

# REFERAT Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) d. 06-05-2024

**Mødedato** Mandag d. 06. maj 2024 kl. 17:00

**Mødested** Lilletrommen

**Mødedeltagere** Lars Simonsen (B), Tinne Borch Jacobsen (V), Ergin Øzer (A), Carsten Nielsen (A), Thomas von Jessen (C) (Fravær), Bent Fischer-Nielsen (F), Carsten Bo Nielsen (V)

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Træffetid.....	4
Beslutning om endelig vedtagelse af Planstrategi 2036.....	5
Beslutning om vedtagelse af forslag til lokalplan H117 for ny sognegård og udvidelse af P-plads i F	10
Beslutning om endelig vedtagelse af Kommuneplantillæg nr. 10 for rammeområde KB14.....	13
Beslutning om igangsætning af Lokalplan K113 for Fasanvænget.....	15
Beslutning om sti-rampe i Nivå Bymidte.....	17
Beslutning om prioritering af ny lokalplan for Cirkelhusgrunden - Kokkedal Bymidte Syd.....	21
Godkendelse af Klimastatus 2023 - status på kommunens klimaplan.....	25
Beslutning om bæredygtighedsvurderinger i sagsforelæggelser.....	28
Orientering om efterslæb på NSPVs vedligeholdelse af asfalt og vejafvanding.....	33
Orientering om igangværende analyse af Kystbanen.....	38
Orientering om ændring af praksis for behandling af byggesager ved Gl. Humlebæk Fiskerleje.....	41
Orientering om status på fjernvarmeudbygning.....	43
Orientering om reglerne om § 14 påbud og kommunens delegationsplan.....	46
Orientering om status på A6.....	49
Orientering per 6. maj 2024.....	60
Sager på vej per 6. maj 2024.....	62
Digitalt underskriftsblad 6. maj 2024.....	63

## **Punkt 65: Godkendelse af dagsorden**

**Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Dagsordenen blev godkendt.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

## **Punkt 66: Træffetid**

22/28792

### **Indstilling**

Kl. 17.30 havde Kim Lang Sørensen m.fl. foretræde vedrørende sag nr. 72 ”Beslutning om prioritering af ny lokalplan for Cirkelhusgrunden -Kokkedal Bymidte Syd”.

Kl. 17.40 havde Mikkel Rosenstand Faurholdt og Klaus Maar foretræde vedrørende forslag til byggeri og klimatiltag i Lønholt.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Kl. 17.30 havde Kim Lang Sørensen m.fl. foretræde vedrørende sag nr. 72 ”Beslutning om prioritering af ny lokalplan for Cirkelhusgrunden -Kokkedal Bymidte Syd”.

Kl. 17.40 havde Mikkel Rosenstand Faurholdt og Klaus Maar foretræde vedrørende forslag til byggeri og klimatiltag i Lønholt.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 67: Beslutning om endelig vedtagelse af Planstrategi 2036

22/30006

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om endelig vedtagelse af Planstrategi 2036 og de bemærkninger der er indkommet i høringsperioden.

## Sagsfremstilling og økonomi

Planstrategi 2036 er Byrådets strategi for Fredensborg Kommunes fysiske udvikling frem mod 2036, og danner grundlag for den kommende revision af kommuneplanen. Revisionen skal ske i overensstemmelse med de indsatser, der er beskrevet under strategiens temaer.

Planstrategi 2036 har været i offentlig høring i perioden 20. december 2023 til 18. februar 2024.

Der blev afholdt borgermøde den 25. januar 2025 hvor der overordnet var positive tilkendegivelser omkring planstrategiens temaer og klimamæssige fokus. Flere emner blev debatteret, herunder erhverv, ladestandere, energianlæg, rekreative stier, sundhed mv. Synspunkterne er for størstedelens vedkommende efterfølgende indgivet som høringssvar til planstrategien.

I høringsperioden er der indkommet 24 høringssvar.

De 24 høringssvar fordeler sig således

- 9 høringssvar fra private
- 12 høringssvar fra foreninger og interesseorganisationer
- 2 høringssvar fra virksomheder
- 1 høringssvar fra anden myndighed

## Hovedtræk i høringssvarene

Generelt er der blandt høringssvarene opbakningen til strategiens afsæt i klimadagsordenen. Flere bidrag påpeger vigtigheden af de valgte temaer og indsatser i forhold til en realisering af kommunens målsætning om at blive klimaneutral i 2040. Derudover har også formidlingen fået positive kommentarer.

I det følgende opsummeres kort de mest fremsatte synspunkter fra høringssvarene.

I *Bilag 2* og *Bilag 3* findes kort resume af alle høringssvar og kopi af alle høringssvar.

## Befolkning, boliger og byggeri

Generelt er flere høringssvar enige i, at der arbejdes efter principper om at fortætte byerne fremfor at inddrage nye arealer til byformål. Flere fremhæver i denne sammenhæng vigtigheden af at bevare byernes grønne åndehuller. Flere høringssvar omhandler Planstrategiens arealer til ny boligudbygning (s. 16), herunder konkrete ønsker/forslag til planlægningen og hvilke hensyn som bør inddrages. Andre høringssvar udtrykker bekymring for den mertrafik, som udbygning med nye boliger vil medføre. Flere høringssvar bekræfter behovet for flere seniorboliger, men at der også er behov for bofællesskaber som henvender sig mere bredt, f.eks. til singler og børnefamilier. Flere høringssvar er enige i fokus på

omdannelse og genbrug af materialer ved nybyggeri, men fremhæver også, at lokalplaner i større grad skal give mulighed for at benytte andre og mindre klimabelastende materialer end fx beton og tegl.

## Grøn mobilitet

Flere høringssvar fremhæver behovet for at driften på Kystbanen og Lille Nord forbedres, hvis flere skal vælge den kollektive trafik. Ligeledes peger flere på, at det er vigtigt, at der er tilstrækkeligt med parkeringspladser til pendlere ved stationerne. Ligesom flere stiller spørgsmålstejn ved den gældende reducerede parkeringsnorm for bymidter og stationsnære områder. Flere høringssvar fremhæver behovet for udbygning af ladeinfrastrukturen. Ligeledes peges på behovet for at gøre det muligt for boligforeninger at opstille ladere på kommunale veje og parkeringsarealer. Flere fremhæver behovet for at synliggøre og skabe sammenhænge i trafikstier og rekreative stier.

## Erhverv og turisme

Flere høringssvar fremhæver behovet for flere lokale arbejdspladser gennem udbygning af erhvervsarealer for at mindske udpendingen fra kommunen. Flere fremhæver i denne sammenhæng arealet syd for Vandtårnsvej (rammeområde KT02), der i gældende kommuneplan er udlagt til tekniske anlæg såsom energiproducerende og forsyningstekniske anlæg. Flere fremhæver vigtigheden af at sikre rammer for fortsat lokale handelsmuligheder.

## Natur, biodiversitet og landbrug

Generel enighed i fokus på landbruget og landområdets rolle i reduktion af klimagasser. Enkelte høringssvar påpeger, at omlægning af lavbundslande og skovrejsning er omkostningstunge tiltag, hvorfor Staten bør søges inddraget i løsningen af opgaven.

## Grøn energi

Flere høringssvar er enige i, at der skal findes arealer til udbygning af solenergianlæg og vind i kommunen og at det også må omfatte arealer i landområdet. Flere høringssvar fremhæver behovet for at fremme udbygningen af fjernvarme. Ligesom mulighederne for at opsætte solceller på tage bør fremmes i lokalplanlægningen.

## Ændringsforslag

På baggrund af de modtagne høringssvar har administrationen lavet en samlet oversigt for hvilke ændringer det anbefales at gennemføre ved vedtagelsen af Planstrategi 2036. Ændringerne fremgår af *Bilag 1, Ændringsnotat*.

## Sagen siden behandling i Økonomiudvalget 22. april 2024

Ved Økonomiudvalgets behandling af sagen 22. april 2024 besluttede udvalget at sagen skulle sendes tilbage til Plan-Trafik- og Klimaudvalget med henblik på beslutning om tilføjelse til afsnit om VE-anlæg i det åbne land ved Nivå Engfjord samt beslutning om forord.

Administrationen har efterfølgende udarbejdet et nyt Bilag 4, hvoraf alle Plan- Trafik- og Klimaudvalgets tidligere beslutninger om ændringer også fremgår.

## Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## Retsgrundlag

Planloven

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

Planstrategi 2036 understøtter følgende af FNs verdensmål:

- Mål 7, Bæredygtig energi
- Mål 12, Ansvarligt forbrug og produktion
- Mål 13, Klimaindsats
- Mål 15, Livet på landet

Planstrategi 2036 understøtter følgende pejlemærker i Byrådets arbejdsgrundlag:

- Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden
- Bygninger og byrum skaber liv
- Det skal være nemt, sikkert og grønt at komme frem
- Oplevelse og erhverv som udviklingsmotor

## **Kompetence**

Byrådet

## **Kommunikation**

Planstrategi 2036 har været i offentlig høring i perioden 20. december 2023 til 18. februar 2024. Der blev afholdt borgermøde om Planstrategi 2036 den 25. januar 2024.

## **Indstilling**

- at Plan, Trafik- og Klimaudvalget drøfter tilføjelse til afsnit om VE-anlæg i det åbne land inden for Nivå Engfjord afgrænsningen samt beslutning om forord.
- at Planstrategi 2036 vedtages og offentliggøres med de ændringer der fremgår af i *Bilag 4, Endeligt Ændringsnotat II*.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-04-2024**

Anbefaler administrationens indstilling med følgende ændringer og tilføjelser til Bilag 1, Ændringsnotat Planstrategi 2036, kolonne ny formulering:

nr. 3 - Der tilføjes en ny linje i afsnittet *"idet rækkefølgen ikke er prioriteret"*.

nr. 5 – Tekst fra budgetforligets indsættes uændret så teksten: ”Endvidere lægges der op til at der skabes mulighed for at omdanne arealer ved Alexandra House til seniorbofællesskab, familieboliger og/eller ungdomsboliger.” slettes og i stedet indsættes: *”Endvidere iværksættes en lokalplanproces, der med et salg af Alexandra House grunden skal skabe mulighed for seniorbofællesskab, familieboliger og/eller ungeboliger på grunden. Selve Alexandra House skal bevares.”*

Nr. 7 – Udgår.

Nr. 9 - Ny formulering, ændres således, at forslag ”...., samt erhverv indenfor grønne energiløsninger” erstattes med ”...., ”samt erhverv indenfor den grønne omstilling og grønne energiløsninger”.

Nr. 9 – Det slettes at ”Rammeområdet udvides mod øst” og i stedet tilføjes: , ”For rammeområdet med anvendelse boligformål udvides anvendelsen til bolig og erhverv indenfor den grønne omstilling og grønne energiløsninger.”

Administrationens forslag til nye tilføjelser, der fremgår af høringsnotat, bilag 3, s. 4 og s. 39, medtages også i bilag 1 så følgende tilføjes til planstrategien:

Under planstrategiens planprincip *Vi vil byudvikle gennem fortætning og cirkulære principper* s. 11 indsættes: ”Der skal være større fokus på muligheder for at anvende træ og andre bæredygtige facadematerialer i lokalplanlægningen, under hensyntagen til det eksisterende bebyggede miljø, områdets bygningsarv og kulturhistorie”.

Under planstrategiens forord s. 4 tilføjes: Fredensborg Kommune har stærke lokalsamfund, en righoldig natur, ”en unik kulturel og historisk identitet, et attraktivt landområde...”.

Udvalget vil desuden arbejde videre med, at der skal kunne udpeges arealer til plejehjem efter 2036.

### **Beslutning i Økonomiudvalget (2022-2025) den 22-04-2024**

Sendes tilbage til Plan- Trafik- og Klimaudvalget med henblik på beslutning om tilføjelse til afsnit om VE-anlæg i det åbne land samt beslutning om forord.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Anbefaler administrationens indstillinger.

Følgende præcisering (jf. administrationens indstilling D for VE-anlæg i det åbne land) indarbejdes:

Ligeledes vil områder inden for det igangværende Nivå Engfjord Projekt heller ikke indgå i planlægningen for solceller og flere funktioner på samme areal.

Dette forhindrer ikke solceller på eksisterende bygninger.

Afgrænsningen for Nivå Engfjord er fortsat under bearbejdning til indarbejdelse i Kommuneplanen.

F tager forbehold for sidste afsnit, idet man ikke finder det relevant at nævne en sådan bearbejdning af Nivå Engfjord-afgrænsningen.

Forslag til tilpasning i forordet indarbejdes ikke, da det allerede indgår i en mere naturlig sammenhæng.

## **Bilag**

Bilag 1 Ændringsnotat Planstrategi 2036

Bilag 3 Hørings svar Planstrategi 2036

Bilag 2 Høringsnotat Planstrategi 2036

Bilag 4 Endeligt Ændringsnotat II

Bilag 5 Planstrategi 2036

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# **Punkt 68: Beslutning om vedtagelse af forslag til lokalplan H117 for ny sognegård og udvidelse af P-plads i Humlebæk samt tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2021**

24/7543

## **Beslutningstema**

Der skal træffes beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan H117 for ny sognegård og udvidelse af P-plads i Humlebæk samt tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2021 til offentlig fremlæggelse.

## **Sagsfremstilling og økonomi**

### **Baggrund**

Plan, Trafik og Klimaudvalget besluttede på mødet den 4. september 2023 at igangsætte udarbejdelse af forslag til lokalplan H117 samt tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2021.

Udvalget har tidligere besluttet at fremme en udvidelse af parkeringsarealet nord for Humlebæk kro, og samtidig har Humlebæk kirke ønsket at etablere en ny sognegård tættere på kirken.

Med flere ønsker i samme område om lokalplanpligtige forhold har administrationen foreslået en geografisk mindre, men samlet lokalplan for området.

### **Lokalplansforslagets indhold**

Det nye forslag til lokalplan skal give mulighed for at den eksisterende parkeringsplads nord for Gl. Humlebæk Kro kan udvides på en afgrænset del af matr.nr. 1ne, Krogerup Humlebæk, som er ejet af Naturstyrelsen.

Det er muligt efter at Fredningsnævnet for Nordsjælland den 8. oktober 2022 har meddelt dispensation til indretning med skovparkering. Ved udvidelsen kan det sikres at områdets samlede kapacitet bliver omkring 80 parkeringspladser afhængig af nærmere indretning af området.

Oprindeligt var en del af Banedanmarks areal langs banelegemet med i projektet. Banedanmark har dog i marts 2024 meddelt at man selv skal benytte arealet til eventuelle fremtidige banetekniske formål. Af den grund ønsker man ikke længere at afgive arealet til parkeringsformål.

Humlebæk Kirke har ønsket en sognegård tættere på kirken, som erstatning for den nuværende sognegård der i mange år har ligget på Gammel Torpenvej i en afstand af ca. 2 km fra kirken. Ejendommen Humlebæk Strandvej nr. 8 som kirken har erhvervet ønskes anvendt til ny sognegård og skal derfor have en ændret anvendelse fra boligformål til offentlige formål med underkategori kirke- og kirkelige formål.

