

# REFERAT Plan, Trafik- og Klimaudvalget (2022-2025) d. 11-04-2023

**Mødedato**           Tirsdag d. 11. april 2023 kl. 17:00

**Mødested**           Lilletrommen

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

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Træffetid.....	4
Beslutning om kommuneplanlægning for vindmøller i landområdet.....	5
Beslutning om udarbejdelse af tematillæg til Kommuneplan 2021 om udpegning af arealer til etablering af vindmøller.....	8
Beslutning om prioritering af lokalplanarbejde.....	12
Beslutning om endelig vedtagelse af Lokalplan H115 Humlebæk Bymidte, etape 1.....	15
Beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan H116 Erhvervsområde ved Kromosevej.....	19
Beslutning om tilsagn om medfinansiering til +Way for buslinje 150S.....	21
Beslutning om reovering af overkørsler i chaussésten.....	23
Beslutning om revision af Mobilitet- og infrastrukturpolitik og Bolig-, arkitektur og ejendomsplan.....	26
Beslutning om finansiering af energitjek i 2023.....	28
Godkendelse af anlægsregnskab - Adgangsvej til nyt plejecenter i Humlebæk.....	31
Godkendelse af anlægsregnskab - Dige nord for Nivå Havn.....	33
Godkendelse af anlægsregnskab - Fremtidens Nivå Bymidte.....	35
Godkendelse af anlægsregnskab - Sivegade, Humlebæk fiskeleje.....	37
Orientering om resultater af handleplan for grøn mobilitet.....	39
Orientering om status på A6.....	43
Orientering per 11. april 2023.....	50
Sager behandlet på lukket møde den 11. april 2023.....	51
Sager på vej per 11. april 2023.....	52
Digitalt underskriftsblad den 11. april 2023.....	53

## **Punkt 44: Godkendelse af dagsordenen**

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

Dagsordenen godkendt.

## **Punkt 45: Træffetid**

22/28792

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

Ingen mødt.

# Punkt 46: Beslutning om kommuneplanlægning for vindmøller i landområdet

23/4572

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om, det skal indgå i kommuneplanlægningen, at det undersøges, om der kan udpeges arealer til opsætning af store vindmøller i landområdet i Fredensborg Kommune.

## Sagsfremstilling og økonomi

Planlægning for store landvindmøller er en væsentlig del af den grønne omstilling og det er efter planloven en kommunal planlægningsopgave at finde egnede arealer.

Planlægning for vindmøller kræver en afvejning af forskellige interesser, herunder varetagelse af hensyn til naboer, natur og landskaber. Med regeringens nyligt fremlagte forslag til ny Planlov skal også hensynet til klimainteresser inddrages i denne afvejning.

Udpegning af potentielt egnede områder til landvindmøller

Udpegning af områder til vindmøller kræver, at der kan sikres en afstandszone fra mølle til nabobeboelse på 4 x vindmøllens totale højde (måles fra vingespids, når spidsen er højest over terræn).

Det er i dag kun muligt at opsætte husstandsvindmøller, dvs. vindmøller med en totalhøjde på 25 meter eller derunder, i Fredensborg Kommune.

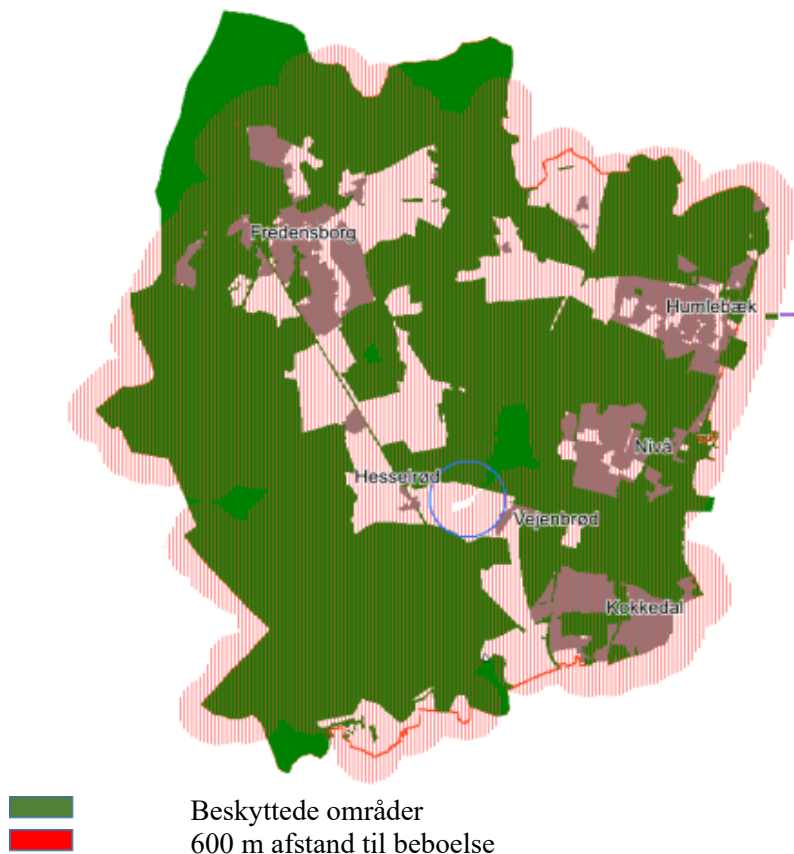
I den indledende forberedelse af arbejdet med et tematillæg til Kommuneplan 2021 om VE-anlæg i landområdet er der foretaget en screening af de overordnede muligheder for opsætning af større landvindmøller i kommunen.

Energiselskabet Andel oplyser, at landvindmøller som opsættes i dag er minimum 150 meter. Screeningen er derfor lavet ud fra vindmøller med en totalhøjde på 150 m (rotordiameter på 136 m).

- Afstand til nabobeboelse svarer til 600 m (4 \* 150 m).
- Indbyrdes afstand mellem 150 m høje vindmøller er i den fremherskende vindretning min. 700 m.
- Landskabelige, naturmæssige og kulturelle interesser, der fortsat forhindrer opsætning af vindmøller.

For at give et indledende billede af mulighederne for opsætning af landvindmøller er der i screeningen, som det fremgår, valgt at tage udgangspunkt i møller på 150 m, selvom man i dag også opsætter landvindmøller på op til 200 m. Møller lavere end 150 m opsættes sjældent i Danmark i dag og de er derfor ikke undersøgt nærmere da det ikke vurderes relevant.

Screeningen af egnede områder er vist på nedenstående kort.



Screeningen viser, at der kun findes ét område på 7 hektar, beliggende i det småbakkede landskab mellem Vejenbrød og Hesselrød lige syd for Langstrup Mose, hvor vindmøller på 150 meters totalhøjde kan opstilles. På dette areal er det vurderingen, at der med de beregnede afstandskrav mellem møllerne, er mulighed for at opstille 1 til 2 møller.



Kort der viser mulig placering, hvis der opstilles to landvindmøller med totalhøjde på 150 m.

Ud fra den indledende screening kan det samtidig udledes, at der ikke er arealer, hvor der kan opstilles større møller på 200 m, da det vil forudsætte en afstandszone på 800 m til nærmeste beboelse, hvilket ingen områder i kommunen kan opfylde.

Den screening der er gennemført handler alene om afstande til beboelse og beskyttelsesinteresser. Der er ikke lavet analyse af vindpotentialet, placering og afstand mellem møller mm. En analyse af vind-ressourcen på lokaliteten er afgørende i forhold til, om det er rentabelt at opstille og investere i vindmøller på den pågældende placering.

En videre planlægning for vindmøller vil også forudsætte en særlig inddragelse af lodsejere og naboer, og det vil være nødvendigt at lave visualiseringer af landskabet, der viser møllernes fysiske påvirkning af omgivelserne.

#### Administrationens vurdering

En videre planlægning hvor det indgår, i arbejdet med tematillæg til Kommuneplan 2021 om VE-anlæg i landområdet, at udpege arealer til landvindmøller, vil alene omhandle den mulige udpegning af arealet mellem Vejenbrød og Hesselrød

syd for Langstrup Mose.

Administrationen har ikke de nødvendige kompetencer for at kunne udarbejde en kortlægning af vindressourcerne på denne lokalitet eller visualiseringer af vindmøllernes visuelle påvirkning af landskabet. Det vil derfor være nødvendigt, at få ekstern rådgivning til disse opgaver. Dette er der for nuværende ikke anvist finansiering af.

Da spørgsmålet om opsætning af landvindmøller erfaringsmæssigt i andre kommuner har haft stor interesse fra borgerne, vil det have stor betydning for processen med at udarbejde et tematillæg til kommuneplanen om VE-anlæg i landområdet, hvorvidt spørgsmålet om landvindmøller indgår i det videre planlægningsarbejde. Administrationen beder derfor om, at der træffes særskilt beslutning om dette delemne.

Administrationen oplyser supplerende, at det uanset muligheden for opsætning af landvindmøller fortsat vil være muligt indenfor den gældende Kommuneplan 2021, at opsætte husstandsvindmøller med totalhøjde op til 25 m.

Denne sag behandles parallelt med sag om beslutning om udarbejdelse af tematillæg til Kommuneplan 2021 om udpegning af arealer til vedvarende energianlæg i landområdet.

## **Bevilling**

Til udarbejdelse af vind-ressourcekortlægning og udarbejdelse af visualiseringer er det indledningsvist estimeret, at der skal afsættes ca. 300.000 kr. til rådgiverhjælp. Ønsker arbejdet igangsat foreslås det at finansieringen optages til at indgå i budgetforhandlingerne.

## **Retsgrundlag**

Planloven § 11a stk. 5

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

Vindmøller understøtter følgende af FN's verdensmål:

- Mål 7, Bæredygtig energi
- Mål 12, Ansvarligt forbrug og produktion
- Mål 13, Klimaindsats

Vindmøller understøtter følgende pejlemærker i Byrådets arbejdsgrundlag:

- Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden

## **Kompetence**

Byrådet.

## **Kommunikation**

Beslattes det at udpege området mellem Vejenbrød og Hesselrød syd for Langstrup mose til landvindmøller på 150 m vil der i forbindelse med forhøringen forud for udarbejdelsen af tillægget til kommuneplan 2021 om VE anlæg

## **Indstilling**

1. At der træffes beslutning om, hvorvidt det skal indgå i arbejdet med tematillæg til Kommuneplan 2021 om VE anlæg i landområdet, at udpege området mellem Vejenbrød og Hesselrød syd for Langstrup mose til landvindmøller på 150 m.
2. At finansiering på 300.000 til rådgivning indgår i budgetforhandlingerne, hvis det beslattes at udpegning af arealer til landvindmøller indgår i arbejdet med tematillægget.
3. At det fortsat skal være muligt at opsætte husstandsvindmøller på op til 25 m når kommuneplantillægget udarbejdes.

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

Anbefaler administrationens indstilling, idet kommuneplantillægget baseres på vindmøller på mellem 125 og 150 meter.

# Punkt 47: Beslutning om udarbejdelse af tematillæg til Kommuneplan 2021 om udpegning af arealer til etablering af vedvarende energianlæg i landområdet

23/4572

## Beslutningstema

Det skal besluttes, hvorvidt udarbejdelse af tillæg til Kommuneplan 2021 om udpegning af arealer til etablering af vedvarende energianlæg i landområdet skal igangsættes.

## Sagsfremstilling og økonomi

Folketinget indgik i juni 2022 ”Klimaaftale om grøn strøm og varme 2022”, hvoraf det bl.a. fremgår, at den samlede elproduktion fra solenergi og landvind skal firdobles frem mod 2030. En sådan udbygning kræver, at en meget omfattende arealplanlægning falder på plads i de kommende år. Som en del af aftalen har staten i efteråret 2022 gennemført en screening med henblik på en national udpegning af 10-15 områder til etablering af store energiparker. Ingen af disse screenede placeringer er beliggende i Fredensborg Kommune. Kommunerne har fortsat hovedansvaret for at fremme planlægningen for øvrige VE-anlæg på kommunalt niveau i bl.a. kommuneplanlægningen og ved lokalplaner for konkrete projekter.

Fredensborg Byråd har med vedtagelsen af klimaplanen (DK2020) i september 2022 aftalt egne konkrete mål for reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen. Det overordnede mål er, at kommunen som geografisk område er klimaneutral senest i 2040, og at CO<sub>2</sub>-udledningerne er reduceret med mindst 75 pct. i 2030 i forhold til 1990. Klimaplanen fastsætter også et delmål om, at den lokale produktion af vedvarende energi stiger, så den kan dække mindst 10. pct. af elforbruget i kommunen i 2030.

