

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

## **d. 03-10-2022**

**Mødedato** Mandag d. 03. oktober 2022 kl. 17:00

**Mødested** Stortrommen

**Mødedeltagere** Lars Simonsen (B), Mie Stattau (V), Louise Mehnke (A), Carsten Nielsen (A), Thomas von Jessen (C), Bent Fischer-Nielsen (F), Carsten Bo Nielsen (V)

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Træffetid.....	4
Godkendelse af revideret pejlemærke i byrådets arbejdsgrundlag, samt godkendelse af plan for revideret	5
Beslutning om sikring af fodgængerfelter.....	8
Beslutning om endelig vedtagelse af lokalplan K107.....	11
Beslutning om vedtagelse af udbygningsaftale til lokalplan K107.....	14
Beslutning om endelig vedtagelse af Lokalplan N110 Nivå Bymidte.....	16
Beslutning om igangsættelse af lokalplan for en boligbebyggelse ved Stejlepladsvej.....	21
Beslutning om lokalisering af fælles vandressourcecenter for 5 nordsjællandske kommuner.....	24
Beslutning om mobilmast ved Louisiana.....	27
Beslutning om udførelse af systematisk vejtilsyn af NSPV.....	30
Beslutning om valg af drivmiddel for buslinje 354.....	33
Orientering om seniorbofællesskaber og kommunens muligheder for at fremme dem.....	35
Orientering om ladestandardrådgivning til boligsammenslutninger og virksomheder.....	37
Orientering om status på A6.....	39
Sager på vej per 3. oktober 2022.....	45
Orientering per 3. oktober 2022.....	46
Digitalt underskriftsblad den 3. oktober 2022.....	47

## **Punkt 135: Godkendelse af dagsordenen**

**Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Dagsordenen godkendt.

## **Punkt 136: Træffetid**

22/1560

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Anne Kofoed havde foretræde vedrørende sag nr. 141 ”Beslutning om endelig vedtagelse af Lokalplan N110 Nivå Bymidte”.

# Punkt 137: Godkendelse af revideret pejlemærke i byrådets arbejdsgrundlag, samt godkendelse af plan for revidering af politikker

21/19240

## Beslutningstema

Med denne sag, bedes udvalget at tage stilling til to punkter:

1. Godkendelse af revideringen af udvalgets pejlemærker i arbejdsgrundlaget
2. Godkendelse af plan for revidering af politikker, der er relevante for udvalget

## Sagsfremstilling og økonomi

I maj 2022 godkendte byrådet planen for revidering af arbejdsgrundlaget og de politikker, der udspringer af arbejdsgrundlaget. Revideringen foregår i to faser. Fase 1, som har været i gang siden marts og forventes afsluttet med udgangen af 2022, består af revidering af arbejdsgrundlaget med de otte pejlemærker. Fase 2 omhandler revidering af politikkerne og starter med denne sag og forventes afsluttet i juni 2023.

I nærværende sag bedes udvalget tage stilling til begge faser:

Fase 1: Udvalget godkender revidering af de pejlemærker, der har relevans for deres fagområde.

Fase 2: Udvalget godkender forslag til plan for revidering af politikkerne.

### Fase 1: Revidering af arbejdsgrundlaget

Revideringen af arbejdsgrundlaget er foretaget af administrationen på baggrund af de fælles drøftelser, der var i byrådet på budgetseminaret d. 19. august 2022 og kan ses i sin helhed i bilag 1. Den tidligere version af arbejdsgrundlaget er vedhæftet som bilag 2.

Principperne for revideringen har været at gøre arbejdsgrundlaget mindre teksttungt og skabe nogle korte og klare pejlemærker, der er overskuelige og nemme at forstå. Pejlemærkerne er skrevet meget visionært og overordnet, idet selve udmøntningen af dem vil foregå gennem de politikker, der udspringer af pejlemærkerne. Derfor er det heller ikke alle detaljer, der skrives ind i arbejdsgrundlaget.

Det reviderede arbejdsgrundlag består af en vision, fire gennemgående fokusområder og otte pejlemærker, der fokuserer på specifikke områder af kommunens virke, og som således er tættere forankret i fagudvalg.

### Forslag til revideret pejlemærke

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget bedes drøfte nedenstående forslag til revidering af pejlemærkerne ”Bygninger og byrum skaber liv” og ”Det skal være nemt og sikkert at komme frem”.

### Bygninger og byrum skaber liv

- Byrum skal tilpasses borgernes behov og samfundets udvikling

Vi har fokus på udviklingen i borgersammensætningen og detailhandlen. Vi skal gøre plads til nye perspektiver for bycentrum og nytænkning i anvendelsen af byens rum.

- Rammer og bygninger til liv og fællesskab

Bygninger er mere end mursten – de bidrager til at skabe liv og fællesskab i lokalsamfundet og danner rammen om et godt sted at udfolde sig for alle generationer. Derfor vil vi have mest muligt ud af vores kommunale kvadratmeter i flest mulige timer. Brugen af kommunens bygninger skal nytænkes for at skabe bedre forudsætninger for fællesskab og kulturelle oplevelser.

- Tryghedsskabende byudvikling

Vi ønsker velgennemtænkt byudvikling og arbejder i den sammenhæng med tryghedsskabende initiativer. Der skal skabes attraktive områder med funktionelle faciliteter og arkitektur af høj kvalitet, hvor det er rart at opholde sig.

Pejlemærket i sin tidligere form er indsat nedenfor og det eksisterende arbejdsgrundlag kan læses i sin helhed i bilag 1.:

- Bygninger er ikke kun mursten, men bidrager til at skabe liv og fællesskab i lokalsamfundet og danner rammen om et godt sted at udfolde sig for, alle generationer. Brugen af kommunens bygninger skal nytænkes med det mål at skabe bedre forudsætninger for fællesskab og kulturelle oplevelser
- Byrum skal tilpasses borgernes behov og samfundets udvikling. Det betyder blandt andet, at vi skal forholde os til udviklingen i detailhandlen, nye perspektiver for bycentrum og nytænkning i anvendelsen af byens rum
- Det er et mål i vores byudvikling at tænke i tryghedsskabende initiativer. I byudviklingen skal vi arbejde med at skabe attraktive områder, med gode faciliteter og god arkitektur, hvor det er rart at opholde sig.

Det skal være nemt og sikkert at komme frem

- Sammenhængende infrastruktur

Det skal være nemt at komme frem, både for borgere, erhvervsliv, turister og pendlere. Infrastrukturen skal derfor skabe sammenhæng – både internt i kommunen, og til knudepunkter udenfor kommunen.

- Gode forhold for pendlere

Den kollektive trafik i kommunen og den øvrige del af Nordsjælland skal give kommunens borgere de bedst mulige betingelser for at pendle til og fra arbejde samt mellem bysamfundene. Her skal den grønne omstilling styrkes ved at have fokus på cykelsti systemer, elcykler og el-ladere.

- Fokus på trafiksikkerhed

I Fredensborg Kommune skal trafiksikkerheden fortsat være høj for både børn, unge og ældre. Derfor skal trafikken afvikles hensynsfuldt med fokus på tryghed og fremkommelighed i nærområderne.

Pejlemærket i sin tidligere form er indsat nedenfor og det eksisterende arbejdsgrundlag kan læses i sin helhed i bilag 1.:

- En sammenhængende infrastruktur skal være til gavn for borgere, erhvervsliv, turister og pendlere. Infrastrukturen skal skabe sammenhæng – både internt i kommunen, og til knudepunkter udenfor kommunen
- Den kollektive trafik i kommunen og den øvrige del af Nordsjælland skal give kommunens borgere de bedst mulige betingelser for at pendle til og fra arbejde samt mellem bysamfundene
- Trafiksikkerheden i Fredensborg Kommune skal fortsat være høj. Trafikken i Fredensborg Kommune skal afvikles hensynsfuldt med fokus på tryghed og fremkommelighed i nærområderne.

Fase 2: Revidering af politikker

Byrådets arbejdsgrundlag blev desuden udgangspunktet for det nye politikkoncept, der blev udviklet på bagkant af arbejdsgrundlaget, hvor Fredensborg Kommune gik fra 30 politikker til 10. Koblingen mellem arbejdsgrundlaget og politikkerne har særligt været i form af pejlemærkerne og ved konkrete henvisninger til arbejdsgrundlaget i politikkerne. Alle politikker løber frem til 2023 og skal derfor revideres.

De to politikker, der foreligger i regi af Plan-, Trafik- og Klimaudvalget er

- Mobilitet- og infrastrukturpolitik (bilag 3)
- Bolig-, arkitektur og ejendoms politik (Bilag 4)

Forslag til plan for revidering af politikkerne

Administrationen foreslår, at der afholdes et temamøde, eller anden form for involvering, i løbet af januar eller februar 2023, hvor relevante interessenter inddrages, og får mulighed for at give deres input til revidering af den respektive politik. På baggrund af disse inputs, vil administrationen revidere politikken og sende den i høring, inden den godkendes af udvalget i april 2023. Alle politikker forventes godkendt i en fælles sag i Byrådet i juni 2023.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

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

### **FNs verdensmål**

- 7. Bæredygtig energi
- 9. Industri, innovation og infrastruktur
- 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund
- 13. Klimaindsats

### **Byrådets arbejdsgrundlag**

- 4. Bygninger og byrum skaber liv
- 6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

### **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

### **Indstilling**

1. At udvalget godkender forslag til de reviderede pejlemærker ”Bygninger og byrum skaber liv” og ”Det skal være nemt og sikkert at komme frem”
2. At udvalget godkender plan for revidering af Mobilitets- og Infrastruktur-politikken og Bolig-, Arkitektur- og Ejendoms politikken.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Pejlemærkerne drøftet. Udvalget ser frem til at gense pejlemærkerne med de faldne bemærkninger november 2022.

### **Bilag**

Bilag 1 - Byrådets arbejdsgrundlag 2022-2025.pdf

Bilag 2 - Byrådets Arbejdsgrundlag 2018-2021.pdf

Bilag 3: Mobilitets og Infrastrukturpolitik.pdf

Bilag 4: Bolig- Arkitektur- og Ejendoms politik.pdf

# Punkt 138: Beslutning om sikring af fodgængerfelter

22/18649

## Beslutningstema

Beslutning om sikring af fodgængerfelter – herunder nedlæggelse af 5 fodgængerfelter.

## Sagsfremstilling og økonomi

Fritliggende fodgængerfelter– det vil sige fodgængerfelter uden for signalregulerede kryds – skal give fodgængerne mulighed for at krydse en vej sikkert.

Reglerne for fritliggende fodgængerfelter fremgår af bekendtgørelse om vejafmærkning og af Vejreglerne. En af de væsentligste forudsætninger for etablering af fodgængerfelter er, at der er en vis mængde fodgængertrafik. Hvis ikke dette er tilfældet kan fodgængerfeltet give en falsk tryghed. Desuden skal den fysiske udformning af fodgængerfeltet opfylde en række krav til bredde af afmærkningen, støttehellens udformning, belysning mm.

Administrationen har fået gennemgået 32 fritliggende fodgængerfelter i kommunen. Fodgængerfelterne er vurderet i forhold til behovet for overgangen og ud fra, hvordan fodgængerfeltet kan blive tilfredsstillende trafiksikkert. Resultaterne af gennemgangen fremgår af vedlagte rapport: ”Fredensborg Kommune: Vurdering af fodgængerfelter” fra april 2022.

I rapporten er en beskrivelse og vurdering af de 32 regulerede fodgængerfelter, herunder en anbefaling af, om hvert fodgængerfelt foreslås bevaret eller nedlagt, samt hvilke tiltag der bør udføres for at opnå et trafiksikkert fodgængerfelt. Enkelte af fodgængerfelterne ligger på kommunal grund og ikke på vejareal. De er derfor ikke direkte omfattet af bekendtgørelsen.

### Forbedring af eksisterende fodgængerfelter

De fleste fodgængerfelter anbefales bevaret under forudsætning af, at de anbefalede forbedringer bliver gennemført. De typiske forbedringer er flytning eller opstilling af skilte, ny belysning mv. Disse forbedringer forventes at kunne gennemføres inden for det nuværende driftsbudget.

Enkelte steder skal der ideelt set gennemføres større tiltag som eksempelvis udvidelse af midterheller, flytning af buslommer og lignende som kræver yderligere finansiering og projektering. Der er ikke pt. midler til disse større forbedringer. Det er dog administrationens vurdering at disse fodgængerfelter generelt kan opretholdes i deres nuværende udformning, indtil der eventuelt findes finansiering til forbedringerne. Nogle fodgængerfelter ligger desuden i tilknytning til igangværende eller planlagte projekter og kan ombygges i den sammenhæng. Det gælder for eksempel de fleste fodgængerfelter i Nivå.

Forbedringerne prioriteres således at første prioritet er fodgængerfelter, som ligger nær skoler, institutioner og stationer og samtidig mangler betydelige tiltag, for at sikre bedre trafiksikkerhed.

### Forslag om nedlæggelse af fodgængerfelter

5 af fodgængerfelterne anbefales helt nedlagt. For 4 fodgængerfelters vedkommende fordi der ikke er tilstrækkelig fodgængertrafik til at opretholde feltet. Et enkelt anbefales nedlagt fordi det ikke er muligt at sikre det tilstrækkeligt.

Ifølge bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning §192 stk.2, må fodgængerfelter ”kun etableres, hvor både den kørende og den gående færdsel er så tæt, at fodgængerfeltet er nødvendigt for en rimelig afvikling af den gående trafik. Der skal her særligt tages hensyn til, om der er mange børn eller ældre, der skal krydse kørebanen”. Det fremgår ikke specifikt hvad antallet af fodgængere hhv. bilister skal være for at der kan etableres fodgængerfelt på fri strækning. I vejreglerne om tværafmærkning står at ”Fodgængerfelt bør kun etableres, hvis der er mange fodgængere og et stort krydsningsbehov det pågældende sted.”

Af vejreglerne om tværafmærkning fremgår ”at fodgængerfelter ikke nødvendigvis forbedrer sikkerheden ved krydsninger, oftest tværtimod. Derfor bør der udvises stor tilbageholdenhed med hensyn til anlæg af fodgængerfelter på fri strækning”. Vejdirektoratet har gennemført et litteraturstudie af effekten af fodgængerfelter på strækninger. Resultatet er ikke entydigt idet der i nogle studier er en gavnlig effekt af ved anlæg af fodgængerfelter med op til 50% reduktion i ulykker og i andre studier er op til 50% forøgelse af antallet af ulykker med fodgængere. En af udfordringerne er at et lavt antal krydsende fodgængere kan betyde at bilisterne ikke forventer at skulle holde tilbage for fodgængere og at fodgængere som krydser uden for fodgængerfeltet har en forøget risiko.

