

# **REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 08-05-2019**

**Mødedato** Onsdag d. 08. maj 2019 kl. 08:30

**Mødested** Seglet

**Mødedeltagere** Dan Riise, Mie Lausten, Özgen Yücel, Lars Ole Skovgaard  
Larsen, Peter Langer

## Indholdsfortegnelse

Arkitekturpolitik - godkendelse af indhold og opbygning.....	3
Lokalplan 433 - for Markedspladsen i Hillerød - forslag til offentlig fremlæggelse.....	5
Lokalplan 440 for Frederiksborg Gymnasium og HF og Frederiksborg Byskole - behandling af høri	8
Fase II-analyse af sporombygning af Hillerød Station, orientering.....	10
ATP, etablering af nyt p-areal langs Kongens Vænge på vejnetet.....	12
Nye muligheder for parkering i Hillerød.....	13
Bortfald af tilskud til busfremkommelighed i Hillerød by.....	16
Regulativ for gågaderne og Torvet - høring.....	17
Trafiksanering Nødebo - beslutning om videre forløb nr. 2.....	19
Ullerød Nord - Etape 3 valg af stier.....	21
Status på flytning af Brødeskov Station.....	22
Favrholm - fortsat planlægning - anlægsbevilling.....	23
Status for byggesager og byggesagsgebyrer.....	24
Planklagenævnets afgørelse om opførelse af skur på Ravnsbjergvej - orientering.....	26
Udviklingsmål 2020 - Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	27
Budget 2020-2023, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	28
Udmøntningsplan 2019 - 2022.....	29
Favrholm stationsområde - navngivning.....	31
Vejnavne i det nye Frederiksbro-boligområde.....	33
Ændring af vejnavnet Foss Allé til Nils Foss Allé.....	34
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	35

# Punkt 1: Arkitekturpolitik - godkendelse af indhold og opbygning

18/4248

## Indstilling

Direktionen indstiller til, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender forslag til struktur til arkitekturpolitikken.

## Sagsfremstilling

I henhold til procesplanen godkendt af Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 6. marts 2019, fremsættes her forslag til indhold og opbygning til den kommende Arkitekturpolitik for Hillerød Kommune. Strukturen vil blive gennemgået på Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets møde den 8. maj 2019, hvor der også vil blive vist foreløbige eksempler på afsnit.

Forslag til indhold og opbygning er udarbejdet med afsæt i temaerne fra den afsluttede spørgeskemaundersøgelse og med input fra eksterne fagkonsulenter samt interne fagpersoner fra forvaltningen. Desuden er der indarbejdet idéer fra temamøde for fagfolk (fagforum) afholdt 11. april 2019.

Opbygningen forholder sig til arkitekturen i kommunen gennem 3. overordnede skalatrin:

- Landskabet – den landskabelige skala
- Byer og kulturmiljøer – byens skala
- Pejlemærker for god arkitektur – bygningens skala.

Denne opbygning er valgt for at udarbejde en politik, som favner arkitekturen i Hillerød Kommune i bred forstand – fra landskab til bygningsdetalje. Temaer fra spørgeskemaundersøgelsen er indarbejdet under kapitlet ”pejlemærker for god arkitektur”. Dette er gjort, for at have en tydelig rød tråd fra borgerinddragelse til arkitekturpolitik, således at borgerne kan se deres idéer afspejlet i det færdige resultat.

Strukturen består af 5. kapitler:

### Kapitel 1 - Intro

Kapitlet har til formål at indvie læseren i baggrunden for at udarbejde en arkitekturpolitik. Hvorfor udarbejde en arkitekturpolitik? Hvad er visionen og formålet? Hvordan skal politikken læses? (læsevejledning) Hvordan er politikken udarbejdet? (metode og proces).

### Kapitel 2 – Landskabet

Kapitlet har til formål at fortælle om det særlige ved Hillerød Kommunes varierede landskab. Landskabet og det grønne er en central del af kommunens DNA og det er derfor en vigtig del i målet om en arkitekturpolitik som repræsenterer hele kommunen. Hvilke landskabelige oplevelsesværdier skal vi styrke og bevare i kommunen? Hvordan bygger vi bedst i landskabet således at arkitekturen understøtter de landskabelige værdier?

### Kapitel 3 – Byer og Kulturmiljøer

Kapitlet har til formål at beskrive de særlige by-strukturer og kulturmiljøer som findes omkring i kommunens byer. Hvilke bymæssige sammenhænge skal vi bevare og styrke? Hvordan ser vi, at bysamfundene skal udvikle sig i fremtiden? Hvad skal man som bygherre være særligt opmærksom på i den enkelte by? I kapitlet deles Hillerød by op i mindre dele med udviklingsmål for hver del, mens kommunens mindre byzonebyer hver beskrives med fokus på kulturmiljøer og særlige arkitektoniske kendetegn. Særlige kulturmiljøer i de øvrige landsbyer nævnes også i dette kapitel. I processen med at klarlægge kulturmiljøer og særlige by-kendetegn inddrages de respektive lokalråd og Nordsjællands Museum.

Som en del af kapitlet, indgår der essays fra landskabsarkitekterne Per Stahlschmidt og Annemarie Lund samt arkitekt Lars Autrup. Disse essays skal omhandle kommunes kulturmiljøer set med udenforstående øjne, og de skal italesætte vigtigheden i at værne om vores arkitektoniske kulturarv samtidig med, at vi udvikler os.

### Kapitel 4 – Pejlemærker for god arkitektur

Kapitlet har til formål at komme ned i bygningens skala, og se på relationen mellem by og bygning. Hvad prioriterer Hillerød Kommune, når det kommer til god arkitektur? Hvad skal bygherre være særligt opmærksom på? Til at svare på dette er der udviklet en række arkitektoniske pejlemærker med afsæt i dilemmaerne fra spørgeskemaundersøgelsen.

Der tænkes at arbejde med følgende pejlemærker:

Pejlemærke 1: Nybyggeri skal give noget tilbage til byen  
Byggeri skal give noget tilbage til byen (kantzoner, altaner)  
Pejlemærke 2: Den tætte by og den åbne by  
Hvad er tæt byggeri? Hvor kan vi bygge tæt og hvor prioriterer vi det åbne?  
Pejlemærke 3: Skala, tilpasning og byggeri i højden  
Hvad er højt? Hvad er tilpasset? Hvor kan der bygges i højden og hvor kan der ikke?  
Pejlemærke 4: Kulturarv og bevaringsværdig arkitektur  
Hvad vurderer vi ud fra? Og hvad prioriterer vi?  
Pejlemærke 5: Nybyggeri som forholder sig til omgivelserne  
Hvor kan der bygges med kontrast og hvor viderefører vi den eksisterende arkitektur?  
Pejlemærke 6: Bæredygtigt byggeri og morgendagens forandringer  
Hvordan vil kommunen arbejde med bæredygtigt byggeri?  
Pejlemærke 7: Infrastruktur og arkitektur  
Hvordan skal infrastruktur og arkitektur spille sammen for at skabe en bedre by?  
Pejlemærke 8: Hillerød som grøn kommune  
Hvordan kan vi understøtte at Hillerød er en kommune i det grønne?

Disse pejlemærker skal ses som dynamiske, hvor nye kan tilføjes med tiden, og gamle kan revideres så det passer til fremtidige forhold.

## Kapitel 5. Det videre arbejde

Kapitlet har til formål at beskrive kommunens videre arbejde med arkitekturen. Hvad vil Hillerød Kommune forpligte sig på for at fremme god arkitektur? Hvilke krav vil Hillerød Kommune stille som myndighed? Hvilke handlemuligheder har man som bygherre og borger? Som resultat af arkitekturpolitikken ønsker vi et arkitektonisk screeningskema, som kan bruges i dialogen mellem forvaltning, bygherrer og borgere. Screeningskemaet skal fungere som en opsummering af pointerne fra arkitekturpolitikken, kogt ned til nogle få sider.

Uddybende bemærkninger om de arkitektoniske essays fra eksterne konsulenter

Som en del af arkitekturpolitikken arbejdes der med at inddrage 3. essays skrevet af eksterne fagpersoner med stor erfaring for deres respektive felter. Et essay er en undersøgelse og refleksion over en given problemstilling/udfordring. De arkitektoniske essays i arkitekturpolitikken, har til formål at slå en stemning an, og få udenforstående øjne på Hillerød Kommunens udfordringer og muligheder i arkitekturen. De arkitektoniske essays udarbejdes sammen med konsulenterne i løbet af foråret. Bilag 1 (indholdsfortegnelse) viser hvor de forskellige essays er placeret i strukturen.

Lars Autrups er uddannet arkitekt og er i dag ansat som direktør i arkitektforeningen. Hans essay skal fungere som en del af introduktionen og omhandle hvorfor det er vigtigt at have en god arkitekturpolitik.

Per Stahlschmidts essay skal fungere som introduktion til kapitlet om byer og kulturmiljøer, og omhandle hvorfor kulturmiljøer er vigtige for en bys identitet.

Annemarie Lunds essay skal fungere som introduktion til de øvrige bysamfund og omhandle vigtigheden af gode offentlige rum og byrum.

## Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

## Økonomi

Der er bevilliget 300.000 kr. til udarbejdelse og proces. Der er bevilliget 200.000 kr. fra 2020 til Stadsarkitektfunktion/Byrådsrådgiver – deltid.

## Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019

Udvalget godkendte indstillingen.

## Bilag

Indholdsfortegnelse\_forslag\_arkitekturpolitik

Arkitekturscreening\_Aalborg\_Kommune

## Punkt 2: Lokalplan 433 - for Markedspladsen i Hillerød - forslag til offentlig fremlæggelse

17/6324

### Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget og byrådet, at:

1. godkende forslag til lokalplan 433 og fremlægge det i offentlig høring i 8 uger
2. godkende, at Miljørapport af forslag til lokalplan 433 – Markedspladsen i Hillerød fremlægges offentligt i 8 uger
3. godkende at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal behandle byggeansøgning herunder valg af materialer til bebyggelsen.

### Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at byrådet godkender ”Forslag til lokalplan 433 for Markedspladsen i Hillerød” til offentlig fremlæggelse i 8 uger. Derudover er formålet med sagen at byrådet godkender ”Miljørapport af forslag til lokalplan 433 – Markedspladsen i Hillerød” til offentlig fremlæggelse i 8 uger.

Med baggrund i Helhedsplanen for Slotssøkarreen og Bykernevisionen besluttede byrådet den 21. december 2016 at sælge området til udvikling af centerbebyggelse med mulighed for anvendelse til ”centerformål, herunder butikker, boliger, kulturelle og sociale formål, liberale erhverv, offentlig og privat service samt andre ikke genegivende erhverv, som byrådet finder naturligt kan indpasses i området. Der kan desuden opføres et hotel- og kongrescenter”. Køber er pensionselskabet PFA.

Lokalplanen er i overensstemmelse med rammebestemmelserne i Kommuneplan 2017, hvor rammeområdet SB.C.3. indgår som en del af det stationsnære område, som bør udnyttes med en høj bebyggelsesprocent, hvis det kan indpasses byplanmæssigt i nærområdet. Lokalplanen indskrænker anvendelsesmulighederne og etageantal, så muligheden for at anvende området til butikker udgår og etageantallet fastsættes til 5 etager i stedet for de mulige 7. Dette er gjort for at tilpasse projektet i området.