I dag dækker solenergi ca. 2 pct. af elforbruget, mens der endnu ikke er opsat større vindmøller i kommunen. Det vil sige, at der som minimum skal ske en 5-dobling af produktionen af el fra vedvarende energi-anlæg indenfor kommunegrænsen. Dette tal tager ikke højde for, at varmeproduktion over de kommende år forventes at flytte fra gas og olie og til et øget elforbrug til varmepumper (såvel store varmepumper til fjernvarme og individuelle varmepumper). Det må derfor antages, at der kan blive behov for mere end en 5-dobling af elproduktionen fra VE-anlæg i kommunen for at nå målet om 10 pct.

Klimaplanen beskriver, hvordan der er brug for en målrettet indsats for, at tagarealerne i kommunen i stigende grad udnyttes til energiproduktion. Vedvarende energiproduktion i det omfang, der er nødvendigt, forudsætter dog også, at Fredensborg Kommune udpeger arealer i det åbne land, hvor der kan etableres og opsættes VE-anlæg. Ellers er det vanskeligt at se hvordan klimaplanens mål om elproduktion fra VE anlæg skal nås.

### Kommuneplanlægning for VE-anlæg

Kommuneplanen skal i henhold til Kommuneplankataloget (Planlovens § 11 a) indeholde retningslinjer for beliggenheden af tekniske anlæg, herunder til VE-anlæg, fx. solenergianlæg og vindmøller.

Den overordnede planlægning af områder til opstilling af VE-anlæg fastlægges enten i forbindelse med den almindelige revision af kommuneplanen, eller ved et tematillæg til kommuneplanen.

I forbindelse med Kommuneplan 2021 blev retningslinjer for opsætning af solceller på tagflader, solenergianlæg på terræn og for opsætning af husstandsmøller/mikromøller revideret. Udpegning af potentielt egnede områder til placering af store solenergianlæg i landområdet indgik ligeledes i forslag til Kommuneplan 2021, men arealerne blev udtaget ved den endelige vedtagelse af kommuneplanen, da byrådet besluttede at afvente forventede ændringer til Planloven med henblik på et senere tematillæg for VE-anlæg. Konkret besluttede byrådet følgende:

”At der fremlægges en sag om udarbejdelse af et kommuneplantillæg omhandlende udlæg af arealer i det åbne land til VE-anlæg, hvor blandt andet forventede ændringer til Planloven om udvidede planlægningsmuligheder kan implementeres hurtigst muligt. Det er forventningen, at der vil indgå undersøgelser af mulige placeringer af alle typer VE-anlæg og hvordan det kan indpasses det åbne land.”

Udpegning af områder til VE-anlæg i kommuneplanen er første planlægnings skridt til at understøtte en grøn omstilling af energiproduktionen i tråd med den nationale dagsorden og byrådets ambition på klimaområdet besluttet med DK2020-klimaplanen.

Ændring af Planloven

Ved byrådets beslutning om at udskyde planlægningen for VE-anlæg til et efterfølgende kommuneplantillæg om VE-anlæg var det en forudsætning, at der kom en forventet revision af Planloven, der gav udvidede muligheder for klimaprojekter i det åbne land. Denne revision blev udsat på grund af Folketingsvalget og først i februar 2023 er der fremsat et nyt lovforslag til ændring af Planloven, som skal fremme kommunernes muligheder på planområdet for at gennemføre en planlægning, der kan mindske udledningen af klimagasser, øge modstandsdygtigheden i forhold til klimaforandringer samt styrke natur og bæredygtighed.

Konkret skrives klima ind i Planlovens formålsbestemmelse på lige fod med de fire nuværende formål med Planloven: natur, miljø, vækst og udvikling. Den væsentligste konkrete ændring der foreslås med lovforslaget i sin nuværende form, er en ny mulighed for at planlægge for opstilling af solceller og vindmøller i såkaldte herregårds- og godslandskaber.

I kommuneplanen skal der udpeges landskaber med særlig landsskabsværdi, ”Værdifulde landskaber” og ”Større sammenhængende landskaber”, hvor landskabernes karakter skal beskyttes og friholdes for tekniske anlæg, byudvikling og spredt bebyggelse. Herregårds- og godslandskaber er en særlig kategori inden for ”Værdifulde landskaber”, som udpeges efter kriterier i henhold til den såkaldte ”Landskabskaraktermetode”. Fredensborg Kommune har ingen udpegninger til herregårds- og godslandskaber. Det nuværende forslag til ændring af Planloven giver derfor ikke umiddelbart Fredensborg Kommune nye muligheder for at bringe arealer i spil til planlægning for større VE-anlæg i det åbne land.

Hvorvidt planlovsændringen på sigt vil medføre ændrede muligheder, når det nye klimahensyn i Planloven implementeres, f.eks. i Fingerplan 2019, er der ikke meldt noget ud om endnu.

Hvad angår Transportkorridoren har Vejdirektoratet i april 2022 fremlagt ”Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig Ring 5 korridor”, som skal danne baggrund for Folketingets stillingtagen til en mulig reduktion af korridoren. Folketinget har dog endnu ikke forholdt sig hertil, men det fremgår af SVM-regeringsgrundlaget, at Folketingets partier skal indkaldes til drøftelser herom. Fingerplanens nuværende bestemmelser for Transportkorridoren betyder, at landzonearealer inden for korridoren skal friholdes for yderligere permanent bebyggelse og tekniske anlæg, bortset fra det, som er nødvendigt for driften af landbrugsejendomme. Større VE-anlæg til fælles energiforsyning kan, som reglerne er i dag, derfor ikke placeres inden for Transportkorridoren.

Administrationens anbefaling til indhold af tematillæg for VE-anlæg

Tematillægget foreslås afgrænset til at omhandle udpegninger af potentielt egnede områder til placering af store VE-anlæg, specifikt store solenergianlæg til el- eller varmeproduktion. Der henvises desuden til særskilt sag omhandlende planlægning for landvindmøller, som behandles parallelt med nærværende dagsorden.

Solenergi opdeles i to kategorier i tematillægget: Solceller til produktion af el, og solfangere/paneler til produktion af varmt vand til fjernvarme.

Store solcelleanlæg til elproduktion etableret i det åbne land skal som udgangspunkt have en vis størrelse for at være rentabel i etablerings- og driftsomkostninger. Better Energy oplyser fx, at det forudsætter et solcelleanlæg på mindst 10 hektar. Kortlægning og udpegning af potentielt egnede områder til store solcelleanlæg til el-produktion fokuseres derfor på arealer på mindst 10 hektar. Det kan oplyses at Aalborg Kommune i deres planlægning har udlagt et enkelt område til solceller på 800 ha.

Solfangeranlæg til fjernvarme-produktion kræver som udgangspunkt ikke nær så store arealer, som solcelleanlæg til el-produktion. Solfangeranlæg er modsat solcelleanlæg som udgangspunkt afhængig af en nær placering til forbruger/aftager af fjernvarmen, hvor det er muligt og nemt at tilkoble anlægget til det eksisterende varmforsyningsnet. Solfangeranlæg skal derfor placeres tæt på byområderne/varmforsyningsområderne, som skal forsynes. Kortlægning og udpegning af potentielt egnede områder til solfangere til fjernvarme-produktion fokuseres derfor på mere bynære arealer og arealer beliggende i byzone. Kortlægning skal endvidere forholde sig til Norfors udbygningsplaner for fjernvarme i Fredensborg Kommune.

Ved kortlægning af potentielt egnede områder benyttes derudover en række kriterier i form af statslige arealudpegninger (fx Natura 2000-områder, fredede områder, Fingerplanens grønne kiler og Transportkorridor) og kommunale udpegninger (fx. landskabsinteresser, naturinteresser og kulturmiljøer) som også efter en forventet revision af Planloven, vil forhindre en placering.

Planlægning for øvrige VE-anlæg

Siden Kommuneplan 2013 har det været en national interesse, at der i kommuneplaner udpeges områder til placering af fælles biogasanlæg baseret på husdyrgødning/gylle. I Fredensborg kommune er der umiddelbart ikke grundlag for planlægning af fælles biogasanlæg baseret på husdyrgødning/gylle, da der ikke er store husdyrhold med kvæg og svin i kommunen. Der er derfor heller ikke udpeget områder hertil. I den sammenhæng kan det oplyses, at hestegødning isoleret

set ikke er velegnet som biomasse til biogasproduktion – det vil i givet fald forudsætte, at hestegødningen blandes med anden biomasse, fx gylle fra grise og kvæg. Det er dog muligt, at omdanne hestegødning til biobrændsel til brug i fx. mindre gårdanlæg. Kommunen gav i 2019 tilladelse til et sådan mindre varmeproducerende gårdanlæg baseret på biobrændsel fra hestegødning, som dog siden er lukket igen.

Som byrådet er blevet orienteret om, pågår der planlægning af et nyt fælles kommunalt vandressourcecenter til rensning af spildevand. Som del af vandressourcecenteret planlægges produktion af grøn energi ved udnyttelse af varme fra spildevandet ved varmepumper og ved at omdanne spildevandsslammet til biogas. Beslutning om en mulig placering af vandressourcecenteret i Fredensborg Kommune er en selvstændig planlægningsproces og indgår derfor ikke i tematillæg for VE-anlæg. Mulige synergier mellem udpegning af potentielt egnede områder til VE-anlæg (fx. solceller) og et kommende vandressourcecenter, vil dog blive taget med i planlægningsarbejdet.

Byrådet har på møder i februar/marts behandlet opstartssag og kommissorium for Planstrategi 2036, hvor ét af temaerne er ”Grøn Energi – VE-anlæg”. Temaet vil have et bredt fokus på at understøtte mulighederne for grønne produktionsformer af strøm og varme. Planstrategien vil samtidig sætte fokus på arealressourcens anvendelse i landområdet, hvor ønsket om arealer til fx. store solenergianlæg vægtes i forhold til ønsket om øget skovrejsning og arealer til øget biodiversitet. Der vil være et tidsmæssigt sammenfald mellem tematillæg for VE-anlæg og planstrategien og processerne samt indhold skal derfor afstemmes.

Ligeledes pågår en selvstændig planlægning for arealer til etablering af mindre decentrale varmeanlæg til udbygning af fjernvarmen i Fredensborg Kommune i henhold til den nyligt vedtagne Varmeplan 2023-2028. Norfors planlægger konkret for et antal varmepumper og andre anlæg, som forudsættes etableret tæt på de byområder, som skal forsynes.

Som udgangspunkt skal energiforsyningsanlæg planlægges i områder udlagt til erhverv eller tekniske anlæg i byområdet. Energiforsyningsanlæg kan kun planlægges i landområdet, hvis der er en planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse herfor. Herunder hvis det arealmæssigt, miljømæssigt eller ved tekniske foranstaltninger ikke er muligt at indpasse i almindelige erhvervsområder eller byområder. Store solenergianlæg på terræn og store vindmøller er anlæg, der som udgangspunkt kun kan placeres i landområdet, mens fx. mindre varmepumper ofte er mulige at indpasses i byområdet.

Administrationens anbefaling til proces for tematillæg for VE-anlæg

Fase 1 – Indkaldelse af idéer, forslag til planlægningen

Kommunen skal gennemføre en foroffentlighedsfase, jf. planlovens § 23 c. Længden af foroffentlighedsfase er ikke fastsat i lovgivningen, men i praksis afsættes der fire ugers høring.

I foroffentlighedsfasen fremlægges den indledende kortlægning af potentielt egnede områder til opstilling af solenergianlæg (såkaldte hvide pletter), hvor der ikke er væsentlige overordnede lovgivnings- eller planmæssige bindinger, som forhindrer en placering.

Fase 2 – Dialog med lodsejere

Efter foroffentlighedsfasen indledes dialog med lodsejere med større arealer indenfor de afgrænsede potentielt egnede områder. Fokus vil være på afklaring af interessen for VE anlæg.

Fase 3 – Politisk stillingtagen til valg af områder til solenergianlæg

Der fremlægges en sag til politisk beslutning om hvilke områder, administrationen skal arbejdes videre med i tematillægget, blandt andet på baggrund af dialogen med lodsejere.

Fase 4 – Dialog med naboer

Der afholdes borgermøder og dialog med naboer til de områder, der er truffet beslutning om at gå videre med i videre arbejde med tematillægget.

Fase 5 – Udarbejdelse af tematillæg om VE-anlæg inklusiv miljøvurdering

Administrationen udarbejder tematillæg om VE-anlæg med tilhørende miljøvurdering. Tematillægget forelægges til politisk vedtagelse. Herefter udsendes det i 8 ugers obligatorisk offentlig høring, og der vil være mulighed for afholdelse af borgermøde under høringen.

## **Bevilling**

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser? (indstilling om at få midler til rådgiver).

