

# REFERAT Infrastruktur- og Teknikudvalget d. 09-06-2020

**Mødedato**           Tirsdag d. 09. juni 2020 kl. 17:30

**Mødested**           Stortrommen

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

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Træffetid.....	4
Budgetrevision pr. 31. marts 2020.....	5
Implementeringsplaner fra tidligere budgetforlig.....	9
Drøftelse af potentialeforslag til brug for budget 2021-2024.....	11
Beslutning om trafikbestilling 2021.....	12
Godkendelse af kollektiv varmforsyning af Sølyst Strandpark.....	15
Ønske om nedlæggelse af p-bås i Jernbanegade.....	18
Orientering om ansøgning til statslig cykelpulje 2020.....	20
Orientering om NSPVs regnskab 2019.....	23
Sager på vej per 9. juni 2020.....	26
Orientering per 9. juni 2020.....	27
Digitalt underskriftsblad per 9. juni 2020.....	28

## **Punkt 60: Godkendelse af dagsorden**

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Dagsordenen godkendt.

## **Punkt 61: Træffetid**

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Nina Larsson, No.16 havde foretræde i sag nr. 67. "Ønske om nedlæggelse af p-bås i Jernbanegade".

# Punkt 62: Budgetrevision pr. 31. marts 2020

20/28678

## Beslutningstema

Budgetrevisionen pr. 31. marts 2020 forelægges fagudvalget forud for forelæggelse for Økonomiudvalget den 22. juni 2020 og for Byrådet den 29. juni 2020.

Kommunens økonomi er påvirket af den aktuelle Covid-19-krise. Det fulde omfang af konsekvenserne er endnu ikke kendt. Det gælder både i forhold til merudgifter og øgede indtægter, som følge af statslig kompensation. Budgetrevisionen forelægges derfor med et generelt forbehold for, at der forventes ændringer til det forventede regnskab frem mod næste budgetrevision pr. 30. juni 2020 og herefter.

Det forventede regnskab for politikområde 11 Beskæftigelse vil blive ajourført med den seneste udvikling forud for forelæggelsen for Økonomiudvalget og Byrådet.

## Sagsfremstilling og økonomi

Budgetrevisionen indeholder opgørelser over realiseret forbrug og forventet regnskab på de enkelte politikområder og fagudvalg pr. 31. marts 2020, herunder anmodninger om budgetkorrektioner.

Overordnet set anmodes der ved budgetrevisionen om tillægsbevillinger for samlet 9,0 mio. kr. for perioden 2020-2023 i forhold til seneste korrigerede budget. Heraf vedrører 7,0 mio. kr. fremrykning af anlægsinvesteringer fra perioden efter 2023.

Af tabel 1 nedenfor fremgår, at de store bevægelser vedrører periodeforskydninger mellem budgetårene på anlægs- og finansieringsområdet.

Tabel 1. Ekstra kassetræk ved budgetrevisionen 31.03.20

1.000 kr.	2020	2021	2022	2023	2020 - 2023
Drift	-23	-1.218	-362	-362	-1.965
Anlæg	-31.151	46.511	9.644	-14.559	10.445
Finansiering	4.905	-4.349	0	0	556
I alt	-26.269	40.944	9.282	-14.921	9.036

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

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

Af vedlagte bilag 1 fremgår en oversigt over de enkelte ansøgte budgetkorrektioner. Af bilag 2 fremgår en nærmere beskrivelse af budgetkorrektionerne, samt af forbruget og forventningerne på de enkelte politikområder i øvrigt.

### Drift

På driftsområdet viser budgetrevisionen mindreudgifter på samlet 1,965 mio. kr. i perioden 2020-2023. Resultatet kan primært henføres til følgende modsatrettede poster:

- På politikområde 3 Veje og Trafik lægges i alt 4,4 mio. kr. i kassen i perioden, som led i tilpasning af budgettet til vintertjenester.
- Tilpasning af energibudgetter. På baggrund af forbruget de seneste tre år opjusteres kommunens energibudget med i alt 1,4 mio. kr. over perioden, hvoraf 0,3 mio. kr. afholdes fra kommunens energipulje. Justeringen er fordelt på 8 forskellige politikområder.
- På politikområde 13 Ældre og Omsorg ansøges om en merbevilling på i alt 6,0 mio. kr. i 2021-2023 til nattevagt på det kommende plejecenter Skovgården.
- På politikområde 14 Familie og Handicap lægges i alt 5,1 mio. kr. i kassen i perioden som led i tilpasning af taksterne for KKR-institutionerne.
- På politikområde 16 lægges samlet 4,0 mio. kr. i kassen over perioden som led i tilpasning af budgettet til vederlag og diæter. Samtidigt søges der på politikområdet om en merbevilling på 2,0 mio. kr. i perioden til merudgifter til kommunens forsikringer.

## Anlæg

På anlægsområdet vedrører ændringerne primært forskydning af budget mellem årene som led i tilpasning af tidsplanerne for de enkelte projekter. Det gælder bl.a. projekterne Gymnastikkens Hus og Den Grønne Slotsby, hvor der flyttes samlet 26,5 mio. kr. fra 2020 til 2021 og 2022. Herudover fremrykkes 7,0 mio. kr. fra perioden efter 2023 til infrastruktur i forbindelse med byudviklingen af Nivå. Endeligt ansøges der om tillægsbevillinger for samlet 2,5 mio. kr. i perioden til brandsikring af Kokkedal skole.

## Frigivelse af anlægsmidler

Byrådet skal særskilt beslutte at frigive budgetterede anlægsudgifter og optage budgetterede anlægsindtægter. Af bilag 3 fremgår, at der i forbindelse med budgetrevisionen søges om frigivelse af anlægsudgifter for 4,9 mio. kr. vedrørende 2020.

## Finansiering

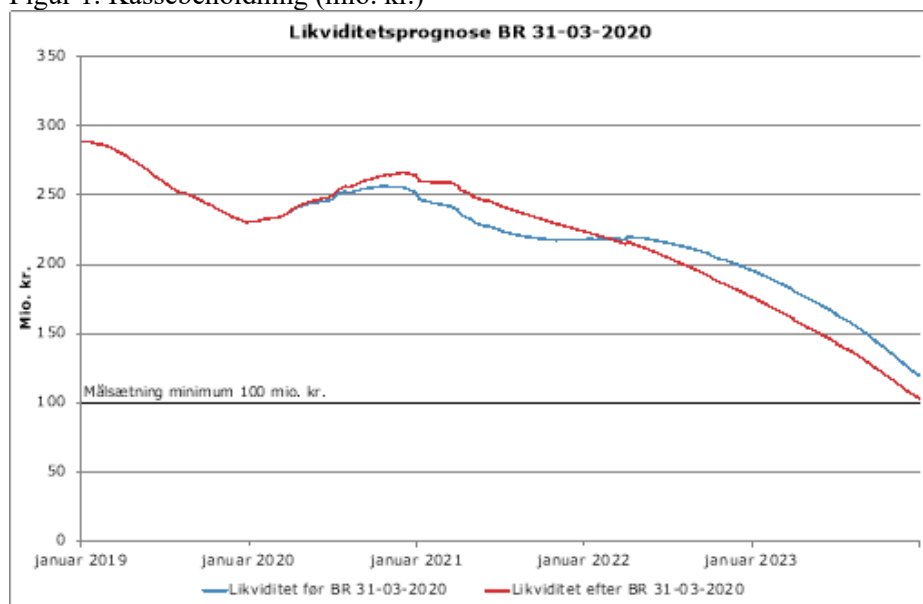
På finansieringsområdet indgår merudgifter i perioden 2020-2023 på netto 0,6 mio. kr. som følge af en række mindre justering af indtægter og udgifter. Herudover udskydes en indtægt på 4,4 mio. kr. fra 2020 til 2021 vedrørende virksomheders betaling af dækningsafgift. Udskydelsen følger af, at kommunerne pga. COVID-19 krisen har fået mulighed for at udsætte betalingen fra 2020 til 2021, jf. Byrådets beslutning af 27. april 2020.

