af input til forslag til Kommuneplan 2025.....	15
Beslutning om ændrede retningslinjer i Kommuneplan 2025 for størrelsen af ridehaller.....	18
Beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan K111 boligområdet Ullerødgaard samt tillæg nr. 1.....	22
Beslutning om Trafiksanering af Kongevejen i Fredensborg.....	26
Beslutning om steler i Sletten.....	30
Beslutning vedr. påtænkt principtilladelse om udstykning af Plantagevej 17, Fredensborg.....	33
Orientering per 5. maj 2025.....	34
Sager på vej per. 5. maj 2025.....	35
Digitalt underskriftsblad.....	36

Punkt 53: Træffetid

22/28792

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

Lars Egedal havde foretræde vedrørende sag nr. 58 ”Beslutning om ændrede retningslinjer i Kommuneplan 2025 for størrelsen af ridehaller”

Grundejer Kamilla Vig Jensen havde foretræde vedrørende sag nr. 62 ”Beslutning vedr. påtænkt princip tilladelse om udstykning af Plantagevej 17, Fredensborg”

Punkt 54: Godkendelse af dagsorden

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

Dagsorden godkendt.

Punkt 55: Beslutning om revitalisering af NSPV - Fase 2: Bilag til Samarbejdsaftale

25/8457

Beslutningstema

Byrådet skal godkende ”Bilag 1 - Overførte opgaver til NSPV” og ”Bilag 2 – Styringsmodel ift. NSPV og Ejerkommunerne” (tidligere bilag 1B) til Samarbejdsaftale.

De to dokumenter vedlægges denne sag som bilag 4 og bilag 6.

Byrådet orienteres om Ydelsesbeskrivelser (Driftsaftaler).

Disse dokumenter vedlægges denne sag som bilag 8, 9, 10 og 11.

Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet besluttede den 26. februar 2024 i sag 21 at igangsætte revitaliseringsprojektet om NSPV 2.0. Revitalisering af NSPV har haft til formål at sikre et bedre ejerskab, bedre og tydeligere dialog, samt klarhed i forventningerne til de overførte opgaver, både politisk og administrativt.

Ifølge opdateret kommissorium, som blev vedtaget af Byrådet den 16. december 2024, sag 134, har arbejdet bestået af to faser. Fase 1 blev godkendt af Byrådet den 24. juni 2024 sag 81. Fase 2 forelægges med denne sag, idet der er skabt et samlet samarbejds- og styringsgrundlag, som skal godkendes politisk i de to ejerkommuner, hvorefter det skal godkendes i Ankestyrelsen.

Styringsgrundlaget består af Ejerstrategi, Samarbejdsaftalen med ”Bilag 1 - Overførte opgaver til NSPV” og ”Bilag 2 - tidligere bilag 1B – Styringsmodel ift. NSPV og Ejerkommunerne” samt ”Bilag 3 – Samarbejdsbeskrivelse”.

Beslutning og orientering forelægges parallelt i begge ejerkommuner.

Arbejdsproces

Hele samarbejds- og styringsgrundlaget er gennemgået i arbejdsgrupper, som beskrevet i kommissoriet. Samarbejds- og styringsgrundlaget er gennemgået og drøftet med henblik på at opnå synergier og yderligere kompetenceoverførelse til NSPV.

Samarbejds- og styringsgrundlaget er også gennemarbejdet og drøftet, så mange af de uklarheder omkring samarbejdet, ydelserne og forventninger til kommunikation, er tydeliggjort og der er opnået enighed, både hos begge ejerkommuner og hos NSPV.

Resultat

Processen har bidraget til en god dialog mellem ejerkommunerne og NSPV, hvor der er en forventning om øget vidensdeling og erfaringsudveksling i den daglige drift, både på tværs af ejerkommunerne og på tværs af NSPV og ejerkommunerne. Processen har afspejlet den dialog, der ønskes imellem parterne. På baggrund af det samarbejds- og

styringsgrundlag der nu foreligger, forventes et konstruktivt samarbejde og en styrket dialog i samarbejdet fremover mellem ejerkommunerne og NSPV.

Samarbejds- og styringsgrundlaget består af følgende dokumenter (se oversigt vedlagt som bilag 1):

- Ejerstrategi (vedlagt som bilag 2)
- Samarbejdsaftalen* (vedlagt som bilag 3)
- Bilag 1 til Samarbejdsaftalen, Overførte opgaver til NSPV (vedlagt som bilag 4)
- Bilag 1.1 – Snitflader ved anlægsopgaver (vedlagt som bilag 5)
- Bilag 2, tidligere bilag 1B – Styringsmodel ift. NSPV og Ejerkommunerne”. (vedlagt som bilag 6)
- Bilag 3 – Samarbejdsbeskrivelse (vedlagt som bilag 7)

**Samarbejdsaftalen skal behandles særskilt på juni møderne 2025. Der er i processen, siden godkendelsen i juni 2024, opstået behov for tilretning af det samlede styringsgrundlag.*

Derudover er der udarbejdet driftsaftaler inkl. ydelsesbeskrivelser for hhv. kommunale ejendomme, idrætsområdet og sort/grøn-området (vejdrift og natur).

Driftsaftalerne inkl. Ydelsesbeskrivelserne fungerer som det primære værktøj i den daglige drift og dialog imellem ejerkommunerne og NSPV og revideres og opdateres årligt. (vedlagt som bilag 8, 9, 10 og 11)

Som læsevejledning kan anføres, at sagen sendes i høring i henholdsvis FIU og PTK, med særlig fokus på de bilag, der vedrører de respektive fagområder. Det vil sige ”Bilag 1 - Overførte opgaver til NSPV” og ”Bilag 2 – Styringsmodel ift. NSPV og Ejerkommunerne (tidligere bilag 1B) til Samarbejdsaftale” forelægges til beslutning. De to dokumenter vedlægges denne sag som bilag 4 og bilag 6. Materialet herudover af særlig relevans for FIU er Ydelsesbeskrivelse for FK Idræt, bilag 10 og for PTK hhv. FK kommunale ejendomme 2025, bilag 8 og FK/ HK sort/grøn 2025, bilag 11.

Forskelle i overførelse af opgaver fra de to ejerkommuner

Under drøftelsen af yderligere overførelse af opgaver, er der to områder, hvor der forsat er forskel på opgaveoverførelsen i de to ejerkommuner.

I Helsingør Kommune er opgaverne ”større asfaltarbejder” og ”idrætsområdet” fortsat opgaver, som kommunen selv varetager. I Fredensborg er opgaverne overført til NSPV.

Arbejdsgrupperne har udarbejdet materiale, der klarlægger fordelene ved såvel fortsat at varetage opgaverne i kommunen som fordelene ved at kompetenceoverføre opgaverne.

For ”større asfaltarbejder” består fordelene ved fortsat at varetage opgaven i kommunen, som i Helsingør Kommune blandt andet i, at det er muligt at koordinere udførelsen af arbejdet langt mere bredt end blot i driftsmæssig sammenhæng, så kommunens øvrige aktiviteter på vejnettet ikke forstyrres eller forhindres af driftsarbejdet. Kommunen er vejejer og vejmyndighed og opnår planlægningsmæssigt og udviklingsmæssigt en synergi i at varetage denne opgave, fordi udbuddet kan tilpasses kommunens øvrige planlagte aktiviteter på vejnettet.

Fordelen ved at kompetenceoverføre opgaven til NSPV, som i Fredensborg Kommune, er at NSPV kan opnå større volumen i udbuddet af asfaltopgaverne og det skaber potentiale for at opnå en bedre pris på arbejderne. Samtidig er der også driftsmæssige synergieffekter i forhold til planlægning af allerede overførte områder som vejafvanding samt fortove og på sigt også tilstandsvurdering af vejene.

For idrætsområdet i Helsingør Kommune er fordelen ved fortsat at varetage opgaven i kommunen, det ansatte personale kan varetage driften af ejendommene og udearealerne i samme stilling, samtidigt med de ansatte kan varetage andre funktioner, som ikke kan kompetenceoverføres til NSPV.

Fordelene ved fortsat at kompetenceoverføre idrætsområdet som i Fredensborg Kommune til NSPV vil være, at NSPV opnår et større volumen og dermed i højere grad vil kunne indkøbe specialiseret materiel, og ansætte personale med specialkompetencer til driften. Samtidig vil mere personale bidrage til øget bemanning af vintertjenesten, som vil betyde lavere udgifter, i og med at færre ruter skal udbydes.

Godkendelsesproces

Når samarbejds- og styringsgrundlaget er godkendt hos Byrådet i ejerkommunerne, vil administrationen i ejerkommunerne foretage evt. tilretninger i materialet og fremsende materialet til godkendelse hos Ankestyrelsen.