Den eksisterende bevaringsværdige bygning opført i 1887 istandsættes og indrettet med kontor, mødelokaler og café. Det er hensigten også at opføre en ny tilbygning på omkring 200 m<sup>2</sup>, og en sal til f.eks. større arrangementer konfirmandundervisning mv.

For at sikre en løsning for en tilbygning som er tilpasset området har Humlebæk Kirke i sommeren/efteråret 2023 gennemført en arkitektkonkurrence. Intensionerne fra vinderprojektet er indarbejdet i forslag til lokalplan H117.

Da flere bygninger inden for ejendommene Humlebæk Strandvej nr. 4, 6 og 8 har høje SAVE-værdier, og da den gældende byplanvedtægt for Humlebæk nord I og II samt tillæg ikke giver den fornødne bygningsmæssige beskyttelse optages der i lokalplan H117 bevaringsbestemmelser for de enkelte bygninger.

### **Miljøscreening**

Der er foretaget en screening af forslag til lokalplan H117 samt forslag til tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2021 efter Miljøvurderingsloven - Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) - LBK nr. 4 af 03/01/2023. Det er vurderet, at det i henhold til lovens § 8, stk. 2 ikke er nødvendigt at foretage en egentlig miljøvurdering af planforslagene, idet der alene fastlægges anvendelsen af et mindre område på lokalt plan og ikke antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

Afgørelsen er truffet med hjemmel i lovens § 10 og ud fra de relevante kriterier, som er oplyst i lovens bilag 3.

I afgørelsen er lagt vægt på følgende:

- Forslag til lokalplan H117 og tillæg nr. 9 til kommuneplan 2021 giver begrænset mulighed for nybyggeri i et område som siden år 1900 har været bebygget. Der planlægges ikke arealanvendelsesformer eller byggerier i området, som kan forventes at påvirke miljøet væsentligt, hverken for så vidt angår menneskers sundhed, trafik, natur, landskab eller kulturhistorie.
- Planforslagene vurderes ikke at påvirke omkringliggende fredede natur og landskaber væsentlig. Naturstyrelsen har som ejer af matr.nr. 1ne, Krogerup Humlebæk givet accept til et projekt med skovparkering, og Fredningsnævnet for Nordsjælland har givet dispensation. Efter lokalplanlægning forudsætter et projektet yderligere tilladelse efter skovloven.
- Planforslagene vurderes ikke at påvirke nærmeste Natura-2000 områder. Der ca. 4000 meter til Nyrup hegn i Helsingør Kommune, og ca. 9000 meter til Grønholt hegn.

### **Borgerinddragelse**

Administrationen foreslår at der i forbindelse med forslag til lokalplan H117 samt tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2021 udelukkende gennemføres offentlig høring i otte uger.

Der foreslås ikke borgermøde med følgende begrundelse:

- Lokalplanens primære formål er at sikre arealanvendelse til parkering for en del af matr.nr. 1ne. Realisering af et senere detaljeret projekt forudsætter efter lokalplanlægning tilladelse efter skovloven.

- I forbindelse med ny sognegård ved Humlebæk Strandvej nr. 8 sker kun begrænset nybyggeri i form af tilbygning til eksisterende hovedbygning og der har under udarbejdelsen af lokalplanen været møde med ejere indenfor lokalplanens område.

Administrationen kan i øvrigt oplyse, at der har været afholdt et dialogmøde om trafikken ved Louisiana med deltagelse af museum og naboer i slutningen af 2023. Der planlægges i et opfølgende møde med naboerne senere i år.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## **Retsgrundlag**

Planloven

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

Forslag til Lokalplan H117 og tillæg nr. 9 til kommuneplan 2021 vil fremme FN's verdensmål *11 Bæredygtige byer og lokalsamfund*. Endvidere understøtter lokalplansforslag Byrådets arbejdsgrundlag *4 Bygninger og byrum skaber liv* og *8 Bæredygtighed og miljø – vejen frem* ved at udvikle et attraktivt område med fokus på gode faciliteter for ophold, arkitektur og klimatilpasning.

## **Kompetence**

Byrådet

## **Kommunikation**

Forudsat at forslag til Lokalplan H117 samt tillæg nr. 9 til kommuneplan 2021 godkendes, sendes det i 8 ugers offentlig høring. Lokalplansforslaget og kommuneplantillæg nr. 9 offentliggøres på kommunens hjemmeside.

## **Indstilling**

1. At forslag til Lokalplan H117 for ny sognegård og udvidelse af P-plads i Humlebæk samt tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2021 vedtages til offentlig fremlæggelse i 8 uger.
2. At der ikke udarbejdes miljøvurdering af lokalplansforslaget og tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2021.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Anbefaler administrationens indstillinger.

## **Bilag**

Forslag til lokalplan H117\_PTK6MAJ2024\_.pdf

Forslag til kommuneplantillæg nr. 9\_PTK6MAJ2024.pdf

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# **Punkt 69: Beslutning om endelig vedtagelse af Kommuneplantillæg nr. 10 for rammeområde KB14**

23/26461

## **Beslutningstema**

Der skal træffes beslutning om endelig vedtagelse af tillæg nr. 10 til Kommuneplan 2021 for rammeområde KB14, Kokkedal Øst, der fastsætter den maksimale etagehøjde til 1 etage.

## **Sagsfremstilling og økonomi**

Tillæg nr. 10 til Kommuneplan 2021 har til formål, at ændre det maksimale etageantal fra 1,5 etager til 1 etage for rammeområde KB14, Kokkedal øst (Hjortevænget, Dådyrvænget mv.).

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget behandlede kommuneplantillægget på møde den 8. januar 2024, hvor det blev besluttet, at fremlægge kommuneplantillægget i 8 ugers offentlig høring. Samtidig besluttede udvalget ikke at afholde borgermøde i perioden.

Kommuneplantillægget har nu været fremlagt i offentlig høring i perioden fra den 16. januar 2024 til den 15. marts 2024. I høringsperioden er der ikke fremsat indsigelser eller ændringsforslag til kommuneplantillægget.

Kommuneplantillæg nr. 10 indstilles derfor som fremlagt til endelig vedtagelse.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Planloven

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Kommunikation**

Efter vedtagelse af kommuneplantillægget vil det blive offentliggjort på kommunens hjemmeside med 4 ugers klageadgang.

## **Indstilling**

1. At tillæg nr. 10 til Kommuneplan 2021 for rammeområde KB14, Kokkedal Øst vedtages endeligt som fremlagt.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Udvalget godkender administrationens indstilling.

## **Bilag**

Kommuneplantillæg 10\_Endelig vedtagelse.pdf

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 70: Beslutning om igangsætning af Lokalplan K113 for Fasanvænget

24/9184

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om igangsætning af arbejdet med udarbejdelse af en ny lokalplan for Fasanvænget.

## Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Trafik og Klimaudvalget vedtog den 28. februar 2024 at prioritere at der udarbejdes en ny lokalplan for bebyggelsen Fasanvænget i Kokkedal.

I tæt-lav boligbebyggelsen med et plans vinkelhuse er der over tid opsat en række faste hegn, for at skærme det private udeareal der er knyttet til boligerne. Det er forskelligt hvordan det er gjort i bebyggelsen i forhold til materialer og beplantning og mange af husene har fortsat levende hegn som afskærmning.

Med implementeringen af ny lovgivning på affaldsområdet er der flere steder i Fasanvænget opsat nye affaldsløsninger ud mod de interne veje. Det er hovedsageligt nedgravede affaldsløsninger der er opsat.

På den modsatte side af Kystbanen har Plan-, Trafik- og Klimaudvalget i forbindelse med en ansøgning om opsætning af en mobilmast besluttet, at der skal lokalplanlægges for en mobilmast ud mod banen syd for nyttehaverne ved Ullerødvej.

## Baggrund og formål

Den gældende Lokalplan nr. 72 for boligbebyggelsen Fasanvænget giver ikke mulighed for at etablere faste hegn. For at give bedre mulighed for at etablere faste hegn i bebyggelsen og stille krav om grøn beplantning foran hegn er det nødvendigt at lave en ny lokalplan. Det er vurderingen at det ville give lidt større privat areal ved den enkelte bolig og at der kan placeres hæk beplantning foran hegnene på de fælles arealer i bebyggelsen.

Den nye lokalplan skal samtidig fastlægge den nye placering af de tekniske affaldsanlæg, herunder også eventuelle fremtidige placeringer af yderligere anlæg.

Den eksisterende bebyggelse og sekundære bebyggelse (skure mv.) skal ligeledes fastlægges i lokalplanen sammen med øvrige opdateringer af den eksisterende lokalplans bestemmelser.

Der skal i et mindre delområde på den modsatte side af Kystbanen udlægges et område hvor det vil være muligt at opsætte mobilmast.



*Afgrænsning af lokalplanområdet markeret med hvide linjer*

## **Proces**

I processen lægges vægt på god dialog med grundejerforeningen for Fasanvænget, som skal inddrages i udarbejdelsen af lokalplanen.

## **Prioritering af lokalplaner**

Udarbejdelsen af lokalplan for Fasanvænget er prioriteret som nummer fire på prioriteringslisten over kommende lokalplaner. På nuværende tidspunkt er planerne for hhv. fjernvarmeanlæg og vandressourcecenter, der ligger nr. 1 og 2, ikke klar til udarbejdelse af lokalplan. På udvalgsrådet i juni fremlægges en opstartssag for lokalplan for lynladerpark ved Nybo Planteskole, der ligger nummer tre på listen.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## **Retsgrundlag**

Planloven

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Indstilling**

1. At udarbejdelse af ny Lokalplan K113 for Fasanvænget igangsættes.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Udvalget godkender administrationens indstilling.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 71: Beslutning om sti-rampe i Nivå Bymidte

24/6062

## Beslutningstema

Beslutning om etablering af midlertidig rampe til den offentlige stiforbindelse mellem Nivå Station og bymidtens funktioner under byggeperioden for omdannelse af Nivå Bymidte.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget har bedt administrationen undersøge muligheden for, at etablere niveaufri adgang mellem Nivå Station og bymidten (Netto, Biblioteket mv.) ved at etablere en rampe ved trappen mellem den øst-vestgående stiforbindelsen og overgangen ved busgaden.



### Eksisterende forhold

Der er i dag etableret niveaufri adgang til bymidten via stisystemet syd om bymidten som vist med orange på nedenstående kort. Denne forbindelse er forsynet med belysning og er niveaufri.

Borgerne der kan desuden benytte trappen mellem den øst-vestgående stiforbindelsen og overgangen ved busgaden, som er markeret med gul på nedenstående kort. Denne trappe er forsynet med barnevognsrampe. Borgere som ikke kan benytte trappen kan benytte den orange rute syd om bymidten.

Den rampe som overvejes etableret, skal alene forbedre forholdene for de borgere som ikke kan benytte trappe og barnevognsrampe. Det er administrationens vurdering at det vil være forholdsvis få personer og at efterspørgslen på en niveaufri adgang fra Nivå Station til stien således vil være begrænset. Det i givet fald kan være relevant at opsætte en rampe i ca. 2 år.



Administrationen har undersøgt forskellige muligheder for supplerende niveaufri adgange til bymidten ved trappen til Nivå Station. Der er undersøgt 2 forskellige forslag til rampeløsninger. Dels en rampe i stål og dels en rampe opbygget i jord med overflade i belægningssten.

#### Rampe i let stålkonstruktion

En rampe i stål er mobil og vil derfor eventuelt kunne anvendes andre steder i projektområdet, hvis der bliver behov under omdannelsen af Nivå Bymidte.

Økonomi for en rampe i stål ligger overslagsmæssigt mellem kr. 225.000 - 320.000 for indkøb, levering og montering, dertil skal lægges drift og vedligehold, samt udgifter til flytning i byggeperioden i Nivå Bymidte. Den samlede udgift forventes at kunne holdes indenfor ca. kr. 500.000. Der er en leveringstid på 2-5 uger på den beskrevne løsning.

NSPV bemærker til denne løsning at en stålrampe nemt vil kunne ”underfryse” og blive glat om vinteren. Det betyder at NSPV skal have et særligt vinterberedskab på kun denne rampe. Eventuelle skader eller hærværk skal udbedres af leverandør, da NSPV ikke har reservedele.

#### Rampe med belægningssten

En rampe opbygget i jord og med overflade i belægningssten vil koste i størrelsesordenen 400.000-500.000 kr. + rækværk ca. 100.000 kr.

NSPV bemærker til denne løsning at en rampe med fast belægning kan indgå i den eksisterende vintertjeneste og ikke vil underfryse som en stålrampe.

#### Administrationens vurdering

Det er administrationens principielle udgangspunkt, at tilgængeligheden skal sikres i forbindelse med anlægsarbejder i kommunen.

Det er administrationens vurdering at efterspørgslen på niveaufri adgang det pågældende sted vil være begrænset. Der allerede er tilgængelig adgang syd om bymidten, som opretholdes. Da rampen skal kun opsættes i en kortere periode og udgiften til den er forholdsvis høj, er det administrationens anbefaling, at der ikke etableres rampe.

I valget mellem de to rampetyper anbefaler administrationen en rampe i stål, da den vil kunne flyttes til andre lokaliteter under byggearbejdet. Administrationen bemærker at der ikke er finansiering til rampen.

Såfremt der opsættes rampe indikeres et øget kvalitetsniveau i forhold til niveaufri adgang under anlægsarbejdet. Hvis dette skal indføres, anbefales, at eventuel finansiering til rampen laves som en særskilt indsatspulje til etablering af tilgængelige adgange langs hovedsti i byggeperioden. En sådan pulje skønnes at skulle være på 1,0 mio. kr.

Uanset valg af løsning, skal der følges op med kommunikation og vejledning til borgerne med skiltning, på hjemmeside mv. Der er med afsæt i den politiske bestilling og med godkendelse hos eksterne parter sat skiltning op ved trappen i uge 7.

### **Sagsbehandling siden Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets behandling af sagen den 3. april 2024**

Handicaprådet har behandlet sagen på møde den 24. april 2024. Et enigt Handicaprådet udtrykte på mødet, at der er et oplagt behov for etablering af rampe i stål.

Handicaprådet besluttede på samme møde i sag om ” Status og anvendelse af tilgængelighedspuljens midler 2024”, at afsætte 45.000,- kr. af handicaprådets midler til medfinansiering af etablering af rampen i 2024.

På budgettet på Politikområde 3, Veje og Trafik er der afsat 120.000,- kr. årligt til tilgængelighedsløsninger. Administrationen foreslår at disse midler i 2024 og 2025 anvendes til etablering af rampen. Således at der i alt er afsat  $(45.000 + 2 \cdot 120.000)$  285.000,- kr.

Administrationen foreslår, at der med afsæt i disse midler arbejdes videre med etablering af rampen. Der samarbejdes med Nordsjællands Park og Vej om konkrete tilbud på etablering og drift af rampen.

