

REFERAT Infrastruktur- og Teknikudvalget d. 07-11-2018

Mødedato Onsdag d. 07. november 2018 kl. 17:30

Mødested Lilletrommen

Mødedeltagere Freja Brabæk Kristensen (O), Carsten Nielsen (A), Cømert Sonsuz (A)
(Fravær), Lars Simonsen (B), Charlotte Bie (I), Lars Egedal (V)
(Fravær), Thomas Elgaard (V)

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Træffetid.....	4
Nivå Havn og Strandpark - forslag til Visionsudviklingsplan.....	5
Trafikanalyse af A6 - præsentation af scenarierne.....	11
Ligebehandling af boligveje.....	14
Busbetjening af nyt plejecenter.....	17
Forslag til gebyrer/takster for erhvervsaffald for 2019.....	20
Forslag til gebyrer/takster for husholdningsaffald for 2019.....	23
Orientering per 7. november 2018.....	26
Sager på vej per 7. november 2018.....	27

Punkt 104: Godkendelse af dagsordenen

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Dagsordenen godkendt.

Punkt 105: Træffetid

18/6222

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Ingen mødt.

Punkt 106: Nivå Havn og Strandpark - forslag til Visionsudviklingsplan

17/5775

Beslutningstema

Udvalget skal godkende, at forslaget til Visionsudviklingsplanen for Nivå Havn og Strandpark til sendes i offentlig høring og fremlægges på offentligt møde. Derudover skal udvalget godkende anvendelse af de afsatte midler. Det anbefales overfor Infrastruktur- og Trafikudvalget, at der udarbejdes en sag for at skitsere og vurdere mobilitetsudfordringerne til og omkring Nivå Havn og Strandpark.

Sagsfremstilling og økonomi

I maj 2018 besluttede Økonomiudvalget, at udviklingen af Nivå Havn og Strandpark skal baseres på en plan, hvor ambitionsniveauet tænker Nivå Havn og Strandpark ind i fremtiden både med hensyn til klimasikring, areal til pladskrævende fysiske udviklingsmuligheder, flere og bedre fælles faciliteter herunder også badeanstalt, der kan være med til at tiltrække nye grupper af borgere og fastholde sejlergæster i en længere periode.

Med baggrund i de mange input, der er kommet i forbindelse med inddragelse af borgere og brugere, har rådgiverne udarbejdet en visionsudviklingsplan, der indeholder en mindre arealudvidelse mod Øresund.

Grebet i visionsudviklingsplanen

Visionsudviklingsplanen for Nivå Havn og Strandpark (bilag1), der er udarbejdet af SLA Landskabsarkitekter, dyrker stedets særlige identitet og de stedbundne potentialer i området. Visionen er en levende havn og strandpark med en stærk lokal identitet, hvor der er gode vilkår for det stærke foreningsliv såvel som god plads til besøgende - året rundt. Ved hjælp af enkle greb skabes der mere plads til livet på havnen og i strandparken samt bedre mulighed for at opleve naturen helt tæt på.

Skabe plads

Nivå Havn og Strandpark ligger i en lomme af naturskønne og fredede områder. Pladsen på havnen er meget presset, og det skaber problemer for brugerne på havnen.

Forslag

Ydermolen udbygges og hæves hvormed der bliver ca. 3.100 m² mere til plads for foreninger og deres aktiviteter og området klimasikres mod bølgeslag. Strandparken udvides og der skabes mere plads til strandens mange besøgende og bademulighederne forbedres.

Styrke fælleskaber

Flere af foreningerne har behov for mere plads og flere ønsker sig bedre faciliteter. Desuden gør de separate klubhuse, at foreningernes medlemmer har meget lidt med hinanden at gøre på tværs af klubberne.

Forslag

På den udvidede ydermole etableres et nyt fælles klubhus og tilhørende grønne arealer med plads til ophold, leg og foreningsaktivitet, hvilket vil forbedre forholdene for havnens brugere. Det styrker og understøtter den stærke sociale drivkraft, der allerede findes på havnen, og giver bedre mulighed for at tiltrække nye brugergrupper og besøgende. Andre faciliteter som f.eks. nye havnerelaterede butikker som en fiskebutik kan evt. tænkes ind i området.

Forbindelser og mobilitet

Stinettet er ikke sammenhængende, og det er uklart, hvordan man bedst bevæger sig rundt på havnen. Ankomst for cyklende er usikker, fordi de sammen med bilisterne deles om en meget smal vej.

Forslag

Området forbindes stærkere til Nivå by ved hjælp af nye og tydelige forbindelser for cykler og gående. Cykelforbindelsen er prioriteret med en egentlig cykelsti fra overgangen ved Strandvejen ned til strandparken. Havn og strandpark bindes sammen af to promenader. En indre promenade der løber fra forgængerfeltet ved Strandvejen og langs indersiden af havnen. Forløbet følger i høj grad den eksisterende kajkants forløb med små knæk, tilgængelige niveauspring og opholdspladser. Og en ydre promenade, der løber langs den nye ydermole. Denne del er mere rå og kan modstå vind og vejr. Enkelte steder brydes stensætningen af trapper, broer eller ramper der gør det muligt at komme tæt på vandet. Havnens indre rum forbindes til strand og promenader med sammenhængende belægnings på tværs af havneområdet.

Mobiliteten på havnen kombineres med en belysning der sikre god tilgængelighed og styrker følelsen af trykthed.

Leg og læring

Børn og unge er ikke meget tilstede på havnen. Der er meget begrænsede tilbud til besøgende børn og unge og havnen har derfor svært ved at fastholde sejlene børnefamilier.

Forslag

Der skabes områder til leg, træning og læring fordelt over hele området, for at skabe en både sjov og lærerig havn. Ved at udvide arealet ved ydermolen og etablering af et fælles klubhus frigøres der plads flere andre steder, så områder til leg og læring her kan prioriteres.

Klimatilpasning

Ydermolen er i dag ikke robust og høj nok til at beskytte havnen mod forhøjet vandstand og kraftig bølgepåvirkning. Den eksisterende ydermole er desuden sårbar for udskyldning af materiale.

Forslag

I forbindelse med at ydermolen udvides, hæves kystsikringen til kote +2.4 hvormed havnen sikres mod bølge påvirkning fra Øresund. I tilfælde af forhøjet vandstand vil vandet løbe ind i havnen og oversvømme arealerne bagfra. Med dette forslag bliver havnens eksisterende bebyggelse ikke sikre mod forhøjet vandstand, men ny bebyggelse etableres i højvandsikret kote.

Strandparken

I dag lever strandparken en tilbagetrukket tilværelse i ly af havnen. Der mangler en synlighed mellem havn og strandpark og der er ikke god tilgængelighed for alle.

Forslag

Ankomsten til stranden gøres tydelig og attraktiv. Den tætte beplantning ryddes så klitternes natur kommer helt ud til vejen. Strandarealet udvides permanent, så der skabes bedre plads til aktiviteter på land og bedre bademuligheder. En permanent livredderstationen indgår som varetegn for strandparken og der anlægges faciliteter til strand sport. Strandens sydlige ende friholdes for nye faciliteter og giver besøgende mulighed for at nyde naturen i fred og ro. I den nordlige ende af strandparken forbedres mulighederne for at komme på dybt vand ved etablering af en ny bro med badeplatform. Der skabes gode muligheder for vinterbadere, da der ikke er langt til det nye fælles klubhus. Langs den nye bro etableres der en rampe for kørestole, så der kan køres ud i bølgen blå til en platform i vandet. Den nye bro suppleres med et hejs, så det også er muligt at hejse kørestolsbrugere direkte ned på platformen.

Boardwalk

Bag strandpark ligger der et fredet naturareal, som ligger urørt og utilgængeligt.

Forslag

Der etableres en boardwalk, der gør det muligt at komme tæt på naturarealet og mulighed for at opleve rørskoven helt tæt på. Boardwalken skaber desuden genvej fra Strandvejen til strandparken. Boardwalken udvides ved klitterne ved strandparken, her er der mulighed for at nyde solnedgangen over Nivå.

