

REFERAT Infrastruktur- og Teknikudvalget d. 28-01-2020

Mødedato Tirsdag d. 28. januar 2020 kl. 17:30

Mødested Lilletrommen

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

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Træffetid.....	4
Finansiering af den fremadrettede udbedring i fejlkoblingsprojektet.....	5
Status for økonomien i fejlkoblingsprojektet.....	8
Høring af Movias mobilitetsplan 2020.....	10
Dispensation fra vejbyggelinje langs Kongevejen.....	13
Godkendelse af trafiksaneringsprojekt på Solvangsvej i Humlebæk.....	15
Godkendelse af kollektiv varmforsyning af Teglsøerne - Nivå.....	18
Nyt busstoppested til plejecenter på Teglgårdsvej.....	23
Orientering om trafiksanering på Kirkeltevej.....	26
Orientering om udvidelse af Parkeringsplads nord for Humlebæk kro.....	28
Sager på vej 28. januar 2020.....	30
Orientering per 28. januar 2020.....	31

Punkt 10: Godkendelse af dagsorden

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Dagsordenen godkendt.

Punkt 11: Træffetid

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Ingen mødt.

Punkt 12: Finansiering af den fremadrettede udbedring i fejlkoblingsprojektet

11/25622

Beslutningstema

Beslutning om finansiering af den fremadrettede udbedring af fejlkoblinger fundet i fejlkoblingsprojektet i form af myndighedsbehandling og afsluttende TV inspektion.

Sagsfremstilling og økonomi

Fejlkoblingsprojektet

Fejlkoblingsprojektet blev besluttet af Byrådet ved vedtagelse af Spildevandsplan 2011-2020. Fredensborg Forsyning og Fredensborg Kommune har derfor i perioden 2014-16 opsporet fejlkoblinger på kloaksystemet på ca. 3.000 ejendomme. Opsporingen skulle klarlægge om spildevand var koblet til regnvandskloakken, og/eller om regnvand var koblet til spildevandskloakken. Resultatet af projektet viste fejl på ca. 10 % af de opsporede ejendomme, som har igangsat en omfattende myndighedsbehandling, idet fejlkoblinger er ulovlige iht. miljøbeskyttelsesloven. Det er kloakkens ejer, der har ansvar for at udbedre dem. Se mere om resultatet af projektet på Plan-, Klima- og Miljøudvalgets møde den 7. februar 2017.

Kommunens økonomi i projektet indtil nu

Der har siden 2012 være brugt 8,7 mio. kr. på opsporing og udbedring af fejlkoblinger. Projektet er gennemført som et anlægsprojekt og forventes regnskabsafsluttet i 2020.

Politisk beslutning om finansiering af udbedring af fejlkoblinger 2017-19

Sagen "Resultat og status for opsporing og udbedring af fejlkoblinger på kloaksystemet" blev behandlet i Plan-, Miljø og Klimaudvalget den 10. maj 2017 og Økonomiudvalget den 22. maj 2017. Udvalgene fik herunder forelagt fejlkoblingsprojektets økonomi og administrationens fremadrettede indsats for udbedring af fejlkoblinger hos berørte ledningsejere. I den forbindelse vurderede administrationen, at udbedring af fejlkoblinger, herunder supplerende undersøgelser og myndighedsbehandling, ville være næsten afsluttet efter 3 år, dvs. ved udgangen af 2019. Økonomiudvalget besluttede at afsætte 433.000 kr. pr. år i perioden 2017-2019 af projektets økonomi til opfølgningen.

Status for udbedring af fejlkoblinger ved udgangen af 2019

Infrastruktur og Teknikudvalget blev den 2. december 2019 orienteret om status for myndighedsbehandlingen. Det fremgår af orienteringen, at der siden 2017 er foretaget sagsbehandling af de ca. 250 fundne fejlkoblinger og at under halvdelen af sagerne er afsluttede (ca. 105 sager) på de 3 år.

Myndighedsarbejdet tager væsentlig længere tid end forventet pga. ledningsejerne i over 50 % af sagerne ikke overholder tidsfrister for lovliggørelse af deres kloak. Det betyder, at administrationen bruger tid på opfølgning af sagerne og på besvarelse af henvendelser og klagesager fra private, som ønsker at undgå at udbedre deres fejlkoblinger på kloaksystemet.

Endvidere er der brugt ressourcer på at afklare i samarbejde med Forsyningen, om fejlkoblingerne ligger på private ledningsejere eller Forsyningen. Dette arbejde pågår, idet der fortsat er 30 ejendomme, hvor ejerskabet til fejlkoblingen ikke kan fastslås uden en TV inspektion. Den afsluttende TV inspektion forventes igangsat i løbet af foråret.

Vurdering af ressourcebehov til den fremadrettede udbedring af de fundne fejlkoblinger

Administrationen forventer, at det tager yderligere 5 år at afslutte de sidste ca. 140 sager. Det forventes, at de resterende sager bliver administrativt tungere at løse end de første, da fristen ikke er overholdt, og der skal følges op med påbud og øvrig myndighedsarbejde.

Ud over omkostninger til myndighedsbehandlingen er der behov for at reservere midler til den afsluttende TV inspektion af de ca. 30 kloakker, hvor der er uklarhed af om fejlen ligger i Forsyningens kloak eller i den private kloak.

Omkostningen til TV inspektionen skønnes at være 6.000 kr. pr. ejendom, dvs. i alt 200.000 kr. Det er aftalt med Forsyningen, at såfremt TV inspektionen viser, at fejlkoblingen ligger på Forsyningens kloak, afholder Forsyningen udgiften til TV inspektionen. Hvis den viser fejl på privat kloak afholder kommunen udgiften.

På denne baggrund er der behov for stillingtagen til finansiering af den fortsatte myndighedsbehandling og den afsluttende TV inspektion i samarbejde med Forsyningen, idet der ikke er midler på anlægsprojektet, jf. anden sag på nærværende møde om fejlkoblingsprojektet.

Finansiering af omkostninger til udbedring 2020-2024

Med en fortsat årlig bevilling på 433.000 kr. om året til opfølgning vil der i årene 2020-2024 være et behov for i alt 2.165.000. kr. til opfølgning og udbedring af fejlkoblinger. Det årlige beløb på 433.000 kr. svarer til beløbet, som administrationen har brugt til sagsbehandling i årene 2017-2019, og som var indeholdt i fejlkoblingsprojektet.

Dertil er der behov for at reservere midler til TV inspektion af de ca. 30 fejlkoblinger, hvor der er uklarhed om ejerskabet. Administrationen vurderer, at 150.000 kr. må være tilstrækkeligt.

Forventede udgifter 2020-2024

1.000 kr.	2020	2021	2022	2023	2024	Total 2020-2024 I alt
Sagsbehandling til udbedring af fejlkoblinger	433	433	433	433	433	2.165
Tv-inspektion med Fredensborg Forsyning A/S	150	0	0	0	0	150
I alt	583	433	433	433	433	2.315

Det foreslås at finansiere udgiften i 2020 og 2021 med de overskydende midler på anlægsprojektet til gennemførelse med budgetrevisionen per 31. marts 2020. Finansieringen af udgiften for årene 2022 til 2025 foreslås oversendt til budgetforhandlingerne.

