

# REFERAT Infrastruktur- og Teknikudvalget d. 07-09-2021

**Mødedato**           Tirsdag d. 07. september 2021 kl. 17:30

**Mødested**           Lilletrommen

**Mødedeltagere**   Flemming Rømer (O), Carsten Nielsen (A), Cømert Sonsuz (A), Lars Simonsen (B), Charlotte Bie (I), Lars Egedal (V), Thomas Elgaard (V)

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Træffetid.....	4
Budgetrevision pr. 30/6-2021.....	5
Opdateret status på implementeringsplaner fra tidligere budgetforlig.....	11
Beslutning af dispositionsforslag for rundkørsel på Nivåvej.....	13
Beslutning om anlæggelse af Oldstien.....	16
Beslutning om godkendelse af trafikale løsninger og udbygningsaftale til lokalplan K107 for Kokke.....	18
Orientering om cykelsti langs Lågegyde - tidsforløb.....	21
Orientering om status for stiplan og arbejdet med stier.....	23
Orientering om høringsvar ifbm. lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.....	26
Orientering per 07. september 2021.....	28
Sager på vej per 07. september 2021.....	29
Digitalt underskriftsblad per 07. september 2021.....	30

## **Punkt 98: Godkendelse af dagsorden**

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Dagsordenen godkendt.

## **Punkt 99: Træffetid**

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Kl. 17.30 havde seniorjuridisk rådgiver Ulf Kjellerup, COWI, trafikrådgiver, Henrik Køster, COWI, repræsentant for bygherre, Joacim Bruus-Jensen og projektleder, Kristin Arendt, EOS Partners foretræde i sag nr. 104. ”Beslutning om godkendelse af trafikale løsninger og udbygningsaftale til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd”.

# Punkt 100: Budgetrevision pr. 30/6-2021

21/18125

## Beslutningstema

Budgetrevisionen pr. 30. juni 2021 forelægges fagudvalgene, Økonomiudvalget og Byrådet til godkendelse.

Fagudvalgene skal godkende:

- Forventet regnskab og ansøgte budgetkorrektioner inden for egne politikområder

Økonomiudvalget og byrådet skal godkende:

- Den samlede budgetrevision, herunder ansøgte budgetkorrektioner
- Frigivelse af anlægsbudget i 2021.
- Forslag til udmøntning af statslig Covid19-kompensation

## Sagsfremstilling og økonomi

Budgetrevisionen indeholder opgørelser over realiseret forbrug og forventet regnskab på de enkelte politikområder og fagudvalg pr. 30. juni, herunder anmodninger om budgetkorrektioner.

Overordnet set anmodes der ved budgetrevisionen om tillægsbevillinger for samlet 65,5 mio. kr. for perioden 2021-2025 i forhold til seneste korrigerede budget. Hertil kommer Covid19-kompensation for 4,9 mio. kr.

Budgetkorrektionerne er indarbejdet i budgetoplægget til budgetforhandlingerne og en imødekommenelse af de ansøgte tillægsbevillinger ændrer således ikke på forudsætningerne for budget 2022-2025.

Tabel 1. Ekstra kassetræk ved budgetrevisionen 30.06.21

(1.000 kr.)	2021	2022	2023	2024	2025	I alt
Drift	9.375	20.396	15.534	1.356	4.509	51.170
Anlæg	-10.339	-28.965	39.085	35	34	-150
Finansiering	7.449	1.618	2.960	2.886	3.572	18.485
I alt	6.485	-6.951	57.579	4.277	8.115	69.505

Covid19-kompensation 4.909

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 de enkelte ansøgte budgetkorrektioner. Af bilag 2 fremgår en nærmere beskrivelse af budgetkorrektionerne, samt af forbruget og forventningerne på de enkelte politikområder i øvrigt.

### Drift

På driftsområdet viser budgetrevisionen isoleret set merudgifter på samlet 51,2 mio. kr. i perioden 2021-2025. Resultatet kan primært henføres til følgende poster:

- På Politikområde 11, Beskæftigelse søges budgettet forhøjet med 58,4 mio. kr. i perioden som følge af et nyt ledighedsskøn, jf. også nedenstående afsnit.
- På Politikområde 13, Pleje og Omsorg, søges om en tillægsbevilling på 5,7 mio. kr. i 2021 til at dække mindreindtægter vedrørende salg af plejecenterpladser.
- Som led i udmøntningen af lov- og cirkulærepragrammet, hvor kommunerne kompenseres for nye love og regler, udmøntes i alt 1,8 mio. kr. til forskellige politikområder. Udgifterne modsvares af en indtægt fra staten på politikområde 17, Finansiering.
- I modsatte retning trækker, at der fra Politikområde 16 Borgerservice, Politisk- og Administrativ Støtte flyttes 15,5 mio. kr. i perioden til finansieringsområdet vedrørende lønmodtagernes feriemidler. Flytningen skyldes en teknisk

## ændring af konteringsreglerne.

### Udviklingen på beskæftigelsesområdet

Beskæftigelsesområdet er kun i langsom bedring efter Corona-pandemien. Som konsekvens heraf ligger skønnet for udgifterne særligt i forhold til A-dagpenge og sygedagpenge væsentligt over det niveau som var forudsat for 2022, da Budget 2021 blev vedtaget.

Beskæftigelsesindsatsen har været suspenderet i en længere periode, hvilket har medvirket til at fastholde det forhøjede antal på A-dagpenge og sygedagpenge. Hertil kommer, at for begge målgrupper er perioden med ret til at modtage ydelsen blevet forlænget ad flere omgange med den konsekvens, at antallet på ydelse i de to målgrupper er steget markant. Antallet af personer på a-dagpenge er fortsat højt, og særligt i Region Hovedstaden falder ledigheden ikke i samme tempo som i resten af landet. Særligt servicesektoren er fortsat hårdt ramt. Antallet af langtidsledige er fordoblet under corona-krisen, og det er vurderingen, at det på kort sigt er vanskeligt at nedbringe antallet af langtidsledige.

Alt i alt er det administrationens vurdering – baseret på prognoser fra Finansministeriet -, at udgifterne på beskæftigelsesområdet vil ligge markant over de tidligere forudsætninger: særligt i 2022 og 2023, hvorefter situationen forhåbentlig vil nærme sig en normalisering. Da udviklingen i Region Hovedstaden er værre end i resten af landet kan det ikke forventes, at kommunen bliver kompenseret fuldt ud for de stigende udgifter på området.

### Anlæg

Som det fremgår af tabel 2 nedenfor, skyldes ændringerne på anlægsområdet primært forskydning af budget mellem årene. Forskydningerne vedrører primært Fredensborg Bibliotek og lægehus, jf. beslutning på byrådsmødet den 21. juni 2021.