### Miljøvurdering

Forvaltningen har foretaget en screening af de forventede miljømæssige konsekvenser af en realisering af lokalplanens anvendelses- og udnyttelsesmuligheder i henhold til lov om miljøvurdering. Screeningen viser, at lokalplanen vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, hvad angår kulturhistoriske forhold (Frederiksborg Slot). Derfor er der gennemført en miljøvurdering af forslag til lokalplan 433 – Markedspladsen i Hillerød.

### Miljørapporten konkluderer følgende:

Set inde fra Frederiksborg Slots område vurderes det, at der stadig vil være et stærkt helhedsindtryk af slottet og oplevelsen af slottets arkitektur. Frederiksborg Slots historiske betydning vil stadig være stærk, når man befinder sig inde på store dele af slottets område, og man vil stadig kunne opleve slottet forholdsvis upåvirket og uforstyrret af udefrakommende synspåvirkninger, men det kan ikke skjules, at der ligger en by uden for slottet. Derfor er det samlet set vurderet, at påvirkningen set inde fra slottets område ikke bevirker at Frederiksborg Slots kulturhistoriske indflydelse og arv vil blive væsentligt forværret.

Det er forvaltningens vurdering, at det indblik til Frederiksborg Slot, som reduceres fra indbliksvéjen Slingerupgade, er af mindre betydning. Der er tale om en afgrænset strækning, hvorfra slottet i dag kan ses over Markedspladsen henover tagryggen på eksisterende huse. Slottet vil stadig være synlig fra de øvrige dele af indbliksvéjen Slingerupgade. Se bilag for Miljørapport.

### Lokalplanforslag

Hovedformålet med lokalplanen er at skabe det planmæssige grundlag for en omdannelse af det nuværende parkeringsareal til en bebyggelse med boliger, hotel, restaurant og erhverv. Lokalplanen skal sikre, at bebyggelsen bliver arkitektonisk sammenhængende med sine omgivelser og respekterer nærheden til Frederiksborg Slot. Det er forvaltningens vurdering, at det nye projekt i højere grad er tilpasset Slingerupgades profil, både set inde fra og ude fra slottet, end tilfældet var med det oprindelige forslag. Der er taget hensyn til Frederiksborg Slot ved placering af byggefelter, som er trukket tilbage fra Slingerupgade for at respektere indblik til og udkig fra slottet, og kommuneplanens mulighed for dele af hotel på 6-7 etager udnyttes ikke. Derudover er der restriktioner for omfang og for den mulige arkitektur i lokalplanområdet.

Et andet formål med planen er at sikre det tværgående fodgængerflow, som blev vedtaget med ”Helhedsplanen for Slotsøkarréen”. Helhedsplanen er vedlagt som bilag til forslag til lokalplan 433. Flowet er muliggjort både igennem et indre privat gårdrum samt en ny plads langs Slangstrupgade.

Placering og forhold til nabo mod syd-øst: Bebyggelsen på Markedspladsen er trukket tæt på skel mod den sydøstlige nabomatrikel matr.nr. 24a, Hillerød Bygrunde. Dette er gjort for at trække hele bebyggelsen så langt fra Slangstrupgade som muligt, for at tage hensyn til Frederiksborg Slot og udlægge et brugbart vejudlæg på Slangstrupgade. Derudover muliggøres en bevaring af trærækken langs Slangstrupgade og der stilles krav til anlæg af et torveareal ud mod Slangstrupgade. På nabomatriklen (matr.nr. 24a Hillerød, Bygrunde) giver kommuneplanen mulighed for at lokalplanlægge for ny byfortætning med bebyggelse på op til 5 etager. Forvaltningen vurderer, at det byplanmæssigt fortsat er muligt at placere en større bebyggelse på nabomatriklen.

Sol og skygge: I forhold til sol og skygge vurderes bebyggelse og tilhørende udearealer i og uden for lokalplanområdet ikke at blive væsentligt berørt af skyggepåvirkninger, der ligger ud over, hvad der kan forventes fra bebyggelse i et centerområde centralt i bymidten. Solen leverer i sommerhalvåret dagen igennem lys til bebyggelsen i lokalplanområdet samt tilstødende nabobebyggelser og deres opholdsarealer. Bebyggelsen i lokalplanområdet er placeret på en sådan måde, at der vil blive tale om en vandrende skygge, hvor ingen af naboejendommene vil ligge i skygge hele dagen.

Kantzoner og ophold: I relation til Markedspladsen og dens kantzoner gøres disse aktive ud mod Slangstrupgade og fodgængerflowet. Dette gøres ved at fastsætte bestemmelser om en transparent facade med udadvendte funktioner som eksempelvis restaurant, café og ankomster til hotel. Hoveddelen af opholdsarealerne lægges i det indre gårdrum samt på torvearealet ud mod Slangstrupgade.

Parkering: For at opretholde et acceptabelt parkeringsniveau i den vestlige del af bymidten, blev det i købsaftalen aftalt, at der skal etableres mindst 40 offentligt tilgængelige P-pladser. I det oprindelige projekt var der således planer om at opføre i alt 110 P-pladser, som var parkeringsnormen for området på ca. 69 P-pladser plus de mindst 40 ekstra P-pladser. Det oprindelige projekt blev forkastet i oktober 2018 af arkitektur-, byplan- og trafikudvalget samt af økonomiudvalget. Det var i stedet vigtigt for udvalgene, at projektets højde blev sat ned til maks. 5 etager for at respektere nærheden til Frederiksborg Slot, og at et nyt projekt stadig skal give plads til offentligt tilgængelige byrum samt et trafikflow for fodgængere. Det fremgik derfor i dagsordenspunktet for præsentationen af det nye projekt, at der vil blive plads til færre P-pladser end i det oprindelige projekt, hvis der samtidig skal opnås gode byrum og gives mulighed for at opføre de samme etagemeter i lokalplanområdet. Det blev således vedtaget i februar 2019, at udarbejde lokalplan 433 på baggrund af et projekt, som ikke giver mulighed for at etablere lige så meget parkering, som det var tilfældet i det oprindelige projekt.

For at nedsætte parkeringsnormen i lokalplanområdet så meget som mulig, er muligheden for at anvendelse til butiksførelse taget ud. Det nødvendige antal P-pladser er derfor vurderet til 50. Disse 50 P-pladser er planlagt etableret i kælder. For at opretholde et acceptabelt parkeringsniveau i den vestlige del af bymidten er der planlagt etableret yderligere 25 offentligt tilgængelige P-pladser, dels i kælder og dels som ca. 10 P-pladser på terræn langs den nordlige vej Markedspladsen. I det oprindelige projekt var der plads til 25 P-pladser på terræn inden for lokalplanområdet plus 8 langs den nordlige vej Markedspladsen. Med det nye projekt, er det ikke fysisk muligt at anlægge yderligere parkering på terræn, da der så ikke vil være plads til de krævede torve- og opholdsarealer eller til et tilstrækkeligt antal etagemeter uden at forøge antallet af etager.

Det er forvaltningens vurdering, at antallet af P-pladser i området er tilstrækkeligt til, at det dels opfylder parkeringsnormen for lokalplanområdet og dels hjælper med til at opretholde et acceptabelt parkeringsniveau i den vestlige del af bymidten. I forhold til de P-pladser, der er reserveret til brug for boligerne i lokalplanområdet, så har køber oplyst, at de kan stilles til rådighed for offentlig parkering i dagtimerne, hvis det er nødvendigt. Det skyldes muligheden for dobbeltbrug af P-pladserne, da omtrent 30 % af beboerne typisk kun skal anvende P-pladserne mellem 17/18 tiden og til ca. kl 8 om morgenen, mens gågade-kunder og besøgende til slottet må forventes at skulle have brug for pladserne fra 10-tiden og køre igen ved 16/17 tiden. Således vil det kunne tinglyses, at der skal være 40 offentligt tilgængelige P-pladser i området.

På mødet vil forvaltningen give en kort mundtlig status om busparkeringen på Markedspladsen.

Trafik: Der er i lokalplanprocessen udarbejdet en trafikal vurdering af de nye trafikmønstre ved bebyggelse af Markedspladsen. I den trafikale vurdering er muligheden for butikker medregnet, hvilket vil give mere trafik, end tilfældet er med det aktuelle lokalplanforslag, der ikke giver mulighed for butikker i området. Det var vurderet, at den nye beregnede trafikmængde med mulighed for butikker ligger inden for, hvad der er kapacitet til på det omkransende vejsystem samt tilstødende kryds. På den baggrund er det forvaltningens vurdering, at der er kapacitet til den mængde trafik, som et projekt uden butikker vil generere, da det vil generere mindre trafik.

Der findes i dag busholdepladser på Markedspladsen. Disse skal flyttes til en anden placering ved salg af Markedspladsen. Derfor pågår der en dialog mellem Arkitektur-, Byplan- og Trafikudvalget og Slots- og Kulturstyrelsen samt Det Nationalhistoriske Museum for at finde en løsning busparkering i fremtiden. En løsning vil blive behandlet sideløbende med lokalplanprocessen.

#### Offentlighedsperiode

Forslag til lokalplan 433 – for Markedspladsen i Hillerød og Miljørapport af forslag til lokalplan 433 – Markedspladsen i Hillerød fremlægges i offentlig høring fra den 4. juni 2019 til den 6. august 2019. Der afholdes et borgermøde i offentlighedsperioden den 11. juni kl. 19:00 – 21:00.

### **Retsgrundlag**

Planloven og Miljøvurderingsloven (lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer af konkrete projekter (VVM)).

### **Økonomi**

Der blev på byrådsmødet den 29. november 2017 meddelt anlægsbevillinger på i alt 9.780.000,- kr. til trafikale foranstaltninger og ombygninger i forbindelse med etablering af ny parkeringsplads for busser og til trafikafvikling.

En nedlæggelse af parkeringspladsen på Markedspladsen vil betyde tabte parkeringsindtægter. For uddybning af dette henvises til dagsordenspunktet ”Salg af Markedspladsen – ændring af byggeret”.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om, at bygningskroppen i byggefelt 1 opføres med to tilbagerykninger fra facadebyggelinjen mod Slangerupgade.

Udvalget ønsker et særligt fokus på bredden af indgange/passager ind og ud af i gårdrummet.

Udvalget bemærkede at inden høring laves en sproglig præcisering af hhv. side 4 og 15 i Miljørapport og side 31 i lokalplanforslaget.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

### **Bilag**

Historik for sagsgang

Miljørapport - Miljømæssig vurdering af forslag til lokalplan 433 - Markedspladsen i Hillerød

lokalplanforslag 433 - Markedspladsen i Hillerød

# Punkt 3: Lokalplan 440 for Frederiksborg Gymnasium og HF og Frederiksborg Byskole - behandling af høringssvar og endelig vedtagelse

19/5684

## Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget og byrådet, at:

1. Lokalplan 440 for Frederiksborg Gymnasium og HF og Frederiksborg Byskole vedtages endeligt med de i sagsfremstillingen foreslåede ændringer
2. høringssvarene besvares i henhold til høringsnotatet.

## Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, økonomiudvalget samt byrådet skal beslutte, om lokalplan 440 for Frederiksborg Gymnasium og HF og Frederiksborg Byskole skal vedtages med de i sagsfremstillingen foreslåede ændringer. Med en endelig vedtagelse af lokalplanen aflyses den nuværende lokalplan 363. Lokalplan 440 er vedlagt dagsordenspunktet som bilag.