Det er således nødvendigt at tilrette samarbejdsaftalen, så der er fuld overensstemmelse mellem den og de nye bilag 1 og 2 til samarbejdsaftalen samt i forhold til bestyrelsens sammensætning og valgperiode for formand og næstformand. Revideret Samarbejdsaftale forelægges Byrådet i ejerkommunerne til godkendelse i juni 2025.

Det forventes, at det samlede materiale kan fremsendes til Ankestyrelsen umiddelbart efter sommeren 2025.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Styrelsesloven.

Kompetence

Byrådet.

Sagen sendes i høring i:

- Plan, Trafik- og Klimaudvalget
- Fritid- og Idrætsudvalget.

Indstilling

1. At, Bilag 1 til Samarbejdsaftalen, Overførte opgaver til NSPV godkendes (vedlagt sagen som bilag 4).

2. At, Bilag 2 - Styringsnotat godkendes (vedlagt sagen som bilag 6).

3. At Ydelsesbeskrivelser for FK Kommunale ejendomme 2025 tages til efterretning (vedlagt som bilag 8)
- 4.
5. At Ydelsesbeskrivelser for HK Kommunale ejendomme 2025 tages til efterretning (vedlagt som bilag 9)
- 6.
7. At Ydelsesbeskrivelser for FK Idræt 2025 tages til efterretning (vedlagt som bilag 10)

8. At Ydelsesbeskrivelser for FK og HK Sort/grøn 2025 tages til efterretning (vedlagt som bilag 11)
- 9.
10. At administrationen i samarbejde med NSPV kan foretage mindre tekniske og korrekturmæssige rettelser i dokumenterne.

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

Anbefaler administrationens indstillinger.

Beslutning i Økonomiudvalget (2022-2025) den 19-05-2025

Økonomiudvalget anbefaler administrationens indstillinger.

Bilag

Bilag 1 - Oversigt - orientering

Bilag 2 - Ejerstrategi - godkendt juni 2024

Bilag 3 - Samarbejdsaftale, godkendt juni 2024

Bilag 4 - Bilag 1 til samarbejdsaftalen, overførte opgaver, til beslutning

Bilag 5 - Underbilag 1.1 til Bilag 1, Anlægsmodel, til orientering

Bilag 6 - Bilag 2 til samarbejdsaftale, styringsnotat, til beslutning

Bilag 7 - Bilag 3 til samarbejdsaftale, Samarbejdsbeskrivelse, behandlet juni 2024

Bilag 8 - Driftsaftale_FK_2025_KommunaleEjendomme, til orientering

Bilag 9 - Driftsaftale_HK_2025_KommunaleEjendomme, til orientering

Bilag 10 - Driftsaftale idræt serviceydelse april 2025, til orientering

Bilag 11 - Driftsaftale 2025_sort_grøn, til orientering

Punkt 56: Beslutning om input til revision af Fingerplan 2019 for Hovedstadsområdet

25/8753

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om at Fredensborg Kommunen fremsender en række forslag til ønsker, der kan indgå i Ministeriet for Byer og Landdistrikters arbejde med en revision af Fingerplan 2019 for Hovedstadsområdet.

Sagsfremstilling og økonomi

Fingerplan 2019 fastlægger de overordnede rammer for den fysiske planlægning i hovedstadsområdet og hovedstadskommunerne skal i deres kommune- og lokalplanlægning følge fingerplanens bestemmelser, principper og arealudpegninger.

Minister for byer og landdistrikter, Morten Dahlin, har igangsat en revision af Fingerplanen og beder kommuner og øvrige interesserede om at indsende forslag og ideer, der kan indgå i det kommende planlægningsarbejde.

I ministerens pressemeddelelse om revisionen står bl.a. følgende: *”Der er behov for en åben diskussion af både de overordnede balancer og de detaljerede bestemmelser i Fingerplanen, så strikse regler ikke unødigt forhindrer de mange gode og spændende lokale projekter. Vi skal se på, hvordan vi tilgodeser mulighederne for ny byudvikling, nye placeringsbehov for forsyningsanlæg og produktionsvirksomheder, stadionudvidelser og meget mere. Og vi skal se på, hvordan vi sikrer, at alle der bor i området fortsat har adgang til grønne og rekreative områder tæt på deres bopæl. Det handler om at bruge arealerne bedst muligt.”*

Gennem de sidste to byrådsperioder har det i forbindelse med udarbejdelsen af kommuneplanerne og planlægningsarbejde med regionalt sigte været oplevelsen i Fredensborg Kommune, at Fingerplan 2019 i nogle tilfælde har været en planmæssig stopklods, for ønsket udvikling i kommunen.

Administrationen har på den baggrund samlet en række emner der kan indgå i en revision og foreslår, at Fredensborg Kommune indsender forslagene så de kan indgå i arbejdet med en revision af Fingerplan 2019. Forslagene gennemgås nedenfor.

Forslag til Fredensborg Kommunes input til arbejdet med en revision af Fingerplan 2019 for Hovedstadsområdet

Lokalisering af vandressourcecenter i Fredensborg

Fredensborg Kommune har de sidste 3 år arbejdet tæt sammen med Fredensborg Forsyning, Novafos, Allerød Kommune, Furesø Kommune, Hørsholm Kommune og Rudersdal Kommune om planlægningen for et nyt samlet moderne vandressourcecenter.

Visionen for et fælles vandressourcecenter er at sikre bedre og mere effektiv rensning af al spildevandet på et moderne anlæg bl.a. med det formål at skabe et bedre vandmiljø i søer, åer og Øresund. Med et nyt vandressourcecenter vil Nordsjælland være rustet til fremtidens krav til rensning for miljøfarlige forurenende stoffer som medicinrester, tungmetaller, mv. Ligesom et vandressourcecenter giver mulighed for udvinding af varme der kan anvendes til lokal fjernvarme.

I de samarbejdende kommuner ligger der i dag 11 eksisterende renseanlæg, der vil skulle udvides og udbygges for at kunne håndtere de fremtidige EU-miljøkrav. De vil med et fælles vandressourcecenter kunne omdannes til klimasikringsbassiner, der kan bidrage til at håndtere de mange ekstreme vejr-situationer, som følger af klimaforandringerne.

Konkret er der siden 2023 arbejdet med en nærmere lokalisering af det 10 ha store anlæg i Fredensborg Kommune. En række lokaliteter har været undersøgt og to lokaliteter der er fundet velegnede i en lokaliseringsanalyse er sammenfaldende med ejendomme, der er ejet af Fredensborg Forsyning. De konkrete ejendomme er dog beliggende i områder, der i Fingerplan 2019 er udpeget til hhv. Transportkorridor og Grøn Kile. Før de fem Nordsjællandske kommuner kan igangsætte en nærmere planlægning for et fælles vandressourcecenter på én af de to ejendomme, er det nødvendigt at Fingerplan 2019 revideres, så én eller begge ejendomme kan bringes i spil.

Forslag 1 - Udvidelse af hvilken type anlæg, der kan lokaliseres indenfor transportkorridoren

I den nuværende Fingerplan 2019 § 24 står at "Den kommunale planlægning skal sikre: 1) At den langsigtede reservation af transportkorridorer til fremtidig overordnet trafik infrastruktur og tekniske anlæg fastholdes". Her foreslås det, at denne udvidelse udvides, så tekniske anlæg også omfatter renseanlæg med et regionalt formål. Det vil give Fredensborg Kommune mulighed for at planlægge for en lokalisering af et regionalt renseanlæg inden for transportkorridoren i kommunen.

Forslag 2 - Indsnævring af transportkorridoren til Ring 5 ved Kokkedal

I den nuværende Fingerplan 2019 findes en 1 km bred transportkorridor, der går fra Kokkedal og gennem kommunen og videre til Allerød Kommune. Her foreslås det, at reducerer den nordlige del af transportkorridoren (reserveret til Ring 5) i samme omfang som Vejdirektoratet har peget på i en rapport om Indsnævring af Ring 5 fra 2022 (Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5, 2022, VD). Det vil give Fredensborg Kommune mulighed for at planlægge for en lokalisering af et vandressourcecenter der hvor transportkorridoren indsnævres i kommunen.

Forslag 3 - Ophævelse af transportkorridoren til Ring 5

Transportkorridoren der går fra Kokkedal gennem kommunen (reserveret til Ring 5) udgør en stor begrænsning for grundejere med ejendomme inden for udpegningen. Her foreslås det at ophæve transportkorridoren (reserveret til Ring 5) fra Kokkedal. Det vil give Fredensborg Kommune mulighed for at planlægge for en lokalisering af et vandressourcecenter indenfor udpegningen.