Mange af forslagene i den visionære udviklingsplan kræver en ny lokalplan for området og tilladelse fra andre myndigheder blandt andet Kystdirektoratet og Fredningsnævnet.

Forbindelse til Nivå

Mobilitet benyttes til at skabe sammenhæng både fysisk og mentalt til Nivå By og resten af kommunen. Og gerne med fokus på at få flere til at vælge at cykle til området. Igangværende projekter i Nivå bør tænkes sammen, så der skabes størst mulig synergi mellem udvikling af havn og strandpark, bymidten med nye boliger, ny skole mv. God mobilitet kan fastholde og tiltrække nye brugere af havnen og stranden og understøtter området som samlingssted for borgerne i Nivå.

Der er dårlig adgang for cyklende og gående til havn og strand. Strandvejen opleves som en barriere. Der er ikke sammenhæng i krydsningen af Strandvejen, hvilket skaber utryghed. På varme sommerdage og ved arrangementer på havn og strandpark er der ikke tilstrækkeligt med parkeringsmuligheder i området og der parkeres langs Strandvejen og alle tænkelige steder på havnen og ved strandparken, hvilket skaber farlige og utrygge situationer. Det er et gennemgående tema hos brugere og interessenter til havn og strandpark at løsning på udfordringerne omkring mobilitet til og i havnen har høj prioritet. Flere af udfordringerne, der findes på Nivå Havn og Strandpark, skal altså finde deres løsning uden for området og indgår således ikke i visionsudviklingsplanen for Nivå Havn og Strandpark. Skal Nivå Havn og Strandparks rolle i Nivå styrkes, og være med til at tiltrække nye kommende borgere, skal mobiliteten i området tænkes i en større sammenhæng.

Nivå Havn og Strandpark indgår i mange af de strategier, der er udarbejdet i kommunen de seneste år. Alle rapporter peger på, at adgangsforhold til Nivå Havn og Strandpark og sammenhængen til det øvrige Nivå bør styrkes.

Status for inddragelse nu og fremad

Inddragelse og samskabelse er et af omdrejningspunkterne for en god, visionær og fremtidssikker udviklingsplan. Formålet med inddragelsesprocessen er at undersøge og understøtte nye veje til samarbejde og samskabelse mellem nuværende og nye brugere af havnen samt skabe ejerskab og bred borgeropbakning til Nivå Havn og Strandpark. Det er i sidste ende med til at styrke mulighederne for at få fondsmidler, da fondene forventer en stærk borgerdrevet proces.

Der har været god opbakning til borger- og brugerinddragelsesprocessen i det indledende forløbet med planen. Der har været arbejdet med flere bruger- og borgerinitieret projekter. Det er projekter, hvis formål er at afprøve nye ideer og tester input til en visionær udviklingsplan via en 100-dages proces samt styrke samarbejdskulturen og opdyrke nye samarbejder og synergier blandt foreninger, brugere og borgere i og omkring Nivå Havn og Strandpark.

Et vigtigt element i en fremadrettet vellykket bruger- og borgerinddragelsesproces er at anerkende og fastholde det engagement, der allerede er skabt. Høringsprocessen i efteråret skal designes og planlægges så det bliver en anledning til at fortsætte samskabelse og den konstruktive ånd, som pt. kendetegner udviklingsideerne omkring Nivå Havn og Strandpark.

Tovholderne fra 100-dages forløbet inviteres til at deltage aktivt på et dialogmøde i oktober. Her kan de fortælle om deres ideer, hvad de konkret har gjort for at videreudvikle ideerne, og hvordan det styrker det tværgående samarbejde.

Der oprettes en mindre pulje på 50.000 kr, som kan søges til f.eks. forplejningsudgifter, materialer mm. til at videreudvikle de små lokale initiativer, der understøtter visionsudviklingsplanen.

Etaper i visionsudviklingsplanen

SLA har i forslaget til den visionære udviklingsplan for Nivå Havn og Strandpark opdelt planen i etaper. For hver etape er der udarbejdet et økonomisk overslag. Det skal understreges, at der alene er afsat økonomi til etape nul.

Realiseringen af de enkelte elementer i planen er afhængige af hinanden. For eksempel vil en forbedring af mobiliteten på havnearealer med en cykelsti og flere nye parkeringspladser medføre, at fritidsfiskernes samt ro- og kajakklubbens eksisterende klubhus må nedrives, og deres nye klubhuse hænger således sammen med etableringen af den indre promenade.

Det betyder, at etape et til fire ikke kan realiseres i det afsatte budget, og det vil være nødvendigt at søge midler via fonde. Veje og infrastruktur er normalt vanskeligt at søge midler til via fonde.

Det samlede anlægsoverslag for hele visionsudviklingsplanen beløber sig til 81,9 mio. kr. inkl. udgifter til byggeplads, uforudsigelige udgifter og rådgiverhonorar. Anlægsoverslaget er udarbejdet på baggrund af erfaringspriser.

Forslag til etapedeling:

Etape nul

For at skabe hurtig synlighed af visionsudviklingsplanen er det muligt at etablere den indre promenade, omorganisere parkeringen på den centrale parkeringsplads og i strandparken kan der etableres en rampe, så kørestolsbrugere har mulighed for at komme i vandet.

I den afsatte økonomi er der ikke råd til at lave hele den indre promenade fra starten, så forslaget er at supplere de eksisterende stier og gangbroer de steder, hvor promenaden i dag er afbrudt. En omorganisering af pladserne på den centrale parkering vil skabe ca. 20 flere pladser. Med en kørestolsrampe i strandparken vil der blive skabt tilgængelighed for flere borgere.

Økonomi overslag: 3,4 mio. kr. ekskl. rådgiver-, uforudsigelige- og byggepladsudgifter.

Etape et – Adgang og mobilitet

1. Samlet indre Promenade 2. Dobbelttrettet cykelsti 3. Cykelparkering 4. Organisering af P-pladser 5. Nyt klubhus til Fritidsfiskere, Ro- og Kajakklub 6. Rydning og uddynding af eksisterende beplantning og læhegn.

I første etape er der fokus på at forbedre ankomsten til Nivå Havn og Strandpark ved at anlægge den dobbelttrettede cykelsti og den indre promenade. Samtidig er det vigtigt at der etableres cykelparkering og organisering af P-pladser, så havnen har kapacitet til modtage flere gæster.

Økonomi overslag: 11,8 mio. kr. ekskl. rådgiver-, uforudsigelige- og byggepladsudgifter.

Etape to – Klimasikring og fælles klubhus

1. Udvidelse af ydermole 2. Fælles klubhus 3. Ydre promenade 4. Bygninger til opbevaring 5. Havnestrøget
 Udvidelsen af ydermolen er vigtig for både den fremtidige klimasikring af havnen og for en tiltrængt forbedring af klubbernes faciliteter. Det fælles klubhus anlægges som en del af kystsikringen, og i forbindelse med dette anlægges også den ydre promenade og belægning der sikrer tryk bevægelse på tværs af havnen.
 Rekreativ klimasikring støttes af flere fonde heriblandt Realdania, Lokale og Anlægsfonden og Nordeafonden. Der er dermed flere muligheder for at få støtte til anlæg af denne del af projektet.

Økonomi overslag: 21,8 mio. kr. ekskl. rådgiver-, uforudsigelige- og byggepladsudgifter.

Etape tre – Attraktioner og aktiviteter

1. Aktiviteter og forbedrede faciliteter i strandparken 2. Legepladser og træningsområder 3. Undervisningsområder 4. Maritime nyttehaver

I tredje etape skabes der attraktioner for eksisterende og nye brugere som gør det sjovt, spændende og lærerigt at besøge havn og strandpark. Undervisningsfaciliteter vil også understøtte lokale samarbejder.

