

# REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 15-08-2024

**Mødedato** Torsdag d. 15. august 2024 kl. 08:00

**Mødested** Byrådssalen

**Mødedeltagere** Dan Riise, Thomas Brücker, Janne Lunding Olsen, Tue Tortzen, Lars  
Ole Skovgaard Larsen, Nikolaj Frank Natarak Frederiksen, Peter  
Ingemann Bentsen

## Indholdsfortegnelse

Håndtering af lokalplanovertrædelser i H/F Tirsdagsskoven.....	3
Lokalplan 159 for Hillerød Telefoncentral - igangsættelse af aflysning af lokalplan.....	7
Partshøring om forbud i henhold til Planlovens §14 for et område omkring Amtmandsvej 9.....	9
Omfartsvej for lastbiler og landbrugsmaskiner i Nr. Herlev.....	12
Bus trafikbestilling 2025 som konsekvens af trængsel.....	13
Grøn mobilitet og mindre trængsel.....	16
Status på projekt og anlægsopgaver veje, stier og infrastruktur 1. halvår 2024.....	18
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	19
Digital godkendelse af referat.....	20

# Punkt 1: Håndtering af lokalplanovertrædelser i H/F Tirsdagsskoven

23/15776

## Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter om der skal meddeles landzonetilladelse og lokalplandispensation til en samlet bebyggelse på 65 m<sup>2</sup> pr. lod, eller om der skal ske lovliggørelse af lokalplanovertrædelser i haveforeningen efter sædvanlig praksis.

## Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024

Udvalget besluttede, at der meddeles landzonetilladelse og lokalplandispensation til en samlet bebyggelse på maks. 65 m<sup>2</sup> pr. lod og med en maks. højde på 4 meter.

## Sagsfremstilling

I denne sag skal Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutte, om forvaltningen på baggrund af en ansøgning fra Haveforeningens bestyrelse skal meddele en generel og vidtgående lokalplandispensation til delvis lovliggørelse af lokalplanstridig bebyggelse i kolonihaveforeningen H/F Tirsdagsskoven, beliggende Tirsdagsengen 1-72, 3400 Hillerød. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget kan alternativt beslutte, at der skal udarbejdes en mere lempelig landzonelokalplan for området, hvor forvaltningen forholder sig til flere lokalplanovertrædelser end omfattet af det ansøgte, eller at forvaltningen skal sagsbehandle lokalplanoverskridelserne efter sædvanlig praksis i lovliggørelsessager. Ved sædvanlig praksis forstås, at forvaltningen tager konkret og individuel stilling til en ansøgning om bibeholdelse for hver enkelt ejendom/havelod, herunder hvorvidt der kan meddeles en dispensation eller om et ulovligt forhold skal fysisk lovliggøres.

### Tidligere politisk behandling:

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget har tidligere været orienteret om lokalplanovertrædelser i H/F Tirsdagsskoven på møderne den 8. september 2022 og den 4. april 2024 (bilag 1). Herudover er der gennemført en besigtigelse af forholdene i haveforeningen den 2. maj 2024.

### Baggrund:

Hillerød Kommune modtog i 2020 en klage over opførelse af lokalplanstridig bebyggelse i H/F Tirsdagsskoven. Forvaltningen har bestilt og modtaget opmålingsdata fra en droneoperatør i efteråret 2023, der viser omfattende lokalplanoverskridelser på næsten alle havelodder i H/F Tirsdagsskoven (bilag 2).

### Gældende plangrundlag:

Området er omfattet af *Lokalplan 344 for et område ved Tirsdagsskoven til kolonihaver og fritidsformål*, der bl.a. fastlægger, at der på hvert havelod må opføres: ét kolonihavehus på maks. 40 m<sup>2</sup>, én åben terrasseoverdækning på 15 m<sup>2</sup>, ét drivhus på 10 m<sup>2</sup> samt ét skur på 10 m<sup>2</sup>. Skure må maks. være 2,2 meter høje og må kun bruges til anneks, hvis placeret mindst 2,5 meter fra andre havelodder. Lokalplanen fastlægger en maksimal højde på 2,2 m for skur/anneks samt drivhus, og 4 m for haveboligerne (bilag 3).