Den 27. februar 2019 besluttede byrådet at sende forslag til lokalplan 440 i fire ugers offentlig høring fra den 5. marts til og med den 2. april 2019. Der blev holdt borgermøde den 28. marts på Hillerød Rådhus. Her blev forslaget præsenteret, og borgere kunne stille spørgsmål og komme med synspunkter til planforslaget.

Lokalplan 440 skal sikre det planmæssige grundlag for at udvikle de to uddannelsesinstitutioner inden for området samt mulighed for at opføre en ny tandpleje. Det sikres med mulighed for etablering af ny bebyggelse som skal placeres, så det understøtter oplevelsen af det eksisterende karakteristiske skolebyggeri fra 1950'erne. Samtidig skal der sikres plads til gode idrætsfaciliteter samt parkeringsplads til Frederiksborg Byskole. Derudover skal sikres en god stiforbindelse gennem lokalplanområdet, og for at skabe et sikkert område for Frederiksborg Byskoles elever fjernes den gamle lokalplans krav om en stiforbindelse tværs igennem skolens skolegård, således at denne kan nedlægges. Af samme sikkerhedsmæssige årsager fjernes muligheden en vejadgang, der leder op til skolens skolegård. I stedet anvises en sikker alternativ placering for bl.a. vareindlevering. Derudover anvises to sikre placeringer til Kys og kørfunktionen for Frederiksborg Byskole.

Der er indkommet 9 høringssvar, som alle er behandlet i høringsnotat, som er vedlagt som bilag.

- 8 høringssvar kommer fra naboer nord for lokalplanområdet, som alle omhandler det nordøstlige byggefelt som rummer bygningen kaldet "Skovfløjen". Disse høringssvar omfatter bekymring for et for højt byggeri i det nordlige byggefelt med de medfølgende gener som høringsparterne mener, at det vil give til deres ejendomme.
- 1 høringssvar kommer fra DSB, som ønsker at den nye parkeringsplads på Frederiksborg Byskoles matrikel bør kunne anvendes til pendlerparkering.

På baggrund af de modtagne høringssvar samt på baggrund af nye planer for udvidelse af Byskolen, som er fremkommet sideløbende med den offentlige høring af lokalplanforslaget, anbefaler forvaltningen, at lokalplanen vedtages med enkelte ændringer. Den største af disse ændringer er etageantallet på det nordlige byggefelt kaldet "Skovfløjen". Det er stadig ønsket, at lokalplanen skal give mulighed for at ombygge Skovfløjen, så den kan gøres tidssvarende, men det skal ske inden for de samme rammer for bebyggelsens omfang, som den tidligere lokalplan 363 indtil nu har givet. De nye planer for udvidelse af Frederiksborg Byskole i øvrigt kan håndteres inden for de byggemuligheder, som lokalplan 440 giver.

I lokalplanen fremgår rettelser og ændringer med rød skrift og i høringsnotatet fremgår rettelser og ændringer med kursiv skrift. I høringsnotatet, fremgår vurdering og begrundelserne for ændringerne. Derudover er foretaget få mindre redaktionelle ændringer. Anlæg af ny p-plads vil starte umiddelbart efter lokalplanens godkendelse og forventes færdig efter sommerferien. Der bliver plads til Kiss and ride, 40 stk. personaleparkering med parkeringsbevis, 20 stk. gæsteparkering, tidsbegrænset 1-2 timer med p-skive.

I forhold til DSBs høringssvar er det forvaltningens vurdering, at parkeringspladsen skal være forbeholdt brugere af Frederiksborg Byskole og tandplejefunktionen. Parkeringspladsen anlægges udelukkende for at dække matriklens eget behov.

Ændringer i lokalplan 440:  
Lokalplanens redegørelsesdel:

I redegørelsen tilføjes følgende under afsnittet "Lokalplanens område":

Mod det nordlige skel grænser lokalplanområdet op til eksisterende boligområder. Der gives mulighed for at bygge i enkelte byggefelter mod de nordlige skel. Skovfløjen er en eksisterende bebyggelse som ligger i det nordøstlige byggefelt på kortbilag C, hvor der gives mulighed for en højere bebyggelse. Mellem byggefeltet og naboskel er et eksisterende hegn med store træer og buske. Afstanden til skel på det korteste stræk er ca. 5,7 meter.

I redegørelsen tilføjes følgende under afsnittet "Lokalplanens idémæssige indhold":

**Boliger mod nord**

Mod nord ligger et boligområde, som er nabo til det nordøstligste byggefelt, som kan ses på kortbilag C. I dette byggefelt ligger den bebyggelse, der i daglig tale kaldes Skovfløjen. Der foreligger et ønske om at få mulighed for at opføre en bebyggelse i op til 3 etager. Dette er samme etageantal, som i den gamle lokalplan 363, som erstattes af nærværende lokalplan. Som det ses på visualiseringen herunder - (i lokalplanen er indsat visualisering) - ligger skovfløjen på et areal med meget stor terrænforskel. Således vil den 1. etage blive en parterreetage, som kun har facade ud mod nord. Den 2. og 3. etage vil set fra syd blive 1. og 2. etage.

Under afsnittet "Sol- og skyggediagrammer", tilføjes skyggediagrammer for det nordlige byggefelt, der skal rumme en evt. ny "Skovfløj". Der er desuden foretaget en vurdering af skyggeeffekterne.

Det er med Kommuneplan 2017 muligt at bygge i op til 4 etager i lokalplanområdet.

I forhold til nabobebyggelse vurderes den eneste byggemulighed, der evt. kan give skyggegener at være bebyggelse i det nordøstlige byggefelt, der rummer "Skovfløjen". Der er her tale om bebyggelse i 3 etager, hvoraf den ene etage er en parterreetage. Dette er derfor undersøgt med skyggediagrammerne herunder. Bebyggelsen holder sig inden for de rammer, som kommuneplanen har udstukket for planlægning i området.

I forhold til sol og skygge vurderes bebyggelsen ikke at ville give skyggepåvirkninger på bebyggelse og tilhørende udearealer uden for lokalplanområdet, der ligger ud over hvad der kan forventes fra bebyggelse i bymæssig bebyggelse. På de følgende sider er de mulige skyggegener belyst på skyggediagrammer, der viser jævndøgn og solhverv.

Skyggediagrammerne viser både den eksisterende situation og en mulig fremtidig situation. Det kan ses, at bebyggelsen i det nordligøstlige byggefelt vil give skygge internt i lokalplanområdet, men at den også vil kaste mindre skygger mod tilgrænsende naboområder, som tilfældet også er i dag. Det kan ses ved sammenligning, at det er minimalt, hvad en mulig bebyggelse vil forværre de eksisterende forhold. Det tidspunkt, hvor en mulig bebyggelse forværre de eksisterende forhold en smule, er i tiden omkring årets korteste dag i december hen imod solnedgang. Her vil der komme lidt tidligere skygge på opholdsarealerne for to til tre af nabobygningerne mod nord. Dette kan ses på skyggediagrammerne på side 25. Solen leverer således dagen igennem lys til de tilstødende nabobebyggelser og deres opholdsarealer hele året rundt.

Lokalplanens bestemmelsesdel:

I bestemmelsesdelen tilføjes følgende bestemmelse:

9.5 Altan- og svalegange

Der må ikke opføres bebyggelse med altan- eller svalegange.

Lokalplanens bilag:

På kortbilag C ændres det maksimale etageantal for det nordøstlige byggefelt fra 4 til 3 etager.

## **Retsgrundlag**

Planlovens §§ 13, 15 og 24 samt lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) § 8.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

## **Bilag**

Høringsnotat for lokalplan 440 for Frederiksborg gymnasium og HF og Frederiksborg Byskole

Lokalplan 440 Frederiksborg Gymnasium og HF og Frederiksborg Byskole

## **Punkt 4: Fase II-analyse af sporombygning af Hillerød Station, orientering**

11/34060

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, økonomiudvalget og byrådet tager orienteringen om Hillerød Station til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Formålet med sagen er, at Arkitektur-, Byplan og Trafikudvalget, økonomiudvalget og byrådet orienteres om status på sporombygning på Hillerød Station.

Forligskredsen bag aftalen om Bedre og Billigere Kollektiv Trafik blev i aftale af 10. oktober 2018 enige om at afsætte 4 mio. kr. til finansiering af en fase 2-analyse af en sporombygning på Hillerød station, og Region Hovedstaden har i sit budget ligeledes afsat 4 mio. kr. til analysen. Denne analyse vil give en opdateret økonomi for projektet, og på den baggrund kan Folketinget vælge at bevilge midlerne til sporombygningen på Hillerød Station.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er ved at udarbejde et kommissorium for analysen. Det vil være op til forligskredsen endeligt at beslutte kommissoriets omfang, hvorefter forundersøgelsen kan igangsættes. Det er forventningen at undersøgelsen igangsættes i 2019. Foreløbig udkast til kommissorium er vedlagt som bilag. Hillerød Kommune har haft mulighed for kommentere og bemærkningerne er indarbejdet i det foreløbige kommissorium.

De involverede parter, som forventes at deltage i fase II-undersøgelsen er: Banedanmark (projektejer), DSB, Region Hovedstaden, Lokaltog, Movia, Hillerød Kommune, Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen og Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet.”

Økonomiudvalget blev orienteret om resultatet af den tidligere analyse af sporombygningen på Hillerød Station (fase I) på sit møde den 20. maj 2015, hvoraf det fremgår, at den samfundsøkonomisk bedste løsning er løsning L3 med en lille udvidelse af gangtunnel suppleret med direkte gangbro. I samarbejde med de øvrige nordsjællandske kommuner, Region Hovedstaden, Lokaltog og Movia blev der udarbejdet en folder med beskrivelse af denne løsning. Folderen blev uddelt til byrådet og til relevante parter ved forskellige lejligheder, herunder Transportudvalget besøg på Hillerød Station den 4. januar 2017. Folderen er for god ordens skyld vedhæftet som bilag.

En sporombygning af lokalbanens spor på Hillerød Station betyder, at lokaltog nordfra vil få mulighed for at køre igennem stationen og direkte til den nye Favrholt St., som opføres i forbindelse med Nyt Hospital Nordsjælland og Favrholtbydelen i det sydlige Hillerød By. Dette vil også muliggøre en opgradering af S-togsbetjeningen af Hillerød. For den kollektive trafik vil det helt overordnet betyde flere passagerer, bedre mulighed for direkte rejser, mulighed for højere frekvens, mindre trængsel på vejnettet omkring Nyt Hospital Nordsjælland, mindre pres på hospitalets p-pladser samt mindre CO2-udledning.

Det er staten, som ejer stationen herunder også lokalbanesporene på stationen. DSB foretager i øjeblikket en renovering af stationsbygningen, som tager højde for, at lokalbanesporene kan sammenbygges. Renoveringen forventes at være klar i foråret 2019. Herefter vil bygningen, som i dag huser butikskæden 7/11, blive fjernet.

Projektet med sporombygning har grænseflade til projekt med ny busterminal og Campusprojektet i forhold til stibroen over banerne. Projekt med ny busterminal afventer tilsagn om statslig og regional finansiering af sporombygningen på Hillerød Station. Byrådet har på sit møde den 31. august 2016 besluttet: ”at der ydes økonomisk støtte til merudgiften til broen på 8 mio. kr., hvoraf campusprojektet samlet bidrager med 3,9 mio. kr., og heraf bidrager Hillerød Kommune med 1,3 mio. kr. De resterende 5,4 mio. kr. skal indarbejdes i budgettet, når den statslige og regionale finansiering er sikret.”