De 5 fodgængerfelter som anbefales nedlagt er:

- Rosingsvej: Som ikke vurderes at have tilstrækkelig fodgængertrafik. Feltet er desuden placeret i en kurve og i bunden af en bakke, og oversigten er derfor ikke tilstrækkelig. Der er ingen krydsningshelle som fodgænger kan opholde sig på.
- Gl. Strandvej ved Torpenvej: Som anbefales nedlagt da der ikke er tilstrækkelig fodgængertrafik i feltet. Vejen har en lav trafikmængde og det er vurderet, at bilernes fart er lav. Det anbefales, at fodgængere i stedet krydser ved den hævede flade ca. 20 meter mod syd. Fodgængerfeltet nedlægges i givet fald først efter dialog med skolen.
- Humlebæk Strandvej ved nr. 53: Som ikke vurderes at have tilstrækkelig fodgængertrafik. Der er andre mere benyttede fodgængerfelter på strækningen. Der er en midterhelle på stedet, som muliggør krydsning selv om fodgængerfeltet nedlægges.
- Humlebæk Strandvej ved Jernbane Allé: Som ikke vurderes at have tilstrækkelig fodgængertrafik. Feltet ligger i et firbenet vigepligtreguleret kryds, hvilket komplicerer krydsningsforholdene og opmærksomheden fra fodgængerfeltet. Humlebæk Strandvej er en trafikeret vej, hvor der kan være høj fart og med mange fodgængerfelter tæt på hinanden. Det er vurderet at de to nærliggende fodgængerfelter er vigtigere og mere trafik sikre for fodgængere. Der er midterhelle på stedet, som muliggør krydsning selv om fodgængerfeltet nedlægges.
- Usserød Kongevej ved Christianshusvej: Som anbefales nedlagt da det ikke er trafiksikkert krydsningspunkt. Usserød Kongevej er en vej med høj trafikintensitet og hastighed, og fodgængere skal krydse over to kørespor og en cykelbane i samme retning. Højresvingende trafik fra Kongevejen kan blokere udsynet og forhindre ligeudkørende trafik i sydgående retning i at få øje på krydsende fodgængere i tide. Fodgængertrafik henvises i samråd med NGG til det signalregulerede kryds ved Egedalsvej. Ved en eventuel ombygning af krydset til signalregulering i forbindelse med byudviklingen i Kokkedal tages stilling til fodgængertrafik i krydset. Nedlæggelsen bør dog ikke afvente ombygningen til signalanlæg.

Det bemærkes, at der ikke er konstateret særlig uheldsophobning omkring de 5 kryds. (På Humlebæk Strandvej, hvor to af fodgængerovergangene er placeret er der dog generelt et forhøjet niveau af ulykker med krydsende fodgængere). Der forventes således heller ikke at der opnås en væsentlig uheldsbesparelse ved at nedlægge dem. De indebærer dog en udgift til forsat drift. Administrationens væsentligste bekymring vedrører krydsningen på Usserød Kongevej, hvor trafikintensiteten og farten er høj, samtidig med at der er få krydsende fodgængere, som skal krydse flere kørebaner. Her er heller ikke registreret en ophobning af ulykker med fodgængere, men ulykker med fodgængere på dette sted, kan blive alvorlige

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Bekendtgørelse om vejafmærkning.

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

9. Industri, innovation og infrastruktur

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Byrådets arbejdsgrundlag

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem.

## **Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning**

Sagen vurderes ikke at have betydning for Co2

### **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

### **Indstilling**

1. At fodgængerfelterne forbedres i muligt omfang til gældende standard inden for eksisterende driftsbevilling.
2. At 5 fodgængerfelter nedlægges som beskrevet i sagen.
3. At sagen sendes til kommentering hos Dansk Fodgængerforbund.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Godkender administrationens indstillingspunkter 1, 2 og 3.

### **Bilag**

Vurdering af fodgængerfelter - endelig version april 2022.pdf

# Punkt 139: Beslutning om endelig vedtagelse af lokalplan K107

22/20614

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om endelig vedtagelse af lokalplan K107 med tilhørende miljørapport og sammenfattende redegørelse.

## Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet besluttede den 28. februar 2022, at vedtage forslag til lokalplan K107 Lokalplanforslaget blev udarbejdet i forlængelse af byrådets vedtagelse af kommuneplantillæg 8 til Kommuneplan 2017 den 22. december 2022. Med kommuneplantillægget blev der udlagt en ny bymidte i Kokkedal og rammerne for detailhandel blev opdateret.

### Lokalplanens indhold

Lokalplanen muliggør etablering af i alt 26.000 m<sup>2</sup> detailhandel, heraf max. 1.000 m<sup>2</sup> dagligvarebutikker med en max. butiksstørrelse på 250 m<sup>2</sup>. Det muliggør etablering af bagerudsalg, kiosk, apotek o.l. men ikke supermarkeder. Herudover kan der etableres op til 25.000 m<sup>2</sup> udvalgswarebutikker, herunder også butikker til pladskrævende varegrupper. Der opereres med en max. butiksstørrelse på 12.000 m<sup>2</sup> og en mindste butiksstørrelse på 1.000 m<sup>2</sup> dog med undtagelser af 2 butikker på minimum 600 m<sup>2</sup> og 6 butikker på minimum 750 m<sup>2</sup>.

Lokalplanen muliggør desuden, at op til 23.200 m<sup>2</sup> kan anvendes til boligformål, hvilket svarer til omkring 200-300 nye boliger. Langt størstedelen af boligerne i området vil have elevator eller anden niveaufri adgang, og er dermed senioregnede boliger.

### Offentlig høring

Lokalplanforslaget har været i høring i perioden 23. marts til 1. juni 2022. I løbet af høringsperioden blev der afholdt et borgermøde på rådhuset. Der er indkommet i alt 52 høringssvar. Derudover har administrationen tilføjet en række bemærkninger og ændringsforslag. Høringssvarene omhandler i hovedtræk nedenstående emner. En mere fyldestgørende kommenteret gennemgang af høringssvarene fremgår af Bilag 3, høringsnotat. Høringssvarene kan læses i deres fulde længde i Bilag 4, samlede høringssvar. Høringssvarene har givet anledning til, at administrationen foreslår en række ændringer til den endelige lokalplan. Ændringerne fremgår af bilag 2.

### Hovedtræk i indsigelser:

- Afvikling af trafik, herunder trafiksikkerhed og tilgængelighed for beboere i Christianshusvejbebyggelsen i Hørsholm Kommune
- Højde på ny bebyggelse, særligt boligårnet i byggefelt B1
- Ejerformer
- Adgangsvej til Christianshus i Hørsholm Kommune
- Gener under byggeperioden

I forbindelse med administrationens behandling af høringssvar, er der blevet udarbejdet et supplerende notat af Cowi, jf. bilag 5. Notatet redegør for og uddyber nogle af de forhold, der er rejst spørgsmål til i høringssvarene, herunder trafik, støj, højde på bebyggelse og tilpasning til omgivelserne

### Udbygningsaftale

Der indgås en udbygningsaftale med grundejer i henhold til planlovens § 21b. Med aftalen forpligter grundejer sig til at finansiere den nødvendige ombygning af krydset Kongevejen/Christianshusvej samt dele af ombygning af krydset kongevejen/Egedalsvej/Egevangen for at sikre et tilstrækkeligt serviceniveau samt trafiksikkerhed på Kongevejen efter realiseringen af byggemulighederne i lokalplanen. Udkast til udbygningsaftale blev offentliggjort sammen med lokalplanforslaget. Endelig politisk godkendelse af udbygningsaftalen sker i selvstændig sag.

Hvis lokalplanen ikke vedtages endeligt eller påklages og ophæves efter afgørelse fra planklagenævnet, bortfalder udbygningsaftalen.

### Miljørapport og sammenfattende redegørelse

Der er gennemført miljøvurdering af planforslaget i henhold til miljøvurderingslovens §8, stk. 1. Efter afslutningen af den offentlige høring af lokalplanforslaget inkl. miljørapport, er der udarbejdet en sammenfattende redegørelse. Den sammenfattende redegørelse indeholder oplysninger om, hvordan miljøhensyn er integreret i lokalplanen, hvordan

miljørapport og udtalelser fra offentlighedsfasen er taget i betragtning samt hvorfor lokalplanen er valgt på baggrund af de opstillede alternativer i miljørapporten.

Miljørapporten inkl. sammenfattende redegørelse er vedlagt som et særskilt dokument, jf. bilag 6. Miljørapportens ikke-tekniske resumé fremgår desuden af lokalplanen, jf. bilag 1.

Følgende emner er behandlet i miljøvurderingen: Befolkningen og menneskers sundhed, herunder trafik, støj, skygge, vind og luftforurening samt biologisk mangfoldighed, flora og fauna, jordbund, vand, luft og klimatiske faktorer, materielle goder og landskab.

#### Konkret projekt og VVM

Efter en endelig vedtagelse af lokalplan K107, skal bygherre fremsende et konkret og detaljeret projekt for realiseringen af byggemulighederne i henhold til lokalplanens bestemmelser. Det konkrete projekt skal miljøvurderes (VVM) før det kan godkendes. Processen for en miljøvurdering af et konkret projekt (VVM) tager typisk omkring 9-12 mdr. at gennemføre fra start til slut. En afgørelse om tilladelse efter § 25 i miljøvurderingsloven (VVM) bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt eller, hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden efterfølgende år. Projektet skal altså være påbegyndt inden der er gået 3 år fra tilladelsen er givet for, at tilladelsen anses for udnyttet. En ansøgning om byggetilladelse betragtes ikke som at projektet er påbegyndt.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

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

Miljøvurderingsloven, Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), LBEK. nr. 1976 af 27. oktober 2021.

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Planforslaget understøtter FN's verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund samt målsætningerne i Byrådets Bolig-, Arkitektur- og Ejendoms politik der er udmøntningen af pejlemærket "Bygninger og byrum skaber liv" fra Byrådets arbejdsgrundlag.

## Kompetence

Byrådet.

## Kommunikation

Efter endelig vedtagelse af lokalplanen, bliver lokalplanen offentliggjort på kommunens hjemmeside samt i det statslige register plandata. Desuden informeres ejere og lejere i lokalplanområdet samt indsendere af høringsvar direkte med brev.

## Indstilling

1. At lokalplan K107 med ændringerne, der fremgår af bilag 2 vedtages endeligt.
2. at tilhørende miljørapport og sammenfattende redegørelse vedtages endeligt.

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022

Anbefaler administrationens indstilling.

Udvalget ønsker, at der skal sikres flere forskellige boligstørrelser, herunder også mindre boliger på maksimalt 65 m<sup>2</sup> og 85 m<sup>2</sup>. Der ønskes endvidere etablering af seniorbofællesskab.

F stemmer imod endelig vedtagelse af lokalplanen.

## Bilag

Forslag til lokalplan K107

Ændringer

Høringsnotat

Samlede hørings svar

Supplerende notat - kommentarer til hørings svar fra Cowi

Miljørapport inkl sammenfattende redegørelse

# Punkt 140: Beslutning om vedtagelse af udbygningsaftale til lokalplan K107

21/12807

## Beslutningstema

Beslutning om godkendelse af udbygningsaftale til lokalplan K107.

## 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. Byrådet vedtog på møde den 28. februar 2022 udkast til udbygningsaftale. Udkast til udbygningsaftale blev offentliggjort 23. marts 2022. Der er ikke indkommet bemærkninger til udbygningsaftalen.

### Baggrund

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget, er der gennemført flere trafikale analyser. Analyserne 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.

### 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 entreprisesummen, jf. punkt 5 i bilag 1. Aftalen er betinget af, at lokalplan K107 vedtages endeligt og bortfalder dermed, hvis ikke det sker.

### Proces

Udbygningsaftalen er behandlet i følgende proces:

1. 28.02.2022: Udkast til udbygningsaftale godkendes af byrådet
2. 23.03.2022: 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. Denne sag: 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.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

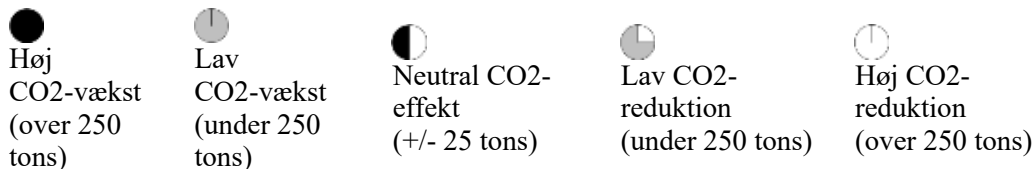
## Retsgrundlag

Planloven (Lov om planlægning, LBEK. nr. 11557 af 1. juli 2020)

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

## Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning

Vurdering af direkte CO2-effekt (sæt 1 kryds)



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

Byrådet.

### Kommunikation

Den endeligt godkendte udbygningsaftale offentliggøres sammen med den endeligt vedtagne lokalplan. Endvidere sendes der brev direkte til ejere og lejere, der er omfattet af lokalplanen samt til indsendere af høringssvar.

### Indstilling

1. At udbygningsaftale, bilag 1, godkendes.

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022

Anbefaler administrationens indstilling.

F stemmer imod, da man er imod lokalplanen.

### Bilag

Udbygningsaftale

# Punkt 141: Beslutning om endelig vedtagelse af Lokalplan N110 Nivå Bymidte

22/12203

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om endelig vedtagelse af lokalplan N110 med tilhørende miljørapport og sammenfattende redegørelse.

## Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet besluttede den 20. juni 2022, at vedtage forslag til Lokalplan N110 Nivå Bymidte, etape 2.

I oktober 2020 vedtog Byrådet Lokalplan N107 Nivå Bymidte, som havde til formål at muliggøre realiseringen af 1 etape af den Strategiske byudviklingsplan for Nivå Bymidte, som bl.a. omfatter de nye dagligvarebutikker. Lokalplan N110 Nivå Bymidte har til formål at muliggøre en realiseringen af 2 etape af den Strategiske byudviklingsplan. Lokalplanen udlægger nye arealer til de offentlige funktioner under projektet, Generationernes Hus (skole, idræt/hal, svømmehal, kultur/bibliotek), til boliger, grønne arealer, offentlige byrum og parkering. I mindre omfang vil lokalplanen også give mulighed for detailhandel, liberalt erhverv og publikumsorienteret serviceerhverv. Lokalplan N110 Nivå Bymidte, etape 2 er vedlagt som bilag 1 til sagen.

Forslag til Lokalplan N110 har været i høring i perioden den 24. juni til den 29. august 2022. Som led i den offentlige høring blev der den 18. august 2022 afholdt et velbesøgt borgermøde i NKK hallen. Ved høringsfristens udløb var der indkommet 41 høringssvar. Høringssvarene har givet anledning til, at administrationen foreslår en række ændringer til den endelige lokalplan. Ændringerne fremgår af bilag 4 Samlet indstilling til ændringer.

### Hovedtræk i høringssvarenes synspunkter

I det følgende opsummeres hovedtrækkene i de fremsatte synspunkter fra høringssvarene. En mere fyldestgørende gennemgang fremgår af bilag 2 Høringsnotat, som indeholder et kommenteret resumé af alle høringssvarene. Derudover kan alle høringssvar læses i deres fulde længde i bilag 3 Alle høringssvar.

### Etageantal

Flere høringssvar omhandler etageantal og bygningernes højder. Det gennemgående synspunktet er, at der maks. bør være 3 etager. I randbebyggelsen i Delområde H og I bør der maksimalt være 2 etager og enkelte giver udtryk for at byggeri må være maksimalt 1 etage. Der peges også på at der bør fastsættes en maks. bygningshøjde for bygninger i max 2 etager i Delområde H og I.