Bevilling

Da de bevillingsmæssige konsekvenser gennemføres i forbindelse med den kommende budgetrevision og de kommende budgetforhandlinger, har nærværende sag ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

- Bekendtgørelse af lov om miljøbeskyttelse, nr. 1218 af 25. november 2019 (miljøbeskyttelsesloven).
- Bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelsesloven kap. 3 og 4, nr. 1317 af 4. december 2019.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål

6. Rent vand og sanitet

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

Kompetence

Byrådet.

Indstilling

1. At finansieringen af udgiften på 583.000 kr. i 2020 og 433.000 i 2021 indgår i budgetrevisionen per 31. marts 2020.
2. At udgiften foreslås finansieret af mindreforbruget på bevillingen til opsporing og udbedring af fejlkoblinger.
3. At finansieringen i for årene 2022-2024 oversendes til budgetforhandlingerne for 2022-2025.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Anbefaler administrationen indstilling. Udvalget betoner vigtigheden af at alle ejendomme fremadrettet kontrolleres.

Punkt 13: Status for økonomien i fejlkoblingsprojektet

11/25622

Beslutningstema

Status for fejlkoblingssagen, idet udvalget anmodes om at ændre tidligere beslutning om overførsel af 1,16 mio. kr. fra fejlkoblingsprojektet til kommunekassen til 1,11 mio. kr.

Sagsfremstilling og økonomi

Fejlkoblingsprojektet

Fejlkoblingsprojektet blev besluttet af Byrådet med vedtagelsen af Spildevandsplan 2011-2020. Fredensborg Forsyning og Fredensborg Kommune har derfor i perioden 2014-16 opsporet fejlkoblinger på kloaksystemet på ca. 3.000 ejendomme. Opsporingen skulle klarlægge om spildevand var koblet til regnvandskloakken, og/eller om regnvand var koblet til spildevandskloakken. Resultatet af projektet viste fejl på ca. 10 pct. af de opsporede ejendomme, som har igangsat en omfattende myndighedsbehandling. Se mere om resultatet af projektet af referat fra Plan-, Klima- og Miljøudvalgets møde den 7. februar 2017.

Politisk beslutning om anvendelse af restbevillingen i fejlkoblingsprojektet 2017-19

Økonomiudvalget besluttede den 22. maj 2017, at reducere budgettet til fejlkoblingsprojektet med 1,46 mio. kr., som blev besluttet prioriteret som følger:

- 0,3 mio. kr. blev overført til etablering af rundkørsel i Humlebæk: 0,3 mio. kr.
- 1,16 mio. kr. blev overført til kommunekassen: 1,16 mio. kr.

Ved en fejl blev de 1,16 mio. kr. ikke overført til kommunekassen i 2017.

Inklusive de 1,16 mio. kr. er projektets samlede budget for perioden 2012-2020 9,77 mio. kr. hvoraf der med udgangen af 2019 er brugt 8,66 mio. kr. svarende til et mindre forbrug på 1,11 mio. kr.

Ny beslutning om overførsel til kommunekassen

Det foreslås at restbudgettet på 1,11 mio. kr. lægges i kommunekassen og dermed 52.000 kr. mindre end tidligere besluttet. Bevillingen foreslås gennemført med Budgetrevisionen per 31. marts 2020.

Bevilling

Da de bevillingsmæssige konsekvenser sker med Budgetrevisionen per 31. marts 2020 har nærværende sag ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Miljøbeskyttelseslovens § 30

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål

6. Rent vand og sanitet

Byrådets arbejdsgrundlag

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

Kompetence

Infrastruktur og Teknikudvalget for så vidt angår fejlkoblingsprojektet. Økonomiudvalget for så vidt angår ændringer i bevillingsforhold.

Indstilling

1. At der overføres 1,11 mio. kr. til kommunekassen fra fejlkoblingsprojektets anlægskonto i stedet for 1,16 mio. kr.
2. At bevillingen sker med Budgetrevisionen per 31. marts 2020.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Anbefaler administrationens indstilling.

Punkt 14: Høring af Movias mobilitetsplan 2020

20/70

Beslutningstema

Godkendelse af høringsvar til Movias mobilitetsplan 2020.

Sagsfremstilling og økonomi

Movias Mobilitetsplan 2020 er sendt i høring. Kommunen har mulighed for at afgive høringsvar inden den 20. marts 2020.

Movias mobilitetsplan er en fælles plan for Movia, kommunerne og regionerne i Region Hovedstaden og Region Sjælland. Planen angiver, hvordan Movia sammen med kommunerne og regionerne, vil arbejde for at nå fælles mål i de kommende år. De fælles mål er; at flere bruger kollektiv transport, at den samlede transport bliver grønnere, og at hele hovedstadsområdet understøtter vækst og udvikling gennem kollektiv grøn mobilitet.

Planen er udarbejdet i henhold til Lov om trafikkselskaber, der fastlægger, at Movia mindst hvert fjerde år skal udarbejde en trafikplan. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutennettet og et flerårigt budgetoverslag. Movia har siden Trafikplan 2016 valgt at foretage et skift fra trafikplan til mobilitetsplan begrundet i de seneste års erfaringer med strategisk fokus på at forbedre borgernes samlede mobilitet. Gennem en bred tilgang til, hvad der skaber god mobilitet for borgerne, er arbejdet med at forbedre den kollektive transport udvidet til også at omfatte, hvordan borgerne let kommer til og fra den kollektive transport til fods eller med andre mobilitetsformer, samt at forbedre skift ved stoppesteder og større busterminaler og stationer.

Fire strategiske temaer

I forslaget til Mobilitetsplan 2020 lægges op til at fokusere på fire strategiske temaer:

1. Sammenhæng på tværs
2. Grøn og bæredygtig omstilling
3. Pendling til og fra arbejdspladser
4. Kollektiv mobilitet uden for de større byer.

Under hvert af disse fire temaer er der udarbejdet 3 indsatser/mål. Hver indsats eller mål indeholder en kort beskrivelse og kan ses nedenfor. En mere detaljeret baggrund for de enkelte indsatser og forslag til hvordan de kan opnås, er beskrevet i bilag ”Høringsversion Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020”.

1. Sammenhæng på tværs

1.1 Vi forbedrer det strategiske net

Få mere værdi ud af det eksisterende net og bidrag til at løse trængselsudfordringen ved at binde banerne sammen og styrke bussernes vej gennem trafikken.

1.2 Vi etablerer gode skift på stationer og busterminaler

Borgerne skal skifte mere for at få udbytte af investeringerne i kollektiv transport. Derfor skal stationer og busterminaler være nemme at komme til og overskuelige at navigere i, også når man ankommer til fods eller på cykel.

1.3 Vi sørger for god trafikinformation i realtid

Realtidsinformation giver den mest præcise information om den enkeltes rejse og giver tryghed og overblik, hvis rejsen gør knuder.