## **Retsgrundlag**

Planloven § 11a stk. 5

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

Tematillæg for VE-anlæg understøtter følgende af FNs verdensmål:

- Mål 7, Bæredygtig energi
- Mål 12, Ansvarligt forbrug og produktion
- Mål 13, Klimaindsats

Tematillæg for VE-anlæg understøtter følgende pejlemærker i byrådets arbejdsgrundlag:

- Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden

## **Kompetence**

Byrådet

## **Indstilling**

1. At der træffes beslutning om igangsættelse af udarbejdelse af et tematillæg til Kommuneplan 2021 om VE-anlæg.
2. At tematillægget afgrænses til at omhandle udpegninger af potentielt egnede områder til placering af store solenergianlæg samt udmøntning af beslutning i sag om landvindmøller.
3. At udpegning af potentielt egnede områder til placering af store solcelleanlæg til el-produktion afgrænses til at omfatte arealer på mindst 10 hektar.
4. At udpegning af potentielt egnede områder til placering af solfangeranlæg til fjernvarme-produktion afgrænses til at omfatte mindre bynære arealer, hvor det er muligt og nemt at tilkoble anlægget til det eksisterende varmforsyningsnet.
5. At udarbejdelse af tematillægget følger administrationens anbefaling til proces (fase 1-5), som skitseret i sagsfremstillingen.

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

Anbefaler administrationens indstilling, idet udvalget ad punkt 3 bemærker, at der allerede nu vil kunne gives tilladelser til husstands anlæg efter konkret ansøgning og sagsbehandling.

## Punkt 48: Beslutning om prioritering af lokalplanarbejde

15/27416

### Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om prioriteringen af udarbejdelsen af nye lokalplaner.

### Sagsfremstilling og økonomi

I Fredensborg Kommune er der fortsat efterspørgsel på lokalplaner nødvendige for at kunne opføre nyt byggeri, ændre anvendelser og sikre tidssvarende plangrundlag. Efterspørgslen på lokalplaner nødvendiggør, at der løbende sker en prioritering af, hvilken rækkefølge lokalplanerne skal udarbejdes i. Plan, Trafik- og Klimaudvalget har ansvaret for at prioriterer arbejdet med lokalplaner.

Status på lokal- og planlægningsplanarbejdet

Der er fortsat et højt aktivitetsniveau for lokalplaner under udarbejdelse, hvor der lige nu er 10 lokalplaner under udarbejdelse. Se Bilag 2. Samtidig fortsætter byudviklingen af bymidteprojekterne i kommunens bysamfund og arbejdet med Planstrategi 2036 som en større planopgave der udarbejdes i hele 2023.

I gennem 2022 er der vedtaget 6 lokalplaner og Kommuneplan 2021. Flere af lokalplanerne har været strategisk vigtige lokalplaner for kommunens udvikling med bl.a. lokalplaner for Nivå Bymidtes 2. etape og for Cirkelhusgrunden i Kokkedal.

Det har også været nødvendigt siden udvalget sidst behandlede en sag med prioritering, ekstraordinært at fremme at igangsætte lokalplanarbejder for erhverv på Kromosevej og fjernvarme anlæg på Højvangen.

Prioriteringen af udarbejdelse af lokalplaner

Ved den seneste behandling af prioritering af arbejdet med lokalplaner blev det besluttet, at lokalplaner til nye daginstitutioner havde høj prioritet.

Der er sat lokalplan i gang for nye institutioner ved Lystholm, der fortsat afventer mere viden om det ønskede projekt. Derudover er det fortsat nødvendigt at prioritere udarbejdelse af lokalplaner i Kokkedal til daginstitutioner, der kan igangsættes når endelig lokalitet er afklaret.

Behovet for at tilvejebringe anlæg der kan producere vedvarende energi til udbygningen af fjernvarmenettet i kommunen er en ny opgave, der vil forudsætte at lokalplaner til nødvendige tekniske anlæg prioriteres. Det er allerede sket på Højvangen og det indgår også i lokalplanen for Kromosevej. Derudover forventes der fortsat at være behov for lokalplanlægning i Humlebæk og Fredensborg når lokaliteter og projekter er mere afklarede.

Lokalplan for vinterbadefaciliteter ved Bjerre Strand afventer fortsat, at projekt og økonomi godkendes i de respektive fagudvalg, så lokalplanen kan udarbejdes til et godkendt projekt.

Nye lokalplaner der optages på prioriteringslisten

I samarbejde med Norfors arbejdes der også på at finde egnede lokaliteter for energiproducerende anlæg der skal anvendes i produktion af fjernvarme i bysamfundene. I visse tilfælde er det forventningen, at det vil forudsætte en lokalplan, hvis anlægget skal etableres som det fx var tilfældet ved Højvangen i Fredensborg. Derfor indgår lokalplaner til dette som nye på lokalplanprioriteringslisten, men uden kendte adresser for nu.

Arbejdet med placering af det kommende vandressourcecenter vil også forudsætte et lokalplanarbejde når der træffes beslutning om lokalitet. Dette forventes først at blive aktuelt på lokalplan niveau fra 2024.

I Humlebæk er der to forslag til mindre lokalplaner der foreslås optages på prioriteringslisten.

Det ene omhandler ønsket om at etablere en sognegård tæt ved Humlebæk Kirke og den nuværende præstebolig. Da området ligger i umiddelbar tilknytning til det område hvor udvalget tidligere har prioriteret at udarbejde lokalplan for parkering til Louisiana er det muligt at slå de to lokalplaner samme til en samlet der kan løse flere planmæssige ting.

Det andet ønske omhandler en henvendelse fra DSB Ejendomme, der ønsker at sælge et mindre areal på Hejreskov alle til åben-lav boliger. Grunden ligger direkte op til Kystbanen og vil kunne bebygges med 3 åben-lave boliger på 800 m2 store grunde. Området skal overføres til byzone og er allerede udlagt til åben-lav i kommuneplanen så det vil forudsætte en lokalplan at realisere dem. I planlægningen vil støjforholdene blive vurderet nærmere.

Derudover indleder administrationen en dialog med grundejerforeninger i Kokkedal om behov og mulighed for lokalplan for ældrevilla områder ved Kokkedal station.

#### Rækkefølge ved prioritering

Prioriteringen af lokalplanarbejderne sker ved at beslutte hvilken rækkefølge administrationen skal påbegynde lokalplanerne i. Det vil herefter være administrationens ansvar løbende at fremlægge sager om opstart af den enkelte lokalplan til beslutning i Plan, Trafik- og Klimaudvalget. Sagerne vil fortsat blive taget fra den aktuelle prioriteringsliste. I enkelt tilfælde hvor der opstår noget uforudset med grundlaget for en ny lokalplan, eller at grundlaget ikke er helt på plads til en igangsættelse af én lokalplan der står for tur, tager administrationen den næste på prioriteringslisten. Plan, Trafik- og Klimaudvalget orienteres om dette i forbindelse med behandling af opstart af den aktuelle lokalplan.

#### Arbejdet med lokalplaner



Når administrationen arbejder med lokalplaner forudsætter det en række beslutninger i Plan, Trafik- og Klimaudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet. Plan, Trafik- og Klimaudvalget beslutter prioritering og igangsættelse af lokalplaner. Beslutningen af lokalplanforslag og beslutning om endelig vedtagelse sker udover i Plan, Trafik- og Klimaudvalget ofte også i Økonomiudvalget og Byrådet. Borgermødet, der afholdes sker i høringsperioden, er Plan, Trafik- og Klimaudvalget ansvarlig for.

Oversigt over politiske beslutninger i en lokalplans prioritering og udarbejdelse

Udvalget har også mulighed for at vælge at en lokalplanproces skal køre som det Fredensborg kalder en A, B eller C lokalplanproces. B og C lokalplaner er mere simple lokalplaner og lokalplantillæg, der kører med kortere høringsperioder og hvor administrationen delegeres beslutningskompetence i nogle af faserne.

#### Samarbejde med private om lokalplanarbejdet

Den prioritering af lokalplanarbejdet der arbejdes med forudsætter, at parter, der har anmodet om og skal realisere lokalplanerne, bidrager til lokalplanarbejdet med nødvendige analyser, tegninger, illustrationer mv. Det er derfor allerede forudsat i prioriteringen, at private deltager i arbejdet. Af den årsag vil det ikke aflaste administrationen yderligere, hvis private tilbyder at udarbejde lokalplanen som modydelse for at få deres lokalplan prioriteret.

#### Administrationens anbefaling

Administrationens anbefaler at der sker en prioritering af rækkefølgen for udarbejdelse af lokalplaner der fremgår af Bilag 1.

### Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

Lokalplanarbejder understøtter verdensmål 11. Bæredygtige byer og lokalsamfund.

### Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant.

### Kompetence

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

### Indstilling

1. At administrationen prioriterer arbejdet med lokalplaner i den rækkefølge der fremgår af bilag 1.

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

Godkender administrationens indstilling med følgende ændring af rækkefølgen ift. bilag 1, nr. 1 - 8:

- Nr. 7, tekniske anlæg til fjernvarmeproduktion bliver nr. 1.  
Nr. 1, daginstitutioner – Kokkedal bliver nr. 2.  
Nr. 2, Parkering, Louisiana Museum og sognegård bliver nr. 3.  
Nr. 3, Bjerre Strand – Vinterbadefaciliteter bliver nr. 4.  
Nr. 4, Almene boliger på Båstrupvej bliver nr. 5.  
Nr. 5, Boliger ved Sørup bliver nr. 6.  
Nr. 8, Grønholt landsby bevarende lokalplan bliver nr. 7.  
Nr. 6, Hejreskov Alle, Humlebæk bliver nr. 8.

Samlede ændringer fremgår desuden af nyt bilag 3.

## **Bilag**

Bilag 1 - Rækkefølge for udarbejdelse af lokalplaner April 2023.pdf

Bilag 2 - Igangværende lokalplanarbejder.pdf

Bilag 3 - Rækkefølge for udarbejdelse af lokalplaner April 2023 Rev PTK.pdf

# Punkt 49: Beslutning om endelig vedtagelse af Lokalplan H115 Humlebæk Bymidte, etape 1

23/4987

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om endelig vedtagelse af Lokalplan H115 Humlebæk Bymidte, etape 1 samt tillæg 2 til Kommuneplan 2021.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Byrådet besluttede på byrådsmødet den 19. december 2022, at vedtage Lokalplan H115 Humlebæk Bymidte, etape 1 samt tillæg 2 til Kommuneplan 2021 til offentlig fremlæggelse.

Lokalplanforslag og tillæg til kommuneplan er udarbejdet med henblik på, at muliggøre en realisering af 1. etape af den strategiske helhedsplan for Humlebæk Bymidte som Byrådet vedtog i oktober 2021.

### Lokalplanens formål

Lokalplanens formål er, at udmønte visioner i den strategiske helhedsplan om en aktiv, grøn og bæredygtig bydel i Humlebæk Bymidte.

I overensstemmelse med Kommuneplan 2021, Bolig-, Arkitektur- og Ejendomspolitikken samt kommuneplantillæg 2 muliggør lokalplanen en tættere bydel med byrum, grønne arealer og et blandet udbud af etageboliger, der kan imødekomme ønsket om blandede boligformer, som familieboliger, boliger egnede for seniorer, boliger til singler og bofællesskaber. Der vil fortsat være et udbud af dagligvarebutikker og butikker med udvalgsvarer. Lokalplanen omfatter også kommunens nuværende institutioner og bibliotek mod vest.

Lokalplanens bestemmelser fastlægger ny bebyggelses placering, omfang og udseende og beskriver det arkitektoniske kvalitetsniveau. Ligesom bydelens nye infrastruktur, grønne arealer og offentlige byrum fastlægges, og der sikres løsninger for bynatur og regnvandshåndtering.

### Borgermøde

Lokalplanforslag og tillæg til Kommuneplan 2021 har været i offentlig høring i perioden fra den 4. januar 2023 til den 1. marts 2023. Der er indkommet i alt 17 høringssvar.

Der er afholdt borgermøde om planforslagene i høringsperioden.

### Hovedtræk i høringssvar

I det følgende opsummeres hovedtrækkene i de fremsatte synspunkter fra høringssvarene. Gennemgang af høringssvarene fremgår af bilag 2, Høringsnotat, som indeholder et kommenteret resumé af alle høringssvarene. Derudover kan alle høringssvar læses i deres fulde længde i bilag 3, Alle høringssvar. Høringssvar der er relevante for bymidten generelt, men ikke for lokalplanen fremgår alene af høringssvarene.

### Trafik

I et enkelt høringssvar er der forslag om ny vejadgangsvej via Fredensborgvej til hele centerområdet, da det vil åbne mulighed for nye attraktive byggemuligheder langs Kirkeskov Allé. Andre høringssvar går på trafikale løsninger, der tilgodeser alle grupper af borgere både med hensyn til parkering, belægning, niveaufri adgang samt forhold der omhandler cykeladgang, -parkering og -sti.

### Byggeri og arkitektur

Der er et enkelte høringssvar, der går på at byggeriet er for højt og gårdrummene for små til det giver attraktive boliger. Omkring byggeriet i delområde D er det specifikt nævnt at byggeriet bør være maks. 1 etage, da det ligger højere end boligerne i Enebærhaven.