### Bebyggelsens fremtræden

Enkelte bemærker, at bebyggelsen i Delområde H ikke passer til den eksisterende nabobebyggelse, hverken i udtryk eller materiale-/farvevalg. Ny bebyggelse bør opføres med facader i gule tegl og tage bør være med 30 grader og røde tegl, så det svarer til bebyggelserne ved Klinken, Skiftet og Koppen, og som er typisk for Nivå generelt.

### Grønne områder/grønt udtryk

Flere bemærker, at planen er for intensiv og presser de grønne ambitioner for en grøn bymidte. Bl.a. bør der ikke bygges i Delområde H i den nuværende bypark øst for hovedstien. Bynaturkilen er for smal og presses yderligere af den nord-sydgående stiforbindelse gennem området. Eksisterende egetræer omkring den nuværende boldbane bør sammen med andre træer/trægrupper søges bevaret.

### Trafik og trafikstøj

Flere høringssvar omhandler den overordnede trafikløsning for Nivå Bymidte med et trafikalt loop i form af en Bygaden. Det gennemgående synspunkt er, at der ikke bør være gennemkørende trafik mellem Nivåvej og Niverødvej for personbilkørsel. At det skal være muligt at afsætte skolebørn nord for skolen, så skoletrafik fra det nordlige Nivå ikke ledes af den østlige Bygade via Niverødvej til skolen. At trafikløsningen medføre væsentlig øget trafikbelastning og dermed støjgene for bebyggelserne syd for Niverødvej og de planlagte boliger nord for. At der ikke bør planlægges for ny bebyggelse, som forudsætter et støjhegn langs Niverødvej. At den øgede trafik skaber farlige krydsninger for bløde trafikanter, hvor stiforbindelser går på tværs, bl.a. på Niverødvej. At blandingen af forskellige trafikanter (fodgængere, cyklister mv.) på Bystrøget er u hensigtsmæssigt for ældre borgere.

### Støj fra boldbane i Sportskilen

Enkelte høringssvar bemærker, at den planlagte boldbane ligger for tæt på plejecentret Mergeltoften og boligerne ved Klinken mv. Boldspil og andre idrætsaktiviteter vil medføre støjgener særligt i skoletiden.

## Administrationens bemærkninger

### Etageantal

Lokalplanområdet er stationsnært område. Det følger af kommuneplanen og den statslige Fingerplan, at stationsnære områder skal udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Dette betyder, at der generelt i de stationsnære områder (typisk bymidter) kan bygges højere og tættere end i andre byområder.

Lokalplanen sikrer skalamæssig variation i bebyggelsen ved en differentieret etagehøjde på 2, 3 og punktvis 4 etager. Lokalplanen fastlægger, at bebyggelse i bymidtens randområde maks. må være 2 etager, hvilket sikrer en naturlig overgang mellem den omkringliggende boligbebyggelse og det større boligbyggeri i 3 og 4 etager længere inde i bymidten. Udover at sikre skalamæssig variation bidrager byggeri i 3 og 4 etager til at frigive arealer til byrum og grønne områder. Byggeri i 3 og 4 etager medvirker samtidig til, at understrege karakteren af at man færdes i en bymidte med veldefinerede byrum og gadeforløb. Det bemærkes endvidere, at der også nord for Nivåvej (i det nye boligområde ved Teglsøerne), i lighed med det planlagte byggeri i Nivå bymidte, er opført punktvis byggeri i 3 og 4 etager, ligesom der også nogle i nabobebyggelse til bymidten arbejdes med 2 etager. Det vurderes derfor at byggeri 2, 3 og punktvis 4 etager skalamæssigt udgør en fin balance mellem Nivås eksisterende boligbebyggelse og visionen om at skabe en levende bymidte.

### Bebyggelsens fremtræden

Det vurderes, at bebyggelsen i bymidten vil blive for ensartet, hvis alt blev opført i gule facadetejl og røde tegltage. Der planlægges netop for at skabe en oplevelsesrig og mangfoldig bymidte, hvilket arkitekturen bør afspejle.

For Delområde H er byggefelter udlagt i en viftestruktur med passager mellem de enkelte husrækker. Den yderste husrække er i 2 etager (svarende til nabobebyggelsen ved Skiftet og Koppen) som rejser sig til 3-4 etager i den bagvedliggende husrække. Derved "trækkes" den eksisterende vifteformede bebyggelsesstruktur fra nabobebyggelserne ind i bymidten, ligesom bygningshøjden med 2 etager i første række medvirker til en glidende overgang til den noget større bebyggelse mere centralt i bymidten. Den vifteformede bebyggelsesstruktur sikrer samtidig en bebyggelse med en åben karakter med frie passager og visuel forbindelse mellem de enkelte husrækker. Ligesom der ikke bliver direkte udsyn fra vinduer i den nye bebyggelse til nabobebyggelsen. Arkitektonisk sikres sammenhæng til eksisterende nabobebyggelse ved at stille krav om facader i hovedsageligt tegl samt saddeltage i tegl i første husrække.

### Grønne områder/grønt udtryk

Bymidten skal fungere som et område, hvor man bor, går i skole, dyrker idræt og har lyst til at opholde sig i de omkringliggende rekreative bymiljøer. Lokalplanen udlægger arealer til bebyggelse, grønne områder og infrastruktur i overensstemmelse med principper i den Strategiske byudviklingsplan, herunder Delområde H i den nuværende bypark øst for hovedstien. Ny boligbebyggelse i randen af bymidten skal fungere som "bindeled" mellem det eksisterende Nivå og bymidten.

Balance mellem grønne områder og nybyggeri sikres bl.a. ved de to nord-/sydgående grønne kiler (Sportskilen og Bynaturkilen) som samtidig skaber forbindelser til de omkringliggende naturområder: Nivå Ådal i syd og Lergravssøerne i nord. Det vurderes, at planen vil have en positiv påvirkning på bylivet, trygheden og den rekreative brug af bymidten som helhed og af områder udlagt til rekreative grønne områder. Den nuværende bypark bliver omdannet til Sportskilen. Et offentligt grønt område hvor aktiviteter som petanque, træning, boldspil, multibane, streetanlæg og andre tiltag, vil forbedre mulighederne for at anvende området til forskellige rekreative interesser, hvor området i dag hovedsageligt er én stor monofunktionel græsplæne. Den nuværende boldbane til Nivå Skole omdannes til Bynaturkilen. Et offentligt grønt område, som sikrer klimatilpasning og tilføjer bymidten et naturpræg med plads til særlige biotoper på bakker og i våde lavninger. Bynaturkilen vil opleves i sammenhæng med de offentlige friarealer knyttet til den nye skolegård. Gennem Bynaturkilen løber et nord-/sydgående stisystem, som sikrer forbindelse igennem bymidten og sammenhæng til Nivås overordnede stisystemer. Ved at integrerer boliger, de mange rekreative aktiviteter og nye stisystemer igennem området, øges antallet af borgere, der passerer og tager ophold i området hele døgnet, hvilket giver øget tryghed, som vil være positivt for bymidten under et.

Principperne i den Strategiske byudviklingsplan muliggør ikke bevaring af alle de gamle egetræer omkring boldbanen, da planen fastlægger en fortætning i det område. Det anbefales, at enkelte solitære træer og grupper af træer udpeges som bevaringsværdige i lokalplanen. Træer som er fundet mulige at bevare fremgår af kort i bilag 4 Samlet indstilling til ændringer.

### Trafik og trafikstøj

Den overordnede trafikale løsning i Lokalplan N107, etape 1 og i Lokalanen N110, etape 2 følger principperne i den Strategiske byudviklingsplan. Gennemkørende trafik fra Nivåvej til Niverødvej som del af det trafikale loop med Bygaden, etableres for at gøre bymidtens funktioner tilgængelige i et let forståeligt og sammenhængende vejforløb. Med loopet skaber man liv i hele bymidten og sikre en naturlig overvågning af de områder, der i dag føles utrygge. Trafikken

afvikles med lav hastighed. De flere indgange til bymidten vil bidrage til at sprede trafikken, herunder også morgentrafikken til skolen. Lokalplanen regulere ikke, at Bygaden forbi den planlagte skole skal være ensrettet. Visionen er, at det kun er "Kiss n ride" området forbi skolen, der skal være ensrettet. Dette skal sikre en trafiksikker afsætning af skolens elever. Det vil være muligt for skolebørn, som bliver kørt i skole fra det nordlige Nivå, enten at parkere på den store parkeringsplads ved de nye dagligvarebutikker eller på den mindre parkeringsplads bag biblioteket, hvorfra der er kort gåafstand til skolen.

Der er i forbindelse med lokalplanen udarbejdet en Miljøvurdering for lokalplanområdet. Ifølge Miljøvurderingen forventes der en årsdøgntrafik på 1500 biler på den sydøstlige del af Bygaden mod Niverødvej. I den sydlige del af Bygaden, der løber forbi den planlagte skole forventes en årsdøgntrafik på 500 biler. Ingen af disse tal vurderes høje, set i forhold til Niverødvejs udformning og hidtidige brug. Det er korrekt, at beboerne ud til den østlige del af Niverødvej vil opleve en væsentlig stigning i trafikken i forhold til i dag. Mængderne vil dog være lavere end de 2000 biler i døgnet, som der hidtil har været i den vestlige del af Niverødvej. Til sammenligning er der flere boligveje i kommunen, hvor der er en tilsvarende trafik. På Boserupvej i Humlebæk er der f.eks. registreret 1400 biler i døgnet og på Niverødgårdsvej er der registreret 1800 biler i døgnet.

Ved nybyggeri gælder, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj på 58 dB (for blandede byområder) skal overholdes for boliger og primære udendørs opholdsarealer. Som del af Miljøvurderingen er der udarbejdet en støjkortlægning, som efterfølgende er udvidet til også at omfatte bebyggelserne syd for Niverødvej. Støjkortlægningen viser værdier, der på nær 2 facadepunkter på 60 dB, ligger under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. For den planlagte bebyggelse nord for Niverødvej i Delområde I viser støjkortlægning værdier op til 62 dB tættest på Niverødvej. Støjhegn er en af mulighederne for at reducere støjen. Støjsolering af facader, placering og indretning af bebyggelsen, så bygningerne i sig selv fungerer som støjskærm for opholdsarealer, er en anden måde. Lokalplanen fastlægger byggefeltet, der rummer fleksibilitet i forhold til placering og indretning af den nye bebyggelse. Hastigheden har endvidere betydning for den afledte trafikstøj og en reduktion af hastigheden på Niverødvej, sådan at støjforholdene forbedres, anbefales derfor belyst i den videre proces for Nivå bymidteprojekt. Det bemærkes, at Niverødvej ligger uden for lokalplanområdet, og lokalplanen kan derfor ikke medtage bestemmelser om indretning af Niverødvej.

Støj fra boldbane i Sportskilen

Placeringen af den nye boldbane, som erstatter den nuværende, følger principperne i den Strategiske byudviklingsplan. Ved at placere boldbanen i planområdets vestlige del, vil den ligge i sammenhæng med den nuværende NKK-hal og skolens nye hal og sammen med de øvrige planlagte anlæg (multibane, street-anlæg mv.) udgøre et samlet grønt rekreativt aktivitetsområde i bymidten (Sportskilen). Sportskilen er en del af den strategiske ambition om at skabe en levende og tryk bymidte. I skoletiden vil børnene bidrage aktivt til at realisere denne ambition, når de spiller bold og har andre former for udendørs idrætsundervisning. Uden for skoletiden vil boldbanen alene blive brugt til sporadisk boldspil og leg, mens organiseret boldspil vil foregå på Karsemosegård Idrætsanlæg.

Miljørapport og sammenfattende redegørelse

Der er gennemført miljøvurdering af planforslaget i henhold til miljøvurderingslovens §8, stk. 2. Efter afslutningen af den offentlige høring af lokalplanforslaget inkl. miljørapport, er der udarbejdet en sammenfattende redegørelse. Den sammenfattende redegørelse indeholder oplysninger om, hvordan miljøhensyn er integreret i lokalplanen, hvordan miljørapport og udtalelser fra offentlighedsfasen er taget i betragtning. Miljørapporten inkl. sammenfattende redegørelse er vedlagt som bilag 5.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Planloven og Miljøvurderingloven

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

4. Bygninger og byrum skaber liv
6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem
7. Oplevelser og erhverv som udviklingsmotor
8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

FNs verdensmål

9. Industri, innovation og infrastruktur
11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

## **Evaluering af CO2-effekt af politisk beslutning**

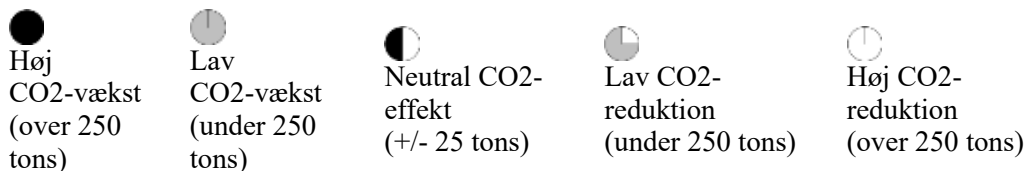
## Vurdering af direkte CO2-effekt (sæt 1 kryds)

Sagsnummer:

Dato for effekt-vurdering: 22.05.2022

Yderligere specificering af effektvurdering, i dokumentet: (33) Nivå lokalplansforslag

X



Noter:

Til sammenligning: 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.

Bemærk: 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:

Langt størstedelen af CO2-udledningen sker i anlægsfasen og derfor vurderes CO2-udledningen at være høj.

Beregningerne er kun et indledende overslag og resultaterne skal anses for at være første skridt på vejen mod videre præcisering af CO2eq-belastningen forbundet med projektet. Det forudsættes, at det samlede projekt overholder bygningsreglementets grænseværdier, gældende fra 2023.

Der er gennemført beregninger baseret på henholdsvis den obligatoriske grænseværdi og den frivillige grænseværdi.

CO2-udledning ved obligatorisk grænseværdi

Baseret på en livscyklusberegning er nybyggeri af Delområde A-D beregnet til at udlede maksimalt 15.360 ton CO2eq, svarende til ca. 307 ton pr. år (anlæg og drift). Beregnet ud fra en forventet levetid på 50 år for bygningen og de maksimalt tilladte 25.600 etagemeter.

CO2-udledning ved frivillig grænseværdi

Baseret på en livscyklusberegning er nybyggeri af Delområde A-D beregnet til at udlede maksimalt 10.240 ton CO2eq, svarende til ca. 205 ton pr. år (anlæg og drift). Beregnet ud fra en forventet levetid på 50 år for bygningen og de maksimalt tilladte 25.600 etagemeter.

## Kompetence

Byrådet

## Kommunikation

Efter endelig vedtagelse af lokalplanen, bliver lokalplanen offentliggjort på kommunens hjemmeside samt i det statslige register plandata. Desuden informeres ejere og lejere i lokalplanområdet direkte med brev.