2. Grøn og bæredygtig omstilling

2.1 Vores busser er fossilfri i 2030, heraf er mindst halvdelen elbusser

Det foreslås, at Movia holder fast i, at busdriften skal være fossilfri i 2030, og at vi skærper målsætningen, så mindst halvdelen af driften sker med elbusser.

2.2. Vores flextrafik køres i elbiler senest i 2030

De nye lovregler vil betyde, at Movia skal omstille flextrafikken til el frem mod 2030. Det vil kræve store ændringer i tilrettelæggelsen af flextrafikken.

2.3. Vores nye tog er eldrevne

Movia foreslår, at vi sætter et mål om, at nyindkøbte tog er eldrevne.

3. Pendling til og fra arbejdspladser

3.1. Vi planlægger for god mobilitet allerede i den fysiske planlægning

God mobilitet styrker kommunernes mulighed for at fastholde og tiltrække arbejdspladser. Movia styrker samarbejdet og vidensdelingen af gode løsninger.

3.2 Vi præsenterer værktøjer til god mobilitet

I samarbejde med kommuner og virksomheder udvikler Movia en vidensbank inddelt fra det, som er let at implementere til indsatser, som kræver strategisk og politisk forankring. Vidensbanken giver konkret inspiration til, hvordan mobiliteten kan styrkes.

3.3 Vi giver virksomhederne overblik over mobilitetsservicen

Et online overblik på kommunernes hjemmesider over de kollektive transportmuligheder samt eksempelvis gangafstande og mulighed for cykel- og bilparkering giver overblik over kommunens mobilitetsservice. Overblikket kan dels bruges som branding af kommunen, dels som grundlag for indsatser for bedre mobilitet.

4. Kollektive mobilitet uden for de større byer

4.1 Vi optimerer kendte transportløsninger, som sikrer mobiliteten uden for de større byer

Uden for de større byer er der behov for løsninger, der supplerer busserne. Vi har allerede flere gode løsninger på hylden, der sikrer mobiliteten mellem byerne og til og fra det strategiske net.

4.2 Vi udvikler og udbreder nye mobilitetsløsninger

I samarbejde med kommuner, regioner og borgere udvikler vi løsninger med lokal forankring, som kan udbredes og skaleres til inspiration og implementering i de øvrige kommuner.

4.3 Vi sørger for mobiliteten for unge til ungdomsuddannelser

God mobilitet har stor betydning for at unge gennemfører en ungdomsuddannelse.

Administrationens bemærkninger

Planen bygger videre på de tidligere års trafikplaner for Movia - særligt i forhold til styrkelse af det strategiske net og nedsættelsen af udledningen af CO₂ fra den kollektive trafik. Målene om den reducerede udledning af CO₂ vil med stor sandsynlighed medføre en større udgift for kommunen, men er nødvendig for at overholde kommunens egne mål i den Grønne Politik. Hvor stor den ekstra udgift vil være er usikker, da der ikke er nok danske erfaringer med grønne udbud på buslinjer, som er sammenlignelige med Fredensborg Kommunes og da der er usikkerhed for om kørsel med diesel på sigt vil blive pålagt restriktioner eller blive meget dyrere end i dag.

Det andet mål der får en væsentlig betydning for Fredensborg Kommune er målet om at der etableres bedre skift ved stationerne. Dette mål betyder at kommunen i forbindelse med byudviklingsprojekterne i Nivå og Humlebæk skal have fokus på adgangen for pendlere i bil, i bus og på cykel. Målet betyder at kommunen på sigt også skal se på stationen i Fredensborg og forbindelse med vores samarbejdet med Hørsholm Kommune skal forbedre forholdene på Kokkedal station. Kommunen arbejder i forvejen for at forholdene bliver forbedret på disse stationer, så målet harmonerer godt med kommunens planer.

Samlet er det administrationens vurdering at Mobilitetsplanen på mange punkter følger de mål som kommunen allerede arbejder med og vurderer derfor at Fredensborg Kommunes høringsvar til Movias Mobilitetsplan 2020 skal være en opbakning til planen.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Lov om trafikselskaber

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem
8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

FNs verdensmål

3. Sundhed og trivsel
4. Kvalitetsuddannelse
7. Bæredygtig energi
8. Anstændige jobs og økonomisk vækst
11. Bæredygtige byer og lokalsamfund
12. Ansvarligt forbrug og produktion
13. Klimaindsats
17. Partnerskaber for handling

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At kommunen afgiver høringssvar, som tilkendegiver kommunens opbakning til Movias Mobilitetsplan 2020.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Godkender administrationens indstilling, idet udvalget dog ønsker at linje 353 indgår i det strategiske net.

Bilag

Høringsversion Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020.pdf

Bilag 1 Forslag til strategisk net 2020-2023 Fredensborg Kommune Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020.pdf

Bilag 2 Flerårigt budget for strategisk net Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020.pdf

Punkt 15: Dispensation fra vejbyggelinje langs Kongevejen

20/347

Beslutningstema

Beslutning om der skal meddeles dispensation fra vejbyggelinjerne på ejendommen Kongevejen 77, for at muliggøre genopførelse af større bolig.

Sagsfremstilling og økonomi

Ejeren af Kongevejen 77 har ansøgt om dispensation fra vejbyggelinjerne, som er pålagt ejendommene langs Kongevejen. Ejeren har nedrevet det eksisterende hus på grunden og ønsker at opføre et nyt og større hus, med den samme placering og afstand til vejen som det tidligere.

Størstedelen af det nedrevne hus lå inden for vejbyggelinjen. Opførelse af et ændret hus på samme placering er i strid med den pålagte vejbyggelinje og kræver derfor dispensation. Efter dialog med administrationen er projektet blevet tilpasset således at den nye bolig ligger mindst lige så langt fra vejen, som den nedrevne.

Vejbyggelinjen som er pålagt ejendommen har en bredde på 25,75 meter målt fra vejens midte. Det betyder at størstedelen af den private ejendom er omfattet af vejbyggelinjen.

Vejbyggelinjen blev begæret pålagt af det tidligere Frederiksborg Amt den 22. juli 1969 og er tinglyst på de ejendomme, som er omfattet. Byggelinjerne blev pålagt med en indbydes afstand på 40 meter med en byggelinje på vejens vestlige side på 14,25 meter og på den østlige side 25,75 meter begge målt fra vejens midte. Formålet med vejbyggelinjen var at reservere et areal til en fremtidig vejudvidelse og sikre at en fremtidig ekspropriation ikke ville blive dyrere grundet tilbygning på arealet.

Det areal der blev reserveret med byggelinjepålægget, svarer til det der skal bruges for at bygge en 4-sproret vej. Administrationen vurderer at det ikke vil være eller bliver relevant at anlægge en 4-sproret vej mellem Kokkedal og Fredensborg, da det vurderes at en trafikvækst, der ville berettige et sådan vejanlæg ikke er realistisk. Administrationen har dog vurderet at det på sigt kan blive relevant at opføre en dobbelt rettet sti mellem de 2 byer. Det er ud fra denne betragtning at administrationen har valgt at bede ansøger om at tilpasse projektet til en sådan fremtidig situation.