## **Retsgrundlag**

Vejloven

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

### **FN's verdensmål**

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

### **Byrådets arbejdsgrundlag**

1. Bygninger og byrum skaber liv
2. Det skal være nemt, sikkert og grønt at komme frem

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

Ikke relevant.

## Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## Indstilling

1. At der ikke etableres rampe.
2. At udvalget såfremt der ønskes rampe afsætter midler til generel forøgelse af adgangsniveau i en pulje på 1,0 mio. kr.
3. At sagen forinden forelægges Handicaprådet.
4. At såfremt der etableres rampe udføres denne i stål.

Supplerende indstilling efter behandling i Handicaprådet:

5. At der arbejdes videre med etablering af en rampe i stål finansieret som foreslået i sagen.

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 03-04-2024

Sagen udsættes mhp høring af Handicaprådet, idet rådet også høres om mulighed for medfinansiering med midler fra puljer afsat til tilgængelighed.

## Beslutning i Handicaprådet (2022-2025) den 24-04-2024

Der er enighed i Handicaprådet om, at der er et oplagt behov for etablering af rampe i stål.

Handicaprådet ser positivt på medfinansiering igennem Tilgængelighedspuljens midler.

Handicaprådet roser PTK-udvalget for at udsætte sagen og henvise sagen til høring i Handicaprådet.

Fraværende:

Mikkel Hartwich (C)

Lilly Christensen

Kim Wentzel Oxenlund

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024

Udvalget beslutter at der etableres en rampe som foreslået.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 72: Beslutning om prioritering af ny lokalplan for Cirkelhusgrunden - Kokkedal Bymidte Syd

24/7249

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om prioritering af en nyt lokalplangrundlag for området Kokkedal Bymidte Syd.

## Sagsfremstilling og økonomi

På Plan, Trafik- og Klimaudvalgets møde 28. februar 2024 besluttede udvalget, at man ikke ønskede at optage en ny lokalplan for Cirkelhusgrunden på udvalgets liste over kommende prioriterede lokalplaner som indstillet. Udvalget ønskede forud for en prioritering, at udvikler og ejers ønsker om en ny lokalplan for Kokkedal Bymidte Syd skulle afdækkes nærmere. Administrationen skulle derfor forelægge en særskilt sag herom, når ønsker til en ny lokalplan og afledte tekniske forhold var nærmere afklaret, hvilket sker med denne sag.

## Baggrund og det nye projektønske

Fredensborg Kommune er blevet præsenteret for et nyt projektønske for området Kokkedal Bymidte Syd, hvor Cirkelhuset ligger i dag. Her blev der vedtaget en lokalplan 31. oktober 2022, der havde til formål at udlægge et område med større udvalgsbutikker, restauranter, biograf, service og boliger så der kunne skabes et nyt detailhandelscenter i Fredensborg Kommune.

Den nuværende ejer og et nyt udviklingsfirma har oplyst, at de ikke mener at der er et marked for de relativt mange store butikker til udvalgsvarer, legeland og biograf samt at der ikke længere er behov for et skolebyggeri i området med det nuværende projekt for NGG i Hørsholm Kommune. Man ønsker i stedet, at opføre et større boligbyggeri mod at opføre færre butikker, biograf og service.

Det nye projekt arbejder fortsat med en randbebyggelse mod motorvejen, hvor der placeres butikker og p-huse i et samlet langt byggeri, der også skal fungere som et værn mod støjpåvirkninger fra trafikken.

Projektets nye hovedgreb er et boligområde opdelt i fire karrébebyggelser samlet om et grønt område. Visionen bag karréerne er at de både kan skabe kvarterer i den lille bydel samtidig med at den semilukkede karréform medvirker til at de indre grønne gårde skærmes mod støjpåvirkningen fra motorvejen og kongevejen.

For at medvirke til en fredeligholdelse af det ønskede boligområde foreslås den primære adgangsvej, i den gældende lokalplan, flyttet til en placering langs kommunegrænsen. Denne suppleres med en sekundær adgangsvej langs ådalen, hvor særligt varetrafik kan få adgang til butikkerne fra. Parkeringspladserne til boligerne placeres hovedsageligt i et p-hus i randbebyggelsen mod motorvejen.

Boligområderne ønskes udviklet med forskellige boligtyper der henvender sig til forskellige beboersegmenter, hvor begynderboliger og seniorboliger er lejligheder i størrelsen 60-80 m<sup>2</sup> og familieboliger er boliger i størrelsen 80-105 m<sup>2</sup>. Derudover fastholder man muligheden for at der kan opføres et friplejehjem i bebyggelsen og foreslår også at der kan opføres en daginstitution.

Det samlede byggeri ligger på et niveau lidt under den nuværende lokalplan, hvor der gives mulighed for at opføre 69.550 m<sup>2</sup> byggeri incl. P-hus. Sammenligner man den eksisterende lokalplan K107 for Kokkedal Bymidte Syd og det nye projekt fordeler anvendelser og byggeri sig som vist i tabellen herunder.

Anvendelse	K107	Anvendelse	Nyt projekt
Butikker (max.)	26.000	Butikker	6.800
Skole (max.)	4.000	Skole	0
Boliger (max.)	Ca. 22.000	Boliger	37.050
Bolig antal v 77 m2 gns. str.	Ca. 285	Bolig antal v 77 m2 gns. str.	Ca. 480
Øvrige (plejehjem, restauranter, biograf, service, liberalt erhverv m.fl)	Ca. 13.550	Plejehjem,	4.000
		Restaurant	700
		Liberalt erhverv Daginstitution	1.000 1.000
P-hus	Ca. 4.000	P-hus	15.000
Samlet	69.550		65.550

### Afledte tekniske forhold

Administrationen har set nærmere på det fremsendte projekt og redegør i det følgende for udvalgte tekniske forhold der skal ses nærmere på ved i en fremtidig planlægningsproces.

#### Trafik

I den nuværende lokalplan er der mulighed for at opføre 26.000 m2 butikker. Den trafik butikkerne ville genere er større end den trafik en øget bolig andel vil medføre. Trafikalt vil der derfor være en mindre trafik til og fra området med et boligprojekt frem for butikker.

I forhold til kødannelser vil det i lokalplanarbejdet skulle undersøges hvordan et projekt med flere boliger påvirker spidstimetrafikken (myldretiden). Med butikkerne var det særligt eftermiddagstrafikken, der blev påvirket, men med et boligprojekt må det forventes, at det vil være morgentrafikken hvor beboere kører på arbejde der vil blive mest påvirket. Området er heller ikke stationsnært og selvom der er flere buslinjer på kongevejen er det forventningen, at beboere i området vil have en større afhængighed af bil. De trafikale forhold skal afdækkes nærmere i forbindelse med et kommende planlægningsarbejde.

#### Støjforhold

Et centralt fokus i et lokalplanarbejdet vil være behovet for at sikre overholdelse af de vejledende støjgrænser på boligernes facader og udendørs opholdsarealer. I grundlaget for den nuværende lokalplan viste det sig at være en vanskelig opgave at få skærmet for støjpåvirkninger så grænseværdierne kunne overholdes. I forbindelse med det nye projekt er der lavet indledende beregninger, der viser at grænseværdierne kan overholdes med den valgte bebyggelsesstruktur og dette vil skulle afklares nærmere i et fremtidigt planlægningsarbejde.

### *Parkering*

Det samlede projekt vil med de gældende parkeringsnormer forudsætte mellem 800 – 900 parkeringspladser. Hovedparten placeres på taget af butikkerne og i et p-hus mod motorvejen. Det er forudsætningen at beboere i lejlighederne skal parkere i p-huset mod motorvejen og i den videre planlægning skal der findes plads til de nødvendige handicap-pladser ved boligerne.

### *Institutionsbehov*

Boligdelen i det nye projekt har et omfang, hvor det vil påvirke institutionsbehovet i Kokkedal. Hvor stor påvirkningen vil blive vil afhænge af opførelsetidspunkt og en nærmere vurdering af antallet af boliger. I et kommende planlægningsarbejde skal der ses på konsekvenserne for prognoserne for daginstitutioner og skole samt om det lokale stinet er tilstrækkeligt udbygget til at sikre skolevejene for de kommende beboere.

### *Boligområderne*

Det har tidligere været formålet at udvikle Kokkedal Bymidte Syd som et detailhandelscenter, hvor der også var plads til boliger, service, biograf og skole. Med ca. 480 boliger (ved en gennemsnits boligstørrelsen på 77 m<sup>2</sup>) samt et plejehjem er det forudsætningen for det nye projekt, at der i stedet i højere grad udvikles et egentlig nyt boligområde i Kokkedal. Den nuværende lokalplan indeholdt dog også mulighed for ca. 285 boliger (gennemsnitlig boligstørrelse på 77 m<sup>2</sup>).

Det er vurderingen, at de forslåede fire boligkarréer der hver i sær slutter sig om et indre gårdrum er en fornuftig måde at få skabt et byggeri hvor der både er friarealer og samtidig sker en afskærmning ved hjælp af bygningskroppene for den støjpåvirkning, der er fra motorvejen og kongevejen. Ved at placere hovedparten af parkering i et p-hus skabes der også mere plads til grønne friarealer selv om det på den anden side betyder længere afstand til parkering.

### *Planforhold*

En ny lokalplanproces vil forudsætte udarbejdelse af miljøvurdering, kommuneplantillæg ligesom udvikler har oplyst at man ønsker at udarbejde en egentlig VVM i forbindelse med planprocessen.

Den nuværende lokalplan hvor der udlægges et butiksområde er en central del af den nuværende Kommuneplan 2021's hovedstruktur om detailhandelsplanlægningen. Hovedstrukturen om detailhandelsplanlægning skal derfor ændres i forbindelse med den kommende kommuneplanrevision, hvis der udarbejdes et nye plangrundlag med færre butikker. Den samlede planlægningsproces for det nye nødvendige plangrundlag vurderes at være ressourcekrævende.

Bilag med udvalgets beslutning 28. februar 2024 med prioritering af lokalplanarbejder vedlægges som bilag 1.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## **Indstilling**

At udvalget træffer beslutning om prioritering af ny lokalplan for Kokkedal Bymidte Syd

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Udvalget stiller sig principielt positiv for boliger på arealet, men dette fordrer yderligere kvalificering af projektet og analyse af afledte demografiske konsekvenser for kommunen.

Udvalget vil ikke på det nuværende grundlag tage stilling til en lokalplanprioritering.

## **Bilag**

Endelig rækkefølge for udarbejdelse af lokalplaner vedtaget af PTK 28 Februar 2024

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 73: Godkendelse af Klimastatus 2023 - status på kommunens klimaplan

24/4046

## Beslutningstema

Statusrapport for Fredensborg Kommunes klimaplan forelægges til drøftelse og godkendelse.

## Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet vedtog i 2022 Fredensborg Kommunes klimaplan *Sammen om klimaindsatsen*. I planen fremgår det, at der løbende skal følges op på indsatserne og klimamålene. Klimastatus 2023 er den første årlige status siden planens vedtagelse. Der foretages evaluering og revision af planen hvert fjerde år, første gang i hhv. 2025 og 2026.

I Klimastatus 2023 redegøres for status på gennemførelsen af hvert af klimaplanens 67 tiltag. Der gives en kort beskrivelse af tiltagets fremdrift i 2023 samt planlagt aktivitet i 2024. Der er ikke beregnet CO<sub>2</sub>-effekter for de enkelte tiltag. Statusrapporten er vedlagt som Bilag 1.

## Siden sidst

Statusrapporten Klimastatus 2023 blev præsenteret på fælles møde den 10. april 2024 mellem Plan-, Trafik- og Klimaudvalget og Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling. På mødet blev især udbygning af grøn fjernvarme fremhævet som et kritisk indsatsområde, hvor der mangler fremdrift.

Som opfølgning på mødet er statusrapporten blevet opdateret med følgende ændringer:

- Tilføjelse af læsevejledning (s. 7)
- Tiltag 2.2 Flere fjernvarmeområder og -kunder samt 2.3 Fossilfri og effektiv fjernvarme er ændret fra gul (tiltaget forløber ikke som forventet) til rød kategori (alvorligt udfordret)
- Tilføjelse af link til Energistyrelsens opdaterede webversion af Klimaregnskabet for Fredensborg Kommune (s. 11)

## Statusrapportens hovedkonklusioner

Hovedparten af klimaplanens tiltag forløber som forventet: 47 tiltag forløber planmæssigt, fire tiltag er alvorligt udfordret, mens der opleves mindre udfordringer eller forsinkelser for de resterende tiltag.

De tiltag, der er alvorligt udfordret er:

- 1.10 Prioriteret buslinje til DTU og Nørreport: Det har ikke været muligt at igangsætte projektet pga. manglende økonomiske ressourcer til 50 pct. kommunal medfinansiering af projektet.
- 2.2 Flere fjernvarmeområder og -kunder samt 2.3 Fossilfri og effektiv fjernvarme
- 4.3 Mere skov: Der er ikke etableret nye skovområder i kommunen i 2023, og med budgettet for 2024-2027 blev der besluttet besparelser på området, der gør det vanskeligt at gennemføre kommunens træpolitik. Efterfølgende har Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling sendt sagen til drøftelse i budgetforligskredsen, som har besluttet at finansiere udgiften på 170.000 kr. til at gennemføre træpolitikken af driftsreserven i 2024. For overslagsårene må problemstillingen rejses i de kommende budgetforhandlinger for 2025 og frem.

Statusrapporten præsenterer de nyeste klimaregnskaber fra Energistyrelsen for kommunens geografiske område. Klimaregnskaberne er opgjort for 2020-2021 og viser, at drivhusgasudledningerne i Fredensborg Kommune ikke er faldet i denne periode. Da klimaplanen blev vedtaget i 2022, kan effekterne af klimaplanens tiltag ikke aflæses af klimaregnskabet endnu.

