

REFERAT Infrastruktur- og Teknikudvalget d. 11-09-2019

Mødedato Onsdag d. 11. september 2019 kl. 17:30

Mødested Lilletrommen

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Træffetid.....	4
Budgetrevision pr. 30. juni 2019.....	5
Implementeringsplaner for tidligere budgetforlig.....	9
Fremtidens Karlebo - resultat af borgerinddragelsesproces.....	10
Godkendelse af grøn politik.....	14
Stiplan for rekreative stier.....	16
Orientering om mindre forbedringer på stinettet.....	20
Orientering om Transport- og Tryghedsundersøgelse på skoler 2019.....	22
Orientering om fartilpasning på Landet - Lokaltrafikområde 3.....	24
Orientering per 11. september 2019.....	26
Sager på vej per 11. september 2019.....	27

Punkt 84: Godkendelse af dagsorden

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Dagsordenen godkendt.

Punkt 85: Træffetid

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Ingen mødt.

Punkt 86: Budgetrevision pr. 30. juni 2019

19/27401

Beslutningstema

Budgetrevisionen pr. 30. juni 2019 forelægges fagudvalget med henblik på drøftelse og godkendelse forud for forelæggelse i Økonomiudvalget og for Byrådet hhv. den 23. og 30. september.

Sagsfremstilling og økonomi

Budgetrevisionen indeholder opgørelser over årets skønnede mer- og mindreforbrug på de enkelte politikområder og pr. fagudvalg ultimo 2. kvartal 2019, herunder anmodninger om budgetkorrektioner.

Overordnet set ansøges der ved budgetrevisionen om budgetkorrektioner for samlet -1,7 mio. kr. for perioden 2019-2022 i forhold til seneste korrigerede budget. Af tabel 1 nedenfor fremgår, at summen primært vedrører ansøgte merbevillinger på driftsområdet og ansøgte mindrebevillinger på anlægsområdet.

Tabel 1. Sum af ansøgte budgetkorrektioner ved budgetrevisionen pr. 30. juni 2019

1.000 kr.	2019	2020	2021	2022	2019-2022
Drift	2.769	-379	-379	37	2.048
Anlæg	-11.076	-1.584	-940	9.560	-4.040
Finansiering	61	71	71	71	274
I alt	-8.246	-1.892	-1.248	9.668	-1.718

Positive tal (+) er et udtryk for merudgifter, dvs. udtryk for kassetræk

Negative tal (-) er et udtryk for mindreudgifter, dvs. udtryk for kassetilførsel

Af vedlagte bilag 1 fremgår en oversigt over fordelingen af de ansøgte budgetkorrektioner. Af bilag 2 fremgår en nærmere beskrivelse heraf, samt af forbruget og forventningerne på de enkelte politikområder i øvrigt.

Drift

I nettoresultatet på driftsområdet på 2,1 mio. kr. indgår flere modsatrettede bevægelser, der delvist udligner hinanden. Det gælder primært følgende poster:

- På politikområde 6 Skole ansøges om en tillægsbevilling på 5,0 mio. kr. i 2019 til dækning af forventet merforbrug til specialundervisning.
- På politikområde 14 Familie og Handicap ansøges om en tillægsbevilling til det specialiserede område på 10,0 mio. kr. i 2019.
- De to ovenstående merforbrug på politikområde 6 og 14 søges finansieret ved en udmøntning af 15,0 mio. kr. af reserven i 2019, der er placeret under drift på politikområde 17 Finansiering. Merforbruget vil dermed ikke optræde som et kassetræk.
- Herudover indgår der på politikområde 19 Aktivitetsbestemt Medfinansiering, der vedrører kommunens medfinansiering af regionernes sundhedsudgifter, merudgifter på 1,7 mio. kr. i 2019. Merforbruget kan henføres til en efterregulering fra 2018.

Anlæg

På anlægsområdet ansøges om mindrebevillinger i perioden 2019-2022 på i alt 4,0 mio. kr. i forhold til seneste korrigerede budget.

Mindreforbruget kan bl.a. henføres til en teknisk konvertering af anlægsudgifter til driftsbudget for 1,2 mio. kr. vedrørende klimaprojektet i Kokkedal, med tilhørende bevillingsflytning til politikområde 1 Natur og Miljø, politikområde 3 Veje og Trafik og politikområde 4 Kommunale Ejendomme.

Mindreforbruget vedrører desuden en ændret periodisering af udgifterne til Fremtidens Skole i Fredensborg Kommune, hvor dele af udgifterne nu forventes afholdt efter 2022. Af vedlagte bilag 4 fremgår den aktuelle periodisering af kommunens anlægsprojekter frem til 2030.

Frigivelse af anlægsmidler

Af bilag 3 fremgår ansøgninger om frigivelse af anlægsmidler i 2019. I forbindelse med budgetrevisionen søges der for 2019 om frigivelse af anlægsudgifter for 2,389 mio. kr. og optagelse af anlægsindtægter for 0,800 mio. kr.

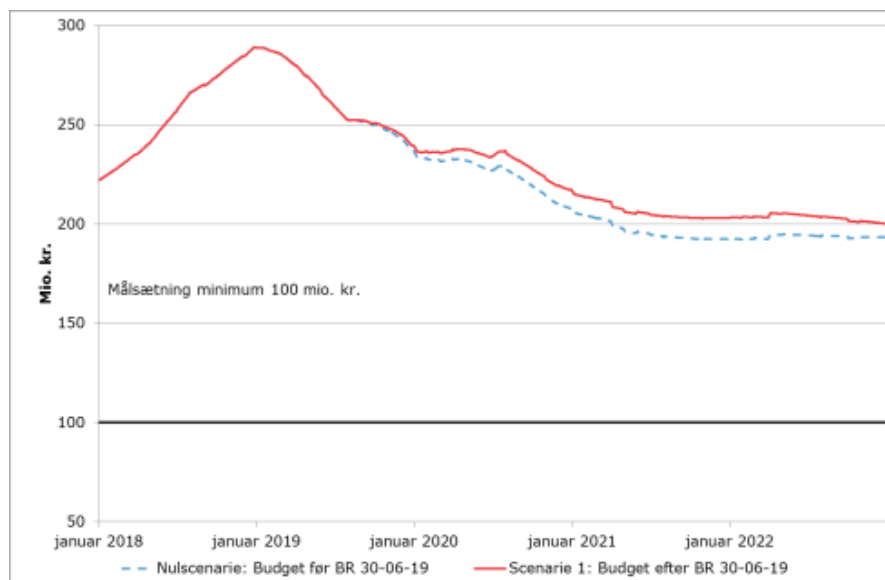
Finansiering

På finansieringsområdet forventes en mindreindtægt i perioden på 274 t.kr. i forhold til seneste korrigerede budget, som kan henføres til en teknisk nedjustering af garantiprovision fra Fredensborg Spildevand A/S.