Tiltagene kan udføres uafhængigt af hinanden, og dele af faciliteterne kan eventuelt også udføres før etape 1 og 2.

Økonomi overslag: 1,0 mio. kr. ekskl. rådgiver-, uforudsigelige- og byggepladsudgifter.

Etape fire – Boardwalk og havnebad

1. Badebro med rampe og lift 2. Havnebad 2. Solnedgangsplads 3. Boardwalk 4. Opholdsdæk

Både havnebadet og boardwalken vil tilføje stor kvalitet for området og understøtte både naturoplevelser, aktiviteter og styrket forbindelse til Nivå by og øvrige attraktioner.

Havnebad og Boardwalk kan anlægges som samlede projekter eller udbygges løbende. For eksempel kan man starte med at anlægge badebro med rampe og lift, og senere tilføje det egentlige havnebad, ligesom at solnedgangspladsen også vil være velfungerende inden boardwalken anlægges.

Økonomi overslag: 15,5 mio. kr. ekskl. rådgiver-, uforudsigelige- og byggepladsudgifter.

Økonomi

På baggrund af den godkendte visionsudviklingsplan skal de enkelte elementer detailprojekteres og sendes i udbud. På nuværende tidspunkt er alt økonomi overslagspriser.

År	Anlægs-budget Nivå Havn og Strand-park	Anlægs-budget Vinter-bade- faciliteter	Disponeret			Rest-bud- get til anlæg
			Råd- giver	Pro-jekt- ledel-se	Pulje	
2018	2.200	200	787	240		1.373
2019	2.600		390	260	50	1.900
2020	2.600		390	260		1.950
I alt	7.400	200	1.567	760	50	5.223

Rådgiver honorar antager 15 % af anlægssummen. I ovenstående skema er det beregnet som 15 % af anlægsbudgettet. Den midlertidige etape kan udføres for 5,2 mio kr. inkl. udgifter til byggeplads, uforudsigelige udgifter og honorar til rådgiver.

Tidsplan og den videre proces

September 2018: Sagen behandles i Fritids- og Idrætsudvalget samt Økonomiudvalget.

Oktober 2018: Sagen sendes til orientering til Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

Oktober 2018: Udviklingsplanen sendes i offentlig høring.

Oktober 2018: 23. oktober 2018 – Dialogmøde med brugere og borgere.

November og december 2018: Inddragelse af foreninger og brugere og tilretning af udviklingsplanen.

Januar 2019: Den tilrettede udviklingsplan godkendes i Fritids- og Idrætsudvalget samt Økonomiudvalget.

Februar 2019: Udarbejdelse af ny lokalplan sættes i gang.

Ultimo 2019/primo 2020: Vedtagelse af lokalplan.

Anbefalinger fra driftsbestyrelsen for Nivå Havn og Strandpark

På et ekstraordinært møde i august blev visionsudviklingsplanen præsenteret for havnebestyrelsen. På daværende tidspunkt var der dog ikke udarbejdet et overslagsbudget. Bemærkninger fra de enkelte foreninger kommer i forbindelse

med den offentlige høring. Samlet set synes bestyrelsen, at det er et godt stykke arbejde og bestyrelsen anbefaler at

- driften af de mange nye initiativer tænkes med ind i planen fra starten
- processen for vedtagelsen af visionsudviklingsplanen bliver kommunikeret ud, til alle foreninger og borgere.

Anbefalinger fra administrationen

Ønskerne til Nivå Havn og Strandpark er kort fortalt flere faciliteter, bedre udnyttelse af eksisterende faciliteter samt flere parkeringspladser, samtidig er der et stort ønske om, at havnen ikke ændrer karakter. Det er administrationens vurdering, at forslaget til visionsudviklingsplanen tilgodeser de mange og modsatrettede ønsker. I den visionære udviklingsplan arbejdes der med en mindre landinvinding, der giver den nødvendige plads til at rokere om på infrastrukturen, så der bliver flere parkeringspladser, en tydeligere afvikling af trafikken, mulighed for fælles faciliteter og rum til udendørs faciliteter til folk i alle aldre.

Administrationen anbefaler derfor, at forslaget til Visionsudviklingsplan for Nivå Havn og Strandpark sendes i offentlig høring og der afholdes møder for alle interesserede den 23. oktober 2018.

Realiseringen af de enkelte elementer i udviklingsplanen kræver en ny lokalplan. For at skabe synlighed allerede nu anbefaler administrationen at etape nul etableres i foråret 2019.

Bevilling

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Andre virkninger (handicap, integration, ligestilling, miljø, sundhed)

Verdensmål 3: Sundhed og Trivsel

- Vi skal sikre et sundt liv for alle og fremme trivsel for alle aldersgrupper

Byrådets Arbejdsplan 2018-2021:

- Bygninger og byrum skaber liv
- Et aktivt fritids- og kulturliv er også velfærd
- Det skal være nemt og sikkert at komme frem
- Oplevelser og erhverv som udviklingsmotor
- Bæredygtighed og miljø – vejen frem

Kompetence

Økonomiudvalget.

Økonomiudvalget har ansvaret for en samordnet løsning af kommunens planlægningsopgaver.

I forbindelse med Visionsudviklingsplanen for Nivå Havn og Strandpark er forvaltningen fordelt på flere udvalg. Dermed bliver det Økonomiudvalget, der samordner løsningerne.

- Udvalget for Fritid og Idræt varetager forvaltningen af Nivå Havn og Strandpark
- Udvalget for Plan, Miljø og Klima varetager forvaltningen vedrørende lokalplanlægning og diverse myndighedstilladelser
- Udvalget for Infrastruktur og Trafik varetager vej og trafikområder til og fra havnen

Kommunikation

Der udarbejdes en proces- og kommunikationsplan for det næste år, hvor centrale anledninger tænkes ind f.eks. havnefestivalen i juni 2019.

Forslag til Visionsudviklingsplan for Nivå Havn og Strandpark sendes i høring. Det annonceres på hjemmeside, kommunens Facebook og i UgeNyt.

Indstilling

1. At forslag til Visionsudviklingsplan for Nivå Havn og Strandpark godkendes til udsendelse i offentlig høring.
2. At der afholdes offentligt møde om Visionsudviklingsplanen den 23. oktober 2018
3. At det anbefales overfor Infrastruktur- og Trafikudvalget, at der udarbejdes en sag for at skitsere og vurdere mobilitetsudfordringerne til og omkring Nivå Havn og Strandpark.
4. At etape nul til 5,2 mio kr. etableres i 2019

Beslutning i Fritid- og Idrætsudvalget (18-21) den 06-09-2018

1. Der afholdes dialog med interessenter på havnen om den konkrete Visionsudviklingsplan inden den forelægges for udvalget på ny.
2. Det offentlige møde udskydes.
3. Anbefales overfor Infrastruktur- og Trafikudvalget
4. Indhold i etape 0 genovervejes efter dialog med interessenter.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Udvalget har taget stilling til indstillingens punkt 3. Udvalget ønsker at der udarbejdes en sag for at skitsere og vurdere mobilitetsudfordringerne til og omkring Nivå Havn og Strandpark. Dette afventer borgerinddragelsen for visionsudviklingsplanen.

Bilag

Bilag 1, Forslag - Visionsudviklingsplan august 2018.pdf

Punkt 107: Trafikanalyse af A6 - præsentation af scenarierne

18/1668

Beslutningstema

Præsentation af scenarierne for analyse af de fremtidige trafikforhold på A6 gennem Fredensborg.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Statsvejen A6 gennem Fredensborg by afvikler meget trafik, som medfører kø i myldretiden, øget risiko for trafikulykker og giver gener for byens borgere i form af utryghed, støj og barrierevirkning. En stor del af trafikken er gennemkørende, der ikke har ærinde i byen.

For at vurdere den nuværende trafik og prioritere mulige fremtidige indsatser, blev der i foråret 2018 igangsat et arbejde opdelt i tre faser; 1. kortlægning, 2. analyse/vurdering af fremtidige scenarier og 3. den videre proces.