### **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget tager orienteringen til efterretning og sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

### **Bilag**

Kommissorium for fase 2-analyse af Hillerød Station - udkast

Folder - Interessevaretagelse Hillerød station

## **Punkt 5: ATP, etablering af nyt p-areal langs Kongens Vænge på vejmatrikel**

18/19165

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender, at ATP etablerer offentlige p-pladser i rabat langs Kongens Vænge.

### **Sagsfremstilling**

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender etablering af p-pladser på grønt areal langs Kongens Vænge.

ATP har fået flere ansatte og ønsker derfor mulighed for flere p-pladser. I den forbindelse har ATP tilbudt Hillerød Kommune at etablere p-pladser i rabatten på offentligt areal. P-pladserne vil være offentlige tilgængelige og der vil ikke være privat skiltning. Etablering sker uden beregning eller driftsomkostninger for kommunen.

Der vil blive udarbejdet en aftale med ATP om etablering og udformning af arealet, der er i øjeblikket ingen fremtidsplaner for anden benyttelse af arealet.

ATP har også til hensigt at forskønne området med beplantning og belysning uden udgifter for Hillerød Kommune.

Forvaltningens vurdering er at etablering af yderligere p-pladser ved Kongens Vænge er til fordel for både ATP og Hillerød Kommune.

### **Retsgrundlag**

Loven om offentlige veje § 73.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om at udvalget ønsker så vidt muligt at bevare det grønne udtryk.

### **Bilag**

P-PLADSER etablering af ekstra pladser 2018 til landskabsarkitekt-Model.pdf

ATP oversigtskort.pdf

ATP - Offentligt areal der overtages.pdf

FIJ@atp.dk - VS: ATP Hillerød Forslag til udvidelse

P-PLADSER etablering af ekstra pladser 2013 til landskabsarkitekt-Model.pdf

## Punkt 6: Nye muligheder for parkering i Hillerød

18/4982

### Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet at beslutte, at:

1. arbejde med forslag til at anlægge nye kommunale parkeringspladser ved Munkeengen, og i den sammenhæng bruge et beløb på 0,2 mio. kr. fra drift til parkering til projektskitser fra rådgiver.
2. igangsætte en plan for det videre arbejde med parkering i Hillerød.

### Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter at genoptage sagen med parkering fra marts 2018 og frem mod den kommende planstrategi og kommuneplaner, at arbejde videre med muligheden for at anlægge en ny kommunal parkeringsplads på den centrale Munkeengen, som svar på de politiske ambitioner og ønske fra borgerne om at give bedre muligheder for at finde en parkeringsplads i bymidten til gavn for bylivet, handlen og de handlende. Og samtidig beslutte at igangsætte en strategi for hvordan kommunen på længere sigt kan arbejde med parkering, så hensynet til parkeringsrelateret spørgsmål og problemer bliver adresseret, når kommunen planlægger nye aktiviteter i byen.

I marts 2018 fik Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget en screening af mulige placeringer til anlæg af nye parkeringspladser nær bymidten ( se bilag ). Af sagen fremgik det, at de arealer, der er nemmest at realisere giver relativt få parkeringspladser, mens de mest attraktive større arealer er forbundet med væsentlige økonomiske udgifter eller svære at realisere på grund af tekniske eller naturmæssige forhold. Udvalget gik ikke videre med sagen, da man vil afvente en tilbagemelding fra ByForum. Der foreligger på nuværende tidspunkt ingen decideret anbefaling fra Byforum, men de muligheder man her har drøftet, har efterfølgende resulteret sig i forvaltningens forslag til seks korttidsparkeringspladser i Slotsgade, hvis høring netop er afsluttet og fremlægges til junimødet. For at fremme anlæg af parkeringspladser foreslår forvaltningen at man ser nærmere på de tidligere skitserede arealer til anlæg af nye kommunale parkeringspladser.

Særligt et af de arealforslag man kunne se nærmere på, for at forbedre den trafikale situation og parkering i Hillerød, er det grønne areal Munkeengen for enden af Roskildevej ved Herredsvejen. Når forvaltningen peger på at omdanne netop dette område til en ny parkeringsplads, skal det ses i lyset af de mange tilbagemeldinger fra borgere, handlende, ansatte og byrådet om at gøre noget ved parkeringsproblematikken og samtidig sikre god fremkommelighed og tilgængelighed i og omkring Hillerød bymidte. Muligheden for at anlægge parkeringspladser på Munkeengen har nemlig mange fordele:

- Det ligger centralt og giver kort gangafstand til gågaden og slottet, og ligger tæt på den eksisterende Markedsplads, som der planlægges at blive bygget på
- Vil med den centrale placering give god tilgængelighed
- Optimal lokalisering i forhold til at sikre en optimal trafikafvikling
- Kan bruges til turistbusser, som der i en anden sag bliver arbejdet med at finde nye pladser til
- Kommunen ejer selv arealet.

I princippet er Munkengen det eneste større egnede areal, der ligger centralt og er stort nok til at huse mange parkeringspladser. Men en væsentlig fordel er, at en ny kommunal parkeringsplads her vil forbedre fremkommeligheden i Hillerød, da biler holdes uden for bymidten og den trafikerede centerring. En plads vil kunne afvikle meget trafik, da kapaciteten her er stor. Dermed vil en parkeringsplads på Munkeengen bidrage til at give bedre bymiljø og reducere trængslen i bymidten. Forvaltningen vil også pege på at turister kan komme til Hillerød, og nu også finde en P-plads.

Ulempen ved området er, at der er konstateret blød jordbund, og det gør parkeringspladsen dyr at anlægge. Det ændrer dog ikke på billedet af, at det trafikalt er det mest oplagte sted, der kan løse mange af de problemer som påpeges af borgerne, de ansatte og de handlende i dag.

Konsekvensen ved at etablere en parkeringsplads i Munkengen er, at der anlægges på et areal der i Lokalplan 389 er udlagt til rekreative grønne arealer, som bliver indskrænket, hvis arealet omdannes. Derfor vil en parkeringsplads kræve en lokalplan og kommuneplantillæg.

Hensynet til landskab og natur betyder, at forvaltningen foreslår en eventuel parkeringsplads tænkt som en grøn plads og at den bør anlægges med fokus på en landskabelig karakter, som kan videreføre den grønne kile, det kommende

Frederiksbro bliver en del af.

Ud over forslag til at finde et egnet areal til nye kommunale parkeringspladser, ser forvaltningen behov for at adressere retningslinjer kommunen kan følge på længere sigt. Det skyldes at parkering ikke er et enkelt og entydigt emne som kun handler om at erhverve nye arealer.

I dag er der mange interessenter og synspunkter og det giver et differentieret billede af, hvilken parkeringsløsning, der vil være den optimale for Hillerød. De mange forhold skal afvejes mod hinanden, for på den ene side er der ønsker om et attraktivt bymiljø og –liv, hvor der skal tages hensyn til et dynamisk handelsliv, der kan fremme Hillerød som vigtig handelsby, give gode rammebetingelser og tiltrække flere besøgende. Alt imens beboer i bymidten stadig skal have adgang til egen ejendom i bil. Behovet for gode rammebetingelser for butikkerne og de handlende skal ligeledes ses i forhold til, at antallet af kommunale parkeringspladser reduceres.

Forvaltningen har identificeret mange emner, som vi fremadrettet anbefaler at arbejde med i en samlet plan. Emnerne kan indeles i følgende overskrifter:

- Planstrategi og kommende kommuneplaner
- Bymiljø og handelsliv
- City-logistik
- Parkeringsarealer og handicapparkering
- Parkeringshenvisning
- Lovgivning og regler
- Tidligere analyser
- Dilemmaer

Flere emner kan med fordel tænkes ind i den planstrategi der snart skal igangsættes, ligesom de naturligt indgår i kommende kommuneplaner. Men ved at favne samtlige emner i en egentlig strategi kan forvaltningen understøtte kommunens vision om en dynamisk by i udvikling, hvor Hillerød bliver videreudviklet med nye aktiviteter, der kan bidrage til mere liv og tiltrække flere besøgende, men hvor der samtidig tages hensyn til byens særlige historie og atmosfære, herunder hensyntagende til de gående.

## **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

## **Økonomi**

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Der resteret i 2019 et budget på 1.442 mio. kr. af den pulje, der blev afsat til indførelse af 1 times gratis parkering i budget 2018, som er foreslået anvendt til etablering af 6 parkeringslommer i vestlige del af Slotsgade og som er sendt i høring. Af samme pulje foreslår forvaltningen desuden at disponere 0,2 mio. kr. til projektskitser af Munkeengen fra rådgiver.

Til etablering af parkeringspladser er der i parkeringsfonden på nuværende tidspunkt 3,958 mio. kr.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget stemte om indstillingens punkt 1

3 stemte for: Dan Riise (V), Lars Ole Skovgaard Larsen (V) og Özgen Yücel (V)

2 stemte imod: Mie Lausten (A) og Peter Langer (F)

A og F stemte imod med den bemærkning at alternative muligheder for parkering bør afklares inden for en kort tidshorison, herunder brugen og udvidelsen af eksisterende parkeringsarealer inden der bruges midler på at projektere til inddragelse af grønne friarealer med forventeligt store omkostninger til anlægsarbejder.

Udvalget ønsker at igangsætte en parkeringsstrategi. Udvalget ønsker, at processen startes med en temadrøftelse af det nærmere indhold inden analysen sættes i gang. Endvidere bemærkede udvalget, at kapacitetsanalysen opdateres og skal indeholde et skøn på behov i fremtiden.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

## **Bilag**

Parkering i Hillerød midtby

Kort over forslag til parkeringsarealer ved vestlig bymidte

Skema med vurdering af arealer til parkeringspladser

## **Punkt 7: Bortfald af tilskud til busfremkommelighed i Hillerød by**

19/6092

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet, at

1. sagen om afgørelse om delvist bortfald af statsligt tilskud tages til efterretning
2. meddele en negativ tillægsbevilling til rådighedsbeløb og anlægsbevilling i både udgifter og indtægter på 1.788.000 kr.

### **Sagsfremstilling**

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget bliver informeret om, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har truffet afgørelse om delvist bortfald af tilskud til Hillerød Kommune for projekterne ”Bedre fremkommelighed for linje 301-302” og ”Bedre fremkommelighed for linje 600S og 380R”.

I 2010 blev der givet mulighed for at søge om tilskud til projekter, der kan forbedre bussernes fremkommelighed og øge bussernes samspil med tog. Hillerød Kommune havde i 2010 gennemgået bussernes fremkommelighed, og derfor besluttede kommunen at søge om puljemidler til linjerne 301-302, 600S og 380R. Ansøgningen blev imødekommet i 2011 med et tilsagn på i alt 3.118.000 kr. Hertil gavn Region Hovedstaden yderligere tilsagn om tilskud til linje 600S på 410.000 kr.

Det oprindelige projekt kunne ikke realiseres pga. manglede anlægsmidler til medfinansiering. Derfor blev der gennemført et reduceret projekt med signalprioritering for busserne efter en undersøgelse i 2013/2014 havde vist, at bussernes fremkommelighed ville kunne forbedres på denne måde.