Vejbyggelinjer administreres efter Lov om offentlige veje § 40, hvorefter en dispensation også kan gives. Administrationen har ikke tidligere modtaget ansøgninger om opførelse af boligbebyggelse indenfor vejbyggelinjen, kommunen har tidligere modtaget ansøgninger om udhuse, såsom garager, som administrationen godt kunne godkende, hvis ansøgere indvilgede i at der på ejendommen tinglyses en deklaration om at bygningen skulle fjernes i forbindelse med en vejudvidelse uden erstatning. En sådan løsning ville ikke være mulig i den givende situation, da det finansieringsmæssigt ikke er muligt at låne penge til et hus der potentielt skal fjernes uden erstatning, hvilket betyder at en sådan ejendommen heller ikke kan sælges.

Administrationen anbefaler ud fra det ovenstående at der meddeles dispensation fra vejbyggelinjen og at den på den pågældende ejendom indskrænkes til at gælde 13,5 meter målt fra vejens midte. Ansøger skal afholde udgifterne til tinglysningen af dispensationen. Denne dispensation vil danne præcedens for andre sager, hvor det ikke er muligt at tilpasse byggeriet til at overholde vejbyggelinjen.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At der meddeles dispensation til opførelse af bolig på ejendommen Kongevejen 77 indenfor den tinglyste vejbyggelinje.
2. At dispensationen meddeles på vilkår af at bygningen ikke placeres tættere end 13,5 meter fra vejens midte og at dispensationen tinglyses på ejendommen.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Godkender administrationens indstilling.

Bilag

MP-01 Situationsplan.pdf

Punkt 16: Godkendelse af trafiksaneringsprojekt på Solvangsvej i Humlebæk

18/12890

Beslutningstema

Beslutning af løsning til forbedring af trafikssikkerhed og tryghed på Solvangsvej i Humlebæk efter bemærkninger fra beboerne, som har medført at det besluttede projekt blev standset.

Sagsfremstilling og økonomi

Udvalget for Infrastruktur og Trafik besluttede den 14. august 2019 skitseprojekt for trafiksanering af Solvangsvej og dele af Øresundsvej i Humlebæk. Skitseprojektet er siden standset på foranledning af udvalgsformanden, efter bemærkninger fra beboerne.

Det besluttede projekt

Administrationen har haft løbende dialog med skoleledelsen på Humlebæk Skole, og børneinstitutionerne vedr. de trafikale forhold og den oplevede tryghed på veje og stier omkring skolen og børneinstitutionerne. På den baggrund er der konstateret følgende problemstillinger.

- Konflikt mellem cyklister og bilister på Solvangsvej
- Konfliktfyldte parkeringsforhold på Solvangsvej
- Ringe stiforbindelse mellem Solvangsvej og Humlebæk Skole
- Uklar parkering/afsætningsforhold på Øresundsvej

Problemstillingerne har et vist overlap hinanden, da de alle relaterer sig til uklare trafikale forhold for cyklister. I dag skal cyklisterne benytte kørebanen på Solvangsvej, hvilket bl.a. giver anledning til konflikt mellem cyklister og bakkende køretøjer på parkeringspladsen. Derudover er der et ønske om at få flere bløde trafikanter til at benytte den sikrede krydsning over Øresundsvej, som består af 2 (eksisterende) indsnævring med bump.

Det skal bemærkes, at der ikke er udtrykt problemer med for høj hastighed på vejene, der i dag er skiltet til anbefalet hastighed 30 km/t.

Det besluttede skitseprojekt indeholder følgende elementer, som ligeledes fremgår af det vedlagte bilag:

Etablering af dobbeltrettede fællesti i østsiden af Solvangsvej for at skabe mere sikre og trygge forhold for cyklisterne. Arealet til fællestien opnås ved at udvide det eksisterende fortovsareal i østsiden af vejen og fjerne fortovet i vestsiden af vejen.

Ændring af parkeringspladsindretningen på Solvangsvej som skal ske ved at bytte om på eksisterende parkeringsareal og manøvreareal, for derved at eliminere konflikten mellem cyklister og bakkende køretøjer. Samtidig skabes også en hastighedsdæmpende forsætning af Solvangsvej, så det lange lige stræk opdeles i kortere strækninger. Der etableres 90-graders afmærkede parkeringsbåse foran institutionerne, heriblandt 1 lille handicap-bås.

Forbedring af forbindelsen mellem Solvangsvej og Humlebæk Skole på Øresundsvej ved at flytte det ene bump på Øresundsvej således at krydsningspunktet for de lette trafikanter på Øresundsvej, ligger i umiddelbar forlængelse af stiforløbet på Solvangsvej. (De nuværende bump og indsnævring renoveres så de er i overensstemmelse med de gældende regler med en passagehastighed på 30 km/t for personbiler. Princippet med indsnævring til 1 spor og deleheller bevares).

Etablering af kys&kør bane på den nordlige side af Øresundsvej ind mod skolen mellem den eksisterende forsætning og den hævdede flade ved Gl. Strandvej. Herved bliver der plads til 5 samtidigt holdende biler.

Det samlede projekt skønnes at koste ca. 1,3 mio. kr. fordelt med ca. 1,0 mio. kr. til foranstaltningerne på Solvangsvej og 0,3 mio. kr. til forbedringerne på Øresundsvej. Trafiksaneringen på Solvangsvej er besluttet finansieret af anlægsmidlerne til trafikssikkerhedsfremmende foranstaltninger i 2019. Ombygning/flytning af bumpene samt etablering af Kys & kørafmærkning på Øresundsvej, finansieres af driftsmidlerne til Trafikssikkerhed på politikområde 3. Ombygningerne forventes udført af NSPV og koordineres med planlagte vedligeholdelsesarbejder på strækningen.

Dialog med beboerne

Efter vedtagelse af projektet inviterede administrationen naboerne langs vejen til møde om projektet. De udtrykte tilfredshed med formålet med projektet, men ville gerne have været involveret i projektet tidligere. På den baggrund besluttede formanden for udvalget at projektet skulle sættes på pause og at administrationen skulle invitere borgerne til endnu et møde. Administrationen har efterfølgende den 4. november afholdt møde med repræsentanter for borgerne og drøftet projektet. Borgerne har efter mødet sendt et brev til udvalgsformanden med deres bemærkninger til projektet samt forslag til alternative løsninger. Brevet er vedlagt denne dagsorden som bilag.

Borgernes tre alternative forslag er:

1. Åbne Solvangsvej op nede i den ende, hvor Fritidshjemmet ligger, således at der bliver udkørsel til Ny Strandvej, kombinere med at vejen gøres ensrettet.
2. Lukke Solvangsvej for biltrafik og lede bilerne ad den vej, der fører til Øresundshjemmet. Det vil kræve, at adgangen til institutionerne åbnes bagtil, samt at beboerne sikres tilkørsel til matriklerne.
3. Etablere 3 eller flere bump på Solvangsvej – meget gerne kombineret med et standsnings- og parkeringsforbud i dagtiden.

Administrationens bemærkninger.

