

REFERAT Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) d. 03-04-2024

Mødedato Onsdag d. 03. april 2024 kl. 17:00

Mødested Lilletrommen

Mødedeltagere Lars Simonsen (B), Tinne Borch Jacobsen (V), Louise Mehnke (A), Carsten Nielsen (A), Thomas von Jessen (C), Bent Fischer-Nielsen (F), Carsten Bo Nielsen (V)

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Træffetid.....	4
Valg af næstformand.....	5
Beslutning om finansiering af brandsager.....	6
Spejl bassin ved Rådhuset.....	8
Beslutning om bevilling til Cykelglade Børnehuse.....	9
Beslutning om indsats vedr. grønne vareleverancer.....	14
Orientering om muligheder for at fremme samkørsel.....	17
Orientering om status for udlån af el-ladcykler til borgere.....	21
Beslutning om endelig vedtagelse af Planstrategi 2036.....	24
Beslutning om trafikale løsninger til institution ved Kokkedal Skole og orientering om dialogmøde.....	28
Beslutning om dispensation til udstykning, Nivå Stationsvej 7.....	31
Beslutning om sti-rampe i Nivå Bymidte.....	33
Beslutning om Byrådets holdning til analyse af konsekvenser ved omfartsvej omkring Fredensborg	36
Orientering om status på Indsatser i Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur.....	39
Høring af Movias Mobilitetsplan 2024.....	43
Orientering per 3. april 2024.....	46
Sager på vej per 3. april 2024.....	47
Digitalt underskriftsblad 3. april 2024.....	48

Punkt 46: Godkendelse af dagsorden

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

Dagsordenen blev godkendt.

Punkt 47: Træffetid

22/28792

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

Kl. 17.00 havde Jonas Skovby Pedersen, Mads Peter Kierulff og Helena Ghaleth foretræde vedrørende sag nr. 57
”Beslutning om dispensation til udstykning, Nivå Stationsvej 7”.

Punkt 48: Valg af næstformand

24/7062

Beslutningstema

Udvalget skal vælge ny næstformand.

Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet godkendte på sit møde den 18.3.2024 en omrokering i Venstres byrådsgruppe.

Omrokingen indebærer, at Mie Stattaу er udtrådt af Plan-, Trafik- og Klimaudvalget og at Tinne Borch Jacobsen er indtrådt i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Mie Stattaу var næstformand i udvalget og der skal derfor efter hendes udtræden vælges en ny næstformand.

Det følger af kommunestyrelseslovens § 22, stk. 1, at udvalgene selv vælger formand og næstformand. Valget sker ved flertalsvalg, medmindre der i udvalget er enighed om andet.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssig konsekvens.

Retsgrundlag

Kommunestyrelsesloven §§ 22, stk. 1 og 24, stk. 1

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

Administrationen indstiller, at

1. Udvalget vælger ny næstformand.

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

Tinne Borch Jacobsen (V) vælges som ny næstformand i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Punkt 49: Beslutning om finansiering af brandsager

24/6744

Beslutningstema

Orientering og beslutning om de økonomiske konsekvenser på brandsagerne på Nivå Skole Nord og Karsemosegård.

Sagsfremstilling og økonomi

To kommunale bygninger – Nivå Skole Nord og Karsemosegård - har det seneste år været udsat for brandskader. Udbedring af skaderne påvirker kommunens anlægsbudget, idet kommunens forsikring ikke yder 100% dækning.

Nivå Skole Nord:

I januar 2023 skete en kortslutning i hoveddeltavlen på Nivå Skole Nord, som forårsagede brand og med sodskader i kælder og stueetagen til følge.

Udbedring af skaden har bl.a. omfattet udskiftning af hoveddeltavle, ny stikledning, udskiftning af lamper, nyt CTS-anlæg, rensning af ventilationsanlæg, udskiftning af loftsplader, reetablering af ringeanlæg, rengøring af 3.300 m² mm. Derudover har der været udgifter til midlertidige byggestrømstavler og el materiel i udbedringsperioden.

Skaden dækkes af kommunens forsikring, men der er foretaget afskrivning for alder i henhold til forsikringsvilkår.

De samlede udgifter beløber sig til ca. 2,7 mio. kr., hvor forsikring grundet afskrivninger alene dækker 1,36 mio. kr. Fredensborg Kommune står dermed for en udgift på 1,34 mio. kr.

Karsemosegård:

I december 2023 opstod der brand i køkkenet på Karsemosegård. Branden medførte, at køkkenet blev totalskadet og de tilstødende klublokaler blev røg- og sodskadede. Administrationen vurderer, at reetablering af køkkenet og udbedring af øvrige brandskader vil andrage til ca. 1,5 mio. kr.

Brandskaden er anmeldt til kommunens forsikring, og der afventes en afklaring på, i hvilket omfang skaden dækkes. Med henvisning til ovenstående brandsag på Nivå Skole Nord og forsikringens vilkår om afskrivning forventes skaden dækket, men ikke med fuld dækning. Det vurderes derfor, at genetablering af køkkenet vil påføre Fredensborg Kommune en udgift på op til ca. 1 mio. kr.

Samlet vurderes det, at der mangler finansiering på ca. 2,34 mio. kr. til ovenstående to brandsager.

Finansiering:

Administrationen anbefaler, at finansiering sker via anlægsbudget til vedligeholdelse af kommunale ejendomme.

Der er allerede på Plan- Trafik- og Klimaudvalget i januar foretaget prioritering af anlægsmidlerne for 2024, hvorfor det umiddelbart – for finansiering af ovenstående sager – vil være nødvendigt at udskyde vedtagne projekter for overholdelse af årets budgetramme.

Erfaringsmæssigt vil flere projekter imidlertid strække sig indover næste budgetår, hvorfor det foreslås, at medtage finansiering af ovenstående brandsager under det foreliggende budget uden udskydelse af andre sager. Eventuel overskridelse af anlægsbudgettet for 2024 vil så betyde en nedskrivning af næste års budget.

For sikkerhed om overholdelse af årets anlægsbudget skal der allerede nu ske prioritering i de allerede vedtagne projekter, som eksempelvis tagrenovering af N W Gadesvej 1 (afsat budget 2 mio. kr.) og kælderrenovering af Karlebovej 10 (afsat budget 0,6 mio. kr.)

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet udgifterne finansieres indenfor vedligeholdelsesbudgettet på anlæg, idet der kan ske en periodisering ind i 2025, som håndteres i forbindelse med en kommende budgetrevision, når beløbet kendes

Kompetence

Plan-Trafik og Klimaudvalget.

Kommunikation

Indstilling

1. At orientering om brandsager på Nivå Skole Nord og Karsemosegård tages til efterretning
2. At udgifterne til de to brandsager på Nivå skole Nord og Karsemosegård på ca. 2,34 mio. kr. finansieres på anlægsbudget i 2024 til vedligeholdelse af kommunale ejendomme
3. At finansieringen på ca. 2,34 mio. kr. ikke betyder udskydelse af andre sager, men evt. underskud finansieres via nedskrivning af budget for 2025

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

Orienteringen tages til efterretning og udvalget godkender administrationens indstilling 2 og 3.

Punkt 50: Spejlbassin ved Rådhuset

24/5553

Beslutningstema

Det drøftes og besluttet hvorvidt spejlbassin foran rådhuset skal nedlægges og i stedet erstattes af grøn beplantning.

Sagsfremstilling og økonomi

Spejlbassinet foran rådhusets indgang er ved at være 36 år gammelt og står foran en renovering, hvis vi skal sikre optimal drift og undgå vandskader i bygningens kælder.

Det vurderes, at der indenfor de kommende år skal anvendes op til 3-500.000 kr. til denne renovering, hvor bl.a. dugen under bassinet skal udskiftes. Dette kræver, at man banker hele bassinet op. Det er på nuværende tidspunkt svært at komme nærmere et præcis prisoverslag, da det er dugens tilstand, der afgør dette. Dugen kan kun besigtiges, når bassinet er hugget op. Hvis der er få huller i dugen og den kan lappes, vil udgiften blive billigere.

I dag anvendes ca. 30.000 kr. årligt til almindelig drift af bassinet med strøm, kemikalier, vand mv. Hertil kommer, at der løbende anvendes ca. 2 timer ugentligt på at rense og vedligeholde bassinet, når det er i drift i den frostfri periode.

Administrationen anbefaler, at bassinet nedlægges og i stedet erstattes med lav grøn beplantning. Bænk og sten med Fredensborg Kommunes navn bibeholdes.

En grøn beplantning vil være mere bæredygtig. Dels vil man undgå det løbende forbrug af strøm og vand, dels vil man undgå brug af kemikalier. Endelig vil man undgå risiko for oversvømmelse af bygningens kælder.

Det anbefales, at den foreliggende økonomi til drift af spejlbassinet fastholdes til drift af den fremtidige grønne beplantning.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

Kompetence

Økonomiudvalget

Indstilling

At spejlbassinet ved rådhuset ændres til anlæg med grøn beplantning.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

Punkt 51: Beslutning om bevilling til Cykelglade Børnehuse

23/24894

Beslutningstema

Beslutning om bevilling til nyt projekt om ”Cykelglade Børnehuse” i 2024-2025.

Sagsfremstilling og økonomi

I efteråret 2023 deltog Børnehuse Humlebæk og Børnehuse Kokkedal i et nyt pilotprojekt ”Cykelglade Børnehuse”, som sammen med børn og forældre skal få flere op på cyklen. Det foreslås, at projektet udvides, så det tilbydes alle daginstitutioner i Fredensborg Kommune i 2024-2025. Plan-, Trafik- og Klimaudvalget skal beslutte, om udvalgets pulje til grønne initiativer (Investeringer i klimasikring) kan finansiere et sådant projekt.

Projektet ”Cykelglade Børnehuse” er en del af klimaplanens indsats 1.1 Fremme af grønne transportvaner 2020-2025.