Tabel 2. Bevægelse på anlægsområdet ved BR30/6-21

Bevægelse	2021	2022	2023	2024	2025	I alt
Mellem årene	-10.189	-28.965	39.085	35	34	0
Til drift	0	0	0	0	0	0
Kassen	-150	0	0	0	0	-150
I alt	-10.339	-28.965	39.085	35	34	-150

### Finansiering

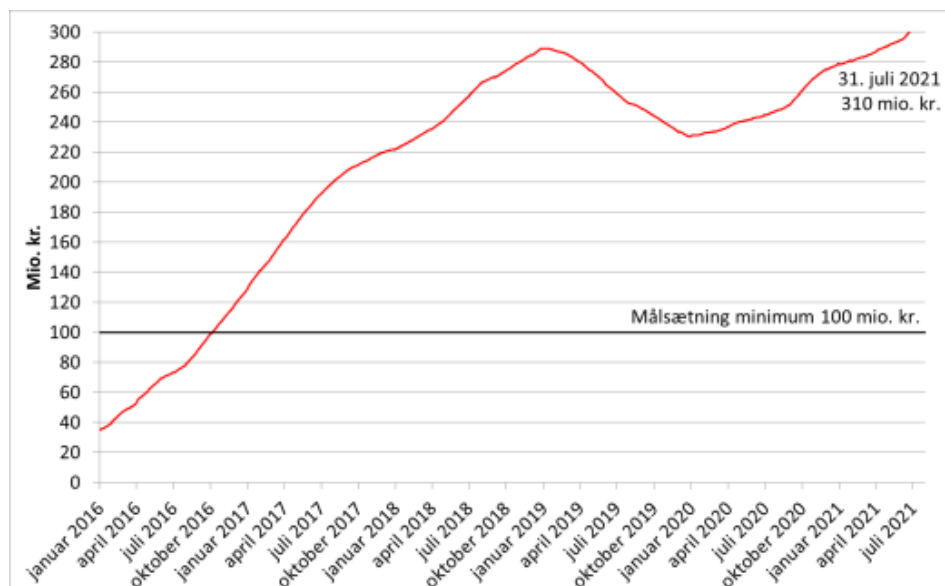
På finansieringsområdet nedjusteres indtægtsbudgettet med netto 18,5 mio. kr. over perioden.

Ændringerne vedrører bl.a. midtvejsreguleringen af bloktilskuddet for 2021, hvor kommunens indtægter reduceres. Det skyldes primært, at ledighedsudviklingen for kommunerne under ét har været bedre end tidligere forventet og at den statslige finansiering derfor reduceres. Det bemærkes, jf. også den ansøgte tillægsbevilling på beskæftigelsesområdet, at ledighedsudviklingen har været mindre positiv i Fredensborg Kommune (og Nordsjælland) end landsgennemsnittet.

Hertil kommer, at udgiftsbudgettet vedrørende lønmodtagernes feriemidler på i alt 15,5 mio. kr. over perioden overføres fra driftsområdet, jf. ovenstående.

### Årets resultat og udviklingen i likviditeten

Kommunens gennemsnitlige kassebeholdning var på 302 mio. kr. pr. 30. juni 2021, jf. figur 1 nedenfor.



Da kommunens likviditetsudvikling afhænger af de forestående budgetforhandlinger, indgår der ikke her en graf over udviklingen fremadrettet. Der henvises i stedet til administrationens 2. budgetvurdering til budgetforhandlingerne 2022-2025.

Tabel 3 viser det forventede kassetræk ved vedtagelsen af budgetforliget for 2021-2024 og ved efterfølgende budgetkorrektioner.

Tabel 3.

1.000 kr.	2021	2022	2023	2024	2025	I alt
Vedtaget budget 2021-24	29	80.296	33.190	21.454	-13.401	121.568
Tillægsbevillinger	132.401	8.489	-6.363	-12	-5.486	129.029
Budgetrevision 30/6-21	6.485	-6.951	57.579	4.277	8.115	69.505
Covid19-kompensation	4.909					4.909
I alt, kassetræk	143.824	81.834	84.406	25.719	-10.772	325.011

Priserne er i hhv. 2021 og 2022-niveau eksklusiv seneste PL-justering.

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

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

Samlet forventes der efter indarbejdelsen af budgetrevisionen et kassetræk på 325,0 mio. kr. i perioden 2021-2025. Det bemærkes, at heraf vedrører afdrag på gæld 172,1 mio. kr.

Af de tidligere tillægsbevillinger vedrørende 2021 på samlet 132,4 mio. kr. vedrører 39 mio. kr., at der ved budgetrevision 31. oktober 2020 blev flyttet anlægsbevillinger fra 2020 til 2021. Hertil kommer bl.a. overført mindreforbrug fra 2020 for samlet 61,9 mio. kr. Overførslerne fra 2020 forventes i vidt omfang modsvaret af tilsvarende overført mindreforbrug mellem 2021 og 2022 og de efterfølgende år. Forventes samme overførsel ud af budgetperioden, som der blev overført til 2021 reduceres kassetrækket i perioden med ca. 100 mio. kr. Endeligt indgår, at budgettet i 2021 blev opskrevet med 13,0 mio. kr. ved budgetrevisionen pr. 31. marts 2021.

#### Serviceammen 2021

Kommunen har i første halvår af 2021 afholdt serviceudgifter for 1.020,9 mio. kr. svarende til 49,8 pct. af kommunens korrigerede ramme på 2.049,7 mio. kr.

#### Frigivelse af anlægsbudget

Af tabel 4 nedenfor fremgår, at der ved budgetrevisionen søges om at frigive anlægsudgifter for 2.540 t.kr. i 2021.

Tabel 4

Beløb i 1.000 kr.	Beløb der ønskes frigivet, Udgifter 2021
Udvikling af Nivå Havn og Strandpark	2.540
I alt	2.540

## Udmøntning af statslige Covid19-midler

Som led i økonomiaftalen mellem regering og KL for 2022 indgik, at staten kompenserer kommunernes merudgifter vedrørende Covid19 med samlet 889 mio. kr. i 2021. Det svarer til 6.240 t.kr. for Fredensborg Kommune. Af tabel 5 nedenfor fremgår, at politikområderne har indmeldt Covid19-relaterede merudgifter for samlet 18,5 mio. kr.

Tabel 5. Covid19-relaterede merudgifter

Politikområde	Udgifter 1. halvår 2021 (1.000 kr.)
4 Kommunale Ejendomme	54
4 Rengøring	3.500
5 Fritid og Idræt	2
6 Skole ekskl. egen rengøring	3.651
6 Skole, egen rengøring	116
8 Børn	5.269
9 Kultur	349
12 Sundhed og Frivillighed	87
13 Pleje og Omsorg	3.675
13 Podning	1.293
14 Familie og Handicap	43
16 CEIS	8
16 CPO	412
I alt	18.459

På skole- og daginstitutionsområdet vedrører merudgifterne primært ekstra personaleressourcer som følge af kravet om zoneopdeling af børn, ekstra rengøring og udvidet åbningstid i SFO. På ældreområdet vedrører merudgifterne primært løn til ekstra personale og vikarer samt manglende indtægter for salg af mad i dagcentre og manglende betaling for selvtræning.

Der skal træffes afgørelse om, hvordan midlerne skal udmøntes.

Ved budgetrevisionen 30/6 sidste år havde områderne indmeldt merudgifter for 12,2 mio. kr. mod Fredensborg Kommunes statslige kompensation på 9,5 mio. kr. Det blev konkret håndteret ved, at udgifter til rengøring og værnemidler blev kompenseret 100 pct., mens øvrige udgifter blev kompenseret med 62 pct. svarende til restbeløbet. Ved udgangen af året valgte Byrådet at kompensere de resterende udgifter via kassen.

Det bemærkes, at områderne ikke har haft udgifter til værnemidler i 2021. Administrationen indstiller derimod, at de tværgående udgifter til podning afholdt af Politikområde 13 Pleje og Omsorg kompenseres fuldt ud ved denne budgetrevision. Som det fremgår af tabel 6 nedenfor udgør udgifterne til rengøring og podning samlet 4,9 mio. kr.

Tabel 6.