Infrastruktur – og Teknikudvalget blev den 12. september 2018 præsenteret for kortlægningen af den nuværende trafik, og besluttede de scenarier som administrationen skulle arbejde videre med.

De fire scenarier der blev undersøgt er:

1. Omlægning af gennemkørende trafik via Isterødvejen og Motorvejen.
2. Etablering af Overdrevsvejens forlængelse.
3. Ændring af ejerforholdene på A6 gennem Fredensborg Kommune.
4. Ingen ændring – samme forhold som i dag.

Resultatet af beregningerne af de fire scenarier fremgår af vedlagte bilag, og gennemgås nedenfor. Beregningerne er lavet på den forventede trafik i 2015 ud fra trafikmodeller som forudsiger de trafikale konsekvenser ved forskellige trafikale indgreb.

Analyse af scenarierne

Scenarie 1 – Opgradering af Isterødvejen og trafiksanering af A6.

For at belyse mulighederne og ønsket om at begrænse den gennemkørende trafik gennem Fredensborg, er det i dette scenarie særlig fokus på at vurdere, hvor stor en overflytning af trafik fra A6 kan flyttes til Isterødvejen og Motorvejen. Der er forudsat, at der sker en trafiksanering på A6 gennem Fredensborg, hvor hastighedsgrænsen i byzonen nedskiltes til 40 km/t, og der udenfor byzonen nedskiltes til 70 km/t.

Trafikberegningen viser, at trafikken gennem Fredensborg, som følge af ovenstående forudsætninger kan reduceres med 10 % svarende til 1.000 – 2.000 køretøjer i døgnet. Omlægningen af trafikken giver en reduktion, der er størst på A6 øst for Fredensborg by. Reduktionen vest for byen er mindre, idet der ikke findes et attraktivt alternativ til A6. Beregningen viser at det er omkring 70 lastbiler i døgnet vil vælge den alternative rute via Isterødvejen og Helsingørmotorvejen. Trafiksaneringen vil til gengæld medføre en øget belastning af Humlebækvej.

Supplerende følsomhedsberegninger med trafikmodellen viser, at det særligt er den tilladte hastighed på A6, der har betydning for, hvor stor en del af trafikken, der overflyttes til Isterødvejen og Helsingørmotorvejen. Der er også foretaget en beregning, hvor den tilladte hastighed uden for byzonen på A6 omkring Veksebo og Sørup nedsættes til 60 km/t fremfor 70 km/t. Resultaterne viser at trafikmængden på A6 kan reduceres med yderligere 300 – 600 køretøjer i døgnet. Konsekvensen vil være, at en del af den overflyttede trafik begynder at anvende Grønholtvej og Lønholtvej som alternativ til A6. Her vil trafikmængden stige med ca. 400 køretøjer i døgnet.

Scenarie 2 – Overdrevsvejens forlængelse

I Fingerplanen 2013 indgår reservation til en forlængelse af Overdrevsvejen, som tiltænkes et forløb fra krydset mellem Overdrevsvejen og Isterødvejen i Hillerød, til en kobling på Helsingørmotorvejen et sted nord for Humlebæk. Reservationen for vejen er skitseret men ikke digitaliseret med en præcis placering og bredde. Kommunen har anmodet om en præcision af reservationen ifm. revidering af Fingerplanen.

I trafikberegningen er Overdrevsvejens forlængelse forudsat som 2 – sporet landevej med en hastighedsgrænse på 80 km/t. Der er forudsat tilslutning med et rampeanlæg til Kongevejen ca. midtvejs på vejforløbet, som har en samlet længde på godt 8 km.

Trafikberegningerne for scenariet viser, at trafikken gennem Fredensborg som følge af etableringen af Overdrevsvejens forlængelse, kan reduceres med omkring 3.000 – 4.000 køretøjer i døgnet. Beregningen viser at trafikken vil stige på Avderødvej med 400 køretøjer i døgnet, derimod reduceres trafikken på Isterødvejen og Humlebækvej med 2.000 køretøjer i døgnet.

Den tunge trafik gennem Fredensborg bliver væsentlig reduceret i dette scenarie. I beregningen forventes at i størrelsesordenen 200 lastbil i døgnet bliver overflyttet til den nye vejforbindelse syd om Fredensborg.

Scenarie 3 - Ændring af ejerforholdene af A6 gennem Fredensborg Kommune

Vejbestyrelsesforholdene er af betydning for, hvilke muligheder Kommunen har for at ændre i forholdene på vejnettet. I Fredensborg Kommune er Helsingørsvej, Rute 6, og Helsingørmortorvejen statsveje, hvilket betyder, at det er Vejdirektoratet, som fastlægger vejens udformning og hastighed samt evt. restriktioner for tunge køretøjer.

Isterødvejen er primært en kommunal vej, som bestyres af henholdsvis Hørsholm, Fredensborg og Hillerød Kommune samt Vejdirektoratet (mellem Overdrevsvejen og A6).

Ved en eventuelt nedklassificering af A6 til kommunevej, vil der forsat være en række krav til Kommunen om at sikre fremkommeligheden på det samlede ruteforløb. A6 er en regional vejforbindelse mellem Helsingør og de mellemstore byer i Nordsjælland (Fredensborg, Hillerød, Frederikssund og Frederiksværk). Ifølge § 8 i vejloven skal vejmyndigheden holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Derfor vil det primært være muligt at lave trafiksanering på begrænsede strækninger, hvor det af trafikikkerhedsmæssige grunde er nødvendigt. Det vil således ikke umiddelbart være i overensstemmelse med vejloven at begrænse trafikken på vejen væsentligt.

Der findes flere eksempler på nedklassificeringer, hvor kommunerne forudsat er forpligtiget til at opretholde det nuværende trafikniveau, hastighed og vedudformning.

En eventuel nedklassificering af vejen vil forudsætte statens samt Hillerød og Helsingør kommuners samtykke.

I tilfælde af at Kommunen ønsker at foretage ændringer på et statsligt vejforløb, i dette tilfælde A6 gennem Fredensborg, vil dette være begrænset til ændringer/justeringer i krydsene, hvor Kommunen vil kunne lave ændringer forudsat godkendelse hos Vejdirektoratet. Det vil være svært for Kommunen at gennemføre tiltag, som vil nedsætte kapaciteten på en statsvej, herunder også restriktioner rettet mod at begrænse den tunge trafik.

Scenarie 4 - Ingen ændring – samme forhold som i dag

Dette Scenarie er basisscenariet, der viser hvad der kan forventes at ske, hvis man ikke foretager sig yderligere. I dette scenarie er de forventede projekter i form af nye infrastrukturprojekter i regionen og planlagt byudvikling, herunder supersygehuset i Favrholm indregnet. Generel trafikvækst og befolkningsudvikling indgår også i forudsætningerne for fremskrivningen til 2025.

A6 gennem Fredensborg forventes at få en trafikstigning på omkring 1.000 køretøjer i døgnet, hvor der på Humlebækvej og Fredensborg Kongevej er beregnet til en stigning på omkring 500 køretøjer i døgnet.

I 2025 vil de nuværende trafikale udfordringer og gener for beboerne i bedste fald være uændret.

Drøftelse med borgerne

Resultaterne for scenarierne er blevet præsenteret for udvalgte foreninger i Fredensborg by på et møde den 24. oktober 2018. Der er opsummeret følgende kommentar fra drøftelserne:

1. Der bør igen undersøges mulighederne for opsætning af forbud mod gennemkørsel for tunge køretøjer gennem Fredensborg by.

2. Den reelle overflytning af trafikmængden ved etablering af omfartsvejen i Gørløse bør undersøges. De beregnede trafikmængder bør sammenlignes med de beregnede.
3. Forbedring af fremkommeligheden i krydsene på A6 gennem Fredensborg for at sikre et bedre flow i trafikken i myldretiden. Forudsat at disse forbedringer har hastighedsdæmpende foranstaltninger i aften – og nattetimerne.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag: Det skal være nemt og sikkert at komme frem – trafikken skal afvikles hensynsfuldt med fokus på tryghed og fremkommelighed i nærområderne.