Baggrund

Færre og færre børn cykler i dag. I folkeskolerne i Fredensborg Kommune er andelen af børn, der cykler til skole, faldet over de sidste 5 år. I gennemsnit på tværs af folkeskolerne er andelen af børn, der cykler til skole, faldet fra 50 % i 2019 til 39 % i 2023. Generelt er andelen af aktiv transport (gang og cykling) lavest blandt de yngste skolebørn. I hele kommunen var der eksempelvis 42 procentpoint flere elever i 6. klasse (75 %), som benyttede aktiv transport, sammenlignet med 0. klasse (33 %) i 2023.[\[1\]](#)

Nationale undersøgelser peger på, at den daglige cykeltur til skole har en positiv indvirkning på børns humør, trivsel og indlæringssevne. Derudover kan cykelturen forebygge flere livsstilssygdomme senere i livet.[\[2\]](#) Samtidig er det at lære at cykle i barndommen et fundament for også senere i livet at vælge klimavenlige transportformer. Derudover har et cykelsikkert barn (et barn, der har en styrket motorik og koncentration på en cykel) også en mere trafiksikker adfærd.

For at klæde børn og forældre bedre på til at cykle sammen i en tidlig alder igangsatte Fredensborg Kommune i efteråret 2023 et pilotprojekt i Børnehuse Humlebæk og Kokkedal, som gennem cykelleg skal gøre børnehavebørn mere cykelstærke.

Formål med pilotprojektet i 2023

Målet med indsatsen ”Cykelglade Børnehuse” er at understøtte nogle af de pædagogiske læringsmål i børnehuse, såsom krop, sanser og bevægelse, samtidig med at vi opfylder kommunens klimamål om, at flere skal vælge cyklen. Ved at børnene gennem leg tidligt bliver manøvresikre på cyklen, bliver forældrene også mere trygge ved f.eks. at cykle med dem til skole i indskolingen. Børnene vil ligeledes kunne cykle til fritidsaktiviteter i en tidlig alder.

Tidligere erfaringer fra børnehuse i Fredensborg Kommune viser derudover, at børn, som mistrives, kan få meget glæde af at komme væk fra institutionens vante rammer. Fælles cykelture i institutionen til natur i nærområdet kan give børn i udsatte positioner nye oplevelser, som de ikke nødvendigvis får sammen med deres forældre.

Med andre ord kan cykelfremme i børnehuse resultere i en gevinst for børns trivsel, læring og kommunens klimaregnskab.

Hvad har vi gjort?

I samarbejde med Dansk Skolecykling og Cyklistforbundets Cykellegekorps har børnehusene Ådalen, Fasangården, Frugthaven, Børneengen, Græstedgård og Søstjernen haft besøg af professionelle ”cykellegeinstruktører”, som i en halv dag sammen med børn og pædagoger har lavet forskellige øvelser på cykel. Alle øvelserne tager udgangspunkt i børnenes perspektiv i legen og skal hjælpe dem til at blive manøvredygtige på cykel. I tre af institutionerne vil der næste år også gennemføres en personaleworkshop, hvor pædagogerne får nye lege og redskaber til cykelfremme. Derudover vil de samme tre institutioner også afholde en forældredag med cykeløvelser, som forældrene kan tage med hjem. Til slut er endnu en cykelledag med børnene planlagt i foråret 2024.

Udgangspunktet i børnehusene

I oktober 2023 foretog Fredensborg Kommune en stikprøvemåling af børnenes transport til institution med en plakat ’*Hvordan er du kommet til institutionen i dag*’. 54 børn i alderen 4-5 år deltog i stikprøven. Målingen blev foretaget på institutioner i Kokkedal og Humlebæk. Stikprøven fortæller ikke noget generelt om transportmønstret, men kan give en indikation og har givet anledning til en snak om transport til og fra institutionen.



På tværs af stikprøverne var det 26 % af børnene, som selv cyklede til institutionen på enten løbicykel eller almindelig cykel, mens 44 % blev kørt i bil. De resterende 30 % kom til institution i ladcykel, gående, med bus eller i klapvogn.

Hvis udvalget beslutter at fortsætte projektet ”Cykelglade Børnehuse”, vil vi følge op med målinger i 2024 og 2025 for at se, om cykelfremmetiltagene har en effekt på børnenes transport til institutionen.

Erfaringer fra pilotprojekt i 2023

Personalet på de institutioner, der har deltaget i pilotprojektet ”Cykelglade Børnehuse”, har oplevet følgende positive effekter af indsatsen:

- Børnene syntes, at ”det er en fest” at lege cykellege.
- Nogle børn har efterfølgende smidt støttehjulene på deres cykel.
- Indsatsen hjælper med at forberede børnene til skolestart og sætter et fokus på cykling blandt forældre og børn.

Samtidig efterspørger børnehusene, at der, hvis indsatsen fortsætter og skal blive en integreret del af hverdagen, kan være brug for følgende:

- Cykler i institutionen, så børn, der ikke har deres egen cykel, også kan lege og lære i dagligdagen samt komme med på tur i lokalområdet.

- Indretning af legepladsen til cykellege, herunder start/stop-skilte, cykelværksted, og vaskehal, som kan udfolde cykellegene yderligere blandt børnene.
- Gentagende dage over flere uger med cykellegeinstruktøren for at gøre det til en fast del af børnenes hverdag.
- En fælles kampagne og konkurrence på tværs af alle børnehuse i kommunen, så der opstår et fælles ejerskab til initiativet.

Derudover har forældrene i Kokkedals områdebestyrelse fået en evaluering af pilotprojektet i 2023 og bakker op om cykelleg i børnehaverne og ser gerne, at indsatsen kombineres med arrangementer, hvor forældre kan være med og cykle med børnene.

Videreudvikling af indsatsen ”Cykelglade Børnehuse”

På baggrund af de indledende resultater i pilotprojektet ”Cykelglade Børnehuse” foreslås det, at projektet udbredes i alle fire bysamfund i Fredensborg Kommune. Det vil betyde, at alle børnehuse i kommunen, som ønsker at deltage, inviteres med i projektet i 2024 og 2025.

Projektets formål vil fortsat være at styrke børns trivsel og læring gennem cykling, samtidig med at indsatsen understøtter kommunens klimamål og øger trafiksikkerheden for de yngste cyklister. Derudover forventes det, at indsatsen kan hjælpe med medarbejderfastholdelse ved at give indblik i nye pædagogiske værktøjer og skabe et interessant arbejdsmiljø.

Det foreslås, at der i projektet også afsættes midler til, at det kan afprøves at indrette cykellegebaner enkelte steder eller indkøbe udstyr eller cykler, hvis der er plads på matriklen, og det ikke kræver ekstra tiltag, som fx et cykelskur.

Projektet skal over de næste to år måle på, om der sker en stigning i antallet af cyklende børn i kommunens institutioner. Halvvejs i forløbet vil Børne- og Skoleudvalget samt Plan-, Trafik- og Klimaudvalget modtage en midtvejsstatus ift. antallet af institutioner, der er med i ”Cykelglade Børnehuse”, og økonomi brugt i 2024. I slutningen af 2025 vil administrationen gennemføre en evaluering af hele indsatsen.

Økonomi 2024-2025

Pilotprojektet i 2023 har samlet haft udgifter på 46.000 kr. til cykelleg samt grafik og tryk af plakater ifm. stikprøvemålingen i de seks institutioner. Pilotprojektet har krævet 70 medarbejdertimer til projektledelse.

I tabel 1 ses de estimerede udgifter, hvis alle kommunale og tre selvejende daginstitutioner med skolestartsbørn i Fredensborg Kommune skal tilbydes cykelleg og deltagelse i projektet ”Cykelglade Børnehuse”.

Tabel 1 Estimeret budgetbehov ved ”Cykelglade Børnehuse”

	1.000 kr.	Forventet finansiering		
		2024	2025	I alt
1	Cykelleg tilbydes på alle kommunale og selvejende institutioner	150	150	300
2	Pilotprojekter ift. indretning af cykellegebaner og indkøb af børnecykler eller materialer til cykelleg og kampagner	200	200	400

Total

350 350 700

Derudover forventes der at bruges 300 timer årligt i forbindelse med projektet til projektledelse i forvaltningen. Timerne finansieres af nuværende driftsbudgetter i Team Klima og Bæredygtighed, Team Dagtilbud og Team Trafik. Indsatsen er koordineret mellem Center for By og Land, Center for Skole og Dagtilbud og Center for Ejendomme.

[1] Transport Laboratoriet, Transport- og Tryghedsundersøgelsen for skoler, 2019, 2021, 2023

[2] Sundhedsstyrelsens Center for Forebyggelse, 2008.

Bevilling

Projektet estimeres at have et årligt budgetbehov på 350.000 kr. i 2024 og i 2025, hvis alle børnehuse ønsker at deltage. Det foreslås, at projektet finansieres af midler fra Plan-, Trafik- og Klimaudvalgets pulje til grønne initiativer, hvor budget allerede er bevilget (Investeringer i klimasikring (pol 18, projekt 1357)).

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

4. Det er sejt at blive dygtig
6. Det skal være nemt, sikkert og grønt at komme frem
8. Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden
9. Et aktivt fritids- og kulturliv er også velfærd

FNs verdensmål

3. Sundhed og trivsel
11. Bæredygtige byer og lokalsamfund
13. Klimaindsats
17. Partnerskaber for handling

Kompetence

Til beslutning i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget (indstillingspunkt 1-2).

Til orientering i Børne- og Skoleudvalget (indstillingspunkt 3).

Kommunikation

Historier om ”Cykelglade Børnehuse” vil blive delt med forældrene via Aula af personalet i børnehuserne. Derudover vil der blive udsendt pressemeddelelser om projektets opstart og resultater. I forbindelse med en konkurrence blandt børnehuserne kan der også laves opslag på sociale medier og eventuelt KlimaForum Fredensborg om vinderne og selve konkurrencen.