Politikområde	Udgifter	Kompensation
Pol4 Rengøring	3.500	100 pct.
Pol6 Rengøring	116	100 pct.
Pol13 Podning	1.293	100 pct.
I alt	4.909	
Statslig kompensation	6.240	
Restbeløb	1.331	

Årsagen til, at netop podning og rengøring foreslås fuldt kompenseret er, at indsatserne går på tværs af politikområderne, men udgifterne afholdes af ét politikområde. Der er derfor ikke samme mulighed for at indprioritere udgifterne i den øvrige drift.

Der resterer herefter kompensation for 1,3 mio. kr. til at kompensere de øvrige Covid-udgifter for samlet 13,5 mio. kr., svarende til en kompensationsgrad på 10 pct. Da der i flere tilfælde er tale om relativt begrænsede udgifter, skønnes en så lav kompensationsgrad ikke at være meningsfuld. Administrationen indstiller derfor, at restbeløbet ikke fordeles, og at Byrådet ultimo 2021 tager stilling til den endelige kompensation af de udestående udgifter.

## Bevilling

Ved budgetrevisionen pr. 30. juni 2021 ansøges om følgende budgetkorrektioner.

Tabel 7

1.000 kr.	2021	2022	2023	2024	2025	I alt
Drift	9.375	20.396	15.534	1.356	4.509	51.170
Anlæg	-10.339	-28.965	39.085	35	34	-150
Finansiering	7.449	1.618	2.960	2.886	3.572	18.485
Delsum	6.485	-6.951	57.579	4.277	8.115	69.505
Covid19-kompensation	4.909					
I alt	11.394	-6.951	57.579	4.277	8.115	74.414

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

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

## Retsgrundlag

Håndbog om Økonomistyring

## Kompetence

Byrådet

## Indstilling

Fagudvalgene:

1. At ansøgte budgetkorrektioner og det forventede regnskab for fagudvalgets politikområder godkendes.

Økonomiudvalget og byrådet:

2. At den samlede budgetrevision for perioden 2021-2025 opgjort pr. 30. juni 2021 godkendes.
3. At der for 2021 frigives anlægsudgifter for 2.540 t.kr., jf. tabel 4.
4. At forslag til udmøntning af Covid19-kompensation godkendes.

## **Beslutning i Borgerservice -, Arbejdsmarkeds - og Erhvervsudvalget den 01-09-2021**

Orienteringen tages til efterretning, idet udvalget følger udviklingen på sygedagpenge nøje.

## **Beslutning i Fritid- og Idrætsudvalget (18-21) den 06-09-2021**

Anbefaler administrationens indstilling.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Anbefaler administrationens indstilling.

## **Bilag**

Bilag 1 BR 30.06.2021.pdf

Bilag 2- BR 30.06.2021.pdf

Bilag 3 Anlægsoversigt 30-06-2021.pdf

# Punkt 101: Opdateret status på implementeringsplaner fra tidligere budgetforlig

21/16854

## Beslutningstema

De opdaterede implementeringsplaner over initiativerne i tidligere budgetforlig forelægges fagudvalgene, Økonomiudvalget og Byrådet til godkendelse.

## Sagsfremstilling og økonomi

Formålet med implementeringsplanerne er at sikre, at der er en fælles forståelse mellem Byrådet og administrationen i forhold til de konkrete initiativer, der indgår i budgetforligene, samt at sikre en løbende opfølgning.

Implementeringsplanerne indeholder en kort beskrivelse af initiativerne, ”trafiklys-indikator”, status og plan for implementering samt eventuel kommende politisk behandling.

Implementeringsplanerne medtager alene igangværende og netop afsluttede initiativer. På driftsområdet indgår i alt 40 initiativer fordelt på følgende udvalg og budgetforlig:

Politisk udvalg	Budgetforlig 2021	Budgetforlig 2020	Budgetforlig 2019	Budgetforlig 2017
Plan-, Miljø- og Klimaudvalg	10	2		1
Infrastruktur- og Teknikudvalg	2			
Børne- og Skoleudvalg	6	2	1	
Fritids- og Idrætsudvalg		2	1	
Kulturudvalg	1	2	1	
Social- og Seniorudvalg	3		1	
Borgerservice-, Arbejdsmarkeds- og Erhvervsudvalg	1			
Økonomiudvalg	4			
I alt	27	8	4	1

På anlægsområdet indgår 73 større og mindre igangværende og kommende projekter, der er planlagt i perioden 2021-2030.

Implementeringsplanerne forelægges fast i forbindelse med de tre årlige budgetrevisioner.

Som følge af de senere års budgetforlig opereres der i disse år med et stort og særdeles omfattende drifts- og anlægsprogram, som resulterer i et væsentligt ressourcetræk i administrationen. Statusoversigterne viser, at det på trods af Corona-krisen i det store og hele er lykkedes at gennemføre de mange planlagte aktiviteter på såvel driftsområdet som anlægsområdet.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

Håndbog om økonomistyring.

## Kompetence

Byrådet

## **Indstilling**

1. At fagudvalgene, Økonomiudvalget og Byrådet godkender de opdaterede implementeringsplaner.

### **Beslutning i Borgerservice -, Arbejdsmarkeds - og Erhvervsudvalget den 01-09-2021**

Anbefaler administrationens indstilling, men foreslår, at projekt vedr. fra landsby til landsby udgår.

### **Beslutning i Fritid- og Idrætsudvalget (18-21) den 06-09-2021**

Anbefaler administrationens indstilling.

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Anbefaler administrationens indstilling.

## **Bilag**

Implementeringsplaner drift 30.06.2021.pdf

Implementeringsplaner anlæg 30.06.2021.pdf

# Punkt 102: Beslutning af dispositionsforslag for rundkørsel på Nivåvej

21/21459

## Beslutningstema

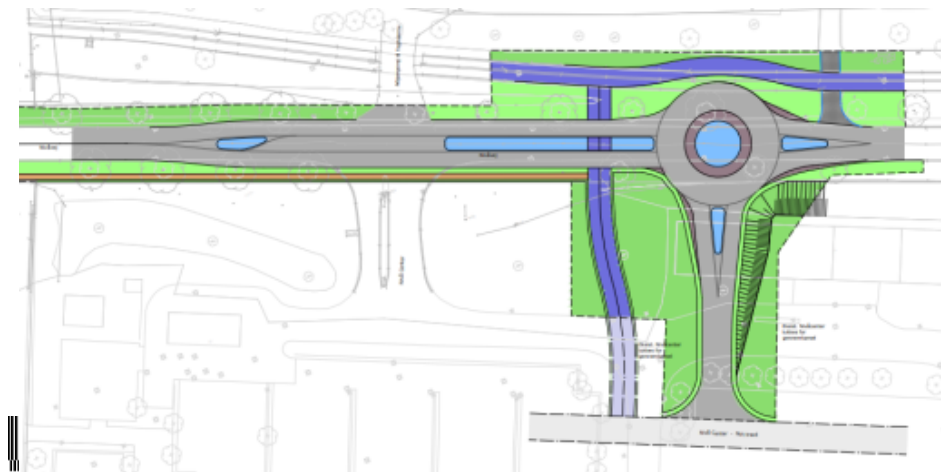
Godkendelse af dispositionsforslaget som forudsætning for den videre projektering af rundkørsel på Nivåvej.

## Sagsfremstilling og økonomi

Infrastruktur – og Teknikudvalget godkendte i oktober 2019, at der arbejdes videre med en rundkørsel i den nye adgangsvej til Nivå Bymidte, kombineret med et trebenet kryds med svingbaner til det nye boligområde Teglsøerne nord for Nivåvej. Udvalget besluttede også, at strækningen fartdæmpes til 40 km/t, og at karakteren af Nivåvej ændres til en vej med bymæssig karakter.