I et enkelt svar er der ønske om at indtænke turister i Humlebæk Bymidte.

### Affaldshåndtering

Der er høringssvar vedrørende håndtering af erhvervsaffald ved Irma og de eksisterende boliger.

### Bæredygtighed

Et enkelt høringssvar går på at der ikke bør fortættes, men det eksisterende center renoveres og bevares. Hvor flere andre svar går på, hvordan bydel kan blive mere bæredygtig.

Kommuneplantillæg – bilag IV-arter

Miljøstyrelsen er kommet med høringssvar vedrørende kommuneplantillæg og bilag IV-arter.

Administrationens bemærkninger

Mulig vejadgang direkte fra Fredensborgvej blev undersøgt i arbejdet med den strategiske helhedsplan. Det viste sig at rumme anlægstekniske dyre og komplicerede løsninger. Løsninger der ville skabe udfordringer for bylivet og muligheden for en sammenhængende bymidte. Byrådet besluttede i marts 2021, at der ikke skal etableres ny vejadgang til Humlebæk Bymidte, men alene etableres en parkeringskælder til de nye boliger i bymidten.

Med hensyn til tilgængelighed herunder antallet af parkeringspladser til handicapvogne, niveaufri adgang, tilgængelige belægninger mv. skal et kommende anlægsprojekt leve op til gældende regler om tilgængelighed for alle.

Der planlægges for en ny og fortættet bydel, hvor der er fokus på god infrastruktur til gående og cyklende samt indholdsrigt byrum, hvor bylivet kan folde sig ud. De eksisterende gang- og cykelstier nord og syd for centret bevares. Indretning af og tekstur i belægningen på de offentlige stræder bearbejdes så de signalerer færdsel for gående og cyklende.

For at leve op til parkeringsnormen for cykler anlægges der op mod 500 parkeringspladser til cykler indenfor lokalplanområdet. Der forventes en del dobbeltanvendelse mellem cykelparkering til butikker og boliger. Af pladsmæssige årsager er det prioriteret ikke at lave overdækkede cykelparkering i de offentlige og halvoffentlige byrum. Beskyttet cykelparkering sker i beboernes depotrum.

Med vedtagelsen af den strategiske helhedsplan for Humlebæk Bymidte er der lagt vægt på udviklingen af byrum, grønne arealer og nye boliger. Byggeriet i delområde A har reference til den klassiske karréstruktur. Klimaet i lejlighederne og gårdrummet er prioriteret og for at sikre lys og luft i gårdrum og lejlighederne er karréstrukturen brudt op i mindre stænger.

Når det gælder valg af materialer og farver, er der taget udgangspunkt i lyse gylden, varme grå eller sandfarvede nuancer, der binder byggeriet sammen med den eksisterende by og som har reference til landskabet omkring. Byggeriet er i delområde A og B primært 3 etager med udnyttet tagetage. Bebyggelsen vil fremstå i samme højde som Enebærhaven, der er 4 etager og ligger lidt lavere. I delområde D fastholdes den eksisterende mulighed for opførelse af byggeri i max 8 meter. Trods terrænforskel i forhold til Enebærhaven vil byggeriet ikke fremstå højere end Enebærhaven.

Nyt byggeri skal til enhver tid overholde Miljøstyrelsens vejledning til grænseværdier for trafikstøj og støj fra banen. Det vil også blive sikret i forbindelse med behandling af byggetilladelse.

Der etableres miljøstationer for boliger i den østlige og vestlige del af bycentret. Renovation til dagligvarebutikker vil fortsat være ved varegårdene. Ved Irma er varegården i bygningen og pga. manglende plads placeres affald ofte udenfor bygningen. Der åbnes mulighed for placering af et mindre skur syd for bygningen.

Bæredygtighed

Lokalplanområdet er stationsnært område. Det følger af kommuneplanen og den statslige Fingerplan 2019, at stationsnære områder skal udnyttes med bebyggelsesprocenter, der udnytter den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed med kollektiv trafik. Det betyder, at der generelt i de stationsnære områder kan og bør søges at planlægge for de højeste tætheder i et byområde og placere de funktioner der udløser mest trafik. Derved øges den potentielle andel af trafikanter, der vælger at anvende den kollektive trafik. I et helhedsperspektiv mindsker fortætning af bymidten også behovet for inddragelse af nye landområder til byformål.

Det er byggeri, hvor der er fokus på klima, natur og sundhed. Der er således indarbejdet bestemmelser, der sikre grønne bolignære udendørs opholdsrum og som gavner biodiversiteten, mikroklimaet, regnvandshåndteringen, oplevelsesværdien samt sikre god adgang til det omkring liggende landskab.

Administrationens indstilling til forslag til ændringer

Følgende ændringer indstilles på baggrund af de indsendte høringssvar og administrative rettelser.

Tilføjelse til eksisterende bestemmelse 5.20

Cykelparkering etableres med stativer med mulighed for at fastlåse cyklen.

Der skal samlet set etableres minimum 15 pladser til ladcykler i delområde A, C og B.

Bestemmelse 5.20 efter ny tilføjelse

Lokalplanen følger Fredensborg Kommunes Kommuneplan 2021's parkeringsnorm for cykelparkering.

Cykelparkeringen etableres som i princip vist på kortbilag 7. Cykelparkering etableres med stativer med mulighed for at fastlåse cyklen.

Der skal samlet set etableres minimum 15 pladser til ladebatter i delområde A, C og B.

Alle gårdrum friholdes for cykelparkering.

Tilføjes til 7.20

Syd for Humlebæk Center 27 (B3) kan der etableres et mindre skur til håndtering af affald fra erhvervsområdet i B3.

Bestemmelse 7.20 efter ny tilføjelse

Der kan ved den vestlige karré (A1) opsættes skur max 60 m<sup>2</sup> mod delområde D. Syd for Humlebæk Center 27 (B3) kan der etableres et mindre skur max 15 m<sup>2</sup> til håndtering af affald fra erhvervsområdet i B3. I de øvrige gård- og haverum i delområde A og B kan der ikke opføres skure.

Kommuneplantillæg

Der tilføjes et afsnit til redegørelsen for Kommuneplantillæg 2 om Natura 2000 og Habitatdirektivet, der er stillet som krav af Miljøstyrelsen, der ikke har andre bemærkninger.

Derudover foreslås desuden enkelte administrative tekniske ændringer.

## **Den samlede indstilling til ændringer fremgår af bilag 4, Forslag til ændringer.**

### **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Retsgrundlag**

Planloven, LBEK nr. 1157 af 1. juli 2020.

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

FN's verdensmål

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

Fremtidens Humlebæk Bymidte skal være inkluderende og bæredygtige. Det sker ved at inddrage lokalsamfundet i beslutningsprocesserne, ved at fortætte bymidten og sikre god tilgængelighed i byrum og til offentlig infrastruktur.

Byrådets arbejdsgrundlag

4. Bygninger og byrum skaber liv

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

8. Bæredygtighed og miljø – vejen frem

I Fremtidens Humlebæk Bymidte skal bygninger og byrum danne rammen om den gode, aktive og trygge hverdag for alle i alle aldre. Der skal tænkes bæredygtige løsninger ind i bygning og byrum, så fortætning af bymidten sker i samspil med udvikling af bynære grønne områder. Fremkommelighed til bymidstens mange funktioner og til offentlig transport prioriteres.

### **Kompetence**

Byrådet.

### **Kommunikation**

Lokalplan H115 Humlebæk Bymidte, etape 1 og tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2021 offentliggøres til endelig vedtagelse med en klagefrist på 4 uger.

### **Indstilling**

1. At lokalplan H115 vedtages med de foreslåede ændringer der fremgår af Bilag 4.
2. At tillæg nr. 2 til Kommuneplan 2021 vedtages, med de foreslåede ændringer der fremgår af Bilag 4.

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

Anbefaler administrationens indstilling med den tydeliggørelse, at områder, der er udlagt til byrum og grønne arealer ønsket indrettet til rekreativt ophold og brug for børnefamilier og seniorer.

## **Bilag**

Bilag 1, Lokalplanforslag H115 og KP tillæg 2

Bilag 2, Høringsnotat

Bilag 3, Alle hørings svar

Bilag 4, Samlet indstilling til ændringer

# Punkt 50: Beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan H116 Erhvervsområde ved Kromosevej

22/29126

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om vedtagelse af forslag til Lokalplan H116 Erhvervsområde ved Kromosevej, samt tillæg 3 til Kommuneplan 2021 til offentlig fremlæggelse.

## Sagsfremstilling og økonomi

### Baggrund

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget besluttede den 7. november 2022, at igangsætte udarbejdelsen af forslag til Lokalplan H116, samt tillæg 3 til Kommuneplan 2021, med henblik på at give udvidede muligheder for at udnytte den eksisterende byggeret på ejendommen Kromosevej 7 til at opføre nye erhvervsbygninger.

Lokalplan H116 Erhvervsområde ved Kromosevej, vil erstatte den eksisterende lokalplan H16 for Erhvervsområdet ved Bakkegårdsvej i Humlebæk, indenfor det nye lokalplanområde.

### Lokalplanens afgrænsning

Lokalplanområdet er beliggende i Humlebæk, syd for erhvervsområdet Bakkegårdsvej, der ligger på hjørnet mellem Hørsholmvej og Fredensborgvej. Mod vest afgrænses området af Kromosevej og mod syd dels af Kromosevej med stiforbindelse til Dageløkkevej. Området afgrænses mod øst af en stiforbindelse mellem Dageløkkevej og Håndværkerstien. Det samlede lokalplanområde udgør 67.208 m<sup>2</sup>.

### Lokalplanens indhold

Lokalplanforslaget giver mulighed for opførelse af erhvervsbebyggelse til lager formål, et energiproducerende anlæg til fjernvarme og en padeltennishal. Ligeledes skal lokalplanforslaget sikre, at støjgener fra de planlagte aktiviteter mindskes til nærmeste naboer.

Lokalplanforslaget fastlægger bestemmelser, der sikrer at ny bebyggelse disponeres og udformes under hensyntagen til områdets omgivelser, herunder særligt de nærliggende boliger.

Lokalplanforslaget udlægger arealer til færdsel og parkering, støjafskærmning, stier, belysning, beplantning og anlæg til håndtering af regnvand og miljøstationer.

### Omfang og placering

Lokalplanområdet inddeles i tre delområder, der henholdsvis rummer den eksisterende erhvervsbebyggelse og et energiproducerende anlæg til fjernvarme i delområde A, ny erhvervsbebyggelse i delområde B, samt ny erhvervsbebyggelse som padeltennishal i delområde C. For delområde A og C fastholdes den eksisterende miljøklasse 3 og for delområde B fastlægges miljøklassen til 5.

Lokalplanen giver mulighed for en samlet bebyggelsesprocent der omfatter eksisterende og nye bebyggelse på 42 %. De nye bygninger fordeles således, at der opføres et teknikhus af maksimalt 1.500 m<sup>2</sup>, én samlet lagerbygning på ca. 10.500 m<sup>2</sup> kvadratmeter og en padeltennishal på ca. 4.500 m<sup>2</sup>. Der kan højst bygges i 1-2 etager og i maksimalt 12 meters højde. De maksimale bygningshøjder er differentierede i de forskellige delområder.

Bebyggelsen skal i udtryk fremstå således, at der inden for lokalplanområdet opnås en samlet arkitektonisk helhed.

Forslag til Lokalplan H116 er vedlagt som bilag 1.

### Kommuneplan 2021

Forslag til Lokalplan H116 gør det muligt at anvende den eksisterende erhvervsgrund, Kromosevej 7 til at opføre nye erhvervsbygninger i op til 12 meters højde, i miljøklasse 3-5 og med en bebyggelsesprocent på 45. Disse anvendelser forudsætter et tillæg 3 til Kommuneplan 2021.

I det eksisterende rammeområde HE 01 er den maksimale bygningshøjde fastlagt til 8,5 meter, bebyggelsesprocenten er fastlagt til 40 og den maksimale miljøklasse er fastlagt til 2-4. Med kommuneplantillæg 3 ændres rammen så den maksimale bygningshøjde fastlægges til 12 meter, bebyggelsesprocenten fastlægges til 45 og miljøklassen fastlægges til 2-5, herunder 3-5 indenfor lokalplanområdet.

Forslag til Kommuneplantillæg 3 til Kommuneplan 2021 er vedlagt som bilag 2.

### Miljøscreening

Der er foretaget en screening af lokalplanforslaget efter Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Se bilag 3. Det er vurderet, at det i henhold til lovens § 8, stk. 2 ikke er nødvendigt at foretage en egentlig miljøvurdering af planforslagene, idet de alene fastlægger anvendelsen af et mindre område på lokalt plan og ikke antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, da:

- Områdets nuværende primære funktioner og anvendelse er erhverv. Det ændres ikke med de nye planforslag.
- Bebyggelsen ikke vil have en sandsynlig eller væsentlig miljøbelastning på arealet.

### Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### Retsgrundlag

Planloven, LBEK nr. 1157 af 1. Juli 2020.

### FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

FN's verdensmål nr.: 8. Anstændige jobs og økonomisk vækst.

Byrådets arbejdsgrundlag nr.: 7. Oplevelser og erhverv som udviklingsmotor.

### Evaluerings af CO2-effekt af politisk beslutning

Ikke relevant.

### Kompetence

Byrådet.

### Kommunikation

Forudsat at forslag til Lokalplan H116 og Kommuneplantillæg 3 godkendes, sendes de i 8 ugers offentlig høring. Lokalplanforslaget og kommuneplantillægget offentliggøres på kommunens hjemmeside.

### Indstilling

1. At forslag til Lokalplan H116 Erhvervsområde ved Kromosevej, samt tillæg 3 til Kommuneplan 2021 vedtages til offentlig fremlæggelse i 8 uger.
2. At der ikke udarbejdes miljøvurdering af lokalplanforslaget.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

### Bilag

Bilag 1 - Lokalplanforslag H116.pdf

Bilag 2 - Kommuneplantillæg nr. 3.pdf

Bilag 3 - Screening for miljøvurdering af planer (bilag 1) + kortbilag

# Punkt 51: Beslutning om tilsagn om medfinansiering til +Way for buslinje 150S

21/27796

## Beslutningstema

Beslutning om tilsagn til at modtage støtte fra Trafikstyrelsens pulje til forbedringer af busfremkommeligheden for linje 150s på Usserød Kongevej.

## Sagsfremstilling og økonomi

Fredensborg kommune har fået bevilget tilskud fra Trafikstyrelsens pulje til busfremkommelighed. Tilskuddet er på 6 mio. kr. og er øremærket 50% pct. medfinansiering af busprioritering for buslinje 150S som +Way på Usserød Kongevej. Det samlede projekt er beregnet til at koste 12 mio. kr. For at realisere projektet skal Fredensborg kommune bidrage med tilsvarende 6 mio. kr.

Der er ikke afsat særskilte midler i kommunens budget til medfinansieringen. Trafikstyrelsen har, efter at de har meddelt støtte til projektet, ønsket kommunens tilsagn om modtagelse og egenfinansiering i april 2023. Det er således nødvendigt, på nuværende tidspunkt, at afklare kommunens vilje til at realisere projektet for at kunne give Trafikstyrelsen en tilbagemelding i forhold til tilsagn.

### Baggrund for projektet

Baggrunden for projektet er Movia og Regionens foranalyse om mulighederne for BRT og +Way på buslinje 105 S. BRT står for Bus Rapid Transit og er et koncept, hvor busserne kører i sit eget trace med en fysisk adskillelse mellem busbanen og de øvrige kørebaner. +Way er et mere fleksibelt koncept, hvor adskillelsen mellem busbanen og de øvrige kørebaner kan ske ved afmærkning og hvor busser og biler på strækninger kan køre i samme spor. For 150S' vedkommende er +Way det mest realistiske koncept ud fra trafikmængde, kompleksitet og rentabilitet.

Foranalysen af +Way peger på, at følgende tiltag bør gennemføres i Fredensborg Kommune for at forbedre fremkommeligheden på linje 150s:

1. Sidelagte busbaner på Usserød Kongevej
2. Busprioritering igennem den kommende lysregulering i krydset ved Christianshusvej
3. Sidelagte busbaner på Egedalsvej

Den del, der er søgt og modtaget støtte til, er strækningen fra Christianshusvej til og med krydset Egedalsvej/Usserød Kongevej (indkørslen til rådhuset). Forventet tidsplan er; projektering i 2023 – 2024 og anlæggelse fra 2025. Projektet skal koordineres med Format-projektet, som finansierer etablering af signalanlæg i krydset ved Christianshusvej som en del af en udbygningsaftale. Projektet vil også forbedre fremkommeligheden for linje 353, 354 og 375R som kører ad samme rute som linje 150s.

### Tidligere behandling af sagen

Udvalget behandlede den 10. august 2022 en sag om muligheden for tilskud fra puljen til projektet. Udvalget besluttede på mødet, at administrationen skulle søge om 50 pct. medfinansiering af +Way på Usserød Kongevej uagtet der ikke var disponeret kommunale midler til medfinansieringen. Det fremgik af sagen at ansøgning til puljen ikke ville være bindende, og at kommunen kan trække sig tilbage, hvis der ikke kan findes kommunale midler til medfinansieringen af projektet. Administrationen orienterede udvalget, på mødet den 6. marts 2023, om at kommunen var bevilget tilskud på 6 mio. kr.

### Tilsagn om at modtage midlerne

Fredensborg kommune skal som nævnt give tilsagn om at man vil modtage midlerne fra puljen. Fristen herfor er den 14. april. Hvis der er forventning om at prioritere midler til projektet, foreslår administrationen at kommune meddeler tilsagn til puljen. Hvis det allerede nu er forventningen, at kommunen ikke vil prioritere midler til projektet, foreslår administrationen at kommunen meddeler at man ikke ønsker at modtage midlerne. Det giver styrelsen mulighed for at disponere puljemidlerne til anden side. Et tilsagn er ikke bindende på nuværende tidspunkt, og der vil være mulighed for at aflyse projektet senere.

### Effekt og anbefaling

Anlæggelsen af +Way projektet vil dels udligne den tidsforlængelse som et signalreguleret kryds ved Format-projektet vil have for busserne og dels forbedre fremkommeligheden i gennemsnit med 30 sekunder pr. busafgang. Det er umiddelbart en lille forbedring, men skal ses i kombination med øvrige fremkommelighedstiltag på strækningen, som vil kunne give mærkbare forbedringer for de rejsende. Der er dog ikke andre kommuner der pt. har planer om at lave forbedringer for ruten, og der er ikke andre kommuner der pt. har søgt Fremkommelighedspuljen om midler.

Administrationen har vanskeligt ved at komme med en klar anbefaling af nytteværdien ved den samlede udgift på 12 mio. kr. (6 mio. kr. for kommunen) i forhold til den beskrevne fremkommelighedsforbedring. Den forholdsvis lave nytteværdi er af grundende til at puljen støtter projekter af denne type.

Det er en forudsætning for realisering af projektet, at der etableres signalanlæg i krydset ved Christianshusvej. Administrationen ved ikke, hvornår det konkret sker, da Format-projektet pt. blandt andet afventer lokalplanarbejde i Hørsholm kommune.

Indsatsen foreslås finansieret ved omdisponering af anlægsbudgettet for vejvedligeholdelse.

## **Bevilling**

Sagen har pt. ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

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

Projektet understøtter FNs Verdensmål 9 og 11 om hhv. Industri, innovation og Infrastruktur og Bæredygtige byer og lokalsamfund.

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

Der er ikke regnet konkret CO2 effekt af projektet. Projektet skønnes dog, at bidrage til reduktion i CO2-udledningen, da formålet er at øge fremkommeligheden og rejsehastigheden for den kollektive trafik.

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Indstilling**

1. At udvalget tager stilling til om Fredensborg kommune skal give tilsagn om at modtage støtte til projektet.

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

Godkender, at Fredensborg Kommune giver tilsagn om at modtage støtte til projektet.

Sagen oversendes til budgetforhandlingerne.

# Punkt 52: Beslutning om reovering af overkørsler i chaussesten

22/15454

## Beslutningstema

Beslutning om principper for fremadrettet reovering af chaussestenoverkørsler samt finansiering af reoveringerne.

## Sagsfremstilling og økonomi

Princip for udformning af overkørsler i kommunen

I T-kryds kan den tilstødende vej udformes med afvigende belægning op mod krydset for, at markere overkørslen til den gennemgående vej. Belægningsskiftet anvendes typisk steder, hvor den tilstødende vej har begrænset trafik og angiver at den tilsluttede vej har ubetinget vigepligt.

Fredensborg kommune arbejder ud fra det princip, at; hvis der er fortov og/eller cykelsti på den gennemgående vej, så fortsættes disse igennem krydset. De markeres med et niveauspring mellem kørebanerne på den gennemgående vej og sidevejen, således at der bliver en naturlig fartnedsættelse for bilerne.

Hvis der hverken er fortov eller cykelsti markeres overkørslen alene med et belægningsskift eller med hjattænder. Der kan eventuelt være et mindre niveauspring i belægningsskiftet.

Overkørsler med chaussesten

Fredensborg kommune har en del overkørsler i boligområder, hvor der hverken er cykelsti eller fortov, og hvor overgangen mellem sidevejen og den gennemgående vej er markeret med et belægningsskift udført i chaussesten. Chaussestenoverkørslerne er typisk anlagt ved udbygningen af bolig- og bycenterområder og er med til at give områderne karakter.

Mange af disse overkørsler er præget af løse chaussesten, hvilket resulterer i huller i belægningen og dermed dårlig kørselskomfort for trafikanterne og risiko for person- og tingsskader ved passage af de løse eller manglende belægningssten.

Nordsjællands Park og Vej (NSPV) har ansvaret for vedligeholdelse af de brolagte overkørsler på offentlige veje. Når NSPV bliver opmærksomme på løse sten i overkørslerne fjernes disse og hullerne fyldes med asfalt eller stenene sættes på plads hvis muligt. NSPV vurderer, at en sådan partiel reetablering af de løse sten i overkørslerne ikke vil resultere i en varig løsning på problemerne, i og med at årsagen til problemet er overkørslernes alder og den større tunge trafikbelastning årene frem. Derfor er der behov for at reovere flere af de eksisterende overkørsler.

Igangværende og kommende reoveringsbehov

I budget 2022 var der afsat 1,5 mio.kr. af anlægsbudgettet til reovering af overkørsler. De blev anvendt til total reovering af 11 chaussestenoverkørsler i boligområder og 3 overkørsler i industriområder med asfalt med granitstenskant. Indenfor driftsbudgettet blev der yderligere reoveret 5 overkørsler.

NSPV har ved besigtigelse vurderet, at der er ca. 15 overkørsler der fremadrettet har brug for total reovering (i 2023) samt, at der herefter vil skulle totalreoveres 2-4 overkørsler om året. Behovet er dog meget afhængig af vintervejret.

NSPV vurderer at det nuværende driftsbudget kan finansiere det mindre løbende vedligehold af eksisterende overkørsler samt total reovering af 2-4 overkørsler årligt.

I budgettet for 2023 er der afsat 1,0 mio. kr. på anlægsbudgettet til reovering af overkørsler.

Jf. budgetaftalen Budgetaftale 2023 – 2026 (pkt. 7.6) ønskes ”afdækket idéer til, hvordan større og mindre vedligeholdelsesopgaver kan effektiviseres og gøres mere miljøvenlige og mindre omkostningskrævende. Det gælder f.eks. chaussestens overkørsler, der kan omlægges til asfalt.”

En alternativ løsning til chaussesten er reovering af overkørslerne med asfalt med granitstenskant eller med betonsten (f.eks. SF-sten).

Nedenfor er angivet priser samt fordele og ulemper ved de forskellige løsninger:

Løsning og pris	Fordele	Ulemper
Chaussesten 150.000- 180.000 kr. /stk.	Holdbarhed ca. 30 år. Bæredygtig da granitsten kan genbruges i høj grad. Er æstetisk på linje med øvrige elementer i granit, f.eks. revirer, kantsten, heller. Sammenhæng i visuelt udtryk hvis en/få overkørsler renoveres i et område med flere chaussestens overkørsler.	50% dyrere i anlægspris Svær at reparerer ved løsrevne sten eller ledningsgravning*
Asfalt m. granitkant 100.000- 120.000kr./stk.	Pris Nem at reparerer ved huller og gravninger. Er æstetisk på linje med øvrige elementer i granit, f.eks. revirer, kantsten, heller.	Holdbarhed ca. 20 år Mindre bæredygtig da asfalt skal bortskaffes. Mindre sammenhæng i visuelt udtryk hvis en/få overkørsler renoveres i et område med flere chaussestens overkørsler.
Betonsten 100.000- 120.000 kr./stk.	Pris Holdbarhed ca. 25 år	Mindre bæredygtig da betonsten skal bortskaffes. Svær at reparerer ved løsrevne sten eller ledningsgravning*. Er ikke på linje æstetisk med øvrige elementer i granit, f.eks. revirer, kantsten, heller. Ingen sammenhæng i visuelt udtryk hvis en/få overkørsler renoveres i et område med flere chaussestens overkørsler.

\*Ved renovering af chaussestenoverkørsler tages der højde for i gravetilladelsen at der i eventuelle efterfølgende ledningsarbejder ikke graves i overkørslen.

Det ses at betonkantsten og asfalt umiddelbart er de billigste løsninger, men levetiden for disse to løsninger er kortere end løsningen med granit. Ses der således over en ca. 60 års periode vil chaussesten og asfalt koste det samme og være billigere end beton. Da chaussesten er mere bæredygtige og samtidig har den største æstetiske værdi, foreslås de nuværende overkørsler i chaussesten bibeholdt og renoveres som sådan. Ved stor trafikbelastning som for eksempel i industriområder udformes overkørslerne i asfalt med granitkant.