Status på indsatsområder:

- *Transport:* Der ses en positiv udvikling med flere elbiler og etablering af ladestandere, men brugen af cykler og kollektiv transport går tilbage.
- *Varme:* Omstilling til mere fjernvarme, jordvarme og flere varmepumper er i gang. Udbygningen af fjernvarme er dog forsinket.
- *Elektricitet:* Kommunen arbejder på at finde egnede arealer til vedvarende energi-anlæg, både på terræn og på tagarealer, herunder kommunale tage, for at øge den lokale elproduktion. Udbygning af vedvarende energi vil især afhænge af interesse fra investorer, lodsejere og boligejere.
- *Natur og landbrug:* Der er ikke sket væsentlige ændringer i udledningerne fra dette område, ligesom skovarealet heller ikke er øget. De igangsatte projekter, ikke mindst Nivå Engfjord og etablering af et nyt vandressourcecenter, forventes at bidrage positivt til klimatilpasning, biodiversitet samt drivhusgasreduktion. De tiltag, der handler om skovrejsning, er som nævnt alvorligt udfordret pga. besparelser.
- *Nye vejrforhold:* Den store mængde nedbør og stormene i 2023 viser, at der er behov for, at kommunen fortsat arbejder på at være forberedt på klimaforandringerne. Kommunen vil særligt have fokus på at sikre et effektivt beredskab og at indrette den fysiske planlægning efter de forventede klimaforandringer.
- *Forbrug og ressourcer:* Der er igangsat flere initiativer, bl.a. affaldssortering i 10 fraktioner, mål om CO<sub>2</sub>-reduktion fra de kommunale køkkeners kødforbrug og grønne krav i kommunale udbud.
- *Byggeri og anlæg:* Der arbejdes med at begrænse ressourceforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning fra kommunale bygge- og anlægsprojekter, bl.a. ved genbrug af byggematerialer i Nivå Bymidte samt et pilotprojekt med brug af livscyklusanalyser for anlægsprojekter på trafikområdet. Der ses potentiale for en større indsats.
- *Formidling og samarbejde:* Flere initiativer vedrørende formidling om klima og bæredygtighed er igangsat, bl.a. etablering af KlimaForum Fredensborg, [klimaforum.fredensborg.dk](http://klimaforum.fredensborg.dk), og samarbejde med Fredensborg Bibliotekerne. Der er potentiale for en bredere indsats, herunder videreudvikling af et netværk af grønne ambassadører i kommunens organisation.

## Kommentering

Statusrapporten er behandlet af Grønt Råd på møde d. 19. februar 2024 med særligt fokus på indsatsområde 4 og 5 om natur, landbrug og klimatilpasning. Grønt Råd tog orienteringen til efterretning. Der blev udtrykt en generel bekymring for fremdriften i forhold til målene.

Klimarådet har behandlet sagen på møde d. 21. februar 2024 med en fælles kommentering, som er vedlagt som Bilag 2. Overordnet er Klimarådet bekymret for, om fremdriften i klimaindsatserne og indsatsernes omfang er tilstrækkelig til at opfylde klimamålene. Klimarådet opfordrer til, at klimatiltagene fortsat prioriteres og udvides med mere ambitiøse indsatser, baseret på den nyeste viden på området.

Medlemmerne af begge råd har efterfølgende haft mulighed for at indsende kommentarer. Cyklistforbundet og Danmarks Naturfredningsforening Fredensborg har indsendt kommentarer, vedlagt som Bilag 3 og 4.

Cyklistforbundet bemærker, at ustabil togdrift af Kystbanen og utilstrækkelig kvalitet af de kommunale cykelstier medfører, at pendlere vælger bilen frem for cykel og kollektiv transport. Her nævnes afspærring af cykelstien langs Nivåvej som eksempel. Cyklistforbundet fremhæver, at mere brug af cykel og offentlig transport ikke blot handler om vaneændringer, men i høj grad afhænger af kvaliteten af cykelstierne og cykelstinet. Statusrapportens afsnit herom er opdateret som følge af Cyklistforbundets kommentarer.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) Fredensborg har indsendt kommentarer og anbefalinger vedrørende natur og landbrug, grundvandsdannelse, vandressourcecenter, transport, varme, biomasse, elektricitet samt byggeri og anlæg. DN Fredensborg er enig i Klimarådets bekymring for fremdriften i klimaindsatserne, og hvorvidt indsatserne er tilstrækkelige til at opfylde klimamålene. Foreningen nævner bl.a., at indsatsen med skovrejsning bør prioriteres, ligesom kommunen kan opskalere indsatsen for udtagning lavbundslande gennem opkøb af jord.

De indkomne kommentarer har kun i mindre omfang givet anledning til justeringer i statusrapporten. Det vurderes, at kommentarerne i høj grad handler om, at der ønskes en mere ambitiøs klimaindsats og nye initiativer, hvilket vil kræve, at der træffes politisk beslutning herom.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

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

13. Klimaindsats

## **Kompetence**

Byrådet

## **Kommunikation**

Efter byrådets godkendelse af Klimastatus 2023 udsendes en pressemeddelelse om rapporten. Statusrapporten offentliggøres på kommunens hjemmeside og KlimaForum Fredensborg, og der orienteres desuden om elementer af rapporten på sociale medier.

## **Indstilling**

1. At statusrapporten Klimastatus 2023 godkendes til offentliggørelse.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-04-2024**

Sagen drøftet på baggrund af administrationens oplæg. Sagen genoptages på næste ordinære udvalgs møde.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Anbefaler administrationens indstilling. Udvalget anerkender, at vi ikke er i mål og at der skal arbejdes endnu hårdere for en bedre opfyldelse af målsætningerne.

## **Bilag**

Klimastatus 2023 - udkast 190424

Klimarådets kommentering af Klimastatus 2023

DN Fred. kommentarer til klimastatus 2023 (udkast).pdf

Cyklistforbundets kommentarer til Klimastatus 2023 udkast.pdf

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 74: Beslutning om bæredygtighedsvurderinger i sagsforelæggelser

24/4956

## Beslutningstema

Der orienteres om evaluering af de bæredygtighedsvurderinger, der indgår i sagsforelæggelser i Fredensborg Kommune. Det skal besluttes, hvilke oplysninger der fremover skal fremgå af politiske dagsordener, og hvordan der skal arbejdes videre med klimakonsekvensvurderinger.

## Sagsfremstilling og økonomi

For at sikre et fyldestgørende beslutningsgrundlag indeholder de politiske dagsordener afsnit om sagens relation til FNs verdensmål og byrådets arbejdsgrundlag. I en forsøgsperiode er der desuden foretaget CO<sub>2</sub>-vurderinger af udvalgte sager, der præsenteres i sagsforelæggelserne.

Som led i projektet Mindre bøvl-Mere mening er det blevet foreslået, at afsnittene om FNs verdensmål og byrådets arbejdsgrundlag udgår af dagsordenerne og erstattes af en ny praksis. Et forslag hertil fremgår nedenfor.

Evaluering af kommunens brug af CO<sub>2</sub>-vurderinger viser, at der er opnået erfaringer, der giver et godt grundlag for at videreudvikle og forbedre klimakonsekvensvurderingerne. Vurderingerne kan kvalificeres yderligere og udvikles, så de bliver mere brugbare i såvel sagsbehandlingen, som når der skal træffes politiske beslutninger. Det anbefales, at der arbejdes videre med en model for klimakonsekvensvurderinger, der tager udgangspunkt i eksisterende værktøjer til CO<sub>2</sub>-vurderinger og gør mere ud af formidling af klimaeffekterne og af mulighederne for alternative løsninger, der kan begrænse negative klimaeffekter.

Det er ambitionen, at alle relevante sager på sigt indeholder klimakonsekvensvurderinger. I første omgang anbefales det dog at afprøve modellen på et afgrænset område (anlægsprojekter på trafikområdet) og gradvist udvide til flere områder.

Det skal bemærkes, at det fremgår af budgetforliget for 2024-2027, at der fortsat er et politisk ønske om CO<sub>2</sub>-vurderinger, og at vurderingerne, hvor det er muligt, skal suppleres med en prissætning i kr. af CO<sub>2</sub>-effekten.

## FN's verdensmål og byrådets arbejdsgrundlag

Som en del af dagsordenskabelonen vurderer sagsbehandleren, hvilke verdensmål sagerne påvirker, og hvordan sagen er relateret til byrådets arbejdsgrundlag. Som led i projektet Mindre bøvl-Mere mening er denne praksis evalueret, og der er indkommet forslag om, at afsnittene udgår af dagsordenerne og erstattes af en ny praksis.

Det viser sig i stor udstrækning, at punktet er blevet mekanisk, således at sagerne forholder sig til overskrifterne, uden der foretages en reel kobling til de politiske strategier. Evalueringen viser ligeledes, at der er en række sager, hvor en beskrivelse af arbejdsgrundlag og verdensmål i sagen ikke er relevant.

Det er administrationens vurdering, at denne del af dagsordenen ikke skaber værdi for eller større klarhed om sagen. På denne baggrund indstilles det, at punktet udgår af dagsordenskabelonen og erstattes af en ny praksis.

Fremadrettet vil administrationen i de sager, hvor det giver mening, beskrive sagens sammenhæng til byrådets arbejdsgrundlag og til politikken på området under beslutningstemaet. Med denne praksis flyttes fokus om det strategiske

i sagen frem, således sagen rammesættes fra starten, og giver dermed politikerne bedre mulighed for at se sagens kobling til de strategiske beslutninger, som byrådet har truffet.

## CO2-vurderinger

Siden maj 2021 er der foretaget CO2-vurderinger af relevante politiske sager. Det er foregået sådan, at sagerne først screenes for, om det er relevant at foretage en CO2-vurdering. Hvis det vurderes relevant gennemføres en kvantitativ vurdering af CO2-effekten i et samarbejde med en ekstern konsulent. Resultatet præsenteres i et skema i den politiske sag, hvor der vælges mellem fem kategorier og suppleres med en kort tekst. Selve CO2-vurderingen gemmes på sagen.

Det blev besluttet ved opstarten af projektet, at ”vurderingen af de klimamæssige konsekvenser begrænses til følgende sagsområder: Energi, affald/genbrug, byudvikling/infrastruktur, transport, lokal industri, kommunale indkøb over 200.00 kroner, som skal politisk behandles” ([sag 68, behandlet på Plan-, Miljø- og Klimaudvalgets møde den 10. maj 2021](#)). Det blev undervejs i projektet besluttet at begrænse CO2-vurderingerne til de dele af sagerne, der vedrører kommunal virksomhed og ikke Fredensborg Kommune som geografisk område.

Evalueringen af forsøgsprojektet er i første omgang foretaget i slutningen af 2022. Evalueringen er vedlagt som Bilag 1. Der viste sig herefter behov for at supplere evalueringen med en nærmere analyse af såvel kommunens egne erfaringer og erfaringer i andre kommuner med henblik på at opstille anbefalinger til kommunens fremtidige arbejde med klimakonsekvensvurderinger. Denne analyse er foretaget i samarbejde med Rambøll.

Evalueringen er baseret på en gennemgang af de 26 CO2-vurderinger, der er foretaget i perioden maj 2021 til oktober 2022, og en spørgeskemaundersøgelse blandt de involverede teamledere og sagsbehandlere. Evalueringen viser følgende hovedkonklusioner:

1. For en del sager har det været muligt at give et overordnet, kvantitativt estimat for den forventede CO2-belastning af en given politisk beslutning. Der kan foretages mere avancerede kvantitative beregninger, men det vil kræve et betydeligt højere informationsniveau og ressourceforbrug.
2. For hovedparten af sagerne har sagsbehandlerens tidsforbrug til CO2-vurdering været begrænset (typisk under 1 time), da selve beregningerne er foretaget af en ekstern konsulent. Det betyder imidlertid også, at kompetenceopbygningen internt i kommunens organisation har været begrænset.
3. Resultaterne af CO2-vurderingerne kan være vanskelige at forstå, og der kan med fordel gøres mere ud af at beskrive og tydeliggøre den enkeltes sags klimaeffekter.
4. Det er umiddelbart oplevelsen, at CO2-vurderingerne ikke har påvirket sagsindholdet og udfaldet af de politiske sager. Det kan skyldes, at vurderingerne foretages sent i processen, og at der typisk ikke opstilles CO2-reducerende alternativer, som der kan vælges imellem.
5. Det snævre fokus på de dele af sagerne, der vedrører kommunal virksomhed, betyder, at mange aktiviteter, der medfører store CO2-effekter, ikke vurderes. Som eksempel kan nævnes private udvikleres byggeprojekter.

Samlet set viser evalueringen, at den nuværende CO2-model kan forbedres, så den i højere grad bidrager med brugbar viden om klimaeffekter, der kan kvalificere og påvirke beslutningsprocessen i kommunen (såvel i sagsbehandlingen som i den politiske beslutningsproces). Samtidig kan der ved videreudvikling af modellen sættes fokus på, at klimakonsekvensvurderingerne skal bidrage til at øge klimafokus i administrationen, skabe et fælles sprog og udgangspunkt herom på tværs af organisationen samt gøre det mere enkelt at forstå og formidle klimapåvirkning.

Administrationen har sammen med Rambøll undersøgt, hvordan CO2-modellen kan udvikles, så den ikke blot giver et CO2-tal i ton eller kr. til politiske sager, men i højere grad både bidrager til at forbedre beslutningsgrundlaget, synliggøre aktiviteterets klimaeffekter samt forbedre rammerne og kompetencerne for at arbejde med klima på tværs i kommunens organisation. Rambøll anbefaler blandt andet:

- **At klimakonsekvensvurderingen anviser alternativer.** Der bør allerede tidligt i et projekt være fokus på, om der kan vælges løsninger, der er mindre klimabelastende, fx ved ændret materialevalg, energioptimering, reducere af bortkørsel og deponering, genbrug og genanvendelse mm. Det anbefales derfor, at der findes en metode, hvor klimavurderinger foretages tidligere i processen.
- **At klimakonsekvensvurderingen omfatter beregninger, når det er meningsfuldt.** På nogle områder, hvor der i forvejen findes beregningsmodeller, er det mere enkelt at sætte tal på klimaeffekter end på andre. Her kan benyttes en sektorvis tilgang, hvor forskellige værktøjer anvendes. Det gør det dog ikke mindre relevant at beskrive forventede klimaeffekter på områder, hvor det er mere vanskeligt at kvantificere dem.
- **At det skal være let at forstå klimaeffekten.** Der kan bruges en trafiklysmodel (lignende den nuværende), hvor kategorien enten bestemmes ud fra resultatet af en kvantitativ eller kvalitativ vurdering af klimaeffekten, og hvor der bliver gjort mere ud af at beskrive, hvorfor den konkrete aktivitet placeres og håndteres, som den gør.
- **At der arbejdes med at fremme synligheden i organisationen og opbygge kompetencer i kommunens organisation.** Her anbefaler Rambøll, at der skal være medarbejdere i et fagligt center i organisationen, der har kompetencer til at sparre med de enkelte sagsbehandlere om klimaeffekter af konkrete valg, og at der bruges ressourcer på at gøre klimaovervejelserne gennemsigtige og let tilgængelige for alle.

## Nye krav og værktøjer

I perioden, hvor Fredensborg Kommune har brugt CO<sub>2</sub>-modellen, er der på nationalt plan kommet flere krav til dokumentation af klimaeffekter og flere værktøjer til klimakonsekvensvurderinger. Det gælder ikke mindst indenfor byggeri og anlæg.

Bygningsreglementet stiller krav om, at nybyggeris klimapåvirkninger skal dokumenteres gennem livscyklusanalyser (LCA), og at nybyggeri over 1000 m<sup>2</sup> skal overholde en grænseværdi på 12 kg. CO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup>/år. Kravene skærpes over de kommende år. Nogle kommuner har i den seneste tid forpligtet sig til at bygge efter Bygningsreglementets frivillige bæredygtighedsklasse, hvor klimakravene er endnu mere ambitiøse, eller tilsluttet sig initiativet Reduction Roadmap, der beskriver, hvordan kravene skal skærpes, hvis Paris-aftalen skal opfyldes, eller hvis de planetære grænser skal overholdes.