Forslag 4 - Ændring af den grønne kiles afgrænsning mellem Kokkedal og Nivå ved at bytte arealer

Mellem Kokkedal og Nivå er dele af det åbne land udpeget som en Grøn Kile i Fingerplan 2019, der skal bruges som rekreativt område, der friholdes for nyt byggeri. Der er en række natur- og fritidsarealer i samme område, der ikke er udpeget til Grøn Kile mens, der omvendt er arealer med tekniske anlæg til genbrugsplads og vandtårn ved motorvejen, der er udpeget til Grøn Kile.

Fredensborg Kommune foreslår, at man i en revision af Fingerplan 2019 ændrer afgrænsningen af den Grønne Kile mellem Kokkedal og Nivå, så nye arealer lægges ind under den grønne kile og ejendommen ved Vandtårnsvej i Kokkedal udtages af afgrænsningen. Det vil give Fredensborg Kommune mulighed for at planlægge for en lokalisering af et vandressourcecenter på Vandtårnsvej i Kokkedal.

Mulighed for lokalisering af nye typer erhverv ved motorvejsafkørslen ved Kokkedal

I Planstrategi 2036 og forslag til Kommuneplan 2025 peges der på, at der er behov for lokaliteter, hvor der kan opføres anlæg, der er nødvendige for den grønne omstilling i Fredensborg Kommune. Der efterspørges helt aktuelt arealer til ladeparker, batteriparker, varmepumpe anlæg, energiopbevaring og renseanlæg. Fælles for dem er, at de spiller en vigtig rolle i arbejdet med den grønne omstilling af samfundet og at de er teknisk vanskelige at placere i byerne.

Forslag 5 – At der overføres arealer fra landzone til byzone ved motorvejsafkørslen ved Kokkedal, der kan anvendes til grønne erhverv og anlæg.

Fredensborg Kommune foreslår, at overføre et område fra landzone til byzone ved motorvejsafkørslen i Kokkedal til anlæg nødvendige for den grønne omstilling til ladeparker, batteriparker, varmepumpe anlæg, energiopbevaring og renseanlæg.

Mulighed for lokalisering af anlæg nødvendige for den nye forsyningsvirkelighed i det åbne land

I den nuværende Fingerplan 2019 hviler planlægningen indenfor Hovedstadsområdet på et indefra og ud princip, når der skal gives tilladelse til at udpege nye arealer til byzone. Det er fortsat et væsentligt og bæredygtigt udgangspunkt for områder til nyt boliger, kontor erhverv og en række tekniske anlæg. Det vurderes dog ikke at være bæredygtigt, når princippet stiller sig i vejen for den grønne omstilling hvor, der er brug for at anlæg i det åbne land uden for byernes byzone.

De tekniske behov der knytter sig til anlæggene, afføder nogle geografiske behov, der ikke altid matcher, at man kan lade byzonen organisk vokse fra byerne og ud i det åbne land. Dertil er de lokale afstande for store. Det er i stedet nødvendigt, at fravige princippet om at visse tekniske anlæg skal placeres i byzone. Eller alternativt, at der skal være større fleksibilitet til at udpege isolerede byzone områder så længe de drejer sig om sådanne grønne tekniske anlæg.

Forslag 6 – Udvidede anvendelsesmuligheder i det åbne land til den nye forsyningsvirkelighed

Fredensborg Kommune foreslår, at anvendelserne i hovedstadsområdets åbne land udvides, så der kan opføres ladeparker, batteriparker, varmepumpe anlæg, energiopbevaring og renseanlæg her efter nærmere planlægning. Alternativt at der kan udpeges byzone områder til denne type anlæg løsrevet fra byerne.

Udvidede planlægningsmuligheder i Fredensborg By

I Fredensborg By er der ikke de samme planlægningsmuligheder som der gælder i Kokkedal, Nivå og Humlebæk. Opdelingen i Fingerplan 2019 i det der hedder ”det indre” og ”det ydre storbyområde” medfører nogle planlægningsmæssige forskelle og skaber en ubalance i forhold til mulighederne i Fredensborg By. Det er bl.a. denne forskel, der forhindrer kommunen i at udlægge et bydelscenter i Fredensborg, som er nødvendigt for at kunne lave en lokalplan for en udvidet SuperBrugs.

Forslag 7 – De større byer i det ydre storbyområde – herunder Fredensborg By - skal have samme planforhold som den øvrige del af hovedstadsområdet

Fredensborg Kommune foreslår, at Fingerplan 2019 revideres, så anvendelsesmulighederne udvides for det ydre storbyområdes større byer, så de får samme muligheder, som gælder for det indre storbyområde.

Udpegning af bydelscenter i Fredensborg så SuperBrugsen kan få lov at udvide

Det har længe været et stort ønske, at få mulighed for at udvide SuperBrugsen i Fredensborg. Fra politisk side har man skrevet ind til skiftende ministre i forbindelse med tidligere revisioner af fingerplanen og landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet. Det er dog endnu ikke lykket at opnå ændringer af det planmæssige grundlag for

hovedstadsområdet, så en af Danmarks mest succesrige SuperBrugser med mere end 150 ansatte og et samlingspunkt for handlende i Nordsjælland kan udvides. Udfordringen har tidligere været, at man på baggrund af Fingerplan 2019 ikke må udlægge et bydelscenter, der er nødvendigt, for at kunne planlægge for en butik af SuperBrugsen størrelse i henhold til Planloven.

Forslag 8 – Bydelscenter udpeges ved SuperBrugsen i Fredensborg

Fredensborg Kommune foreslår, at Fingerplan 2019 revideres, så der kan udlægges et bydelscenter i Fredensborg By i stedet for den nuværende udpegning til lokalcenter hvor SuperBrugsen ligger.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Planloven § 3, stk. 1, og § 5 j, stk. 4

Kompetence

Byrådet

Indstilling

At administrationen fremsender de foreslåede Forslag 1-8 til Fredensborg Kommunes input til arbejdet med en revision af Fingerplan 2019 for Hovedstadsområdet.

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

Anbefaler administrationens indstilling for Forslag 1,2,3,5 og 7.

Et flertal i udvalget anbefaler administrationens indstilling om Forslag 4 og 6.

For stemmer 6: A, B, C, Tinne Borch Jacobsen (U) og Carsten Bo Nielsen (L).

Imod stemmer 1: F.

Et flertal i udvalget anbefaler administrationens indstilling ift Forslag 8.

For stemmer 3: L og A.

Imod stemmer 2: B og Tinne Borch Jacobsen (U)

F og C tager forbehold.

Carsten Bo Nielsen (L) stiller et nyt Forslag 9 om, at den rekreative sti angivet på østsiden af Esrum Sø i Bilag R, jf. Fingerplanens § 28 udgår af Fingerplanen.

Et flertal i udvalget stemmer for Forslag 9.

For stemmer 5: A, C, og Tinne Borch Jacobsen (U) og Carsten Bo Nielsen (L)

Imod stemmer 2: F og B.

Carsten Bo Nielsen (L) stiller et nyt Forslag 10 om, at motortrafikvejen fra Hillerød til Humlebæk (Overdrevsvejens forlængelse) jf. Fingerplanens § 26, nr. 11 og i Bilag P udgår af Fingerplanen.

Et flertal i udvalget stemmer imod Forslag 10.

Imod stemmer 4: A, B og C.

For stemmer 2: L og Tinne Borch Jacobsen (U)

F tager forbehold.

Beslutning i Økonomiudvalget (2022-2025) den 19-05-2025

Forslag 1: Anbefales efter afstemning:

For stemte 9: A, B, C, F, FSK

Imod stemte 0:

V (2) tager forbehold.

Forslag 2: Anbefales efter afstemning:

For stemte 9: A, B, C, F, FSK

Imod stemte 0:

V (2) tager forbehold.

Forslag 3: Anbefales over for byrådet

Forslag 4: Anbefales efter afstemning:

For stemte 10: A, B, C, FSK, V

Imod stemte 1: F

Forslag 5: Anbefales over for byrådet

Forslag 6: Anbefales efter afstemning:

For stemte 10: A, B, C, FSK, V

Imod stemte 1: F

Forslag 7: Anbefales over for byrådet

Forslag 8: anbefales efter afstemning:

For stemte 8: A, C, V og FSK

Imod stemte 3: B og F

Forslag 9: anbefales efter afstemning:

For stemte 8: A, C, FSK, V

Imod stemte 3: B og F

Forslag 10: Faldt efter afstemning:

For stemte 3: F og V

Imod stemte 7: A, B, C

FSK (1) tager forbehold

Punkt 57: Beslutning om drøftelse af input til forslag til Kommuneplan 2025

23/1392

Beslutningstema

Udvalget skal drøfte input til forslag til Kommuneplan 2025.