### Dispositionsforslaget

Administrationen har fået udarbejdet et dispositionsforslag for projektet. Dispositionsforslaget er vedlagt som bilag til sagen og fastlægger de dimensionerende forhold for den videre projektering. Jf. tidligere beslutning af skitseprojektet, er det en forudsætning at den nye adgangsvej til Nivå Bymidte forskydes 70 meter mod øst, ift. den eksisterende adgangsvej.



På grund af de faktiske forhold på stedet med begrænset plads, anlægges midterøen med en diameter på 7,5 meter, hvilket er lidt mindre end de generelle retningslinjer som foreskriver 10 m. Dette kompenseres ved at etablere overkørbare arealer som kan benyttes af de store køretøjer som især vil blive begrænset af midterøens diameter. Den eksisterende sti på nordsiden af Nivåvej bibeholdes, men forskydes mod nord i området omkring rundkørslen.

Til boligområdet Teglsøerne etableres et helleanlæg med venstresvingbane, med plads til tre afventende personbiler. Svingbanen er dimensioneret til renovationskøretøjer, men der er sikret adgang for større køretøjer op til sættevognstog. Dette anlæg er estimeret til 6,4 mio. kr.

### Forudsætninger for den videre projektering

Den videre projektering, udbud og anlæg tager udgangspunkt i det foreliggende skitseprojekt. Der er dog en forhold som forudsætter yderligere stillingtagen. Det vedrører den terrænkote som rundkørslen anlægges i.

Nivå bymidte ligger i nogenlunde sammen terrænkote som Nivåvej dér hvor indkørslen til Teglsøerne etableres. Fra dette punkt har Nivåvej fald ned mod Kystbanebroen over Nivåvej. Da rundkørslen flyttes mod øst, indebærer det at rundkørslen vil komme til at ligge 2 – 2,5 meter under terrænet for den nye bymidte. Højdeforskellen vil medføre et større skråningsanlæg, og indebære, at der som ønsket ikke bliver direkte indkig fra Nivåvej til bymidten.

For at kompensere for dette foreslås det at ”hæve” terrænet for den nye rundkørsel, hvilket også medfører, at Nivåvej hæves på en strækning øst og vest for rundkørslen. Hævning af strækningen vil ud over de æstetiske forbedringer også give bedre forudsætninger for, at etablere rundkørslen korrekt mht. kørselskomfort og trafiksikkerhed.

Administrationen har fået undersøgt to alternativer for at hæve rundkørslen. Det ene alternativ går ud på at hæve terrænkoten for rundkørslen med ca. 0,5 m. Dette vil løse udfordringerne ift. komfort og trafiksikkerhed, men ikke ønsket om at kunne se bymidten og give mere bymæssig karakter af Nivåvej. Merudgifterne til denne løsning er estimeret til 0,95

mio. kr. Det andet alternativ går ud på at hæve terrænkoten for rundkørslen med ca. 1,5 meter, hvilket både vil give de bedste forudsætninger for rundkørselens komfort og trafikikkerhed og samtidig vil forbedre indkig til bymidten og give Nivåvej en bymæssig karakter. Merudgifterne til denne løsning er estimeret til 1,2 mio. kr. Administrationen anbefaler at der arbejdes videre med hævning af terrænkoten svarende til alternativ 2.

#### Tidsplan

Den videre projektering af rundkørslen forventes gennemført frem mod foråret 2022, hvorefter projektet udbydes og udføres på stedet med forventet ibrugtagning i efteråret 2022. Anlæg af rundkørslen og svingbanen er adskilt tidsmæssigt fra anlægget af selve Nivå bymidte, da vejanlægget skal bruges dels som adgangsvej til Teglsøerne og dels som fremtidig byggepladsvej til den nye bymidte.

Såfremt udvikleren af Teglsøerne ansøge om ibrugtagning inden det samlede anlægs står færdigt, vil det give mertrafik i krydset ved den eksisterende adgangsvej til bymidten, som i en periode vil fungere som et firbenet vigepligtsreguleret kryds. For at bibeholde en fornuftig trafikikkerhedsniveau i krydset i denne periode vil der i givet fald etableres midlertidige fartdæmpende foranstaltninger og svingbaner i krydset. Merudgifterne til midlertidige foranstaltninger er estimeret til 0,25 mio. kr.

Stikvejen fra rundkørslen til bymidten er en del af den kommende Bygade som KFI skal medfinansiere. I hvilket omfang stikvejen anlægges som en del af rundkørselsprojektet afklares i den videre projektering. Økonomien til stikvejen er derfor pt. holdt ude af økonomien til rundkørslen.

#### Økonomi

Det samlede projekt (eksklusiv stikvejen) er estimeret til 6,4 mio. kr., hertil kommer udgifter til hævning af rundkørslen på 1,2 mio. kr. og eventuelt trafikikkerhedstiltag på 0,25 mio. kr. i alt 7,85 mio. kr. Ejeren af Teglsøerne skal finansiere den del af projektet som vedrører venstresvingsbane mm. Dette er foreløbigt anslået til ca. 1,5 mio. kr. Kommunens udgift til projektet forventes derfor at være ca. 6,35 mio. kr., som finansieres af midlerne til Infrastruktur til Byudviklingsprojekterne som er målrettet byudviklingen i Nivå bymidte.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

Lov om offentlige veje

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's Verdensmål

3. Sundhed og trivsel

9. Industri, innovation og infrastruktur

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Byrådets arbejdsgrundlag

4. Bygninger og byrum skaber liv

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

## Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Skema i politisk sagsfremstilling viser konklusion

Vurdering af direkte CO2-effekt (sæt 1 kryds)

Sagsnummer: 21/21459 Beslutning af dispositionsforslag for rundkørsel på Nivåvej

X



Høj  
CO2-vækst



Lav  
CO2-vækst



Neutral CO2-  
effekt



Lav CO2-  
reduktion



Høj CO2-  
reduktion

(over 250 tons)      (under 250 tons)      (+/- 25 tons)      (under 250 tons)      (over 250 tons)

Noter:

I 2018 blev der udledt næsten 200.000 CO<sub>2</sub> i Fredensborg Kommune fra el, transport og varme. Det svarer til ca. 5 tons CO<sub>2</sub> pr. borger. Energistyrelsens ”Global afrapportering” fra april 2021 opgør hver danskers klimaaftryk inkl. Import/eksport til 11 tons CO<sub>2</sub>/år. Concito opgør (juli 2021) klimaaftrykket til 17 tons CO<sub>2</sub>/år i alt pr. dansker.

Reduktion eller vækst i CO<sub>2</sub> som fremgår af dette skema, har ingen direkte indflydelse på CO<sub>2</sub>-opgørelsen af kommunens CO<sub>2</sub>-udledning eller det nationale mål om 70% reduktion af CO<sub>2</sub> inden 2030.

Uddybning:

Projektet er beregnet til at udlede 645,7 ton CO<sub>2</sub>eq.

Beregnen er gennemført i en CO<sub>2</sub>-beregner, som kun er vejledende i forhold til niveauet af udledninger af drivhusgasser. De indtastede poster er angivet under overordnede kategorier baseret på de opgivne budget-værdier.