## Indstilling

1. At lokalplan N110 Nivå Bymidte, etape 2 med tilhørende miljørapport og sammenfattende redegørelse vedtages endeligt med de ændringer, som fremgår af Bilag 4 Samlet indstilling til ændringer.
2. At udvalget forelægges en særskilt sag med henblik på beslutning om hastighedsnedsættelse til 30 km/t på Niverødvej der kan nedbringe støjpåvirkningen gennem fartdæmpende foranstaltninger og sikre krydsninger for bløde trafikanter, som del af den videre proces for Nivå bymidteprojekt.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

F foreslår: I byggefelt E, F, G og H ændres den maksimale etagehøjde fra 4 etager til 3 etager. Bebyggelsesprocenten, den maksimale byggehøjde og det maksimale antal bebyggede m<sup>2</sup> nedsættes tilsvarende.

For stemmer 1: F  
Imod stemmer 6: A, B, C og V  
Forslaget faldt dermed.

V foreslår etageantal for I2, I4 og sydlig del af I5 max 1 1/2 plan. For H1, H2 og H3 byttes mht. placering af 3. og 4. etage. Til gengæld støtter V at der sættes op til max. 4 etager i J1 og G2.

For stemmer 2: V  
Imod stemmer 4  
Undlader 1: F  
Forslaget faldt hermed.

V foreslår at byggefelt K1 tages ud  
For stemmer 2: V  
Imod stemmer 4  
Undlader 1: F  
Forslaget faldt hermed.

V foreslår, at trafik til/fra skole, institutioner og hallen skal ske til/fra Nivåvej og ikke belaste Niverødvej.  
For stemmer 2  
Imod stemmer 5  
Forslaget faldt hermed.

Et flertal anbefaler herefter administrationens indstilling punkt 1 og 2  
For stemmer 6: A, B C og V  
F tager forbehold på grund af byggehøjden.

Udvalget anbefaler - vedr. indstillingens punkt 2 - at der som del af den videre proces for Nivå bymidteprojekt forelægges en særskilt sag med henblik på beslutning om hastighedsnedsættelse til 30 km/t på hele Niverødvej frem til rundkørsel på Nivåvej for at nedbringe støjpåvirkningen gennem fartdæmpende foranstaltninger og dermed sikre krydsninger for bløde trafikanter.

Et samlet udvalg foreslår Økonomiudvalget, at Fredensborg Kommune, ved salg af et eller flere kommunale arealer inden for Nivå Bymidte, vil betinge sig, at der opføres mindst et seniorbofællesskab og gerne øvrige bofællesskaber på arealet.

## **Bilag**

Bilag 1 Lokalplan N110.pdf

Bilag 2 Høringsnotat.pdf

Bilag 3 Alle hørings svar.pdf

Bilag 4 Samlet indstilling til ændringer.pdf

Bilag 5/1 Miljørapport Nivå Bymidte.pdf

Bilag 5/2 Sammenfattende redegørelse for miljørapport.pdf

Høringssvar fra Nivåvænge Grundejerforening ved Anne Kofoed

# Punkt 142: Beslutning om igangsættelse af lokalplan for en boligbebyggelse ved Stejlepladsvej

22/22758

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om igangsætning af arbejdet med en ny lokalplan for området omkring Stejlepladsvej (Stark grunden) i Nivå med henblik på at muliggøre opførelse af ny boligbebyggelse.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Området omkring Stejlepladsvej (den såkaldte Stark-grund) er i Planstrategi 2032 udpeget som et indsatsområde ved boligudbygningen i Nivå, hvorfor området i rammebestemmelserne i Kommuneplan 2021 er udlagt til boligformål. De boliger en lokalplan vil give mulighed for på området, er medtaget i Fredensborg Kommunes boligprognose.

En Lokalplan for området omkring Stark grunden blev senest prioriteret ved Plan-, Trafik og Klimaudvalget i marts 2022.

Administrationen har været i dialog med udviklere og ejerne af området. Der er tale om flere ejendomme hvor den ene udgør den grund hvor virksomheden Stark tidligere har været placeret. De øvrige ejendomme indeholder i dag forskellige erhvervsformål.

### Lokalplanområdet

Administrationen foreslår, at lokalplanområdet dækker samtlige matrikler i området hvor der tidligere har været erhverv, for bedre at kunne sikre en helhedsløsning for en ny samlet boligbebyggelse, der tager afsæt i hensynet til de fredede naturområder, og de kulturhistoriske værdier omkring Ringovnen.



Lokalplanområdet er beliggende i byzone, og det samlede areal for alle matrikler udgør areal på 25.435 m<sup>2</sup>.

Lokalplanområdet grænser mod nord og syd op til naturområder omfattet af fredningen Usserød og Nivå ådale. I nærområdet i syd/østlig-retning som en del af kulturmiljøet findes Nivaagaard teglværks ringovn og andre bygninger som indgår i fortællingen om områdets teglproduktion. Mod vest grænser lokalplanområdet op til en tæt-lav bolig bebyggelsen Nivå Stejleplads på Stejlepladsen opført i 2002-2004.

Da teglproduktionen ophørte blev flere bygninger som indgår i dette lokalplanområde overflødige, og det blev bl.a. besluttet med lokalplan nr. 33 fra 1984, at bygningerne fremover kunne anvendelse til lettere fabrikation og

håndværksvirksomhed og servicevirksomhed.

I dag fremstår områdets bygninger og udearealer generelt forfaldne og udtjente, og den tidligere STARK-grund (tømmerhandel) er forladt. Enkelte bygninger som f.eks. Stejlepladsvej nr. 15 er udlejet til bl.a. auktionshuset Lauritz.com med kontor og lager. Der er også andre bygninger i brug f.eks. udlejning af garagebygning til tømmervirksomhed.

Inden for lokalplanområdet er der ikke udpeget bevaringsværdige bygninger, men de bygninger som har haft mest betydning i forhold til teglproduktionen står i området omkring Ringovnen, og de blev sikret ved lokalplan nr. 85 – Museale formål ved Ringovnen fra 1996.

Erhvervsbygningerne i området er opført i forskellige perioder, og der er stor variation i bygningstyper-, volumen og byggestil. Det samme gør sig gældende for de omkringliggende boligområder

I forbindelse med lokalplanarbejdet vil der indgå overvejelser om hvorvidt nogle af de eksisterende erhvervsbygninger kan omdannes til boligformål.

## **Formål med lokalplan**

Formålet med lokalplanen er at give mulighed for at opføre ny tæt-lav bebyggelse, som tager afsæt i nærområdets naturkvaliteter, og som opføres i respekt for de kulturhistoriske værdier omkring teglværksområdet. Det skam samtidig undersøges om det vil være hensigtsmæssigt at indpasse en andel af lejligheder i området og hvad det vil forudsætte af etagehøjde.

Da området samlet set indeholder en del af eksisterende erhvervsbygninger er det vurderingen, at den nye lokalplan også skal sikre mulighed for nedrivning af flere af disse.

Lokalplanen skal fastlægge bestemmelser for bebyggelsens placering og omfang samt krav til bebyggelsens ydre fremtræden. Lokalplanen vil sikre adgangsveje og stiforbindelser, der forbinder lokalplanområdet med de eksisterende stier i området bl.a. indeholdt i Usserød og Nivå ådale fredningen.

### **Planens indhold**

Lokalplanens vision er at skabe et sammenhængende boligområde, bestående af en række mindre nabofællesskaber, der tager afsæt i de kvaliteter og værdier der findes i og omkring lokalplanområdet, og henvender sig til familier og i særdeleshed seniorer.

Der er ambitioner om et projekt der spejler sig i områdets nærhed til Nivaagaard Teglværks Ringovn og de omkringliggende naturområder mht. byggeri, materialevalg og områdets sociale kvaliteter og muligheder.

## **Planmæssige forhold**

### **Kommuneplan 2021**

Lokalplanområdet er i henhold til Kommuneplan 2021 udlagt til boligområde med rammeområde NB 25 Stejlepladsvej i Nivå. Lokalplan N112 udarbejdes i overensstemmelse med rammeområde NB 25 Stejlepladsvej i Nivå, jf. Kommuneplan 2021.

Kommuneplanrammen giver mulighed for bebyggelse i maksimalt 2,5 etager, og en maksimal bebyggelsesprocent for området på 35%.

Rammeområde NB 25 er i Kommuneplan 2021 udpeget i risikokort for regnhændelser. Der skal optages bestemmelser om afværgeforanstaltninger med henblik på at forebygge lokale problemer med overfladevand. Behovet for afværgeforanstaltninger fastlægges på baggrund af den konkrete vurderede risiko. F.eks. kan afværgeforanstaltninger være krav om sokkelkoter, skybrudsveje, terrænregulering eller arealreservering til opsamling, forsinkelse, nyttiggørelse og lokal afledning af regnvand.

### **Øvrige planmæssige forhold**

Matrikel 1by er efter jordforureningsloven kortlagt på vidensniveau 1, da der foreligger kendskab til aktiviteter i området, der kan have forårsaget forurening på arealet. Dette vil blive undersøgt nærmere

Lokalplanområdet befinder sig inde for det stationsnære kerneområde, hvilket kan muliggøre at lokalplanområdet kan bære en højere bebyggelsesprocent, end de 35% der er angivet for rammeområdet i Kommuneplan 2021. Dette vil dog kræve udarbejdelse af et tillæg til kommuneplan 2021 med henblik på at ændre rammebestemmelsen

Lokalplanområdet er i dag omfattet af Lokalplan 36A Stejlepladsen i Nivå og Lokalplan 33 Erhvervsområder i Nivå. Både Lokalplan 36A og Lokalplan 33 fastlægger anvendelsen af lokalplanområdet til erhverv. I forbindelse med endelig vedtagelse af Lokalplan N112, bliver Lokalplan 36A Stejlepladsen i Nivå, delvist afløst, og Lokalplan 33 Erhvervsområde i Nivå afløst.

## **Proces**

**I forbindelse med beslutning i Plan-, Trafik og Klimaudvalget om at optage en lokalplan for boligbebyggelse ved Stejlepladsvej på lokalplanprioriteringslisten, har der været dialog med ejerne af ejendommene i lokalplanområdet ligesom naboer har haft foretræde for udvalget.**

Forud for Plan-, Trafik og Klimaudvalgets senere behandling af lokalplanforslaget skal der være en forudgående dialog med ejere og naboer fx ved et dialogmøde hvor udgangspunkt for en lokalplan drøftes sammen med hvilke muligheder en omdannelse af området vil give.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Planloven, LBEK nr. 1157 af 1. juli 2020

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

FN's verdensmål nr. 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund.

Byrådets arbejdsgrundlag nr. 4 Bygninger og byrum skaber liv.

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Indstilling**

1. At udarbejdelse af Lokalplan N112 igangsættes.
2. At der gennemføres en forudgående dialog med ejere og naboer fx ved et dialogmøde.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Godkender administrationens indstillingspunkter 1 og 2. Udvalget ser frem til en bred borgerinddragelse.

# Punkt 143: Beslutning om lokalisering af fælles vandressourcecenter for 5 nordsjællandske kommuner

22/22878

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning, om Fredensborg Kommune skal arbejde for, at der kan lokaliseres et fælles vandressourcecenter i kommunen til behandling af spildevand for Fredensborg Kommune og fire andre kommuner i Nordsjælland.

## Sagsfremstilling og økonomi

Det er Fredensborg Kommunes vision at være en bæredygtig kommune i udvikling. Kommunens Grønne politik, Planstrategi 2020, Kommuneplan 2021 og kommunens første Klimaplan DK2020 fastlægger krav til CO2 reduktion og viser, hvordan det bl.a. skal ske ved i den fysiske planlægning at arbejde med helhedsorienterede løsninger, der skaber gode rammer for udvikling og for at opnå° en rigere natur, et renere miljø og forebygge og forhindre klimaforandringer.

Klimamålene, der beskrives i kommunens DK2020-klimaplan, er centrale pejlemærker i den fysiske planlægning – både i forhold til at reducere udledningerne af drivhusgasser og sikre kommunen mod oversvømmelser og øvrige konsekvenser af klimaforandringerne. For at nå kommunens ambitiøse målsætning om at reducere CO2-udledningerne med mindst 75 pct. i 2030 i forhold til udledningerne i 1990 og blive klimaneutral senest i 2040, vil der blandt andet blive brug for teknologiske løft, som et fælleskommunalt rensningsanlæg vil kunne levere på.

Fredensborg Forsyning, der renser kommunens spildevand, har behov for at udvide kapaciteten de kommende år og implementere tekniske løsninger på skærpede krav til fremtidens vandrensning. Det forudsætter implementering af nye teknologier til rensning af spildevandet og håndtering af spildevandsslam på fremtidige anlæg. Krav der er med til presse pladsbehovet på de nuværende anlæg, der ligger på lokaliteter hvor udvidelser ikke er mulige. I Hørsholm, Allerød, Rudersdal og den nordlige del af Furesø Kommune arbejdes der tilsvarende på at udvide kapaciteten og samle spildevandsrensningen på et højteknologisk vandressourcecenter.

På et møde i foråret har borgmestrene fra henholdsvis Fredensborg og Hørsholm kommuner aftalt at afdække potentialerne i et fælles, samlet højteknologisk vandressourcecenter, der behandler alle fem kommuners spildevand og sikrer en grønnere og mere omkostningseffektiv spildevandsrensning til borgerne i kommunerne.

Hvis et fælles kommunalt vandressourcecenter placeres i Fredensborg Kommune, vil anlægget sikre kommunen en samlet fremtidssikret løsning på spildevandsudfordringen. Samtidig vil et sådan anlæg kunne levere fjernvarme til op mod 8000 husstande i kommunen og dermed bidrage positivt til kommunens CO2-regnskab. Tilsvarende vil det have en positiv effekt på vandmiljøet i kommunen, da et højteknologisk anlæg vil rense vandet væsentligt bedre end i dag, samtidig med at det rensede vand vil blive udledt længere ud til Øresund fremfor de mindre og mere biologisk følsomme vandmiljøer i åer samt i Nivå bugt.

Fredensborg kommune er en kommune i vækst og udvikling med et stigende befolkningstal, hvilket også betyder et fremtidigt behov for øget rensning af spildevand. Fredensborg og Nivå renseanlæg og Usserød renseanlæg i Hørsholm (modtager spildevand fra Kokkedal) vil indenfor det kommende årti mangle kapacitet og der er behov for udvidelser. Samtidig forudsætter øgede krav til kvaliteten af rensningen at der sker en teknologisk opgradering af anlæggene, der kræver en udbygning af anlæggene.

I kommunerne syd for Fredensborg Kommune er det fælleskommunale forsyningsselskab, Novafos, blevet stillet til opgave at finde den bedste rensstruktur for kommunernes spildevandsrensning og der arbejdes aktuelt på at finde en lokalitet til et fælles vandressourcecenter for Furesø, Rudersdal, Allerød og Hørsholm Kommuner. Anlægget skal have en samlet kapacitet på 200.000 PE (personækvivalenter).

Mulighederne for et samarbejde om en fælles struktur har været drøftet kommunerne imellem tidligere. Tilbage i 2016 behandlede Byrådet en sag om et samarbejde om en fælles struktur, men kommunerne i Novafos besluttede dengang at arbejdede i andre retninger. De fælles udfordringer kommunerne i dag står overfor har gjort det relevant at genoptage mulighederne for et samarbejde.