De nye CO<sub>2</sub>-værktøjer omfatter bl.a. LCAByg og InfraLCA, der er modeller for livscyklusanalyser på bygge- og anlægsområdet. Modellerne bruges til at analysere klima- og miljøpåvirkningen i et projekts livscyklus og få overblik over, hvordan et projekt kan ændres, så klima- og miljøpåvirkningen begrænses. Med LCAByg, der er udviklet af Vejdirektoratet til infrastrukturprojekter, er det for eksempel enkelt at kvantificere effekten af at udskifte de materialer, der bruges i projektet.

Siden starten af 2023 har kommunen haft positive erfaringer med at bruge InfraLCA til anlægsprojekter på trafikområdet. Initiativet indgår i klimaplanen som tiltag 7.4. I to anlægsprojekter er der anvendt genbrugt, knust beton i stedet for jomfruelige ressourcer (sand og grus). Tiltaget har givet en samlet CO<sub>2</sub>-besparelse på 47 ton, svarende til 14-16 pct. af projekternes udledning, uden meromkostninger. Det vurderes, at InfraLCA kan være et godt værktøj at bruge til klimakonsekvensvurderinger i kommunen.

Flere værktøjer til CO<sub>2</sub>-vurderinger er på vej gennem samarbejdet i Klimaalliancen. De forventes også at kunne bruges til klimakonsekvensvurderinger i kommunen fremover.

Derudover kan der forventes flere klimakrav og -værktøjer som følge af EU's nye krav til virksomheders bæredygtighedsrapportering (Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)). Direktivet stiller krav om, at virksomheder skal rapportere om bæredygtighed efter særlige standarder. I første omgang omfattes store virksomheder og derefter de mindre.

## Forslag til ny model for klimakonsekvensvurderinger

På baggrund af ovenstående anbefales det, at kommunen videreudvikler brugen af klimakonsekvensvurderinger med udgangspunkt i:

- At benytte eksisterende værktøjer, herunder InfraLCA, til at fastsætte aktiviteterets forventede klimaeffekter.
- At benytte kvalitative vurderinger som supplement til kvantitative vurderinger og på områder, hvor der ikke er oplagte værktøjer til kvantitativ vurdering.
- At foretage vurderingerne tidligt og inkludere overvejelser om, hvordan negative klimaeffekter kan begrænses.
- At beskrive og formidle klimaeffekter og alternativer ved at bruge en fast formidlings- /screeningsmodel med trafiklysangivelse eller lignende på alle sager, uanset hvilken vurderingsmetode der er anvendt.

Det vurderes, at der fortsat er behov for at afprøve metoder og samle erfaringer, før klimakonsekvensvurderinger kan blive et effektivt værktøj på alle kommunens sagsområder. Derfor anbefales det, at der i første omgang arbejdes med modellen på et afgrænset sagsområde. Det kan med fordel være kommunens bygge- og anlægsprojekter, hvor der er et betydeligt potentiale for at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningerne, og hvor der som nævnt er tilgængelige beregningsværktøjer, som kommunen har erfaringer med.

Konkret foreslås det, at der i første omgang foretages vurderinger af udvalgte anlægsprojekter, som Center for By og Land har hovedansvaret for. Afhængigt af erfaringerne udvides anvendelsesområdet gradvist til at omfatte flere typer kommunale bygge- og anlægsprojekter og senere øvrige sagsområder.

Den foreløbige tidsplan for projektet med videreudvikling af CO<sub>2</sub>-modellen er:

- Fra start: Brug af InfraLCA på udvalgte anlægsprojekter på trafikområdet
- 2.-3. kvartal 2024: Udvikling af formidlings- og screeningsmodel og indledende brug heraf
- Gradvis udvidelse af anvendelsesområdet
- Evaluering ved udgangen af 2025

## **Økonomi**

Der er afsat 150.000 kr. årligt til klimakonsekvensvurderinger. Det vurderes at være tilstrækkeligt til at gennemføre et projekt om videreudvikling af CO<sub>2</sub>-modellen med afprøvning på anlægsprojekter. Hvor midlerne tidligere er brugt til ekstern konsulentbistand, vil hovedparten i det nye projekt blive brugt til medarbejderressourcer og kompetenceopbygning i Center for By og Land.

Det er intentionen, at vurderingerne fortsat laves i et samarbejde mellem sagsbehandler, klimamedarbejder og eventuelt eksterne samarbejdspartnere. Indsatsen vil derfor kræve, at de sagsbehandlere, der er ansvarlige for projekter, der skal klimakonsekvensvurderes, bruger tid på at bidrage til vurderingerne og til at beskrive og overveje alternativer i løbet af projektet.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Kompetence**

Byrådet.

## **Kommunikation**

Der orienteres internt i kommunen om rammen for det videre arbejde med klimakonsekvensvurderinger.

## **Indstilling**

1. At det godkendes, at dagsordenpunktet FNs verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag udgår af sagsfremstillinger, og at Byrådets arbejdsgrundlag og politikker fremadrettet kobles til beslutningstemaet, når det giver mening i sagen.
2. At det beslutes, at kommunens model til klimakonsekvensvurderinger udvikles med udgangspunkt i følgende principper:
  - a. At benytte eksisterende værktøjer, herunder InfraLCA, til at fastsætte aktiviteter forventede klimaeffekter.
  - b. At benytte kvalitative vurderinger som supplement til kvantitative vurderinger og på områder, hvor der ikke er oplagte værktøjer til kvantitativ vurdering.
  - c. At foretage vurderingerne tidligt og inkludere overvejelser om, hvordan negative klimaeffekter kan begrænses.
  - d. At beskrive og formidle klimaeffekter og alternativer ved at bruge en fast formidlings- /screeningsmodel med trafiklysangivelse eller lignende på alle sager, uanset hvilken vurderingsmetode der er anvendt.
3. At det beslutes, at den nye model til klimakonsekvensvurderinger afprøves på udvalgte anlægsprojekter på trafikområdet, hvorefter anvendelsen udvides til flere områder, samt at projektet evalueres ved udgangen af 2025.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 10-04-2024**

Sagen drøftet på baggrund af administrationens oplæg. Sagen genoptages på næste ordinære udvalgsmøde.

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Anbefaler administrationens indstillinger.

### **Bilag**

Bilag 1 - FK\_Evaluering af CO2-evaluering af politiske sager

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 75: Orientering om efterslæb på NSPVs vedligeholdelse af asfalt og vejafvanding

24/7690

## Beslutningstema

Beslutning om håndtering af vedligeholdelseefterslæb for vejafvanding og veje uden for funktionskontrakt.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

NSPV har ansvar for drift og vedligeholdelse af belægninger og vejafvanding på de kommunale veje og stier.

NSPV har sammen med overtagelse af opgaven fra kommunen fået overdraget midler til vedligeholdelse af belægninger og vejafvanding. (Midlerne til af funktionskontrakten er ikke overdraget til NSPV, da kontrakten er indgået med kommunen.) Analyser har afdækket, at der er efterslæb på vedligeholdelsen samt, at de nuværende midler ikke dækker vedligeholdelsesbehovet. Der er tale om nye oplysninger, som ikke har været kendt og opgjort tidligere.

Administrationen vurderer, at det myndighedsmæssige ansvar for at holde vejene i en stand der svarer til trafikens art og omfang, samt fornuften i at bevare vejkapitalen, begrundet en øget indsats i forhold til vedligeholdelse af belægninger og afvandingssystemer. Denne øgede indsats er større end de nuværende midler giver mulighed for.

Nedenstående sagstekst er udarbejdet af Nordsjællands Park og Vej og redegør for efterslæb samt nødvendige supplerende midler til vedligeholdelse af belægninger og vejafvanding.

### Vejafvanding

I forbindelse med budgetforberedelserne i 2022, fremlagde administrationen efter ønske fra Byrådet, en opfølgning på analyse af tilstanden på vejområdet i 2021. Analysen i 2021 var en opfølgning på en tilsvarende analyse udført i 2018, men med opdaterede data i det omfang dette var muligt og relevant.

Analysen i 2018 afdækkede et efterslæb på vejvandingen. Efterslæbet på vejafvandingen blev foreslået indhentet over en 20-årig periode med en supplerende finansiering på 1,3 mio. kr. årligt oven i det eksisterende budget, som var på 1,3 mio. kr.

Ved budgetforliget 2019 – 2022 blev der afsat 1,3 mio. kr. årligt til indhentning af efterslæb på vejafvandingen.

I 2021 og 2022 blev der renoveret større sammenhængende områder i Humlebæk. Disse renoveringer viste, at tilstanden på vejafvandingen er dårligere end antaget i analysen fra 2018.

Ud fra de konstaterede skader og med det afsatte budget blev det vurderet, at efterslæbet ikke kan indhentes over en 20-årig periode som først antaget. Da der på daværende tidspunkt var for få data, til at vurdere om, og i givet fald hvor meget der skal afsættes, således at efterslæbet kan indhentes over en 20-årig periode, blev det anbefalet, at der skulle laves en ny tilstandsrapport.

I budgetaftalen 2023-2026 blev afsat 0,5 mio. kr. til en tilstandsregistrering af vejbrønde og stikledninger. Tilstandsrapporten blev udarbejdet af Aarsleff for NSPV i 2023. Bilag 2.

I byerne afvandes vejene via vejbrønde og stikledninger til kloakken, mens afvanding langs veje på landet sker til grøfter.

Både i byer og på landet er der opbygget et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb, og vejafvandingen har derfor nedsat funktionalitet, hvilket særligt påvirker håndteringen af kraftige regnskyl, der bliver hyppigere i disse år. Vejafvandingen er samtidig afhængig af de hovedledninger, som stikledningerne er tilsluttet. Disse ledninger vedligeholdes af Fredensborg Forsyning.

Særligt i 2023 og de første måneder af 2024 har de øgede regnmængder, både i mængde og intensitet, medført problemer med overfladevand som ikke, eller kun langsomt, er blevet ledt væk. I bilag 1 er listet en række lokaliteter som har haft omfattende problemer med vand og som skal prioriteres først.

### Vejbrønde og stikledninger

Der er omkring 7.000 brønde med tilhørende stikledninger på de offentlige veje i byer og landsbyer i Fredensborg Kommune.

Tilstandsrapporten er baseret på en undersøgelse der omfatter, svarende til 5 % af det samlede antal vejbrønde og stikledninger. Undersøgelsen er søgt planlagt, så dens indhold forventes at give et repræsentativt billede af den generelle tilstand. Det vurderede investeringsbehov er beregnet i forhold til den tilstand, som gennemsnittet burde ligge på, hvis der foregik en løbende udskiftning svarende til nedslidningstakten.

Tilstandsrapporten viser, at den generelle tilstand af ledningerne er under middel. En væsentlig del af de undersøgte strækninger har behov for reovering. 69% af de undersøgte stikledninger viser et behov for udbedringer. Når forskellige lægningsår, varierende trafikale belastninger og kvalitet af materialer og håndværk, tages i betragtning, antages det at omkring 50% af de 7000 stikledninger vil kræve en indsats over de næste 15 år. I rapporten vurderes det at 10% af vejbrøndene skal udskiftes over de næste 15 år.

Det vurderes, at det kan blive nødvendigt af fremrykke reovering af vejbrønde og stik, da det er mest hensigtsmæssigt at koordinere med udrulningen af fjernvarme.

### Grøfter, underføringer og dræn

Grøfterne tilstand er meget varierende og der er et efterslæb på oprensning, samt en del grøfter der skal reprofileres, så deres funktionalitet sikres.

Ved kraftige regnskyl opleves oversvømmelser pga. manglende funktionalitet af grøfterne og drænunderføringer. Oversvømmelser som kan medføre omfattende skader på vejkassen og i nogle tilfælde tilstødende arealer og bygninger. Ved budgetforliget 2022-2025 blev der afsat 0,2 mio. kr. i 2022 til registrering af grøfter. Denne opgave er i gang sideløbende med at der genetableres "forsvundne" grøfter samt reprofileres og oprenses grøfter inden for det afsatte driftsbudget. Ved budgetforliget 2023-2026 blev der afsat 1 mio. kr. til oprensning af grøfter i 2023. Disse midler forventes brugt i 2023 og 2024. I 2024 vurderes det at 20% af grøfterne vil være reprofileret og opmålt.

Erfaringer viser, at når grøfterne bliver reprofileret findes der ofte tilsluttede dræn og underføringer som ikke er kendte. Disse tilslutninger skal spules og i visse tilfælde repareres. Ligeledes er der underføringer, hvor der mangler spuleadgange. Dette betyder at udgiften til oprensninger bliver dyrere end forventet. Der må fremover forventes øgede udgifter til vedligeholdelse af genfundne grøfter og underføringer.

### Veje uden for funktionskontrakt

Der er ca. 235 km kommunale veje i kommunen.

190 km af de kommunale veje er indeholdt i en funktionskontrakt med Colas. Kontrakten løber frem til 2027. De øvrige 45 km veje vedligeholdes af NSPV.

Beløbet til vedligeholdelse af veje og stier, indeholdt i funktionskontrakten med Colas, er ca. 21.000 kr./km., hvor stierne er væsentlig billigere at vedligeholde end vejene.

Beløbet til vedligeholdelsen af vejene, uden for funktionskontrakten, er ca. 9.000 kr./km.

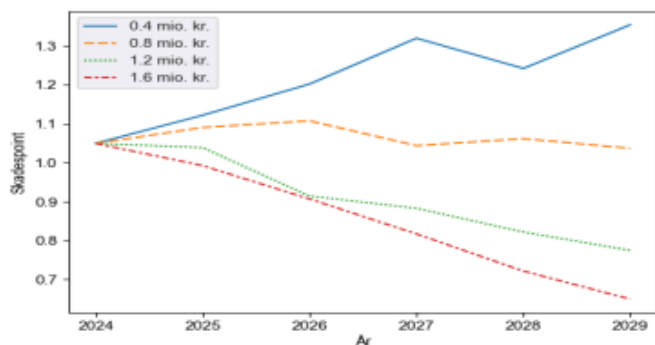
Særligt i 2023 og de første måneder af 2024, har vinteren og de øgede regnmængder medført betydelige udfordringer for asfaltbelægnings. Vejene fremstår mange steder i dårlig stand. Skiftet mellem tø og frost har medført mange huller i asfalten. Visse steder er vejenes bærelag også påvirket af de mange huller, og mere omfattende reparationer er påkrævet.

For de veje, som er inkluderet i funktionskontrakten med Colas, er lapning af huller indeholdt i det årlige faste beløb, der betales for kontrakten, og her vil der ikke, på den kort bane, komme øgede udgifter. På længere sigt vil vejenes tilstand forværres hurtigere, når der er mange huller, revner og afskalninger.