Sagsfremstilling og økonomi

Den 2. september 2024 traf Byrådet beslutning om at igangsætte revision af gældende kommuneplan og udarbejde forslag til Kommuneplan 2025.

En kommuneplan dækker en 12 års planperiode, men skal revideres hvert 4. år. Processen følger byrådsperioden, og kommuneplanrevisionen skal derfor finde sted og vedtages inden udgangen af 2025. Indholdet i kommuneplanrevisionen er fastlagt i Planstrategi 2036, som blev udarbejdet i første halvdel af byrådsperioden. Kommuneplanen viderefører de indsatser fra planstrategien, som vedrører den fysiske planlægning.

Med vedtagelse af Planstrategi 2036 d. 27. maj 2024 besluttede Byrådet, at der skulle foretages en delvis revision af kommuneplanen. Planstrategien tager sit afsæt i bl.a. kommunens klimaplan ”Sammen om klimaindsatsen”, og planprincipperne rummer indsatser for, hvordan den fysiske planlægning kan bidrage til udviklingen af en klimaneutral kommune.

Kommuneplanen skal, udover planstrategien, udarbejdes inden for rammerne af planloven, Fingerplanen samt de statslige interesser i den kommunale planlægning.

I bilag 1, ”Oversigt over ændringer” findes en oversigt over de ændringer, som er indarbejdet i Forslag til Kommuneplan 2025. For hver ændring er anført på hvilken side i bilag 2, ”Forslag til Kommuneplan 2025” eller bilag 3 ”Rammeændringer”, den pågældende ændring kan ses.

Ændringerne vedrører følgende overordnede temaer:

- Erhvervsområder: Udlæg af nye erhvervsområder
- Boligområder: Udlæg af området omkring Nivå Skole Nord til tæt lav boliger, uddannelsesinstitutioner mv.
- Parkering: Lempelse af parkeringsnorm for visse typer erhverv samt fællesskabsorienterede boligformer.
- Matrikulære bestemmelser, åben lav boligområder: Mindstegrundtørrelser på 700 kvm for åben lav boliger fastholdes. Mindstegrundstørrelse på 500 og 350 kvm i åben lav boligområder udgår. Der er formuleret nye bestemmelser, som skal sikre at der ved matrikulære ændringer opnås en hensigtsmæssig og funktionel form på de nye matrikler.
- Grønne byer: Nye bestemmelser som skal sikre, at der etableres grønne områder med høj grad af naturindhold når der planlægges for nye boligområder til tæt lav eller etageboliger. Endvidere krav til begrønning af parkeringsarealer og vejforløb.
- Strategisk bymidteplanlægning: Målsætninger, virkemidler og retningslinjer for Strategisk bymidteplanlægning. Dette følger af nyt krav i planloven.
- Bæredygtighed: Nye retningslinjer for genanvendelse af byggeri og byggematerialer, etablering af solceller på tage, cirkulær jordhåndtering og terrænregulering.
- Kulturhistorie: Opdatering af listen over bevaringsværdige bygninger samt nye retningslinjer og redegørelse for transformation af historiske og bevaringsværdige bygninger.
- Natur og landskab: Arealer der er udpeget som områder hvor skovrejsning er ønsket er øget. Det samme gælder for lavbundsarealer. Afgrænsningen af Nivå Engfjord er indarbejdet.
- Fritid: Nye retningslinjer for glamping samt rekreative stier.

Sideløbende med revision af kommuneplanen udarbejdes Temaplan for VE-anlæg, som indeholder retningslinjer for etablering af lokalplanpligtige solcelleanlæg i det åbne land.

Temaplanen for VE-anlæg forventes at blive politisk behandlet sommer 2025. I overensstemmelse med hvad der besluttes vil Temaplanen for VE-anlæg blive indarbejdet i Kommuneplan 2025.

Desuden forelægges en sag for Plan-, Trafik- og Klimaudvalget samt Natur-, Miljø- og Bæredygtighedsudvalget om hvorvidt der skal besluttes ændrede retningslinjer for ridehaller, og beslutningen indarbejdes i forslag til Kommuneplan 2025.

Forud for at den politiske behandling af det fulde forslag til Kommuneplan 2025 har Plan-, Trafik- og Klimaudvalget, Udvalget for Natur-, Miljø og Bæredygtig og Arbejdsmarked- og Erhvervsudvalget aftalt, at fagudvalgene får dele af forslag til Kommuneplan 2025 til drøftelse med henblik på at komme med input til forslaget.

Til drøftelse i Natur-, Miljø og Bæredygtighedsudvalget forelægges temaet; Natur og landskab, herunder udpegning af lavbundsområder, Skovrejsning og Grønt Danmarkskort samt temaet Grønne byer.

Til drøftelse i Arbejdsmarked- og Erhvervsudvalget forelægges temaet; Erhverv, herunder udpegning af nye erhvervsområder samt generelle rammer for parkeringsnorm.

Til drøftelse i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget forelægges forslag til Kommuneplan 2025 i sin fulde længde.

Eventuelle bemærkninger og input besluttet i forbindelse med drøftelserne ved udvalgmøderne vil indgå i sagen når forslag til Kommuneplan 2025 behandles med henblik på vedtagelse og igangsættelse af den offentlige høring.

Forslag til Kommuneplan 2025 forventes herefter sendt i offentlig høring i 10 uger henover sommerferien. Den endelige vedtagelse af Kommuneplan 2025 forventes fremlagt til politisk behandling inden udgangen af 2025, så kommuneplanen vedtages indenfor byrådsperioden i henhold til Planloven.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Kommunikation

Denne sag er alene en drøftelsessag.

Indstilling

Det indstilles at udvalget drøfter vedlagte Forslag til Kommuneplan 2025.

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

Udvalget drøftede sagen.

Bilag

Bilag 1 Oversigt over ændringer

Bilag 2 Kommuneplan 2025_1_udkast_PTK

Bilag 3 Rammeændringer

Punkt 58: Beslutning om ændrede retningslinjer i Kommuneplan 2025 for størrelsen af ridehaller

25/5930

Beslutningstema

Udvalget skal træffe beslutning om hvorvidt, at der ønskes en ændring af kommuneplanens retningslinjer for opførelse af ridehaller til hestehold.

Sagsfremstilling og økonomi

Den gældende Kommuneplan 2021 indeholder retningslinjer for den maksimale størrelse af ridehaller. Retningslinjerne har til formål, at understøtte administrationens myndighedsarbejde og samtidig formidle til ansøgere, hvilke hensyn der inddrages i sagsbehandlingen. Retningslinjerne i deres nuværende form blev optaget i Kommuneplan 2013, på baggrund af en politisk beslutning i det daværende Plan- og Klimaudvalg. Sagen er vedlagt som bilag 1.

Administrationen har de senere år observeret en stigning i antallet af ansøgninger om ridehaller i kommunen og særligt i størrelsen af ridehallerne. Se bilag 2. I perioden 2016-2025 har der været en markant stigning i antallet af ansøgte ridehaller og deres størrelse sammenlignet med de foregående to 10-års perioder (2006-2015 og 1996-2005).

Her ser administrationen særligt en stigning i sager om ansøgning om større ridehaller. Her er det blevet mere komplekst og tidskrævende, at varetage hensyn til landbrugserhvervet på den ene side og hensynet til landskab, natur, naboer og kulturhistorie på den anden side. Det er administrationens oplevelse, at grundlaget i kommuneplanen er medvirkende til at der skabes usikkerhed hos ansøger og deres rådgivere om ejernes ret, og at dette er medvirkende til at der ses et større pres på administrationens myndighedsbehandling og den tid, der må afsættes til denne type sager.

Hvad er en ridehal

En ridehal er typisk en meget enkel bygning, som ofte etableres med et skelet af stålspær og beklædes med ståltrapezplader. Der ses dog enkelte ridehaller, som beklædes med træ og evt. med vinduer. Ridehallen skal muliggøre ridning året rundt, i læ for dårligt vejr på en tør og ikke frossen ridebane. Ridehaller ønskes typisk opført i en størrelse, som kan rumme en ridebane på enten 20*40 meter eller 20*60 meter. Der er få gange ansøgt om større ridehaller. Afhængig af hvilken form for ridning hallen skal bruges til, vil højden til kip være 8-12 meter.