#### Økonomi

Hvis efterslæbet for de ca. 15 overkørsler skal indhentes i 2023 vil det alt efter udformningsmetode koste:

Chaussesten: 150.000 kr.-180.000 x 15 stk. i alt 2,3 – 2,7 mio. kr.

Asfalt med granitstenskant: 100.000 kr.-120.000 x 15 stk. i alt 1,5 – 1,8 mio. kr.

Betonsten: 100.000 kr.-120.000 x 15 stk. i alt 1,5 – 1,8 mio. kr.

På anlægsbudgettet er der i 2023 afsat en anlægsbevilling på 6,0 mio. kr. til ”Øget vedligeholdelse af veje og stier”. I baggrundsmaterialet til den politiske behandling af budgettet, var oplyst forslag til anvendelsen af de 6,0 mio. kr. Herunder ovennævnte 1,0 mio. kr. til overkørsler, samt blandt andet 1,0 mio. kr. til renovering af revirer og 2,4 mio. kr. renovering af fortove.

NSPV foreslår at de manglende midler til renovering af overkørsler finansieres inden for den afsatte anlægsbevilling, ved at omprioritere indsatsen med; en mindre indsats på chaussestensrevirer og fortove. Konsekvensen vil være, at efterslæbet kun delvist indhentes på disse områder.

Det er administrationens vurdering, at omprioriteringen sker inden for rammerne af formålet med bevillingen.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

## **Kompetence**

Plan- Trafik- og Klimaudvalget.

## **Indstilling**

1. At chaussésestenoverkørsler, hvor der ikke er cykelsti, fremover renoveres med chaussésesten
2. At finansiering af renovering af overkørsler håndteres ved at NSPV omprioriterer indsatsen inden for anlægsmidlerne afsat til "Øget vedligeholdelse af veje og stier" i 2023, som beskrevet i sagen.

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

Godkender administrationens indstillinger 1 og 2, idet finansiering ikke må ske på bekostning af indsatsen på fortove og stier.

# Punkt 53: Beslutning om revision af Mobilitet- og infrastrukturpolitik og Bolig-, arkitektur og ejendoms politik

23/1854

## Beslutningstema

Der skal træffes beslutning om Mobilitet- og infrastrukturpolitikken og Bolig-, arkitektur og ejendoms politikken.

## Sagsfremstilling og økonomi

Byrådet vedtog endeligt december 2022 det nye arbejdsgrundlag og de otte tilknyttede pejlemærker.

På denne baggrund skal Byrådets politikker revideres.

Udvalget er fagudvalg for to af byrådets 8 eksisterende politikker;

- Mobilitet- og infrastrukturpolitikken og
- Bolig-, arkitektur og ejendoms politikken.

Ved udvalgets møde 3. oktober 2022 blev det vedtaget at administrationen skal sikre en involvering hvor relevante interessenter inddrages mhp. at få deres input til en revision af politikkerne og at der skal gennemføres en høring inden udvalget april 2023 skal godkende den reviderede politik forud for byrådsmødet i juni 2023.

Administrationen har haft de revidere politikker til udtalelser hos følgende interessenter:

- Seniorrådet
- Klimarådet
- Grønt Råd
- Handicaprådet
- Erhvervsrådet

Der er modtaget bidrag fra Seniorrådet, Klimarådet og Grønt Råd. Høringssvarene og administrationens bemærkninger hertil fremgår af bilag til sagen.

### Mobilitet- og infrastrukturpolitikken

Det er administrationens vurdering, at størstedelen af bemærkningerne vedrører forhold som allerede er omfattet af politikken, og indikerer et ønske om, at fremhæve eller konkretisere særlige politikpunkter. Det er administrationens opfattelse at de enkelte politikpunkter i Mobilitets- og Infrastrukturpolitikken ikke er prioriteret med mindre andet fremgår af teksten, og at høringssvarene der vedrører dette derfor ikke giver anledning til at ændre på teksten. Desuden er det administrationens opfattelse at politikken ikke nødvendigvis skal være konkret på alle punkter, men rummer mulighed udarbejdelse af mere konkrete strategier og handlingsplaner.

Enkelte bemærkninger har givet anledning til at justere eller tilføje i teksten. Derudover har administrationen lavet en række mindre redaktionelle justeringer i teksten.

### Bolig-, arkitektur og ejendoms politikken

De bidrag der er modtaget til Bolig-, arkitektur og ejendoms politikken, har administrationen vurderet enten falder ind under beskrivelser der allerede er i politikken eller også at der er tale om emner der ikke som sådan skal adresseres så præcist i byrådets politik. De vil i stedet kunne håndteres som konkrete handlinger, der knytter sig til en implementering af politikken. De indgivne input og administrationens bemærkninger fremgår af bilag.

Der er konkret afgivet input om at man bør omskrive politikken så seniorboliger og kommunens ældrepolitik får sit eget afsnit. Seniorboliger og boliger til ældre fremgår allerede af politikken, men ikke som en selvstændigt afsnit. En revision af politikken der indfører særskilte afsnit om udvalgte boliggrupper vil forudsætte, at der tages stilling til hvordan Byrådet vil beskrive politikken på de områder der omhandler boliger til de øvrige samfundsgrupper også, hvorfor administrationen ikke på baggrund af de modtagne input indledningsvist har kunne indstille et forslag om revision af dette.

På baggrund af de modtagne input er der udarbejdet reviderede politikker der er vedlagt som bilag til sagen.

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

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

FN's verdensmål:

4. Kvalitetsuddannelse

8. Anstændige jobs og økonomisk vækst

Byrådets arbejdsgrundlag:

7. Oplevelser og erhverv som udviklingsmotor

## **Kompetence**

Byrådet.

Sagen behandles i Plan-, Trafik- og Klimaudvalget forud for Byrådets behandling i juni måned, hvor alle reviderede politikker for perioden 2023-2026 behandles.

## **Indstilling**

1. At vedtage reviderede Mobilitet- og infrastrukturpolitik og Bolig-, arkitektur og ejendoms politik

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

Godkender administrationens indstilling, med enkelte indholdsmæssige bemærkninger, bl.a. fra indkomne høringssvar.

## **Bilag**

Bolig 1 Arkitektur og Ejendoms pol\_udkast til rev\_070223.pdf

Bilag 2 Mobilitetspolitik revideret

Bilag 3 Bemærkninger til Bolig, Arkitektur- og Ejendoms politik.pdf

Bilag 4 Bemærkninger til høringssvar til mobilitet

# Punkt 54: Beslutning om finansiering af energitjek i 2023

22/6121

## Beslutningstema

Beslutning om finansiering af gratis energitjek til husejere og skitseforslag til boligkvarterer i lyset af ekstraordinær stor interesse fra husejere i 2023.

## Sagsfremstilling og økonomi

Tilbuddet om gratis energitjek til husejere i Fredensborg Kommune er blevet stadig mere populært. Det seneste år har efterspørgslen på energitjek overgået tidligere niveauer. Det har betydet, at budgettet for indsatsen i 2023 er overskredet. Der er også interesse for det supplerende tilbud om energirådgivning til boligsammenslutninger.

Denne sag giver en status på tilbuddene og forslag til håndtering af udgifterne hertil.

### Status på indsatsen

Der findes ca. 13.500 enfamiliehuse i Fredensborg Kommune. Alle ejere har siden 2015 fået tilbud om et gratis energitjek. Alle grundejerforeninger har fået tilbud om først en analyse af forslag til energibesparelser og efterfølgende tilbud om at få udarbejdet skitseforslag for fælles varmeløsninger baseret på vedvarende energi. En oversigt over energitjek og udgifter fremgår af Tabel 1.

Tabel 1. Opgørelse over energitjek i perioden 2015-2022

År	Antal energitjek		Budget, kr.	
	Parcelhuse	Sammen-slutninger	Parcelhuse	Sammen-slutninger
2015-16	82	0	175.000	0
2017	498	7	700.000	250.000
2018	192	7	350.000	250.000
2019	90	3	225.000	150.000
2020	169	1	275.000	50.000
2021	198	3	365.000	150.000
2022	200	5	450.000	220.000
Total	1.429	26	2.265.000	1.070.000

### Individuelle energitjek

Siden 2022 er der sket en markant stigning i efterspørgslen som følge af fluktuerende energipriser, kombineret med udmeldingerne om planerne for udrulning af fjernvarme i kommunen. Derfor blev det i efteråret 2022 besluttet at målrette tilbuddet til "husejere med fossil opvarmning, som enten bor i et område helt uden for Norfors' udrulningsområde eller i et af de områder, der ifølge planen "ikke får fjernvarme i nærmeste fremtid"". Dermed sikres det, at ressourcerne fokuseres der, hvor der kan forventes den største CO2-effekt, og hvor husejerne har størst behov for at blive hjulpet til en alternativ, grøn varmekilde. Der blev desuden afsat ekstra midler til energitjek i 2022 fra puljen til klimasikringstiltag.

Der er gennemført 200 energitjek fra januar 2022 til 1. marts 2023, svarende til de 400.000 kr., der er afsat til indsatsen. Der er 80 ekstra på venteliste pr. 1. marts 2023, og det forventes, at der vil være mindst 100 på venteliste ved udgangen af april 2023. I så fald vil udgifterne overstige budgettet med 200.000 kr.

Tabel 2. Forventet antal individuelle energitjek og udgifter

Antal	Udgifter i 2023
-------	-----------------

Gennemførte energitjek (1. jan. 2022-1. marts 2023)	200	400.000 kr.
På venteliste 1. marts 2023	80	160.000 kr.
Estimerede ekstra tilmeldinger og udgifter, hvis tilbud stoppes ved udgangen af april 2023	20	40.000 kr.
I alt (ved stop ultimo april 2023)	300	600.000 kr.
Estimerede ekstra tilmeldinger og udgifter, hvis tilbud stoppes 1. juli 2023	150	300.000 kr.
I alt (ved stop 1. juli 2023)	430	860.000 kr.
Estimerede ekstra tilmeldinger og udgifter ved udgangen af 2023	250	500.000 kr.
I alt ved udgangen af 2023	530	1.060.000 kr.

Det anbefales, at tilbuddet om individuelle energitjek stoppes med udgangen af april 2023, og at der allokeres 200.000 kr. til indsatsen fra den dedikerede pulje til klimasikringstiltag vedtaget som del af budgetforhandlingerne 2022-2025.

Hvis tilbuddet fortsættes, estimerer administrationen, at der den 1. juli 2023 vil være 150 ekstra tilmeldinger i forhold til 1. marts 2023 eller 250 ekstra tilmeldinger ved udgangen af året. De økonomiske konsekvenser heraf fremgår af Tabel 2.

#### Skitseforslag til boligkvarterer

I budgettet er der afsat midler til at tilbyde skitseforslag for varmforsyning til 5 boligkvarterer. Der er allerede indgået aftaler med 5 foreninger, så årets afsatte ressourcer er allokeret, men der er stadig efterspørgsel på tilbuddet blandt boligkvarterer.

Det anbefales, at der allokeres ekstra ressourcer til 4 ekstra skitseforslag, svarende til ca. 150.000 kr., som findes ved at allokere midler i den dedikerede pulje til klimasikringstiltag vedtaget som del af budgetforhandlingerne 2022-2025.

#### Indsatsen efter 2023

Hvis anbefalingerne følges vil over 10 pct. af samtlige huse i Fredensborg Kommune have fået et individuelt energitjek med tilhørende rapport med anbefalinger. Hertil kommer mindst lige så mange huse, der har fået "fælles anbefalinger" via anbefalinger til grundejerforeninger. På lignende vis vil 15-20 boligkvarterer have modtaget et skitseforslag til en alternativ varmforsyning til gas og traditionel fjernvarme.

Administrationen fremlægge sag om prioritering af midlerne fra 2024. Der forventes at være brug for initiativer i forhold til indsatsen for en fremskyndet omstilling af varmforsyning. I tråd med DK2020-klimaplanen vil det også være hensigtsmæssigt at styrke indsatsen i forhold til samarbejde med borgere og virksomheder om transport, cirkulær økonomi og bæredygtigt forbrug.

#### Økonomi

Sagen vil kræve en ekstra allokering af midler på 350.000 kr. (200.000 kr. til individuelle energitjek og 150.000 kr. til skitseforslag til boligforeninger). Midlerne foreslås finansieret fra puljen til klimasikringstiltag, vedtaget som del af budgetforhandlingerne 2022-2025. Korrektionerne af bevillingerne foreslås medtaget i den kommende budgetrevision.

### Bevilling

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet disse medtages til den kommende budgetrevision.