Udviklingsperspektiver ved et fælles vandressourcecenter  
Grøn energi til Fredensborg

Hvis et fælles vandressourcecenter placeres i Fredensborg Kommune, vil det bidrage positivt til den grønne omstilling af kommunen samt til at kommunen kan nå sine ambitiøse klimamål blandt andet gennem reduktion af CO2-udledningen og øvrige drivhusgasser, samt gennem en grøn omstilling af varmforsyningen. Det fælles vandressourcecenter vil kunne producere grøn fjernvarme til ca. 8000 husstande.

Anvendelsen af de nyeste teknologier skal minimere lattergasemissioner og sikre en rensning af miljøfremmede stoffer som lægemidler vil medføre at der anvendes mindre energi i produktionen end på de gamle anlæg.

Samtidig vil vandressourcecentret have mulighed for en produktion af grøn bionaturgas ved at omdanne biogas til bionaturgas, som kan leveres til naturgasnettet. Renseanlæggene i Fredensborg er i dag energiforbrugende.

#### CO2 regnskabet i Fredensborg Kommune

I kommunens klimaplan har kommunen forpligtiget sig til ambitiøse målsætninger om at reducere CO2-udledningerne fra kommunen som geografisk område med mindst 75 pct. i 2030 i forhold til udledningerne i 1990 og opnå netto nuludledning senest i 2040. CO2 bidraget fra etableringen af et vandressourcecenter af denne størrelse samt den daglige drift vil påvirke CO2 regnskabet i Fredensborg Kommune.

Det er de indledende forventninger, at den overskydende fjernvarme svarende til forbruget i ca. 8.000 husstande årligt vil erstatte en mindre grøn opvarmning i de pågældende husstande og dermed hvert år bidrage positivt til CO2 regnskabet i kommunen. Det er isoleret set en stor positiv ændring da der aktuelt ikke sker en udnyttelse af overskudsvarme fra de eksisterende reneanlæg i kommunen.

Muligheden for at producere bionaturgas på et vandressourcecenter vil i sig selv også påvirke CO2 regnskabet positivt og indirekte bidrage til forsyningssikkerheden i Danmark (naturgasnettet).

Anvendelsen af moderne teknologier, der bl.a. begrænser udledningerne af lattergas i forbindelse med håndteringen af spildevand, og de driftsfordele, der følger af en stordrifts effektivisering et fælles anlæg vil også bidrage positivt til klimaregnskabet.

#### Omkostningseffektiv forbedring af vandmiljøet

De reneanlæg Fredensborg Kommunes borgere udleder til i dag vil blive mødt af skærpede krav til rensning når de skal udvides. Det samme gælder for Novafos reneanlæg. På det fælles vandressourcecenter kan implementering af ny teknologi til bedre rensning og til bedre slamhåndtering gøres mere omkostningseffektiv da vandressourcecentret bliver større og initialomkostningerne vil blive mindre per indbygger.

#### Eksisterende reneanlæg i Fredensborg Kommune

På de tre eksisterende reneanlæg i Fredensborg Kommune skal der ved gennemførelse af projektet etableres pumpestationer til transport af spildevandet til vandressourcecentret. Arealer der bliver ledige kan bruges til anden formål som fx bedre klimasikring af lokalsamfundene ved ekstremregn. Forsyningen og kommunen skal i samarbejde udarbejde en plan for arealanvendelsen.

#### Design af vandressourcecentret

Der vil være fokus på bæredygtige og lokalt tilpassede løsninger, i forbindelse med placering og design af vandressourcecenteret. Mulighederne for at tilkoble varige energikilder som fx solceller på facaden, rekreative områder i tilknytning til anlægget eller arealer der kan øge biodiversiteten i området vil blive undersøgt i designfasen. Ligeledes er der potentiale for, at Vandressourcecentret kan blive et fyrtårn i formidling af vandets vej og den grønne omstilling. Den konkrete udformning af designparametrene vil afhænge af lokationen og skal fastsættes af kommunen og forsyningerne imellem.

Etableringen af et vandressourcecenter af denne størrelse forventes at kræve et areal på omkring 10 ha. Derudover er det muligt at afsøge muligheden for at skaffe ejerskab til supplerende naboarealer, hvis der ønskes plads til VE produktion ved anlægget eller plads til andre grønne tekniske funktioner, der kunne drage synergi af naboskabet til et vandressourcecenter.

Udover selve anlægget skal der føres spildevandsledninger af en vis størrelse frem til anlægget fra de involverede kommuner ligesom der skal etableres en ny stor Øresundledning til det rensede spildevand.

#### Udviklingsproces

Første fase bliver en lokaliseringsfase hvor egnede lokaliteter i Fredensborg Kommune analyseres. Anlægget vil, for at sikre tilstrækkeligt areal skulle placeres i det åbne land. Der vil i placeringsanalysen blive taget hensyn til dei Fredensborg Kommune gældende beskyttelsesinteresser som transportkorridorer, beskyttede landskaber mv.

Det nye vandressourcecenterets placering skal også tage højde for nærhed til naboer, placering i landskabet, muligheder for fremtidige udvidelser og plads til øvrige tekniske grønne anlæg som fx solceller mv. Endelig skal anlægget placeres strategisk i forhold til transport af spildevandet i ledninger fra Hørsholm, Allerød, Rudersdal og Furesø Kommune, afsætning af fjernvarme til fjernvarmenettet og afsætning af bionaturgas til gasnettet.

I forbindelse med valg af placering er det afgørende, at der gennemføres en særlig dialog med de kommende naboer til anlægget. Det skal dels sikre at der oplyses om anlæggets betydning for kommunens udvikling og dels give projektet mulighed for at tage højde for naboønsker der kan medvirke til at afbøde eventuelle oplevede gener fra anlægget.

Når der er truffet beslutning om en lokalitet skal der udarbejdes kommuneplantillæg, lokalplan, Miljøvurdering, VVM, Miljøgodkendelse, Spildevandsplan og øvrige nødvendige tilladelser.

#### Ressourcer

Kommunen er aktuelt involveret i flere byudviklingsprojekter i både land og by. Det anvendes der allerede i dag udviklings- og myndighedsressourcer, der hovedsageligt håndteres af administrationen indenfor gældende budgetter.

Et nyt fælles vandressourcecenter af denne størrelse og kompleksitet vil i ressourcetræk svare til at kommunen igangsætter et nyt byudviklingsprojekt. Beslutter kommunen sig samtidig for at arbejde med andre grønne tekniske anlæg, der med fordel kan opføres i nærheden af et vandressourcecenter, vil der være tale om et betydeligt projekt med en markant grøn profil.

Fredensborg Kommune står dog allerede med en udfordring for at finde løsninger til håndtering af spildevandet for kommunens borgere. Denne opgave forventes at kunne løses mere omkostningseffektivt i et udvidet samarbejde med Novafos og respektive ejerkommuner. Novafos og Fredensborg Forsyning vil kunne tilbyde at bidrage til denne udviklingsproces. Ikke desto mindre vil projektet forudsætte, at administrationen må nedprioritere andre opgaver, hvis projekt skal gennemføres indenfor det gældende budget.

Administrationen vil vurdere dette nærmere, hvis projektet sættes i gang, og fremlægge en sag om finansieringsmuligheder hhv. prioritering af sager.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

Ikke relevant

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's verdensmål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund

## Kompetence

Byrådet

## Indstilling

1. At arbejde for en lokalisering af et fælles vandressourcecenter i kommunen, der skal behandle spildevand fra både Fredensborg Kommune og fire andre kommuner i Nordsjælland.

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022

Anbefaler administrationens indstilling, idet der ikke hermed er taget stilling til en realisering eller lokalisering.

# Punkt 144: Beslutning om mobilmast ved Louisiana

19/10868

## Beslutningstema

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget skal tage stilling til om man ønsker en mobilmast på vejarealet ved Humlebæk Strandvej overfor Louisiana.

## Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund:

Fredensborg Kommune gav den 12. maj 2015 tilladelse til, at der kunne opføres en antennemast til mobildækning ved Humlebæk Strandvej i nærheden af parkeringspladsen ved Louisiana mellem Gl. Strandvej og Amalievej (se vedlagte kortbilag, for placering).

Byggetilladelsen blev påklaget til Natur- og Miljøklagenævnet, der den 07.06.2016 traf afgørelse om at stadfæste Fredensborg Kommune afgørelse. Byggetilladelsen var i mellemtiden var udløbet. Fredensborg Kommune meddelte herefter en ny byggetilladelse den 21.06.2016.

Ansøger fik dog ikke udnyttet tilladelsen af 21.06.2016 inden for det år, den var gældende.

Fredensborg Kommune har derfor modtaget en ny ansøgning om samme projekt, hvorfor projektet tages op til ny behandling.

Administrationen oplyser, at ansøger i forbindelse med den seneste ansøgning har forklaret, at Byggetilladelsen meddelt i 2016 ikke blev udnyttet tidligt, da der var en uenighed mellem teleselskabet og Fredensborg kommune om det retslige grundlag, fordi ansøger ønskede en lejekontrakt for leje af vejarealet. Men administrationen gav en tilladelse til udnyttelse af vejarealet, da det er reguleret af vejloven og derfor tilstrækkeligt. Administrationen kan dog informere om, at der den 24.06.2016 (3 dage efter, byggetilladelsen blev givet) blev meddelt tilladelse til at bruge det kommunale vejareal.

Sagen:

Der er ansøgt om at opstille en rørmast på 36 meter samt to teknikskabe. Begrundelsen for højden er, at der skal være plads til alle operatører samt, at antennerne skal placeres højere end træerne i området for at opnå optimal dækning (se dækningskort, vedlagt som bilag).

Projektet skal helhedsvurderes efter Bygningsreglementet 2018 (BR18) §§ 187 – 195, da der ikke umiddelbart er en byggeret, og masten placeres på ”vejareal”. Ydermere kræver projektet dispensation fra Kirkebyggelinjen, skovbyggelinjen, jf. naturbeskyttelsesloven, samt fra en vejbyggelinje på 10 m. fra vejmidte omkring Humlebæk Strandvej jf. § 1a i Byplanvedtægt nr. 1 & 2 – for Humlebæk Nord.

Naboorientering

Ansøgningen har været sendt i høring til de omliggende naboer mv. Fredensborg Kommune har modtaget bemærkninger fra 10 naboer, 1 grundejerforening og fra Menighedsrådet for Humlebæk kirke, Naturstyrelsen, der ejer skoven optil, samt kunstmuseet Louisiana.

Hverken Menighedsrådet eller Naturstyrelsen har bemærkninger til det ansøgte.

- De indsendte bemærkninger fra naboerne mv. vurderes at kunne opsummeres således:
  - At masten skæmmer området.
  - At der ikke er behov for masten, da dækningen i området opleves som tilfredsstillende.
  - At der burde være bedre alternative placeringer i området, hvor masten vil virke mindre skæmmende.
  - At masten vil være til gene for trafikikkerheden for Humlebæk Strandvej.
  - At masten vil være hæmmende for oplevelsen af Louisiana som et arkitektonisk ”landmark”.
  - At placeringen ligger inden for den forbudszone for mobilbaster, hvor antennemaster som udgangspunkt ikke ønskes opsat, der er udpeget i Kommuneplanen 2017.

Ud over de indsendte bemærkninger fra de hørte beboere mv. i forbindelse med naboorienteringen har Fredensborg Kommune modtaget en del henvendelser fra andre borgere i området, som også mener, at de burde være blevet hørt i sagen. Deres bemærkninger er i overensstemmelse med ovenstående fra de officielle hørte naboer.

Administrationens vurdering

Administrationen vurderer, at bemærkningerne er relevante, og at den ansøgte placering overordnet set ikke er den mest

hensigtsmæssige. Administrationen vurderer dog, at placeringen og udformningen af masten efter forholdene kan godkendes.

Administrationen lægger i sin vurdering vægt på, at der efter administrationens vurdering er få alternative muligheder i området med mindre, der udarbejdes en ny lokalplan og, at de alternative muligheder har været afsøgt.

Administrationen vurderer, at løsningen ligger indenfor byplanvedtægtens bestemmelser og kommuneplanens intentioner om bedre mobildækning. Her henvises til Fredensborg Kommunes egen undersøgelse af mobildækningen i kommunen fra maj 2019, der udpeger området til at have dårlig dækning for visse operatører.

Det skal bemærkes, at byplanvedtægten fra 1953 ikke har bestemmelser om mobilmaster. Vejarealet er ikke omfattet af bebyggelsesregulerende bestemmelser ud over en vejbyggelinje, der i andre tilfælde er dispenseret fra.

Administrationen vurderer også, at masten kan opføres i forhold til de generelle bebyggelsesregulerende kriterier i bygningsreglementet, samt at højden er hensigtsmæssig i forhold til anvendelsen, og at de øvrige kriterier ikke har betydning for sagen.

Ydermere vurderer administrationen, at det er muligt at dispenseres fra skov- og kirkebyggelinjen. Der lægges i denne vurdering vægt på, at masten ønskes placeret på et vejareal ved en parkeringsplads, og dermed kommer til at fremstå som en del af infrastrukturen i området.

#### Sagsbehandlingsforløb

Sagen har afventet den politisk temadrøftelse i byrådet om antennemaster i kommunen generelt. Den 4. april 2022 afholdte byrådet temamøde om digital infrastruktur, og nærværende sag lægges derfor frem til politisk behandling nu.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Retsgrundlag

- Byggeloven og bygningsreglementet
- Masteloven
- Naturbeskyttelsesloven (i henhold til både skovbyggelinjen og kirkebyggelinjen)

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN'S Verdensmål:

Industri, innovation og infrastruktur

Byrådets arbejdsgrundlag - Oplevelser og erhverv som udviklingsmotor:

En god digital infrastruktur er forudsætningen for virksomheder samt det moderne arbejds- og fritidsliv. Vi skal derfor understøtte udviklingen i fremtidens kommunikation

## Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## Kommunikation

Afgørelsen meddeles ansøger med kopi til de to, der har indsendt bemærkninger til sagen.

## Indstilling

1. At kommunen meddeler tilladelse til den ansøgte rørmast med en højde på 36 m, herunder en dispensation fra byplanvedtægtens byggelinje, skovbyggelinjen (jf. Naturbeskyttelsesloven § 17) og kirkebyggelinjen (jf. Naturbeskyttelsesloven 19 stk. 1.).

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022

Vedtager at der ikke kan gives tilladelse til det ansøgte. Dette begrundes med en planmæssig vurdering.

## **Bilag**

CC0329I - Dækningskort.pdf

kortbilag placering af mast ved louisiana

Høringssvar oversigt - Humlebæk Strandvej.pdf

Høringssvar samlet 23000293022-166113624529140\_Bortredigeret.pdf

# Punkt 145: Beslutning om udførelse af systematisk vejtilsyn af NSPV

19/52391

## Beslutningstema

Beslutning om at tilkøbe udførelse af systematisk tilsyn på vejene som ekstraydelse hos NSPV, herunder fastlæggelse af tilsynsfrekvensen og finansiering af det systematiske tilsyn.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Fredensborg Kommune er Vejmyndighed og har dermed jf. Vejlovens §8, ansvar for at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Ansvar jf. §8 indebærer, at kommunen kan blive holdt erstatningsansvarlig, hvis der sker person- eller tingsskade i forbindelse med huller eller fejl/mangler ved en vej eller sti, som kommunen som vejmyndighed har tilsyns- og vedligeholdelsesansvaret for. Forudsætningen for, at kommunen kan pålægges ansvar for en skade - som følge af huller eller andre mangler ved veje - er, at kommunen har handlet culpøst.