En gennemgang og projektgranskning fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har medført de ikke vil opretholde hele tilskuddet længere. Forvaltningen bemærker, at kommunen havde håbet at kunne opretholde hele tilskuddet selv om de oprindelige forudsætninger ikke holdt, men det har ikke været muligt og det betyder at kommunen skal søge på ny, hvis der kommer nye puljer til at forbedre bussernes fremkommelighed.

Det betyder at det samlede tilsagn om statslig tilskud på 3.118.000 kr. bliver reduceret med i alt 1.342.223,25 kr. Hillerød Kommune har modtaget udbetaling på det delvise tilsagn vedr. fremkommelighedstiltag i Hillerød Kommune på 1.775.776,75 kr., som er gået til busprioritering i centrale kryds i Hillerød. Region Hovedstaden tilsagn på 410.000 kr. blev trukket tilbage, da det oprindelige anlægsprojekt ikke blev gennemført i 2012 og 2013.

Forvaltningen arbejder fortsat med fremkommelighed for både biler, busser og cykler. Fra projektet med busfremkommelighed er der nu midler på 1.222.000 kr.

### **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

### **Økonomi**

Sagen har bevillingsmæssige konsekvenser, idet projektet nedskrives med 1.788.000 kr. både i udgifter og indtægter. Det aktuelle beløb der resterer på projektet er herefter 1.222.000 kr.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

## Punkt 8: Regulativ for gågaderne og Torvet - høring

19/5775

### Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender, at forslag til ændring af Regulativ for gågaderne og Torvet sendes i fire ugers høring blandt butikker, beboere, politi og andre relevante parter samt offentliggøres på kommunens hjemmeside.

### Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter at sende et revideret kapitel 2 og 3 i Regulativ for gågaderne og Torvet, omhandlende færdsel i gågaderne, i offentlig høring. Revisionen er vedlagt som bilag.

Forvaltningen har deltaget i en arbejdsgruppe under Hillerød Byforum, som har arbejdet med forslag til mindre trafik og parkering i gågaderne under overskriften ”Reduktion af trafik i gågaderne”.

#### Reduktion af trafik i gågaderne

Arbejdsgruppen har haft til formål at reducere unødvendig biltrafik i Slotsgade, Torvet og Helsingørsgade, og sikre en hensigtsmæssig parkering i relation til bymidten. På den baggrund foreslår forvaltningen og arbejdsgruppen følgende ændringer til den nuværende skiltning og afmærkning:

- Frederiksgade bliver dobbeltrettet, da de nuværende forhold giver mulighed for at modkørende biler med forsigtighed kan passere hinanden. Lastbilkørsel bliver forbudt
- Tydeliggøre at færdsel i begge retninger gennem IRMA-porten er tilladt
- Tydeliggøre ensretning langs Helsingørsgade og Slotsgade med skiltning af udkørsel fra gågaderne ved Frederiksgade og IRMA-porten og retningspil i belægningen ved Fisketorvet.

Tilsvarende for at minimere at der til tider er ulovlig varekørsel efter kl. 11, foreslår forvaltningen at indrette pladser til mindre varebiler til af- og pålæsning tilladt i 15 minutter ved/på IRMA-porten, Søndre Jernbanegade/Kannikegade, Frederiks Torv, Møllestræde tættest ved gågaden og Slotsgade ved Fisketorvet. Forvaltningen bemærker i denne sammenhæng at forslaget til seks korttidsparkeringspladser på Slotsgade mellem Posen og Slingerupgade pt. er i høring. Tidsrum for tilladt varekørsel i gågaderne udvides desuden til kl. 12 på hverdage og kl. 10 på lørdage.

For at tydeliggøre hvem der har lov til at køre i gågaderne fremhæves det, at kundekørsel til private parkeringsarealer ikke er tilladt. Det bliver også synliggjort at renovation og arbejdskørsel under visse forhold ikke kræver tilladelse fra kommunen, ligesom udrykningskørsel udvides til også at omfatte patruljekørsel, som ellers i dag kræver tilladelse fra kommunen. Det fremhæves at af- og påsætning for gangbesværede med bil eller taxi, som skal til konsultation hos læge, er tilladt, og at indehavere af handicapparkeringskort må parkere i op til 15 minutter uden for afmærkede båse.

I forbindelse med revisionen af Regulativ for gågaderne og Torvet arbejder arbejdsgruppen med planlægning af en målrettet kampagne, som skal informere beboere, transportører og andre relevante parter om de foreslåede ændringer samt hvad man må og ikke må i gågaderne.

Med ændringer til regulativet indgår også forslag til at etablere cykelparkering og tillade at man må cykle i Helsingørsgade og på Torvet i dagtimerne i høring. Det sker med baggrund i byrådets beslutning den 27. juni 2018 om at fremme indkøb med cykel og beslutningen hos Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15. august 2018 om udmøntning af byrådets beslutning. Sagen er vedlagt som bilag. Det betyder at forbuddet mod cykelkørsel i tidsrummet 10-19 således alene opretholdes på Slotsgade inden for gågadezonen. Realiseres forslaget om at tillade cykelkørsel skal forslaget evalueres efter et år.

Forvaltningen bemærker, at repræsentanter fra Byforum i arbejdsgruppen om ”Reduktion af trafik i gågaderne” ikke ønsker cykelkørsel i Helsingørsgade. Forvaltningen har derfor henvist repræsentanterne til at kommentere dette under høringen.

Med hensyn til cykelkørsel hele døgnet mellem Kannikegade, over Torvet og til Søstien er dette i dag tilladt hele døgnet med en forsøgsvis markering af en blå linje. Formålet er at cykelturister og besøgende kan cykle fra stationen og frem til slottet. Evalueringen af dette er ikke afsluttet på baggrund af den verserende sag om tilladelse til cykelkørsel.

### Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

## **Økonomi**

Ændringerne af skiltningen vil medføre udgifter som vil kunne afholdes af beløb afsat til parkering på driftsbudgettet.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om, at cyklisme i butikkernes åbningstider i Helsingørgade udgår.

Udvalget tænker at ambitionen om cykelhandelsgade i Helsingørgade er gennemført ved etablering af cykelparkeringsmuligheder, men cyklister må trække cyklen gennem Helsingørgade i butikkernes åbningstid.

Evalueringsrapport af den eksisterende cykelmulighed over Torvet (den blå stribe) forelægges i en særskilt sag.

## **Bilag**

Udmøntning af beslutning om fleksibel parkering

Regulativ for gågaderne og torvet

Ændringer til kapitel 2 & 3 i Regulativ for Gågaderne og Torvet

## Punkt 9: Trafiksanering Nødebo - beslutning om videre forløb nr. 2

18/3056

### Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at godkende, at:

1. forvaltningen arbejder videre med de foreslåede projektelementer og igangsætter projektering
2. modernisering af belysning igangsættes
3. status og forslag til igangsætning af trafiksaneringstiltag forelægges udvalget i juni 2019
4. renovering af kørebaner og fællesstier planlægges udført i 3-4 kvartal 2020, idet der gennem Nødebo planlægges anvendt støjsvag asfalt på kørebaner.

### Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget træffer politisk beslutning om sagens videre forløb.

I forbindelse med den planlagte trafiksanering i Nødebo har der været afholdt fire velbesøgte borgermøder på Nødebo Kro. På det første møde i maj 2018 var temaet hvilke problemer beboerne og skolen mv. oplevede. På mødet i august 2018 drøftede beboerne prioritering af de vigtigste problemer samt stillede løsningsforslag. På mødet i november 2018 fremlagde forvaltningen et ideoplæg med løsningsforslag som blev debatteret. Til det fjerde møde i april 2019 fremlagde forvaltningen konkrete forslag til løsninger.

De vigtigste problemer som beboerne oplever er gener fra en stor trafikmængde og tung trafik. Det giver støj fra tunge køretøjer og gør det vanskeligt at krydse Nødebovej. Beboerne synes vejbelysningen er dårlig og at tilstanden af fortove og cykelstier langs Nødebo bør forbedres. Hertil kommer en lang række andre synspunkter og observationer. Disse fremgår af de vedlagte noter fra de tre borgermøder.

I forbindelse med løsningsforslag ønsker beboerne generelt at hele Nødebo og Nødebovej inden for byzonen skiltes som en lavhastighedszone 40 km/t. Beboerne ønsker ikke flere bump på grund af risikoen for mere støj fra tunge køretøjer. Beboerne ønsker at krydsningsheller bliver udformet med fodgængerfelter.

Efter borgermødet har forvaltningen modtaget politiets tilkendegivelse om etablering af 40 km/t zone på Nødebovej. Politiet kan ikke godkende denne og henviser til bekendtgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger, hvor det fremgår at der skal være ganske særlige forhold i forbindelse med mange trafikuheld for at etablere 40 km/t zone på en trafikvej.

Forvaltningen bemærker, at politiets registreringer af trafikuheld ikke viser et stort antal uheld på Nødebovej, men at det skal tages med et stort forbehold, da politiet statistisk set registrerer færre end 10 % af de faktiske personskader og hvad angår materielskadeuheld givet meget færre. Argumentet har dog ikke givet anledning til, at politiet har kunne revurdere deres afslag om godkendelse jf. bekendtgørelsen.

Hillerød Kommune har nu anket politiets afgørelse.

Forvaltningen bemærker, at der er rettet henvendelse til Gribskov Kommune om at fjerne gennemkørselsforbuddet for lastbiler på Gribskovvej/Helsingevej på strækningen fra Kagerup (Gribskov Kommune) og Isterødvejen (Hillerød Kommune). Gribskov Kommune har ikke imødekommet forslaget men det er aftalt at der nedsættes en fælles teknikergruppe på tværs af de to kommuner, der skal se på hvordan man løser problematikken med lastbiler på kommunale veje.

På baggrund af politiets kommentarer, og kommentarer fra det tredje borgermøde har forvaltningen revurderet det tidligere ideoplæg og foreslår, at der arbejdes videre med følgende forslag:

- 60 km/t på Nødebovej, før byzonen
- 2 minus 1 vej på Stenholtsvej
- Signalreguleret kryds på Nødebovej ved Stenholtsvej
- Gennemført fortov og cykelsti på Kildeportvej
- Signalreguleret fodgængerfelt mellem skolen og kroen
- Signalreguleret fodgængerfelt ved bostedet Følstrup
- Indretning af afsætningsplads til skolen på rastepladsen
- Ombygning af eksisterende torontoanlæg/hævet flade ved Netto.

Tiltag der skal arbejdes videre med:

- 40 km/t zoner på Nødebovej og i Nødebo, når svar på kommunens anke foreligger
- Placering af stoppesteder
- Fodgænger/cyklist krydsninger ved Jægervænget og ved Baunevænget.

Da de omtalte tiltag ikke er projekterede, er det ikke muligt at foretage en detaljeret beregning af projektudgifterne. Byrådet har meddelt en anlægsbevilling på 2.000.000 kr. til trafiksanering af Nødebo og projektets omfang skal tilpasses dette.

Forvaltningen foreslår endvidere, at en modernisering af vejbelysningen på Nødebovej sker samtidigt med udførelse af trafiksaneringen. En modernisering med moderne LED lyskilder og rørmaster omfatter strækningen fra Stenholtsvej – Æblekrogen. Masterne placeres på vestsiden af Nødebovej. Udgifterne til belysningen afholdes af reserverede beløb til modernisering af vejbelysning på driftsbudgettet.