FN's Verdensmål: Bæredygtige byer og lokalsamfund – 11.2 Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, trafiksikkerheden skal forbedres b.l.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre.

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At resultaterne fra scenarierne tages til efterretning og den videre proces drøftes.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Udvalget tager resultaterne fra scenarierne-analyserne til efterretning idet der afholdes et borgermøde hvor de tre scenarier præsenteres.

Bilag

Trafikanalyse af A6 i Fredensborg - analyse og vurdering

Trafikgruppen_omfartsvej.pdf

Punkt 108: Ligebehandling af boligveje

18/6752

Beslutningstema

Udvalget skal tage stilling til om kommunen på frivillig basis skal tilbyde at overtage private fællesveje i Kommunen

Sagsfremstilling og økonomi

Infrastruktur- og Teknikudvalget besluttede på mødet den 4. juni 2018 at administrationen skulle beregne omkostningerne forbundet med at overtage de private fællesveje i byområder, som var beskrevet i ”Model 2”. Model 2 omfatter: Alle private fællesveje og stier, hvis hovedformål er færdsel kan opklassificeres til offentlige veje. Herudover er administrationen blevet bedt om at beregne omkostningerne til Model 2 i forhold til et nul-scenarie.

Administrationen har udarbejdet følgende specificering af hvilke veje der ønskes overtaget:

1. Veje i byer som primært anvendes til færdsel for et større antal ejendomme.
2. Veje som primært er indrettet til færdsel for et større antal ejendomme.
3. Veje der er så vigtige / har så meget trafik, at det har været relevant at asfaltere dem.
4. Veje hvis indretning afspejler at færdsel vægtes højere end bymiljø.

Ud fra de ovenstående kriterier, forventer kommunen ikke at overtage grusveje, parkeringspladser, korte private fællesveje, der servicere få ejendomme (under 5) samt veje som har andre formål såsom byrum. Herudover forventer kommunen ikke at overtage korte veje som alene betjener byrum og parkeringspladser, da de ikke har en interesse for den generelle trafik.

Da overdragelsen af de private fællesveje sker på frivilligt basis vil kommunen have mulighed for at stille specifikke krav til overtagelsen af vejene. Det antages derfor at kommunen kun vil overtage veje og stier som er i god stand.

Ud fra kriterierne fremsat i Model 2 og ovenfor er der udarbejdet en foreløbig udpegning af, hvilke veje kommunen vil kunne overtage. Udpegningen giver 122 vejstykker fordelt på 99 veje. Den samlede længde for disse veje er ca. 23 km vej.

Omkostninger

Overtagelsen af de private fællesveje vil medføre en kommunal engangsudgift til matrikulære arbejder, samt en fremtidig årlig udgift til drift og vedligeholdelse. Af nedenstående skema ses de forventede udgifter, såfremt forslaget implementeres fuldt ud. Der er i beregningen taget udgangspunkt i at der opklassificeres 25 km vej, da det kan vise sig at der er flere veje end de forventede som falder ind under de opstillede kriterier. Alle priser er overslag.

Der forventes øget årlig driftsudgift på 2,8 mio. kr. når alle veje er overtaget. Driftsudgiften skal bruge stil den løbende vedligeholdelse som på de nuværende kommuneveje. Driftsudgiften vil de første år ligge under 2,8 mio. kr. da vejene overtages velvedligeholdte og da opklassificeringen forventes at ske over en årrække.

Det skal undersøges om de matrikulære arbejder kan/skal sendes i udbud.

Det forventes at selve overtagelsen af vejene vil medføre en engangsudgift på i alt 7,2 mio. kr. til matrikulære arbejder, det administrative arbejde samt etablering af belysning. Engangsudgiften vil skulle fordeles over en årrække i takt med at ønsket om opklassificering.

	Driftsudgift (kroner)	Engangsudgift (kroner)
Matrikulære arbejder		3.000.000
Fremtidig drift	1.400.000	
Vintervedligeholdelse	640.000	

Asfalt arbejder1	450.000	
Belysning	400.000	2.200.000
Sagsbehandling private fællesveje	-70.000	
Sagsbehandling overtagelsesproces2		2.000.000
I alt	2.820.000	7.200.000

1Da vejene overtages i god tilstand, vil udgiften til asfaltarbejder først skulle betales nogle år efter overtagelsen.

2Ud giften svarer til 2,5 årsværk, hvoraf 1,5 forventes udført af NSPV i forbindelse med processens punkt 2-5 (se nedenfor). 1 årsværk udføres af administrationen.

Det er vanskeligt at forudsige i hvilken takt de nuværende vejejerere i givet fald vil være interesserede i at lade kommunen overtage vejene. Det er derfor også vanskeligt at pege på hvordan det budgetmæssigt skal håndteres at overtage et stort antal veje og hvordan et eventuelt budget til dette skal fordeles over en årrække. Administrationen forventer dog at interessen fra de nuværende vejejerere for at få vejene opklassificeret vil være forholdsvis stor. Administration har på nuværende tidspunkt ikke et forslag til, hvor mange penge der skal afsættes hvert år til matrikulære arbejder og udvidet drift. Der vil i øvrigt være begrænsning på hvor mange veje der administrativt kan håndteres overtage på et år, da det vil medføre en del gennemgange af veje og borgerkontakt.

Der er i de seneste år budgetteret med en udgift på 150.000 kr. til sagsbehandling af private fællesvej. Denne udgift benyttes til sagsbehandling på alle private fællesveje i by og på land. Kommunal overtagelse af de private fællesveje i byer forventes at give en besparelse på ca. 70.000 kr. årligt i denne administration. Der skal fortsat gennemføres sagsbehandling på de private fællesveje på landet og på de veje i byerne som ikke overtages.

Processen for overtagelse af vejene

1. Beboerne på den private fællesvej tager kontakt til kommunen, der skal være enighed hos alle vejens beboere.
2. Der foretages en gennemgang af vejen, hvor fejl og mangler udpeges af kommunen og sendes til en repræsentant for beboerne
3. Fejl og mangler udbedres
4. Repræsentanten for beboerne melder arbejdet afsluttet
5. Kommunen foretager en kontrol af arbejdet og sender godkendelse eller mangelliste

punkt 3-5 gentages indtil vejen kan godkendes

6. Kommunen træffer afgørelse om at optage vejen som offentlig (4 ugers høring) og Kommunen står herefter for driften.
7. Kommunen får en landinspektør til at afsætte de fremtidige skel, som godkendes af alle parter.
8. Vejudskillelssagen færdiggøres og kommunen optager vejen i vejregisteret som offentlig.
9. Sagen om vejudskillelsen sendes til Geodatastyrelsen til godkendelse.

For at sikre god fremgang i processen er det en forudsætning at administrationen bemyndiges til at træffe afgørelser om opklassificering af private fællesveje, der overholder de kriterier, der er beskrevet i Model 2.

Ved gennemførelsen af den ovenstående proces vil der fortsat være små uligheder i kommunens vejsystem. Den største forskel ses i området Nivådal, hvor der er en række sideveje, der alene betjener to andelsboligforeninger i dag er offentlige veje, hvilket ikke er i overensstemmelse med principperne i model 2. Øvrige veje af denne type i kommunen er rent private. Administrationen vil derfor forslå at veje og områder i kommunen som kan nedklassificeres til private veje indgår i en videre proces med henblik på nedklassificering for at opnå ligebehandling. Processen for at nedklassificere en vej til privat er ikke så omfattende som nedklassificering til private fællesveje. Beslutning om nedklassificering af disse veje vil i hvert enkelt tilfælde skulle vedtage, som beskrevet i delegationsplanen.