## Årets resultat og udviklingen i likviditeten

Kommunens gennemsnitlige kassebeholdning var på 238,3 mio. kr. pr. 31. marts 2020.

Af figur 1 ses udviklingen i likviditeten før og efter indarbejdelsen af resultatet af budgetrevisionen pr. 31. marts 2020. Det bemærkes, at likviditeten er opgjort som et gennemsnit over de seneste 365 dage, hvorfor ændringerne slår igennem med forsinkelse.

Figur 1. Kassebeholdning (mio. kr.)



Tabel 2 viser det forventede kassetræk før og efter budgetrevisionen.

Tabel 2. Forventet kassetræk efter budgetrevision pr. 31. marts 2020

I 1.000 kr.	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Vedtaget budget 2020-2023, kassetræk	31.662	9.452	47.462	63.575	152.151
Tidligere tillægsbevillinger, herunder	105.981	-10.323	7.607	7.285	110.550

overførsler

Budgetrevision pr. 31.03.20	-26.269	40.944	9.282	-14.921	9.036
I alt, kassetræk	111.374	40.073	64.351	55.939	271.737

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

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

Samlet forventes der efter indarbejdelsen af budgetrevisionen et kassetræk på 271,7 mio. kr. i perioden 2020-2023. Det bemærkes, at heraf vedrører afdrag på gæld 229,4 mio. kr. En stor del af kassetrækket afspejler således, at kommunens kassebeholdning anvendes til gældsafdrag.

Af de tidligere tillægsbevillinger i 2020 på samlet 106,0 mio. kr. vedrører 60,9 mio. kr., at der ved budgetrevision 31. oktober 2019 blev flyttet anlægsbevillinger fra 2019 til 2020. Hertil kommer overført mindreforbrug fra 2019 for samlet 62,7 mio. kr. Overførslerne fra 2019 forventes i vidt omfang modsvaret af tilsvarende overført mindreforbrug mellem 2020 og 2021.

Serviceammen 2020

Kommunen har i første kvartal 2020 afholdt serviceudgifter for 494,6 mio. kr. svarende til 24,7 pct. af kommunens årlige ramme på 2.005,6 mio. kr. Det er endnu uklart, hvordan Covid-19 situationen påvirker serviceudgifterne og de statsligt udmeldte rammer i 2020.

## Bevilling

Ved budgetrevisionen pr. 31. marts 2020 ansøges om følgende budgetkorrektioner.

Tabel 4

1.000 kr.	2020	2021	2022	2023	2020 - 2023
Drift	-23	-1.218	-362	-362	-1.965
Anlæg	-31.151	46.511	9.644	-14.559	10.445
Finansiering	4.905	-4.349	0	0	556
I alt	-26.269	40.944	9.282	-14.921	9.036

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

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

## Retsgrundlag

Håndbog om Økonomistyring

## Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget

## Indstilling

1. At ansøgte budgetkorrektioner inden for Infrastruktur- og Teknikudvalgets politikområde godkendes, jf. bilag 1 og bilag 2.
2. At det forventede regnskab på Infrastruktur- og Teknikudvalgets politikområde tages til efterretning.

## Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020

Godkender administrationens indstillinger.

## Bilag

Bilag 1 BR31.03.2020

Bilag 2 BR31.03.20

Bilag 3 BR 31.03.2020.pdf

Bilag 4 Anlægsoversigt BR 31-03-2020.pdf

## Punkt 63: Implementeringsplaner fra tidligere budgetforlig

20/27988

### Beslutningstema

Implementeringsplanerne med status over initiativer fra tidligere budgetforlig forelægges fagudvalget forud for behandling i Økonomiudvalget den 22. juni og Byrådet den 29. juni.

### Sagsfremstilling og økonomi

Implementeringsplanerne forelægges med henblik på at give seneste status for uafsluttede og nyligt afsluttede initiativer fra de tidligere budgetforlig.

Implementeringsplanen på driftsområdet indeholder aktuelt 26 initiativer, hvoraf 14 vedrører budget 2020-2023, 8 vedrører budget 2019-2022, 3 vedrører budget 2018-2021 og 1 vedrører budget 2017-2020.

Forankringen på de respektive fagudvalg fremgår af tabellen nedenfor.

Fagudvalg	Antal nyligt afsluttede initiativer (drift)	Antal uafsluttede initiativer (drift)
Plan- Miljø og Klimaudvalget	1	4
Infrastruktur- og teknikudvalget	0	0
Børne- og Skoleudvalget	1	3
Fritid- og Idrætsudvalget	0	3
Kulturudvalget	3	4
Social- og Seniorudvalget	2	2
Borgerservice-, Arbejdsmarked og Erhvervsudvalget	1	0
Økonomiudvalget	1	1
I alt	9	17

På anlægsområdet indgår 55 større og mindre igangværende og kommende projekter, der er planlagt i perioden 2020-2030.

Implementeringsplanerne forelægges parallelt med budgetrevisionen pr. 31. marts.

### Bevilling

Ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### Retsgrundlag

Håndbog om Økonomistyring, pkt. 4.2.1.

### Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget

### Indstilling

1. At fagudvalget orienterer sig i implementeringsplanerne forud for behandlingen i Økonomiudvalget og Byrådet i juni måned.

### Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020

Orienteringen tages til efterretning.

## **Bilag**

Implementeringsplan anlæg 2020

Implementeringsplaner drift 2020

# Punkt 64: Drøftelse af potentialeforslag til brug for budget 2021-2024

20/3488

## Beslutningstema

Drøftelse af potentialeforslagene på udvalgets område som forberedelse til budgetseminaret i august og de efterfølgende budgetforhandlinger vedrørende budget 2021-2024.

## Sagsfremstilling og økonomi

Økonomiudvalget besluttede i januar 2020, at administrationen skulle udarbejde et potentialenotat til beslutning med budget 2021-2024. Potentialenotatet skulle give idéer til analyser eller tiltag, som kan frigøre et større økonomisk råderum.