Indstilling

1. At Plan-, Trafik- og Klimaudvalget godkender, at alle kommunale børnehuse og selvejende institutioner i Fredensborg Kommune kan deltage i projektet ”Cykelglade Børnehuse” i 2024-2025.

2. At Plan-, Trafik- og Klimaudvalget beslutter, at projektet ”Cykelglade Børnehuse” finansieres af udvalgets pulje til grønne initiativer (Investeringer i klimasikring - konto 1357) med i alt 700.000 kr. fordelt over årene 2024 og 2025.
3. At Børne- og Skoleudvalget tager orienteringen til efterretning.

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

Udvalget godkender administrationens indstilling pkt. 1 og 2. idet udvalget bemærker, at projektet har et betydeligt klimasigte.

Punkt 52: Beslutning om indsats vedr. grønne vareleverancer

24/5672

Beslutningstema

Udvalget orienteres om status på projektet om grønne vareleverancer til kommunen og drøfter videreførelse af indsatsen.

Sagsfremstilling og økonomi

I det følgende orienteres om den vedlagte evaluering af projektet om grønne vareleverancer til kommunen og om status på projektet. Da projektet ikke kan videreføres i den oprindelige model, skal det besluttes, hvordan der skal arbejdes videre med indsatsområdet.

Baggrund

I 2020 vedtog Byrådet *Handlingsplan for grøn mobilitet i Fredensborg Kommune*, hvori det blev besluttet at indføre et grønt vareleverancesystem med følgende målsætninger:

- 50 pct. af den kommunalt finansierede transport er drevet af grønne drivmidler i 2025, og 90 pct. er fossilfri i 2035.

I klimaplanen er grønne vareleverancer beskrevet i tiltag 1.16 *Grøn varetransport* med følgende måltal:

- Senest i 2024 er antallet af nonfood-leverancer til de kommunale institutioner reduceret til 1-2 gange om ugen, og varerne leveres med el-køretøjer.

Der er indgået aftale med Green mile ApS (herefter benævnt City Logistik) om grøn varelevering i eldrevne lastbiler fra 1. juli 2021 til 31. december 2024. Den grønne varelevering består af et vareleverancesystem, hvor varer leveres til et centralt lager i Lyngby og samles i én ellastbil, der kører pakkerne til de kommunale arbejdspladser. Udrulningen af systemet har været gradvis med fuld implementering i alle fire bysamfund pr. 1. januar 2023 med to ugentlige leveringsdage.

Det reducerede antal leverancer har medført færre kørte kilometer til varelevering til Fredensborg Kommune. I 2023 estimeres systemet at have medført en reduktion på 13,5 ton CO₂ sammenlignet med, hvis leveringerne var sket i diesellastbiler [\[1\]](#). Der er dog væsentlige forbehold, når der laves CO₂-beregninger for varetransporten. Det skyldes blandt andet, at det er svært at sammenligne antal kørte kilometer, hvis leveringsruten er sammensat af leveringer i flere kommuner, se evt. uddybning i bilag 1.

En samlet evaluering af projektet for perioden 2021-2023 findes i bilag 1.

Status 2023

Siden oktober 2023 har projektet været på pause grundet kommunens overgang til et nyt indkøbssystem samt udvikling af en ny metode til at beskrive leveringsadresserne. I januar 2024 blev systemet sat i drift igen på rådhuset med planlagt udrulning i resten af organisationen i februar. Der er imidlertid opstået udfordringer i samarbejdet med virksomheden City Logistik. Kommunen har været nødsaget til at ophæve aftalen med virksomheden grundet væsentlig misligholdelse. Det har ikke været muligt at få kontakt til leverandøren, som ikke har leveret pakker siden 12. februar 2024. Ifølge virksomhedsregisteret, virk.dk, er virksomheden under tvangsopløsning. Leverandøren har i forvejen været under konkursbehandling to gange siden aftalestart i juli 2021.

Størstedelen af de varer, der indkøbes af kommunen, og som er blevet transporteret af City Logistik, handles på indkøbsaftaler, der er indgået via SKI. SKI har et stort fokus på bæredygtighed og har med en nyligt udnævnt ESG-direktør og et bæredygtighedsteam på 7 medarbejdere stærke kompetencer, der bidrager til at udarbejde udbud, der fører til de mest muligt bæredygtige kontrakter. Kontrakterne indeholder således mange muligheder for at handle bæredygtigt, herunder at få transporteret varerne bæredygtigt fra producent til grossist og fra grossist til kunde. Anvendelsen af disse muligheder afhænger af kommunens indkøbsadfærd og understøttes af kommunens kontraktstyringsfunktion.

Videreførelse af indsatsen

Samlet set har aftalen om grøn varelevering resulteret i færre leveringsdage og dermed mindre kørsel. Trods usikkerhed om de præcise udregninger af CO₂-udledninger fra kommunens varetransport, er der alt andet lige sket en CO₂-besparelse som følge af omstillingen til eldreven transport.

Selv om aftalen med leverandøren City Logistik ophører, foreslås det, at indsatsen vedrørende grøn varelevering fortsættes, jf. tiltag 1.16 i klimaplanen.

På baggrund af kommunens erfaringer anbefales det ikke, at kommunen indgår en ny aftale om et grønt vareleverancesystem.

Det foreslås i stedet, at administrationen:

1. afsøger de kommunale leverandørers planer for elektrificering af deres varetransport for at få et billede af, hvor langt kommunens leverandører er i forhold til grønne vareleverancer. Det kan ske gennem dialog i forbindelse med de allerede planlagte kontraktstyringsmøder.
2. undersøger, hvordan kommunen bedst bruger de muligheder, der findes i indkøbsaftalerne via SKI, for at stille krav til leverandørerne vedrørende kørsel af varer.
3. undersøger, hvordan øvrige indkøbsaftaler udarbejdes, så klimabelastningen af transport af varer holdes nede.
4. løbende henter erfaringer fra øvrige kommuner om grøn varetransport, bl.a. via samarbejdet i Klimaalliancen.

Udvalget orienteres om status på indsatserne primo 2025.

Økonomi

I budgetforliget for 2021-2024 blev der afsat 48.000 kr. i 2021 og 464.000 kr. årligt i perioden 2022-2024 til implementering af et grønt vareleverancesystem i Fredensborg Kommune.

Der er 805.000 kr. tilbage i projektet. Det foreslås, at midlerne tilbageføres til kassen.

[1] Beregnet ud fra den forudsætning, at det grønne vareleverancesystem 1:1 har erstattet en kilometer kørt i en diesellastbil med en el-lastbil. En diesellastbil er antaget at udlede 697 g CO₂e pr km (Energistyrelsens basisfremskrivning fra 2019), mens en nulemissionslastbil (el) antages at udlede 350 g CO₂e pr km (EU-kommissionen).

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

- Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden

FN's Verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

13. Klimaindsatsen

17. Partnerskaber for handling

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

- 1) At orienteringen tages til efterretning.
- 2) At det godkendes, at administrationen fortsætter indsatsen for grønne vareleverancer med de beskrevne indsatser.
- 3) At de resterende midler i projektet tilbageføres til kassen.

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

Orienteringen tages til efterretning og udvalget godkender indstillingens punkt 2 og 3, hvorefter kr. 805.000,- tilbageføres til kassen.

Bilag

Evaluerings af grøn varetransport 2021-2023

Punkt 53: Orientering om muligheder for at fremme samkørsel

24/2355

Beslutningstema

Udvalget orienteres om muligheder for at fremme samkørsel og øvrige kommuners erfaringer med indsatser på området.

Sagsfremstilling og økonomi

Samkørsel kan mindske trængsel på vejene og reducere CO₂-udledningerne fra transportområdet. Det er umiddelbart en simpel løsning til at skabe mere mobilitet, hvor den eksisterende infrastruktur og bilpark udnyttes bedre. Dog er samkørsel ikke så lige til, da det i høj grad handler om ændring af transportvaner, hvilket kræver langsigtede indsatser.

Da transportområdet fylder meget i Fredensborg Kommunes klimaregnskab, har det tidligere været overvejet at sætte initiativer i gang, der kan fremme samkørsel. Det er senest overvejet i forbindelse med udarbejdelsen af kommunens klimaplan fra 2022. Det blev dog på det tidspunkt valgt at prioritere andre indsatser, da erfaringer har vist, at samkørselsindsatser kan være meget ressourcekrævende i forhold til den CO₂-effekt, der opnås.

I det følgende beskrives samkørselsplatforme og en række kommuners erfaringer hermed. Dertil nævnes mødepladser og samkørsel via Movia som mulige initiativer til fremme af samkørsel.

Kommunens rolle

Offentlige aktørers rolle i forhold til samkørsel har primært været at informere om mulighederne for samkørsel og opfordre hertil både internt og eksternt. De senere år har flere offentlige aktører valgt en mere opsøgende rolle i samarbejde med forskellige udbydere af app-baseret samkørselsplatforme.

Samkørsels-apps/-platforme

Med samkørsels-apps kan bilister oplyse, at de kører en bestemt strækning, og tilbyde andre at køre med. Samtidig kan rejsende, der har brug for et lift, se, hvilke ture der er tilbudt. Herefter indgås en aftale mellem bilist og passager om kørsel fra A til B, ofte mod mindre betalinger igennem app'en.

En central udfordring for samkørsels-apps er, at der skal skabes en kritisk masse med et stort antal bilister, der tilbyder kørsel i appen, før løsningen virker. Hvis der tilbydes få ture i en app, mister de potentielle medpassagerer hurtigt interessen for en app, fordi de oplever i højere grad at spille tid på appen end at få dækket deres transportbehov.