Bevilling

Der er ikke afsat midler til udvidelse af driften for ca. 2.820.000 kr. årligt og engangsbeløb på 7.200.000 kr.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje
Lov om private fællesveje

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

10. Mindre ulighed

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At udvalget beslutter i hvilket omfang der skal gennemføres en omklassificering af veje og stier.
2. At udvalget drøfter den videre proces, herunder de økonomiske forhold.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Anbefaler at der skal arbejdes for omklassificering af veje og stier iht. de kriterier som beskrives i sagen i model 2. Udvalget bemærker at opklassificering sker på frivillig basis.

Udvalget ønsker at oversende finansiering af sagen budgetforhandlingerne i 2019 med en række mulige indfasningsmodeller over tid.

Punkt 109: Busbetjening af nyt plejecenter

18/13439

Beslutningstema

Udvalget skal beslutte princippet for, hvordan det nye plejecenter på Boserupvej skal busbetjenes.

Sagsfremstilling og økonomi

I Budgetforliget 2018 – 2021 var der afsat 5,0 mio. kr. til en busvej mellem Teglgårdsvej og Boserupvej/det nye plejecenter.

Infrastruktur- og Teknikudvalget besluttede den 15. august 2018, at administrationen skal undersøge muligheden for at omlægge bus 370 for at give forbindelse til det nye plejecenter på Boserupvej, uden etablering af en ny busvej.

I budgetforliget 2019 – 2022 er der afsat 1,0 mio. kr. til en ny løsning i stedet for busvejen mellem Teglgårdsvej og Boserupvej.

Den bus som vil være relevant at omlægge for at betjene det nye plejecenter er buslinje 370 som i dag kører mellem Fredensborg Station og Humlebæk Station.

Det ekstra tid, der er i den nuværende køreplan for buslinje 370, benyttes til at betjene Endrup skole, Endrupvej og Kovangen. På hver anden tur betjener bussen henholdsvis Danevang og Plejecenter Lystholm. Bussens køreplan er optimeret i forhold til togkøreplanerne på Lille Nord og Kystbanen.

Passagerpotentiale på Boserupvej

Passagerpotentialet på Boserupvej udgøres af beboerne i ca. 200 ejendomme, hvilket er væsentligt mindre end kørslen på Teglgårdsvej eller sløjfen i Fredensborg som dækker Endrup skole, Endrupvej og Kovangen, som potentielt vil blive berørt af en omlægning.

Brugerne af en busforbindelse på Boserupvej og dermed det nye plejecenter vil primært være beboerne på Boserupvej samt ansatte på plejecentret. Da en stor del af ejendommene på vejen er parcelhuse, er potentialet mindre end, hvis vejen primært bestod af etagebyggeri. En stor del af ejendommene på den østlige side af vejen har i dag god adgang til busstoppesteder på Teglgårdsvej. Besøgende til plejecentret vil normalt komme i bil eller med flextrafik (visiteret kørsel). De besøgende der, hverken har adgang til bil eller er omfattet af den visiterede kørsel med flextrafik, vil kunne anvende Flextur, som sikrer dem kørsel fra dør til dør.

Kapacitet Fredensborgvej

For at give bussen mulighed for at køre ind og ud af Boserupvej uden væsentlige forsinkelser, er det nødvendigt at anlægge en signalregulering i krydset Fredensborgvej og Boserupvej. Dette er estimeret til at koste ca. 2,3 millioner kroner alt inklusivt. Lyskrydset bør under alle omstændigheder anlægges i forbindelse med en eventuel udbygning af Humlebæk Syd, så investeringen vil også sikre trafikafviklingen i den fremtidige udvikling af Humlebæk.

3 løsninger for busbetjening

Den nærmere undersøgelse af mulighederne for busbetjening viser at der er to primære muligheder for at give busbetjening til Boserupvej og det nye plejecenter. Den ene mulighed kræver ikke en udvidelse af driftsbudgettet på linje 370 mens den anden kræver at driften udvides på linje 370. Herudover er den tredje mulighed for at anlægge et nyt busstoppested på Teglgårdsvej nærmere det nye plejecenter.

Løsning 1 Uændret driftsomfang på linje 370

Man kan fastholde et uændret driftsomfang på linje 370 ved at lade bussen betjene både Teglgårdsvej og Boserupvej. Der anlægges en busvendeplads umiddelbart vest for plejecentret med et busstop og en gangafstand fra stoppestedet til plejecentret på ca. 100 meter. Der er ikke regnet et anlægsoverslag på denne udgift.

Konsekvenser:

- Bussen vil ikke samtidigt kunne servicere Endrup Skole og Kovangen. Ændringen vil medføre forlænget rejsetid mellem Fredensborg og Humlebæk på 3-4 minutter. Der vil ikke kunne opnås samme forbindelser til tog på Fredensborg St. og Humlebæk St., hvilket vil give mere ventetid for passagerer, der skal skifte mellem tog og bus.

Ændringen vil efter administrationens og Movias vurdering sandsynligvis give et fald i passager antallet og dermed et fald i indtægter.

- En gangafstand fra stoppet til plejecentret på 100 meter vil være god for medarbejderne på plejecentret, men f.eks. lang for gangbesværede. Nærmeste rute fra busstoppestedet hen til hovedindgangen vil være ad eksisterende vej samt færdsels- og parkeringsarealerne foran plejecentret. Ruten vil i udgangspunktet ikke være tilgængelig for personer med funktionshandicap som gangbesvær eller nedsat syns- eller hørefunktioner, der gør at de har svært ved færdes på kørearealer eller orientere sig i trafikken.

Løsning 2 Udvidelse af driften på linje 370

Man udvider driften på linje 370 til ½-times drift og lader hver anden tur køre til henholdsvis Teglgårdsvej og Boserupvej. Der anlægges en busvendeplads umiddelbart vest for plejecentret med et busstop og en gangafstand fra stoppestedet til plejecentret på ca. 100 meter. Der er ikke regnet et anlægsoverslag på denne udgift.

Konsekvenser:

- Driften på linjen skal udvides for ca. 1-1,5 million kroner årligt. Den øvrige drift på linjen kan fastholdes. Det må forventes at antallet af passager på den samlede linje vil falde, da passagerpotentialet på Teglgårdsvej er langt større end Boserupvej. Linjen vil få mange forskellige linjeføringer, hvilket kan virke forvirrende for brugerne. For at modvirke dette kan man med fordel splitte linjen op i to, som har timedrift i dagtimerne og 2 timers drift i weekenden og om aftenen.
- Samme som ovenfor vedr. afstand og tilgængelig for personer med funktionshandicap.

Løsning 3 Nyt busstoppested på Teglgårdsvej

Der kan anlægges et nyt busstoppested på Teglgårdsvej udfør Teglgårdsvej 464, som giver en kortere forbindelse til det nye plejecenter på Boserupvej. Afstanden vil blive 300-400 meter.

Konsekvenser:

- Den nuværende drift på linje 370 vil være uændret udover et ekstra stop på Teglgårdsvej. En anlæggelse af nyt stoppested samt tilslutning til eksisterende stier anslås til at koste ca. 200-400.000 kroner alt efter hvor busstoppestedet kan placeres.
- Medarbejdere på det nye plejecenter, i fald de pendler fra enten Fredensborg St. eller fra Humlebæk St., vil få 300-400 meters gang fra det nye busstoppested til plejecentret, hvilket er acceptabelt. Distancen vil være uacceptabel for personer med funktionshandicap. De vil enten være omfattet af den visiterede kørsel med Flextur eller kan benytte den åbne kørsel med Flextur fra dør til dør.