Fredensborg Kommunes landskaber

En af de store kvaliteter i Fredensborg Kommune er de bevaringsværdige landskabstræk. Store dele af kommunen er præget af småbakkede landskaber, hvor mindre ejendomme, småskove og fugtige lavninger skaber et meget varieret og oplevelsesrigt landskab i lille skala. Det er et landskab i kombination med et historisk bygningsmiljø, der er dannet over århundreder og er karakteristisk for Fredensborg. Netop de landskabelige værdier er med til at gøre Fredensborg Kommune til en attraktiv bosætningskommune. Indpasning af store bygninger i denne type landskab kræver stor omhu og det er ikke altid muligt at sikre dette, uden at gå på kompromis med forholdet mellem byggeriets funktion og de landskabelige værdier.

Lovgivning og klagenævnspraksis

Etablering af ridehaller er omfattet af planlovens landzonebestemmelser (LBK nr. 572 af 29/05/2024, §§ 35-36) for så vidt angår hestehold med et produktionsareal op til 200 m² og af husdyrbrugloven (LBK nr. 520 af 01/05/2019) samt husdyrgodkendelsesbekendtgørelsen (BEK nr. 1089 af 16/10/2024) for så vidt angår hestehold med et produktionsareal som overstiger 200 m². Hensynet til landskabet indgår som en del af sagsbehandlingen på lige fod i de to typer af afgørelser, idet planlovens landzonebestemmelser er indarbejdet i husdyrbruglovens bestemmelser.

Ifølge Planklagenævnets praksis skelnes, der mellem tre typer af hestehold:

- 1) Hestehold som er erhvervsmæssig landbrugsdrift i form af stutteri.
- 2) Hestehold som har et ikke landbrugsmæssigt sigte, men derimod et supplerende erhvervsmæssigt sigte, f.eks. rideskole, hestepension, ridecenter eller træningscenter.
- 3) Privat hestehold.

For det åbne lands planlægning gælder jf. planloven, at det skal friholdes for spredt og uplanlagt bebyggelse, som ikke er erhvervsmæssigt nødvendig for landbrugsdriften. Der kan dog i særlige tilfælde meddeles landzonetilladelse til byggeri, som går ud over dette.

Hestehold betragtes alene som erhvervsmæssig landbrugsdrift, når der er tale om et stutteri af en vis størrelse, med minimum 5-7 avlshopper, seriøsitet i avlsarbejdet og ved veldokumenterede drifts- og forretningsplaner. Det er kommunen, som vurderer hvorvidt der er tale om erhvervsmæssig stutteridrift.

For hestehold, der betragtes som erhvervsmæssig landbrugsdrift/stutteridrift gælder en umiddelbar ret til at opføre bygninger, som er nødvendige for driften, forudsat at man har en eksisterende landbrugsejendom. En ridehal betragtes som erhvervsmæssigt nødvendig for træning af føl og ungheste i forbindelse med stutteridrift.

Naturklagenævnet (forløber for Planklagenævnet) anlagde i 2006 en praksis på området om størrelsen på ridehaller og deres nødvendighed, der fastslår, at en ridehal med en ridebane på 20x40 meter opfylder behovet til stutteridrift. Samtidig tilkendegiver klagenævnet, at der i særlige tilfælde kan være behov for en ridehal med en ridebane på 20x60 meter. Dette kræver dog landzonetilladelse, hvor der skal tages konkret stilling til ridehallens samspil med landskab, natur, kulturhistorie og naboer. Klagenævnets praksis for de øvrige typer af hestehold fremgår af bilag 3.

Ændrede retningslinjer i Kommuneplan 2013

I 2013 traf Plan- og Klimaudvalget beslutning om, at praksis for landzonetilladelser til ridehaller skulle ændres. Dagsordenspunktet er vedlagt som bilag 1. Formålet var en mere lempelig tilgang til administrationen af ridehaller, herunder muligheden for at etablere ridehaller med en ridebane større end 20x40 meter. Disse retningslinjer er fortsat gældende i Kommuneplan 2021. Se bilag 3 for en oversigt over retningslinjer og nævnspraksis.

Administrationen oplever, at de gældende retningslinjer for størrelsen af ridehaller har skabt en forventning hos ansøger om, at der altid vil kunne opnås tilladelse til en ridehal med en ridebane på 20x60 meter såfremt, at der er tale om erhvervsmæssig stutteridrift.

Det skaber en vanskelig betingelse for det myndighedsarbejde administrationen skal udøve, da forvaltningen skal administrere i overensstemmelse med en nævnspraksis, der hviler på at det kun er i særlige tilfælde, at det kan ske. Og altid ud fra en konkret vurdering af ridehallens samspil med landskab, natur, kulturhistorie og naboer.

Administrationen oplever på den baggrund af den tidlige kommunikation med ansøger vanskeliggøres fordi, at ansøger og deres rådgivere har en anden opfattelse af deres muligheder og det myndighedsmæssige grundlag, der skal administreres efter.

Administrationen ønsker på baggrund af ovenstående, at ændre ordlyden af retningslinjerne i Kommuneplan 2025 i overensstemmelse med følgende:

Forslag til reviderede retningslinjer for byggeri i det åbne land i Kommuneplan 2025

- 1) *Til erhvervsmæssig stuttedrift gives der som udgangspunkt tilladelse til en ridehal med en ridebane på 20x40 meter.*
- 2) *Til supplerende erhvervsaktiviteter relateret til hestehold kan der efter nærmere vurdering gives landzonetilladelse til en ridehal med en ridebane på 20x40 meter.*
- 3) *Til privat hestehold gives der som udgangspunkt ikke landzonetilladelse til en ridehal. Hvor helt særlige forhold gør sig gældende, kan der dog gives landzonetilladelse til en ridehal med en ridebane på op til 20x40 meter.*

*I sagsbehandlingen vil det, såfremt der foreligger ansøgning herom, blive vurderet om der er særlige forhold, der taler for, at der kan gives landzonetilladelse til en ridehal med en ridebane på 20*60 meter for så vidt angår stuttedrift og supplerende erhvervsaktiviteter og om det kan forenes med de øvrige interesser i det åbne land. Administrationen vil på denne måde følge praksis fra nævnet samt muliggøre store ridehaller, hvor behovet kan påvises og forholdene på ejendommen er til det.*

Retsgrundlag

Planloven, LBK nr. 572 af 29/05/2024

Husdyrbrugloven, LBK nr. 520 af 01/05/2019

Husdyrgodkendelsesbekendtgørelsen, BEK nr. 1089 af 16/10/2024)

Kompetence

Byrådet

Indstilling

Det indstilles at ovenstående afsnit ”Forslag til reviderede retningslinjer for byggeri i det åbne land i Kommuneplan 2025” vedtages og indarbejdes i forslag til Kommuneplan 2025.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

Beslutning i Økonomiudvalget (2022-2025) den 19-05-2025

Økonomiudvalget godkendte ikke indstillingen, og forslaget til reviderede retningslinjer faldt dermed. Den nuværende praksis fastholdes.

Plan- Trafik- og Klimaudvalget drøfter i en ny sag principperne for klassificering af hestehold som henholdsvis erhvervsmæssig og hobby.

Bilag

Bilag 1, Plan- og Klimaudvalgetss beslutning i 2013

Bilag 2_udvikling i ansøgte ridehaller

Bilag 3_Skematisk oversigt

Punkt 59: Beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan K111 boligområdet Ullerødgaard samt tillæg nr. 12 til Kommuneplan 2021

22/18312

Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan K111 boligområdet Ullerødgaard samt tillæg nr. 12 til Kommuneplan 2021 til offentlig fremlæggelse.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Plan, Trafik- og Klimaudvalget besluttede den 7. september 2022 ([sag 128](#)), at igangsætte udarbejdelsen af forslag til Lokalplan K111 boligområdet Ullerødgaard samt tillæg nr. 12 til Kommuneplan 2021. Udvalget besluttede samtidig, at der helt tidligt i processen skulle afholdes et dialogmøde med naboer til området.

Arbejdet med lokalplanen blev sat i gang med udgangspunkt i et ønske fra ejer om at udvikle et nyt boligområde med rækkehuse og lejligheder i op til 3 etager med maksimal byggeprocent på 45. Boligerne skulle give mulighed for bofællesskab herunder seniorbofællesskab.

På det tidlige dialogmøde fremkom naboerne med en række input og bekymringer, herunder vedrørende etageantal, boligantal, trafikbelastning og vejadgang via Lågegyde i Hørsholm Kommune. På baggrund af de mange forslag og input fra dialogmødet er der efterfølgende lavet et nyt projekt. Her er flere af ønskerne fra naboerne forsøgt imødekommet – bl.a. ved at reducere boligantallet, ændre boligtyperne og arbejde med etagehøjderne, så projektet nu primært består af parcel- og rækkehuse i et og to plan.