Årets resultat og udviklingen i likviditeten

Kommunens gennemsnitlige kassebeholdning var på 259,0 mio. kr. pr. 31. juni 2019.

Af figur 1 ses udviklingen i likviditeten før og efter indarbejdelsen af resultatet af budgetrevisionen pr. 31. juni 2019. Udviklingen afspejler, at der med budgetrevisionen lægges penge i kasse de første år, mens kassetrækket i 2022 først vil slå fuldt igennem i den gennemsnitlige likviditet i 2023.



Figur 1

Tabel 2 viser det forventede kassetræk i perioden 2019-2022 før og efter indarbejdelsen af budgetrevisionen.

Tabel 2. Forventet kassetræk

I 1.000 kr.	2019	2020	2021	2022
Vedtaget budget 2019-2022	49.214	30.236	32.185	20.658
Efterfølgende tillægsbevillinger m.v.	64.557	-4.480	-26.205	-19.000
Budgetrevision pr. 30.06.2019	-8.246	-1.892	-1.248	9.668
Kassetræk, i alt	105.525	23.864	4.732	11.326

Positive tal (+) er et udtryk for merudgifter, dvs. udtryk for kassetræk

Negative tal (-) er et udtryk for mindreudgifter, dvs. udtryk for kassetilførsel

Det fremgår, at der forventes et kassetræk på samlet 105,5 mio. kr. i 2019. Det bemærkes, at overført mindreforbrug fra 2018 (opsparing) på samlet 34,5 mio. kr. indgår i opgørelsen, men at det endnu ikke er muligt at indarbejde den tilsvarende overførsel af mindreforbrug vedrørende 2019 til 2020. Det forventes at nedbringe det nuværende kassetræk for 2019.

Det øvrige kassetræk i 2019 ud over vedtaget budget kan primært henføres til, at der ved budgetrevisionen pr. 31. marts 2019 blev indarbejdet merbevillinger på politikområde 11 Beskæftigelse på samlet ca. 20 mio. kr. Merbevillingerne vedrørte tilpasninger til lovændringer om statsrefusion og tilbagetrækning.

Serviceammen 2019

På baggrund af de foreløbige skøn for 2019 forventes følgende forbrug under serviceammen.

Tabel 3: Serviceammen for 2019

1.000 kr.	Vedtaget budget 2019 (serviceudgifter)	Forventet regnskab 2019 (serviceudgifter)	Umiddelbar overskridelse af serviceammen
I alt	1.921.766	1.968.836	47.070

Positive tal (+) er et udtryk for merudgifter, dvs. udtryk for kassetræk

Negative tal (-) er et udtryk for mindreudgifter, dvs. udtryk for kassetilførsel

Forskellen mellem det vedtagne budget og områdernes forventede regnskab pr. 30. juni 2019 viser umiddelbart en overskridelse af serviceammen på 47,1 mio. kr. I perioden 2014-2018 er der imidlertid i gennemsnit overført mindreforbrug på driftsområdet for 46,4 mio. kr. til det efterfølgende budgetår. Hvis der korrigeres herfor, forventes overskridelsen for 2019 at udgøre ca. 0,7 mio. kr.

Bevilling

1.000 kr.	2019	2020	2021	2022	2019-2022
Drift	2.769	-379	-379	37	2.048
Anlæg	-11.076	-1.584	-940	9.560	-4.040
Finansiering	61	71	71	71	274
I alt	-8.246	-1.892	-1.248	9.668	-1.718

Retsgrundlag

Håndbog om Økonomistyring

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget

Indstilling

1. At ansøgte budgetkorrektioner indenfor fagudvalgets politikområder godkendes, jf. bilag 1 og bilag 2.
2. At det forventede regnskab på fagudvalgets politikområder tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag 1 BR 30.06.2019.pdf

Bilag 2 BR 30.06.19.pdf

Bilag 3 Frigivelse af anlægsbudget BR 30-06-2019.pdf

Punkt 87: Implementeringsplaner for tidligere budgetforlig

18/27179

Beslutningstema

Implementeringsplanerne forlægges fagudvalget med henblik på at give seneste status for uafsluttede og nyligt afsluttede initiativer fra de seneste budgetforlig.

Sagsfremstilling og økonomi

Implementeringsplanerne har hidtil været forelagt som led i forelæggelserne af de løbende budgetrevisioner. Da budgetrevisionerne i sig selv er tekniske og omfattende forelæggelser, er der imidlertid en risiko for, at den samlede forelæggelse svækker overblikket.

For at gøre forelæggelserne mere overskuelige fremlægges implementeringsplanerne derfor fremover særskilt. Det er endvidere besluttet at foretage en sanering af antallet af kolonner i implementeringsplanerne for yderligere at øge overskueligheden. Endelig vil de løbende forelæggelser af implementeringsplanerne fremover kun medtage initiativer, som er uafsluttede eller netop afsluttede. Ultimo året vil Byrådet få forelagt en komplet oversigt med samtlige initiativer fra seneste budgetforlig.

Implementeringsplanerne forelægges dels fagudvalgene, Økonomiudvalget og Byrådet parallelt med budgetrevisionerne. Herudover vil de indgå som bilag til materialet til budgetseminaret 30. september, som udleveres til Byrådet på Byrådsmødet 2. september.

Implementeringsplanen på driftsområdet indeholder aktuelt 26 initiativer, hvoraf 14 er fra budgetforliget 2019-2022, 8 er fra budgetforliget 2018-2021 og 4 er fra budgetforliget 2017-2020.

På anlægsområdet indgår 61 større og mindre igangværende projekter.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Håndbog om Økonomistyring, pkt. 4.2.1.

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At implementeringsplanerne på drifts og anlægsområdet tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Master implementeringsplan drift.pdf

Implementeringsplan anlæg august 2019.pdf

Punkt 88: Fremtidens Karlebo - resultat af borgerinddragelsesproces

19/14664

Beslutningstema

Udvalget orienteres om rapport fra konsulentvirksomheden Maple omhandlende "Fremtidens Karlebo". Plan-, Miljø- og Klimaudvalget sætter desuden retning for det videre arbejde.

Sagen behandles i følgende fagudvalg: Plan-, Miljø- og Klimaudvalget den 4. september, Fritids- og Idrætsudvalget den 5. september, Børne- og Skoleudvalget den 9. september og Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11. september 2019.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede på udvalgsmødet i februar 2019 at afholde et borgermøde i Karlebo inden sommeren 2019, hvor borgerne kunne drøfte udviklingsmulighederne for Karlebo Landsby.