For at få nok brugere i et område, fokuserer udbydere som Nabogo og FDM på større arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. Her danner de samkørselsklubber, der forankrer indsatsen på lokationen og organiserer vedvarende intern kommunikation. Udbydere tilbyder også incitamenter i form af konkurrencer og anden form for "gamification", særligt ved lancering og senere i lokale kampagner. Disse tilbud kræver både økonomiske og administrative ressourcer at igangsætte og facilitere.

Det er værd at bemærke, at flere kommuner arbejder selvstændigt med samkørsel, målrettet kommunernes egne medarbejdere og arbejdspladser, uden brug af en samkørseloperator.

Flere kommuner har gjort sig erfaringer i arbejdet med app-baseret samkørsel. Både Ballerup og Roskilde kommuner har erfaret, at det er et svært område at arbejde med. Effekterne er begrænset, og det kræver mange ressourcer. Det fremhæves, at opnåede antal samkørsler er beskedne, når de ses på kommuneplan. Derudover fremhæver Roskilde Kommune, at grundet udgiften til en app-baseret løsning er prisen per samkørsel den samme eller dyrere end tilskuddet, der ydes til bustur per tur.

I forhold til app-baserede løsninger erfarer Ballerup Kommune, at det kræver, at man som kommune ”åbner døren” for at give udbyderne kontakt til potentielle brugere. Derudover kræver det et betydeligt formidlingsarbejde. Det fremhæves, at det kræver gentagende kampagner og tilstedeværelse, for at ændringen kan rodfaste sig. Dertil hæfter Roskilde Kommune sig ved, at incitamenter og konkurrencer er et afgørende element for få folk til at bruge samkørsels-apps. Der er derfor tvivl om, hvorvidt det skaber en varig effekt efter endt kampagne. Dertil fremhæver de, at der ikke findes data for, hvor mange der kører sammen i forvejen. Ligeledes findes der ikke data for, om samkørsel fører til færre bilkøb. Det gør det vanskeligt at vurdere effekten af indsatserne.

Norddjurs Kommune har forsøgt at udbrede samkørsel direkte blandt borgerne ved at involvere lokale ambassadører til at engagere borgerne i kommunens landsbyer i samkørsel og ved at gøre opmærksom på muligheden for at benytte FDM’s Ta’Med til kommunens virksomheder. De har ligeledes erfaret, at samkørsel kræver et stort engagement fra borgere og lokale ildsjæle, der kan holde liv i initiativerne. Det har vist sig udfordrende at få et tilstrækkeligt antal borgere aktiveret i kommunens landsbyer. Initiativerne har derudover været administrativt tidskrævende og omkostningsfulde at opretholde.

[\[1\]](#)

Mødepladser for samkørsel

En anden mulighed for at fremme samkørsel er at etablere mødepladser med parkeringsmulighed, hvor de personer, der har aftalt at køre sammen, nemt kan mødes. Der er to eksisterende samkørselspladser ved motorvejen i Fredensborg Kommune. Den ene ligger i Kokkedal ved frakørsel 7 - Fredensborg Kongevej. Der er plads til 45 biler, og der er ingen faciliteter. Den anden ligger i Kvistgård ved frakørsel 4 – Hornbækvej. Der er plads til 16 biler, og der er ingen faciliteter.

Samkørselsinitiativ via Movia

Movia vil med sin nye mobilitetsplan udvide udvalget af mobilitetstilbud med samkørsel i projektet Mobilitet på Landet, som beskrevet i sag 24/2494, der også behandles på PTK’s møde 3. april 2024. Dermed forventes det, at der fremover bliver mulighed for at fundere arbejdet med samkørsel hos Movia. Det vil give mulighed for at styrke samkørsel i landområder. Det kan være en fordel, at projektet går på tværs af kommunegrænser i forhold til at opnå en kritisk masse for samkørsel.

Generelle udfordringer

Transportvaner og adfærdsændringer

At køre sammen udfordrer mange borgeres hverdagsrutiner forbundet med at transportere sig, det vil sige deres indlærte adfærd eller transportvaner. Flere foretrækker for eksempel at være alene i bilen eller oplever mindre fleksibilitet ved at samkøre. Derfor vælger flertallet at gøre det samme hver dag og køre selv, da det fungerer gnidningsfrit og dermed ikke kræver ekstra mentale ressourcer. Før noget bliver en vane, opleves det ineffektivt og krævende, hvilket er en barriere for at få flere til at køre sammen. Desuden er der usikkerhed forbundet med at skulle køre med en ’fremmed’.

Derfor handler fremmelse af samkørsel også om at facilitere, at borgere finder et match. Det svære er at finde en chauffør med et kørselsmønster, som passer med ens hverdag, samt at tage initiativ til at køre med én, man ikke kender på forhånd. Erfaring viser, at når man først har fundet én, og det går godt, fortsætter man med at køre med den samme – potentielt uden om samkørsels-apps.

Risiko for overflytning

Det er en kendt risiko, at der ved øget samkørsel kan ske en overflytning fra den kollektive transport, gang eller cykel til samkørsel. Dette ses eksempelvis ved samkørsel på ungdomsuddannelser, hvor få unge har adgang til egen bil, og der er en høj grad af samkørsel i forvejen. Omvendt kan samkørsel give et transporttilbud til nogen, der har begrænset adgang til andre former for mobilitet, og et potentiale for at understøtte brugen af netop kollektiv transport. Generelt vurderes det, at samkørsel ikke kan erstatte andre tilbud, men kan ses som supplement til eksisterende pendlingsmuligheder.

Langsigtet indsats med begrænset CO2-effekt

Da samkørsel handler om at ændre vaner, vil fremme af samkørsel kræve en indsats over en længere periode. Der vil tidligst kunne ses effekter efter to år. Dertil kommer, at der må forventes begrænset CO2-effekt, grundet højere overflytning fra offentlig transport end fra andre biler, samt at effekten af samkørselsindsatser generelt er begrænset. Hvis en indsats om samkørsel er ønsket, er den bedre grundet i et ønske om at forbedre medarbejdertrivsel og -fastholdelse, da effekten her er større.

Særlige udfordringer i Fredensborg Kommune

Der er størst potentiale og lettest indgang til at fremme samkørsel der, hvor mange personer er samlet, enten rettet mod borgere eller virksomheder. Da der ikke er ungdomsuddannelser i Fredensborg Kommune og kun få store virksomheder, er mulighederne for at lade samkørselsindsatsen tage udgangspunkt i en større virksomhed eller uddannelsesinstitution begrænset.

Mulige samkørselsindsatser i Fredensborg Kommune

Sammenfattende vurderer administrationen fortsat, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at prioritere samkørselsindsatser som en del af kommunens klimaindsats. Det skyldes primært, at klimaeffekten forventes at være meget begrænset, og at ressourcebehovet omvendt forventes at være højt.

Samkørsel vil kunne fremmes ved at bakke op om Movias forslag til samkørselsinitiativ. Som en anden mulighed kunne kommunen synliggøre de to samkørselspladser, der findes ved motorvejen, og afklare muligheder for yderligere faciliteter eller skiltning på pladserne.

Hvis der er ønske om en indsats med brug af samkørselsplatforme, anbefaler administrationen, at den bliver målrettet efter områder med størst effekt. Det kan i den forbindelse nævnes, at Coloplast de senere år har opbygget en samkørselsordning med fokus på deres egen organisation. Det vurderes derfor mest effektivt, at en sådan indsats vil fokusere på rådhuset som en af de største arbejdspladser i kommunen, der ligger strategisk godt ved motorvejen, med mulighed for at opnå synergi med samkørselsprojekter i omkringliggende kommuner.

Hvis en samkørselsindsats ønskes, kræver det, at der afsættes ressourcer hertil, ikke mindst medarbejderressourcer, da den ikke vil kunne løses indenfor den nuværende ramme.

[1] [Transportministeriet 2022: Analyse om fremme af samkørsel](#)

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 54: Orientering om status for udlån af el-ladcykler til borgere

24/4306

Beslutningstema

Udvalget orienteres om status på pilotprojektet med udlån af el-ladcykler til familier i Fredensborg Kommune.

Sagsfremstilling og økonomi

Siden 2019 har Fredensborg Kommune udlånt elcykler til borgere, som vil prøve et alternativ til bil på vej til arbejde. Formålet har været at fremme grønne transportvaner og dermed reducere udledningen af CO2 fra biltrafikken.

I efteråret 2023 startede et pilotprojekt om udlån af el-ladcykler til børnefamilier i Fredensborg Kommune. Resultaterne af projektet skal hjælpe med at videreudvikle initiativer under klimaplanens indsats *1.1 Fremme af grønne transportvaner 2020-2025*.

Kort om pilotprojektet

Ud af 44 tilmeldte, blev 10 børnefamilier udvalgt til at låne en el-ladcykel i 2 måneder i efteråret 2023. Pilotprojektet var i efteråret en del af et specialesamarbejde med Københavns Universitet, hvorfor de deltagende familier kunne følges tættere. Deres transportadfærd blev kortlagt gennem interviews før og efter udlånet. Hertil blev de holdt til ilden med løbende kontakt.

Foreløbige resultater

Brugen af el-ladcyklerne delte sig i to forskellige slags brug: rekreativt og praktiske gøremål. Rekreativt blev cyklerne brugt til fritidsaktiviteter, cykelture og til at besøge familie. Det kendetegnede de rekreative ture, at de ofte var udover familiernes normal. De erstattede altså ikke bilture, men var derimod ekstra cykelture i familiernes hverdag.

Alle familier brugte cyklen rekreativt, hvilket gav anledning til mange positive oplevelser og associationer til at bruge el-ladcyklen. Der blev især fremhævet kvalitetstid som familie, mere nærvær, tid i naturen, at deres børn elskede det og mere nærvær og overskud end ved brug af bilen. Der blev fremhævet, at el-ladcyklen gav en følelse af mindre stress.