## Kompetence

Infrastruktur – og Teknikudvalget

## Indstilling

1. At dispositionsforslaget godkendes.
2. At der arbejdes videre med projektering af rundkørslen omfattende en hævning af terrænkoten for rundkørslen svarende til alternativ 2 på ca. 1,5 m.
3. At der etableres midlertidige foranstaltninger på Nivåvej af hensyn til trafiksikkerheden, såfremt boligerne i Teglsøerne tages i brug før anlægsarbejdet på Nivåvej påbegyndes.
4. At kommunens udgifter til den videre projektering og udførelse disponeres indenfor anlægsbevillingen Infrastruktur til Byudviklingsprojekter.

## Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021

Godkender administrationens indstilling. Udvalget bemærker vigtigheden af, at vejafvanding håndteres sådan at gener ved større regnskyl minimeres.

## Bilag

Dipositionsplan

Nivåvej - trafiksikkerhedstiltag ved midlertidig indkørsel samt hævning af Nivåvej (1).pdf

Dispositionsforslag.pdf

# Punkt 103: Beslutning om anlæggelse af Oldstien

21/954

## Beslutningstema

Beslutning om anlæg af Oldstien, herunder en drøftelse af de økonomiske og juridiske aspekter af sagen.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Oldstien er en offentlig sti ved Oldvejen i Lønholt. Stien har på en delstrækning mellem Oldvejen og Kongevejen været nedlagt i lidt under 20 år. Stiens funktion som offentlig sti har således ikke været til stede i denne periode.

Infrastruktur- og Teknikudvalget besluttede den 2. februar 2021, at administrationen skulle arbejde videre med at udskille og anlægge stien som vist i tinglysningen og i overensstemmelse med tidligere afgørelse i byretten. Desuden ønskede udvalget et anlægforslag til stien.

### Anlæg af stien

Den besluttede linjeføring af stien er vist med lyserød på nedenstående kort. Det foreslås, at den ca. 400 m lange sti anlægges som en smal trampesti med enkelte delstræk suppleret i grus.

Udgiften til dette skønne at være ca. 0,3 mio. kr. Det er kommunen, som skal afholde udgiften til stien. Der er ikke afsat specifikke midler til anlæg af stien i det nuværende anlægsbudget.

I anlægsbudgettet er der afsat ca. 1,0 mio. kr. til stiplan for rekreative stier. Anlæg af stien kan eventuelt finansieres via disse midler.



Anlæg af stien fordrer, at kommunen får adgang til arealet. Som udgangspunkt søges adgang gennem forlig med ejere. Når stien er anlagt vil arealet efterfølgende kunne blive udmatrikuleret som offentlig sti.

## Bevilling

Der er ikke afsat midler til anlæg af stien. Midlerne kan eventuelt finansieres inden for eksisterende anlægsbevilling til stiplan.

## Retsgrundlag

Lov om offentlige veje

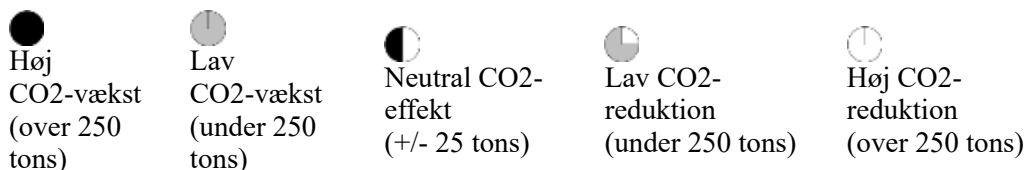
## Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Skema i politisk sagsfremstilling viser konklusion

Vurdering af direkte CO2-effekt (sæt 1 kryds)

Sagsnummer: 21/954 Beslutning om anlæggelse af Oldstien

X



Noter:

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

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

Uddybning:

Projektet er beregnet til at udlede 24,7 ton CO2eq.

Beregningen er gennemført i en CO2-beregner, som kun er vejledende i forhold til niveauet af udledninger af drivhusgasser. De indtastede poster er angivet under overordnede kategorier baseret på de opgivne budget-værdier.

## Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget

## Indstilling

1. At administrationen arbejder videre med anlæg af stien i relation til de tekniske, økonomiske og juridiske aspekter.
2. At anlæg af stien udføres af NSPV og finansieres inden for anlægsbevillingen til stiplan for stier i det åbne land.

## Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021

Godkender administrationens indstilling.

# Punkt 104: Beslutning om godkendelse af trafikale løsninger og udbygningsaftale til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd

21/12807

## Beslutningstema

Beslutning om godkendelse af trafikale løsninger og udbygningsaftale til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd.

## Sagsfremstilling og økonomi

I forbindelse med udarbejdelsen af forslag til lokalplan K107 for Kokkedal bymidte syd, FORMAT projektet på Cirkelhusgrunden, har grundejer tilbudt at indgå en frivillig udbygningsaftale om infrastruktur i henhold til planlovens §21b, jf. bilag 1.

### Baggrund

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget, er der gennemført en trafikanalyse, jf. bilag 2. Analysen viser, at etableringen af en ny bymidte med op til 65.500 m<sup>2</sup> byggeri med detailhandel, service, boliger, skole, kultur o.l. funktioner heraf op til 26.000 m<sup>2</sup> detailhandel, vil generere øgede trafikmængder i en grad som forudsætter trafikale ændringer både i det eksisterende trebenede kryds Usserød Kongevej/Christianshusvej og i det eksisterende signalregulerede kryds Usserød Kongevej/Egedalsvej/Egevangen.

### Trafikale forudsætninger

Adgangsvejen til FORMAT er Christianshusvej, som i dag er tilsluttet til Usserød Kongevej i et vigepligtsreguleret kryds. Når FORMAT er etableret, bliver trafikken på Christianshusvej mere end fordoblet. Ifølge trafikanalysen skal krydset signalreguleres for at kunne håndtere den øgede trafikmængde.

I forbindelse med anlægs af signalanlægget bør svingbanerne forlænges og der bør etableres separate højre- og venstresvingbaner fra Christianshusvej samt et nyt fodgængerfelt på Christianshusvej. Derudover skal afstribningen i krydset opdateres, så det er i overensstemmelse med ændringen til signalanlæg.

I det nuværende signalregulerede kryds Egedalsvej / Usserød Kongevej er der med den nuværende trafik kapacitetsproblemer i spidstimen, og de bliver forværret af den øgede trafik til og fra FORMAT. Kapacitetsproblemerne skyldes bl.a. et stort antal venstresvingende, som optager en betydelig kapacitet. For at reducere kapacitetsproblemerne forårsaget af de venstresvingende foreslås separat regulering af venstresving fra Usserød Kongevej mod både Egedalsvej og Egevangen.

Ved etablering af venstresving justeres faserne i samordning med det nye signalanlæg ved Christianshusvej. For at opnå bedre oversigt på venstresvingbanen fra Egevangen foreslås optegning af spærreflade mellem venstresvingbanen og ligeudbanen. Det indebærer at svingbanen rykkes mod nord på bekostning af bredden af midterhellen.

### Administrationens anbefaling

Administrationen anbefaler at ovenstående krydsændringer gennemføres som forudsætning for at kunne afvikle den øgede trafik, som en eventuel udbygning af FORMAT-området vil medføre.

### Udbygningsaftalen

Med tilvejebringelsen af lokalplan K107 muliggøres realiseringen af byudviklingsprojektet. I henhold til planlovens §21b kan kommunen indgå en aftale på opfordring af grundejer med henblik på at bygge infrastrukturanlæg, som kan håndtere den forventede trafik.

Generelt kan en udbygningsaftale indeholde bestemmelser om at en grundejer helt eller delvist skal udføre eller afholde udgifterne til de fysiske infrastrukturanlæg som skal etableres for at virkeliggøre planlægningen.