I november 2018 var der et borgermøde om den nye lokalplan for Gunderødvej 46, som muliggøre udbygning med ti boliger på det tidligere idrætsanlæg i Karlebo. Her tilkendegav borgerne behov for en mere generel dialog om udviklingen af Karlebo og ønsket om ændring af lokalplanen for hele Karlebo. Den nuværende lokalplan for Karlebo, og den statslige fingerplan for hovedstadsområdet udvikling, sætter begrænsninger for byudviklingen men værner også om bevarelse af landbyens udtryk.

I tilrettelæggelse af arbejdet indgik kommunen et samarbejde med konsulentfirmaet Maple, med henblik på at afprøve en ny form for borgerinddragelse, der vil give indsigt i Karlebos borgeres brug og oplevelse af deres landsby.

Den 26. juni 2019 blev der afholdt et fællesmøde i et nyt format i forhold til de traditionelle borgermøder. Forud for fællesmødet havde Maple foretaget en undersøgelse som bestod af interview med 12 borgere der repræsenterer landsbyen bredt samt observationer og samtaler med 17 borgere på gaden. Formålet var dels at skabe viden om borgernes behov og udfordringer og dels at skabe et fælles udgangspunkt for debat og drøftelser på mødet. Maple har således talt med borgere i forskellige aldre og livssituationer med og uden hjemmeboende børn.

På fællesmødet præsenterede Maple resultatet af undersøgelsen for borgere, politikere og repræsentanter fra Fredensborg Kommune, og der blev afholdt workshops, hvor borgerne fik mulighed for at komme med yderligere input til udviklingen af Karlebo.

Undersøgelsen har resulteret i fire hovedindsigter samt idéer og løsningsforslag, der både retter sig mod hvad borgerne selv kan gøre og hvad der kræver videre handling fra Fredensborg Kommunes og eventuelt politikernes side. Rapporten i dens fulde længde er vedlagt som bilag.

De fire hovedindsigter er:

1. Karlebo er et åndehul, og forbundet med store følelser
2. Færdsel i Karlebo er nogle steder utryk
3. Borgerne ønsker en levende landsby – og her er skolen central
4. Karlebo har stærke fællesskaber, men de kan være svære at komme ind i

De fire hovedindsigter breder sig over fire fagområder, som uddybes herunder:

1. Fysisk planlægning.

Borgernes ønsker peger i retning af administrative lettelser i forhold til det eksisterende plangrundlag og mulighed for nye udstykninger til boliger. Samtidig udtrykker borgerne utilfredshed med kommunikationen mellem dem og kommunen i forbindelse med konkret sagsbehandling.

Det er administrationens vurdering, at den gældende lokalplan for landsbyen er administrativ tung, da den har en høj detaljeringsgrad og iboende uhensigtsmæssigheder. Dermed kan lokalplanen opleves ufleksibel. Omvendt sikrer

lokalplanen bevaring af landsbyens kvaliteter og særlige landsbymiljø. Det afspejler, at Karlebos borgere på den ene side ønsker udvikling og større frihedsgrader, men samtidig ønsker at fastholde Karlebos særlige kulturmiljø.

Lokalplanen afspejler en byggelovning som var gældende da lokalplanen blev vedtaget i 1985. Det medfører nogle uhensigtsmæssigheder, f.eks. ved overholdelse af gældende energi krav i forbindelse med kviste. Desuden må der kun etableres én bolig pr. ejendom, der f.eks. hindrer bofællesskaber i eksisterende bygningsmasser.

Nye boliger i Karlebo Landsby, herunder større udstykninger, kræver ny dialog med Erhvervsstyrelsen grundet regler i Fingerplanen. Den hidtidige praksis har været særdeles restriktiv.

2. Trafikforhold.

Borgerne oplever at vejene omkring og igennem Karlebo bliver brugt som smutveje for bilister på gennemfart mellem Hillerød og Nivå/Kokkedal. Denne trafik gør, at det opleves som utrygt at færdes på vejene - særligt for børn og ældre. Der er ifølge borgerne en særlig udfordring omkring skolen i Karlebo. Flere mener, at bedre trafikforhold omkring skolen ville kunne tiltrække børnefamilier til landsbyen. Der er ønsker om yderligere fartdæmpning og gerne cykelstier langs vejene eller stier i eget tracé.

I 2018 blev der lavet trafiksanering på Avderødvej med bl.a. fartdæmpning, 2-minus-1-vej og forbud mod gennemkørende tung trafik. Administrationen er ved at lave en evaluering af effekten på trafikken, herunder effekter på farten og mængden af tung trafik. Der er pt. ikke planlagt yderligere trafikale tiltag i området.

Et andet fokus hos borgerne er den regionale bus, som kører ad Avderødvej via Kirkeltevej til Isterødvejen, og dermed ikke gennem Karlebo landsby, hvilket flere mener gør det vanskeligt at bo i Karlebo uden bil. Desuden opfattes stoppesteder direkte i vejkanten som utrygge.

Omlægning af bussen besluttet af Regionen, og de har ikke planer om at køre gennem Karlebo. Forbedring af busstoppesteder i Karlebo kan indgå i den samlede indsats for at øge serviceniveauet ved busstoppestederne i kommunen. Denne indsats er med vedtagelsen af budgetforliget indstillet i 2019, men genoptages i 2020.

3. Fritidsområdet.

Borgerne i Karlebo er bevidste om, at et stærkt fællesskab blandt borgerne er med til at gøre Karlebo til et attraktivt sted at bo. Foreningerne i Karlebo har stor betydning for dette fællesskab, og borgerne har gode ideer til initiativer, der kan gøre aktiviteter og fællesskaber i foreningerne mere synlige. Borgerne udtrykker også ønske om, at det bliver tydeligere, hvordan der kan søges midler fra kommunale puljer til aktiviteter i lokalområdet. Desuden ønsker de adgang til lokaler, hvor de kan mødes på tværs af fællesskaber.

Aktiv Fredensborg er det system, hvor foreninger kan låne lokaler og fritidsfaciliteter. Gymnastiksalen på skolen i Karlebo er en del af Aktiv Fredensborg. Kulturhuset, som rummer SFO og Karlebo Spejderne, er ikke en del af Aktiv Fredensborg. Hvis Kulturhuset skal indgå i Aktiv Fredensborg, skal der laves en nærmere aftale med SFO og spejderne.

4. Fredensborg Skole – Karlebo.

Fredensborg Skole har to indskolingsafdelinger hvoraf den ene ligger i Karlebo. Karlebo-afdelingen er velfungerende med fast lærerstab og stigende elevtal for skoleåret 2019/20.