Omkring halvdelen af familierne brugte også el-ladcyklen til praktiske gøremål, som at aflevere og hente børn i daginstitution og skole, køre til arbejde og handle. For to af familierne erstattede el-ladcyklen bilen til de fleste formål, men ikke fuldt ud. Bilen blev stadig brugt, når de skulle have mere med. Familierne fremhævede, hvordan cyklen gav plads til trætte børn og indkøb, hvormed flere formål kunne kombineres på én tur, og at det var lettere at få børnene ud ad døren om morgenen. Dette gav en følelse af en nemmere hverdag.

Efter endt udlån udtrykte fire familier stærke intentioner om at købe en el-ladcykel. For én af disse familier var det som erstatning for at købe en bil og for en anden som erstatning for deres anden bil. Dertil købte én familie deres egen el-ladcykel tre uger inde i udlånet.

Udlånet af el-ladcyklerne førte til ændrede transportvaner, med en højere grad af cykling end før udlånet. Som følge af det rekreative brug af cyklerne havde lånet dog en begrænset effekt i at skifte ture fra bilen til cyklen. Bilen blev ikke fuldt erstattet for nogen af de deltagende familier.

Barrierer og muligheder for at cykle

Den største barriere for brug af el-ladcyklen, samt erstatning af bilen, var behovet for at få hverdagen til at gå op. Her spillede forældrenes arbejde en stor rolle. Var der langt til arbejdspladsen, var det hindrende for at tage cyklen. Der blev især lagt vægt på at mindske pendlertid. Derudover blev el-ladcyklen fravalgt, når pladsen var trang, fx ved indkøb, og når mange ting skulle med på skole og til arbejde.

Andre barrierer formede, hvor og hvordan el-ladcyklen blev brugt: utilstrækkelig infrastruktur (især huller i veje og stier samt manglende cykelstier og aflåst parkering), opfattelse af stor risiko for tyveri, vejret samt lav følelse af trafiksikkerhed. Især frygten for tyveri var begrænsende for brug af el-ladcyklen til praktiske gøremål. Denne barriere ville potentielt kunne mindskes ved at forbedre aflåste parkeringsmuligheder.

Indtil nu har pilotprojektet fremhævet udfordringen ved at ændre transportvaner, da transport er styret af hverdagens gøremål og oftest vælges ud fra, hvad der kan få de gøremål til at gå op i en højere enhed. Normer for, hvad 'det gode liv' indebærer, er derfor styrende for, hvilke transportformer der opleves som mulige.

Projektets potentiale

Resultaterne peger på udlånets potentiale til at ændre tilgang til og forståelse af deltagernes transport og hverdag. Fire familier gav udtryk for, at udlånet medførte, at de i mindre grad følte sig som bilister og i højere grad som cyklister. Dette er interessant, da forskning viser, at især cyklist-identitet øger chancen for at fastholde adfærden.

Dertil gav særligt to familier udtryk for, hvordan el-ladcyklen havde ændret deres tilgang til hverdagen. Én familie beskrev, hvordan de havde omstruktureret deres hverdag, så bilen kun blev brugt om søndagen til at handle. En anden familie beskrev tillige, hvordan el-ladcyklen havde givet dem et mere afslappet forhold til hverdagen, med mindre pres på at skulle nå alt.

Det tyder på, at lån af en el-ladcykel kan skubbe til normerne for hverdagen, og dermed fremme en mere bæredygtig transport på sigt. Den brede normændring er også nødvendig for den bæredygtige omstilling generelt. Dertil kommer, at familierne agerede som grønne ambassadører i deres netværk.

Udlån af el-ladcykler kan være det manglende skub for dem, der overvejer at købe en el-ladcykel. For andre kan den praktiske erfaring så frø, som senere kan vokse. God erfaring med brug af el-ladcyklen kan lede til, at bilen bruges mindre, at man ikke køber en bil eller sælger bil nummer to.

Det siger deltagerne

Samtlige familier var glade for at deltage. De satte pris på at kunne prøve en el-ladcykel af i deres hverdag, over en længere periode. Dertil forstod de det som et vigtigt område for kommunen at gå ind i, som led i klimaarbejdet og som en måde, hvorpå kommunen kan vise handling.

Videre proces

Der følges op med familierne i pilotprojektet 6 og 12 måneder efter udlånet.

Fra april til september vil der igen blive udlånt el-ladcykler til børnefamilier i kommunen. Udlånene vil foregå i tre runder, hvor familier i hhv. Kokkedal og Humlebæk, Nivå og Fredensborg tilbydes lån af el-ladcykler. Efter september evalueres projektet.

Økonomi

Pilotprojektet har et budget på 83.000 kr. i 2024 og er finansieret af DK2020-klimaplanens indsats *1.1 Fremme af grønne transportvaner 2020-2025*.

Sammenspil med andre initiativer

Projektet spiller sammen med klimaplanens *indsats 1.6 cykelstrategi*, da det skal give erfaringer med adfærdskampagner, som fremmer cykling, og input til, hvordan indsatsen kan opskaleres i årene efter 2024.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Byrådets arbejdsgrundlag

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

8. Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden

FN's verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

13. Klimaindsats

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1) At orienteringen tages til efterretning

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

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 55: 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*.

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 Planstrategi 2036 vedtages og offentliggøres med de ændringer administrationen har foreslået i *Bilag 1, Ændringsnotat*.

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.

Bilag

Ændringsnotat Planstrategi 2036

Hørings svar Planstrategi 2036

Høringsnotat Planstrategi 2036

Punkt 56: Beslutning om trafikale løsninger til institution ved Kokkedal Skole og orientering om dialogmøde

23/18248

Beslutningstema

Udvalget skal godkende den trafikale løsning, der skal ligge til grund for udarbejdelse af lokalplan for daginstitution på boldbanen nord for Kokkedal Skole efter der har været afholdt dialogmøde med beboerne på Rugvænget.

Sagsfremstilling og økonomi

Januar 2024 traf udvalget beslutning om at igangsætte arbejdet med lokalplan K112, der skal gøre det muligt at opføre en daginstitution på boldbanen nord for Kokkedal Skole. Forud for udarbejdelsen af lokalplanen skulle der arbejdes videre med at undersøge om en vejadgang fra Rugvænget var mulig, og der skulle afholdes et dialogmøde med beboere på Rugvænget.

Dialogmøde den 29. februar 2024

Der blev afholdt dialogmøde med borgerne på Rugvænget og de tilgrænsende områder den 29. februar 2024. Der var fremmøde af omkring 60 borgere.

På mødet blev der givet udtryk for en udbredt manglende forståelse for beslutningen om placering af en daginstitution på boldbanen nord for Kokkedal Skole. Samtlige deltagere oplyste, at man ikke ønskede en vejadgang via Rugvænget til den nye daginstitution. Der blev stillet spørgsmål til valg af placeringen af en daginstitution på et idrætsanlæg i et ældre parcelhuskvarter, hvor vejadgangen ifølge beboerne vil have store konsekvenser for området. Det blev fremført, at det vil forringe kvaliteten af de omkringliggende parcelhuskvarterer.

Der blev spurgt ind til, hvad der ligger til grund for behovet for en ny daginstitution til 130 børn, og om det evt. kan være mindre enheder, der er nemmere at indplacere andre steder. Der blev også spurgt om hvorvidt der på arealet, hvis det ikke længere skal have funktion som boldbane, kan etableres boliger, der kan finansiere en daginstitution på et ikke kommunalt areal.

Der var spørgsmål om en evt. kommende daginstitution på boldbanen kan få adgang fra øst via den eksisterende parkeringsplads ved skolen fordi man oplever det temmelig kaotisk omkring kl. 8, men modsat Rugvænget er den dimensioneret til mere trafik.

Beboerne oplyste, at der i forbindelse med at boldbanen de seneste 4 år har været benyttet til byggeplads for Gymnastikkens Hus og i forbindelse med renoveringen af Kokkedal Skole har været vejadgang til byggepladsen via Rugvænget. Det har naboerne accepteret mod at man har lovet at vejadgang til boldbanen blev permanent lukket efter renoveringen af skolen. Naboerne er derfor uforstående overfor, at der nu er tale om en permanent åbning af Rugvænget til en ny daginstitution. Se Bilag 1 for opsamling på dialogmødet.

Opfølgning på dialogmødet

På baggrund af de bemærkninger der kom frem ved dialogmødet har forligspartierne bag Byrådets budgetaftale 2024-27 besluttet, at man ønsker at gå videre med en planlægning for en ny daginstitution på fodboldbanen. Det har for forligspartierne været afgørende, at der her kan findes plads til at skabe de bedste forhold for indretning af en ny daginstitution og de nødvendige udendørs opholdsarealer.

Forligspartierne har på baggrund af beboernes input besluttet, at trafik fra forældre og personale skal planlægges at ske fra den eksisterende parkeringsplads ved skolen for på den måde at begrænse ny trafik via Rugvænget. Dette skal understøttes ved placering af institution og hovedindgang mod øst, ligesom anvendelsen af resten af fodboldbanen skal være til formål der ikke udløser trafik.

Vejadgang til daginstitutionen

Med vejadgang fra parkeringspladsen ved skolen, vil det være nødvendigt at undersøge, hvordan tilkørselsforhold og parkeringsplads kan optimeres, så den øgede trafik kan afvikles uden større gener og dårlig trafiksikkerhed. Løsningen vil øge presset på den store parkeringsplads, særligt i morgentimerne. Det kan medføre at brugerne begynder at finde alternative adgangsveje på de omkringliggende villaveje.

En vejadgang via parkeringspladsen vil fortsat forudsætte at trafik der kræver kørsel frem til daginstitutionens indgang skal ske via Rugvænget. Det er fx handicaptrafik, renovation, vare- og udrykningskøretøjer. Denne trafik udgør dog en mindre andel af den samlede trafik til og fra en ny institution.

I perioden, hvor institutionen bliver bygget, er det nødvendigt at benytte Rugvænget som adgangsvej til byggepladsen. Mod øst er boldbanen og parkeringspladsen adskilt af en hovedsti. Det er ikke muligt at få byggematerialer og -materiel ind til byggepladsen den vej.