For de veje, ca. 20% af vejnettet, som vedligeholdes af NSPV er der årligt afsat 400.000 kr. til vedligehold som omfatter nyt slidlag, lapning af huller samt rabatregulering. I 2024 er 250.000 kr. afsat til lapning af huller, hvoraf ca. 40% af budgettet allerede er brugt i årets første måneder. Huller der lappes om vinteren, skal ofte lappes igen, når vejret tillader det, enten fordi de er lappet med koldasfalt, eller fordi de er lappet i koldt og vådt vejr. Det forventes, at budgettet på de 400.000 kr. alene vil gå til lapning af huller i 2024.

Det betyder, at der ikke er budget til større slidlagsarbejder. Der er flere veje uden for funktionskontrakten som står til nyt slidlag, hvor de mest trængende er Oscar Brunsvej, Kokkedal Industrivej, Usserød kongevej, Wendorfsvej, Islandshøjvej (delvist), Holmegårdsvej (delvist).

Der føres vejtilsyn på alle offentlige veje i kommunen, med programmet PLUTO, som leverer digital registrering og billeder af skader på vejene. Ved hjælp af Pluto er der lavet en tilstandsvurdering med skadespoint. Heri indgår en budgetgraf, figur 1, som viser skadesudviklingen ved forskellige budgetscenarier. Skaderne og skadespoint fremskrives ud fra de eksisterende vejskader og samt trafikmængden på den pågældende vej ud fra vejklassen. Andre forhold som har en indflydelse på skadesudviklingen, herunder hårdere vejforhold er ikke indregnet. De sidste to vintre har f.eks. været hårdere end hvad man historisk har oplevet, og hvis det fortsætter, vil grafen afspejle en mere konservativ estimering af skadesudviklingen på vejene. Det vil sige at budgetbehovet kan være underestimeret, hvis det hårdere vejforhold fortsætter de næste par år.



Figur 1 Budgetgraf, veje uden for funktionskontrakt

Figuren viser at med et budget på 400.000 kr. årligt til nye slidlag og partiel fræsning, vil middelskadespoint stige og vejkapitalen forringes. Ved et budget på 800.000 kr. årligt vil det nuværende niveau kunne opretholdes. Budget derover vil betyde en løbende forbedring af vejenes tilstand.

## Økonomi

### Vejafvanding

#### Vejbrønde og stikledninger

Udgiften til udskiftning af en vejbrønd vurderes til ca. 13.500 kr. og en stikledning til at være ca. 15.000 kr., afhængig af metoden og længden af stikledningen.

Udskiftning af 10% brønde og 50% stikledninger vil således løbe op i ca. 62 mio. kr.

Antal vejbrønde i alt	7.000	Udgift pr. stk. kr.	Udgift i alt kr.
10 % vejbrønde udskiftes	700	13.500	9.450.000
50 % stik udskiftes	3.500	15.000	52.500.000
SUM			61.950.000

Med en foreslået udskiftning over 15 år vil det blive ca. 4,1 mio.kr. om året. Hvis der i stedet regnes med udskiftning over f.eks. 10 år bliver det 6,2 mio.kr. pr. år.

Det nuværende driftsbudget til udskiftning af vejbrønde og stikledninger har de sidste par år ligget på ca. 1,9 mio. kr. ekskl. budget til grøfter.

Der vil således være behov for at tilføre området ca. 2,23 mio.kr pr. år, hvis der forventes en udskiftning over en 15-årig periode og 4,3 mio. kr. pr. år over en 10 årig periode.

Udskiftningstakt	Total udgift	Årlig udgift	Nuværende budget	Efterslæb
Udskiftning over 15 år	61.950.000	4.130.000	1.900.000	2.230.000
Udskiftning over 10 år	61.950.000	6.195.000	1.900.000	4.295.000

#### Grøfter, underføringer og dræn

Det nuværende driftsbudget er på 400.000 kr. Det skønnes, at med et årligt driftsbudget på 0,8 mio. kr. til grøfter over en 10-årig periode, vil efterslæbet være indhentet, og at et driftsbudget på 0,6 mio. kr. herefter vil være tilstrækkeligt. Alternativt kan efterslæbet indhentes over en 5-årig periode med en tilførsel på 1,25 mio. kr. årligt.

### Veje uden for funktionskontrakt

For at opretholde vejkapitalen for vejene uden for funktionskontrakten, vurderes det nødvendigt at opgradere vedligehold af disse veje.

Ved et budget på 1,0 mio. kr. årligt hvor der afsættes 200.000 kr. til lapning og rabatregulering samt 800.000 kr. til nye slidlag, vurderes det, afhængigt af vejret, at det nuværende tilstandsniveau kan opretholdes.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

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

### **FN's verdensmål**

9. Industri, innovation og infrastruktur

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

12. Ansvarligt forbrug og produktion

### **Byrådets arbejdsgrundlag**

1. Det skal være nemt, sikkert og grønt at komme frem

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Indstilling**

Nordsjællands Park og Vej indstiller:

1. At der udarbejdes et budget notat/anlægsønske på en årlig pulje over 15 år til udskiftning og renovering af vejbrønde og stikledninger på 2,23 mio. kr. årligt
2. At der udarbejdes et budget notat/anlægsønske på en årlig pulje over 5 år til renovering af grøfter på 1,25 mio. kr. årligt.
3. At der udarbejdes et budget notat/driftsønske på en årlig bevilling på 600.000 kr. til vejene uden for funktionskontrakten, så det samlede driftsbudget fremover udgør 1,0 mio.kr. årligt.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Udvalget godkender NSPV's indstilling, og ønsker udfordringen medtaget til budgetprocessen til august.

## **Bilag**

Bilag 1 til NSPVs sag om efterslæb

Rapport Vejafvanding 2024 - Aarsleff\_NSPV.pdf

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 76: Orientering om igangværende analyse af Kystbanen

24/4390

## Beslutningstema

Banedanmark og DSB er i gang med at foretage en analyse af ”metrodrift på Kystbanen” og har orienteret administrationen om hvad der bliver undersøgt nærmere.

## Sagsfremstilling og økonomi

Banedanmark og DSB har orienteret kystbane kommunerne på administrativt niveau omkring de igangværende analyser af fremtiden for kystbanen. Ved mødet blev der fremlagt en række scenarier for den fremtidige drift for kystbanen. Banedanmark og DSB arbejder foreløbigt på et analysestadiet og der er ikke afsat midler til eventuelle anlægsudgifter eller indkøb af nyt materiel. Analyserne er laves ud fra ”Kommissorium for strategisk analyse af metrodrift på Kystbanen” hvor af følgende bl.a. fremgår:

*”Metrodrift på Kystbanen omfatter en omstilling af Kystbanen fra at være en del af regionaltogetrafikken til at blive en del af fremtidens S-bane.*

*Formålet med en screening [...] er at kunne vurdere, hvorvidt der for Kystbanen og S-banen i sin helhed er tilstrækkeligt store trafikale nettofordele i en omstilling”*

Kommissoriet er desuden vedlagt som bilag.

## Mulige løsninger

Banedanmark præsenterede 3 hovedforslag som man ville arbejde videre med samt et 4. forslag som var en variant af den sidste løsning. De 4 løsninger er følgende:

- Løsning 1: Hurtigere regionaltoget på Kystbanen
- Løsning 2: S-toget på Kystbanen
- Løsning 3 a: Højfrekvent S-toget i hele Hovedstaden
- Løsning 3 b: Højfrekvent S-toget med hurtigere S-toget på Nordbanen
- 

Løsningerne vurderes i forhold til basissituationen som er 2023 køreplanen og i forhold til den naturlige udskiftning af signaler og togmateriel. Hvis man alene udskifter signalsystemet og togmaterielet forventer man en kortere rejsetid mellem Helsingør og Hovedbanegården på 2 minutter.

### Løsning 1: Hurtigere regionaltoget på Kystbanen

Udover opgradering af signalsystemet og togmateriellet så vil denne løsning kræve en ombygning af sporene for at muliggøre kørsel på op til 160 km/t. Denne opgradering vil medføre en forventet kortere rejsetid mellem Helsingør og Hovedbanegården på 4 minutter. Ændringerne vil ikke give flere afgange, da der fortsat ikke vil være nok kapacitet i tunnelrøret mellem Østerport og Hovedbanegården. Anlægsarbejdet vil forventes at kræve en totalspærring på 90-140 døgn.

### Løsning 2: S-toget på Kystbanen

Banedanmark analyserer også på at forlænge S-togslinjerne fra Klampenborg til Helsingør. Dette vil kræve en ombygning af spor og kørestømsystemerne på banen samt det vil kræve en ombygning af perronerne til den ændrede indstigningshøjde. Indførelsen af S-tog vil give mulighed for flere afgangene med en regionaltogets-løsning på Kokkedal St vil man bl.a. kunne gå fra 8 til 12 afgangene i myldretiden. Dette vil også give en større robusthed. Indførelse af S-togsdrift vil dog medføre at nogle af afgangene vil få flere stop, hvilket vil have en negativ indflydelse på rejsetiden, man vil dog kunne indhente en del af denne tid ved at man på strækninger kan køre 120 km/t og ved at S-tog har hurtigere acceleration samt hurtigere ind og udstigning. Den faktiske rejsetid kan også blive kortere grundet den kortere ventetid på stationen. Ved denne løsning vil der fortsat være Regionaltog til Hellerup. Anlægsarbejdet vil forventes at kræve en totalspærring på 150-170 døgn.

### **Løsning 3 a: Højfrekvent S-tog i hele Hovedstaden**

Dette forslag handler om at man vil lukke tunnelrøret mellem Østerport og Hovedbanegården for gennemkørsel med regionaltog. I stedet vil man bruge røret til at køre med S-tog mellem Hovedbanegården og Helsingør. Dette vil give mulighed for at køre 24 tog i timen til Kokkedal st. og samtidigt give en kortere rejsetid i forhold til basisscenariet. Løsningen vil også give mulighed for at give 3 yderligere på det øvrige s-togsnet. For at realisere løsningen vil det kræve nogle meget store ombygninger ved Hovedbanegården, da de fleste tog der kommer fra det øvrige Sjælland og fra Jylland i dag kører fra Hovedbanegården til Østerport for at vende. Hovedbanegården skal derfor ombygges til endestation og alle de anlæg Banedanmark og DSB i dag har ved Østerport skal flyttes. Anlægsarbejdet vil forventes at kræve en totalspærring på 250-270 døgn. Løsning 2 kan på sigt ombygges til Løsning 3a.

### **Løsning 3 b: Højfrekvent S-tog med hurtigere S-tog på Nordbanen**

Denne løsning giver ikke yderligere driftsfordele på kystbanen. Tanken var at koble nordbanen til samme tunnelrør som Kystbane s-toget og derved give mere kapacitet for banen til Hillerød og derved flere linjer. Anlægsarbejdet vil forventes at kræve en totalspærring på 250-270 døgn på kystbanen og 1,5 år på Nordbanen, hvilket gør løsningen urealistisk. Banedanmark og DSB har derfor vurderet at man ikke skal arbejde videre med denne løsning.

### **Andre løsninger**

Banedanmark ser desuden på andre løsninger, men man har på nuværende tidspunkt ingen konkrete vurderinger af løsningerne. Man vil undersøge muligheden for et nyt tunnelrør til S-tog fra Hellerup til København H via Rigshospitalet. Derudover vil man se på om driften på kystbanen kan frakobles det øvrige regionaltogetsnet. Hvor frakoblingen skal ske fra er ikke undersøgt nærmere på nuværende tidspunkt.

### **Det nye S-tog**

Sideløbende med analyserne arbejder DSB på hvordan de nye S-tog skal se ud og hvilke funktioner de skal indeholde. De nuværende tog er leveret imellem 1995 og 2006, så de ældste tog er snart 30 år gamle og står derfor foran en udskiftning. Det er besluttet at de nye S-tog skal være fuldautomatiske, men man arbejder med, at der i stedet for en lokomotivfører, skal være ansat en steward. Man tænker ikke, at stationerne skal ombygges med automatiske døre ligesom i metron.

På nuværende tidspunkt arbejder man med et tog der mere er en blanding af det nuværende S-togs koncept og et regionaltog. DSB arbejder derfor med 2+2 sæder i stedet for det nuværende 3+3 koncept og man arbejder med at indrette togsættene med særlige stilleområder og særlige arbejdsområder. I det nuværende koncept arbejder man med 16 cykelpladser pr. togsæt og 150-160 siddepladser. Hvert tog kan bestå af op til 3 togsæt.

Det nye s-tog er en forudsætning i de løsninger som der bliver analyseret på, som indeholder kørsel med s-tog på kystbanen.

## **Den videre proces**

I ultimo 2024 skal folketingets forligskreds have en midtvejsorientering og i senest i primo 2026 skal der ske afrapportering af beslutningsgrundlag til forligskredsen og stillingtagen til videre undersøgelse. Kommunerne har foreslået at Banedanmark og DSB også inddrager KKR i den videre proces, samtidigt med at man fastholder en dialog med kystbanekommunerne.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## **Kompetence**

Plan-, Trafik-, og Klimaudvalget

## **Indstilling**

At orienteringen tages til efterretning

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

Kommissorium for strategisk analyse af metrodrift på Kystbanen

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# **Punkt 77: Orientering om ændring af praksis for behandling af byggesager ved Gl. Humlebæk Fiskerleje**

24/7793

## **Beslutningstema**

Udvalget orienteres om ændring af praksis for behandling af byggesager ved Gl. Humlebæk Fiskerleje.

## **Sagsfremstilling og økonomi**

### **Baggrund**

Bevaringsudvalget for Gl. Humlebæk fiskerleje har henvendt sig til administrationen, med et ønske om at træde ud af samarbejdet vedrørende byggesager i deres område.

I forbindelse med vedtagelsen af lokalplan H33 for Humlebæk havn og fiskerleje blev der i 2001 oprettet et bevaringsudvalgs for Gl. Humlebæk fiskerleje med det formål at sikre medindflydelse for fiskerlejets beboere på sager vedrørende bebyggelse og friarealer i området. Udvalget har siden bestået af 2 repræsentanter fra beboerne og 2 repræsentanter fra administrationen.

### **Hidtidig og fremtidig praksis for behandling af byggesager**

Alle byggesager i fiskerlejet som i henhold til lokalplan H33 forudsatte godkendelse er blevet behandlet i bevaringsudvalget. Afgørelsen er efterfølgende blevet meddelt ansøgerne af kommunen som bygningsmyndighed. Der har været afholdt møder i bevaringsudvalget i takt med indkomne ansøgninger. De senere år har der dog været længere imellem nye ansøgninger.

Administrationen tager til efterretning at Bevaringsudvalget bliver nedlagt, og fremover vil sager fra Gl. Humlebæk fiskerleje blive behandlet af administrationen i henhold til lokalplan H33 og fredningskendelsen i området som det sker ved kommunens øvrige byggesager.

Medlemmer af Bevaringsudvalget vil fortsætte med at tilbyde rådgivning af husejere der står over for renoveringer eller byggesager på frivillig basis.

Administrationen vil fortsætte den hidtidige praksis med behandling af sager i fiskerlejet, således at bevaringsindsatsen i området fortsætter.