Renovering af slidlag på kørebaner og delte stier langs Nødebovej afventer koordinering med Hillerød Forsyning og forventes at kunne igangsættes 3-4. kvartal 2020. Forvaltningen peger på anvendelse af de såkaldte SRS belægninger (støjreducerende slidlag) gennem Nødebo, idet forvaltningen bemærker at prisen er ca. 10 % højere end almindelige slidlag og holdbarheden ca. 10 % kortere. Generel anvendelse af SRS belægninger på trafikveje medfører derfor en stigning i kommunens udgifter.

Forvaltningen foreslår følgende tidplan:

April 2019: Borgermøde, undersøgelse af stikledninger

Maj: politisk beslutning om videre forløb trafiksanering mv.

Maj: forberedelser til ny belysning samt koordination af ledningsarbejder

Maj – juni: Detailprojektering af trafiksanering

Juni: Politisk behandling om igangsætning af trafiksanering

Juni – august: Udskiftning af belysning, gravearbejder

August – oktober: Udførelse af trafiksanering

Ledningsarbejder (Hillerød Forsyning) 2020

September-oktober 2020: Udlægning af nye slidlag på kørebaner og stier

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje

## **Økonomi**

Udgifter til trafiksaneringen afholdes af de afsatte anlægsbeløb mens udgifter til modernisering af belysning og nye slidlag afholdes af driftskonti.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen.

## **Bilag**

Memo fra COWI efter borgermøde 2.pdf

Noter fra borgermøde nr 3.pdf

Oplevede problemer i Nødebo - borgermøde 1.pdf

Løsningsforslag fra Borgere i Nødebo - borgermøde nr. 2.pdf

Trafiksanering Nødebo - Borgermøde nr. 4 red.pdf

Nødebo Lokalråds kommentar til Borgermøde 4\_110419.pdf

Nødebo - 4. borgermøde.pdf

# Punkt 10: Ullerød Nord - Etape 3 valg af stier

18/2873

## Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter, at:

1. der etableres en sti fra Albuen til den fælles stikrydsning
2. der etableres en sti fra den fælles stikrydsning til Sønder Strødam
3. der etableres ikke en sti mellem Stamvejen og Hejrevej
4. der etableres en sti fra Enebakken, langs støjvolden ved Hillerødmotorvejen til Sønder Strødam.

## Sagsfremstilling

På udvalgsmødet den 7. marts 2018 blev det besluttet at undersøge stimuligheder ved Hejrevej og Albuen. Samtidig er øvrige stiforhold for Etape 3 undersøgt på baggrund af lokalplan 400 og landskabsplan for Ullerød Nord.

De foreslåede stier i Ullerød Nord Etape 3 fremgår af vedlagte Bilag Ullerød Nord - Stier. Stier er vist med brun farve på bilaget.

Det foreslås, at der etableres en sti fra Albuen mod vest til den fælles stikrydsning på Stamvejen. Her fra vil det være muligt, at fortsætte ad stierne til Ullerød Syd, Enebakken og Sønder Strødam, samt Tulstrupvej og Sophienborgskolen.

Stien fra den fælles stikrydsning føres til Sønder Strødam og tilsluttes for enden af Ternevej mod vest, uden andre tilslutninger.

Muligheden for at etablere en sti fra Enebakken til Ullerød Nord er i landskabsplanen vist som en sti gennem støjvolden langs Hillerødmotorvejen. Dette betyder en lang stitunnel, som munder ud i Stamvejen. Her efter skal Stamvejen krydses og man skal videre ind gennem sti mellem storparcellerne til hovedstien i den Grønne kile.

I stedet foreslås, at der etableres en sti langs støjvolden som tilsluttes stien til Sønder Strødam. Her ved har man adgang til alle stier i området. I Vejdirektoratets dispensation for vejbyggelinjer er der givet mulighed for, at man kan etablere en sti langs støjvolden under forudsætning af, at der opsættes et hegn mellem stien og Hillerødmotorvejen.

For at tilgodese den østlige del af Sønder Strødam er der set på muligheden for en sti mellem Hejrevej og Stamvejen langs den vestlige side af bassinet. Stien er ikke en del af Lokalplan 400.

Den foreslåede sti munder ud i Hejrevej, hvor der i dag ikke er cykelstier. Cyklister mellem Sønder Strødam og Tulstrupvej vil måske også vælge at benytte Hejrevej, i stedet for at køre ad stien. Ud fra et trafikikkerhedsmæssigt synspunkt er det ikke hensigtsmæssigt med cyklister på Hejrevej.

Samtidig vil en sti på dette sted også betyde, at naboerne vil få en højtliggende sti langs deres boliger, som de ikke har i dag med gener fra indkig til følge. Det anbefales derfor, at stien udgår.

## Retsgrundlag

Lov om offentlige veje §15.

## Økonomi

Stierne er indeholdt i det samlede budget for byggemodningen. Dette gælder dog ikke stien mellem Stamvejen og Hejrevej, men den anbefales at udgå.

## Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019

Udvalget godkendte indstillingen.

## Bilag

Ullerød Nord - kort over stier

# Punkt 11: Status på flytning af Brødeskov Station

18/11028

## Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen til efterretning.

## Sagsfremstilling

Formålet med sagen er at give en status til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget om forslaget til at flytte Brødeskov Station til Nr. Herlev.

I august 2018 blev Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, økonomiudvalget og byrådet orienteret om regionens forslag til at nedlægge Brødeskov Station som standsningssted til fordel for et trinbræt ved Nr. Herlev. Forslaget medfører flere fordele. Først og fremmest kommer standsningsstedet nærmere til Nr. Herlevs beboere, hvorved flere formodentlig vil benytte toget. Desuden opnås en større trafiksikkerhed, da færre fodgængere, især skolebørn, fremover ikke skal krydse Lyngevej.

Processen var, at forslaget skulle behandles i regionen, som driver og har ansvaret for lokalbanedriften og -stationerne. Regionen valgte til budgetforhandlingerne at prioritere forslaget og således er der nu bevilget penge til at flytte Brødeskov St. og anlægge et nyt trinbræt i Nr. Herlev. Det betyder at Lokaltog i 2019 er gået i gang med detailplanlægningen som forventes at tage et lille års tid. Lokaltog regner med at selve anlægsfasen vil tage 2-3 måneder, hvormed den nye trinbræt efter planen vil stå færdig i andet kvartal 2020.

Til sagen i august 2018 blev det fremhævet, at kommunen skulle afsætte midler til stationsfaciliteter til forpladsen, hvis der var behov for det. Regionen fortæller nu, at det ikke forventes, at Hillerød Kommune skal bidrage til etableringen af standsningsstedet ved Nr. Herlev, da anlægget – inkl. forpladsen - estimeres at kunne holdes inde på jernbanematriklen, hvorved udgiften alene tilfalder Lokaltog/Region Hovedstaden (se evt. bilag). Kun såfremt kommunen vurderer behov for yderligere faciliteter på forpladsen end dem der er fremgår af Lokaltogs idéfaserapport, vil der skulle afsættes finansiering fra kommunens side. Det kunne eksempelvis være yderligere belysning, stiopkobling, p-pladser mv. uden for banens areal. Hvad der er med i Lokaltogs projekt fremgår af idéfaserapportens pladsdisponeringsplan (vedlagt som bilag).

Forvaltningen forventer ikke det bliver nødvendigt at etablere yderligere stationsfaciliteter såsom yderligere bilparkering, busholdeplads og øvrige adgangsveje. Forvaltningen foreslår, at busserne forbliver på Bygaden, så bussen ikke får omvejskørsel ved at skulle køre til forpladsen ved Engparken. Stoppestederne på Bygaden er nemlig placeret så hensigtsmæssigt, at passagerer som skal skifte mellem tog og bus ”blot” skal gå ca. 50 m. fra forpladsen til Bygaden.

Med afsæt i Lokaltogs idéfaserapport bemærker forvaltningen, at den nye stationsplacering vil kræve en lokalplan. Dette er meddelt regionen som i den fremadrettede proces vil tage dialogen med forvaltningens byplanteam. I arbejdet med lokalplanen indgår en proces med borgerdialog.

## Retsgrundlag

Lov om kollektiv trafik.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019

Udvalget tager orienteringen til efterretning.

## Bilag

Idéfaserapport Nørre Herlev

Tidsplaner for stationsprojekter Hillerød Kommune

## **Punkt 12: Favrholt - fortsat planlægning - anlægsbevilling**

16/21523

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet at meddele tillæg til anlægsbevilling på 986.000 kr. til den fortsatte planlægning af Favrholt bydel, idet beløbet finansieres af rådighedsbeløb afsat i 2019 på XA – 00000 651 64 Planlægning af byudvikling i Favrholt.

### **Sagsfremstilling**

Formålet med sagen er at søge anlægsbevilling til den fortsatte planlægning af udvikling af Favrholt bydel. Byrådet skal derfor tage stilling til meddelelse af anlægsbevilling på 986.000 kr. på anlægskonto XA – 00000 651 64 Planlægning af byudvikling i Favrholt.

Byrådet godkendte i 2014 helhedsplanen for Favrholt bydel. Helhedsplanen har siden da dannet grundlag for kommunens videre planlægning af bydelen, herunder kommuneplantillæg, infrastrukturaftale med regionen, lokalplan for hospitalet, strategisk energiplan, bæredygtighedsstrategi og klima-, natur- og landskabsplan.

Anlægsbevillingens formål er at frigive midler til juridisk-, teknisk- og procesrådgivning, materialer og udgifter i relation til:

- Lokalplan- og projekteringsforberedende arbejde
- Kommunikation og markedsføring
- Aftaler og koordinering med eksterne aktører
- Realiseringsstrategi, herunder budget/prognosearbejde.

Rådighedsbeløbet for 2019 er i alt 1.578.000 kr. hvoraf der tidligere er frigivet 592.000 kr.

### **Retsgrundlag**

Styrelseslovens § 40, stk. 2.

### **Økonomi**

Der er på anlægsplanen afsat et rådighedsbeløb på 1.578.000 kr. i 2019 på projektet XA-00000 65 164 Planlægning af byudvikling i Favrholt.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

# Punkt 13: Status for byggesager og byggesagsgebyrer

13/41577

## Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet at beslutte:

1. at tage orienteringen om status for byggesager til efterretning
2. at nedjustere indtægtsbudgettet for byggesager i 2019 med 1,2 mio.kr.
3. at nedsætte indtægtsbudgettet for byggesager i 2020 og årene frem med 1,25 mio.kr.
4. at medtage bevillingerne i budgetopfølgning 1-2019 og i direktionens budgetforslag for 2020-2023
5. at finansiere underskuddet helt eller delvist ved at hæve byggesagsgebyret.

## Sagsfremstilling

Folketinget vedtog tilbage i 2013, at kommunerne pr. 1. januar 2015 skulle opkræve gebyr for byggesagsbehandling efter medgået tid. Det blev således muligt for den enkelte kommune at bestemme, om omkostningerne til byggesagsbehandling skulle finansieres gennem opkrævning af gebyrer, eller om omkostningerne helt eller delvis skulle dækkes via skatteindtægterne. Det har betydet, at kommuner som bl.a. Helsingør, Fredensborg og Frederikssund har vedtaget ikke at opkræve gebyrer for byggesagsbehandling for at gøre det nemmere for erhvervslivet at drive virksomhed og mere attraktivt at bosætte sig i kommunen. På landsplan er der 22 kommuner, der har afskaffet byggesagsgebyret, men forvaltningen er vidende om, at et par af kommunerne overvejer at genindføre gebyret.