Samlet vurdering af løsningerne

Administrationen anbefaler at man arbejder videre med løsning 3, da det som den eneste af de tre løsninger ikke giver en forringelse af busdriften, og derved ikke vil medføre et forventet fald i passagerantallet. De personer der ikke vil kunne gå de 300-400 meter fra busstoppestedet til plejecentret vil heller ikke kunne gå de 100 meter fra et busstoppested på Boserupvej og vil derfor sandsynligvis have adgang til visiteret kørsel. De vil i øvrigt typisk i forvejen ikke benytte bus, da de også vil have problemer med at komme til og fra bussen i en anden ende af rejsen. Løsning 3 medføre desuden ikke en væsentlig stigning i driftsomkostningerne for den kollektive transport og medføre heller ikke at der i den nuværende situation skal anlægges signalanlæg på Fredensborgvej

Bevilling

Der er i budgettet afsat 1 million til busbetjening af nye plejecenter. Udgifterne til løsning 3 vil kunne indeholdes inden for dette budget.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Busbetjening af det nye plejecenter understøtter FN's Verdensmål 9: Industri, innovation og infrastruktur.

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At der udarbejdes et projekt for løsning 3.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Godkender administrationens indstilling.

Seniorrådets kommentarer indgik i sagens behandling.

Bilag

SR - kommentarer Sag 109 -Busbetjening af nyt plejecenter nov 2018.pdf

Punkt 110: Forslag til gebyrer/takster for erhvervsaffald for 2019

10/45603

Beslutningstema

Godkendelse af forslag til gebyrer/takster for erhvervsaffald gældende for 2019.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

I henhold til miljøbeskyttelsesloven og affaldsbekendtgørelsen skal kommunalbestyrelsen årligt fastsætte gebyrer for affaldsordninger for erhverv. Gebyrerne dækker affaldshåndtering, affaldsplanlægning samt etablering, drift og administration af affaldsordningerne. Som udgangspunkt skal affaldsordninger hvile økonomisk i sig selv over en årrække.

Administrationen har følgende bemærkninger til de enkelte gebyrer/takster for erhverv, der omfatter følgende ordninger:

Grundgebyr

Taksten omfatter og skal dække kommunens administrationsudgifter til opgaver i forbindelse med udarbejdelse af affaldsplaner, regulativer, anvisningsordninger, information, kommunens udgifter til den nationale regulativdatabase og det nationale affaldsdatasystem, der administreres af Miljøstyrelsen samt udgifter til behandling af ansøgninger om fritagelse for betaling af grundgebyret.

I henhold til Affaldsbekendtgørelsen skal grundgebyret opkræves hos alle opkrævningsberettigede virksomheder, dvs. alle virksomheder med en omsætning på over 300.000 kr. Bestemte brancher (bekendtgørelsens bilag 8) og virksomhedsformer (bekendtgørelsens bilag 9) er fortsat fritaget som det har været gældende i perioden fra 2010-2018.

I 2018 er det blevet opkrævet grundgebyr hos 1.688 virksomheder, mens ca. 4.407 virksomheder er fritaget på forhånd. De opkrævningsberettigede virksomheder (1.688 stk.) kan dog søge om fritagelse herfor.

Ligesom sidste år er informationer om erhvervsaffaldsgebyret igen fremsendt elektronisk til virksomhedernes E-boks. Det har medført en stigning i antallet af modtagne ansøgninger om fritagelse (ca. 400 stk. ansøgninger inkl. skriftlige henvendelser).

Regnskabet for grundgebyret for 2017 fremgår nedenfor:

Ydelse	Indtægter	Udgifter
Gebyrer fra ca. 1.500 virksomheder	754.455	
Fredensborg Affald opkrævning og administration		295.000
Renoweb, abonnement samt brug af IT-system		42.024
Norfors, kapacitetsbidrag		62.306
Behandling af ansøgninger (FK) samt Miljøstyrelsens regulativdatabase og affaldsregister		355.124
Balance	754.455	754.455

Alle beløb i kr og excl. moms.

Behandling af ansøgninger er tids- og ressourcekrævende og de nuværende indtægter fra grundgebyret dækker de administrative ressourcer, der er nødvendige til at løse opgaven.

Taksten har været reguleret med små stigninger i 2014-2016 og foreslås uændret i 2019.

Virksomhedstype	2015	2016	2017	2018	2019
Alle virksomheder	495,0	525,0	525,0	525,0	525,0

Alle beløb i kr. og excl. moms.

Gebyret i Fredensborg Kommune ligger i 2018 under den gennemsnitlige gebyrstørrelse for erhverv sammenlignet med nabokommunerne (Allerød: 650 kr., Hørsholm: 457 kr., Helsingør: 580 kr. og Rudersdal: 531 kr., alle beløb er eks. moms).

Dagrenovation

Taksten for dagrenovation omfatter afhentning af sække / minicontainere til dagrenovation 1 gang om ugen. Dette punkt behandles under gebyrer for husholdningsaffald (dagrenovation), der behandles politisk d. 7. november 2018.

Genbrugsplads og farligt affald

Taksten for genbrugsplads giver den enkelte virksomhed ret til at benytte kommunernes genbrugspladser. Endvidere har den enkelte virksomhed ret til at aflevere farligt affald op til 200 kg/år.

Ordningen er en frivillig tilmeldeordning og administreres af Norfors. I henhold til Affaldsbekendtgørelsen skal genbrugspladsgebyr, herunder gebyr for farligt affald fortsat kun opkræves hos virksomheder, der tilmelder sig genbrugspladsordningen.

Siden 1. januar 2013 har kommunerne haft åbnet for adgang til genbrugspladserne for virksomheder på tværs af kommunegrænserne i hele landet. Derfor indførte Norfors og I/S-kommunerne et fælles koncept for genbrugspladserne, der tog højde for erhvervslivets adgang på tværs af kommunegrænserne. En del af det fælles koncept er, at tilmeldingen til genbrugspladserne sker via en abonnementsordning gældende for hele året.

Taksterne for 2019 er udarbejdet af Norfors på baggrund af udgifterne i 2017 samt prognosen for 2018's første 6 måneder, hvor der forventes, at affaldsmængderne i 2019 stiger med 1 % i forhold til 2018. En brugerundersøgelse fra november 2017 viste, at erhvervsandelen af brugen af genbrugspladserne var stigende, og på den baggrund er det Norfors vurdering, at taksterne for erhverv bør stige med 2 % i 2019.

Norfors bestyrelse behandlede og godkendte takster for brug af genbrugspladserne for både erhverv og husholdninger d. 11. september 2018. Taksterne skal tillige godkendes af kommunalbestyrelsen i de enkelte kommuner.

Gebyret for adgang til genbrugspladsen, inklusiv bidrag til farligt affald, er frivilligt og afspejler de enkelte virksomhedstypers anvendelse af pladserne.

Virksomhedstype	Takst 2015	Takst 2016	Takst 2017	Takst 2018	Takst 2019
Øvrige virksomheder	800	815	825	830	850
Håndværkere (0-1 ansatte)	4.800	4.895	4.945	4.995	5.090
Håndværkere (2-10 ansatte)	9.500	9.690	9.790	9.885	10.085
Håndværkere (over 10 ansatte)	12.600	12.850	12.980	13.110	13.360
Månedsbillet	1.000	1.000	1.010	1.020	1.040

Alle beløb i kr. og excl. moms.

Skema over antal tilmeldte virksomheder i Norfors fælleskoncept pr. år.

Virksomhedskategori	2015	2016	2017	2018
Øvrige virksomheder	543	537	563	
Håndværkere og anlægsgartnere 0-1 ansatte	136	140	165	
Håndværkere og anlægsgartnere 2-10 ansatte	91	95	95	
Håndværkere og anlægsgartnere > 10 ansatte	27	28	29	
Månedsbilletter	89	117	106	

I alt

886 917 958 947

Talerne for 2018 er foreløbige og svarer til de antal tilmeldte virksomheder i de første 9 måneder af året.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Affaldsbekendtgørelsen.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's verdensmål 11 og delmål 11.6's ambition handler om at reducere den negative miljøbelastning pr. indbygger inden 2030, blandt andet ved at tage fat på en ordentlig affaldshåndtering.

Kompetence

Byrådet.

Kommunikation

Der bliver udarbejdet materiale og et takstblad for erhvervsaffaldsgebyrer til kommunens hjemmeside.