Trafikale forhold

Daginstitution

En daginstitution til 130 børn plus personale vil rundt regnet generere 300-400 bilture i døgnet. Jf. kommunens parkeringsnorm vil daginstitutionen have behov for 30 parkeringspladser med en størrelse på 1.500 m². Den primære trafik i forbindelse med aflevering af børn vil ligge omkring kl. 7-8. Afhentning af børnene om eftermiddagen vil fordele sig over flere timer.

Rugvænget

Rugvænget er en blind villavej, der vejbetjener 27 parcelhuse og er udlagt som lokalvej. En trafiktælling fra november 2023 viser en årsdøgntrafik på 165 biler.

Eksisterende parkeringsplads

Parkeringspladsen ved skolen rummer i dag ca. 130 parkeringspladser. Det er administrationens vurdering, at en optimering af pladsen kan sikre op mod 30 ekstra parkeringspladser. I den østlige ende af parkeringspladsen er der fx et område til affaldshåndtering. Dette område optager ca. 20 parkeringspladser. Der er også mulighed for at flytte andre brugere af p-pladsen til p-pladser syd for skolen. Indkørslen fra Holmegårdsvej til parkeringspladsen er smal, og det kan være vanskeligt for to større biler at passerer hinanden. Der er en gang/cykelsti fra Blomsterager til skolen, der krydser indkørselsvejen til skolen.

Anvendelsen af det resterende boldbaneareal

Ved dialogmødet blev de ikke drøftet hvordan man eventuelt kunne anvende den øvrige del af boldbanen. En forudsætning for en ny anvendelse vil være at trafikken til go fra skal ske via Rugvænget. På baggrund af de input der blev givet på dialogmødet kan det indirekte konkluderes, at der ikke ønskes anvendelser der vil give en større stigning i trafikken. Eksempler på anvendelser der i så fald kunne overvejes er at fastholde området som boldbanen og rekreativt grønt område.

Proces

Når der er truffet beslutning om den trafikale adgang til daginstitutionen kan der udarbejdes et lokalplansforslag, der fremlægges til politisk behandling. Herefter sendes det i høring i minimum 8 uger og der bliver inviteret til et offentligt borgermøde i høringsperioden.

Bevilling

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Retsgrundlag

Planloven.

Kompetence

Økonomiudvalget.

Indstilling

At der i lokalplanlægningen arbejdes videre med en trafikal adgang, hvor forældre og ansatte skal komme via parkeringspladsen øst.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

Bilag

Opsamling fra dialogmødet den 29.02.24

Punkt 57: Beslutning om dispensation til udstykning, Nivå Stationsvej 7

24/4140

Beslutningstema

Det skal besluttes om der skal meddeles dispensation til udstykning.

Sagsfremstilling og økonomi

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget behandlede den 28. februar 2024 en orienteringssag, vedr. en ansøgning om udstykning af ejendommen Nivå Stationsvej 7 og ønskede på den baggrund en beslutningssag om udstykningsmuligheden.

Sagen

Landinspektørkontoret i Helsingør har på vegne ejer, fremsendt ansøgning om udstykning af ejendommen på 1.424 m² i 2 selvstændige ejendomme på hver 712 m². Dette vil kræve en dispensation fra lokalplan nr. 9. Lokalplanen er vedtaget i 1980 og indeholder bestemmelser for delområde V, hvor ejendommen ligger, om mindste grundstørrelser ved udstykning på 800 m².

Ansøgningen har været udsendt i naboorientering jf. planlovens § 19 og § 20 til de nærmeste naboer. Ifm. naboorientering kom der yderligere bemærkninger fra øvrige ejendomme i området, der via en fælles erklæring udtrykte utilfredshed mod ansøgningen.

Indenfor delområde V ligger der 38 ejendomme i alt, hvoraf de 10 ejendomme i dag er under 800 m², og af de 10 er 4 af dem er på mellem 354 og 563 m². Den seneste tilladelse og dispensation blev givet i 2020.

Ejendommen ligger i Kommuneplan 2021 indenfor det stationsnære kerneområde, og indenfor 600 meter cirkelslag, ”hvor de stationsnære områder skal udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og den gode tilgængelighed”. Området er dog ikke udpeget som fortætningsområde i kommuneplanen under Bæredygtigt byggeri, hvor der kan lokalplanlægges for parcelhusgrunde ned til 500 m². Denne udpegning blev fjernet med vedtagelsen af Kommuneplan 2017.

Samtidig kan det oplyses, at mindste grundstørrelsen for enfamiliehuse jf. Bygningsreglement 2018 kapitel 8 der omhandler byggeretsbegrebet er 700 m².

Plan-, Miljø- og Klimaudvalget behandlede den 3. marts 2015 en sag, hvor man besluttede, at meddele dispensation indenfor lokalplanområdet til en udstykning af en ejendom i 2 matrikler på hhv. 760 m² og 617 m². Denne principielle beslutning har efterfølgende været det administrative grundlag for behandling af sager om udstykning indenfor lokalplanområdet efterfølgende. Efter lokalplanens vedtagelse i 1980 er der givet tre dispensationer til udstykninger, mindre end 800 m², hvoraf de to er udnyttet.

Vurdering

Administrationen skal ved behandling af ansøgninger om dispensation tilse, at alle ansøgninger behandles efter lighedsprincippet. I praksis medfører dette, at hvis én ansøger har fået dispensation fra lokalplanen skal øvrige ansøgere med en tilsvarende sag have den samme lighed og dermed dispensation, såfremt det sker på det samme lovgivnings- og planmæssige grundlag og sagerne i øvrigt er sammenlignelige.

Med Plan-, Miljø- og Klimaudvalget beslutning om at give en principiel dispensation fra lokalplanens udstykningskrav om 800 m2 grunde 3. marts 2015 har administrationen ved en tilsvarende ansøgning i 2020 givet dispensation til en mindre grundstørrelse end 800 m2 ud fra dette lovgivningsmæssige princip.

Skal denne administrative praksis ændres så kommunen kan give afslag på en ansøgning om udstykning af grunde mindre end minimumsgrænsen i lokalplanen på 800 m2, skal der være et nyt grundlag for at kunne ændre praksis. Det kan fx være tilfældet ved en ændret lovgivning eller hvis der er nye planmæssige forhold der gælder.

I en tilsvarende sag på en anden adresse i samme området, er der givet den ovenfor nævnte udstykningstilladelse i 2020. Denne vurderes at være sammenlignelig med den aktuelle ansøgning. Det er derfor administrationens vurdering, at der bør udvises en vis forsigtighed i forhold til en beslutning om at der skal være ny administrativ praksis.

Er der planmæssige forhold, der taler for det, kan udvalget beslutte at nedlægge et § 14 forbud efter Planloven. Kommunen skal herefter fremlægge et nyt lokalplanforslag hurtigst muligt og maksimalt indenfor et år, der f.eks. forhindrer udstykningerne i det konkrete delområde, for på den måde at sikre et nyt planmæssigt administrationsgrundlag.

Lokalplanarbejdet ville som følge af Planklagenævnets restriktive praksis skulle prioriteres forud for igangværende lokalplanarbejder og udvalgets prioriteringsliste med fremtidige lokalplaner.

Retsgrundlag

Planloven

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund.

Byrådets arbejdsgrundlag

4. Bygninger og byrum skaber liv.

Kompetence

Plan-, Trafik og Klimaudvalget.

Kommunikation

Afgørelsen sendes til ansøger og ejer, kopi sendes til de naboer, som har indsendt bemærkninger til sagen ifm. naboorienteringen, via digital post.

Indstilling

1. at udvalget beslutter at udstykning i området fortsat skal være tilladt jf. tidligere beslutning i 2015, eller
2. at udvalget beslutter at nedlægge et § 14 forbud, hvorefter der skal udarbejdes nyt lokalplan forslag.

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

Udvalget godkender hverken indstillingens punkt 1 eller pkt. 2, idet udvalget ikke vil dispensere fra lokalplanens § 4, Udstykninger, nr. 1. Der meddeles således afslag til ansøgning om dispensation.

Punkt 58: 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.

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

Evaluering 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 Handikaprådet.
4. At såfremt der etableres rampe udføres denne i stål.

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

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

Punkt 59: Beslutning om Byrådets holdning til analyse af konsekvenser ved omfartsvej omkring Fredensborg by

24/5405

Beslutningstema

Borgmesteren har i dialogen med Trafikgruppen i Fredensborg tilkendegivet, at Byrådet bør beslutte, hvorvidt Byrådet vil arbejde for, at staten får lavet en grundig foranalyse af mulighederne og konsekvenserne ved at anlægge en omfartsvej syd om Fredensborg by.

Sagsfremstilling og økonomi

Trafikken på Statsvejen A6 gennem Fredensborg by har et omfang, som betyder, at borgerne føler sig generet af støj, utryghed og barrierevirkning. Derudover opleves der i myldretiden fremkommelighedsudfordringer både på strækningen gennem byen og på sideveje til A6.

Trafikken på vejen er steget i de senere år og forventes at stige yderligere i fremtiden.

Der er nedsat en Trafikgruppe af borgere i Fredensborg, som arbejder for at reducere trafikmængden gennem Fredensborg by. En af de mulige løsninger som foreslås er, at anlægge en omfartsvej, som kan lede trafikken uden om Fredensborg by.

Kommuneplan 2021 giver mulighed for, at etablere det overordnede vejanlæg; ”Ring 6, Overdrevsvejens forlængelse, Hillerød-Humblebæk”, som i kommuneplanen er skitseret som en principiel og upræcis linjeføring mellem Overdrevsvejen og Helsingørmotorvejen syd om Fredensborg by.