I Hillerød Kommune vedtog byrådet den 17. december 2014 at opkræve et gebyr for byggesagsbehandling på 715,- kr. pr. time. Endvidere vedtog byrådet, at der opkræves gebyrer ad to gange – første gang når der udstedes en byggetilladelse og anden gang, når byggeriet er færdigt og ibrugtages. Timeprisen for de kommuner, der opkræver gebyr, er i gennemsnit 631,- kr. Den dyreste kommune er Hørsholm med en timepris på 937,- kr.

I forbindelse med behandlingen af sagen om fastsættelse af timeprisen gjorde forvaltningen opmærksom på, at indtægterne på byggesagsbehandling muligvis ville falde i forhold til tidligere, hvor gebyret blev opkrævet efter pris pr. m<sup>2</sup>. En kontorbygning på 10.000 m<sup>2</sup> tager ikke dobbelt så lang tid at sagsbehandle, som en kontorbygning på 5.000 m<sup>2</sup>. En sådan bygning ville tidligere have givet en indtægt på 10.000 x 80 kr. = 80.000,- kr./5.000 x 80 kr. = 40.000,- kr. En tilsvarende sag vil i dag give et første gebyr på ca. 10.000.

Opkrævning af gebyr nr. 2 har i den forløbne periode været fulgt tæt for at konstatere, hvor stort gebyret ville blive. Det viser sig nu, at gebyr nr. 2, der ofte først kan opkræves 1-3 år senere alt efter byggeriets omfang, meget sjældent bliver større end gebyr nr. 1, men derimod ofte en del mindre. En byggesag, som den ovenfor beskrevne, giver således en indtægt på ca. 15.000,-, og således en hel del mindre end tidligere.

Hvis Hillerød Kommune tog det dyreste gebyr svarende til Hørsholm Kommunes vil indtægten blive ca. ½ mio.kr. større. Forvaltningen har beregnet, at gebyret skal stige med godt 300 kr. i timen, hvis indtægtsbudgettet skal opfyldes. Til orientering skal det nævnes, at indtægterne ved byggesagsbehandlingen ikke må overstige udgifterne. Forvaltningen har beregnet, at timeprisen med de nuværende lønudgifter samt øvrige udgifter fx it-systemer vil kunne stige til ca. 900 kr.

Endvidere kan forvaltningen oplyse, at sagsbehandlingstiderne for byggesager er gevaldig udfordret af mange store byggerier i kommunen i øjeblikket bl.a. Nyt Hospital Nordsjælland, Campus, Frederiksbro, Ullerød Nord, byggeri bag Slotskroen, på Vibekevej og det sidste byggefelt i Ullerød Syd samt en almindelig høj byggeaktivitet. Til orientering kan det oplyses, at det er de samme medarbejdere, der foretager byggesagsbehandling, der ligeledes behandler landzonesager, dispensationer/forespørgsler om lokalplaner, klage- og aktindsigtssager, BBR rettelser og matrikulære sager. Disse sager har p.t. en meget lang sagsbehandlingstid som følge af de mange og komplekse byggesager.

Til orientering kan det endvidere oplyses, at ved KL's seneste opgørelse opfylder Hillerød Kommune servicemålene for i gennemsnit 43% af byggesagerne. Dette tal ligger noget lavere end landsgennemsnittet på ca. 60%. Forvaltningen har endvidere regnet på faktureringsgraden. Beregningen viser, at Hillerød Kommune kan opkræve gebyr for ca. 35% af sagerne. Der kan alene opkræves gebyrer for sagsbehandling jf. byggeloven og ikke i forhold til planloven, vejledning/rådgivning, klagesager, generelle forespørgsler/dispensationer og naboorienteringer m.m.

Også indførelse af et nyt ansøgningsystem (Byg og Miljø (BOM)) samt et nyt bygningsreglement BR 18 har medført en ophobning af byggesager, idet forvaltningen bruger mange ressourcer på at vejlede og rådgive borgere, rådgivere m.fl. og

på uddannelse af medarbejderne. BR 18 adskiller dig væsentligt i sin opbygning samt i indhold i forhold til de hidtidige bygningsreglementer.

Endelig har Skats nye vurderingssystem medført mange BBR og lovliggørelsessager både for virksomheder og for private. SKAT gennemgår alle rene erhvervsjendomme og de blandede bolig- og erhvervsjendomme og foretager i den forbindelse ændringer og tilføjelser til bygninger og arealer. En stor del af disse ændringer og tilføjelser medfører et markant stigende antal lovliggørelsessager, der skal byggesagsbehandles. For nuværende har forvaltningen alene på erhvervsjendomme ca. 100 sager, der skal gennemgås for eventuel lovliggørelse. For så vidt angår rene boligejendomme er der i de senere år foretaget en gennemgang af luftfotos sammenholdt med registrerede bygninger i BBR. Denne gennemgang har ligeledes medført mange lovliggørelsessager, da der er opført mange byggerier uden byggetilladelse. Endelig er der en øget fokus på korrekt BBR-registrering i forbindelse med bl.a. salg af ejendomme.

## **Retsgrundlag**

Byggelovens § 28, stk. 1 og kommunestyrelseslovens § 40, stk. 2.

## **Økonomi**

Sagen har bevillingsmæssige konsekvenser.

I budget 2019 er der budgetteret med en indtægt på 3,462 mio.kr.

I 2018 blev der givet en tillægsbevilling på 1,2 mio.kr.

Det anslås, at mindreindtægten i 2019 vil blive som i 2018 ca. 1,2 mio.kr. og i overslagsårene 1,25 mio.kr.

En gebyrstigning til helt eller delvist finansiering af mindreindtægten kan ligeledes være en mulighed.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingens punkt 1-4.

Udvalget besluttede i øvrigt vedr. indstillingens punkt 4, at der i direktionens budgetforslag tilføjes en variant om at indtægtstabet vedr. 2020-2023 kan gebyrfinansieres.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

# Punkt 14: Planklagenævnets afgørelse om opførelse af skur på Ravnsbjergvej - orientering

18/14980

## Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen om Planklagenævnets afgørelse om afslag på landzonetilladelse til opførelse af skur på Ravnsbjergvej til efterretning.

## Sagsfremstilling

Formålet med sagen er at orientere Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget om Planklagenævnets afgørelse i sag om opførelse af 24 m<sup>2</sup> skur på en naturgrund på Ravnsbjergvej.

Planklagenævnet har den 1. februar 2019 truffet afgørelse i sagen og ændret Hillerød Kommunes tilladelse til et afslag. Planklagenævnet begrundet afslaget med hensynet til at undgå spredt og uplanlagt bebyggelse og til, at skuret opføres uden tilknytning til eksisterende bebyggelse. Planklagenævnet har valgt ikke at tage hensyn til, at fredningsmyndighederne har givet dispensation til det ansøgte skur.

### Baggrunden for sagen

Ejeren af matriklen 2 g, Nejede By, Alsønderup har søgt om landzonetilladelse til at opføre et 24 m<sup>2</sup> skur. Baggrunden er, at arealet er omfattet af en fredning, der fastsætter en plejepligt. Ejer har redegjort for, at skuret er nødvendigt til opbevaring af maskiner og udstyr, der skal benyttes i forbindelse med pleje af arealet.

I forbindelse med behandling af sagen har fredningsmyndighederne givet dispensation fra fredningen til opførelse af det ansøgte skur.

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget behandlede sagen den 15. august 2018. Forvaltningen indstillede, at der skulle udstedes en landzonetilladelse til skuret. Udvalget havde ingen bemærkninger, og der blev givet landzonetilladelse den 23. august 2018.

Danmarks Naturfredningsforening klagede den 11. september 2018 til Planklagenævnet over Hillerød Kommunes afgørelse om landzonetilladelse.

## Retsgrundlag

Planlovens § 35 stk. 1.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

## Bilag

Landzonetilladelse

Klage fra Danmarks Naturfredningsforening

Afgørelse fra Planklagenævnet

# **Punkt 15: Udviklingsmål 2020 - Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget**

19/3028

## **Indstilling**

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at beslutte udviklingsmål for 2020.

## **Sagsfremstilling**

Formålet med denne sag er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget på mødet i maj beslutter udviklingsmål 2020.

Udvalget har på møder i marts og april drøftet udviklingsmål 2020. På baggrund af drøftelserne fremsendes nu som bilag forslag til udviklingsmål for 2020.

Udvalgets udviklingsmål er:

Øget fremkommelighed på det overordnede vejnet

Færre uheld i trafikken

Arkitekturpolitik

Flere op på cyklen

Udviklingsmålene for 2020 vedlægges som bilag til endelig godkendelse sammen med udvalgets budgetforslag på junimødet.

## **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte udviklingsmålene for 2020.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

## **Bilag**

Udviklingsmål 2020 ABT - Arkitekturpolitik - maj

Udviklingsmål 2020 ABT - Færre uheld i trafikken og øget tryghed - maj

Udviklingsmål 2020 ABT - Øget fremkommelighed og mobilitet - maj

Udviklingsmål 2020 ABT - Flere op på cyklen - maj

# Punkt 16: Budget 2020-2023, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

18/16014

## Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget fører en afsluttende drøftelse af omprioriteringskataloget inkl. anlægsønsker (inkl. afledt drift), så udvalget til juni kan godkende det samlede omprioriteringskatalog samt indstille dette til første behandling i økonomiudvalget og byrådet.

## Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er at præsentere udvalget for resultaterne af de foregående måneders drøftelser af forslag til omprioriteringskatalog. På baggrund heraf drøfter udvalget udkast til finansieringsforslag, til businesscases, evt. aktivitetsudvidelsesforslag samt anlægsønsker (inkl. afledt drift). De vedlagte dokumenter viser nuværende status for udvalgets arbejde med omprioriteringskataloget.

Økonomiudvalget har besluttet, at da der til tidligere budgetprocesser er udarbejdet flere forslag til aktivitetsudvidelser og anlægsønsker bør eventuelle forslag til budgetprocessen for 2020-2023 fokuseres på:

- forslag der kan sikre ønsket omstilling
- businesscases eller forslag om kapacitetstilpasning
- forslag der er forudsætninger for implementering af ny lovgivning eller nye ufravigelige behov,
- forslag der opdaterer tidligere budgetdokumenter, som er nødvendige for indeværende budgetproces.

Udvalget fastlægger således oplæg til deres sidste behandling af budgetforslag til udvalgets møde i juni. Fagudvalgets bilag til budgetforslag er derfor også i proces frem til den endelige version til junimødet.

## Retsgrundlag

Styrelsesloven § 40.

## Økonomi

Økonomiudvalgets rammeudmelding af 20. marts 2019 er udgangspunkt for fagudvalgenes videre arbejde.

## Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019

Udvalget drøftede omprioriteringskataloget og anlægsønsker (inkl. afledt drift).

Udvalget ønsker et særskilt anlægsønske om restfinansiering af cykelsti på Tamsborgvej.

Udvalget ønsker at understrege i forhold til 28AU2020-001, at det er en lovpligtig opgave.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

## Bilag

Anlægsønsker 2020-2023 ABT

Aktivitetsudvidelser 2020-2023 ABT

Finansieringsforslag 2020-2023 ABT

## **Punkt 17: Udmøntningsplan 2019 - 2022**

18/15734

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at fagudvalgene godkender den opdaterede udmøntningsplan.