Plan, Trafik- og Klimaudvalget besluttede derfor den 2. oktober 2024 ([sag 106](#)) at den kommende lokalplan skulle tage udgangspunkt i det reviderede projekt. Den 10. marts 2025 ([sag 30](#)) besluttede Plan, Trafik- og Klimaudvalget, på opfordring fra naboerne i områder at invitere til et nyt dialogmøde med udvalgets deltagelse og ejer. Mødet blev afholdt den 1. april 2025, hvor de mange fremmødte naboer fik mulighed for at drøfte projektet med både politikere og ejer.

Grundejerforeningerne Ullerødgård Øst og Ullerød Øst II udtrykte tilfredshed med det reviderede projekt og følte sig hørt. Naboer mod syd udtrykte dog fortsat bekymring for øget trafik som følge af op mod 23 nye boliger i den sydlige del af området og opfordrede til dialog med Hørsholm Kommune om at give vejadgang via Lågegyde for dele af boligerne. Naboer ved Hjortevænget fremhævede manglende gæsteparkering og pegede på mulige konsekvenser for de omkringliggende boligveje.

Lokalplanens formål og indhold

Den tidligere landejendom Ullerødgaard er i dag omfattet af lokalplan LP90 fra 1998, der tillader opførelse af op til 24 parcelhuse med adgang fra Hjortevænget og Dådyrvænget. Fire parceller er blevet bebygget omkring år 2000. Det eksisterende gårdanlæg er ikke en del af bebyggelsesplanen i den nuværende lokalplan, men gårdanlægget er efterfølgende blevet udpeget som bevaringsværdigt i Kommuneplan 2021. De bevaringsværdige bygning skal derfor søges bevaret i en ny lokalplan.

Med den nye lokalplan er det hensigten at sikre bevarelsen af det eksisterende gårdanlæg og samtidig fremme en harmonisk og bæredygtig byudvikling. Lokalplanen fastlægger bestemmelser, der skal beskytte områdets arkitektoniske og landskabelige værdier, og regulerer bebyggelsens placering, omfang og sammenhæng med naboområderne. Den sikrer

desuden etablering af friarealer, beplantning, parkeringspladser, interne vej- og stiforbindelser samt løsninger til klimasikring og affaldshåndtering.

Det nye projekt indebærer en omdannelse af det eksisterende gårdanlæg til seks boliger. En tolænget driftsbygning, som er vanskelig at omdanne til boliger på grund af dybde og utilstrækkeligt dagslys, gives mulighed for at blive nedrevet. I stedet er det muligt at etablere nye bæredygtige rækkehuse – ti i ét plan og syv i ét eller to plan – samt udstykning til 11 parcelhuse i ét plan. Bilag 1, Forslag til lokalplan K111.

Bæredygtighed og klimatilpasning

Et centralt element i lokalplanen er fokus på bæredygtighed. Intentionen er at anvende genbrugsmaterialer og miljøvenlige løsninger, hvor det er muligt, for at minimere områdets samlede miljøpåvirkning. Det eksisterende gårdanlæg bevares dels af hensyn til dets kulturhistoriske betydning for Kokkedals udvikling, dels ud fra et ressourcebesparende synspunkt.

For at håndtere klimaudfordringer som ekstremregn og skybrud indgår der forskellige løsninger i lokalplanen. Vandrender, veje og stier fungerer som vandføringsveje til åbne forsinkelsesbassiner - hvor også den eksisterende sø indgår – så vandet tilbageholdes og afledes lokalt.

Trafik

Det nye boligområde får vejadgang fra Dådyrvænget og Hjortevænget. Det er i overensstemmelse med de muligheder, der er i den nuværende lokalplan for området.

Ni af de 11 nye parcelhusudstykningsvejbetjenes fra Hjortevænget 400-vejen og to udstykninger får vejadgang fra 600 vejen. Den eksisterende bebyggelse og de nye rækkehuse i alt 23 boliger får vejadgang via stamvejen Dådyrvænget.

Nye stier i lokalplanområdet forbinder Hjortevænget og Dådyrvægt direkte til Lågegyde. Stierne skaber en sammenhængende og tilgængelig rute for både gående og cyklister, og forbinder boligområderne med hinanden og med kysten ved Øresund.

Projektet opfylder kommunens parkeringsnorm. Der er evt. mulighed for at øge antallet af gæsteparkeringer ved Hjortevænget. Det er dog udenfor lokalplanafgrænsningen og indgår ikke her.

Terræn og jordflytning

Lokalplanen tilstræber jordbalance. Afrømmet jord betragtes som et råstof, da den har til formål at erstatte primære råstoffer. Overordnet set er der behov for at afrømme jord i den nordlige del af området i forbindelse med byggemodning og opfyldning af lavning i den syd- og østlige del af lokalplanområdet.

Det kuperede terræn i området stiller særlige krav til hvordan bebyggelsen indpasses, og der er i lokalplanen fastsat bestemmelser, der skal sikre at ny bebyggelse tilpasser sig landskabet og ikke omvendt.

Vejadgang

Ullerødgaard har historisk set haft vejadgang til en bolig via Lågegyde i Hørsholm Kommune. Det nye projekt med flere boliger vil kræve en ny tilladelse efter vejlovens §49 fra Hørsholm Kommune.

Under arbejdet med lokalplanforslaget har der været dialog med Hørsholm Kommune om muligheden for vejadgang via Lågegyde. Hørsholm Kommune har dog tilkendegivet, at de ikke ønsker at øge biltrafikken på Lågegyde, som er en primær trafikvej. De har samtidig udtrykt bekymring for, at en vejadgang her kan tiltrække uønsket parkering på den tidligere vejstrækning af Lågegyde, som i dag er udlagt til sti i Fredensborg Kommune. Hørsholm Kommune henviser til at området allerede i dag er forberedt til trafikbetjening fra Hjortevænget og Dådyrvænget jf. den gældende lokalplan LP90 – en løsning, som de også vurderer som den mest trafiksikre.

Projektet omfatter muligheden for opførelse af 34 nye boliger i området, hvilket vil medføre en stigning i den lokale trafik. Det er administrationen vurdering, at den eksisterende infrastruktur omkring Hjortevænget og Dådyrvænget samlet set udgør den mest hensigtsmæssige løsning.

Et centralt hensyn i planlægningen er ønsket om at sikre høj trafikssikkerhed. Ved at samle trafikken ved få, større tilslutninger til Lågegyde kan der etableres bedre oversigtsforhold og mere sikre krydsningspunkter, hvilket er afgørende for både trafikanters og bløde trafikanters sikkerhed. Derfor er anbefalingen, at antallet af udkørsler til Lågegyde minimeres.

Desuden vil en udkørsel direkte til Lågegyde krydse den gamle del af Lågegyde, som i dag fungerer som sti i nærområdet. En krydsning af en sti kan skabe u hensigtsmæssige og potentielt farlige situationer, særligt for gående og cyklister.

Administrationen anbefaler, at udvalget drøfter, hvorvidt:

- vejbetjeningen via Hjortevænget og Dådyrvænget skal fastholdes, i overensstemmelse med gældende lokalplan og Hørsholm Kommunes krav. Denne løsning kræver ingen yderligere tilladelser og understøtter en samlet trafikssikkerhedsmæssig vurdering.
- Der skal påbegyndes en fornyet dialog med Hørsholm Kommune med henblik på at afsøge mulighederne for at genetablere en begrænset vejadgang via Lågegyde – f.eks. til en mindre del af området. Dette kan medføre en længere sagsbehandling og usikkerhed omkring godkendelse.

Indhold i forslag til kommuneplantillæg

For at bringe forslag til lokalplan K111 i overensstemmelse med Kommuneplan 2021 udarbejdes et tillæg nr. 12. Med kommuneplantillægget bliver rammeområde KB16 ændret, så den specifikke anvendelse også omfatter åben-lav (parcelluse), det maksimale antal etager reduceres fra 3 til 2 etage og den maksimal byggeprocent sættes ned til 35%. Bilag 2, Forslag til kommuneplantillæg nr. 12.

Miljøscreening

Der er foretaget en screening af forslag til lokalplan K111 samt forslag til tillæg nr. 12 til Kommuneplan 2021 efter Miljøvurderingsloven - Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) - LBK nr. 4 af 3. januar 2023. Bilag 3, Screening for miljøvurdering.