### **Påskønnelse af beboernes mangeårige indsats**

Fredensborg Kommune har haft et godt samarbejde med beboerrepræsentanterne der har deltaget i bevaringsarbejdet siden 2001. Medlemmerne af bevaringsudvalget har bidraget med både kendskab til den stedlige byggekultur og arkitektfaglig viden. Dette arbejde har, der gennem de sidste mere end 20 år medvirket til at har sikre, at Humlebæk fiskerleje i dag fremstår meget intakt og som et forbilledligt eksempel på hvordan restaureringer og tilbygninger bør udføres.

### **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

## **Retsgrundlag**

Bygge og planloven ved behandling af sager i Gl. Humlebæk fiskerleje

## **Kompetence**

Plan, Trafik og Klimaudvalget

## **Indstilling**

At sagen tages til efterretning

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Sagen tages til efterretning med en kvittering for det mangeårige, gode samarbejde.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 78: Orientering om status på fjernvarmeudbygning

24/6024

## Beslutningstema

Udvalget orienteres om status på udrulning af fjernvarme i Fredensborg Kommune.

## Sagsfremstilling og økonomi

I det følgende gives status på implementeringen af kommunens varmeplan fra januar 2023, der bygger på Norfors udrulningsplan for fjernvarme fra juli 2022. Følgende kan fremhæves i forhold til seneste statussag, der blev behandlet i december 2023 af Plan-, Trafik- og Klimaudvalget (PTK) samt Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling (NMB):

### Projektforslag for nye varmforsyningsområder

Fredensborg Kommune afventer at modtage projektforslag for de grønne og blå områder i varmeplanerne. Norfors har på møde ultimo februar 2024 meddelt, at de forventer at fremsende projektforslag for henholdsvis Humlebæk og Kokkedal i slutningen af marts. Det forventes, at projektforslagene kan behandles efter den procedure, NMB besluttede på møde den 6. feb. 2023 (punkt 16, sagsnr. 23/1755). Det vil sige, at administrationen gennemgår projektforslagene og sender dem i høring. Hvis projektforslagene modtages ultimo marts, forventes det, at forslagene kan sendes til politisk godkendelse ultimo maj/primus juni 2024.

### Undersøgelser af mulighed for geotermi

Norfors har offentliggjort, at de har indgået samarbejde med Innargi A/S for at undersøge mulighederne for at benytte geotermi som varmekilde. Det undersøges, om et geotermianlæg kan placeres tæt på det nuværende forbrændingsanlæg. Målet er, at anlægget kan levere en betydelig varmeproduktion. Tidshorizonten for et driftsklart geotermianlæg må forventes at være 7-10 år, hvorfor der i mellemtiden stadig vil være et behov for at etablere yderligere varmekapacitet i form af nye produktionsanlæg. Norfors ser derfor fortsat på, hvor det kan være hensigtsmæssigt at placere varmepumpeanlæg mv.

### Fortætningskampagne i Humlebæk

Norfors har gennemført en fortætningskampagne i Humlebæk, med tilbud til bygninger og boligselskaber i eksisterende fjernvarmeområder, som ikke var tilsluttet fjernvarme. Der har været god interesse for tilbuddet, og flere boligforeninger og adresser bliver koblet på fjernvarmesystemet. Coloplast er tilsluttet fjernvarme, og der tilsluttes også kunder i Enebærhaven, Louiseparken, Humleparken, på Teglgårdsvej og ved Humlebæk Center. I alt forventes tilsluttet næsten 200 målere, hvor nogle dækker flere husstande. Totalt anslås det, at varmeafsætningen i Humlebæk øges med 20.926 MWh/år, hvoraf tilslutninger svarende til ca. 5.000 MWh/år er i drift.

### Varmecentral på Højvangen, Fredensborg

Lokalplan F126, der rummer muligheden for at etablere en ny varmecentral ved renseanlægget i Fredensborg, er påklaget af naboerne til planområdet. Både klage og administrationens kommentarer hertil er indsendt til Planklagenævnet medio februar 2024.

Administrationen har anmodet Planklagenævnet om at vurdere, hvorvidt klagen har opsættende virkning. Hvis klagen ikke har opsættende virkning, skal Norfors vurdere, om de ønsker at gå videre med etablering af varmeanlægget, mens klagen behandles, eller ikke ønsker at løbe den risiko, det vil indebære.

## **Sammenlægning af fjernvarmeområder og takster**

Fjernvarmeområderne under I/S Norfors er blevet sammenlagt med virkning fra 1. januar 2024. Sammenlægningen resulterer i ens varmepriser for alle Norfors' varmekunder. I Fredensborg Kommune drejer det sig om prisudligning hos kunderne i Norfors Fjernvarmes takstzone (Kokkedal og Humlebæk), Nivå Fjernvarmes takstzone, takstzone for Norfors Ultralavtemperatur (boligområde i Nivå) og takstzone for Fredensborg Fjernvarme – Asminderødhave.

Som led i udviklingen på energimarkederne og de generelle prisstigninger i samfundet har Norfors desuden hævet varmepriserne pr. 1. januar 2024. De nye højere varmepriser sker ikke som følge af sammenlægningen af fjernvarmeområder og takstzoner.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Planloven kap. 5 og kap. 6

Varmeforsyningsloven (LBK nr. 1215 af 14. august 2020)

Projektbekendtgørelsen (BEK nr. 818 af 4. maj 2021)

Cirkulæreskrivelse om kommunal varmeplanlægning og projektkendelse

Aftale om fremskyndet planlægning for udfasning af gas til opvarmning og klar besked til borgerne (29. juni 2022)

Klimaafteale om grøn strøm og varme 2022 (25. juni 2022)

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

8. Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden

FN's verdensmål

7. Bæredygtig energi

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

12. Ansvarligt forbrug og produktion

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

Ikke relevant.

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget fsva. planforhold og Udvalget for Natur, Miljø og Bæredygtig udvikling fsva. planlægningsopgaver for varmforsyning og myndighedsbehandling på varmeområdet.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Udvalget for Natur, Miljø- og Bæredygtig udvikling (2022-2025) den 10-04-2024**

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget ønsker at Norfors opdaterer udrulningsplanen for fjernvarme.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget ønsker, at Norfors opdaterer udrulningsplanen for fjernvarme.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 79: Orientering om reglerne om § 14 påbud og kommunens delegationsplan

24/8843

## Beslutningstema

Der gives en orientering om reglerne vedrørende nedlæggelse af § 14 påbud efter Planloven og om kommunens delegationsplaner relevant for dette område.

## Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget har i forbindelse med vedtagelsen af Fredensborg Kommunes delegationsplan ønsket en sag om hvornår udvalget bliver inddraget i forbindelse med spørgsmål om nedlæggelse af § 14 påbud efter Planloven.

### Hvad er § 14 påbud efter Planloven

Efter planlovens § 14 kan kommunen nedlægge forbud mod, at der retligt eller faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbuddet skal således være planmæssigt begrundet.

Der tilkommer kommunen en rimelig undersøgelses- og overvejelsestid forud for nedlæggelse af et forbud. Tidsfristen, og vurderingen af myndighedspassivitet, skal dog ses i lyset af, at der er tale om en for bygherren ganske vidtgående indskrænkning, hvor en anvendelse, som i øvrigt er lovlig efter planloven, forhindres.

Forbuddet kan ikke gælde længere end 1 år. I forhold til fastsættelsen af fristen bør kommunen overveje om, forløbet forud herfor, herunder om den tid, som kommunen har brugt på at undersøge og overveje behovet for en lokalplan og et forbud, tilsiger en kortere gyldighedsperiode.

Som det fremgår af praksis skal kommunen derfor reagere rimeligt hurtigt, hvis kommunen bliver opmærksom på et forhold, som ønskes forhindret med et § 14-forbud. Dette hænger sammen med at et forbud efter § 14 betragtes som værende af meget indgribende karakter.

### Praksis ved udmøntning af § 14 påbud

Planklagenævnet har i en række nyere afgørelser fundet at sagsbehandlingstider fra modtaget ansøgning til endelig nedlæggelse af § 14 påbud på ned til 9 måneder kan være for lang en sagsbehandlingsperiode og medføre ophævelse af § 14 påbud. (Planklagenævnet Orienterer nr. 39 2023) Nævnet tillægger det i den forbindelse ikke nævneværdig vægt, at sagerne kan forudsætte tid til politiske behandlinger, anmodning om supplerende oplysninger, partshøringsperioder m.v. Den reelle sagsbehandlingstid må derfor konkluderes, at udgøre væsentlig mindre end de måneder der er til rådighed, i sager der oftest er komplekse.

I en sag hvor Fredensborg Kommune nedlagde § 14 påbud for et byggeri på Humlebæk Strandvej afgjorde nævnet, at det ikke havde betydning for vurderingen af den rimelige sagsbehandlingsperiode, at den efterfølgende udarbejdelse af en lokalplan skete på få måneder og dermed væsentligt kortere end det år der er afsat til at udmønte § 14 påbuddet i form af en lokalplan.

Den samlede periode der er til rådighed for kommunens sagsbehandling til både behandling af ansøgning om byggesag, udarbejdelse af lokalplan, partshøringer og politiske beslutninger er derfor i praksis lavere end en samlet periode på 1 år

til behandling af §14 spørgsmålet og efterfølgende 1 år til udarbejdelse af lokalplan.

## **Fredensborg Kommunes delegationsplan og administration**

I henhold til kommunens delegationsplan er det Byrådet der skal beslutte om der skal nedlægges et § 14 forbud med Plan-, Trafik- og Klimaudvalget som fagudvalg.

Administrationen forelægger derfor fagudvalget sager hvor det vurderes at § 14 forbud mod et ansøgt forhold er nødvendigt for at det kan forhindres gennem udarbejdelse af en ny lokalplan.

Sådanne sager sker ikke ofte i Fredensborg Kommune og den seneste sag hvor der blev nedlagt et § 14 påbud er fra september 2021.

Der forskellige typer af sager hvor det kan være nødvendigt at overveje at nedlægge et § 14 påbud. Nedenfor gennemgås udvalgte eksempler.

Det kan for eksempel være sager der omhandler bevaringsværdige bygninger udpeget i kommuneplanen når der er tale om bygninger med en høj SAVE værdi (1-4). Bevaringsværdige bygninger kan i princippet kun beskyttes mod nedrivning, hvis der udarbejdes en lokalplan, der har til formål at forhindre nedrivning. I sådanne tilfælde vil administrationen hurtigst muligt forelægge sagen for udvalget med henblik på en beslutning om der skal udarbejdes lokalplan på baggrund af kommuneplanens udpegninger.

Et andet eksempel er i sager hvor der ansøges om en ny anvendelse af en eksisterende grund eller bygning, hvor det umiddelbart er tilladt efter det gældende plangrundlag, men hvor anvendelsen strider mod den overordnede planlægning. Det kan fx være ansøgning om dagligvareforretning i en bygning i en bymidte, hvor man vurderer at det vil medføre en u hensigtsmæssig udvikling af en samlet bymidte og derfor ønsker at lokalplanlægge for en ændret anvendelse. I sådanne tilfælde vil administrationen hurtigst muligt forelægge sagen for udvalget med henblik på en beslutning om der skal udarbejdes lokalplan.

I sager hvor der ansøges om en dispensation fra et eksisterende lokalplangrundlag som administrationen vurderer kan have principiel karakter forelægges sagen Plan-, Trafik- og Klimaudvalget i henhold til delegationsplanen. Dette sker bl.a. af hensyn til den mulige præcedens det fremadrettet kan skabe for byggesager i et område. Når udvalget en gang har truffet beslutning om dette i et konkret område forelægges de ikke efterfølgende sager, der vedrører det samme område og samme dispensation.

Arbejdet med at udarbejde lokalplaner prioriteres løbende af Plan-, Trafik- og Klimaudvalget, der senest 28. februar 2024 besluttede den nyeste prioritering af de 18 lokalplaner der aktuelt ønskes udarbejdet. Omkring en 1/3 af de prioriterede lokalplaner handler om, at der ønskes et opdateret og mere tidssvarende lokalplangrundlag for et konkret område. Da sådanne lokalplanarbejder er tidskrævende er det løbende nødvendigt for udvalget at prioritere hvilken rækkefølge de skal laves i.

I tilfælde hvor Byrådet beslutter at nedlægge § 14 påbud udarbejdes en ny lokalplan med det samme uanset udvalgets prioriteringsliste, af hensyn til den meget begrænsede sagsbehandlingstid der i praksis er afsat til arbejdet og de politiske behandlinger.

## **Retsgrundlag**

Planloven § 14

## **Indstilling**

At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

## **Punkt 80: 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 trafiksikkerhed, 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.

#### **Analyser 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 Brunebjerg 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 udvalgmødet 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 udvalgmøde, 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 enkelttredede stier i Fredensborg kommune til grænsen mod Hillerød, hvor der i dag kun er kantbane, samt at der anlægges dobbelttredet cykelsti omkring Kvistgård i Helsingør kommune. I Fredensborg by skal der projekteres tiltag for cyklisterne igennem krydsene, herunder også det kommende signalanlæg ved Jernbanegade.
- 

### **Sagsbehandling siden 3. oktober 2022**

- Formandskabet har svaret på brev fra Trafikgruppen med spørgsmål. I brevet tydeliggøres ønsket om en snarlig afklaring om ødet med Vejdirektoratet og Trafikgruppen og Fredensborg kommune.

### **Sagsbehandling siden 7. november 2022**

- Der er aftalt møde med Trafikgruppen og formandskabet fra PTK den 29. november. Mødet er et formøde til forventet møde med Vejdirektoratet. Der er reserveret tid til møde med Vejdirektoratet, Trafikgruppen, formandskabet fra PTK samt administrationen den 18. januar 2023.

### **Sagsbehandling siden 29. november 2022**

- Den 18. januar 2023 blev der afholdt møde mellem Trafikgruppen fra Fredensborg og Vejdirektoratet med deltagelse af formand og næstformand fra Plan-, Trafik- og Klimaudvalget, samt administrationen.
  - Hovedformålet med mødet var Vejdirektoratets tilbagemelding på Trafikgruppens forslag til omledning af lastbiler, øget hastighedsbegrænsning mm. gennem Fredensborg by. Vejdirektoratet fremviste desuden deres data om trafikmængder, gennemkørselandel, hastigheder, ulykker mm. på strækningen.
  - Vejdirektoratet kan ikke imødekomme ønske om hastighedsbegrænsning gennem Fredensborg by, men var positive overfor nedsættelse af hastighedsgrænsen øst for byen og muligvis også vest for byen.
  - Vejdirektoratet kan ikke imødekomme omledning af tung trafik.
  - Vejdirektoratet kan ikke lave hastighedskontrol. Vedrørende automatisk trafikkontrol med fx stærekasser er der forsøg i gang, som ikke omfatter Fredensborg. Vedrørende hastighedskontrol udført af det lokale politi henvises til dette. Det blev aftalt at Fredensborg kommune retter henvendelse til Nordsjællands politi med ønske om at øge hastighedskontrol på strækningen.
  - Vedrørende støj oplyste Vejdirektoratet at de er ved at få opdateret deres støjkortlægning langs statsvejene. Når den er udført sendes den i høring.
  - Vedrørende luftforurening oplyste Vejdirektoratet, at de ikke er myndighed i forhold til dette.
  - Vejdirektoratet oplyste i øvrigt at de ikke på eget initiativ kan lave analyser af alternativer til trafikken gennem Fredensborg. Det kræver i givet fald en politisk beslutning herom.
  - Vejdirektoratet har ikke planer om at lave ombygninger i krydset ved Kratbjerg.
  - Vejdirektoratet redegjorde endvidere for baggrunden for at de vil erstatte rundkørslen ved Jernbanegade med et signalanlæg.
  - Det blev drøftet hvordan der var forsøg/eksempler i Uggeløse og Mørke udført i 1980-erne. FK ser gerne, at man blev et 3. eksempel/case
- 
- Borgmesteren har den 20. januar holdt møde med Transportministeren. På mødet fremhævede Borgmesteren blandt andet kommunens ønsker til A6, herunder forslag om at Vejdirektoratet igangsætter analyser af alternativer for at reducere generne afledt af trafikken gennem Fredensborg by. Desuden blev kommunens ønske om opklassificering af Isterødvejen til statsvej fremhævet.