## FN's Verdensmål og Byrådets arbejdsgrundlag

### Byrådets arbejdsgrundlag

8. Natur, miljø og bæredygtighed er fremtiden

#### FN's verdensmål

6. Rent vand og sanitet

7. Bæredygtig energi

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

12. Ansvarligt forbrug og produktion

13. Klimaindsats  
17. Partnerskaber for handling

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

## **Kommunikation**

Borgerne orienteres via lokal presse og kommunens hjemmeside om, at tilbud om gratis energitjek stoppes. Det vil blive meddelt på den dag, hvor tilbuddet ophører.

## **Indstilling**

1. At tilbud om gratis energitjek til husejere stoppes med udgangen af april måned 2023.
2. At der allokeres 200.000 kr. til energitjek til husejere i 2023 fra puljen til klimasikringstiltag, vedtaget som del af budgetforhandlingerne 2022-2025.
3. At der allokeres 150.000 kr. til skitseforslag for varmforsyning til boligkvarterer i 2023 fra puljen til klimasikringstiltag, vedtaget som del af budgetforhandlingerne 2022-2025.

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

Godkender administrationens indstillinger 1, 2 og 3.

Udvalget noterer sig, at ordningen med energitjek er meget populær, og ønsker derfor forelagt en sag om en fremadrettet ordning for energitjek, herunder muligheder for brugerfinansiering.

# Punkt 55: Godkendelse af anlægsregnskab - Adgangsvej til nyt plejecenter i Humlebæk

23/1669

## Beslutningstema

Godkendelse af anlægsregnskab for ”Adgangsvej til nyt plejecenter i Humlebæk”.

## Sagsfremstilling og økonomi

Midlerne er anvendt til etablering af ny forbindelsesvej fra Boserupvej til det nye plejecenter, Skovgården, i Humlebæk. Hovedparten af midlerne er anvendt til anlæg af en bro over Langebjergstien, for at sikre konfliktfri krydsning mellem de lette trafikanter og bilerne til plejecenteret. Adgangsvejen og broen er forberedt til at kunne anvendes som en af flere kommende forbindelser en eventuel udbygning af Humlebæk syd.

Regnskab for anlægsprojektet fremgår af tabellen herunder.

Beløb i hele kr.	Samlet
Bevilling, udgifter	5.402.000
Bevilling, indtægter	0
Bevilling	5.402.000
Udgifter	5.402.358
Indtægter	0
Netto	5.402.358
Løn	0
Lønandel	0,0%
Mer/mindreforbrug	358

Som det fremgår af tabellen udviser anlægsprojektet et merforbrug på 358 kr., hvilket blev håndteret i forbindelse med budgetrevision pr. 31. marts 2022, da anlægsprojektet blev afsluttet.

Hovedparten af anlægsbevillingen blev anvendt i 2017-2019. Med beslutning i sagen kan anlægskontoen lukkes.

## Bevilling

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet afvigelsen blev medtaget i forbindelse med budgetrevision pr. 31. marts 2022.

## Retsgrundlag

Kommunens håndbog for økonomistyring.

## Kompetence

Byrådet

## Indstilling

1. At anlægsregnskabet godkendes.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

# Punkt 56: Godkendelse af anlægsregnskab - Dige nord for Nivå Havn

23/1669

## Beslutningstema

Godkendelse af anlægsregnskab for ”Dige nord for Nivå Havn”.

## Sagsfremstilling og økonomi

Midlerne er anvendt til etablering af diget mellem Nivå Havn og søen ved Laveskov Villaby nord for. Nivå Havn er etableret i den midterste af tre lergrave, og er nu adskilt fra den nordlige sø ved et dige og en offentlig sti. Etablering af diget med spunsvæg er sikring mod oversvømmelse af den nordlige sø som konsekvens af opstuvning i Nivå Havn. Etablering af diget blev sat som betingelse fra Kystdirektoratet for at opnå tilladelse til kystbeskyttelse mod Øresund.

Regnskab for anlægsprojektet fremgår af tabellen herunder.

Beløb i hele kr.	Samlet
Bevilling, udgifter	2.854.000
Bevilling, indtægter	0
Bevilling	2.854.000
Udgifter	2.844.473
Indtægter	0
Netto	2.844.473
Løn	100.062
Lønandel	3,5%
Mer/mindreforbrug	-9.527

Som det fremgår af tabellen udviser anlægsprojektet et mindre forbrug på 9.527 kr. Anlægsprojektet blev afsluttet i forbindelse med budgetrevision pr. 31. marts 2022, og mindre forbruget blev dermed flyttet til anlægsprojekt ”Kystbeskyttelse genopretning af efterslæb”.

Hovedparten af anlægsbevillingen blev anvendt i anlægsperioden 2016-2018. Med beslutning i sagen kan anlægskontoen lukkes.

## Bevilling

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet afvigelsen blev medtaget i forbindelse med budgetrevision pr. 31. marts 2022.

## Retsgrundlag

Kommunens håndbog for økonomistyring.

## Kompetence

Byrådet

## **Indstilling**

1. At anlægsregnskabet godkendes.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

# Punkt 57: Godkendelse af anlægsregnskab - Fremtidens Nivå Bymidte

23/1669

## Beslutningstema

Godkendelse af anlægsregnskab for "Fremtidens Nivå Bymidte".

## Sagsfremstilling og økonomi

Midlerne er anvendt til byudviklingsprojekt i Nivå Bymidte i perioden februar 2018 til december 2022. Projektudviklingen er sket i samarbejde med fonden Realdania og lokale aktører. Overordnet er projektet afviklet i tre faser:

1. Analyser samt Program- og bylivsstrategi
2. Strategisk helhedsplan og aftaler med aktører
3. Lokalplanlægning og forankring af plan i udvikling af Generationernes Hus

Byrådet har i 2022 vedtaget den sidste af to lokalplaner for bymidtens udvikling i tråd med den strategiske helhedsplan. Byrådet har i budgettet afsat anlægsmidler til Infrastruktur samt til Generationernes Hus. Projektet var en forløber for Nivå Bymidte projektet, hvor der blev udviklet en strategisk byudviklingsplan og arbejdet med midlertidighed og særlig borgerinddragelses aktiviteter. Projektet blev støttet af Realdania med 2 mio. kr.

Ved afslutningen af projektet er der anvendt en lidt højere andel til løn end de 10 pct., som maksimalt kan bruges jf. Håndbogen om Økonomistyring. Medtager man den eksterne støtte på 2 mio. kr. i den samlede budgetsum, der beregnes løn af, udgør andelen til løn dog mindre end 10 pct. Da projektet er et rent udviklings og rådgivningsprojekt, er det helt forventeligt, at lønandelen er høj i denne type projekt.

Regnskab for anlægsprojektet fremgår af tabellen herunder.

Beløb i hele kr.	Samlet
Bevilling, udgifter	5.675.000
Bevilling, indtægter	-2.375.000
Bevilling	3.300.000
Udgifter	5.621.156
Indtægter	-2.322.872
Netto	3.298.284
Løn	507.000
Lønandel	15,4%
Mer/mindreforbrug	-1.716

Som det fremgår af tabellen udviser anlægsprojektet et mindreforbrug på 1.716 kr., som bliver tilført kassen i forbindelse med overførselssagen. Overførselssagen behandles i Økonomiudvalget mandag d. 20. marts og i Byrådet mandag d. 27. marts.

Hovedparten af anlægsbevillingen blev anvendt i anlægsperioden 2018-2020, samt 2022. Med beslutning i sagen kan anlægskontoen lukkes.

## **Bevilling**

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet afvigelsen bliver medtaget i forbindelse med overførselssagen.

## **Retsgrundlag**

Kommunens håndbog for økonomistyring.

## **Kompetence**

Byrådet

## **Indstilling**

1. At anlægsregnskabet godkendes.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

# Punkt 58: Godkendelse af anlægsregnskab - Sivegade, Humlebæk fiskeleje

23/1669

## Beslutningstema

Godkendelse af anlægsregnskab for "Sivegade, Humlebæk fiskeleje".

## Sagsfremstilling og økonomi

Midlerne er anvendt til anlæg af trafikal løsning på Gammel Strandvej igennem Humlebæk fiskerleje. Beboerne på strækningen har i mange år følt sig plaget af trafik og parkering til Louisiana. Det blev derfor politisk vedtaget, at der skulle laves en løsning som reducerer trafik, hastighed og parkering på strækningen, og der blev afsat midler hertil. Projektet blev tilrettelagt sammen med beboerne på strækningen. Strækningen er nu ombygget og i brug. Administrationen har evalueret projektet som er blevet godt modtaget og i store hele har opfyldt kriterierne.

Regnskab for anlægsprojektet fremgår af tabellen herunder.

Beløb i hele kr.	Samlet
Bevilling, udgifter	2.406.000
Bevilling, indtægter	0
Bevilling	2.406.000
Udgifter	2.405.533
Indtægter	0
Netto	2.405.533
Løn	198.475
Lønandel	8,2%
Mer/mindreforbrug	-467

Som det fremgår af tabellen udviser anlægsprojektet et mindreforbrug på 467 kr., hvilket blev håndteret i forbindelse med budgetrevision pr. 31. marts 2022, da anlægsprojektet blev afsluttet.

Hovedparten af anlægsbevillingen blev anvendt i anlægsperioden 2019-2021. Med beslutning i sagen kan anlægskontoen lukkes.

## Bevilling

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet afvigelsen blev medtaget i forbindelse med budgetrevision pr. 31. marts 2022.

## Retsgrundlag

Kommunens håndbog for økonomistyring.

## Kompetence

Byrådet

## Indstilling

1. At anlægsregnskabet godkendes.

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

Anbefaler administrationens indstilling.

# Punkt 59: Orientering om resultater af handleplan for grøn mobilitet

23/3796

## Beslutningstema

Orientering om de foreløbige resultater af handlingsplan for grøn mobilitet 2020-2022.

## Sagsfremstilling og økonomi

Den 21. december 2020 vedtog Byrådet handlingsplanen Grøn Mobilitet i Fredensborg Kommune 2020-2022, jf. sagsnummer 20/49408. Handlingsplanen for grøn mobilitet samlede eksisterende indsatser, målsætninger og fremtidige handlinger under tre indsatsområder:

- Kommunal finansieret transport
- Persontransport og transportvaner
- Infrastruktur og byudvikling

Handlingsplanens aktiviteter og målsætninger er båret videre over i Fredensborg Kommunes nye helhedsorienteret DK2020-klimaplan, som blev vedtaget i september 2022. Indeværende sag giver en status på de foreløbige resultater af de indsatser, som blev opstartet med Handlingsplan for Grøn Mobilitet.

I bilag 1 gives det fulde overblik over alle indsatserne i planen, hvor status for indsatsens gennemførelse og de foreløbige resultater for hver indsats oplyses. De samlede resultater redegøres for herunder, og der gives et overblik over målopnåelsen for planen.

Status på, og resultater af indsatser

Handlingsplanen for Grøn Mobilitet 2020-2022 indeholder 30 konkrete indsatser. Status er, at:

- 16 indsatser er implementeret
- 9 indsatser er undervejs
- 5 indsatser er udgået

Coronapandemien (februar 2020-februar 2022) har haft stor betydning for handlemulighederne i perioden og har betydet, at nogle projekter er udgået eller er blevet forsinkede.

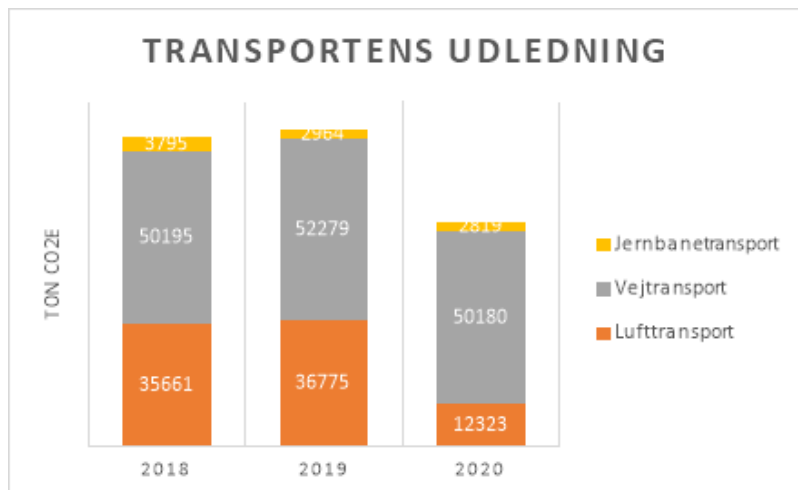
Samlet har indsatserne opnået en dokumenteret CO<sub>2</sub>-besparelse på 473,6 ton. Det skal dog bemærkes, at det blot er fire af indsatserne, hvor CO<sub>2</sub>-effekten kan opgøres, se mere i bilag 1.

Status på målsætninger i handlingsplanen

Det overordnede mål i Handlingsplanen er at bidrage til den regionale målsætning om en fossilfri transportsektor i 2050.