Det potentialenotat, som administrationen efterfølgende har udarbejdet, indeholder 17 forslag og er blevet udsendt med de øvrige budgetmaterialer til brug for Byrådets temamøde 18. maj 2020 om budget 2021-2024.

På fagudvalgsmødet gennemgår administrationen de potentialeforslag som er inden for eller har tilknytning til fagudvalgets område. Herefter har fagudvalget mulighed for at stille spørgsmål til de enkelte forslag og give input til en eventuel kvalificering af potentialeforslagene. Fagudvalget har også mulighed for selv at komme med idéer til supplerende forslag til potentialenotatet. Det er ikke muligt for fagudvalgene at bestemme hvilke potentialeforslag, som der skal arbejdes videre med forud for budgetseminaret i august.

Der vil i varierende omfang skulle anvendes ressourcer til at afdække potentialet i de forslag som administrationen har lagt frem. Det er derfor vigtigt at der politisk er et ejerskab til indhold og mulig realisering af de økonomiske potentialer, hvis der skal arbejdes videre med de enkelte forslag.

Af bilag 1 fremgår en oversigt over de potentialeforslag som gennemgås på udvalgsmødet og af bilag 2 potentialenotatet.

## Bevilling

Ingen

## Kompetence

Økonomiudvalget

## Indstilling

1. At udvalget drøfter potentialeforslagene som forberedelse til budgetseminaret i august og de efterfølgende budgetforhandlinger samt evt. kommer med idéer til supplerende forslag.

## Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020

Orienteringen tages til efterretning.

## Bilag

Bilag 1 Oversigt over potentialeforslag fordelt på fagudvalg (ITU).pdf

Bilag 2 Potentialenotat.pdf

# Punkt 65: Beslutning om trafikbestilling 2021

20/15300

## Beslutningstema

Beslutning om eventuelle ændringer i busbetjeningen i forbindelse med Trafikbestillingen 2021.

## Sagsfremstilling og økonomi

Fredensborg kommune skal ultimo oktober afgive eventuelle bestillinger til ændringer i den kollektive trafik som en del af den samlede trafikbestilling 2021.

Å

Udvalget har i den forbindelse bedt om en vurdering af muligheden for at ændre kørslen på buslinje 370. Dels for at betjene både Kovangen og Dannevang om dagen og dels af hensyn til uligheden for at udvide driften til R-drift, som er halvtimedrift i dagtimer på hverdage og timedrift i ydertimer og weekender.

Å

Administrationen har desuden været i indledende dialog med de øvrige kommuner i Moviasamarbejdet, om eventuelle ønsker til ændringer på de fælles buslinjer. Der er således ønsker til at udvide kørslen på 150S.

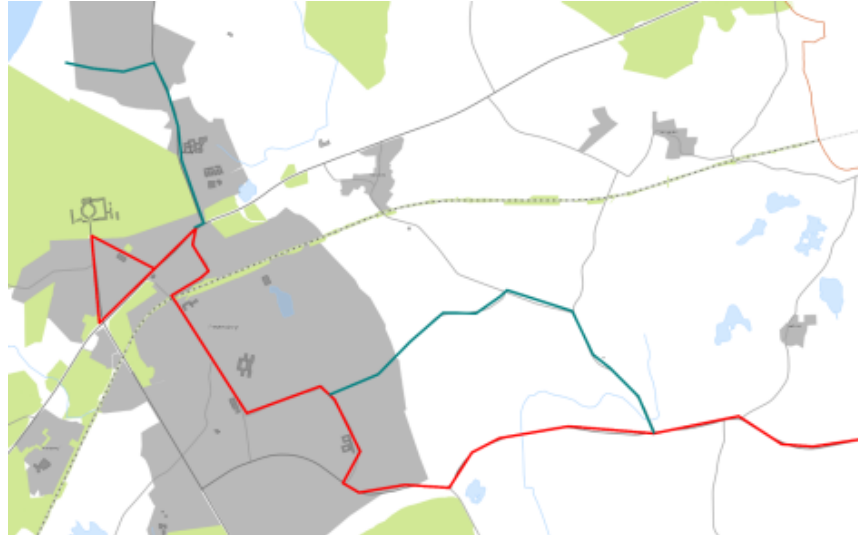
Å

Å

### Omlægning af buslinje 370

Den nuværende linje 370 forbinder Humlebæk og Fredensborg. Linjen har en forholdsvis kompleks køreplan, da den alt efter hvilken afgang der er tale om, kører ad to forskellige ruter. Nedenfor er et kort over bussens rute. Med rødt er vist den del af ruten, der er betjent hele dagen, og med turkis den del, der kun betjenes i myldretiden.

Å



Å

Å

Å

Å

På de fleste afgang betjener bussen Lystholm og Fredensborg bymidte (den røde). På hver anden afgang på hverdage i myldretiden betjener bussen i stedet Kovangen og Dannevang (den turkise). På hver anden afgang om lørdagen betjener bussen Dannevang (en del af den turkise). Om søndagen er der kun 4 afgang. Kovangen og Dannevang busbetjenes ikke på

søndage. Udvalget har ønsket at vurdere muligheden for at kunne betjene både Kovangen og Dannevang hele dagen på både hverdage og søndage.

Å

Movia har udarbejdet to forslag til køreplaner for en fremtidig dækning af både Dannevang og Kovangen på hverdage; en hvor dækningen tilpasses inden for den nuværende køreplan og en hvor bussen udvides til R-drift. Begge skitserede køreplaner er vedlagt som bilag. Køreplanerne er kun vejledende.

Å

Dækning af både Dannevang og Kovangen medfører at afgangstidspunkterne ved Dannevang uden for myldretiden, får andre minuttal end i myldretiden. Køreplanen bliver dermed en smule mere uoverskuelig, hvilket kan være forvirrende for passagererne. Driften på Kovangen, Dannevang, Fredensborg bymidte og Lystholm bymidte uden for myldretiden vil kun være 2-timersdrift, hvilket er en ringe service, som kan være svært at planlægge sin rejse ud fra.

Denne omlægning vil desuden medføre en forringet dækning på Lystholm og Fredensborg bymidte. Omlægningen kan gennemføres uden åget udgift for kommunen.

Å

En opgradering til R-drift vil afbøde nogle af de ovenstående problemer i de tidsrum, hvor bussen vil køre i 1/2 timesdrift, da dette giver mulighed for timedrift på Lystholm og Dannevang. Betjeningen af de områder, der kun betjenes med hver anden afgang (Kovangen, Dannevang, Fredensborg bymidte og Lystholm), vil dog fortsat være ringe i weekenden og om aftenen, da de kun betjenes med 2-timersdrift. En opgradering til R-drift vil koste ca. 1 million kroner ekstra om året, hvilket der på nuværende tidspunkt ikke er afsat midler til i budgettet.