### **Sagsbehandling siden 2. februar 2023**

- Administrationen har rettet henvendelse til Nordsjællands politi med ønske om øget hastighedskontrol på A6 - i og omkring Fredensborg.
- Administrationen vil løbende følge op i forhold til Vejdirektoratets tilkendegivelse af mulig yderligere hastighedsbegrænsning på A6 øst og vest for Fredensborg.
- Fredensborg kommune forventes at følge op på mødet med Transportministeren i form af en skiftning opsamling på de fremhævede emner.

### **Sagsbehandling siden den 3. marts 2023**

- Nordsjællands Politi har gennemført hastighedskontrol på A6 på begge sider af Fredensborg By. På 70 km/t strækningen på Hillerødvejen blev 1 bilist målt til at køre 100 km/t. På 80 km/t strækningen på Helsingørvejen blev 1 bilist målt til at køre 88 km/t.

### **Sagsbehandling siden 11. april 2023**

- Administrationen har modtaget Vejdirektoratets opfølgning på mødet med Fredensborg Kommune og Trafikgruppen d. 18. januar, i form af oplæg til nedsættelse af hastigheden på udvalgte delstrækninger øst og vest for Fredensborg By.

Vejdirektoratet vil ud fra en samlet betragtning være indstillet på at ensarte hastighedsreguleringen på A6 (H140) på begge sider af Fredensborg. De vil ændre den lokale hastighedsbegrænsning fra 70 til 60 km/t vest for Fredensborg by, gældende fra øst for Kratbjerg (km 8/0108) frem til bygrænsen. Desuden vil de forlænge den nuværende hastighedsbegrænsning på 60 km/t øst for Fredensborg, så den dækker krydsende mod Veksebo (km 11/0600). Oplægget svarer til det som Vejdirektoratet indikerede på mødet, at de ville arbejde videre med.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at lokale 60 km/t hastighedsbegrænsning på henholdsvis Helsingørsvej øst og Hillerødvejen vest for Fredensborg by, vil forbedre trafiksikkerheden, øge tilgængeligheden fra sidevejene og reducere trafikstøjen en smule - forudsat at hastigheden reelt sænkes.

. Forventningen er at det indføres i efteråret – evt. før afhængigt af den konkrete myndighedsbehandling Det er administrationens vurdering, at det ikke er realistisk, at Vejdirektoratet vil lave yderligere tiltag på strækningen pt.

- Borgmesteren har inviteret Trafikgruppen til et møde den 30. maj, vedrørende den tilbageværende sag omkring opklassificering af Isterødvejen til statsvej.

### **Sagsbehandling siden den 8. maj 2023**

Den 30. maj 2023 blev der holdt møde mellem Formandskabet for Plan-, Trafik- og Klimaudvalget, Borgmesteren og Trafikgruppen fra Fredensborg.

På mødet blev det besluttet at kontakte Vejdirektoratet med supplerende ønsker til A6:

1. at tavlen mod Helsingør flyttes 500 m mod Helsingør af hensyn til støj.
2. at der laves fuldt optrukne linjer på denne del af strækningen
3. at der opsættes fartvisere på strækningen
4. at der udlægges lyddæpende asfalt på hele strækningen

Vejdirektoratet har forholdt sig til ønskerne:

1) Vejdirektoratet planlægger ny hastighedsgrænse på 60 km/t fra ca. km 11,6 øst for Veksebo. Vejdirektoratet vurderer, at der ikke er trafikal begrundelse for at rykke hastighedstavlen længere ud mod øst, hvor der er åbent land. Dette vil ikke være selvforklarende for trafikanterne, og dermed vil det formentligt ikke resultere i lavere hastigheder. Tiltaget vil efter Vejdirektoratets vurdering have ingen, eller kun marginal effekt på støj.

Vejdirektoratet har i tilknytning til dette oplyst at opsætning af den aftalte hastighedsbegrænsning, afventer politiets godkendelse.

2) Overhalingsforbud etableres, hvor der ikke er mødesigt i forhold til en given hastighedsbegrænsning og derudover, hvor der er særlig trafikikkerhedsmæssigt behov. Strækningen øst for Fredensborg er ikke ulykkesbelastet sammenholdt med andre strækninger af samme karakter. Vejdirektoratet ser derfor ikke noget aktuelt behov for at udvide overhalingsforbuddet.

3) Vejdirektoratet vil gerne se positivt på opsætning af fartvisere på strækningen. Dette vil forventeligt kunne afholdes indenfor Vejdirektoratets egen basisbudget. Der er leveringstid på fartvisere fra leverandøren, så de kan derfor ikke sige præcist hvornår sådanne kan opsættes.

4) Vejdirektoratet oplyser, at strækningen ind gennem Fredensborg har fået nyt slidlag i 2021, så det er en forholdsvist ny belægning, der bør have en positiv effekt på støjen.

### **Sagsbehandling siden den 6. november 2023.**

- Vejdirektoratet påbegyndte den 23. januar 2024 arbejdet med at fjerne rundkørslen ved Jernbanegade og ombygge krydset til signalanlæg.
- Der er afholdt møde mellem Trafikgruppen og Fredensborg Kommune den 24. januar 2024 om trafikmålinger i Fredensborg i perioden, hvor rundkørslen v/Jernbanegade omlægges til trafikkrøds. Administrationen forelagde forslag til målepunkter, der etableres samme sted, som tidligere foretagne målinger. Forslagene blev drøftet og udvidet efter forslag fra Trafikgruppen. Følgende tællinger blev aftalt: Kongevejen, Humlebækvej (mellem Kongevejen og Benediktevej), Humlebækvej (øst for Fredensborg), Stationsvej, Slotsgade, Wendorphsvej, Endrupvej, Isterødvej. Administrationen har været i dialog med Vejdirektoratet om tællinger på A6 og Vejdirektoratet har oplyst at de har 2 permanente tællestationer en på hver side af Fredensborg.
- Administrationen er i løbende dialog med Vejdirektoratet omkring afmærkningen af vejarbejdet. På Fredensborg Kommunes hjemmeside er link til Vejdirektoratets informationsside om projektet.
- Der er aftalt møde med Vejdirektoratet og Nordsjællands politi om opfølgning på politiets afslag om nedsættelse af hastighedsgrænsen på A6 øst og vest for Fredensborg by.

### **Sagsbehandling siden den 28. februar 2024**

- Administrationen har primo april haft møde med Vejdirektoratet og Nordsjællands Politi om hastighedsbegrænsning på A6 omkring Fredensborg by.

Baggrunden for mødet var Vejdirektoratets ønske om, at sænke den gældende hastighedsbegrænsning til 60 km/t på to strækninger henholdsvis øst og vest for den nuværende byzonetavle på A6 ved Fredensborg by. Hastighedsbegrænsningen er ønsket af blandt andet Trafikgruppen i Fredensborg. Vejdirektoratet har ansøgt Nordsjællands Politi om hastighedsændringen, da Politiet er myndighed i forhold til hastighedsbegrænsning.

Nordsjællands Politi har i første omgang afvist ændringen, da de ikke vurderer, at der er hjemmel til den efter den gældende bekendtgørelse - som er udarbejdet af Vejdirektoratet. På mødet blev det aftalt, at Vejdirektoratet vil se på et muligt fortolkningsbidrag til bekendtgørelsen i forhold til sager som denne. På baggrund af fortolkningsbidraget kan Nordsjællands politi lave en fornyet vurdering af ansøgningen. Vejdirektoratet oplyste på mødet, at de har tilsvarende sager om hastighedsnedsættelser undervejs andre steder i landet.

- I krydset A6/Jernbanegade i Fredensborg, er den sydlige halvdel af Vejdirektoratets nye signalanlæg ved at være færdigbygget. Efter påske er Vejdirektoratets entreprenør gået i gang med etape 2, som er anlæg af den nordlige del af signalanlægget. I etape 2 er der fortsat kun ét spor igennem vejarbejdet, og det bliver som nu, med ensretning mod vest. Trafikken mod øst bliver ledt ad omkørsel uden om vejarbejdet.

Administrationen har været i dialog med Vejdirektoratet om justeringer af skiltningen i forbindelse med igangsætningen af etape 2. Dels om mindre justeringer og forbedringer af omkørselsskiltningen og dels om muligheden for at tillade ærindekørsel for personbiler ad Lundebakken til Christoffer Boecks vej og dermed til parkeringspladser tæt på bymidten. Denne ændring forudsætter godkendelse fra politiet og indebærer, at passage over Jernbanegade ved Store Torv hindres for at undgå utilsigtet sivetrafik på tværs af gågaden. Det er endvidere aftalt med Vejdirektoratet, at de sørger for at de forretningsdrivende i gågaden bliver orienteret om vejarbejdet.

- I øjeblikket er der eksterne ledningsejere desuden i gang med at nedgrave el-kabler og fiberkabler i Jernbanegade og tilstødende veje.

## **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.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 07-11-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 29-11-2022**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 02-02-2023**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-03-2023**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 11-04-2023**

Orienteringen tages til efterretning.

Formandskabets orientering om møde med Vejgruppen tages tillige til efterretning.

Vejdirektoratet har tilkendegivet at der i løbet af april forventes svar vedr. mulige hastigheds-nedsættelser på A6 – øst og vest for Fredensborg.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 08-05-2023**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-11-2023**

Orienteringen tages til efterretning. Udvalget blev orienteret om politiets afslag på Vejdirektoratets ønske til fartreduktion.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 28-02-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

Vurdering\_trafikanalyser\_juli\_2022.pdf

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

## **Punkt 81: Orientering per 6. maj 2024**

21/32095

### **Sagsfremstilling og økonomi**

#### **Klage til Planklagenævnet over afslag på landzonetilladelse på Søholmvej 36**

Der er indgivet klage til Planklagenævnet over afslag på en landzonetilladelse på ejendommen Søholmvej 36. I forbindelse med en ansøgning efter husdyrlovens § 16b om polostutteri er der meddelt afslag på en landzonetilkaldelse til polobane og bygninger der var søgt placeret i et særligt værdifuldt landskab. Denne afgørelse er påklaget og administrationen vil medvirke til at der kan træffes en hurtig afgørelse gennem dialogen med nævnet.

#### **Afgørelse om affaldsløsning i Fasanvænget.**

En beboer i Fasanvænget har haft klaget over kommunens afgørelse efter Vejloven om anlæg af fortove og adgange i forbindelse med affaldsløsningen i bebyggelsen. Vejdirektoratet har afgjort at klager ikke er part i sagen og har givet kommunen medhold i sin afgørelse. De planmæssige forhold behandles fortsat i Planklagenævnet.

#### **Orientering om status på forstærkning af Humlebæk Hallen**

Under henvisning til beslutningstema sag 23/16024, punkt 162: Humlebæk Hallen, tilstand, der omhandler drøftelse og beslutning om Humlebæk Hallens fremtidige anvendelse, samt beslutning om at forstærke tagkonstruktionen, er der i forbindelse med lovpligtig miljøscreening af hallen registreret asbest i indvendige beklædningsplader i hallen. Det er nødvendigt at foretage asbestsanering af hallen forud for forstærkning af tagkonstruktionen, og planlægningen heraf er igangsat. Det vurderes, at hallen kan benyttes frem til asbestsaneringen.

Administrationen har orienteret foreningen Humlebæk Badminton Klub (HBK) på bestyrelsesmøde den 19. april 2024. Saneringen forventes at pågår i maj -juli i indeværende år, hvor hallen har sommerlukket.

Efter dialog med hallens bestyrelse vil forstærkning af spær, blive udført i forbindelse med sommerlukning af hallen i 2025. Den nødvendige asbest sanering vil betyde øgede omkostninger for det samlede projekt. Da forstærkning af spær er udsat til 2025 vil de øgede omkostninger blive taget med i prioritering af anlægsmidler for vedligeholdelse i 2025.

#### **Erstatning for kørsel med buslinje 383 i Kokkedal øst**

Administrationen har afgivet trafikbestilling til Movia vedrørende buslinje 386. Buslinje skal erstatte kørsel i Kokkedal øst i forlængelse af Hørsholm kommunes nedlæggelse af buslinje 383.

Buslinje 386 er en forsøgslinje som kører på samme strækning i Kokkedal øst som 383 gør i dag, men i et begrænset tidsrum (kl. 7 – 17). Udgiften forventes at være ca. 0,2 mio. kr. om året. Den nuværende kørsel koster 0,4 mio. kr. så der er dækning til udgiften inden for det nuværende budget. De eksisterende stoppesteder kan genanvendes og skal ikke nedlægges.

386 er en minibus som er handicaptilgængelig. Forsøget med 386 har ikke en fast udløbsdato, men skal evalueres. Ændringen vil i givet fald træde i kraft 30. juni 2024.

## **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Orienteringen tages til efterretning.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

# Punkt 82: Sager på vej per 6. maj 2024

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:

### Juni 2024

- Godkendelse af bæredygtighedsstrategi for Fremtidens Dagtilbud
- Dannelse af driftsselskab vedr. solceller på kommunale tage

### Senere

- Orientering om skitseprojekt for Fredensborg Kongevej mellem A6 og Humlebækvej
- Opfølgning på arbejde med forslag til lokalplan for Ullerødgård
- Elladestandere ved offentlige bygninger
- Mulighed for cykelsamarbejde med virksomheder
- Let trafik til Nivå skole nord

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.

## Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## Indstilling

Orienteringen tages til efterretning.

## Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024

Orienteringen tages til efterretning.

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)

## **Punkt 83: Digitalt underskriftsblad 6. maj 2024**

21/30654

### **Beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) den 06-05-2024**

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

#### **Bilag**

Godkendelsesark Plan- Trafik,- og Klimaudvalget den 6. maj 2024

**Fraværende** Thomas von Jessen (C)