For at skabe en sikring af at kommunen ikke handler culpøst, er det fordelagtigt, at kommunen har et tilsyns- og vedligeholdelsessystem, og kan dokumentere systemets eksistens, hensigtsmæssighed og anvendelse. I praksis indebærer et systematisk tilsyn, at man med et fast interval gennemkører vejnettet for at afdække eventuelle huller eller fejl og mangler. Man dokumenterer, at man har gennemkørt vejnettet samt hvilke skader man har registreret.

Der er ikke noget formelt krav om at der skal føres et systematisk tilsyn. Det er dog hensigtsmæssigt for kommunen at have et sådant system, da det tjener som dokumentation i forbindelse med forsikringsager og til varetagelse af myndighedsopgaven generelt. Desuden tjener det til at afdække mangler i vedligeholdelsen. Det er ikke efter vejloven et krav, at kommunerne selv udfører tilsynet eller vedligeholdelsesarbejdet, og kommunen kan derfor på privatretligt grundlag indgå aftaler med andre aktører – eksempelvis entreprenører eller et § 60-selskab – om at de udfører tilsyn og vedligeholdelse.

Infrastruktur og Teknikudvalget behandlede en lignende sag den 8. december 2020, hvor det blandt andet blev besluttet, at NSPV skulle igangsætte systematisk tilsyn som beskrevet i sagen. Denne beslutning blev dog ikke effektueret da der dels ikke blev afklaret finansiering til opgaven og dels fordi der kort efter blev igangsat en analyse af NSPV.

### Systematisk tilsyn som en parallel opgave til vedligeholdelsen

Ansvar for vedligeholdelse af kommunens veje og stier er overdraget til NSPV, som må forventes løbende at tilse vejene for at kunne udføre vedligeholdelsen. En del af vedligeholdelsen baseres desuden på indmeldelser fra borgere og trafikanter. Det tilsyn som NSPV udfører som en del af vedligeholdelsesopgaven, opfylder ikke kravene til et sådant system, blandt andet fordi det ikke udføres systematisk og ikke dokumenteres.

Det er administrationens vurdering at det systematiske tilsyn bør udføres af NSPV, da de i forvejen har ansvar for vedligeholdelsen, da de i forvejen er tilstede på vejnettet, og da de ved afdækning af skade også har ansvar for at reparere dem. Administrationen har sammen med NSPV beskrevet hvorledes et sådant tilsynssystem kan tilrettelægges og udføres.

Administrationen anbefaler på den baggrund at NSPV skal varetage udførelse af det systematiske tilsyn fremadrettet. Administrationen foreslår at kommunen i første omgang køber udførelse af tilsynet som en ekstraydelse hos NSPV. Det er NSPVs vurdering, at tilsynet udføres inden for NSPVs overkapacitet i lighed med andre opgaver som NSPV løser for kommunen som ekstraydelse. Løsningen ses som en midlertidig foranstaltning. Det bør i forbindelse med fremtidig justering af aftalegrundlaget for NSPV overvejes hvorvidt og hvordan det systematiske tilsyn formelt kan overdrages til NSPV. Så længe det systematiske tilsyn købes som en ekstraydelse, er det fortsat kommunen, der bærer det forsikringsmæssige ansvar overfor skadelidte.

### Forslag til systematisk tilsyn

I vedlagte notat er angivet et forslag til et systematisk tilsyn. Tilsynet er tilrettelagt således at der på de mest benyttede veje er et hyppigere tilsyn end på de mindre veje. Tilsynet omfatter ud over huller og ujævnheder, også manglende vejmarkering, dæksler, skiltning, autoværn mv. som vurderes at kunne medføre en risiko for skader på personer eller ting.

Tilsynet dokumenteres med en logbog over, hvem der har udført tilsynet, hvornår, samt hvilke skader der er konstateret. Det er NSPVs ansvar at konstatere, afmærke og udbedre skader der konstateres ved tilsynet. Som nævnt varetager NSPV allerede i dag denne opgave.

Det er ligeledes NSPVs ansvar til eget brug, at notere sig eventuelle mindre skader, der på kort tid vil kunne udvikle til alvorlige skader.

Det systematiske tilsyn er angivet ved en tilsynsfrekvens, som udtrykker det antal gange pr. år der skal føres tilsyn med den pågældende vej/sti. Frekvensen som fremgår af nedenstående skema er tilrettelagt på baggrund af vejens trafikale betydning, og følger klassificeringen i kommunens vinterregulativ. De enkelte tilsyn skal fordeles jævnt over den angivne periode.

Vejklasse (i henhold til vinterregulativet)	Beskrivelse (i henhold til vinterregulativet)	Tilsynsfrekvens
Gennemfartsveje (Klasse I)	Omfatter veje som udgør det trafikale bindeled inden for regionen, eksempelvis motorveje og højest prioriterede indfalds- og omfartsveje.	6 gange om året
Fordelingsveje (klasse II)	Omfatter veje som udgør bindeleddet mellem gennemfartsveje og lokalvejene, eksempelvis veje mellem enkelte bysamfund eller kvarterer i større byer, fordelingsveje i industri- og boligområder, vigtige P-pladser o.l.	2 gange om året
Lokalveje (Klasse III)	Omfatter lokalveje og pladser, som har betydning for afvikling af den lokale trafik, eksempelvis boligveje og veje på landet, samt øvrige P pladser o.l.	1 gang om året
Øvrige veje (Klasse IV)	Omfatter veje til enkeltbruger områder og mindre boligveje.	1 gang om året
Hovedstier (Klasse II)	Omfatter stier som hovedstier og skolevejsstier. Fodgængerovergange, busstoppesteder og trapper	1 gang om året
Øvrige stier (Klasse IV)	Lavest prioriterede stier.	½ gang om året

Det er administrationens vurdering, at tilsyn udført som beskrevet ovenfor og i bilaget, vil være tilstrækkelig dokumentation i forhold til krav om erstatning for skader. Det er i øvrigt administrationens vurdering, at det systematiske tilsyn vil blive udført tilfredsstillende af NSPV og at det vil være mest effektivt, at NSPV udfører tilsynet som en integreret del af deres arbejde. Udførelsen og resultaterne af det systematiske tilsyn foreslås evalueret internt af parterne efter en periode på for eksempel 2 år.

#### Udgifter til det systematiske tilsyn

Det samlede resurseforbrug til at udføre selve tilsynsarbejdet er skønnet til 48 arbejdsdage, svarende til en udgift på ca. 100.000 kr. pr. år. Hertil kommer udgifter til udbedring af de skader som måtte konstateres ved tilsynet.

De fleste skader som måtte konstateres i forbindelse med det systematiske tilsyn vil ligge inden for det som NSPV har vedligeholdelsesansvaret for. Derfor vil finansieringen af udbedringen af skaderne ligeledes ligge inden for NSPVs budget. Det er dog NSPVs formodning, at igangsættelse af det systematiske tilsyn efter flere år uden et sådant, vil afdække en række skader som NSPV ikke havde opdaget i forbindelse med deres daglige vedligeholdelse, og som de dermed ikke direkte har midler til at udbedre inden for det eksisterende budget. Dette vil primært være en udfordring i forbindelse med de første systematiske tilsyn. Det er af gode grunde ikke muligt for NSPV for nuværende at angive den forventede udgift til disse skader. I første omgang skønnes at der kan afsættes 0,3 mio. kr. til opretning af de ekstra konstaterede skader.

Kommunen har årligt 10 – 12 sager hvor kommunen bliver ikendt erstatningsansvar som følge af utilstrækkelig vedligeholdelse på veje og stier. Dette antal sager forventes at blive reduceret betydeligt når det systematiske tilsyn

igangsættes. Kommunens direkte udgift til skaderne dækkes af kommunens forsikringsselskab med en selvrisko på 1.000 kr. pr skade. Der er således ikke nogen direkte besparelse ved igangsættelse af det systematiske tilsyn. Det forventes at indgå i forhandling med forsikringsselskabet om kommende præmier at kommunen fører systematiske tilsyn. Desuden må konstatering og oprettelse af skader på vejene medføre at færre borgere kommer til skade. Og at udgiften til det systematiske tilsyn samlet set opvejes af de goder der opnås.

#### Finansiering

Det samlede forbrug til at udføre og rette op på skader konstateret i det systematiske tilsyn forventes at være ca. 0,4 mio. kr. om året.

I kommunens budget er der afsat 1,2 mio. kr. om året til forberedende arbejder til funktionskontrakten med Colas (0,8 i selvstændig bevilling og 0,4 mio. kr. som del af ekstra vedligeholdelsesbevilling). NSPV har gjort opmærksom på at der er behov for 0,8 mio. kr. ekstra om året frem til og med 2026 til denne opgave. Der er således afsat 0,4 mio. kr. mere end nødvendig. Administrationen foreslår at disse 0,4 mio. kr. anvendes til udførelse af det systematiske tilsyn samt den ekstra skadesafhjælpning som tilsynet kan afstedkomme.

### Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

### Indstilling

1. At der igangsættes systematisk tilsyn på de kommunale veje og stier med udgangspunkt i sagen og tilhørende bilag.
2. At det systematiske tilsyn udføres af NSPV som det fremgår af sagen.
3. At udgiften til det systematiske tilsyn finansieres for 0,4 mio. kr., som er afsat i kommunens budget til forberedende arbejder til funktionskontrakten med Colas.

### Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022

Godkender administrationens indstillingspunkter 1, 2 og 3.

### Bilag

Notat om fastlæggelse af NSPVs systematiske tilsyn på offentlige veje

## Punkt 146: Beslutning om valg af drivmiddel for buslinje 354

22/23856

### Beslutningstema

Udvalget skal beslutte om Fredensborg Kommune, set i lyset af den store stigning i prisen for biodiesel (HVO), skal gå over til normal diesel på buslinje 354.

### Sagsfremstilling og økonomi

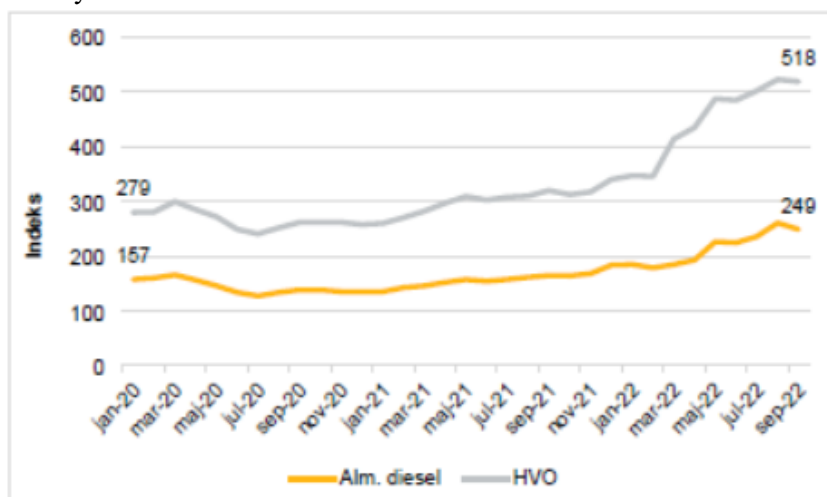
#### Sagsfremstilling og økonomi

Buslinje 354 kører mellem Holte st. og Nivå, og finansieres i samarbejde med Hørsholm og Rudersdal Kommuner. Buslinjen kører i dag på Biodiesel (HVO). De øvrige buslinjer kører i dag på konventionel diesel.

Buslinje 354 overgik til HVO i vinteren 2021 i forbindelse med kommunens målsætning om CO<sub>2</sub>-neutral busdrift inden 2030.

Movia har i september 2022 fremsendt en opdatering på udviklingen af priserne for HVO, som viser en markant stigning i priserne. Prisudviklingen for HVO og diesel har historisk set fulgt hinanden. I løbet af det sidste år er prisudviklingen for HVO dog steget betydeligt kraftigere end diesel. Hvor differencen mellem prisindeks for HVO og diesel var 122 i januar 2020 er den 269 i september 2022. I perioden er indeksværdien for HVO steget med 85 pct., jf. nedenstående figur.

Prisudviklingen betyder at Fredensborg Kommune skal forvente en ekstraudgift på 0,8 – 0,9 millioner kroner om året ved at benytte HVO fremfor konventionel diesel.



Kilde: Trafikselskaberne i Danmarks Omkostningsindeks og HVO-indeks.

Movia har åbnet mulighed for, at buslinjer som i dag kører på HVO, kan konverteres til at køre på konventionel diesel. Hvis kommunen vælger at gå tilbage til konventionel diesel vil det betyde en ekstra årlig udledning af 237 ton CO<sub>2</sub>.

Omstilling fra HVO til almindelig diesel kræver enighed blandt alle kommuner, som finansierer buslinjer i kontraktenheden. Administrationen har ikke modtaget tilbagemelding fra de øvrige kommuner om hvilket brændstof de foretrækker. Hørsholm Kommune kan ved fortsat benyttelse af diesel se frem til en ekstraregning på 0,3 - 0,4 millioner kroner og Rudersdal Kommune 1,3 - 1,7 millioner kroner.

Hvis Movia modtager tilbagemelding angående eventuelle ønsker om skift fra HVO til alm diesel senest samtidig med trafikbestillingen med udgangen af oktober 2022, vil skiftet fra HVO til konventionel diesel kunne iværksættes primo 2023, og den økonomiske effekt vil kunne indregnes i Movias 2. behandlingsbudget for 2023 og dermed reducere kommunens/regionens løbende acontobetaling til Movia i 2023.

Hvis Movia modtager ønsker om skift fra HVO til konventionel diesel efter den 31. oktober 2022, vil ændringen tidligst kunne implementeres indenfor et par måneder, og den økonomiske effekt vil indgå i Movias samlede afregning for 2023, hvor eventuelle korrektioner vil blive udbetalt eller opkrævet i januar 2025.

Hvis Movia modtager ønsker om skift fra HVO til konventionel diesel efter den 31. oktober 2022, vil ændringen kunne implementeres indenfor et par måneder, og den økonomiske effekt vil indgå i Movias samlede afregning for 2023, hvor eventuelle korrektioner vil blive udbetalt eller opkrævet i januar 2025.

Administrationen ser tre mulige beslutninger i sagen:

1. At hvis der kan opnås enighed med Hørsholm og Rudersdal Kommuner, at buslinje 354 hurtigst muligt skal overgå konventionel diesel.
2. At Fredensborg Kommune ikke vil modsætte sig at buslinje 354 overgår til konventionel diesel, hvis Hørsholm og Rudersdal Kommuner har et ønske om dette.
3. At Fredensborg Kommune fastholder at der anvendes HVO i buslinje 354

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Ændringer i udgiften til busdrift håndteres i forbindelse med budgetrevisioner.

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

### **Byrådets arbejdsgrundlag**

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

### **FNs verdensmål**

7. Bæredygtig energi

13. Klimaindsats

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Indstilling**

1. At udvalget beslutter grundlaget for at administrationen kan gå i dialog med de øvrige kommuner og Movia om et fremtidigt brændstof på buslinje 354.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Vedtager at fastholde biodiesel som brændstof på buslinje 354.