Å

En ændring af driften kan bestilles i forbindelse med Trafikbestillingen til Movia senest ultimo oktober 2020 og kan implementeres i sommeren 2021.

Å

Administrationen vurderer, at den nuværende køreplan er kompliceret for mange passagerer, og at en omlægning af bussen inden for nuværende kørselsomfang som beskrevet, vil øge denne kompleksitet. Busbetjeningen vil blive fordelt mere ligeligt mellem Kovangen og Dannevang, men vil dermed begge steder have meget lav frekvens. Den bedste betjening opnås derfor med en udvidelse til R-drift, som dog ikke er finansieret. Administrationen foreslår på den baggrund, at den nuværende køreplan opretholdes.

Å

Formandens bemærkning til linje 370

Formanden bemærker, at han foretrækker en løsning, hvor 370 udvides til at R-drift, og ønsker at dette fremgår som en selvstændig indstilling. Udvidelse til R-drift kan ikke finansieres inden for det nuværende budget til den kollektive trafik og forudsætter derfor en udvidelse af den nuværende bevilling med ca. 1 mio. kr.

Å

Udvidelse af kørslen på 150S

Hårsholm kommune har foreslået at udvide driften på linje 150s som kører mellem Nørreport station og Kokkedal station. Forslaget går ud på at udvide til 20-minuttersdrift om aftenen mellem Gl Holte og Kokkedal efter ca. kl 22. I dag er der 20-minuttersdrift fra Nørreport til Gl Holte og timedrift fra Gl Holte til Kokkedal. Det er Region Hovedstaden, som står for planlægning og finansiering af linjen. Region Hovedstaden har dog oplyst, at de grundet deres budgetmæssige udfordringer ikke kan finansiere udvidelsen. Udgiften til udvidelsen vil samlet koste ca. 550.000 kroner per år. Fredensborg kommunes andel vil udgøre 30.000 kroner ekstra per år.

Å

En bedre dækning om aftenen vil give pendlere og øvrige passagerer flere valg og derved større fleksibilitet, når de skal fra Storkøbenhavn til Fredensborg Kommune. Forbedringen af dækningen vil give en klar bedre dækning for Kokkedal, og vil også give mindre ventetid ved skift mellem 150s og busserne, der kører til Fredensborg, Nivå og Humlebæk. Et skifte mellem 150s og 365R mod Fredensborg, vil f.eks. blive 20 minutter kortere.

## Bevilling

Eventuel udvidelse af buslinje 370 til R-drift forudsætter en udvidelse af den nuværende bevilling til Kollektiv trafik på Politikområdets 3. Veje og Trafik med 1 mio. kr.

Å

Vedrørende udvidelsen på 150s så vil det - såfremt der er enighed blandt kommunerne om at udvide kørslen - medføre en åget årlig driftsudgift på politikområdets 3. Veje og Trafik på ca. 30.000 kr.

## Retsgrundlag

Bekendtgørelse af lov om trafikselskaber.

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

### FNs verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund
13. Klimainsats

## Kompetence

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

## Indstilling

1. At buslinje 370, såfremt der ikke indføres R-drift, fortsætter med eksisterende kørselsomfang og køreplan.
2. At udvidelse af kørslen på linje 150s godkendes, og iværksættes såfremt der er enighed herom i de øvrige kommuner.

Å

Formand Flemming Rasmussen (O) indstiller:

At buslinje 370 udvides til R-drift og at finansieringen hertil på 1 mio. kr. årligt indgår i budgetforhandlingerne.  
Å

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Godkender formandens indstilling.

Å

1. At buslinje 370 udvides til R-drift og at finansieringen hertil på 1 mio. kr. årligt indgår i budgetforhandlingerne.

Å

Godkender administrationens indstilling punkt 2.

Å

### **Bilag**

370 K20 opgraderet til R-linje.pdf

370 K20 med skiftevis Lystholm&Kæmpehøj.pdf

# Punkt 66: Godkendelse af kollektiv varmforsyning af Sølyst Strandpark

19/4867

## Beslutningstema

Godkendelse af projektforslag for kollektiv varmforsyning af Sølyst Strandpark 2, Nivå.

## Sagsfremstilling og økonomi

På vegne af Norfors har Sweco fremsendt projektforslag for kollektiv varmforsyning af et nyt boligområde Sølyst Strandpark i Nivå.

Området udvikles af Borris Tangaa Nielsen og kommer til at bestå af 65 nye boliger samt et fælleshus, i alt 7065 m<sup>2</sup> nybyggeri. På grunden ligger allerede 11 boliger, der alle er forsynet med varme fra individuelle naturgasfyr. I henhold til Lokalplantillæg N104 (tillæg til LP50), er området udlagt til naturgasområde. Fra 2013 er det ikke længere tilladt at installere individuel forsyning med naturgas i nye bygninger, hvorfor følgende projektforslag ikke forholder sig til dette scenarie. I projektforslaget sammenlignes fjernvarmforsyning med etablering af luft/vand varmepumper og jordvarme.

Projektforslaget blev godkendt til udsendelse i høring af Infrastruktur- og teknikudvalget den 4. juni 2019. Efterfølgende har der været en lovpligtig proces vedr. VVM-screening af hele byggeprojektet. Siden førstebehandling af projektforslaget er der gået mere end et år, og derfor er de samfundsøkonomiske beregningsforudsætninger opdateret, jf. projektbekendtgørelsens § 27 stk. 3.

### Varmebehov og driftsforhold

I projektforslaget forudsættes opført 65 boliger med en gennemsnitsstørrelse på 106 m<sup>2</sup> samt et fælleshus på ca. 180 m<sup>2</sup>. Boligernes forventede årlige energiforbrug afhænger af husstandens størrelse og forbrug. Da boligerne opføres efter BR18, er varmebehovet for bebyggelsen relativt lavt, ca. 55 kWh/m<sup>2</sup>/år. Baseret på Swecos beregninger estimeres et samlet varmebehov på 390 MWh/år for hele bebyggelsen. (Oversigtsplan for bebyggelsen kan ses i bilag 3.)

Af projektforslaget fremgår, at boligerne vil modtage fjernvarme fra en naturgasfyret blokvarmecentral, der forventes etableret i den sydlige ende af bebyggelsesområdet. Produktionsanlægget vil bestå af en ca. 0,3 MW kondenserende naturgasfyret blokvarmekedel med dertilhørende røranlæg og instrumentering. Etableringen af en 0,3 MW kedel muliggør at anlægget i fremtiden også vil kunne bære en tilslutning af de 11 eksisterende boliger på grunden, såfremt de har ønske herom.

Ved etablering af et kollektivt varmforsyningsnet vil det i fremtiden være muligt at omstille forsyningen til hele området, såfremt forudsætninger eller rammebetingelser for varmforsyning ændres.

Norfors vil være ejere og driftsansvarlige for fjernvarmenettet og blokvarmecentralen.