Haveforeningen er beliggende i landzone, men da lokalplanen har bonusvirkning, kræver forhold, der er muliggjort i lokalplanen ikke landzonetilladelse. Derimod kræver lokalplandispensationer særskilt landzonetilladelse. Planlovens landzoneregler medvirker til at forhindre spredt og uplanlagt bebyggelse i det åbne land, dvs. uden for byzone, og i landzone må der ikke uden tilladelse fra kommunalbestyrelsen foretages udstykning, opføres ny bebyggelse eller ske ændring i anvendelsen af bestående bebyggelse og ubebyggede arealer. Landzoneområdet reguleres ved enkelttilladelser.

Det betyder, at en retlig lovliggørelse af overskridelse af lokalplanplanens bestemmelser om f.eks. bebyggelsens omfang både forudsætter, at der kan meddeles en landzonetilladelse til forholdet samt en dispensation fra lokalplanen.

#### Omfang af bebyggelse / dispensationsansøgning:

Kolonihaveforeningens bestyrelse har i 2024 fremsendt deres egen opmåling af nuværende bebyggelse på havelodderne i H/F Tirsdagsskoven, der viser, at der er lokalplanstridig bebyggelse på ca. 67 af de i alt 71 havelodder. Det oplyses også, at 3 af lodderne ikke er bebyggede endnu (bilag 4).

Bestyrelsen søger en generel dispensation fra lokalplanen, til at kunne øge omfanget af kolonihavehusene fra de tilladte 40 m<sup>2</sup> til 65 m<sup>2</sup> med en højde på op til 4 meter på hvert havelod, under forudsætning af, at der på hvert havelod ikke må opføres yderligere bebyggelse af nogen art (bilag 5).

Bestyrelsen skønner derved, at forholdene vil kunne lovliggøres på ca. 48 af de i alt 71 havelodder, og at kommunens sagsbehandling om lovliggørelse vil kunne lettes på en række af de øvrige havelodder, idet lodsejerne ifølge bestyrelsen har tilkendegivet villighed til at indordne sig under en sådan dispensation.

Bestyrelsen oplyser dog også, at der er 6 lodsejere, der ikke er sindet at følge lokalplanen eller en eventuel dispensation. Såfremt det beslattes, at der kan meddeles en generel dispensation fra lokalplanen til en samlet bebyggelse på 65 m<sup>2</sup> pr. lod, vil en sådan have virkning for alle lodder i haveforeningen. Hvis en lodsejer ikke vil lovliggøre bebyggelsen på sit havelod, enten efter lokalplan eller i henhold til en eventuel dispensation, vil forvaltningen være nødsaget til at behandle særskilt lovliggørelsessag på dette forhold, hvilket herefter kan munde ud i varsel af påbud, påbud om lovliggørelse samt eventuelt en politianmeldelse.

Bestyrelsen begrundet endvidere dispensationsansøgningen med, at der tillades et større omfang af bebyggelse på havelodderne i flere af kommunens øvrige haveforeninger.

Grundet haveforeningens ejerforhold, er det dog uklart, om bestyrelsen juridisk kan repræsentere alle lodsejere.

Ud over ovennævnte forholder dispensationsansøgningen sig ikke til øvrige lokalplanbestemmelser, herunder om overholdelse af afstandskrav ift. omkringliggende havelodder, stier og veje, om parkering, om oplag af uindregistrerede køretøjer, om hegnsforhold, om terrænregulering eller ubebyggede arealer.

#### Øvrige kolonihaveforeninger:

Ved gennemgang af vedtægterne for kolonihaveforeningerne: H/F Frederiksborg, H/F Tirsdagsvænget, H/F Kana og H/F Rønnevang, bemærker forvaltningen, at der ses lempeligere bestemmelser end i lokalplanen, vedrørende det tilladelige omfang af kolonihavehuse og sekundær bebyggelse samt om højder og afstandskrav til omgivelserne (bilagene 6-9).

H/F Tirsdagsvænget muliggør kolonihavehuse på op til 10 % af grundarealets størrelse. Da haveloddernes størrelse i gennemsnit anslås til 600-650 m<sup>2</sup>, muliggøres gennemsnitligt ca. 60-65 m<sup>2</sup> bebyggelse pr. havelod. Højden begrænses til maks. 4,5 meter. Dertil tillades helt op til 62 m<sup>2</sup> sekundær bebyggelse (Bilag 6).