Der er ikke nogen konkrete planer om etablering af dette vejanlæg. Kommunen har i forbindelse med revision af fingerplanen bedt om, at den skitserede linjeføring bliver præciseret.

A6 er en statsvej, og det er således staten, der i udgangspunktet har ansvar for en eventuel omfartsvej til aflastning af A6.

Det er givet, at en omfartsvej vil kunne reducere problemer for trafikken og borgere i byen. Det er også givet at en omfartsvej vil lægge beslag på arealer syd for Fredensborg, med de afledte gener, som det måtte medføre.

Administrationen og Vejdirektoratet har tidligere lavet analyser af den gennemkørende trafik i byen, men der er ikke lavet analyser som forholder sig til de samlede konsekvenser af at etablere en eventuel omfartsvej.

Borgmesteren har på den baggrund bedt om en sag, som giver Byrådet mulighed for at drøfte Byrådets holdning til at arbejde for, at staten som vejmyndighed, får lavet en grundig analyse af mulighederne for en eventuel omfartsvej og ikke mindst de konsekvenser som den måtte medføre.

Borgmesteren understreger, at ønske om at få udført en analyse, ikke er ensbetydende med at man billiger anlæg af en omfartsvej. Analysen skal alene buges til, at kvalificere Byrådets drøftelser og holdning til en eventuel omfartsvej.

En analyse kunne blandt andet omfatte følgende elementer:

- **Trafikanalyse:** Vurdering af den forventede trafikmængde på hhv. den nye og på den aflastede pågældende vejstrækning. Samt det tilstødende vejnet. Dette omfatter ofte trafikprognoser baseret på tidligere data, befolkningsvækst, udviklingsplaner osv.
- **Mulige linjeføring(er):** Vurdering af mulige linjeføringer og diverse tekniske aspekter (tværprofil, tilslutninger mv).
- **Miljøvurdering:** Analyse af de miljømæssige konsekvenser af projektet, herunder effekter på fauna, flora, luftkvalitet, støjniveauer, vandløb osv. Dette kan også omfatte vurdering af, hvordan projektet påvirker omgivelserne og eventuelle krav til miljøbeskyttelse eller kompensation.
- **Samfundsøkonomisk analyse:** Vurdering af projektets samfundsøkonomiske nytte i forhold til dets omkostninger.
- **Landskabs- og byplanlægning:** Vurdering af, hvordan projektet passer ind i det omkringliggende landskab eller bymiljø og eventuelle æstetiske eller rekreative hensyn. Herunder også på den nuværende vej.
- **Erhvervsmæssige konsekvenser:** Herunder konsekvenser for handelslivet i Fredensborg by.
- **Sikkerhedsvurdering:** Analyse af trafikikkerheden på den nye vej i forhold til den eksisterende vej. Inkl. Vurdering af afledte effekter på tilstødende veje.
- **Juridiske og administrative aspekter:** Gennemgang af lovgivningsmæssige krav, tilladelser, ejendomsrettigheder og andre administrative procedurer.

Administrationen er ikke bekendt med hvad en sådan analyse vil koste, men forventer ikke at den kan holdes inden for Vejdirektoratets normale budgetter.

Igangsættelse af analysen vil derfor efter al sandsynlighed forudsætte en politisk beslutning om at afsætte statslige midler til den.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's verdensmål

9. Industri, innovation og infrastruktur

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Byrådets arbejdsgrundlag

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

Evaluerings af CO₂-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant.

Kompetence

Byrådet.

Indstilling

1. At Byrådet beslutter, hvorvidt Byrådet vil arbejde for, at staten får lavet en analyse af mulighederne og konsekvenserne ved at anlægge en omfartsvej syd om Fredensborg by.

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

Et flertal i udvalget anbefaler administrationens indstilling pkt. 1, idet udvalget tillige ønsker, at det fremgår af teksten, at det er staten, der anlægger en omfartsvej syd om Fredensborg.

For stemmer 6: A, B, C, F og V, Tinne Borch Jacobsen.

Imod stemmer 1: V, Carsten Bo Nielsen, idet en forlængelse af Overdrevsvejen vil have for store skadevirkninger på landskaber og natur.

Et enigt udvalg ønsker, at analysen tillige skal omfatte en nedgravning af A6 i Fredensborg Bymidte.

Punkt 60: Orientering om status på Indsatser i Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur.

24/6622

Beslutningstema

Orientering om status på opgaver i den vedtagne Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur 2022 – 2025.

Sagsfremstilling og økonomi

På vej- og trafikområdet arbejdes der på anlægsområdet blandt andet ud fra den politisk vedtagne Handlingsplan for Mobilitet og Infrastruktur 2022 – 2025. I Handlingsplanen er der prioriteret opgaver og investeringer for at forbedre trafikssikkerhed, tryghed, mobilitet mm.

Handlingsplanen er lavet på baggrund af en række forudsætninger, som over tid kan ændre sig. Det kan få betydning for tilrettelæggelse af opgaverne. Det kan for eksempel være, at det viser sig teknisk, juridisk eller økonomisk mere udfordrende at udføre en opgave. Det kan være at opgaven er afhængig af andre projekter, som påvirker tidsplanen for projektet, eller der kan være besluttet nye opgaver som resurse-mæssigt eller praktisk medfører justeringer i handlingsplanen. Siden vedtagelse af handlingsplanen er det eksempelvis vedtaget at udføre projekt med 40 km/t i alle landsbyer, ligesom arbejdet med kystsikring, anlæg af rundkørsel ved Nivåvej og projektering af Nivå bymidte har nødvendiggjort ændret prioritering af interne resurser.

De enkelte indsatser er beskrevet i handlingsplanen, som er vedlagt som bilag til dagsordenen.

I nedenstående skema er de enkelte indsatser oplistet sammen med aktuel status. Nummereringen af indsatserne refererer til handlingsplanen.

Nr.	Titel	Status
1.1	Forbedring af trafikssikkerhed på Trafikveje	Løbende indsats. Midlerne er i 2023 anvendt til forsøg med 40 km/t i alle landsbyer. Indsatsen forventes anvendt til forsøg med 40 km/t i byer.
1.2	Skitseprojekt/ideoplæg for cykelsti langs Kongevejen mellem Kokkedal og Humlebæk	Ideoplæg laves i 2025.
1.3	Cykelsti langs Nivåvej - deletape	Planlagt til udførelse i 2025
1.4	Trafikssikkerhedsforbedringer på Nivåvej	Mindre tiltag til dæmpning af farten på Nivåvej. Skulle være udført i 2022. Er udsat da det afventer færdiggørelse af arbejdet med rundkørslen på Nivåvej samt etablering af cykelsti på en delstrækning af Nivåvej som er planlagt til 2025.
1.5	Rundkørsel Nivåvej	Anlæg af rundkørslen er i gang og er koordineret med omfattende ledningsarbejder i området. Det har kompliceret projektet, men givet en samlet afkortning af

		anlægsarbejderne. Rundkørslen forventes færdig i 2024.
1.6	Cykelsti langs Avderødvej	Projektet er udsat pga. interne resurser samt nødvendige forhandlinger med grundejere om afgivelse af areal til projektet og med Slots- og Kulturstyrelsen om afklaring omkring håndtering af et fortidsminde. Dette samt fortsat projektering fortsættes i 2024, med henblik på anlæg af stien i 2025.
1.7	Krydsningshelle ved Fredtoftevej	Er planlagt til udførelse i 2024. Men udskydes til 2025 for at muliggøre koordinering med Vejdirektoratet vedr. kommunens ønske om forbedringer i rundkørslen ved rampen (pt. ikke vedtaget).
1.8	Venstresvingsbane ved Grønholtvej	Skulle være udført i 2023. Er udsat til 2024 pga. tekniske udfordringer med terræn.
1.9	Skitseprojekt for trafiksanering Humlebæk Strandvej	Er planlagt til 2025.
1.10	Skitseprojekt for Fredensborg Kongevej.	Skitseprojekt for trafiksanering af strækningen af Fredensborg Kongevej mellem A6 og Humlebækvej. Skitseprojekt for forskellige alternativer er udarbejdet og forelægges til politisk behandling i foråret 2024.
1.11	Sti mellem Nivå og Humlebæk	Er afsluttet og åbnet i 2022.
1.12	Cykelsti langs Lågegyde	Afventer afklaring med grundejer om arealerhvervelse. Forventes udført i 2024/2025.
2.1	Farttilpasning på landet	Projekter på Kellerisvej og Krogerupvej er udskudt fra tidligere år pga. afklaring med fredningsmyndigheden. De forventes udført i 2024. De øvrige planlagte projekter forventes revurderet efter gennemført indsats med 40km/t i alle landsbyer. Der fremlægges særskilt sag herom.
2.2	Farttilpasning på lokalveje i byer	Er planlagt til 2025.
2.3	Gennemgang af hastighedsskiltning	Forventes udført som planlagt i 2024.
2.4	Færdselspræventivt arbejde for børn og unge	Udføres løbende i samarbejde med skolerne. Fredensborg kommune er vurderet blandt landets bedste til dette samarbejde.
2.5	Kampagner for sikker adfærd	Udføres løbende blandt andet for sikkerhedssele, sikker adfærd og mod fart og mobiltelefon.
2.6	Fartdæmpning på Trafikveje	Der er i 2022 udført fartdæmpning på Holmegårdsvej. Midlerne til Niverød kongevej er i 2023 anvendt til forsøg med 40 km/t. Niverød Kongevej er besluttet udsat til 2025.