### Lovgivning

Det primære mål og krav for Byrådet ved godkendelse af kollektive varmforsyningsprojekter er at fremme den samfundsøkonomisk bedste løsning for bebyggelsens opvarmning og forsyning med varmt vand.

Byrådet har kompetence til at godkende projekter for nye kollektive varmforsyningsanlæg, jf. varmforsyningslovens § 4. Dette sker i henhold til projektbekendtgørelsens kap. 4, hvorefter der skal udarbejdes et projektforslag, hvor samfundsøkonomien for fjernvarmforsyning sammenlignes med en reference og relevante alternativer.

Byrådet skal godkende projekter, der opfylder gældende betingelser og vælge det samfundsøkonomisk mest fordelagtige projekt jf. projektbekendtgørelsens § 27.

### Projektets økonomi

Projektforslaget indebærer, at der over en 20-årig periode opnås både samfunds- og selskabsøkonomiske gevinster ved fjernvarmforsyningen af de nye boliger, i forhold til alternativerne. Brugerøkonomisk vil fjernvarmforsyningen være en smule dyrere (se mere under brugerøkonomi), set i forhold til en løsning med luft/vand varmepumper, men billigere end jordvarme.

Den samlede investering i fjernvarmforsyningen udgør ca. 4,7 mio. kr., hvoraf blokvarmecentralens andel udgør ca. 0,7 mio. kr., stik- og forsyningsledninger udgør ca. 1,9 mio. kr. og kundeinstallationer samt indføringssskabe udgør ca. 2,1 mio. kr.

### Samfundsøkonomi

Den samfundsøkonomiske beregning for et kollektivt fjernvarmesystem er sat i forhold til følgende alternativer: individuelle luft/vand-varmepumper og jordvarme.

I forhold til en central varmepumpe som alternativ gør følgende sig gældende:

Etablering af en blokvarmcentral vil kun kunne godkendes, hvis den forsynes med naturgas, da området er udlagt til naturgas. (Projektbekendtgørelsens § 22.) For at kunne godkende anden brændsel eller etablering af en central varmepumpe kræves en ændring af område afgrænsningen fra naturgas til fjernvarme. Det vil kræve et projektforslag for et større område og det er ikke, med den nuværende lovgivning, samfundsøkonomisk rentabelt at ændre områdefafgrænsningen i Nivå.

I beregningerne, der derfor sammenligner med individuelle luft/vand-varmepumper og jordvarme, er vist at fjernvarme samfundsøkonomisk er et bedre alternativ end både individuel varmepumpeløsninger og jordvarme. Fjernvarmeprojektet vil have et samfundsøkonomisk overskud på ca. 4,7 mio. kr. sammenlignet med det individuelle alternativ med jordvarmepumper og ca. 0,75 mio. kr. sammenlignet med luft/vand varmepumper. Beregningen er opgjort over en 20 årig periode med en kalkulationsrente på 4 % p.a. (Projektforslagets bilag 3 viser de opdaterede samfundsøkonomiske beregninger.)

Projektet viser en samfundsøkonomi, der er positiv og robust over for ændringer i f. eks. investeringsomkostninger og brændselspriser.

### Selskabsøkonomi

Den selskabsøkonomiske beregning inkluderer alle udgifter og indtægter over 20 år og viser selskabsøkonomien for Norfors. Projektet har en positiv selskabsøkonomisk nutidsværdi på ca. 1,9 mio. kr. ved en diskonteringsrente på 5 % og en 40 årig levetid på ledninger.

### Brugerøkonomi

Brugerøkonomiske har fjernvarmeprojektet en dyrere varmepris end løsningen med individuelle luft/vand varmepumper. Fjernvarmeløsningen har en varmepris på 13.340 kr. pr. år for brugeren, luft/vand varmepumpens varmepris er 10.257 kr. pr. år. Jordvarme har en varmepris på 14.869 kr. pr. år.

### Miljøvurdering

Projektet medfører en øget CO<sub>2</sub>-udledning set i forhold til luft/vand varmepumper, hvilket primært kan tilskrives projektets naturgasfyrede blokvarmcentral. CO<sub>2</sub>-udledningen indgår allerede i de samfundsøkonomiske beregninger, jf. Varmeforsyningslovens formålsparagraf.

Der forventes på sigt tilslutning til et større fjernvarmenet, der har en anden produktionssammensætning, baseret på biomasse og affaldsforbrænding, så CO<sub>2</sub>-udledningen nedbringes.

### Høring

Projektforslaget har været i fire ugers høring hos de høringsberettigede parter, HMN GasNet og Forsyning Helsingør, samt været offentliggjort på kommunens hjemmeside. Der er i høringsperioden indkommet høringssvar fra HMN GasNet (Nu Evida) og DN Fredensborg (se bilag 2).

HMN GasNet finder ikke, på basis af de foreliggende oplysninger, at de har grundlag for at gøre indsigelser imod projektforslaget.

DN Fredensborg er ikke høringspart på projektforslaget. DN mener, at Byrådet ikke bør godkende projektforslaget med henvisning til, at der i stedet installeres varmepumper, individuelt eller drevet af Norfors. Som det fremgår af projektforslaget, vil en løsning med individuelle varmepumper være dyrere samfundsøkonomisk, sammenlignet med blokvarmeforsyning baseret på naturgas. Derfor er det, i henhold til lovgivningen, ikke en løsning Byrådet kan godkende. Derudover er blokvarmeløsningen en løsning, der i fremtiden enten vil kunne omstilles til en central varmepumpe eller kobles til det samlede fjernvarmenet i Nivå, såfremt rammebetingelserne for varmeforsyningen ændres.

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

### Samlet vurdering af projektforslaget

Det er administrationens vurdering, at betingelserne i projektbekendtgørelsens § 6 er opfyldt.

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

Godkendelse af projektforslaget medfører, at området udlægges til kollektiv forsyning i form af fjernvarme.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Varmeforsyningsloven og projektbekendtgørelsen. – skriv helt ud ift nummer og navn

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

**Byrådets arbejdsgrundlag: 8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem**

**FNs verdensmål: 7. Bæredygtig energi**

## **Kompetence**

Byrådet.

## **Indstilling**

1. At projektforslag for kollektiv varmforsyning af Sølyst Strandpark 2 i Nivå godkendes.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Et flertal anbefaler administrationens indstilling med den yderligere tilføjelse at udvalget konstaterer at de tekniske beregninger er korrekte og at kommunen derfor har pligt til at godkende projektforslaget.

For stemmer 5: A, O, B og I

Imod stemmer 2: Thomas Elgaard (V), der støtter den administrative indstilling og Lars Egedal (V) idet han bakker op om DNs indsigelse, med særligt vægt på den forhøjede CO2-udledning ved den foreslåede løsning, samt anfægtning af beregningsgrundlaget.