I denne udbygningsaftale, er der indgået aftale om, at grundejer afholder alle udgifter forbundet med realisering af de trafikale løsninger som er beskrevet ovenfor. Fredensborg Kommune har betinget at kommunen kan stå for projektering og anlæg af de trafikale ændringer. De interne udgifter hertil er ligeledes omfattet af udbygningsaftalen. Grundejer stiller garanti på enterprisesummen, jf. punkt 5 i bilag 1. Aftalen er betinget af, at lokalplan K107 vedtages endeligt og bortfalder dermed, hvis ikke det sker.

### Proces

Udbygningsaftalen skal behandles i følgende proces:

1. Udkast til udbygningsaftale godkendes af byrådet (denne sag)
2. Udkast til udbygningsaftale offentliggøres sammen med forslag til lokalplan K107. Offentliggørelsen sker på kommunens hjemmeside samt i plandata, som er det statslige register hvor også kommune- og lokalplaner og planforslag offentliggøres. Desuden skrives der ud til ejere og lejere i området samt naboer og andre som udbygningsaftalen kan have væsentlig betydning for.
3. Endelig godkendelse af udbygningsaftalen skal ske samtidig med endelig godkendelse af forslag til lokalplan K107.

I henhold til planlovens §58b er det ikke muligt at indgive klage over udbygningsaftaler til andre myndigheder end Fredensborg Kommune.

Sagen siden sidst

På ekstraordinært møde i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 16. august blev der udtrykt ønske om at få belyst, om en rundkørsel kan være et alternativ til et signalreguleret kryds ved Usserød Kongevej/Christianshusvej. Administrationen har bedt trafikrådgivningsvirksomheden Viatrafik om at udarbejde et notat. Notatet beskriver på et erfaringsbaseret niveau, hvilken løsning der må forventes at være den bedste i krydset Usserød Kongevej/Christianshusvej set i forhold til at sikre en robust afvikling af trafikken med minimering af kødannelse samt for trafikikkerheden for lette trafikanter. Notatet er vedlagt som Bilag 3. I notatet anbefaler, Viatrafik at der etableres signalregulering i stedet for en to-sporet rundkørsel.

Viatrafik vurderer, at en rundkørsel vil medføre en øget risiko for tilbagestuvning til de nærliggende kryds ved hhv. Ådalsvej og Egedalsvej, hvilket kan medføre alvorlige afviklingsproblemer i disse kryds. Derudover påpeges det, at en rundkørsel vil kræve et markant større areal samt behov for ekspropriation. Det fremgår af notatet, at prioriteringen af forskellige trafikstrømme let kan ændres i et signalreguleret kryds, såfremt der sker ændringer af de trafikale rutevalg. Derudover kan et signalreguleret kryds i nogen omfang udbygges ved evt. stigende trafiktal. Dette er ikke muligt i en 2-sporet rundkørsel.

I et signalreguleret kryds kan hovedstrømmen (biltrafikken langs Kongevejen) i højere grad køre uhindret igennem, hvorimod der i rundkørslen haves forsinkelse for alle trafikanter på alle tider af døgnet.

Anbefalingen er desuden begrundet med, at en signalregulering vil sikre en god og trafikikker krydsning af Usserød Kongevej, idet signalreguleringen medfører, at der kan etableres gode og sikre stiforbindelser mellem projektområder og de omkringliggende boligområder, Kokkedal St mv. Dette er ikke tilfældet ved etablering af en 2-sporet rundkørsel, hvor både fodgængere og cyklister vil få meget vanskeligt ved at krydse Usserød Kongevej, hvilket kan medføre en uønsket trafikal adfærd.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

Planloven (Lov om planlægning, LBEK. nr. 1157 af 1. juli 2020)

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund.

## Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Vurdering af direkte CO2-effekt (sæt 1 kryds)



Høj  
CO2-vækst  
(over 250  
tons)



Lav  
CO2-vækst  
(under 250  
tons)



Neutral CO2-  
effekt  
(+/- 25 tons)



Lav CO2-  
reduktion  
(under 250 tons)



Høj CO2-  
reduktion  
(over 250 tons)

På nuværende tidspunkt må det antages, at den øgede trafikmængde vil medføre en vis CO2-vækst. Det bør dog vurderes samlet og ikke i denne separate sag.

## **Kompetence**

Infrastruktur og teknikudvalget vedrørende indstillingens punkt 1.

Byrådet vedrørende indstillingens punkt 2. Punkt 2 behandles forudgående i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget og Økonomiudvalget.

## **Kommunikation**

## **Indstilling**

1. At de foreslåede trafikale løsninger godkendes som udgangspunkt for indgåelse af udkast til udbygningsaftale.
2. At udkast til udbygningsaftale godkendes og offentliggøres sammen med forslag til lokalplan K107.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 10-08-2021**

Sagen udsættes, idet udvalget ønsker at Cowi inviteres til et møde, idet udvalget ønsker drøftelse af løsning med rundkørsel i stedet for lyskryds ved Christianshusvej.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 16-08-2021**

Administrationens indstilling punkt 1 sat til afstemning.

For stemmer 2: B og O  
Imod stemmer 3: V og Carsten Nielsen (A)  
Undlader af stemmer: I

Sagen falder hermed.

B og O begærer herefter sagen i Byrådet.

## **Beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget (18-21) den 16-08-2021**

Sagen blev udsat.

## **Beslutning i Økonomiudvalget (18-21) den 23-08-2021**

B og O har trukket begæring tilbage om, at sagen sendes til byrådet. Sagen sendes derfor tilbage til udvalget.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Sagen udsættes.

## **Bilag**

Udkast til udbygningsaftale inkl kort

Trafikanalyse

Endeligt notat til dagsorden

# Punkt 105: Orientering om cykelsti langs Lågegyde - tidsforløb

11/3281

## Beslutningstema

Orientering om det tidsmæssige forløb i sagen om ekspropriation mm. i forbindelse med anlæg af cykelsti langs Lågegyde.

## Sagsfremstilling og økonomi

Økonomiudvalget blev den 19. april 2021 orienteret om afgørelse i retssag omkring ekspropriation af areal til anlæg af sti langs Lågegyde. Økonomiudvalget tog orienteringen til efterretning og anmodede om, at fagudvalget drøfter sagens tidsmæssige forløb og elementerne heri.

Administrationen har samlet hovedpunkterne i sagen i vedlagte bilag. Punkterne er opstillet i tidsmæssig rækkefølge og omfatter ud over ekspropriationen også relevante tidspunkter i forhold til de indledende beslutninger omkring anlæg af stien.

Sagen startede i 2007, hvor der blev afsat midler til anlæg af stien. I 2011 og 2012 var der forhandlinger omkring ekspropriation, som blev besluttet politisk. Efterfølgende blev der klaget over ekspropriationen til Vejdirektoratet, som anerkendte lovligheden. Herefter blev der anlagt sag mod Vejdirektoratet om ekspropriationens gyldighed, og mod Fredensborg kommune i forhold til erstatningens størrelse.

Sagen blev afgjort i marts 2021, hvor ekspropriationen blev kendt ugyldig. Vejdirektoratet har på baggrund af afgørelsen hjemvist sagen til kommunen, som herefter må finde en løsning for den sidste del af Lågegyde. Da retten herefter ikke fik anledning til en prøvelse af ekspropriationserstatningens størrelse, blev kommunen frifundet.

Afgørelsen indebærer, at den planlagte sti ikke kan realiseres. Administrationen arbejder på en alternativ løsning, som kan sikre cyklistene på strækningen. Der fremlægges en selvstændig sag om dette. Sagen og løsningen skal desuden drøftes med Hørsholm kommune, som i udgangspunktet er medfinansierende for 50% af anlægget af stien.