Det er administrationens vurdering at forslag 1 og 2 ikke ligger inden for rammerne af forudsætningerne for en trafiksanering, men at de begge kræver egentlige vejanlæg og ekspropriationer. Det vurderes umiddelbart at ingen af de to løsninger vil give bedre effekt end den besluttede trafiksanering. Forslag 3 kan være et muligt billigere alternativ til den besluttede trafiksanering, men vil dog ikke løse problemet med, at cyklister og bilister skal dele kørebanearealet og de konflikter som det medfører på selve Solvangsvej og ved parkeringsarealet for enden af Solvangsvej.

Beboernes øvrige bemærkninger vedrører især forhold ved den besluttede løsning, som er betinget af at der er begrænsede pladsforhold på vejen. Beboerne har ret i, at det ideelt set vil være bedre at lave både cykelsti og skillerabat bredere end det har været muligt, samt at manøvreforholdene ved parkering nu – som før – er begrænsede. Det er dog administrationens vurdering at den begrænsede trafikmængde og hastighed på Solvangsvej kompenserer for de begrænsede pladsforhold. Politiet har givet deres samtykke til dette og til projektet.

Administrationen anbefaler at det besluttede projekt gennemføres som planlagt.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Kommunikation

Indstilling

1. At det besluttede projekt gennemføres som planlagt.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Sagen udsættes med henblik på yderligere dialog.

Bilag

Punkt 17: Godkendelse af kollektiv varmforsyning af Teglsøerne - Nivå

19/5808

Beslutningstema

Godkende projektforslag for kollektiv fjernvarmforsyning af Teglsøerne, matrikel 8a i Nivå.

Å

Sagsfremstilling og økonomi

Baggrund

Sweco har på vegne af Norfors fremsendt et projektforslag (se bilag) for kollektiv fjernvarmforsyning af nyt boligområde, Teglsøerne i Nivå.

Å

Det er MT Højgaard A/S, der udvikler området bestående af 280 nye boliger (mellem 100-111 m²/stk.), samt et fælleshus på 600 m². I alt drejer det sig om 30.600 m² byggeri.

Å

I henhold til Lokalplan LP78 om Boligbebyggelse nord for Nivå Center vedtaget af Byrådet 21. dec. 2005 skal området forsynes med kollektiv fjernvarme.

Å

Grundlaget for projektet er fjernvarmforsyning af de nye boliger og er i tråd med Plan-, Miljø- og Klimaudvalgets tidligere ønske om at prioritere den videre udbygning af fjernvarmforsyningen i kommunen.

Å

Varmebehov og driftsforhold

I projektforslaget forudsættes og regnes opført et samlet byggeareal på ca. 30.600 m².

Sweco estimerer i projektforslaget et samlet varmebehov på 1.966 MWh/år.

Å

Det samlede varmebehov er relativt lavt, da boligerne opføres efter henholdsvis BR18 (143 boliger) og bygningsklasse 2020 (137 boliger). Det gennemsnitlige varmebehov for BR18 boligerne er 8,0 MWh/år og for bygningsklasse 2020 boligerne er varmebehovet 6,0 MWh/år.

Å

Området forventes at blive forsynet fra det eksisterende fjernvarmeledningsnet syd for Nivåvej.

Å

Det eneste reelle alternativ til en fjernvarmforsyning i nybyggeriet er etablering af individuelle varmepumper, hvilket kan være luft/vand varmepumper eller varmepumper baseret på jordvarme. Sammenligningsscenariet er derfor med en varmforsyning med individuelle varmepumper. I projektforslaget vurderes luft/vand varmepumper ikke at være en mulighed, da der primært er tale om tæt-lav bebyggelse samt blokke i 3-4 etager. Luft/vand varmepumperne vil med stor sandsynlighed skabe støjproblematikker og have vanskeligt ved at overholde Miljøstyrelsens retningslinjer for støjniveauer ved skel på 35 dB. Det antages, at det derfor primært vil være vertikal jordvarmepumpe, der vil være relevant grundet bebyggelsens karakter.

Å



Figur 1. Forventet placering af fjernvarme- og stikledninger til TeglsÅ,erne markeret med rÅ,d.

Å

Lovgivning

ByrÅ,det skal godkende projekter for nye kollektive varmforsyningsanlÅ,g, jf. varmeÅ,forsyningslovens Å§ 4. Dette sker i henhold til projektbekendtgÅ,relsens kap. 4. Der udarbejdes et projektforslag, hvor samfundsÅ,konmien for fjernvarmeforsyning sammenlignes med en reference og relevante alternativer. Det primÅ,ire mÅ,Ål og krav for ByrÅ,det ved godkendelse af det kollektive varmforsyningsprojekt er, at fremme den samfundsÅ,konomisk bedste lÅ,sning for bebyggelsens opvarmning og forsyning med varmt vand.

Å

MiljÅ,vurdering (tidligere VVM)

Varmeforsyningsprojektet er miljÅ,vurderet efter gÅ,ldende lov om krav til screening af projekter, der fremgÅ,År af bilag 2 i Å€BekendtgÅ,relsen af lov om miljÅ,vurdering af planer, programmer og af konkrete projekter (VVM)Å€ (MiljÅ,vurderingsloven). Screeningen resulterede i en afgÅ,rrelse efter Å§ 21 i MiljÅ,vurderingsloven om ikke-VVM pligt.

Å

Projektets Å,konomi

Projektforslaget af marts 2019 viser, at der opnÅ,Ås bÅ,Åde samfunds-, selskabs- og brugerÅ,konomiske gevinster ved fjernvarmeforsyningen af de nye boliger, i forhold til alternativet.

Å

Den samlede investering i fjernvarmeforsyningen udgÅ,r 13,7 mio. kr., hvoraf I/S Norfors afholder udgifter til forsyningsledningerne pÅ,Å 3,2 mio. kr. og developer afholder de resterende udgifter pÅ,Å 10,5 mio. kr. til stikledninger, indfÅ,ringsskabe og kundeinstallationer.

Å

SamfundsÅ,konomi

Den samfundsÅ,konomiske beregning for det kollektive fjernvarmesystem viser, at fjernvarme er mere attraktivt end det alternative scenarie i form af vertikal jordvarme. Beregningerne viser et samfundsÅ,konomisk overskud pÅ,Å ca. 42 mio. kr. sammenlignet med det individuelle alternativ med jordvarme. Resultaterne er opgjort over en 20 Å,Årig investeringsperiode og en kalkulationsrente pÅ,Å 4 % (jf. Energistyrelsens vejledning til samfundsÅ,konomiske beregninger). De mere detaljerede beregninger fremgÅ,År af projektforslagets bilag 3.Å

Å

Projektet viser en samfundsÅ,konomi, der er positiv og robust over for Å,ndringer i f. eks. investeringsomkostninger og brÅ,Åndselspriser.

Å

SelskabsÅ,konomi

Den selskabsÅ,konomiske beregning inkluderer alle udgifter og indtÅ,Ålter over en 20 Å,Årig periode. Projektet har en positiv selskabsÅ,konomi pÅ,Å ca. 6,7 mio. kr. over 20 Å,År. Projektet

bidrager således til at forbedre økonomien for fjernvarmeforsyning i Nivå, jf. hvile i sig selv-princippet.