## **Bilag**

Samletprojektforslag\_Opdateret samf..pdf

Høringssvar fra DN Fredensborg.pdf

Oversigtskort over planlagte og eksisterende boliger.jpg

## Punkt 67: Ønske om nedlæggelse af p-bås i Jernbanegade

20/29597

### Beslutningstema

Udvalget skal beslutte at nedlægge en parkeringsbås i gågadezonen i Jernbanegade.

### Sagsfremstilling og økonomi

Fredensborg Kommune har modtaget henvendelse fra butiksindehaveren af Jernbanegade 16 i Fredensborg; vedr. ønske om at nedlægge en parkeringsbås som er placeret umiddelbart uden for butikkens vindue.



P-bås ud for butik i nr. 16 der ønskes fjernet

#### Historik.

Gadens belægning er oprindeligt indrettet som en gågade uden biler og uden parkering. P-båsene i gågadezonen blev etableret i forbindelse med et forsøg med kørsel tilladt for biler i gågadezonen. Forsøget blev efterfølgende gjort permanent i forventning om en fremtidig ombygning af Jernbanegade.

#### Placering af parkeringspladserne i gågaden

Placeringen af de nuværende båse er tilpasset det eksisterende inventar i gågaden (belysningsmaster, butiksfacader, butiksgange blindestribe mv.), hvilket har begrænset antallet af mulige parkeringspladser. De enkelte parkeringspladser er desuden aftalt med de daværende butiksindehavere, for at sikre at parkeringspladserne ikke var i karambolage med udendørs udstillinger, butiksfacader mv. På daværende tidspunkt var butikken i nr. 16 ikke udlejet, og hensynet til denne butik, er således ikke tilgodeset i den nuværende indretning.

Butikken i nr. 16 har en meget kort facade ud mod gågadezonen og p-båsen optager en stor del af butikkens udstillingsareal. I den nuværende gågadezone er opbrugt muligheder for at udpege nye parkeringspladser. Det er således ikke muligt at erstatte parkeringspladsen med en anden, hvis den nedlægges. Der findes flere p-båse til korttidsparkering i umiddelbar nærhed, samt mange 2 timers parkeringspladser i bymidten. Parkeringsanalyser har vist, at der samlet set er rigelig ledig parkeringskapacitet i den samlede bymidte.

Relation til projektet Den Grønne Slotsby

Den del af Jernbanegade som nr. 16 ligger på er ikke omfattet af første etape af ombygningen af Den Grønne Slotsby. Såfremt der tages beslutning om at ombygge denne del af Jernbanegade, forventes det at parkeringspladser og butiksinventar i højere grad kunne tilpasses hensigtsmæssigt i forhold til hinanden.

Administrationens vurdering

Administrationen vurderer at butikkens ønske om synlighed ud mod gågaden, gode tilgængelige adgangsarealer og at de kan anvende arealet til butiksudstilling mv. svarer til det behov, som ved andre butikker, har medført at der ikke er etableret parkeringspladser foran deres butikker.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Kompetence**

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

## **Indstilling**

1. At butiksindehaverens ønske imødekommes og p-båsen nedlægges.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Administrationens indstilling godkendes.

Administrationen opfordres til at afsøge mulighederne for at finde yderligere p-plads(er) på strækningen med henblik på en sag til behandling i udvalget i 2. halvår 2020.

## **Bilag**

Mail inkl. billeder fra gågaden fra Nina Larsson, 27.05.20

# Punkt 68: Orientering om ansøgning til statslig cykelpulje 2020

20/28872

## Beslutningstema

Orientering om ansøgning til cykelpuljen 2020 med henblik på at forbedre cykelparkeringen ved Fredensborg Station. Ansøgningen laves i samarbejde med Region Hovedstaden.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Mobilitets- og Infrastrukturpolitikken, som Byrådet vedtog d. 2. september 2019, skal understøtte cykling og gøre det nemt at benytte sunde og klimavenlige transportformer. Politikken har blandt andet som mål at;

1. det skal være nemt at skifte mellem transportformerne med gode parkeringsmuligheder ved stationerne for både biler og cykler,
2. flere skal vælge cyklen frem for bilen til den daglige transport,
3. det skal være en god oplevelse at være cyklist i Fredensborg Kommune, med trygge og sikre stier, i skønne omgivelser, med vejvisning, god cykelparkering og højt serviceniveau.

### Ansøgning til Cykelpuljen 2020

Cykelpuljen 2020 giver statslig støtte til cykelparkering ved stationer med 50 % medfinansiering.

For at realisere politikken og udmønte målet om god cykelparkering ved stationerne ansøger Fredensborg Kommune i fællesskab med Region Hovedstaden om støtte til opgradering af cykelparkeringen ved udvalgte stationer langs lokalbanen "Lille Nord". For Fredensborg Kommunes vedkommende omfatter ansøgningen cykelparkeringen ved Fredensborg Station.

I udgangen af 2020 er det planlagt at lokalbanen "Lille Nord" skal have batteridrevne tog og dermed reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra driften markant. På lokalbanen er cykelmedtagning gratis og i Supercykelsti partnerskabet, hvor Fredensborg Kommune indgår, er der visioner om at der langs lokalbanen skal løbe en Supercykelsti. Forbedring af cykelparkeringen skal understøtte disse tiltag.

### Potentiale

Lokalbanen "Lille Nord" betjener ni stationer mellem Hillerød og Helsingør. En screening af lokalbanens stationer foretaget af Movia og Supercykelstisekretariatet har udpeget Fredensborg, Mørdrup (Helsingør) og Kvistgård (Helsingør) som de stationer der har det største potentiale ved eventuel opgradering af cykelparkeringen. Fredensborg Station har et stort opland med mange arbejdspladser og boliger indenfor en rækkevidde af 2 km. Bedre cykelparkering ved stationen vurderes at tiltrække flere brugere. Tidligere erfaringer viser, at passagertallet stiger ved at opgradere cykelparkeringen.

### Nuværende forhold

Fredensborg Station har godt 650 daglige påstigere og 650 daglige afstigere og er bortset fra Hillerød Station, den station på lokalbanen med flest passagerer. Omkring 40 % af de daglige passagerer til stationen ankommer til og rejser videre fra stationen med bus. Resten benytter andre transportmidler såsom cykel, gang, eller bil til og fra stationen.

Fredensborg Station har et stort opland og inden for 2 km af stationen er der omkring 10.000 beboere og godt 4.300 arbejdspladser. Potentialet for flere passagerer med lokalbanen er derfor stor. Stationen har i dag 315 cykelparkeringspladser, heraf er 100 overdækkede og 30 aflåst.

Cykelparkeringen langs banen (orange) er ejet af Fredensborg Kommune og består af standard cykelstativer på et græsunderlag. Cykelparkeringen ved perronen (blå) er ejet af Hovedstadens Lokalbane A/S og er standardstativer som er overdækket, hvoraf 30 stativer også er aflåst.