Under handlingsplanens udarbejdelse var de nyeste tal på transportsektorens udledning i Fredensborg Kommune fra 2018. Her udgjorde transporten fra fly, veje og jernbane 48 % af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i kommunen. Siden da er Energi- og CO<sub>2</sub>-regnskabet, som udarbejdes af Energistyrelsen, blevet opdateret med tal fra 2019 og 2020. I 2019 udgjorde transporten fra fly, veje og jernbane 52 % af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i Fredensborg Kommune. Udledningerne var steget med 2000 ton fra 2018 til 2019. Det skyldtes primært, at kørslen på vejene stiger. I 2020 udgjorde transporten 39 % af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i Fredensborg Kommune. Det drastiske fald i udledningerne skyldtes nedlukningen under Coronapandemien og særligt reduktionen i flytrafikken, se figur 1.

Figur 1 Transportsektorens andel af den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i Fredensborg Kommune



Kilde: Energi & CO2-regnskabet for Fredensborg Kommune, Energistyrelsen.

Der forventes på landsplan, at kørslen fortsat vil stige frem til 2030, hvor omkring 20 pct. flere biler vil være på vejene i forhold til 2019, hvis der ikke sker ændringer i rammer og adfærd på transportområdet.

Det er derfor fortsat vigtigt at arbejde intensivt med at reducere udledninger fra transportsektoren. Nedenfor gøres status på udvalgte mål i Handlingsplanen, som Fredensborg Kommune fortsat vil arbejde for at indfri, blandt andet ved at implementere kommunens nye klimaplan.

#### Kommunalt finansieret transport

Handlingsplanen opstiller en række delmål for den transport, Fredensborg Kommune finansierer som følge af kommunens aktiviteter. Det overordnede mål er at;

> I 2025 skal 50 pct. af den kommunalt finansierede transport være drevet af grønne drivmidler og i 2035 skal 90 pct. være fossilfri.

Omstillingen af kommunens offentlige busser sker i takt med, at busdriften genudbydes, og det sætter begrænsninger for, hvor hurtigt den grønne omstilling kan finde sted. Det forventes, at ca. 30 % af busdriften i Fredensborg Kommune er klimaneutral ultimo 2023. Fredensborg Kommune regner med at kunne nå målet i 2030, da alle buslinjer skal udbydes inden da (indsats 1.8 i klimaplanen).

Udover arbejdet på at omstille Fredensborg Kommunes busdrift forventes det, at 26 % af de kommunale varebestillinger bliver leveret med elbil ultimo 2023 (indsats 1.16 i klimaplanen).

Ved udgangen af 2022 var 19 % af kommunens bilpark elbiler. I årene 2021-2022 er der købt eller leaset 8 elbiler og 12 fossile biler i Fredensborg Kommune. Indkøbet af 28 elbiler til hjemmeplejen, som blev bevilget med budgetforhandlingerne i 2020, er blevet forsinket, se mere i bilag 1. Fredensborg Kommune indgik ved udgangen af 2020 en aftale med Regeringen om at "alle nyindkøbte kommunale personbiler og varebiler som udgangspunkt skal drives af el." Der kan dispenseres for bestemmelsen, hvis merprisen eller "total cost of ownership" overstiger 20%, eller der ikke findes en elbil, som kan dække de krav, som er stillet til bilens brug. I 2023 sættes et øget fokus på, hvordan institutionerne kan hjælpes på vej med at indkøbe elbiler, således at det fremover ikke er 60 % af de nyindkøbte biler, som er fossile (indsats 1.15 i klimaplanen).

#### Grønne transportvaner

Fredensborg Kommune arbejder for at øge andelen af grøn transport til arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter i kommunens geografi og har nedenstående mål for fordelingen;

> I 2030 skal andelen af ture på cykel være steget til 17 pct., ture i kollektiv transport til 26 pct., gang til 19 pct. mens ture i bil kun skal udgøre 38 pct. af det samlede antal ture i kommunen.

Coronapandemien har påvirket transportvanerne i perioden for Handleplanen. De overordnede tendenser viser, at den kollektive trafik har mistet passagerer under og efter pandemien. Det forventes at tage 5 år, før antallet af passagerer er på det samme niveau, som før pandemien ramte. Faldet i rejste kilometer i tog er særligt markant med 27% færre rejste km i perioden 2016-2021.

I perioden 2016-2021 er det overordnede billede dog en uændret andel af bilture i Fredensborg Kommune, hvor 59 % af alle ture i kommunen køres i bil. Cyklens andel er faldet til 13 % af det samlede antal ture i perioden 2016-2021, mens

andelen er gåture er steget til at udgøre 20 % af det samlede antal ture i kommunen i den samme tidsperiode. Den kollektive transport udgør kun 8 % af alle ture.

Der er derfor endnu lang vej til at nå målene, særligt for den kollektive transports andel af turene. Handleplanens indsatser, med f.eks. at udlåne elcykler, har vist, at man ikke kommer let til at ændre transportadfærd. Det tager tid at lære noget nyt at kende, og derfor vil Fredensborg Kommune også i fremtiden arbejde med testforløb som et værktøj til at ændre vaner (indsats 1.1 i klimaplanen).

Planlægning som understøtter grønne transportvalg

I Handleplanen er der opsat en række delmål for at forbedre infrastrukturen for grønne transportformer, som at;

> Et sammenhængende cykelstinet skal få flere til at vælge cyklen. Tilfredsheden med omfanget af nettet skal være steget til 81 pct. i 2025.

I 2022 var 75 % tilfredse med omfanget af cykelstinet. Ligesom antallet af cykelture har tilfredsheden været faldende siden 2016. I perioden for Handlingsplanen er der opsat cykelskilte i de fire bysamfund, og den nationale cykelpulje er ansøgt 2 gange, til opgradering af en strækning langs Supercykelsti Espergærde-Holte ruten, dog uden at få tildelt midler. Derudover er der i 2022 lavet en opgradering på Fredensborg Station for at forbedre forholdene for cyklister til stationen i Fredensborg By. En sammenhængende cykelinfrastruktur vil være et fortsat indsatsområde i en kommende cykelstrategi for Fredensborg Kommune (indsats 1.6 i klimaplanen).

Erfaringer og videre skridt

De ovenstående mål er alle løftet videre ind i arbejdet med at implementere Fredensborg Kommunes nye klimaplan.

Målet om en fossilfri transportsektor i 2050 er dog blevet erstattet af målet om, at transportsektoren er klimaneutral senest i 2040.

Fredensborg Kommunes klimaplan bygger videre på erfaringerne fra arbejdet med at implementere handleplan for grøn mobilitet. Mange af projekterne, som er startet med Handleplan for grøn mobilitet, er fortsat i gang med at blive implementeret og evalueret. For eksempel vil evalueringer fra opgradering af stoppesteder og stationer de næste år give os et indblik i effekten af forskellige fysiske tiltag. Denne viden skal bl.a. tages med ind i en kommende cykelstrategi for Fredensborg Kommune.

Der vil fremover gives en årlig status på implementeringen af klimaplanen, og her vil udvalget blive orienteret om fremgangen i projekter og målopfyldelsen.

## **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

FN's verdensmål

9. Industri, Innovation og Infrastruktur

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

12. Ansvarligt forbrug og produktion

13. Klimaindsatsen

17. Partnerskaber for handling

## **Kompetence**

Plan-, Trafik og Klimaudvalget.

## **Kommunikation**

Handlingsplanens initiativer er blevet kommunikeret eksternt via pressemeddelelser, sociale medier, e-boks og ved hjælp af samarbejdspartnere ude i lokalsamfundet.

Den interne kommunikation er i høj grad gået hånd i hånd med udarbejdelse af DK2020 Klimaplanen, hvor medarbejdere er blevet informeret og inddraget på tværs af organisationen.

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

### **Bilag**

Bilag 1. Status og resultater.pdf

## Punkt 60: Orientering om status på A6

22/1130

### Beslutningstema

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

### Sagsfremstilling og økonomi

A6 er en statsvej

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

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

Modulvogntog på A6

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

Analysen af trafikken på A6

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

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

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

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

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

Scenarier

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

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

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

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

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

#### Trafikgruppens forslag

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

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

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

#### Midler afsat til A6

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

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

#### Sagsbehandling siden den 2. februar 2022

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

Sagsbehandling siden den 7. marts 2022

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

Sagsbehandling siden den 4. april 2022

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

Sagsbehandling siden den 4. maj 2022

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

Sagsbehandling siden den 31. maj 2022

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

#### Sagsbehandling siden 10. august 2022

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

#### Sagsbehandling siden 7. september 2022

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

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

•

Sagsbehandling siden 3. oktober 2022

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

Sagsbehandling siden 7. november 2022

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

Sagsbehandling siden 29. november 2022

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

Sagsbehandling siden 2. februar 2023

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

Sagsbehandling siden den 3. marts 2023

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

## **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje  
Færdselsloven

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

6. Det skal være nemt og sikkert at komme frem

## **FNs verdensmål**

11. Bæredygtige byer og lokalsamfund

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

Sagen skal ikke evalueres.

## **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

## **Elektroniske bilag**

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

## **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

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

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

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

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

Orienteringen tages til efterretning.

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

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

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

Orienteringen tages til efterretning.

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

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

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

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

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

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

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

Orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning.

Formandskabets orientering om møde med Vejgruppen tages tillige til efterretning.

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

## **Bilag**

Vurdering\_trafikanalyser\_juli\_2022.pdf

## **Punkt 61: Orientering per 11. april 2023**

21/32095

### **Beslutningstema**

Der gives en orientering om diverse sager

### **Sagsfremstilling og økonomi**

Billetautomater i Lokaltog udfases

Movias bestyrelse har 10. marts besluttet, at den nuværende service med mulighed for køb enkeltbilletter i en billetautomat inde i Lokaltogs tog i Nordsjælland ophører til sommer 2023. Billetautomaterne fulgte med togene, da de blev leveret i 2006-2007. Alle automater er jævnlige blevet serviceret, men billetautomaterne er udtjente, og Lokaltog kan ikke længere få reservedele. Kunderne skal i stedet benytte Rejsekort, købe billet via DOT app'en, SMS eller benytte Movias betjente salgsteder på strækningerne. Der er udarbejdet en kommunikationsplan i samarbejde med Lokaltog A/S.

Status på forsøg med lokale hastighedsgrænser.

Projektet med lokale hastighedsgrænser på 40 km/t i kommunens landsbyer er gennemgået med politiet og sendt til bemærkning i landsbylaugene i de landsbyer som har et sådant og direkte til beboere i de øvrige landsbyer. Der har været positive tilkendegivelser og enkelte bemærkning som i muligt omfang er indarbejdet i projekterne. Anlægsfasen forventet fortsat påbegyndt i forår/sommer 2023.

### **Bevilling**

Ikke relevant

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

Ikke relevant

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

Ikke relevant

### **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget

### **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.
- 2.

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

Orienteringen tages til efterretning.

## **Punkt 62: Sager behandlet på lukket møde den 11. april 2023**

22/2524

### **Sagsfremstilling og økonomi**

4. Godkendelse af dagsordenen - Lukket
5. Myndighedsbehandling - Lukket
6. Digitalt underskriftsblad den 11. april 2023 - Lukket

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

4. Godkendelse af dagsordenen – Lukket  
Dagsordenen godkendt.
5. Myndighedsbehandling – Lukket  
Godkender administrationens indstilling.
6. Digitalt underskriftsblad den 11. april 2023 – Lukket  
Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

## **Punkt 63: Sager på vej per 11. april 2023**

21/32099

### **Beslutningstema**

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

### **Sagsfremstilling og økonomi**

Følgende sager forventes behandlet på kommende udvalgs møder:

Maj

- Lokalplan for Drosselvænget

Senere

- Opfølgning på arbejde med forslag til lokalplan for Ullerødgård
- Status på lokalplanarbejde for den tidligere Stark ejendom i Nivå
- Mobilmast ansøgning v Fasanvænget i Kokkedal hhv v Sørup i Fredensborg By
- Mulighed for solceller på kommunale tage og reglerne om selskabsdannelse
- Kystbanen
- Evaluering af CO2-vurdering af sager

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

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

### **Bevilling**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Kompetence**

Plan-, Trafik- og Klimaudvalget.

### **Indstilling**

1. At orienteringen tages til efterretning.

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

Orienteringen tages til efterretning med tilføjelse af sag om plan for udbygning af ladeinfrastruktur på kommunale ejendomme ifm. ladestanderbekendtgørelsen.

Lokalplaner og nedlæggelse af §14-forbud.

## **Punkt 64: Digitalt underskriftsblad den 11. april 2023**

21/30654

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

Godkendt med digitalt underskriftsblad. Vedhæftet som bilag.

#### **Bilag**

Godkendelsesark fra Plan-, Trafik- og Klimaudvalget den 11. april 2023.pdf