Det vurderes, at det i henhold til miljøvurderingsloven § 8, nr. 3, stk. 2 ikke er nødvendigt at foretage en egentlig miljøvurdering af planforslagene, idet de alene fastlægger anvendelsen af et mindre område på lokalt plan og ikke antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

Afgørelsen er truffet med hjemmel i lovens § 10 og ud fra de relevante kriterier, som er oplyst i lovens bilag 3.

I afgørelsen er lagt vægt på følgende:

- Forslagene giver begrænset mulighed for nybyggeri i et område, som siden 1970'erne har været veludbygget.
- Planforslagene giver ikke mulighed for arealanvendelsesformer eller byggerier i området, som kan forventes at påvirke miljøet væsentligt, hverken for så vidt angår menneskers sundhed, trafik, natur, landskab eller kulturhistorie.
- Forslagene ikke vurderes at påvirke Natura 2000-området, da anvendelsesmulighederne inden for lokalplanområdet ikke vil medføre ændringer i håndteringen af overflade- og spildevand, som kan skabe en negativ påvirkning på vandkvaliteten ved Folehave Skov eller andre Natura 2000-områder. Ligeledes vil anvendelsesmulighederne inden for lokalplanområdet ikke medføre en negativ påvirkning af udpegningsgrundlagets arter eller naturtyper, som er lokaliseret i Folehave Skov eller andre Natura 2000-områder.

Bevilling

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Planloven, LBK nr. 572 af 29/05/2024.

Kompetence

Byrådet.

Kommunikation

Såfremt forslag til Lokalplan K111 boligområdet Ullerødgaard samt tillæg nr. 12 til Kommuneplan 2021 godkendes, sendes de i 8 ugers offentlig høring. I høringsperioden afholdes et borgermøde den (19. eller 25. juni 2025?). Forslaget til lokalplan og tillæg til kommuneplan offentliggøres på kommunes hjemmeside.

Indstilling

1. At forslag til Lokalplan K111 boligområdet Ullerødgaard samt tillæg nr. 12 til Kommuneplan 2021 vedtages til offentlig fremlæggelse i 8 uger.
2. At der ikke udarbejdes miljøvurdering af lokalplanforslaget.

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

Anbefaler administrationens indstillinger.

Beslutning i Økonomiudvalget (2022-2025) den 19-05-2025

Økonomiudvalget anbefaler administrationens indstillinger.

Bilag

Bilag 3, Screening for miljøvurdering

Bilag 2, Forslag til Kommuneplantillæg

Bilag 1 - Lokalplanforslag K111 boligområdet Ullerødgaard med kort og bilag ny

Punkt 60: Beslutning om Trafiksanering af Kongevejen i Fredensborg

25/8497

Beslutningstema

Beslutning om realisering af trafiksanering med afmærkning på Kongevejen i Fredensborg by.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

I ”Handlingsplan for mobilitet og infrastruktur 2022 – 2025”, er beskrevet at der skal laves et skitseprojekt for trafiksanering af Fredensborg Kongevej mellem rundkørslen ved Humlebækvej og rundkørslen ved A6.

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

Udvalget behandlede en orienteringssag om mulige løsninger på mødet den 13. august 2024, sag nr. 112. Administrationen har arbejdet videre med en mulig løsning.

Strækningen i dag

Fredensborg Kongevej mellem rundkørslen ved A6 og rundkørslen ved Humlebækvej, ligger

inden for tættere bebygget område, men har en vejformning, der ligner strækningen syd for

Humlebækvej, som ligger i åbent land. Der er ikke nogen særlige forhold for de lette trafikanter, og der sker mange overskridelser af den nuværende skilte hastighed på 50 km/t. Derudover har vejen gennem de senere år ændret karakter med flere boliger.

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

Der har gennem de senere år været en del henvendelser fra naboer og borgere i området om utryghed omkring strækningen. Især for de lette trafikanter på langs og tværs af strækningen.



Strækningen er markeret med sort på ovenstående kort

Formålet med trafiksaneringen

Formålet med trafiksaneringen er at forbedre sikkerheden og trygheden for især de lette

trafikanter. Det skal ske ved at få bilisterne til at overholde den gældende hastighedsgrænse, lave flere krydsningspunkter og forbedre de forholdene for cyklister på langs af strækningen.

Af udvalgsbehandlingen fra den 13. august 2025 fremgår, at en løsning alene med afmærkning vil koste i størrelsesordenen under 2 mio. kr. mens en løsning med cykelstier vil koste omkring på 10 mio. kr. Den høje pris for cykelstiløsningen skyldes, at den indebærer etablering af afvanding på strækningen. Der er relativt få lette trafikanter på strækningen, så det forudsættes, at cyklister og fodgængere kan benytte samme areal.

Den løsning, der fremlægges her, er en løsning uden cykelsti, men med cykelbaner. Løsningen er lavet således, at hvis der på et tidspunkt bliver afsat midler til cykelstier på strækningen, så kan de tilføjes den foreslåede løsning ved at opsætte kantsten og etablere afvanding på det sted, hvor der afmærkes med cykelbane. Den øvrige del af strækningen kan bevares uændret.

Den foreslåede løsning

Den foreslåede løsning er vist på vedlagte bilag. Princippet i løsningen er at:

- Markere et tydeligt midterareal i en afvigende belægningsfarve (rød). (For at sænke hastighedsniveauet og tydeliggøre placering på kørebanen).
- Indsnævre kørespor (for at sænke hastighedsniveauet og give plads til cykelbane).
- Etablere supplerende krydsningspunkt og flytte en sti, så den passer til krydsningspunktet.
- Etablere cykelbaner med bred kantstribe til kørebane og med cykelsymboler. (Fodgængere kan benytte cykelbanen. Der er meget få fodgængere på strækningen).



Referencefoto fra Helsingør kommune (med cykelsti).

Den foreslåede løsning forventes at kunne etableres for 1,8 mio. Kr. (*Afventer svar fra NSPV*) kr. Striberne på strækningen er meget nedslidt pt. og skal alligevel fornyes af NSPV. Udgiften til den foreslåede løsning bliver reduceret, hvis den realiseres nu, hvor der skal nye striber på strækningen. Det forventes, at NSPVs udgift til striber vil være ca. 0,3 mio. kr. Den foreslåede løsning kan altså realiseres for anslået 1,5 mio. kr. (Priserne vil blive afstemt med prisoverslag fra NSPV, som de pt. er i gang med at udarbejde).

Der er ikke afsat midler til finansiering af løsningen. Der er dog på kommunens driftsbudget afsat 1,5 mio. kr. til fartdæmpning på trafikveje. De skulle i 2025 være anvendt på finansiering af en løsning på Niverød Kongevej.

Administrationen anbefaler, at midlerne i stedet anvendes til løsning på Kongevejen som beskrevet, da det vil være hensigtsmæssigt at udføre løsningen her, når der alligevel skal fornyes afmærkning på strækningen.

Administrationen har endnu ikke fået udarbejdet en løsning for Niverød Kongevej, som vil kunne realiseres i år. Løsningen på Niverød Kongevej forventes at skulle sammentænkes med en samlet hastighedsplan for strækningen.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At løsningen realiseres i 2025.
2. At løsningen finansieres inden for de afsatte midler til fartdæmpning på trafikveje.

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

Godkender administrationens indstillinger.

Bilag

TSKF-H-TV-8851_C.pdf

TSKF-H-TV-7003_C.pdf

TSKF-H-TV-7002_C.pdf

TSKF-H-TV-7001_C.pdf

Punkt 61: Beslutning om steler i Sletten

23/492

Beslutningstema

Beslutning om tiltag til sikring af passage på Gl. Strandvej gennem Sletten

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Fredensborg Kommune har modtaget henvendelser fra beboerforeningen i Sletten om trafikale udfordringer om blandt andet sten på sidearealer, uhensigtsmæssig parkering, tung trafik og trange trafikforhold i Sletten.

Vejens udformning

Gl. Strandvej er en offentlig vej. Vejen er ensrettet med cykling tilladt mod ensretningen. Der er 30 km zone på strækningen med sidearealer i piksten i variable bredder samt vejtræer. I højre side i kørselsretningen er sidearealet primært smalt, og der er parkeringsforbud. I venstre side i kørselsretningen er sidearealerne bredere, og de bliver generelt anvendt af trafikanter til længdeparkering.

Vanskelig passage i kurve

Administrationen har identificeret et konkret sted, hvor passage med store køretøjer ofte er udfordret. Det er ud for Gl. Strandvej nr. 131A og nr. 154, hvor der dels er en kurve i vejforløbet og dels er en ejendom tæt på kørebanen. Ejendommens fundament er beskyttet af en privat stensætning, som også delvist sikrer mod, at store køretøjer rammer bygningens udhæng.