Cykelparkering langs banen  
Marts 2020  
Fredensborg Station



Aflåst cykelparkering  
Marts 2020  
Fredensborg Station



Overdækket  
cykelparkering  
Marts 2020  
Fredensborg Station



#### Forbedringsforslag

Cykelparkeringen langs banen (orange felt ovenfor) foreslås opgraderet, således at stativerne bliver tidssvarende stativer med mulighed for at fastlåse cyklen og ved at området belyses og asfalteres. Der skal også gøres plads til ladcykelparkering.

De overdækkede cykelstativer (blå felt ovenfor) foreslås renoveret og moderniseret.

Ydermere undersøges muligheden for at lave en speciel afdeling til elcykler, hvor batteriet kan blive opladt, mens cyklen holder parkeret.

#### Gennemførelse af projektet

Ansøgningsfristen til den statslige cykelpulje er den 14. august 2020. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forventer at give meddelelse om tilsagn eller afslag inden 3 måneder efter ansøgningsfristen. Projektet forventes realiseret i 2021. Det forventes at være Lokaltog A/S, som står for den praktiske gennemførelse og koordinering af projektet i anlægsfasen.

#### Budgetbehov

Prisoverslag på ovenstående forbedringer ved Fredensborg Station vurderes til i omegnen af 0,5 – 0,6 mio. kr. i alt. Såfremt ansøgningen bliver godkendt deles finansiering mellem den statslige pulje (50%), Fredensborg Kommune (25%), og Region Hovedstaden (25%). Fredensborg Kommune vil skulle finansiere projektet med omegnen af 0,15 mio. kr. Driften efterfølgende dækkes af nuværende driftsbudgetter og driftsaftaler mellem Hovedstadens Lokalbane og Fredensborg Kommune.

Hvis ansøgningen godkendes forpligter Fredensborg Kommune sig til at medfinansiere i omegnen af 0,15 mio. kr. Finansieringen forventes at kunne rummes indenfor politikområde 3, Veje og trafik.

Udvalget orienteres såfremt der gives tilsagn om støtte.

## Bevilling

Sagen har bevillingsmæssige konsekvenser.

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Arbejdet med at opgradere cykelparkeringen ved Fredensborg Station understøtter pejlemærket 8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem og 6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem i Byrådets arbejdsgrundlag og bidrager desuden til FN's verdensmål 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund.

## **Kompetence**

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

## **Kommunikation**

Såfremt pengene bevilliges til projektet af den statslige cykelpulje vil der være en ekstern kommunikationsindsats regionalt og kommunalt om forbedringerne langs lokalbanen både i anlægsfasen og efterfølgende branding af lokalbanen "Lille Nords" klimavenlige renommé.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Orienteringen tages til efterretning.

# Punkt 69: Orientering om NSPVs regnskab 2019

20/27572

## Beslutningstema

Orientering om Nordsjællands Park & Vejs årsregnskab 2019.

## Sagsfremstilling og økonomi

NSPVs årsregnskab godkendes af NSPVs bestyrelse. Årsregnskabet, med revisionens bemærkninger og udskrift af beslutningsprotokol fra bestyrelsens behandling af regnskabet, forelægges til orientering for Byrådet samt tilsynsmyndigheden iht. Kommunestyrelseslovens §57.

NSPV har ansvaret for at føre et omkostningsbaseret regnskab, som giver gennemskuelig prissætning af opgaverne. Ydelser til hver af de to kommuner afspejler medgåede omkostninger, således at et begrænset overskud/underskud, der forudsættes finansieret af de to kommuner via prisfastsættelse på opgaver, ikke indebærer at én kommune finansierer opgaver udført for en anden kommune.

NSPV kan overføre overskud/underskud til efterfølgende regnskabsår, men NSPVs økonomi skal over tid hvile i sig selv, og dermed drives selskabet ikke med henblik på at skabe over- eller underskud.

### Regnskab 2019

Regnskab, revisionsprotokollat og referat fra NSPV's bestyrelsesmøde den 11. marts 2020, hvor regnskabet blev godkendt med følgende bemærkninger:

- Effektiviseringsprocenten for 2021 fastholdes på 1 pct.
- Timeprisen hæves pr. 1. april 2020 med 15 kr. til 360 kr.
- Indefrysning af midler pga. den nye ferielov drøftes på næste møde
- NSPV indleder drøftelser med ejerkommunerne om at anvende ikke forbrugte midler på vinterkontoen til andre klima- eller renoveringsrelaterede opgaver (fx grøfter, vandløb, vejafvanding, underførsler, fejning af stier og faste belægninger af blivende værdi).
- NSPV fortsætter drøftelser med forvaltningen om finansiering af merudgifter til forberedende arbejder i forbindelse med asfalt funktionskontrakt hos Colas.

Regnskabet er fremsendt til Fredensborg Kommune (se bilag). Af regnskabet for NSPV fremgår: ”Den udførte revision har ikke givet anledning til bemærkninger af en sådan væsentlighed eller karakter, at det vil komme til udtryk i vores revisionspåtegning på regnskabet”.

Administrationen har følgende kommentarer til NSPVs bestyrelses bemærkning om vintertjenesten:

- Med budgetrevisionen pr. 31.3.2020 foreligger der korrektion af vintertjenestens budget, så at dette svarer til det gennemsnitlige forbrug de seneste 5 år. Hertil skal nævnes, at der i 2020 lægges op til at anvende en del af mindreforbruget på vintertjenesten til finansiering af uafsluttet punkt om vejafvandingsbidrag i 2018. Budgetrevisionssagen er i skrivende stund under behandling i fagudvalgene og vil efterfølgende behandles i Økonomiudvalget og Byrådet i juni måned.
- Vintertjenesten er ikke en del af den faste driftsaftale med NSPV, men er en aktivitet NSPV afregnes for efter aktivitet/vejrlig – en aktivitet, som har været på et lavere niveau de sidste 5 år end budgetteret på Veje og Trafik.

Regnskabet fremviser følgende hovedtal:

<b>Driftsregnskab</b>			
<i>Mio. kr</i>			
	2019	2018	2017
Indtægter	101,23	113,49	105,12
Driftsomkostninger incl. renter	-96,93	-108,12	-99,40
<b>Resultat af ordinær driftsvirksomhed</b>	<b>4,30</b>	5,38	5,72
Årets afskrivninger	-4,22	-4,20	-3,67
<b>Resultat (tilvækst i egenkapital)</b>	<b>0,09</b>	1,18	2,05
<b>Balance</b>			
<i>Mio. kr</i>			
Aktiver			
Materielle anlægsaktiver	21,09	18,74	18,08
Omsætningsaktiver - tilgodehavender	15,78	23,45	17,85
Likvid beholdning	11,59	12,31	17,51
<b>Aktiver i alt</b>	<b>48,46</b>	54,50	53,44
Passiver			
Egenkapital	17,34	17,25	16,08
Gældsforpligtelser	31,12	37,24	37,36
<b>Passiver i alt</b>	<b>48,46</b>	54,50	53,44

Fredensborg Kommune har i alt betalt 43,6 mio. kr. til NSPV i 2019. Heraf vedrører 32,7 mio. kr. driftsaftalen, 3,8 mio. kr. vintertjeneste og 7,1 mio. kr. vedrører anlægsopgaver samt ekstraopgaver.