# Punkt 147: Orientering om seniorbofællesskaber og kommunens muligheder for at fremme dem

21/6787

## Beslutningstema

Der orienteres om mulighederne for etablering af seniorbofællesskaber i Fredensborg Kommune.

## Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet har med vedtagelsen af Bolig-, Arkitektur- og Ejendomspolitikken i 2020 og det nyeste budgetforlig for 2023-26 besluttet, at man ønsker at skabe gode boligmuligheder for alle herunder også seniorenede boliger og seniorbofællesskaber. Kommunens befolkningsprognose viser en markant stigning i gruppen af seniorer i kommunen, i særdeleshed borgere over 80 år, og der er en stor efterspørgsel efter boliger til disse grupper. Senioregnede boliger og seniorbofællesskaber er med til at understøtte, at kommunens borgere kan bo så længe som muligt i eget hjem, også med eventuelle funktionsnedsættelser.

Hvad er et seniorbofællesskab

Et seniorbofællesskab er seniorenede boliger, hvor beboerne indgår i et forpligtende fællesskab baseret på forskellige aktiviteter. Oftest er der fælles udendørs arealer, fælleshus og eventuelt andre fælles faciliteter i tilknytning til et seniorbofællesskab. Der findes forskellige varianter af seniorbofællesskaber i forskellige størrelser, der organiserer sig på hver deres måde. I Fredensborg Kommune findes eksempelvis det almene seniorbofællesskab "Strædet" i Humlebæk med 18 boliger. Det private seniorbofællesskab Kongeparken i Fredensborg har til sammenligning 67 boliger når det er fuldt udbygget. Oftest er et seniorbofællesskab forbeholdt personer over 50-55 år uden hjemmeboende børn. Generelt anbefales det, at seniorbofællesskaber hovedsageligt placeres nær offentlig transport og indkøbsmuligheder for at fremme beboernes mulighed for at klare dagligdagens gøremål uden at være afhængig af en bil.

Undersøgelser har vist, at et fællestæk ved seniorbofællesskaberne er, at boligformen ofte øger trygheden for den enkelte beboer og er med til at forebygge ensomhed. Livskvaliteten i seniorbofællesskaber opleves derfor som værende højere end beboere der bor i egen bolig.

Realdania har bl.a. lavet en række analyser på området og de peger på at beboere i seniorbofællesskaber medfører laverer kommunal udgifter til pleje mv. og der er indikationer af at beboere i seniorbofællesskaber i mindre grad bor i særlige boliger for ældre (plejehjem, beskyttede boliger). Der er særligt tre forhold der generelt gør sig gældende i forhold til kommunens sparede udgifter ved seniorbofællesskaber:

1. Produktivitetsstigning i form af besparelse på transporttid for omsorgspersonale ved at de ældre bor geografisk nær hinanden.
2. Reduktion i behovet for hjemmehjælp ved at fællesskabsinitiativer fordrer at naboer hjælper hinanden med mindre praktiske gøremål, der ellers krævede hjemmehjælp.
3. Mere effektiv indretning af ældreboliger, der gør ældre mere selvforsørgende.

Hvad kan byrådet gøre for at få flere seniorbofællesskaber til kommunen

Grundlæggende er der to overordnede tilgange til etableringen af seniorbofællesskaber. Man kan kalde dem for "græsrodderne" og "ejendomsselskaberne". Græsrodderne henviser til, at en gruppe seniorer går sammen om at etablere et bofællesskab med henblik på at flytte ind selv. Ejendomsselskaberne er, når en privat udvikler eller et alment boligselskab opfører seniorenede boliger med tilhørende fælles faciliteter med henblik på at sælge eller leje boligerne ud. I nogle tilfælde ansætter private ejendomsselskaber desuden en person, der hjælper med at planlægge og facilitere de fælles aktiviteter for bofællesskabets beboere.

Der er ikke hjemmel i planloven til at udlægge arealer der er forbeholdt en bestemt gruppe brugere eller beboere i hverken kommuneplan eller lokalplaner. Det indebærer, at byrådets handlemuligheder for at sikre seniorbofællesskaber er begrænsede.

En mulighed er gennem salg af kommunale ejendomme eller byggegrunde hvor man arbejder med udbudsbetingelser der kan sikre at der etableres et seniorbofællesskab i det færdige projekt. Det kunne fx være på arealer i Humlebæk Syd, Nivå Bymidte eller Cirkuspladsen i Humlebæk.

En anden mere indirekte mulighed er at tillade private udviklere at skabe boligbyggeri med en volumen der understøtter etableringen af seniorbofællesskaber, der oftest skabes i etagebyggeri på 3 eller flere etager.

En sidste mulighed er at føre en dialog med de almene boligselskaber om hvorvidt de kan skabe et seniorbofællesskab på én af deres ejendomme fx gennem fortætning. Det vil forudsætte at kommunen stiller med grundkapitalen som pt udgør op mod 10 % af byggesummen.

Derudover kan byrådet søge at skabe nogle generelle rammer, der kan gøre det attraktivt at etablere seniorbofællesskaber i kommunen. Det kan eksempelvis være med vejledning og inspiration til ”græsrodderne” om, hvilke skridt man skal igennem for at etablere et seniorbofællesskab, en let tilgængelig oversigt over kommunale grunde der er til salg. Administrationen tager allerede nu en dialog med interesserede private udviklere, der ønsker at bygge boliger i kommunen om mulighederne for at opføre seniorboliger.

Politisk behandling indtil nu

Under overskriften ”Boliger for alle” i budgetforlig 2021-2024 besluttede Byrådet at fremlægge en oversigt over arealer, som er egnet til, at der kan etableres seniorenede boliger og seniorbofællesskaber. Beslutningen tog sit udspring i Byrådets Bolig-, Arkitektur- og Ejendoms politik, der blev vedtaget i juni 2020. Oversigten over egnede arealer til seniorbofællesskaber og seniorenede boliger blev udarbejdet i samarbejde med Seniorrådet og Ældresagen Fredensborg. Byrådet besluttede den 21. juni 2021 ”at tage udkastet til efterretning, idet byrådet bemærker, at der ikke er taget konkret stilling til placering af seniorboliger og seniorbofællesskaber.”

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## **Retsgrundlag**

Planloven

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

Etableringen af seniorbofællesskaber er i overensstemmelse med FN's verdens mål nr. 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund samt byrådets Bolig-, Arkitektur- og Ejendoms politik ”Bygninger og byrum skaber liv”

## **Kompetence**

Byrådet.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Anbefaler administrationens indstilling, idet udvalget samtidig fremhæver at der med budgetforlig 2023-2026 er aftalt at der skal ”udpeges mulige områder, herunder eksisterende bygninger, som er velegnede til seniorbofællesskaber og der arbejdes for en realisering heraf”.

## **Bilag**

Høringssvar sag 147 om seniorbofællesskaber fra Seniorrådet

# Punkt 148: Orientering om ladestandardrådgivning til boligsammenslutninger og virksomheder

22/3200

## Beslutningstema

Orientering om de foreløbige resultater af at tilbyde virksomheder og boligsammenslutninger ladestandardrådgivning.

## Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Trafik- & Klimaudvalget besluttede d. 7. marts 2022, at Fredensborg Kommune skal igangsætte en ny rådgivende indsats, som skal hjælpe virksomheder og boligsammenslutninger i Fredensborg Kommune med at opsætte ladestandere til elbiler, jf. sag nr. 22/3200. Udvalget bevilgede 300.000 kr. til indsatsen i 2022-2023 fra deres pulje til grønne initiativer.

Fredensborg Kommune indgik efter tilbudsindhentning i april-maj en aftale med en uvildig rådgiver d. 25. maj 2022. Rådgiveren besøger interesserede virksomheder som ønsker hjælp til at opsætte ladestandere til deres medarbejdere og som vil åbne standerne for alle uden for åbningstid. Det samme gælder bolig- og grundejerforeninger, som har et større fælles parkeringsareal, hvor en fælles ladestander kan være aktuel. Rådgiveren afsøger, hvor stor interessen er for at sætte ladestandere op, samt hvor langt de er i processen. Herefter går rådgiver ud og efterspørger tilbud på vegne af virksomheder og boligforeninger.

### Orientering om tilbud om rådgivning

Fredensborg Kommune udsendte d. 13. juni 2022 et brev med tilbud om rådgivning til i alt 111 virksomheder. Virksomhederne der har fået tilbuddet sendt direkte har mere end 10 ansatte, da de forventes at have et større parkeringsareal, hvor der kan opsættes ladestandere. Alle virksomheder kan melde sig til ordningen på kommunens hjemmeside.

Derudover udsendte kommunen d. 9 juni 2022 samme brev til i alt 118 boligsammenslutninger, herunder kommunens grundejerforeninger, andelsforeninger og ejerforeninger. Derudover deltager rådgiveren på Fredensborg Kommunes styringsdialog møder med de almene boligforeninger i kommunen. På styringsdialog mødet holder rådgiver et oplæg om fremtidige forventninger til ladeinfrastruktur og videreformidler tilbuddet om en besigtigelse. Indtil videre er der afholdt 5 styringsdialogmøder med almene boligforeninger før sommerferien, og der er planlagt op til 7 møder i efteråret 2022.

### Hvad indebærer rådgivningen?

Et rådgivningsforløb inkluderer, at rådgiver besigtiger lokationen og elinstallationer. I forbindelse med den fysiske besigtigelse, afholdes et møde på 1 til 2 timer. Efter besøget får foreningen eller virksomheden tilsendt et oplæg, som opsummerer de vigtigste pointer.

### Herunder:

- Svar på, hvor mange ladere, der skal bruge nu og i fremtiden
- En vurdering af, hvor strømmen skal trækkes fra
- Et realistisk budgetoverslag, som inkluderer alle etableringsomkostninger
- En grundig gennemgang af de forskellige løsningsmodeller og ladeoperatører på markedet med henblik på at finde den optimale løsning for virksomheden eller foreningen.
- Rådgivning om, hvordan etableringsomkostningerne kan refinansieres/tilbagebetales
- Udarbejdet udbudsmateriale til tilbudsgiver
- Gennemgang, vurdering, og sammenligning af indhentede tilbud.

### Foreløbige resultater

Effekten af indsatsen evalueres i december 2023, da det kan tage lang tid fra rådgivning til, at ladestanderen er opsat. De foreløbige resultater oplistes dog nedenfor.

I alt 18 er tilmeldt rådgivningsordningen indtil videre:

- 4 virksomheder
- 3 andelsforeninger
- 1 ejerforening

- 10 grundejerforeninger

Alle har modtaget den indledende rådgivning og 3 har modtaget tilbud på ladestandere. Mange af boligsammenslutningerne forventer at lægge et forslag om opsætning af ladestandere op til generalforsamlingen inden de går videre med en tilbudsindhentning.

I løbet af efteråret 2022 vil Fredensborg Kommune igen gøre en indsats for at hverve flere interesserede boligsammenslutninger og virksomheder til at deltage i rådgivningsforløbet.

## **Bevilling**

Indsatsen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

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

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

13. Klimaindsatsen

17. Partnerskaber for handling

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- & Klimaudvalget.

## **Kommunikation**

I efteråret 2022 vil Fredensborg Kommune igen kommunikere om tilbuddet. Det forventes blandt andet, at der indsættes en annonce i lokalavisen UgeNyt, som skal reklamere for ladestandardrådgivningen.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

# Punkt 149: Orientering om status på A6

22/1130

## Beslutningstema

Formanden har på udvalgets vegne bedt om en sag, der belyser status i forhold til statsvejen A6 gennem Fredensborg.

## Sagsfremstilling og økonomi

A6 er en statsvej

A6 er en statsvej. Det indebærer, at det er Vejdirektoratet, der er Vejmyndighed og dermed Vejdirektoratet der har ansvar for de forhold, der påhviler en Vejmyndighed, herunder trafikikkerhed, trafikafvikling, støj mv. Det er også Vejdirektoratet, der beslutter ændringer på statsvejen herunder eventuel skiltning og afmærkning efter godkendelse fra politiet og de bestemmelser der gælder her for.

Kommunen har som vejmyndighed for de kommunale veje, der krydser A6, samarbejde med Vejdirektoratet om diverse løbende sager. Det kan være overkørsler, prioritering i signalanlæg, driftsforhold mv. Aktuelt har Vejdirektoratet involveret kommunen i deres undersøgelse af muligheden for at etablere signalanlæg i krydset ved Jernbanegade grundet i ulykker med lette trafikanter i rundkørslen i krydset.

Modulvogntog på A6

I 2014 foreslog Vejdirektoratet, at A6 blev indrettet til at kunne afvikle modulvogntog. Efterfølgende har staten givet kommunen mulighed for, at afklare om modulvogntog i stedet kan dirigeres ad Helsingørmotorvejen og Isterødvejen. Det fordrer at Hillerød og Hørsholm kommuner, er indforstået hermed, da de også er Vejmyndighed for Isterødvejen. Hillerød har givet tilsagn om dette, mens Hørsholm har stillet som forudsætning, at Isterødvejen overtages af staten. Vejdirektoratet og Transportministeren har afvist dette. Administrationen er pt. i gang med at undersøge muligheden for at komme Transportministerens forbehold i møde, samt i hvilket omfang der i forlængelse heraf er grundlag for at arbejde videre med muligheden.

Analysen af trafikken på A6

I 2018 gennemførte administrationen efter politisk ønske, en analyse af trafikken på A6. Analysen var grundlag for borgermøde mm. Analysen omfattede blandt andet mængden af gennemkørende trafik, hastighed, ulykker, støj mv. Analysen viste blandt andet at den gennemkørende trafik udgør hhv. 71 – 77% for personbiler og 81 – 88% lastbiler.

Vejdirektoratet har desuden lavet analyser på strækningen. Vejdirektoratets analyser viser, at kun 20% af trafikken med tunge køretøjer er gennemkørende. Forskellen skyldes, at Vejdirektoratet har lagt tællesnittet på A6 ved kommunegrænserne til Helsingør og Hillerød, mens kommunen har talt den gennemkørende trafik ved bygrænsen til Fredensborg.

Vejdirektoratet har én tællestation på A6 i Fredensborg by. Vejdirektoratet oplyser at gennemsnitshastigheden over døgnet her er målt til 41,8 km/t, hvilket er mere end 8 km/t (20 %) under den generelle hastighedsbegrænsning på 50 km/t. På andre hovedlandeveje i byzone ses ofte gennemsnitshastigheder over 50 km/t. Vejdirektoratet oplyser desuden, at både ved Brunbjerg og Kratbjerg ligger de målte gennemsnitshastigheder tæt på de gældende hastigheds-begrænsninger, henholdsvis med 78,4 km/t (80 km/t hastighedsbegrænsning) ved Brunemark og 71,0 km/t (70 km/t hastighedsbegrænsning) ved Kratbjerg. De eksisterende hastighedsmålinger viser ikke generelle hastighedsproblemer på de tre lokaliteter.

Vejdirektoratet har besluttet at gennemføre nye trafiktællinger og hastighedsmålinger på to lokaliteter øst for Fredensborg, henholdsvis på strækning med lokal 60 km/t hastighedsbegrænsning øst for byzone og på strækning vest for Veksebovej med generel 80 km/h hastighedsbegrænsning.

De nye tællinger/målinger skal belyse forholdene nærmere på strækningen nordøst for Fredensborg.