Gl. Strandvej – Parkering i sving og vejkryds

Vejen gennem Sletten er afmærket med særlig belægning, som er afgrænset af brosten. Det er køreteknisk muligt for de store køretøjer at køre igennem kurven inden for det afmærkede kørebaneareal uden at ramme stensætning og udhæng.

De parkerede biler i Sletten holder dog flere steder med en del af køretøjet i sidearealet og en del af køretøjet på kørearealet. Det er nødvendigt på grund af de trange pladsforhold, og det fungerer til dagligt - den lave hastighed taget i betragtning. Parkering på denne måde er også lovligt, så længe det ikke er til gene for den almindelige færdsel.

Udfordringen er, at der på det konkrete sted holder parkerede køretøjer i vejens sydlige side. Køretøjerne forhindrer, at de store køretøjer kan foretage den nødvendige svingmanøvre for at kunne passere ejendommen. Det resulterer i at de store køretøjer ikke kan passere og/eller rammer og ødelægger stensætning og udhæng.



Gl. Strandvej - Forhold i sving og vejkryds

Opsætning af steler

En parkering, der forhindrer færdslen, er ulovlig, og hører under politiet. Da den ulovlige parkering er hyppig og resulterer i, at store køretøjer blokerer vejen, har administrationen drøftet med beboerforeningen at løse problemet ved fysisk at opstille steler, som vanskeliggør parkering på stedet.

En steler er en lav pæl med refleks, som er en del af almindeligt vejudstyr. Der er typisk udformet i galvaniseret stål, lakeret eller plastmateriale, der kan påkøres.

Stelerne skal i første omgang opsættes i kurven ud for Gl. Strandvej nr. 131A og nr. 154 for dels at undgå parkering, og dels at stensætning påkøres. Der opsættes derfor i første omgang i alt 2 steler – én i hver side af vejen. Hvis det er nødvendigt, opsættes flere steler i kurven og også ud for nr. 133.

Udgiften til opsætning af stelerne afholdes inden for driftsbudgettet på politikområde 3. Veje og Trafik.

Beboernes holdning

Beboerforeningen er enige i, at der kan anvendes steler, for at undgå parkering. Ejeren af nr. 131A som stelerne skal placeres ud for, er imod opsætning af steler, da ejeren anvender sideareal ud for sin bolig på Gl. Strandvej til forskellige formål herunder aflæsning med trailer og parkering. Ejeren ønsker at arealet skal kunne anvendes som hidtil. Ejeren mener også, at han skal partshøres vedr. kommunens afgørelse i sagen.

Administrationen bemærker, at en enkelt beboer ikke er part i en sag om parkeringsforbud på deres vej jf. sag behandlet af Vejdirektoratet (deres j.nr. 22/13413).

Link: <https://afgoerelsesportal.vd.dk/h/22d41099-3a45-4de5-9d37-a0a5152eac33/b598da03e04049a8b4c2b6317646a528?showExact=true>

Begrundelsen findes i, at parkeringsforbud på vejen ikke retter sig mod en individuel person, men mod alle og enhver, der kan benytte deres vej. En enkelt beboer har ikke en væsentlig og individuel interesse i sagen, også selvom beboeren har haft mulighed for at parkere tæt på sin bolig.

Administrationens anbefaling

Administrationen anbefaler, at der opsættes steler det pågældende sted.

Stelernes design drøftes med beboerforeningen så de matcher det øvrige design i bybilledet. Det bemærkes, at det er undersøgt, at der ikke er krav til design af steler som vejudstyr i forhold til gældende bevaringsbestemmelser for Sletten.

Beboerforeningen har haft supplerende forslag til vejen, som at vende ensretning, forbyde tung trafik eller parkeringsforbud ved skiltning specifikke steder. Administrationen vurderer at disse forslag ikke er hensigtsmæssige.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

-

Klimakonsekvens

-

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Kommunikation

Beboerforeningen

Indstilling

1. At der opsættes steler. Stelerne skal forhindre påkørsel af stensætning og reducere muligheden for parkering der vanskeliggør passage med store køretøjer.

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

Udvalget anmoder om, at sagen udsættes med henblik på, at Sletten beboerforeningen høres.

Punkt 62: Beslutning vedr. påtænkt principtilladelse om udstykning af Plantagevej 17, Fredensborg

25/9640

Beslutningstema

Sagen er anmodet om at komme på udvalgets dagsorden af C, der har udnyttet deres initiativret.

Sagsfremstilling og økonomi

Administrationen har oplyst om en ansøgning om udstykning af en grund på Plantagevej 17 i Fredensborg.

Undertegnede (Thomas Von Jessen) skal hermed på denne baggrund anmode om, at den påtænkte principtilladelse til udstykning af Plantagevej 17, Fredensborg, på baggrund af bygningsreglementet, der foreskriver grundstørrelser for enfamiliehuse på mindst 700 m², kommer til politisk behandling i Plan- Trafik og Klimaudvalget.

De to nye grunde vil være på henholdsvis 699 m² og 687 m², og for os er 700 m² netop 700 m².

Som baggrund for denne anmodning kan Det Konservative Folkeparti i Fredensborg oplyse, at vi desuden som noget nyt har et politisk mål og ønske om, at der i næste kommuneplan gives en bevaringsstatus for mange af kommunens parcelhuskvarterer fra 1950'erne til 1970'erne. Mange af de der bosiddende ejere og vi opfatter dem som helt unikke bymiljøer. Derfor ønsker vi dem i væsentlige hovedtræk bevaret, som de er i dag.

Kompetence

Plan,- Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

At der ikke gives dispensation til at fravige mindstegrundstørrelsen på 700 m² som ansøgt på Plantagevej 17.

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

C stemmer for forslaget.

Imod stemmer A, F, B, L og Tinne Borch Jacobsen (U)

Punkt 63: Orientering per 5. maj 2025

21/32095

Sagsfremstilling og økonomi

Afgørelse i Planklagenævnet om padeltennisbane i det åbne land

Planklagenævnet har 12. marts 2025 stadfæstet administrationens afgørelse fra maj 2024 om afslag på en lovliggørende landzonetilladelse til en opført padeltennisbane med tilhørende lysmaster i landzone på Kongevejen mellem Kokkedal og Fredensborg.

Nævnet deler administrationens vurdering af, at padeltennisbanen med sin størrelse på 200 m² og faste konstruktion af glas og stål, fremstår markant i landskabet samt at banen ikke er placeret i direkte tilknytning til ejendommens eksisterende bebyggelse med en placering cirka 70 meter fra disse.

Anlægget skal herefter lovliggøres fysisk ved nedtagning og/eller flytning til en placering der kan gives tilladelse til.

Ny rapport om organisering af kollektiv transport

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark har afleveret sin anden delrapport til regeringen. Rapporten præsenterer forskellige mulige modeller for fremtidens organisering af den lokale kollektive transport, men indeholder ikke udvalgets anbefalinger. Udvalgets samlede anbefalinger fremlægges i foråret.

Ekspertudvalget har offentliggjort fire forslag til nye organisationsmodeller samt de fordele og ulemper der knytter sig til organiseringen af den kollektive mobilitet. De fire modeller er:

1. *Status quo*, hvor trafikselskaberne får friere rammer til at arbejde med fx samkørsel.
2. *Et strategisk hovednet*, hvor kommunerne ejer trafikselskaberne, og står for den lokale kollektive transport. Samtidig får staten ansvar for at sikre et strategisk hovednet, bl.a. ved at overtage en del af den regionale busdrift.
3. *En Skåneinspireret model*, hvor regionerne får ansvar for at løfte al regional og lokal kollektiv transport.
4. *Mobilitetsselskaber*, der etableres af staten, og er nye selvstændige virksomheder med professionelle bestyrelser.

[Find rapporten her.](#)

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

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 64: Sager på vej per. 5. maj 2025

21/32099

Beslutningstema

Der gives en orientering om sager, der er besluttet behandlet på kommende udvalgmøder.

Sagsfremstilling og økonomi

Følgende sager forventes behandlet på kommende udvalgmøder:

Maj

Forslag til Kommuneplan 2025

Fredensborg Kommunes cykelplan

Louisiana - Trafiksanering ved hovedindgang

Senere

Finansiering af vedligeholdelse af Vandstenen i Kokkedal

Drøftelse af legeplads i Fredensborg Bymidte

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 udvalgmøder.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 65: Digitalt underskriftsblad

21/30654

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

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

Bilag

Godkendelsesark Plan-, Trafik- og Klimaudvalget 5. maj 2025.pdf