Borgerne fremhæver skolen, som et omdrejningspunkt for byens liv og at den tiltrækker børnefamilier til landsbyen. Borgerne er opmærksomme på at arbejdet med at sprede kendskabet til skolen blandt potentielle nye elever og forældre både kan løftes af dem som borgere og forældre samt af kommunen. For at bevare et stabilt eller stigende elevtal, vurderer administrationen ligesom borgerne, at det er vigtigt at potentielle forældre kender til mulighederne for at gå i skole i Karlebo.

Det er Fredensborg Skoles ledelse, der træffer beslutninger, om hvordan skolen konkret kommunikerer og brander sig i lokalområdet. Skoleledelsen har som prioritet at drive et attraktivt skoletilbud i Karlebo og har et tæt samarbejde med forældre, daginstitutioner i området og aktører omkring skolen blandt andet ved besøg i de nærliggende daginstitutioner i perioden op til skoleindskrivning. For at fremme kendskabet til alle kommunens skole- og dagtilbud kommunikerer

Fredensborg Kommune desuden ud om tilbuddene via hjemmeside og brochurer til forældre med børn, som skal starte i skole.

I forhold til transport efterspørger borgerne at skolebussens rute gøres mere fleksibel, så flere børn kan komme i skole i Karlebo. Administrationen vurderer, at det ikke er muligt indenfor de givne rammer. Alle børn visiteres til kørsel efter folkeskolelovens regler vedr. afstand og trafikfarlighed. Fredensborg Kommune betaler pr. plads i en bus/minibus til vores leverandør der planlægger ruterne og sørger for den daglige kørsel. Fredensborg Kommune råder ikke over egentlige skolebusser og kørslen på skoleområdet er udliciteret som en del af kommunens samlede befordring.

Videre proces

Med ændringen af Planloven i 2018 skal kommuneplanlægningen indeholde en strategisk planlægning, der sammenhængende tager stilling til muligheder for udvikling af landsbyer.

Den kommende Planstrategi 2032 har fokus på værdien af det lokale engagement og fællesskab i udviklingen af landsbystrategier. Desuden lægges op til at afdække borgernes brug og oplevelser af Karlebo, samt behovet for nye indsatser i landsbyen.

En landsbystrategi kan være en måde at arbejde tværfagligt med de 4 hovedindsigter som præsenteret ovenfor. En landsbystrategi kan være en vigtig fælles reference for samarbejdet mellem kommunen og lokalsamfund om udvikling af Karlebo. Samtidig kan en landsbystrategi fremme en gensidig forståelse og kommunikation. En landsbystrategi kan desuden sætte rammerne for udarbejdelse af en ny lokalplan for Karlebo.

Borgernes oplevelse af kommunikationen med kommunen er formentlig præget af at Karlebo, til forskel fra de andre landsbyer, har valgt at nedlægge deres landsbylaug i 2008. Dermed har landsbyen ikke et fælles organ som kommunen kan have dialog med.

Oprettelse af et landsbylaug er et initiativ som borgerne selv skal tage og drive, men kommunen kan opfordre repræsentanter for foreningslivet i Karlebo til at genoverveje dette.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Projektet vil være med til at fremme FN's verdensmål 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund og 15. Livet på landet. Endvidere vil projektet understøtte Byrådets arbejdsgrundlag 4. Bygninger og byrum skaber liv.

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget for så vidt angår indstillingens pkt. 2 og 3.

Fritids- og Idrætsudvalget for så vidt angår indstillingens pkt. 1.

Børne- og Skoleudvalget for så vidt angår indstillingens pkt. 1.

Infrastruktur- og Teknikudvalget for så vidt angår indstillingens pkt. 1.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.
2. At Karlebo opfordres til at etablere et landsbylaug.
3. At administrationen undersøger hvordan landsbystrategier kan anvendes i forhold til udviklingen af Karlebo, og kommunens øvrige landsbyer.

Beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget (18-21) den 04-09-2019

Godkender administrationens indstilling punkt 2. og 3.

Anbefaler administrationens indstilling punkt 1.

Udvalget konstaterer, at resultaterne af borgerinddragelsesprocessen skal indgå som grundlag i en ny, kommende lokalplan.

Beslutning i Fritid- og Idrætsudvalget (18-21) den 05-09-2019

Ad 1 taget til efterretning.

Beslutning i Børne- og Skoleudvalget (18-21) den 09-09-2019

Ad 1 orienteringen blev taget til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag Fremtidens Karlebo - Rapport

Punkt 89: Godkendelse af grøn politik

18/34737

Beslutningstema

Forslag til ny grøn politik fremlægges til endelig godkendelse.

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget behandler sagen den 4. september, Infrastruktur- og Teknikudvalget, som er sekundært udvalg, den 11. september. Efterfølgende behandles den grønne politik i Økonomiudvalget og Byrådet med henblik på endelig godkendelse.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget godkendte den 3. juni 2019 at udkast til ny grøn politik sendes i høring. Infrastruktur- og Teknikudvalget godkendte den 4. juni 2019.

Udkast til grøn politik har været i høring hos borgere og interessenter fra 7. juni til 5. august 2019. I høringsperioden er der blev afholdt et velbesøgt borgermøde torsdag den 20. juni.

Den grønne politik dækker områderne energi, klima, natur og miljø og er udarbejdet på grundlag af temadrøftelse den 2. april for Plan-, Miljø- og Klimaudvalget og Infrastruktur- og Teknikudvalget, samt ud fra Byrådets arbejdsgrundlag og de tidligere vedtagne politikker på områderne. Politikken er blevet til på grundlag af dialog med interessenter fra Grønt råd, Grundvandsrådet, Klimaforum og Dialogforum for vandløb.

Den grønne politik er opdelt i de otte temaer, som Plan-, Miljø- og Klimaudvalget besluttede den 5. marts 2019:

- Klimatilpasning i by, land og kyst
- Cirkulær økonomi og bæredygtigt affaldskredsløb
- Rent drikkevand og forebyggelse af jord- og grundvandsforurening
- Biodiversitet i by, land og vand
- Nedsat CO2 udledning fra bygninger og virksomheder
- Grøn mobilitet
- Smart city
- Grøn arbejdsplads.

Under hvert tema er der opstillet konkrete indsatsområder, som Byrådet, fagudvalgene og administrationen efterfølgende skal arbejde ud fra, når der laves strategier, handleplaner, budgetter og i den daglige sagsbehandling.