Indstilling

1. At forslag til gebyrer for erhvervsaffald gældende for 2019 godkendes.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Anbefaler administrationens indstilling.

Der udarbejdes frem til Økonomiudvalgets behandling af sagen et bilag med orientering om muligheder for ansøgning om fritagelse og regler herfor.

Punkt 111: Forslag til gebyrer/takster for husholdningsaffald for 2019

15/9038

Beslutningstema

Godkendelse af forslag til gebyrer/takster for husholdningsaffald gældende for 2019.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund. I henhold til miljøbeskyttelsesloven og affaldsbekendtgørelsen skal kommunalbestyrelsen årligt fastsætte gebyrer for affaldsordninger for husholdningsaffald. Gebyret dækker affaldshåndtering, affaldsplanlægning samt etablering, drift og administration af affaldsordningerne.

Som udgangspunkt skal kommunens affaldsordninger hvile økonomisk i sig selv.

Administrationen har i samarbejde med Fredensborg Affald A/S udarbejdet et budget og nærværende forslag til takster gældende for 2019.

Bestyrelsen i Fredensborg Affald A/S har på deres møde d. 30. oktober 2018 behandlet forslaget og indstillet til Byrådet at taksterne godkendes. I det følgende gennemgås og uddybes gebyrer/takster for de enkelte ordninger.

Dagrenovation. Taksten for dagrenovation dækker afhentning af sække/containere m.m. til dagrenovation 1 gang om ugen.

Fredensborg Affald A/S regnskab for 2017 og prognosen for 2018 viser, at ordningen hviler økonomisk i sig selv. Der er et akkumuleret overskud, som er delvis nedbragt i 2018. Det foreslås, at taksten for dagrenovation fastholdes uændret.

Storskrald. Taksten for storskrald giver hver husstand ret til at få afhentet storskrald 1 gang om måneden hele året.

Fredensborg Affald A/S regnskab for 2017 og prognosen for 2018 viser, at ordningen hviler økonomisk i sig selv. Der er et mindre akkumuleret overskud for ordningen. Det foreslås, at taksten for storskrald fastholdes uændret.

Papir og pap. Taksten for papir giver hver husstand ret til at benytte de opstillede papircontainere rundt om i kommunen og på genbrugspladserne samt ret til at få afhentet papiraffald ved boligen (husstandsindsamlingsordning). Endvidere omfatter indsamling af ballet pap i etagebebyggelser samt forsøgsordning for indsamling af pap i de kommunale institutioner og virksomheder.

Fredensborg Affald A/S regnskab for 2017 og prognosen for 2018 viser, at ordningen hviler økonomisk i sig selv. Der er et akkumuleret overskud for ordningen. Det foreslås, at taksten fastholdes uændret.

Glas. Taksten for glas giver hver husstand ret at benytte de opstillede flaskecontainere rundt om i kommunen og på genbrugspladserne.

Fredensborg Affald A/S regnskab for 2017 og prognosen for 2018 viser, at ordningen hviler økonomisk i sig selv. Der er et mindre akkumuleret overskud for ordningen. Det foreslås, at taksten fastholdes uændret.

Genbrugsplads. Taksten for genbrugsplads giver hver husstand ret til at benytte 6 genbrugspladser knyttet til Norfors fælleskoncept.

Norfors opkræver en takst pr. husstand hos kommunen baseret på befolkningstallet. Taksten for 2019 er udarbejdet af Norfors på baggrund af udgifterne i 2017 samt prognosen der bygger på årets første 6 måneder af 2018 for affaldsbortskaffelse samt serviceniveaet.

Der forventes, at affaldsmængderne i 2018 falder med 2 % i forhold til 2017. I budget 2019 fastholdes mængden af haveaffald og jord på niveau 2017, mens øvrige mængder er indregnet med en stigning på 1 % i forhold til 2018. Personaleomkostninger er fremskrevet med 2,5 %, idet der er indregnet ansættelse af en længe ønsket afsætningskonsulent. Det er Norfors vurdering, at den takst som Norfors opkræver kommunen pr. husstand fastholdes uændret.

Fredensborg Affald A/S regnskab for 2017 og prognosen for 2018 viser, at ordningen hviler økonomisk i sig selv. Der er et akkumuleret overskud på ordningen. Det foreslås dog, at taksten for genbrugspladser fastholdes uændret.

Farligt affald. Taksten for farligt affald giver hver husstand ret til at aflevere op til 200 kg farligt affald /år.

Fredensborg Affald A/S regnskab for 2017 og prognosen for 2018 viser, at ordningen hviler økonomisk i sig selv. Der er et akkumuleret overskud på ordningen. Det foreslås, at taksten fastholdes uændret.

Sammenfatning. Godkendelse af forslag til taksterne for 2019 vil betyde, at udgiften for kommunens husstande forbliver uændret.

Gebyr/ husstand/år	Takst 2015	Takst 2016	Takst 2017	Takst 2018	Takst 2019
Dagrenovation (110 l)	933,50	933,50	933,50	933,50	933,50
Storskrald	46,38	46,38	46,38	46,38	46,38
Papir	66,25	66,25	66,25	66,25	66,25
Glas	48,75	48,75	48,75	48,75	48,75
Genbrugsplads	1.089,60	1.089,60	1.089,60	1.089,60	1.089,60
Farligt affald	40,00	40,00	40,00	40,00	40,00
I alt	2.224,48	2.224,48	2.224,48	2.224,48	2.224,48

Alle beløb er i kr. og inkl. moms

Fremtidsperspektiver. I det følgende gennemgås en række potentielle emner, der kan komme til at påvirke affaldsgebyrerne i 2020 og fremover:

Nyt indsamlingssystem og affaldsøkonomi. Byrådet vedtog på møde i juni 2018, at der skal undersøges et nyt indsamlingssystem for husholdningsaffald (dagrenovation, storskrald, haveaffald, samt de genanvendelige fraktioner som glas, pap, papir, metal og plast). Der forventes en beslutning i Byrådet senest medio 2019.

For at kunne leve op til regeringens og EU's genanvendelsesmål og krav om 50 % genanvendelse af husholdningsaffald i 2022 er der en forventning om, at der i løbet af 2020 skal et nyt system til sortering af de nævnte husholdningsaffaldsfraktioner implementeres i kommunen.

De økonomiske rammer for etablering af permanente indsamlingsordninger for den enkelte husstand, hvor der sker en udsortering af de genanvendelige fraktioner af husholdningsaffaldet afhænger af flere faktorer, såsom valget af indsamlingsmateriel, driftsomkostninger ved tømning, indtægter fra salg af genbrugsmaterialer, etc.

Alle de nævnte faktorer skal finansieres via affaldsgebyrerne og vil få en betydning for den samlede affaldsøkonomi og affaldsgebyrerne, hvilket betyder, at kommunens husstande vil højst sandsynligt opleve en stigning i affaldsgebyrerne fra 2020.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Affaldsbekendtgørelsen.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's verdensmål 11 og delmål 11.6's ambition handler om at reducere den negative miljøbelastning pr. indbygger inden 2030, blandt andet ved at tage fat på en ordentlig affaldshåndtering.

Kompetence

Byrådet.

Kommunikation

Det er udarbejdet et takstblad for husholdningsaffaldsgebyrer, som bliver lagt på kommunens og Fredensborg Forsynings hjemmesider. Forslag til takstbladet 2019 er vedlagt som bilag.

Indstilling

1. At forslag til gebyrer for husholdningsaffald gældende for 2019 godkendes.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Anbefaler administrationens indstilling.

Punkt 112: Orientering per 7. november 2018

17/28986

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Intet at bemærke.

Punkt 113: Sager på vej per 7. november 2018

18/3066

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.

- Etablering af bredbånd i kommunen.
- Status for projektet i Humlebæk Fiskerleje.
- Mulighed for at influere på rutevalg i GPS-er.
- Trafiksikkerhed/fart på Mariehøj.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-11-2018

Orienteringen tages til efterretning.