Sagsbehandling siden den 10. august 2021

På mødet den 10. august udleverede Venstre et dokument med konkrete forslag til udvidelse af ovennævnte tidslinje, samt en række supplerende spørgsmål. Administrationen har på baggrund heraf tilføjet et enkelt punkt til tidslinjen vedrørende notat om trafiksikkerhedsrevision den 15. 10. 2010.

Efter drøftelse med udvalgsformanden er sagen tilføjet en supplerende indstilling idet formanden efter retssagens afslutning, ønsker at fokus rettes mod det fremadrettede arbejde med at færdiggøre stien langs Lågegyde.

Hørsholm kommune som medfinansierer stien, orienteres om status og involveres i den fremadrettede proces.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

## Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Indstilling tilføjet siden 10. august 2021, på foranledning af udvalgsformanden:

2. At administrationen forelægger alternative muligheder for at færdiggøre stien.

## Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 10-08-2021

Udsat.

## Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget beklager sagsforløbet og ønsker forelagt forslag til udarbejdelse færdiggørelse af cykelstien.

## **Bilag**

bilag til ITUsag notat om sagens tidsmæssige forløb - revideret til møde den 7 september 2021

# Punkt 106: Orientering om status for stiplan og arbejdet med stier

18/22916

## Beslutningstema

Orientering om status for arbejdet med stier og stiplan i Fredensborg kommune.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget har dialogmøde med Grønt råd i september 2021. Et af emnerne på mødet forventes at være stier og Grønt råd har i den forbindelse efterspurgt en status på arbejdet med stier og stiplan i kommunen. I den anledning orienteres Plan-, Miljø- og Klimaudvalget om status for arbejdet med stier og stiplan i kommunen.

### Trafikstier og rekreative stier.

Der skelnes mellem stier med trafikale funktioner (trafikstier) og stier med rekreative funktioner (rekreative stier).

### Trafikstier

Trafikstier er anlagt, og har typisk belægning i asfalt. De indgår oftest som en del af det offentlige vejnet, og er dermed registreret i den centrale vejfortegnelse og omfattet af bestemmelserne i lov om offentlige veje. Trafikstierne hører under Infrastruktur- og Teknikudvalgets ressortområde. Formålet med trafikstierne er blandt andet at understøtte pendling.

### Rekreative stier

Rekreative stier kan være anlagt, men kan også være opstået som trampestier. De er sjældent befæstede og fremstår derfor typisk med en overflade i grus, græs eller jord. De rekreative stier er ikke registreret systematisk, men findes i naturen og fremgår af diverse kort mv. De rekreative stier ligger typisk på private arealer eller arealer ejet af andre offentlige myndigheder, fx Naturstyrelsen. De rekreative stier er omfattet af flere lovgivninger, men reguleres især efter Naturbeskyttelseslovens bestemmelser om adgang til naturen. De rekreative stier hører under Plan-, Miljø- og Klimaudvalgets ressortområde. Formålet med de rekreative stier er blandt andet at give adgang til det åbne land og til kysten.

### Status for kommunens opgaver med stier

Kommunens opgaver i forhold til stier kan opdeles i fire områder:

1. Planlægning, anlæg og drift af trafikstier
2. Planlægning, anlæg og drift af rekreative stier
3. Håndhævelse af adgangsbestemmelser mv.
4. Formidling af ruter og lignende

### Ad 1. Planlægning, anlæg og drift af trafikstier

Planlægning og anlæg af nye trafikstier eller forbedringer trafikstinettet er i udgangspunktet omfattet af kommunens Strategi for Mobilitet og Infrastruktur 2018 – 2029, og de tilhørende handlingsplaner. I øjeblikket arbejdes på en ny handlingsplan for perioden 2022 – 2025.

Infrastruktur- og Teknikudvalget har godkendt udkast til foreløbigt løsningskatalog for handlingsplanen. Den indeholder blandt andet foreslag om projektering af cykelstier langs Kongevejene, cykelkrydsning ved Fredtoftevej, stier langs Nivåvej samt en række tiltag som skal tilrettelægges i samarbejde med skolerne og Cyklistforbundet. Der er pt. ikke afsat fuld finansiering af den kommende handlingsplan. Finansieringen forventes afklaret i forbindelse med den kommende budgetaftale.

Infrastruktur- og Teknikudvalget har i foråret 2021 modtaget en henvendelse fra Cyklistforbundet med ønsker til cykelstier i kommunen. Flere af disse ønsker er overlappende med de indsatser som er foreslået i løsningskataloget til den kommende handlingsplan.

Vedrørende vedligeholdelse af trafikstierne så er der denne del overdraget til Nordsjællands Park og Vej, som gennem den nuværende driftsbevilling renholder og vedligeholder stierne til et fastlagt serviceniveau. Serviceniveauet tilpasses den afsatte økonomi. Tilstanden overvåges løbende og kan føre til forslag om justering af midler til området.

Arbejdet med trafikstier er omfattet af politikområde 3 Veje og Trafik, samt særskilte anlægsbevillinger med relation til Infrastruktur- og Teknikudvalget.

#### Ad 2. Planlægning, anlæg og drift af rekreative stier

Kommunen er ikke forpligtet til at anlægge stier, som alene har et rekreativt formål. Der er løbende ønsker fra borgerne til at kommunen skal anlægge rekreative stier. Grønt råd har blandt lavet et forslag til, hvilke stier og missing links som de mener bør prioriteres. Anlæg af nye rekreative stier i kommunalt regi vanskeliggøres dog af, at kommunen kun sjældent ejer de arealer, hvor der er ønsker til stier. Kommunen kan dog gøre dette på egne arealer og i visse tilfælde i fredninger. I de seneste år har kommunen blandt andet anlagt rekreative stier omkring Lergravsøerne og langs Usserød å nord for Møllevej.

I anlægsbudgettet er der afsat 1,1 mio. kr. til udarbejdelse af en ”Stiplan for rekreative arealer” samt anlæg af eventuelle rekreative stier. Administrationen har tidligere orienteret om det indledende arbejde med stiplanen herunder forslag til klassifikation af stityper, gennemgang af de love som er relevante i den konkrete sagsbehandling samt om de udfordringer der er ved at anlægge stier i de åbne land. Det videre arbejde med stiplanen har grundet de myndighedsmæssige forpligtelser på øvrige områder, været lavere prioriteret i en periode.

Administrationen vil selvfølgelig koordinere arbejdet med rekreative med arbejdet omkring trafikstier så trafikanterne i udgangspunktet oplever et sammenhængende net.

Det fremadrettede arbejde med arbejdet omkring de rekreative stier og stiplanen herfor, varetages af den del af administrationen der varetager naturforvaltningen.

#### Ad 3. Sagsbehandling i forhold til eksisterende stier og borgernes adgang til naturen.

Borgernes adgang til Naturen er reguleret af Naturbeskyttelseslovens §22 - §26, som fastlægger hvem der må færdes, hvor, hvornår og hvordan. Desuden regulerer Naturbeskyttelsesloven i hvilket omfang stier kan nedlægges eller afspærres. Ud over Naturbeskyttelsesloven er der også forhold i Mark- og vejfredsloven, naboretsbestemmelser, fredningsbestemmelser, privatvejsloven, mm. som kan have relation til den enkelte sag.