Resultat af høringen

I høringsprocessen er der kommet 7 høringssvar. De har givet anledning til justering af politikken, i forhold til hvilke verdensmål indsatserne arbejder med, justering af politikkens periode til 4 år, forklaring af forkortelser vedrørende smart city, at der ikke anvendes pesticider på kommunens arealer og at relevante råd og nævn følger implementering af politikken. Derudover er der lavet få sproglige justeringer og regeringens klimamål er indarbejdet. (Den nye version af den grønne politik ses i bilag 1, hvor ændringerne er markeret. De samlede høringssvar ses i bilag 2, oversigt over hvad der har givet anledning til ændringer ses i bilag 3.)

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Politikker i Fredensborg kommune understøtter Byrådets arbejdsgrundlag i forhold til, at Fredensborg Kommune er et godt sted at leve og bosætte sig for alle generationer. Den grønne politik dækker pejlemærket: "Bæredygtighed og miljø, -vejen frem."

Samtidig understøttes følgende af FN's verdensmål

6: Rent vand og sanitet

7: Bæredygtig energi, herunder delmål 7.2 om øget andel af vedvarende energi, samt delmål 7.3 om forbedret energieffektivitet.

11: Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 om reducere af den negative miljøbelastning med særlig vægt på luftkvalitet og kommunal affaldsforvaltning, samt 11.b om integrerede og helhedsorienterede politikker og planer.

12: Ansvarligt forbrug og produktion, herunder delmål 12.4 om forsvarlig håndtering- og reducere af kemikalier og affald og reducere af negative miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser, samt 12.5 reducere af affaldsmængden gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug.

13: Klimaindsats, herunder delmål 13.1 styrkelse af modstandskraft og tilpasningsevne til klimarelaterede risici og naturkatastrofer

15: Livet på landet, herunder delmål 15.2 om bæredygtig skovforvaltning og fremme skovrejsning, samt 15.9 om integrering af økosystems- og biodiversitetsværdier i lokal planlægning.

17: Partnerskaber for handling, herunder delmål 17.16 om partnerskaber med mange forskellige interessenter og 17.17 om effektive offentlige partnerskaber og offentligt-private partnerskaber.

Kompetence

Byrådet.

Indstilling

1. At grøn politik inkl. ændringer som følge af høringssvar godkendes.

Beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget (18-21) den 04-09-2019

Anbefaler administrationens indstilling med de understregede tilføjelser:

Under Rent drikkevand punkt 3:

Vi vil i dialog med landbruget om sprøjtefrie BNBO

I samarbejde med kommunens vandforsyninger vil vi også arbejde for at skabe dialog med landbruget om mulighederne for at træffe frivillige aftaler om sprøjtefrie BNBO (boringsnære beskyttelsesområder) og ønsker - i dialog med landbrug og andre relevante parter at sikre dette.

Under biodiversitet punkt 2:

Vi vil understøtte indsatser, der fremmer biodiversitet i landbruget

Vi vil understøtte landbrugets lyst og energi til at udvikle naturen på egen grund, både den tørre natur og den våde natur.

Vi ønsker at støtte økonomisk og fagligt med udgangspunkt i de

initiativer, der giver mest natur for pengene. Vi ser landbruget som naturlig partner i dette arbejde.

Under Nedsat CO₂-udledning sidste punkt:

Vi fremmer grønne løsninger i byudvikling, nybyggeri og planlægning

Vi arbejder på at fremme, at kommunens byudvikling og byggeriet planlægges og

udføres i tråd med målsætningen om fossilfrihed. Derfor ønsker vi at inspirere til grønne

løsninger på både bygnings- og planlægningsniveau og med fokus på produktion,

byggeri, drift og genanvendelse og bæredygtige byggematerialer.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Anbefaler administrationens indstilling med de tilføjelser Plan- Miljø og klimaudvalget foreslår.

Bilag

Alle høringssvar samlet

Oversigt over høringssvar og foreslåede ændringer til grøn politik.pdf

Grøn politik til godkendelse i sept 2019.pdf

Punkt 90: Stiplan for rekreative stier

18/22916

Beslutningstema

Godkendelse af målsætningsnotat og kortlægning for Stiplan for rekreative stier.

Sagsfremstilling og økonomi

Formål og baggrund

Der har igennem flere år været et ønske om at skabe et overblik over rekreative stier i kommunen, sætte rammer for hvordan stierne skal vedligeholdes, opnå en større klarhed over hvem der må benytte rekreative stier og etablere nye rekreative stier, så der kommer et sammenhængende rekreativt stinet i kommunen.

Stiplan for rekreative stier har til formål at forbedre borgernes muligheder for adgang til naturen og rekreative destinationer.

Realisering af stiplan for rekreative stier er indeholdt i nuværende anlægsbudget:
2019:

- 0,1 mio. kr. til færdiggørelse af stiplanen
- 0,8 mio. kr. til anlæg
- 0,1 mio. kr. til drift

2020: 0,1 mio. kr. til drift

2021: 0,1 mio. kr. til drift

Arbejdet med stiplan for rekreative stier fremgår af eller spiller sammen med følgende styringsdokumenter og øvrige strategiske indsatser:

- Byrådets arbejdsgrundlag for 2018-2021 - pejlemærket 'Et aktivt fritids- og kulturliv er også velfærd' og den tilhørende politik, som er under udarbejdelse.
- Kommuneplan 2017 hvor det er angivet, at der skal udarbejdes en stiplan i første halvdel af planperioden 2017-2023. Det er et ønske i Kommunens planstrategi 2015-2020, at der skabes bedre adgang til rekreative arealer og friluftsmuligheder ved at understøtte lokale initiativer til at opretholde og etablere nye stier for vandrere, cyklister og ryttere.
- Kommunens Naturstrategi 2011-2021, der har fokus på udvikling og bevarelse af natur og at fremme kendskabet til naturen.
- Kommunens Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur 2018-2021, hvor stiplanen indgår som indsats 1.9.
- Kommunens Erhvervsstrategi 2018-2021, hvor der er fokus på at fremme cykel- og vandreturisme.
- Den fremtidige udvikling af Nationalpark Kongernes Nordsjælland har en vigtig rolle i udviklingen af et rekreativt stinet, da nationalparken har alsidige naturtyper og et rigt dyreliv, samt to udpegede UNESCO verdensarvssteder, der fremover får en stor regional betydning.

Gennemført forløb

Administrationen igangsatte i 2018 arbejdet med en Stiplan for rekreative stier.

I projektets indledende faser er følgende elementer gennemført:

- Inddragelse af eksterne interessentgrupper
- Udarbejdet kortlægning for stiplanen, herunder eksisterende rekreative stier og manglende forbindelser
- Udarbejdet samlede målsætninger for stiplanen
- Udarbejdet målsætningsnotat, notat om de juridiske rammer for offentlighedens adgang til naturen og notat om kategorisering af rekreative stier.