### **Sagsfremstilling**

Byrådet vedtog i december 2018 udmøntningsplanen for perioden 2019-22. Som det fremgik af sagen i december 2018 opdateres udmøntningsplanen ved budgetopfølgning 1 i maj og budgetopfølgning 3 i november.

Med denne sag gives en status på udmøntningsplanen efter 1. kvartal 2019.

Status efter 1. kvartal 2019 for udmøntningsplanens 75 initiativer med opfølgningmæssige behov er, at:

- 6 initiativer er afsluttet
- 49 initiativer er igangværende
- 13 initiativer er igangværende med ændret tidsplan
- 7 initiativer er ikke påbegyndt.

### **Retsgrundlag**

Styrelsesloven.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 07-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen.

Afbud: Thomas Brücker (A)

Stedfortræder: Jamil Cheheibar (A)

### **Beslutning i Idræt og Sundhedsudvalget den 07-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen.

Afbud: Thomas Brücker (A)

### **Beslutning i Erhverv, Beskæftigelse og Turismeudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte sagen.

Fraværende: Søren P. Østergaard (V)

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen og bemærkede vedrørende punkt 7, at udvalget senest i august 2019 behandler sag om status for sti bag FrederiksborgCentret.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

### **Beslutning i Kultur og Fritidsudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen.

Afbud: Dragan Popovic (V), Louise Colding Sørensen (A)

Stedfortræder: Thomas Elong (V)

### **Beslutning i Omsorg og Livskraftsudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte den opdaterede udmøntningsplan.

Sagen blev behandlet som sag nr.8.

Fraværende: Susanne Due Kristensen (A)

## **Beslutning i Børn, Familie og Ungeudvalget den 09-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen.

Mette Thiesen (D) tog forbehold.

### **Bilag**

Udmøntningsplan 2019-2022 - opfølgning 1 fagudvalg

## Punkt 18: Favrholt stationsområde - navngivning

19/67

### Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at træffe beslutning om navngivning af stationsområdet i Favrholt og stiftorbindelsen mellem den kommende Favrholt station og Nyt Hospital Nordsjælland samt om vejnavn for stationsområdet.

### Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget træffer beslutning om navngivning i forbindelse med udarbejdelse af Lokalplan 447 for centerområde i Favrholt. Det omhandler navngivning af stationsområdet (lokalplanområdet), navn på stiftorbindelsen mellem den kommende Favrholt station og Nyt Hospital Nordsjælland samt vejnavn.

Byudviklingselskabet A/S (bygherre for stationsområdet) har udarbejdet et forslag til navngivning. Forslaget er vedlagt som bilag.

Nyt Hospital Nordsjælland/Region Hovedstaden har fået forslaget fra Byudviklingselskabet tilsendt og mulighed for at kommentere forslaget om navn på stiftorbindelsen, som bliver primær forbindelse fra hospitalet til den kommende station for gående og cyklende.

#### Navngivning af stationsområdet

Økonomiudvalget igangsatte den 23. maj 2018 lokalplan for stationsområdet i Favrholt. Lokalplanforslaget er under udarbejdelse og forventes forelagt politisk i forsommeren 2019 som "Lokalplanforslag 447 for et centerområde i Favrholt".

Lokalplanområdet kaldes i Helhedsplan Favrholt for "stationsområde". Dette navn er herefter anvendt af Hillerød Kommune.

Byudviklingselskabet bruger navnet "Favrholt City" og ønsker at fastholde dette navn, som de mener viser internationalt udsyn og formidler, at området er Favrholms mest centrale del.

Som alternativ foreslår Byudviklingselskabet navnet "Favrholt Stationskvarter". De skriver dog samtidig, at ordet "-kvarter" i så fald burde gå igen i resten af bydelen, men at det passer dårligt til bystrukturen i Favrholt, hvor de bebyggede områder er lagt ud mellem kiler i landskabet og ikke som tætte bykvarterer.

Forvaltningen vurderer, at et kommende navn ikke bør indeholde ordet "station", da det giver anledning til forveksling med stationsforpladsen syd for Overdrevsvejen. Forvaltningen er enig i at ordet "-kvarter" ikke er velegnet i Favrholt.

#### Navngivning af stiftorbindelsen

Stiftorbindelsen mellem den kommende Favrholt station og Nyt Hospital Nordsjælland løber gennem stationsområdet.

Byudviklingselskabet foreslår navnet "Favrholt Allé", som de mener fortæller om et moderne 'forløb' hvor bygninger og træer danner ramme om byens liv. De mener, at navnet associeres med en tryk og smuk oplevelse.

Nyt Hospital Nordsjælland/Region Hovedstaden er orienteret om byudviklingselskabets forslag og anmodet om kommentarer eller alternative forslag til navngivning. Nyt Hospital Nordsjælland/Region Hovedstaden har ikke kommenteret forslaget inden fristens udløb 11. april 2019.

#### Vejnavn

Lokalplanområdet skal vejbetjenes ad en ny intern vej, der danner et cirkulært forløb gennem lokalplanområdet. Vejen tilsluttes til Hospitalsvej og dette bliver eneste vejadgang til lokalplanområdet.

Byudviklingselskabet foreslår navnet 'Loopet' til den nye, interne vej. De mener navnet signalerer; at LOOPET ikke er en almindelig gade eller vej, men "et samlende byrum: trygt, integrerende og omgivet af liv fra og i bygninger" og, at der ikke er en begyndelse eller en slutning, men et flow med flydende cirkulation.

Alternativt kan udvalget beslutte et tema for Favrholt, som fremtidige veje navngives efter, ligesom mange byer har et blomsterkvarter, fuglekvarter m.v.

Hillerød Kommunes Vejnavnekatalog vedhæftes.

Der kan senere blive behov for at navngive mindre passager i området. Disse er dog endnu ikke fastlagt endeligt og kan derfor endnu ikke navngives.

## **Retsgrundlag**

Adressebekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 271 af 13. april 2018.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte stinavnet Favrholt alle under forudsætning at stien beplantes som en alle.

Udvalget ønsker et oplæg vedr. bydelsnavnet fra udvikler, der baserer sig på områdets fremtidige identitet, alternativt historiske referencer i området. Udvalget ønsker at vejnavne relaterer sig til bydelsnavnet. Endvidere bemærkede udvalget at de ønsker danske vejnavne.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

## **Bilag**

Bilag: Byudviklingsselskabets forslag til navngivning

Vejnavneliste

Oversigtskort Favrholt stationsområde med stiforbindelse og cirkulationsvej

# Punkt 19: Vejnavne i det nye Frederiksbro-boligområde

19/3527

## Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at træffe beslutning om navngivning af kommende private fællesveje i den nye bydel, Frederiksbro.

## Sagsfremstilling

I Lokalplan 415, vedtaget i byrådet den 30. marts 2016, findes en situationsplan i bilag K, hvor vejene i det nye område er navngivet. Vejnavnene er dog ikke meldt ind i det landsdækkende adressesystem og er dermed ikke endelige. Nogle af de foreslåede vejnavne er allerede i brug og kan derfor ikke godkendes.

Endvidere er der sket ændringer i byggefelterne, så de nuværende planer af 2019 ikke stemmer overens med placering af vejene på illustrationerne fra 2016.

Bygherre har været af den tro, at vejnavnene var endelige, da de figurerer på planer i forskellige illustrationer. I denne sag har forvaltningen valgt ikke at søge alternativer til navngivning af vejene i området, trods beslutning i § 17.4 udvalget for borgerinvolvering den 14. januar 2019, om bl.a. inddragelse af lokalråd, da hovedparten af vejnavnene allerede figurerer i lokalplanen og er anvendt udadtil.

Vi har nu reserveret følgende navne til de kommende veje, jf. lokalplanen, samt fire alternative vejnavne efter ønske fra bygherre, som erstatning for de vejnavne der allerede var i brug:

- Blåbærleddet (i stedet for Blåbærhaven, som angivet i LP 415)
- Blåbærstrædet
- Blåbærvej (i stedet for Enebærvej, som angivet i LP 415)
- Blåbærvænget
- Brombærvej
- Frederiksbro Allé
- Frederiksbrovej
- Frederiksbrovænget
- Hyldebærvej (i stedet for Hyldegårdsvej, som angivet i LP 415)
- Laurbærvænget
- Mirabellevej (i stedet for Kirsebærvej, som angivet i LP 415)
- Rønnebærvænget
- Tyttebærvej

Endvidere er vejnavnene Slånbærvej, Hindbærvej og Skovbærvej reserveret til området.

## Retsgrundlag

Adresseloven, lov nr. 136 af 1. februar 2017 §§ 3 og 4 samt adressebekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 271 af 13. april 2018 §§ 3-10, 28, stk.3 og 29, stk. 3.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019

Udvalget besluttede at udsætte sagen med henblik på tilføjelse af bilag om baggrund for valg af vejnavne.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

## Bilag

Bilag 1, Situationsplan fra Lokalplan 415.pdf

Bilag 2, Opdateret situationsplan, marts 2019.pdf

## **Punkt 20: Ændring af vejnavnet Foss Allé til Nils Foss Allé**

18/17829

### **Indstilling**

Direktionen indstiller at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget træffer beslutning om at omdøbe Foss Allé til Nils Foss Allé.

### **Sagsfremstilling**

I maj 2018 døde erhvervsmanden og stifteren af virksomheden Foss A/S, Nils Foss, kort efter sin 90 års fødselsdag. Nu ønsker hans efterkommere, at vejnavnet til en af Hillerøds største virksomheder ændres fra Foss Allé til Nils Foss Allé.

Udvidelsen af domicilet i Hillerød på omkring 10.000 m<sup>2</sup> og næsten en fordobling af arbejdspladser, står klar til åbning i juni 2019. I den forbindelse vil ledelsen i Foss A/S gerne afsløre det nye vejnavn, som en hyldest til Nils Foss.

Allerede da firmaet fik ny adresse i Hillerød, ønskede man at vejen skulle navngives Nils Foss Allé, men reglerne tillader ikke at navngive veje efter levende personer.

I vejnavnesager vil vi almindeligvis høre lokalhistorisk arkiv, lokalråd og andre med interesse i området og § 17.4 udvalget for borgerinvolvering har den 14. januar 2019 anbefalet inddragelse af lokalråd i forbindelse med vejnavnesager.

I den aktuelle sag har der ikke været involveret andre parter da ønsket er meget specifikt og vejen er beliggende i et erhvervsområde der betjener én virksomhed.

### **Retsgrundlag**

Adresseloven, lov nr. 136 af 1. februar 2017 §§ 3 og 4 samt adressebekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 271 af 13. april 2018 §§ 3-10, 28, stk.3 og 29, stk. 3.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget godkendte indstillingen.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)

### **Bilag**

Bilag 1, vejens placering.pdf

## **Punkt 21: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen**

17/400

### **Indstilling**

Direktionen indstiller til, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Udvalgsformanden og forvaltningen giver en opfølgende orientering vedr. sager drøftet på sidste møde samt orienterer om aktuelle emner med interesse for udvalget.

### **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-05-2019**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Udvalget beder forvaltningen om at undersøge muligheden for at udvide parkeringspladsen ved Teglgårdssøen.

Fraværende: Lars Ole Skovgaard Larsen (V)