Brugerøkonomi

Brugerøkonomisk giver fjernvarmeprojektet, ved en gennemsnitlig betragtning af de nyopførte boliger, en marginalt lavere varmepris end alternativer set over en 20-årig investeringsperiode. Dette gælder for både for de boliger, der opføres efter BR18, og de boliger, der opføres efter bygningsklasse 2020. Da der kun er beregnet en marginal forskel, vurderes kollektiv varmeforsyning med fjernvarme og en individuel løsning med jordvarmepumper at være brugerøkonomisk ligevedrørende for alle boligerne.

Miljøvurdering i henhold til CO₂-emissioner

Miljømæssigt medfører projektet en meget CO₂-emission, over en beregningsperiode på 20 år, på ca. 4.500 ton, svarende til gennemsnitligt ca. 225 ton/år, set i forhold til individuel varmeforsyning med jordvarmepumper. Den samlede CO₂-emission kan primært tilskrives meget affaldsbaseret kraftvarmeproduktion, samt produktion på naturgasbaserede spids- og reservelastanlæg.

Emissionerne er vurderet og indgået i den samfundsøkonomiske beregning i henhold til Energistyrelsens vejledninger. Derfor indgår CO₂-emissionen ikke direkte i Byrådets beslutningsgrundlag, jf. Varmeforsyningslovens formålsparagraf.

Håring

Projektforslaget har været i 4 ugers haring blandt de harringsberettigede parter (HMN GasNet -nu Evida - og Forsyning Helsingør) og er offentliggjort på kommunens hjemmeside.

Der er i harringsperioden indkommet et skriftligt haringssvar fra HMN GasNet (Nu Evida). Haringssvar er vedlagt som bilag. På basis af de foreliggende oplysninger finder HMN GasNet, ikke at de har grundlag for at gøre indsigelser imod projektforslaget.

Det er administrationens vurdering, at harringsbemærkningen ikke giver anledning til ændringer af projektforslaget. Projektets konklusioner er uændrede og taler fortsat for en endelig godkendelse af projektforslaget.

Samlet vurdering af projektforslaget

Projektforslaget er udarbejdet for at fremme en samfundsøkonomisk fordelagtig udvikling af varmeforsyningen i kommunen og er i tråd med de politiske ønsker om at prioritere den videre udbygning af fjernvarme i kommunen.

Det er administrationens vurdering, at betingelserne i Projektbekendtgørelsens § 6 er opfyldt, hvorfor Byrådet kan godkende det kollektive varmeforsyningsprojekt som den samfundsøkonomisk bedste løsning for bebyggelsens opvarmning og forsyning med varmt vand.

Godkendelse af projektforslaget medfører, at området udlægges til kollektiv forsyning i form af fjernvarme, hvilket vurderes at være i overensstemmelse varmeforsyningsloven og projektbekendtgørelsen.

Sagsbehandling siden den 20. januar 2020

I forbindelse med økonomiudvalgsmødet den 20. januar 2020 er nærværende sag sendt tilbage til fagudvalget med protokollering om at lave en revidering af varmeforsyningsprojektet set i relation til alternative varmeforsyningsløsninger.

I henhold til retsgrundlaget for Byrådets godkendelse af projekter for nye kollektive varmeforsyningsanlæg (varmeforsyningslovens § 4 og projektbekendtgørelsens kap. 4.) skal Byrådet godkende det varmeforsyningsprojekt, hvori der er påvist den største samfundsøkonomiske gevinst. Herved er der et begrænset juridisk råderum for hvilken varmeforsyningsløsning, der kan vælges. Det råderum der kan være er, at angive hvilke varmeforsyningsløsninger der sammenlignes med i projektforslaget.

Projektforslaget belyser alene individuelle jordvarmebaserede varmepumper som alternativ til fjernvarmen. Jf. projektforslaget punkt 13.2 har denne løsning en samfundsøkonomisk omkostning, der er 42 mio. kr. større end fjernvarmeløsningen.

De jordvarmebaserede varmepumper blev valgt, fordi udfordringerne med størrelse fra den type anlæg er væsentlig mindre end luft-vand varmepumper.

Ifht. at sammenligne med en alternativ løsning med central luft-vand varmepumpe kan nævnes:

- En central varmepumpe-løsning (VP-løsning) er også en fjernvarmeløsning. Den indebærer de samme investeringer i distributionsledninger som fjernvarmeløsningen, hertil kommer bygning med pumper, trykholdeanlæg,

vandbehandling styringsanlæg m.v.

- Den centrale VP-løsning indebærer en investeringsmæssig fordel i forhold til individuelle VP, fordi de individuelle enheder samles på én enhed. Besparelsen er anslået i størrelsesordenen 15 - 18 mio. kr. Der skal i den løsning reserveres plads til VP-anlægget i området, hvilket kan være en udfordring.

- VP-løsningen giver en miljøgevinst i det samfundsøkonomiske regnestykke, fordi fjernvarmen i Nivå Fjernvarme i dag indeholder ca. 30 pct. gasbaseret varme j.f. projektforslaget punkt 7.1.2 (fra Transmissionsledningen til HÅK samt spids- og reservelast i Nivå). Denne fordel udgør ca. 800.000 kr.

- Overslagsmæssigt vil en central luft-vand VP-løsning medføre samfundsøkonomiske omkostninger på ca. 30 mio. kr., hvilket er ca. 20 mio. kr. bedre end individuelle VP, men samtidig 20 mio. kr. dyrere end fjernvarme.

Å
Baseret på ovenstående overslagsmæssige betragtninger er der således ikke udsigt til, at en mere detaljeret analyse af sammenligningen med central luft-vand VP-løsningen vil føre til en ny konklusion. Fjernvarme vil fortsat være samfundsøkonomisk mest attraktiv.

Å
I henhold til varmforsyningsloven samt projektbekendtgørelsen vil man altså ikke kunne godkende en løsning med et centralt luft-vand VP-løsning, da fjernvarmforsyningen fra det nuværende net har den største samfundsøkonomiske gevinst. Samtidig understøtter projektforslaget den tidligere beslutning i Byrådet om at fremme udbygningen af fjernvarme i Fredensborg Kommune.

Å

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Å

Retsgrundlag

Lov om varmforsyning samt projektbekendtgørelsen.

Å

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Projektet understøtter FN's verdensmål 7: Bæredygtig energi.

Å

Derudover understøtter projektet visionen om Bæredygtighed og Miljø, i Byrådets arbejdsgrundlag.

Å

Kompetence

Byrådet.

Å

Indstilling

1. At projektforslaget for kollektiv fjernvarmforsyning af Teglsøerne i Nivå, Lokalplan 78, godkendes.

Å

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 07-01-2020

Anbefaler administrationens indstilling.

Å

Å

Beslutning i Økonomiudvalget (18-21) den 20-01-2020

Sagen blev sendt tilbage til fagudvalget med henblik på en revurdering af varmforsyningsprojektet set i relation til alternative varmforsyningsløsninger.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Et flertal anbefaler administrationens indstilling, idet man finder, at man fremadrettet skal arbejde meget mere ambitiøst med den grønne omstilling og derfor opfordrer Folketinget til at sikre et nyt regelgrundlag, der også sikrer at CO2 kan inddrages i det samlede beslutningsgrundlag i varmeplanlægningsager.