Foreløbige resultater

Som en del af de indledende faser har der været en række inddragelsesaktiviteter, hvor forskellige forvaltningsområder i kommunen og en bred repræsentation af interessentgrupper (herunder Grønt Råds stiggruppe) har været med til at kvalificere den foreløbige kortlægning og udvikle målsætninger for stiplanen. NSPV har bidraget med eksisterende stier og ruter i kommunen, der vedligeholdes og plejes.

En nærmere beskrivelse af resultaterne fra de indledende faser ses i målsætningsnotat (se bilag 1)

Kortlægning

Kort over eksisterende rekreative stier og ruteforløb, samt manglende forbindelser findes på bilag 2. 'sti- og rutekort'. På bilag 3 ses et 'potentialekort' som synliggør på et helt overordnet og principielt niveau hvor der findes naturværdier i Fredensborg Kommune, og hvor der kan arbejdes videre med sammenhængende rekreative stier.

Kortlægningen er ikke komplet, da alle de mindre trampestier i landområder på private arealer ikke er registret. De er lokalt forankret og det vurderes for omfattende at få fuldt overblik over. Den foreløbige kortlægning skal ses som et indledende overblik over rekreative stier i Fredensborg Kommune. Med afsæt i kortlægningen er det muligt at undersøge muligheder for udvikling af stinettet og muligheder for samarbejde med interessentgrupper og borgere om adgang til naturen.

Kortlægningen sætter rammen for det kommende arbejde, som både skal skabe værdi for administration, borgere og interessentgrupper.

Målsætninger

Det er en overordnet målsætning at styrke planlægning og regulering af rekreative stier i fremtiden, for herigennem at forbedre muligheder for offentlighedens adgang.

Det indledende arbejde er udmundet i fire overordnede målsætninger for stiplanen:

1. Bedre forbindelser

Områder skal knyttes bedre sammen med stiforbindelser og eksisterende stier, så det bliver nemmere at nå til rekreative destinationer. Herudover er der mulighed for at udvikle rundture og samlede forløb i naturen.

2. Ud i naturen

Der skal skabes bedre adgang til naturen, til rekreative destinationer og faciliteter, og mulighederne for at komme ud i naturen skal formidles til forskellige brugergrupper.

3. Styr på stierne

Der skal skabes et bedre overblik over det rekreative stinet i kommunen. Dette skal føre til et kendskab til de eksisterende stiers placering og at der opnås viden om deres karakter, ejerskabsforhold og driftsbehov.

4. Mere for brugerne

Der skal udarbejdes en stiplan, der er målrettet de brugere, som kommunen ønsker at understøtte i deres fritidsaktiviteter.

En nærmere beskrivelse af målsætninger findes i bilag 1

Kategorisering af rekreative stier

De rekreative stier kan på forskellig vis være egnet for gående, cyklister og ryttere. De kan have forskellig udformning og mulighed for adgang, men generelt er der tale om fx markveje, private veje, grusstier, trampestier, asfaltstier eller gamle kirke- og skolestier.

Stiplan for rekreative stier har et strategisk sigte, idet indsatsen indeholder eksisterende stier, hvad de kan forbinde og muligheder for udbygning i fremtiden. Kategorisering af kommunens stier skal fremadrettet bruges til at inddеле stierne i forskellige grupper.

Som en del af det videre arbejde, vil administrationen arbejde med nedenstående kategorier:

1. Trampesti
2. Grussti i skoven
3. Grussti i åbent land
4. Asfaltsti i skoven
5. Asfaltsti i åbent land
6. Privat fællesvej – i det omfang det indgår i en rekreativ rute eller stiforløb
7. Sti langs vej – i det omfang det indgår i en rekreativ rute eller stiforløb

En nærmere beskrivelse af kategorisering findes i bilag 1 og bilag 5.

Regelgrundlag for stier i landområder

Reglerne for stier i landområder er meget komplekse og omfattende, og de reguleres indenfor Naturbeskyttelsesloven, Privatvejsloven og Mark- og Vejfredsloven. Derudover findes der særlige regler for stier i fredninger, og derudover bekendtgørelser og retspraksis. Lovgivningen gælder både private og offentligt ejede stier, og der findes ingen entydig definition af begrebet rekreative stier i åbent land, hvilket komplicerer myndighedsbehandlingen af konkrete sager.

Som en del af den første fase er udarbejdet et notat, der redegør for lovgivning af rekreative stier og områder i åbent land (se bilag 4).

Fremadrettet indsats

Indsatsen med udvikling af eksisterende og nye rekreative stier vil strække sig over flere år.

På sigt skal det være muligt at planlægge og vedligeholde kommunens rekreative stier systematisk, og der er således både tale om at udbygge de eksisterende rekreative stier ift. fx belægning eller bredder, forbedre de rekreative ruteforløb eller anlægge helt nye rekreative stier.

Derudover er der et stort ønske fra projektets inddragede interessenter om at få et bedre overblik over trampestier, fx skolestier og kirkestier – både i forhold til at få de eksisterende sikret og 'genfinde' gamle stiforløb, der kan skabe stor værdi for brugerne rundt omkring i landområder.

Dialog med lodsejere, skiftende fokusområder og nye forslag om rekreative stier forventes at påvirke både beslutninger og udvikling af kommunens rekreative stier. Fx har Danmarks Naturfredningsforening og Hillerød Kommune rejst forslag om fredning af Esrum Sø omgivelser i bl.a. Fredensborg Kommune. Fredningens formål er bl.a. at anlægge en rekreativ sti rundt om Esrum Sø. Gennemføres fredningen vil kommunen være forpligtet til at anlægge en rekreativ sti. Fredningssagen forelægges til politisk behandling i en særskilt sag.

Økonomi

Realisering af stiplan for rekreative stier er indeholdt i nuværende budget.

2019:

- 0,1 mio. kr. til færdiggørelse af stiplanen
- 0,8 mio. kr. til anlæg
- 0,1 mio. kr. til drift

2020: 0,1 mio. kr. til drift

2021: 0,1 mio. kr. til drift

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

5. Et aktivt fritids- og kulturliv er også velfærd

FNs verdensmål

3. Sundhed og trivsel

15. Livet på land

Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget for godkendelse af en Stiplan for rekreative stier indstillings pkt. 1 og 2.

Infrastruktur- og Teknikudvalget om implementering af Mobilitets og Infrastruktur handleplan indstillings pkt. 3.