Scenarier

I forbindelse med analysen i 2018 fik kommunen undersøgt forskellige scenarier for trafikken på A6. Scenarierne blev beregnet i kommunens trafikmodel.

Det ene scenarie omfatter hastighedsbegrænsning på A6 svarende til 40 km/t igennem Fredensborg og 70 km/t på flere øvrige dele af A6 øst og vest for byen. Desuden indeholdt scenariet at Isterødvejen blev opgraderet til 2+1-vej.

Konsekvensen af dette scenarie vil ifølge beregningerne indebære 1000 – 2000 færre biler igennem Fredensborg. Trafikken vil stige nogenlunde tilsvarende på Isterødvejen. Desuden forventes trafikken at stige med lidt over 1000 køretøjer på Humlebækvej og ca. 500 køretøjer gennem Avderød og Karlebo.

Det andet scenarie er en forlængelse af Overdrevsvejen syd om Fredensborg. Det vil i følge beregningerne reducere trafikken gennem Fredensborg med 3.000 – 4.000 køretøjer. Desuden reduceres trafikken med ca. 1000 køretøjer på Humlebækvej, ca. 1.200 køretøjer på Fredensborg Kongevej, og med mindre reduktioner på flere af de mindre veje på landet. Trafikken på Overdrevsvejens forlængelse forventes at få en trafikmængde på ca. 9.000 køretøjer.

Det blev desuden undersøgt mulighederne i et ejerskifte i form af, at kommunen overtager A6. Det er vurderingen, at kommunen i givet fald jf. Vejloven, vil være forpligtet til at opretholde vejens serviceniveau.

#### Trafikgruppens forslag

Trafikgruppen i Fredensborg, som er en lokal interesseorganisation i Fredensborg, har foreslået at tung trafik med skiltning anbefales, at køre uden om Fredensborg, at området der er skiltet som tættere bebygget område udvides, (underforstået en nedsættelse af hastighedsgrænsen øst og vest for byen til 50 km/t), at hastigheden sænkes generelt på A6 samt, at der indføres automatisk hastighedskontrol på A6.

Vejdirektoratet har modtaget Trafikgruppens forslag og har besluttet at lave en række supplerende tællinger, hvorefter de vil invitere trafikgruppen og administrationen til at møde. De forventede at tællingerne blev angiveligt foretaget i efteråret. Administrationen har rykket Vejdirektoratet for status.

Administrationen bemærker til Trafikgruppens forslag, at det for så vidt angår hastighedsnedsættelserne, i nogen grad svarer til det scenarie, som administrationen har undersøgt i 2018 og som vil medføre øget trafik på nogle af de lokale kommunale veje, som ikke er indrettet hertil, og hvor den flyttede trafik ligeledes må forventes at medføre gener for de omkringboende. Administrationen er øvrigt opmærksom på, at hvis Vejdirektoratet beslutter at omdirigere den tunge trafik uden om Fredensborg, bør de i givet fald sikre, at det ikke medfører øget trafik med tunge køretøjer på kommunale veje som ikke er indrettet hertil. Vedrørende forslaget om automatisk hastighedskontrol, er det i givet fald politiet som foranstalter dette.

#### Midler afsat til A6

Af budgetforliget 2022 – 2025 fremgår under overskriften 6.5 Bedre trafiksikkerhed, at ”De stigende trafikmængder på hovedvej A6 som skærer tværs igennem Fredensborg by belaster trafiksikkerheden og udgør en støjmæssig gene for borgerne i Fredensborg. Der er ikke udsigt til på kort sigt, at nye linjeføringer vil afhjælpe udfordringerne. Forligspartierne ønsker at forbedre trafiksikkerheden i Fredensborg by og afsætter derfor midler til både nye skilte og flytning af byskilte samt opsætning af hastighedstavler. Det skal nedbringe hastigheden og den tunge gennemgående trafik på strækningerne ind og ud af byen.” I budgetaftalen 2022 – 2025 er konkret afsat 200.000,- kr. på anlægsbudgettet til indsatsen.

Administrationen foreslår, at der tages kontakt til Vejdirektoratet med baggrund i den politiske indstilling vedrørende trafikken på A6, og om kommunens villighed til at finansiere indsatser, som beskrevet i budgetforliget.

#### Sagsbehandling siden den 2. februar 2022

- Den 17. januar holdt administrationen møde med en person som har viden om transportbranchen, med henblik på at drøfte erhvervmæssige behov i forhold til opklassificering af Isterødvejen. Argumenter fra denne dialog indgår blandt andet i dialog med Vejdirektoratet og Transportministeren om opklassificering af Isterødvejen.
- Den 11. februar sendte Borgmesteren et brev til den nye Transportminister vedrørende ønsket om at opklassificere Isterødvejen til Statsvej. Brevet er en opfølgning på møde med den tidligere Transportminister.
- Vejdirektoratet har lavet tællinger mm. på A6 og har meddelt at de vil invitere kommunen og trafikgruppen til møde om resultaterne mm. Administrationen afventer pt. invitation fra Vejdirektoratet. I dialogen med Vejdirektoratet drøftes efter udvalgets ønske også trafikken i krydset A6/Kratbjerg vest for Fredensborg.

Sagsbehandling siden den 7. marts 2022

- Transportministeren har svaret på kommunens brev vedrørende opklassificering af Isterødvejen. Transportministeren afviser at opklassificere Isterødvejen. Borgmesteren har intention om, at svare Transportministeren med et opfølgende brev indeholdende en gentagelse af de argumenter som medførte at den tidligere Transportminister udtrykte en forståelse for en eventuel opklassificering.
- Vejdirektoratet er vendt tilbage med mulige datoer for møde mellem Vejdirektoratet, Trafikgruppen og kommunens administration. Inden mødet med Vejdirektoratet mødes administrationen med trafikgruppen fra Fredensborg.
- Trafikgruppen har anmodet om foretræde for Plan-, Miljø og Klimaudvalget til mødet den 4. maj.

Sagsbehandling siden den 4. april 2022

- Borgmesteren har den 11. april 2022 sendt brev til Transportministeren vedrørende opklassificering af Isterødvejen til statsvej. Brevet indeholder supplerende argumentation for en statslig overtagelse, samt kommentering af bemærkninger i Transportministerens brev.
- Administrationen har den 4. april 2022 holdt møde med Trafikgruppen fra Fredensborg. Administrationen har på mødet blandt andet redegjort for metoder til trafiktælling og om administrationens rolle i forhold til Vejdirektoratet der er myndighed på A6.
- Trafikgruppen har pt. udsat deres planlagte møde med Vejdirektoratet. Administrationen forventer at deltage i mødet med input om kommunens ønsker og forbehold.
- Vejdirektoratet har den 22. april sendt et notat til Trafikgruppen om deres gennemførte trafikmålinger på A6.

Sagsbehandling siden den 4. maj 2022

- Trafikgruppen havde foretræde for udvalget på mødet den 4. maj 2022 og fremlagde 4 ønsker: 1. At der fortsat arbejdes med sagen. 2. At der redegøres for forskelle i vejdirektoratets og kommunens trafikanalyser. 3. At Miljøministeriets test af røg og støj inddrages i arbejdet. Og 4. At kommunen laver en landsdækkende analyse af, hvilke byer af Fredensborgs størrelse som ikke har en omfartsvej.
- På udvalgs mødet redegjorde administrationen for forskellen i Vejdirektoratets og kommunens analyser. Forskellen skyldes blandt andet at vejdirektoratet tæller gennemkørende trafik over kommunegrænsen, mens kommunen har talt omkring bygrænsen.
- Der er efter administrationens vidende ikke truffet ny aftale om møde mellem Vejdirektoratet og Trafikgruppen. Administrationen forventer at deltage i mødet med input om kommunens ønsker, muligheder for medfinansiering og eventuelle forbehold.

Sagsbehandling siden den 31. maj 2022

- Vejdirektoratet er i gang med opmåling af rundkørslen ved Jernbanegade med henblik på projektering af nyt signalanlæg i krydset. Hensigten er at forbedre sikkerheden i krydset. Der fremlægges separat orienteringspunkt herom.
- Formandskabet har holdt møde med trafikgruppen den 21. juni 2022. På mødet blev der drøftet muligheden for at Moe, som har lavet kommunens trafikanalyse i 2018 inviteres til at forholde sig til en række tekniske spørgsmål fra trafikgruppen forud for mødet med Vejdirektoratet. Formandskabet har desuden tilkendegivet overfor trafikgruppen, at de ønsker at deltage i mødet med Vejdirektoratet sammen med administrationen.
- Trafikgruppen har meddelt Vejdirektoratet at de først ønsker at holde møde med dem, når der har været møde i udvalgt om ovenstående.
- Trafikgruppen ønskede på mødet med formandskabet en tilkendegivelse af Byrådets støtte til deres forslag om en midlertidig løsning. En sådan fremgår allerede af sagsteksten ovenfor, hvor det citeres at partierne bag det gældende budgetforlig 2022 – 2025 er enige om at ” De stigende trafikmængder på hovedvej A6 som skærer tværs igennem Fredensborg by belaster trafiksikkerheden og udgør en støjmæssig gene for borgerne i Fredensborg. Der er ikke udsigt til på kort sigt, at nye linjeføringer vil afhjælpe udfordringerne. Forligspartierne ønsker at forbedre trafiksikkerheden i Fredensborg by og afsætter derfor midler til både nye skilte og flytning af byskilte samt opsætning af hastighedstavler. Det skal nedbringe hastigheden og den tunge gennemgående trafik på strækningerne ind og ud af byen.”
- Trafikgruppens notat af 11 juli 2022 om ”Trafikgruppens ønske om relevante trafiktællinger på rute 6 gennem Fredensborg by efter fælles accepterede standarder”. Notatet vedlægges som bilag.

#### Sagsbehandling siden 10. august 2022

- Administrationen har skrevet til Trafikgruppen vedrørende drøftelserne på seneste udvalgsmøde, herunder at kommunen forud for mødet med Vejdirektoratet gerne deltager i et formøde med Trafikgruppen med henblik på at belyse spørgsmål omkring trafiktællinger mv. Administrationen har desuden oplyst om udvalgets beslutning i sag en om rundkørsel på A6, at kommunen vil henvende sig til Transportministeren vedrørende ønske om en analyse af, hvorledes trafikmængden og generne herfra kan reduceres.
- Vejdirektoratet har skrevet til Trafikgruppen og erindret om et teknisk notat, der redegør for deres målemetoder og resultater af trafikken på A6, at de gerne fremsender deres konkrete målinger. Desuden skriver Vejdirektoratet, at det er deres opfattelse at initiativ til møde med mellem Vejdirektoratet, kommunen og Trafikgruppen pt. ligger i Trafikgruppen. Vejdirektoratets skrivelse er et svar til Trafikgruppen på en række spørgsmål.

#### Sagsbehandling siden 7. september 2022

- Formandskabet har modtaget brev fra Trafikgruppen med en række spørgsmål som de ønsker afklaret, samt input til mulige mødedatoer. Der udarbejdes svar i samarbejde med administrationen.
- Vejdirektoratet har fået midler til at etablere supercykelsti langs A6 mellem Helsingør og Hillerød. Det medfører blandt andet at der skal anlægges enkeltrettede stier i Fredensborg kommune til grænsen mod Hillerød, hvor der i dag kun er kantbane, samt at der anlægges dobbeltrettede cykelsti omkring Kvistgård i Helsingør kommune. I

Fredensborg by skal der projekteres tiltag for cyklisterne igennem krydsene, herunder også det kommende signalanlæg ved Jernbanegade.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje  
Færdselsloven

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

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

## **FNs verdensmål**

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

## **Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning**

Sagen skal ikke evalueres.

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## **Elektroniske bilag**

Trafikgruppens notat af 11 juli 2022 om "Trafikgruppens ønske om relevante trafiktællinger på rute 6 gennem Fredensborg by efter fælles accepterede standarder

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2022**

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget ønsker at følge sagen tæt - især ift. fremdriften for de mulige tiltag på A6 som Trafikgruppen har fremsat over for Vejdirektoratet.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 07-03-2022**

Orientering tages til efterretning. Der afholdes snarest møde mellem administrationen og Trafikgruppen.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-04-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 04-05-2022**

Orientering tages til efterretning. Udvalget ønsker fortsat at følge sagen og håber på et godt samarbejde mellem parterne, således at trafikken på A6 kan blive fredeliggjort efter den model som nu fremlægges Vejdirektoratet.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 31-05-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-08-2022**

Orienteringen taget til efterretning, idet udvalget ønsker mødet mellem Vejdirektoratet, Vejgruppen og kommunen prioriteret.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 07-09-2022**

Orienteringen tages til efterretning idet udvalget prioriterer at Vejgruppens møde bliver afholdt.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Orienteringen tages til efterretning, idet udvalget samtidig bemærker, at de ser frem til at Trafikgruppen som næste skridt, tager initiativ til det aftalte møde med Vejdirektoratet, hvor Fredensborg Kommune tidligere har tilkendegivet at deltage.

### **Bilag**

Vurdering\_trafikanalyser\_juli\_2022.pdf

# Punkt 150: Sager på vej per 3. oktober 2022

21/32099

## Beslutningstema

Der orienteres om sager på vej til Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## Sagsfremstilling og økonomi

Følgende sager forventes behandlet på kommende udvalgs møder:

November

- Status NSPV
- Planmæssige rammer for Kokkedal Bymidte Nord
- Beslutning om biogas skal erstatte naturgas

Senere

- Sag om ladestandere.
- Orientering om Humlebæk Syd

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

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

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022

Orienteringen tages til efterretning. Hastighed på Peder Mads Strand tilføjes til november.

## **Punkt 151: Orientering per 3. oktober 2022**

21/32095

### **Sagsfremstilling og økonomi**

Orientering om Planklagenævnsafgørelse i Sletten Fiskerleje

Fredensborg Kommune gav den 7. februar 2022 mindre dispensationer fra lokalplan nr. H19 for Sletten Fiskerleje til en om- og tilbygning af et enfamiliehus, GI Strandvej 129.

En beboer i Sletten har klaget over Kommunens afgørelse om dispensation til Planklagenævnet, og klagede endvidere over, at den naboretlige tålegrænse blev overskredet.

I afgørelsen af den 16. september 2022 stadfæster Planklagenævnet kommunens afgørelse om dispensation.

Planklagenævnet oplyser endvidere, at forhold vedrørende den naboretlige tålegrænse ikke er et retligt- eller planmæssigt forhold og henviser klager til et privatretligt søgsmål.

Orientering om Energitjek til private husejere 2022

Ikke mindst som følge af de stigende energipriser, er tilbuddet om energitjek til private husejere blevet utroligt populært i 2022. Det har medført, at efterspørgslen er markant højere end forudset og end tidligere år.

Ved at disponere op til kr. 300.000 fra Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets pulje til klimasikringstiltag kan der gennemføres yderligere energitjek til husejere i Fredensborg Kommune i 2022.

Husejere, som enten bor i et område helt uden for Norfors udrulningsområde eller i et af de områder, der ifølge planen ”ikke får fjernvarme i nærmeste fremtid” vil blive prioriteret.

### **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Punkt 152: Digitalt underskriftsblad den 3. oktober 2022**

21/30654

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-10-2022**

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.