Å

For stemmer 4: A, B og O

Å

Imod stemmer 1: Lars Egedal (V), idet han ikke ønsker at støtte en opvarmningsmetode, som vil betyde øget import af affald til afbrænding og dermed udledning af øgede mængder CO2.

Â

Undlader at stemme 1: Thomas Elgaard (V)

Â

Charlotte Bie (I) deltog ikke i sagens behandling.

Bilag

Projektforslag_Samlet.pdf

Høringssvar fra HMN

Henvendelse fra Jan Olsen, Norfors - ØK 200120 sag 12.pdf

Punkt 18: Nyt busstoppested til plejecenter på Teglgårdsvej

19/48510

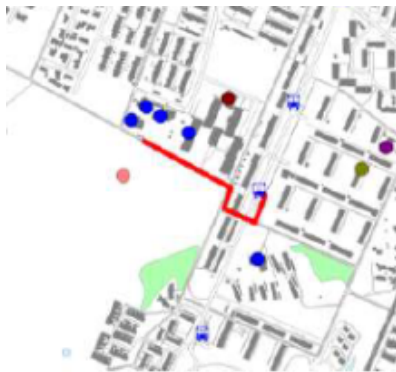
Beslutningstema

Udvalget skal beslutte forbedring af forholdene for buspassagerer til det nye plejecenter i Humlebæk.

Sagsfremstilling og økonomi

Infrastruktur - og Teknikudvalget besluttede på møde den 7. november 2018 at administrationen kan arbejde videre med muligheden for at anlægge et nyt busstoppested på Teglgårdsvej ud for Teglgårdsvej 464 (i vestsiden af Teglgårdsvej). I budgetforliget 2019 – 2022 er der afsat 1,0 mio. kr. til realisering af projektet i 2019. Formålet med det nye stoppested er at gøre gå-afstanden mellem nærmeste stoppested og det nye Plejecenter, så kort som mulig.

Det nuværende nærmest placerede stoppested i forhold til Plejecenteret, er på østsiden af Teglgårdsvej ud for Humleparken. Afstanden fra det nuværende stoppested til Plejecenteret er ca. 450 m, ad lukket stisystem. Det nuværende stoppested er i 2017 blevet opgraderet til et tidssvarende serviceniveau med nye læskærme, ny belægning og nye affaldsbeholdere. Ruten fra det nuværende stoppested er niveaufri og udpeget som primær tilgængelighedsrute til det nye plejecenter. Et nyt stoppested placeret på vestsiden af Teglgårdsvej, forventes at kunne reducere afstanden med ca. 100 m.



Nuværende stiforbindelse mellem stoppested og plejecenter udpeget som niveaufri tilgængelighedsrute.

Stoppestederne på Teglgårdsvej bliver betjent af buslinje 370 som kører mellem Humlebæk og Fredensborg. Administrationen har været i dialog med Movia som bemærker at Linje 370 er presset på køretiden, hvorfor de ikke anbefaler flere stoppesteder på linjen. De anbefaler i givet fald at stoppestedet på den modsatte side af veje nedlægges. Dvs. at busstop Humleparken i princippet flyttes fra den østlige side af vejen til den vestlige. Movia bemærker i øvrigt at kommunen ikke skal forvente, at ret mange af plejecenterets beboere vil benytte bussen, men at besøgende og personale vil kunne få gavn af stoppestedet.

Et nyt stoppested i vestsiden af Teglgårdsvej fordrer at der kan skabes adgang fra stoppestedet til det eksisterende stisystem. Det kan enten ske via passage over private arealer eller via etablering af ny trappe fra Teglgårdsvej til stisystemet. Administrationen har været i dialog med de to grundejerforeninger, som kunne være aktuelle i forhold til passage af stitrafikanter over deres private arealer. Begge grundejerforeninger har tilkendegivet at de ikke er interesserede i en stiforbindelse. En trappe fra Teglgårdsvej giver dårligere tilgængelighed end det nuværende stoppested på østsiden, som har ramper. Det er på grund af de terræn- og arealmæssige forhold, ikke umiddelbart muligt at anlægge ramper til et nyt stoppested på vestsiden.



Mørk blå = eksisterende niveaufri stiforbindelse fra eksisterende busstoppested til plejecentret

Lys blå = mulige scenarier for placering af nyt busstoppested vest for Teglgårdsvej og mulighed for etablering af forbindelse til stinettet

Hvis busstoppestedet flyttes vil de nuværende beboere i Humleparken få længere til stoppestedet. Administrationen forudser desuden at en flytning af stoppestedet fra østsiden til vestsiden af Teglgårdsvej, kan give anledning til krydsende gående færdsel over Teglgårdsvej fra boligområdet øst for Teglgårdsvej, hvilket ikke er trafikikkerhedsmæssigt anbefalelsesværdigt.

Administrationens vurdering

Administration vurderer på baggrund af ovenstående at forbedringen med 100 m kortere afstand for buspassagerer (påørende og ansatte) til det nye plejecenter ikke står mål med den forringede tilgængelighed, øget afstand til Humleparken og øget fodgængerkrydsning af Teglgårdsvej, som en flytning af stoppestedet vil medføre.

Administrationen anbefaler derfor at plejecenteret betjenes af det nuværende stoppested. Administrationen anbefaler desuden at tilgængeligheden og trygheden på det nuværende stoppested og den nuværende stitilslutning fra busstoppestedet til hovedstien, forbedres med beskæring af beplantning, belysning og breddeudvidelse af stien. Dette vil kunne udføres for anslået 0,5 mio. kr.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Tilgængelighed til kollektiv busbetjening og offentlige institutioner. Trygge og sikre nærområder.

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At der ikke etableres nyt busstoppested til plejecenteret i den vestlige side af Teglgårdsvej.
2. At tilgængeligheden og trygheden forbedres på nuværende stiforbindelse til plejecenteret inden for de afsatte anlægsmidler.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Høringssvar fra Seniorrådet og Dansk Fodgænger Forbund er fremsendt og indgår i sagen.

Sagen udsættes, idet Social- og Seniorudvalget anmodes om en udtalelse før der træffes beslutning.

Bilag

Høringssvar fra seniorrådet vedr. nyt busstoppested til plejecenter Skovgården. - Infrastruktur25012020.pdf

Høringssvar fra DFGF vedr. sag 19/48510 - Busbetjening "Skovgården" - DFGF - høringssvar vedrørende busforbindelse plejehjem januar 2020.doc

Punkt 19: Orientering om trafiksanering på Kirkeltevej

19/51534

Beslutningstema

Orientering om trafiksaneringsprojektet på Kirkeltevej.

Sagsfremstilling og økonomi

Fredensborg kommune og Allerød kommune er i samarbejde i gang med et trafiksaneringsprojekt på Kirkeltevej mellem Isterødvejen i Fredensborg kommune og Københavnsvej i Allerød kommune.