Indstilling

1. At kortlægning godkendes.
2. At målsætningsnotat for rekreative stier godkendes.
3. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget (18-21) den 04-09-2019

Godkender administrationens indstilling punkt 1. og 2.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Bilag 1_Målsætningsnotat Stiplan for rekreative stier.pdf

Bilag 2_Sti- og rutekort Fredensborg Kommune.pdf

Bilag 3_Potentiale kort for rekreative stier.pdf

Bilag 4_Samling af lovgivning.pdf

Bilag 5_Kategorisering af rekreative forbindelser.pdf

Punkt 91: Orientering om mindre forbedringer på stinettet

19/36238

Beslutningstema

Orientering om projektet Mindre forbedringer på stinettet.

Sagsfremstilling og økonomi

I Mobilitet- og Infrastrukturplanen er der for 2019 afsat en pulje på 1,0 mio. kr. til mindre stiforbedringer på kommunens stinet. Projektet har til formål at lave trafikikkerhedsmæssige- og tryghedsmæssige forbedringer på stinettet i kommunen, så cyklisterne oplever større tryghed og sikkerhed i stisystemet og så der på sigt kommer flere cykelister i kommunen.

I forbindelse med udarbejdningen af projektet har der været afholdt møder med cyklistforbundet og været afholdt tre fælles besigtigelser hvor cyklistforbundet har haft mulighed for at pege på de steder de oplever som utrygge i kommunen. Denne bruttoliste af punkter er blevet reduceret, da nogle projekter på privat grund, var blevet udbedret under projekteringen, eller bliver løftet i andet regi (eksempelvis projekter på og ved Nivå havn).

De endelige mindre stiforbedringer som administrationen herefter er kommet frem til er:

- Etablering af en forbedret overkørsel i T-krydset Gammel Strandvej/Sølyst Allé.

I dag oplever cyklisterne at dækkene bliver fanget i den eksisterende chausséens belægning.

Løsningen består af; en overkørsel i sten, der har til hensigt at reducere farten for de svingende bilister og dobbeltrettede cykelstier i asfalt, således deres fremkommelighed og sikkerhed øges.

- Ombygning af busperron på Brønsholm Kongevej (øst for Rema 1000)

I forbindelse med denne busperron skal cyklister og busser i dag krydse hinanden. Dette skaber usikkerhed og reducerer fremkommeligheden for busser og cykelister. Med dette projekt anlægges en cykelsti til højre for busperronen, således cyklisterne kan komme sikkert frem og bussens passagerer kan komme hurtigere og mere sikkert ind og ud af bussen.

- Forbedring af trafikafviklingen for lette trafikanter på den vestlige side af Humlebæk station. Her forbedres afviklingen af cykeltrafikken til og fra cykelparkeringen således den i dag, ikke regulerede forplads, får en mere adskilt trafikafvikling til gavn for cyklister og fodgængere.
- Forbedring af skiltning og etablering af slisker vest for Nivå station. Her optimeres skiltningen således den er mere tydelig og retvisende, fodgængerfeltet udvides således de lette trafikanter bedre kan passere hinanden og der etableres en sliske således cyklister har lettere adgang til stationsområdet. Da der er gang i større udviklingsplaner i området arbejdes der her med lette, ikke omkostningstunge løsninger.

Det er forventeligt at alle delprojekt vil skabe større sikkerhed og tryghed for de lette trafikanter i kommunen og reducere antallet af konfliktsituationer trafikanterne imellem.

NSPV forventer at kunne udføre anlæggene i indeværende år

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål

3. Sundhed og trivsel

9. Industri, innovation og infrastruktur

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

13. Klimaindsats

Byrådets arbejdsgrundlag

2. Livskvalitet i hverdagen
5. Et aktivt fritids- og kulturliv er også velfærd
6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem
8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 92: Orientering om Transport- og Tryghedsundersøgelse på skoler 2019

19/3420

Beslutningstema

Orientering om undersøgelse om skolebørns transportvaner.

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Som en del af kommunens vej-skole-politi indsats og færdselspræventive arbejde med børn og unge, har administrationen haft et samarbejde med TransportLaboratoriet om at undersøge skolebørns transportvaner igennem en Transport- og tryghedsundersøgelse på skoler.

Transport- og Tryghedsundersøgelsen er vedhæftet som bilag.

Transport- og Tryghedsundersøgelsen på skoler har til formål at undersøge:

- hvilke transportformer skoleelever benytter til skole
- hvor mange elever, der benytter aktiv eller passiv transport
- bløde trafikanters vurdering af tryghed på skolevejen
- hvor mange cyklister, der anvender cykelhjelm til og fra skole

Aktiv transport dækker over elever, som enten cykler, går, løber eller benytter elcykel, løbehjul, skateboard eller rulleskøjter. Passiv transport dækker over elever, som bliver kørt i bus, bil, tog, knallert eller på ladcykel. Eldrevne køretøjer som eldrevet skateboard og eldrevet løbehjul er også indenfor kategorien af passiv transport.

Skolebørns transport til og fra skole er en vigtig faktor i forhold til deres sundhed og indlæringsevne, og det kan have en positiv eller negativ effekt på miljøet. Derudover øger aktiv selvtransport børn og unges evne til at begå sig sikkert i trafikken, og de får skabt gode trafikvaner fra en tidlig alder. Aktiv transport til og fra skole kan være en vigtig måde for at øge den daglige fysiske aktivitet, der ifølge forskning forbedrer livskvalitet, øger indlæringsevnen i skolen og reducerer risiko for sygdomme.

Det er første gang, at Fredensborg Kommune får gennemført denne type af undersøgelse, og den kan ses som en baseline i forhold til senere undersøgelser. Resultater fra undersøgelsen skal bruges til at målrette kommunens indsatser, der handler om at få flere børn og unge til at vælge aktiv transport til skole. Derudover giver undersøgelsen et billede af andelen af forskellige transportformer og hvilke elementer der er opmærksomhedspunkter.

Overordnede resultater fra undersøgelsen

TransportLaboratoriet har i april 2019 besøgt alle skoleafdelinger som en del af undersøgelsen. Undersøgelsen er baseret på manuelle tællinger på alle klassetrin, 56 forskellige klasser, og giver en idé om transportadfærd blandt alle skoleelever.