NSPV's egenkapital er øget igen i dette regnskabsår, idet det er en mindre tilvækst på 0,09 mio. kr. i 2019 og dermed er egenkapitalen vokset til i alt at udgøre 17,34 mio. kr.

Ved etableringen af NSPV var egenkapitalen på 5,8 mio. kr., som udgjorde de to kommuners indskudskapital, heraf var en del i form af materielle anlægsaktiver som eksempelvis køretøjer, inventar m.v. NSPV har hvert år øget deres egenkapital, idet den årlige egenkapital siden 2014 har udviklet sig jf. nedenstående tabel:

Mio. kr.	Egenkapital	Likvidbeholdning	Omsætningsaktiver og tilgodehavender	Aktiver (likvidbeholdning, omsætningsaktiver og tilgodehavender)
Ultimo 2014	8,8	20,4	7,5	27,9
Ultimo 2015	11,2	5,8	15,5	21,3
Ultimo 2016	14	13,9	9,9	23,8
Ultimo 2017	16,1	17,5	17,9	35,4
Ultimo 2018	17,3	12,3	23,4	35,8
Ultimo 2019	17,3	11,6	15,8	27,4

Likvidbeholdningen er mellem 2018 og 2019 faldet med 0,7 mio. kr. Omsætningsaktiver inkl. tilgodehavender er faldet med 7,6 mio. kr. i samme periode. Alt i alt er summen af aktiver (likvidbeholdning, omsætningsaktiver og tilgodehavender) eksklusiv materielle anlægsaktiver faldet fra 35,8 mio. kr. i 2018 til 27,4 mio. kr. i 2019.

Vedr. regnskab 2017 blev det besluttet, at der ud over indskudskapitalen skulle hensættes ca. 8 mio. kr. til fremtidige investeringer og at 2 mio. kr. af egenkapitalen skulle føres retur til de to kommuners drift. Egenkapitalen er dog steget både i regnskab 2018 og i regnskab 2019. Fredensborg Kommune har i forbindelse med NSPV's revisions fremlæggelse af regnskab 2018 opfordret til at overskud omsættes til øget drift og vedligehold. Et vist niveau af egenkapital er nødvendig for selskabets mulighed for at agere i daglig drift, men en vedvarende vækst i egenkapitalen er ikke er i overensstemmelse med "hvile i sig selv"-princippet. NSPV's revision udarbejder en vurdering af et passende niveau af egenkapital for et selskab af denne størrelse. Der foreligger ikke et notat. NSPV har i mail oplyst, at NSPV har talt med deres revisor om hvad en passende egenkapital for en virksomhed som NSPV er. NSPV's revisor har givet udtryk for, at egenkapitalen ikke er upassende, idet revisoren dog var lidt tilbageholdende med, at udarbejde et egentligt notat om dette emne.

Revisionsprotokollatet har siden 2016 bemærket en manglende funktionsadskillelse ved fakturabehandling. Således bemærker revisionen i protokollatet for regnskab 2019: "Revisionen giver ikke fuld sikkerhed for at alle fejl og mangler opdages, men kun en høj grad af sikkerhed for at væsentlige fejl og mangler i forhold til regnskabets retvisende billede og overholdelse af love, regler mv. opdages." NSPV's ledelse oplyser til revisionen, "at der i det daglige søges en klar og tydelig adskillelse mellem enkeltroller i processen omkring varekøb, ligesom alle indkøb som udgangspunkt skal

godkendes af en anden end den der varetager betalingen. Til at supplere ovenstående kontrol udarbejdes der løbende afrapporteringer med budgetopfølgninger, ligesom der foretages separate anvisninger på ikke forhåndsgodkendte betalinger.”

Et af NSPVs bestyrelse godkendt budget 2020 (jf. serviceaftale) afventer kommende sag, idet en redegørelse for anvendelsen af effektiviseringsbidrag (jf. sag i ITU januar 2019) ligeledes fremlægges i kommende sag.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Samarbejdsaftalen med NSPV samt bilag 1 B samt Styringsmodel og styringsprincipper – NSPV.  
§60 i Lov om kommunernes styrelse.

## **Kompetence**

Byrådet

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

## **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Anbefaler administrationens indstilling.

## **Bilag**

NSPVs årsregnskab 2019

Revisionsprotokollat til NSPVs regnskab 2019

## **Punkt 70: Sager på vej per 9. juni 2020**

18/3066

### **Beslutningstema**

Udvalget orienteres om sager der er planlagt til behandling.

### **Sagsfremstilling og økonomi**

Følgende sager forventes behandlet på kommende udvalgs møder:

- Belysningsplan

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

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

### **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Kompetence**

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

### **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Orienteringen tages til efterretning med tilføjelse af sag om P-pladser i Jernbanegade på et kommende møde i 2020.

## Punkt 71: Orientering per 9. juni 2020

17/28986

### Sagsfremstilling og økonomi

- Borgmesteren har modtaget en henvendelse fra Dansk cyklist Forbund (DCF), med en opfordring til at sætte gang i infrastrukturinvesteringer, der fremmer cykling og gang i hverdagen. Opfordringen tager udgangspunkt i ophævelsen af anlægsloftet, den aktuelle coronasituation samt muligheden for at øge sundheden.
- Movias bestyrelse skal på møde den 26. maj behandle forslag fra Movias administration om konsekvenserne ved C-19, som har medført færre indtægter i den kollektive trafik. Movia har sammen med de øvrige trafikselskaber bedt om statslig støtte til at dække det forventede underskud. Såfremt underskuddet ikke dækkes helt eller delvist vil underskuddet medføre en øget udgift for kommunerne. De foreløbige beregninger antyder risiko for en merudgift for Fredensborg kommunes vedkommende på 6 mio. kr. Administrationen vil holde udvalget orienteret om udviklingen.
- Movias bestyrelse skal endvidere på mødet den 26. maj behandle forslag fra Movias administration om at fremrykke betalinger fra kommunerne for at sikre Movias likviditet i resten af 2020. Det indebærer i givet fald, at planlagte betalinger til Movia fremrykkes nogle måneder, hvilket ikke vil få betydning for kommunens budget og den samlede betaling til Movia.
- 

### Indstilling

1. At orienteringen tages til efterretning.

### Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020

Orienteringen tages til efterretning.

## **Punkt 72: Digitalt underskriftsblad per 9. juni 2020**

18/33324

### **Beslutningstema**

Der underskrives på beslutningsprotokollen ved at trykke på godkend.

### **Kompetence**

Infrastruktur- og Teknikudvalget.

### **Beslutning i Infrastruktur- og Teknikudvalget den 09-06-2020**

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

### **Bilag**

Godkendelsesark fra Infrastruktur- og Teknikudvalget den 9. juni 2020.pdf