Administrationen benytter disse bestemmelser når der via henvendelser eller ved tilsyn konstateres, at der sker overtrædelser enten i form af utilsigtet færdsel eller begrænsning af færdslen i et område. Der er kun få sager af denne type om året. De fordrer dog en særlig faglighed og kan derfor være vanskelige at sagsbehandle. Selv om administrationen har prioriteret denne type sager højt, da det er en del af myndighedsopgaven, har der i perioder været udfordringer med at kunne trække på den særlige faglighed.

Sagsbehandlingen på dette område har tidligere været omfattet af budgettet på politikområde 3, Veje og trafik, men er i forbindelse med budgetrevision 30/3 i 2021 overført til politikområde 1. Natur og Miljø. Det indebærer at arbejdet med stiplanen håndhævelsen af adgangsbestemmelserne varetages af samme enhed med relation til Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

#### Ad 4. Formidling af stier, ruter og lignende.

Fredensborg har en række ruter som bringer trafikanterne fra et sted til et andet eller guider dem rundt på en oplevelse. Fx. Dronningerunden, mountainbikestier mv. mange af disse ruter benytter sig af både trafikstier, rekreative stier og lokale veje. Administrationen laver løbende materiale for at formidle stierne og ruterne i kommunen.

I de seneste år er der blandt skiltet Slotsruten i samarbejde med Helsingør og Hillerød kommuner, der er sat skilte op på trafikstierne i kommunens fire byer, med afstandsangivelser til nær- og fjernmål, og der er ved at blive lavet stikort for de fire bysamfund med angivelse af både trafikstier, rekreative stier, mulige oplevelser, mm.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Kompetence

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget og Infrastruktur- og Teknikudvalget

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan-, Miljø- og Klimaudvalget (18-21) den 16-08-2021**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Orienteringen tages til efterretning.

# Punkt 107: Orientering om hørings svar ifbm. lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

21/21508

## Beslutningstema

Orientering om indsendt hørings svar til Transportministeriet i forbindelse med lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

## Sagsfremstilling og økonomi

Den 8. juli 2021 sendte Transportministeriet lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport i høring. Indeværende sag redegør for baggrunden og indholdet i Fredensborg Kommunes hørings svar af 16. august 2021.. Lovforslaget kan findes i bilag 1, og hørings svar fra Fredensborg Kommune i bilag 2.

I Fredensborg Kommune står den private vejtransport for godt halvdelen af kommunens CO<sub>2</sub>-udledning. I dag har kommunerne ikke hjemmel til at investere i, eller planlægge for opsætningen af offentlige tilgængelige ladestandere. Det betyder blandt andet, at kommuner ikke kan tilbyde medarbejdere eller borgere opladning af deres elbil på kommunale parkeringspladser. For at fremme den grønne omstilling og elektrificeringen af vejtransporten har blandt andet Kommissionen for grøn omstilling af personbiler og Kommunernes Landsforening anbefalet, at kommunerne får et større råderum.

Lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport fastsætter i den forbindelse nye krav vedrørende etablering og drift af ladestandere til elektriske køretøjer på offentlige arealer. Transportministeriet formål med lovforslaget er at etablere en sektorlovgivning for kommuners og regioners aktiviteter på ladestanderområdet. Loven træder i kraft 1. januar 2022.

Lovforslaget indeholder følgende bestemmelser:

- 1) At operatører af ladestandere forpligtes til at give adgang for roamingtjenester, når ladepladsen er etableret på offentlige arealer. På den måde får alle brugere af elbiler adgang til et samlet netværk af ladepladser, hvor opladningen kan gennemføres til rimelige priser.
- 2) At kommuner og regioner via et udbud på markedsvilkår kan tildele private virksomheder ret til at opsætte ladestandere på offentlige arealer.
- 3) At planlagte nye placeringer af ladepladser på kommunale arealer, som hovedregel skal offentliggøres to år i forvejen.
- 4) At kommuner og regioner må finansiere og opsætte ladestandere til deres egne biler.
- 5) At kommuner og regioner ikke må anvende drift- og anlægsmidler til etablering eller drift af offentligt tilgængelige ladestandere på ladepladser.

Lovforslaget muliggør ikke kommunal medfinansiering af offentlige ladestandere og det kan blive en udfordring grundet markedets modenhed og eksisterende lovkrav. Derfor har Fredensborg Kommune indsendt et hørings svar som omhandler de følgende problematikker:

### Eksisterende lovkrav

Fredensborg Kommune er allerede forpligtiget til at opsætte ladestandere i henhold til Ladestanderbekendtgørelsen (BEK nr 181 af 05/03/2020) ved en række kommunale bygninger inden 1. januar 2025. Ifølge bestemmelserne i Ladestanderbekendtgørelsen er en stor virksomhed, som f.eks. landets kommuner, forpligtiget til at opsætte ladestandere ved en bygning, som de benytter med mere end 20 parkeringspladser. Kommuner skal derfor opsætte ladestandere ved skoler, daginstitutioner, med flere, i hele landet. Ved mange af de kommunale matrikler, hvor der er en forpligtelse til at opsætte ladestandere, er der ingen kommunale biler. Ladestanderen kan i stedet være til gavn for offentligheden.

### Markedets modenhed

Efter en markedsdialog over det sidste års tid med private ladestanderoperatører, tyder meget på, at der ikke er stor interesse i at finansiere opsætningen af offentlige ladestandere i Fredensborg Kommune. Kundegrundlaget er der ikke ifht. de investeringsomkostninger, der er forbundet med at opsætte ladestandere. Modsat er det tydeligt fra

mobilitetsundersøgelser og borgerhenvendelser at mange ikke tør investere i en elbil, før der er flere offentlige ladestander i Fredensborg Kommune.

I de kommende år bliver det muligt for kommuner at søge et tilskud fra europæiske eller statslige puljer, men det vil stadig kræve kommunal medfinansiering, hvis det private markedet ikke er interesseret i opsætning af ladestander.

For at kunne leve op til Ladestanderbekendtgørelsen og sikre tilgængeligheden til offentlige ladestander i alle dele af landet har Fredensborg Kommune derfor sat spørgsmålstejn ved lovgivningens forbud mod at bruge kommunale midler til at støtte udrulningen af ladeinfrastruktur.

Indkomne høringssvar vedrørende Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport bliver drøftet politisk i september 2021 og eventuelle revideringer af lovforslaget bliver herefter udmeldt i en tillægshøring.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Ladestanderbekendtgørelsen (BEK nr 181 af 05/03/2020)

Lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, se bilag 1.

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

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

13. Klimaindsatsen

## **Kompetence**

Infrastruktur- og Teknikudvalget og Plan-, Miljø- og Klimaudvalget.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

Udkast til forslag til lov om infrastruktur for alternative drivmidler.pdf

Høringssvar\_16.08.21

## **Punkt 108: Orientering per 07. september 2021**

17/28986

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Intet at bemærke.

# **Punkt 109: Sager på vej per 07. september 2021**

18/3066

## **Beslutningstema**

Udvalget orienteres om sager der er planlagt til behandling.

## **Sagsfremstilling og økonomi**

Følgende sager forventes behandlet på kommende udvalgs møder:

Senere

- Affaldsregulativet (vedr. tidspunkt for tømning)
- Varmeplan

Listen over sager på vej er ikke en komplet liste over kommende sager, men rummer større, strategiske sager og sager, der af et flertal i udvalget er besluttet optaget politisk.

Sager kan flytte dato og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Kompetence**

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Punkt 110: Digitalt underskriftsblad per 07. september 2021**

18/33324

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-09-2021**

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

#### **Bilag**

Godkendelsesark fra Infrastruktur- og Teknikudvalget den 7. september 2021.pdf