- 71% af eleverne i Fredensborg Kommune benyttede aktiv transport til skole
- Der var ingen væsentlig kønsforskel på aktiv transport til skole
- I hele kommunen var der 29 procentpoint flere elever i 5. klasse (82%), som benyttede aktiv transport sammenlignet med 0. kl. (53%)
- 69% af de cyklende elever i hele kommunen benyttede cykelhjelm
- 80% af skolernes bløde trafikanter følte sig overvejende trygge på deres skolevej
- 10 procentpoint flere drenge (85%) end piger (75%) følte sig overvejende trygge på deres skolevej.
- Cykling udgør 50% af benyttet transportform, efterfulgt af transport i bil på 26%

Der er mange forskellige forudsætninger for skolebørns transportvalg, som fx afstand mellem skole og hjemmet, skolens fysiske rammer, regler for trafikadfærd på skolen, hjemmets daglige logistik, forældres transportvalg og lokale kampagner og trafikkultur. Undersøgelsen skal ses som et udgangspunkt, da der ikke er en dybereliggende forklaring om baggrunden for de forskellige transportvalg eller geografisk overblik ift. tryghed på skolevejen.

Transport- og Tryghedsundersøgelsen giver et billede af transport og tryghed blandt skoleeleverne, og den giver både skole og forældre et billede af hvor aktive eller inaktive skolebørn er i dag.

Det videre arbejde

Resultaterne fra undersøgelsen skal bruges til at målrette kommunens indsatser, der direkte eller indirekte handler om at få flere børn og unge til at vælge et aktivt transportmiddel til og fra skole. Der er store perspektiver i at påvirke børn og unges transportvaner fra en tidlig alder og blive klogere på hvilke argumenter og forhold, der påvirker skolebørns transportvaner.

Der er væsentlig flere skoleelever der benytter aktiv transport end passiv transport, hvilket er meget positivt. Derudover viser undersøgelsen, at benyttelse af aktiv transport går op og ned alt afhængig af klassetrin, hvor aktiv transport er på sit højeste i 5. klasse. Det er en opgave fremadrettet at fastholde skoleeleverne i den aktive transport når eleverne kommer i udskoling.

Undersøgelsen viser, at andelen af cykelhjemsbrugere var højt fra 0. – 4. klasse, hvorefter andelen er faldet og i 9. klasse er det kun 11% der bruger cykelhjelm. Det er vigtigt at arbejde med at øge denne andel af cykelhjemsbrugere i udskoling.

Undersøgelsen indgår som en del af administrationens fremtidige vej-skole-politi indsats og er med til at sætte fokus på skolebørnenes aktive transport og vigtigheden af det.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

1. Det er sejt at være dygtig

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget bemærker de positive sundhedsperspektiver knyttet til børns brug af cykel til og fra skole og opfordrer til at skolerne i videst muligt omfang understøtter cykling. Desuden opfordrer udvalget til at kommunen, i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik, opfordrer til brug af cykelhjelm – også for elever i udskoling.

Bilag

Transport- og Tryghedsundersøgelse 2019

Punkt 93: Orientering om farttilpasning på Landet - Lokaltrafikområde 3

18/29344

Beslutningstema

Orientering om projektet Farttilpasning på landet – Lokalområde 3 – Lønholt og Grønholt.

Sagsfremstilling og økonomi

I kommunens strategi for Mobilitet og Infrastruktur er kommunen delt op i en række lokaltrafikområder. I handlingsplanperioden 2018 – 2021 er der afsat midler til indsatsen ”Farttilpasning på landet” som indebærer at der laves forbedringer i 4 lokaltrafikområder som alle ligger i landområdet. I 2019 skal der jf. handlingsplanen arbejdes med lokaltrafikområde 3 som ligger omkring Grønholt og Lønholt.

Baggrund for indsatsen er, at borgere oplever fart, trafik og utryghed som et stigende problem i kommunens landområder - både gennem landsbyerne og på de små veje generelt. Formålet med indsatsen er at gennemføre konkrete trafikale tiltag, der skal:

- Reducere hastigheden, hvor det er relevant
- Gøre strækninger i landsbyer mindre attraktive for gennemkørende trafik
- Gøre nærområdet trygt for beboere og lette trafikanter

I 2019 har fokus været trafikområdet 3, som blandt andet dækker over byerne Grønholt og Lønholt. Der har været afholdt byvandring med beboerne i hhv. Lønholt og Grønholt, hvor de stedsspecifikke problematikker er gennemgået og drøftet. Der er afsat inden for anlægsbevillingen til trafiksikkerhed afsat 0,8 mio. kr. til tekniske løsninger i lokaltrafikområdet.

Borgerne oplever at området er præget af reducerede oversigtsforhold, høj fart og meget gennemkørende trafik (motorcykler og motionscyklister), der nyder det naturskønne område, men som gør det utrygt at færdes for de lokale borgere.

I vinteren 2018/2019 var det opstart og byvandring, i foråret udarbejde kommunens rådgiver et idekatalog, der blev lavet trafiktællinger i Lønholt, Grønholt og i Trehuse, og på baggrund af dette arbejde blev der lavet et udkast til projektforslag. I juni 2019 blev udkastet til projektforslag fremlagt for de fremmødte borgere, og input herfra blev inkorporeret i det endelige projekt som nu er klar til anlæg.

Projektet indeholder

For at reducere farten bliver der etableret byporte og efterfølgende vejbump, i Grønholt er der i dag en hastighedsbegrænsning på 40 km/t, dette vil fremadrette også være gældende i Lønholt.

Der vil blive etableret modificerede vejbump i Lønholt og Grønholt og der vil blive opsat skilte der tydeliggør skarpe sving og tydeliggør, steder hvor der er mange ryttere på vejen.

Ved kommunegrænsen til Hillerød vil der, i samarbejde med Hillerød kommune blive opsat skilte der anbefaler 40 km/t. Denne skiltning vil også blive opsat på inden jernbanebroen ved Grønholt station og i den sydlige del af præstemosevej.

Krydset Grønholtvej/Fredensborg Kongevej

Flere borgere har peget på krydset Grønholtvej/Fredensborg Kongevej, som et utrygt sted på grund af høj fart, dårlige oversigtsforhold, skiltning langs vejen samt utrygge på- og afstigningsforhold for buspassagerer.

Krydset er i udgangspunktet ikke med i projektet, og der er derfor ikke disponeret midler til ombygning af det inden for projektet. Administrationen vil vurdere om det er muligt med enkle midler at forbedre krydset inden for det nuværende driftsbudget. Hvis det ikke er muligt tages krydset med i en samlet sag om trafiksikkerheden på Fredensborg Kongevej.

Projektet fremadrettet

Projektet forventes anlagt af Nordsjællands Park og Vej i efteråret 2019.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

2. Livskvalitet i hverdagen

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

FNs verdensmål

9. Industri, innovation og infrastruktur

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 94: Orientering per 11. september 2019

17/28986

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 95: Sager på vej per 11. september 2019

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.

Listen omfatter politisk bestilte sager.

- Skiltning i Fredensborg By - parkeringspladser og busholdepladser
- Stoppesteder som indgår i Plustur

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 11-09-2019

Orienteringen tages til efterretning.