2.7	Trafiksikkerhedsforbedringer ved skoler	Udføres løbende i samarbejde med skolebestyrelserne. I 2023 er der lavet indsatser omkring Humlebæk skole og forbedringer omkring fodgængerkrydsninger i Kokkedal. I 2024 planlægges indsatser i Fredensborg.
2.8	Fremtidens Nivå bymidte	Projektering i gang. Der forelægges særskilt sag.
2.9	Trafiksanering af kryds Fredensborg Kongevej/Vejenbrødvej	Der er planlagt mindre indsats i 2024. Administrationen har tidligere foreslået lukning af et af krydssets ben. Dette er tidligere blevet afvist. Administrationen har vanskeligt ved at se anden mulighed, hvis krydset skal forbedres for de afsatte midler. Der fremlægges særskilt sag herom.
2.10	Trafiksanering af Kirkeltevej	Er udført i 2023.
2.11	Den Grønne Slotsby	Anlægget var planlagt til igangsætning i foråret 2024. Der er udarbejdet projekt som er klar til udbud. Anlæg afventer dog, at der skal nedgraves fjernvarme i området. Det vil sandsynligvis ske i løbet af 2024, hvorefter arbejdet med Den Grønne Slotsby kan igangsættes. Forventes færdig 2025.
2.12	Udskiftning til LED gadebelysning	Er i gang. Forventes afsluttet i 2024.
2.13	Parkering ved Louisiana	Projektering af mulige løsninger i gang og forventes forelagt i 2024 med henblik på anlæg i 2025, inden tilladelsen udløber. Der udestår eventuel medfinansiering fra Louisiana, lokalplan og tilladelse ift. Skovloven.
2.14	Lukning af Asminderødgade og ombygning af krydset Benediktevej/Jernbanegade.	Er udført i 2023
2.15	Skilte og farttavler på A6	Afventer politiets godkendelse.
3.1	Pulje til mindre cykeltiltag	I 2023 er der lavet ny cykelparkering ved Kokkedal station. Der afventer afklaring af om yderligere mindre tiltag skal realiseres.
3.2	Kampagner for grøn transport	Udføres løbende i overensstemmelse med planen og i samarbejde med Klimasekretariatet.
3.3	Forbedring af serviceniveau ved stoppesteder.	Er udført så stoppesteder nu er udstyret i overensstemmelse med principper i forhold til antal påstigere. Der er opsat nye reklamefinansierede læskure. Der udestår følgearbejder på belægninger og kantsten, samt andre forbedringer på adgangsveje til busstoppestederne og cykelparkering.
3.4	Tilgængelighed	Løbende forbedringer af tilgængeligheden i kryds mm.

- | | | |
|-----|--------------------------------------|---|
| 3.5 | Sammenhæng mellem Nivå by og havn. | Forbedring af cykelforbindelsen mellem Nivå by og havn var planlagt til udførelse i 2023. Den er udsat til 2024/2025 pga. prioritering af interne resurser og igangværende ombygning af rundkørsel. |
| 3.6 | Opsætning af offentlige ladestandere | Forventet udbud primo april og kontraktindgåelse ultimo maj 2024. |

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's verdensmål

9. Industri, innovation og infrastruktur

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Byrådets arbejdsgrundlag

1. 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 orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

Bilag

Handlingsplan Mobilitet og Infrastruktur 2022 - 2025.pdf

Punkt 61: Høring af Movias Mobilitetsplan 2024

24/2494

Beslutningstema

Movia har fremsendt et forslag til Mobilitetsplan 2024 og har i den forbindelse bedt Fredensborg Kommune om bemærkninger til planen senest den 31. maj 2024.

Sagsfremstilling og økonomi

Hvert fjerde år skal Movia i samarbejde med kommuner og regioner udarbejde en fælles plan for den lokale og regionale kollektive trafik. Movia har udarbejdet et forslag til Mobilitetsplan 2024 som er vedlagt som bilag.

Movia har i planen fokus på fire temaer:

1. Sammenhæng på tværs.
2. Nye mobilitetsløsninger på landet
3. Partnerskaber for flere kunder
4. Klima og miljø

Tema 1: Sammenhæng på tværs

Movia har som i den tidligere Mobilitetsplan fokus på det strategiske-net, som består af lokaltogslinjerne og de vigtigste buslinjer såsom S-buslinjerne, R-buslinjerne og enkelte lokale buslinjer. Man vil i Mobilitetsplanen også fortsætte arbejde med optimering af knudepunkter, hvor forskellige mobilitetsformer mødes. Movia foreslår i planen en forberedende fælles undersøgelse for forudsætningerne for indførelse af roadpricing.

Dette tema er hovedsageligt en videreførelse fra tidligere Mobilitets- og Trafikplaner. Det er godt at Movia er på forkant med eventuelle nationale ændringer i form af roadpricing og hvilke konsekvenser dette kan have for den kollektive trafik. Administrationen vurderer der at der ikke er behov for bemærkninger til temaet.

Tema 2: Nye mobilitetsløsninger på landet

I dag består det kollektive tilbud af lokale og regionale busser såvel som flextrafik og plustur.

Movia vil med den nye Mobilitetsplan arbejde med at skabe nye, fleksible løsninger, så udvalget af mobilitetstilbud udvides med samkørsel og FLOT, som er en ny service. FLOT kombinerer fleksibiliteten i flextrafikken med forudsigeligheden af rutekørslen.

Administrationen ser det som en fordel at arbejdet med samkørsler funderes hos Movia. Dette skyldes at Movia har mulighed for at skabe nogle samkørselsordninger, der strækker sig udover de kommunale grænser. Movia vil også have bedre mulighed for at koble samkørsel til andre platforme såsom rejseplanen og har mulighed for at supplere med andre kollektive trafikprodukter herunder plustur og flexstur. Administrationen forslår at Fredensborg Kommune i sit høringssvar skal udtrykke at vi er positive overfor dette initiativ.

Tema 3: Partnerskaber for flere kunder

Movia vil sætte fokus på nye samarbejder og partnerskaber med virksomheder og ungdomsuddannelser såvel som foreninger og turisterhverv. Formålet er at få flere kunder i den kollektive transport, hvilket er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt. For at nå ud til nye kunder i virksomhederne, på uddannelsen og i fritiden vil Movia samarbejde med flere og på nye måder. Der er behov for samarbejdspartnere til at få flere passagerer i den kollektive transport både i og uden for myldretiden.

Administrationen vurderer at det er positivt at Movia vil arbejde mere tæt med virksomheder, ungdomsuddannelser og turismeerhvervet. En god indgang til vores kulturattraktioner er VisitNordsjælland, som allerede arbejder med formidling om kollektivtrafik på attraktionernes hjemmesider. Det er positivt at Movia allerede har lagt op til at der bl.a. arbejdes med VisitNordsjælland. I forhold til samarbejdet med ungdomsuddannelserne er det vigtigt, at der er fokus på bysamfund, som vores, hvor der ikke ligger en ungdomsuddannelse. Dette skyldes at den kollektive trafik i højere grad er en nødvendighed for vores unge borger og for mange er et vigtigt element i at de kan tage en uddannelse.

Administrationen forslår at Fredensborg Kommune i sit høringssvar skal udtrykke at vi er positive overfor disse initiativer, men at vi også udtrykker at det er vigtigt at der ikke fjernes fokus fra de bysamfund, hvor der ikke ligger en ungdomsuddannelse.

Tema 4: Klima og miljø

I Mobilitetsplanen har Movia forsat fokus på klima og miljø. Movia foreslår en skærpelse af målet for omstilling af busserne til nulemission, da den oprindelige målsætning allerede om fossilfrihed allerede kan indfries i 2026. Movia har i planen opstillet en indsats, der går ud på at alle nye busser udbydes som elbusser. Der har gennem mange år været stor fokus på at reducere støj og partikeludledninger fra dieselbusserne. Med de nye elbusser løses denne udfordring til gavn for lokalmiljøet. Movia vil desuden arbejde for at alle nye biler i Flextrafikken fra 2025 skal køre på el. Målet for lokalbanen er at alle tog skal køre på el inden udgangen af 2035.

Målene stemmer overens med kommunen egne målsætninger i Klimaplanen, hvor vi også har et mål om at alle busser skal overgå til el-drift. Administrationen forslår at Fredensborg Kommune i sit høringssvar skal udtrykke at vi er positive overfor disse initiativer.

Høringssvar

Forslag til høringssvar med ovenstående bemærkninger er vedlagt som bilag.

Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

Retsgrundlag

Lov om trafikselskaber.

FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's verdensmål

3. Sundhed og trivsel

4. Kvalitetsuddannelse

- 7. Bæredygtig energi
- 9. Industri, innovation og infrastruktur
- 10. Mindre ulighed
- 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund
- 12. Ansvarligt forbrug og produktion
- 13. Klimaindsats
- 15. Livet på land
- 17. Partnerskaber for handling

Kompetence

Plan, Trafik- og Klimaudvalget

Indstilling

1. At administrationen sender høringssvar omhandlende de 4 ovenstående temaer, med de anførte betragtninger.

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

Godkender administrationens indstilling, idet høringssvaret udvides med ønske om en tværgående busforbindelse mellem den østlige del af kommunen og Hillerød, særligt med henvisning til det forestående supersygehus og de mange uddannelsesinstitutioner i Hillerød.

Bilag

Forslag til Mobilitetsplan 2024.pdf

Forslag til Mobilitetsplan bilag 1.pdf

Forslag til Mobilitetsplan 2024 Bilag 2.pdf

Forslag til høringssvar til Mobilitetsplan 2024

Punkt 62: Orientering per 3. april 2024

21/32095

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

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 63: Sager på vej per 3. april 2024

21/32099

Beslutningstema

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

Sagsfremstilling og økonomi

Følgende sager forventes behandlet på kommende udvalgsmøder:

Maj 2024

- Godkendelse af bæredygtighedsstrategi for Fremtidens Dagtilbud
- Lokalplaner og nedlæggelse af §14-forbud
- Orientering om analyse for Kystbanen
- Status på A6

Juni 2024

- 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 udvalgsmøder.

Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

Indstilling

Orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

Punkt 64: Digitalt underskriftsblad 3. april 2024

21/30654

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

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

Bilag

Godkendelsesark Plan-, Trafik- og Klimaudvalget 3. april 2024.pdf