Baggrunden for projektet er borgerhenvendelser om de trafikale udfordringer sendt til borgmestrene i de to kommuner. Projektet er blevet aktuelt fordi NSPV i 2020 skal udlægge nyt asfalt på strækningen. Det giver mulighed for at koordinere trafiksaneringen med asfaltarbejdet. Det fælles projekt er kommet i stand på Fredensborg kommunes foranledning.

Borgerne oplever primært udfordringer i forhold til trafikikkerheden og trygheden på strækningen. Det drejer sig især om høj fart og gennemkørende trafik, samt utryghed ved at færdes som blød trafikant.

Kommunerne har i fællesskab igangsat en analyse af trafikikkerheden. Analysen er baseret på:

- Målinger af trafikmængde og hastighed på strækningen.
- Politiregistrerede uheld i de seneste 5 år.
- Spørgeskema om de trafikale forhold.
- Inputs fra borgermødet i december 2019
- En gennemgang af vejens geometri

De oplevede trafikale udfordringer

Borgerne oplever, at en stor del af bilerne kører for hurtigt. Dette bekræftes af målinger på strækningen. Trafikmængden på strækningen er på ca. 1300 biler i døgnet, og andelen af tung trafik er 2 %, hvilket svarer til ca. 25 lastbiler i døgnet. Trafikken i myldretiden indikerer, at der er en del gennemkørende trafik i begge retninger mellem Kongevejen og Isterødvejen.

Den smalle vejprofil gør det svært for fodgængere og cyklister at finde plads på vejen. Skråningerne og beplantningen langs vejen begrænser muligheden for at træde væk fra kørebanen.

I de skarpe kurver omkring Dæmpegårdvej er vejen meget smal. Der er nogle steder vanskeligt for store køretøjer at passere hinanden. Der er ikke tilstrækkelig oversigt i svingene i byen. Derfor lever den eksisterende 2 minus 1 vej ikke op til anbefalingerne. Vejindsnævringen tæt ved kommunegrænsen i den nordlige del af Kirkelte er placeret uhensigtsmæssigt, idet den ikke lever op til de nuværende anbefalinger, hvilket gør det svært for bilister at se modkørende i tide.

Skiltningen på strækningen virker ikke entydig og logisk. Flere steder er der skilte, som ikke har den ønskede virkning, eller hvor skiltningen ikke er konsekvent.

Nogle steder kan det være vanskeligt at fornemme vejens forløb, især i mørke. Desuden er rabatterne konstateret være højere end asfalkanten. Det bevirker, at vandet har sværere ved at løbe væk fra vejen. Dette kan gøre kørebanen glat, især kantbanerne, hvor de bløde trafikanter færdes.

Oplæg til trafikale forbedringer

Der er mulighed for at forbedre trafikikkerheden på Kirkeltevej. Med udgangspunkt i både borgernes oplevelse og den tekniske vurdering. Elementer der vil indgå i trafiksaneringen vil være følgende:

- Byporte i begge ender af byzonen. Byzonetavler i begge sider af vejen, belysning og evt. brostensbånd på tværs af vejen.
- Bump på strækningen med jævne mellemrum

- 2 minus 1 vej på noget af strækningen
- Oprydning i skiltningen
- Etablering af kantpæle og kantafmærkningsplader.
- Sanering af rabatter. Det er relevant at forbedre rabatterne, så trafikikkerheden bliver øget, og afvandingen forbedret.
- Skiltning af gennemkørselsforbud.

Den videre proces

Rådgiveren arbejder videre med elementerne fra oplægget. Når forslagene er indarbejdet i en skitseprojekt, vil dette blive præsenteret for borgerne på Kirkeltevej. Administrationen har planlagt at præsentere skitseprojektet til borgerne på Kirkeltevej i foråret 2020.

Efter mødet med borgerne forelægges projektet til politisk godkendelse.

Administrationen arbejder i overensstemmelse med ”Handlingsplan for mobilitet- og infrastruktur 2018 – 2021”, efter en planlagt rækkefølge for fartdæmpning i landområderne. I 2020 arbejdes således med lokaltrafikområde 4 omkring Søholm, Langerød og Veksebo. Kirkeltevej indgår i et lokaltrafikområde som ikke er prioriteret i år, men er fremrykket på grund af muligheden for at koordinere trafiksaneringen med de nødvendige asfaltarbejder på vejen. Arbejderne i lokaltrafikområde 4 påvirkes ikke af arbejdet på Kirkeltevej.

Projektet

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådet arbejdsgrundlag

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

FNs verdensmål

9. Industri, innovation og infrastruktur

Kompetence

Infrastruktur – og Teknikudvalget

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 20: Orientering om udvidelse af Parkeringsplads nord for Humlebæk kro

19/52729

Beslutningstema

Orientering om status for mulig udvidelse af parkeringsplads nord for Humlebæk kro.

Sagsfremstilling og økonomi

Infrastruktur- og Teknikudvalget besluttede på mødet den 4. juni 2019 at undersøge muligheden for udvidelse af parkeringsarealet nord for Humlebæk kro for på længere sigt, at reducere parkeringsudfordringerne i området

Administrationen har i forlængelse af denne beslutning sammen med en rådgiver, arbejdet videre med projekt om udvidelse af p-pladsen.

Administrationen har blandt andet haft møder med Naturstyrelsen og indledt en dialog med Banedanmark, som begge – sammen med Fredensborg kommune - er grundejere af det relevante areal.

På baggrund af møderne har rådgiver foretaget opmålinger af arealet og de eksisterende træer, og været i dialog med lokale interesseorganisationer. På baggrund heraf er der udarbejdet skitsetegninger og visualiseringer, for at konkretisere hvorledes et projekt vil kunne komme til at se ud. Visualiseringerne er vedlagt som bilag til denne orientering. I visualiseringerne har der været fokus på at illustrere hvorledes p-pladsen kan indpasses i omgivelserne og med respekt for den nuværende beplantning. Det vurderes at grundejerne er positivt indstillet overfor projektet.

Parkeringspladsen er placeret i en fredning. Administrationen har været i dialog med Danmarks Naturfrednings forening og Lokalhistorisk forening, som primo 2020 forventes at udtale sig om hvorledes de forholder sig til den mulige udvidelse. På baggrund af dette vil rådgiver påbegynde projekteringen af et egentligt skitseprojekt. Skitseprojekt vil blive fremsendt på vegne af Naturstyrelsen til Frednings Nævnet med sigte på at en dispensation fra fredningen.

Såfremt der opnås dispensation skal der indgås aftaler med grundejerne, sikres finansiering og underskrives driftsaftaler mv. inden den videre projektering og endelig anlæggelse kan påbegyndes.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

5. Et aktivt fritids- og kulturliv er også velfærd
6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

FNs verdensmål

9. Industri, innovation og infrastruktur

Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Visualiseringer - bilag til dagsordenspunkt

Punkt 21: Sager på vej 28. januar 2020

18/3066

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 22: Orientering per 28. januar 2020

17/28986

Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 28-01-2020

Orienteringen tages til efterretning.