H/F Rønnevang muliggør kolonihavehuse på op til 15 % af grundarealets størrelse, hvilket muliggør ca. 65 m<sup>2</sup> bebyggelse pr. havelod, der i gennemsnit anslås til ca. 400-450 m<sup>2</sup> pr. havelod.

Højden begrænses til maks. 4 meter. Dertil kan opføres sekundær bebyggelse med op til 5 % af haveloddets størrelse, svarende til ca. 20 m<sup>2</sup> (bilag 7).

H/F KANA muliggør kolonihavehuse på op til 15 % af grundarealets størrelse, hvilket muliggør ca. 65 m<sup>2</sup> bebyggelse pr. havelod, der i gennemsnit anslås til ca. 400-450 m<sup>2</sup> pr. havelod. Højden begrænses til maks. 4 meter. Dertil kan opføres 1 sekundær bebyggelse med op til 5 % af haveloddets størrelse, svarende til ca. 20 m<sup>2</sup>. Foruden ovenstående kan også opføres et drivhus (bilag 8).

H/F Frederiksborg muliggør op til maks. 65 m<sup>2</sup> bebyggelse i alt. Den maksimale højde er maks. 3,6 meter, dog tillades yderligere en sokkel på op til 25 cm, hvorved højden bliver 3,85 meter.

Havelodderne anslås i gennemsnit at være ca. 400 m<sup>2</sup> (bilag 9).

H/F Tirsdagsskoven er den eneste lokalplanlagte kolonihaveforening i Hillerød Kommune, og bestemmelserne er nyere end i de vedtægter, der gælder for de ældre kolonihaveområder i kommune. Der er således ikke direkte sammenlignelighed med vedtægterne for øvrige haveforeninger i kommunen, og det bemærkes, at lokalplanen er vedtaget politisk af kommunen.

#### Forvaltningens vurdering:

I forhold til bestyrelsens dispensationsansøgning vil det være muligt at meddele en kombineret landzonetilladelse og lokalplandispensation til den samlede haveforening, som muliggør en samlet bebyggelse på det enkelte lod på maksimalt 65 m<sup>2</sup> med en højde på maksimalt 4 m. Forvaltningen anbefaler dog, at en generel dispensation fra lokalplanen vedrørende bebyggelsens omfang *ikke* omfatter dispensation fra afstandskravet for bebyggelsens beboelsesdel på 2,5 m til naboskel/nabolod, som bør efterleves af hensyn til brandsikkerhed. Der vil under alle omstændigheder være tale om en dispensation, som er *væsentlig* større end normal dispensationspraksis. Dette skyldes, at kolonihavehusenes etagearealbaseret på de indsendte oplysninger - overskrider lokalplanens bestemmelser med mindst 60 % og højdebestemmelserne for sekundær bebyggelse i gennemsnit overskrides med ca. 80 %.

De fremsendte oplysninger om bebyggelsernes omfang viser hverken bebyggelsernes placering i forhold til haveloddets skel eller hvilke havelodder, det drejer sig om, og derfor kan oplysningerne ikke efterprøves eller benyttes som egentlig dokumentation for lovliggørelse. Forvaltningen vurderer derfor, at der uanset lovliggørelsesmåde er behov for landinspektøropmålinger for at fastslå bebyggelsernes og hækkes omfang og placering i forhold til omgivelserne. Som tilsynsmyndighed har forvaltningen ret til at kræve det materiale, der er nødvendigt for at behandle en sag, herunder lovliggørelsessager, og udgiften til landinspektøropmåling vil derfor kunne pålægges lodsejer.

Forvaltningen vil skulle behandle lovliggørelsessager for hver enkelt havelod, både for at dokumentere, at ejeren overholder bestemmelser i en eventuel landzonetilladelse/dispensation, men også i forhold til overskridelser ud over en sådan tilladelse/dispensation samt eventuelle øvrige overskridelser, hvor forvaltningen skal kunne vurdere, om der kan opnås retlig eller fysisk lovliggørelse.

Forvaltningen skønner derudover, at der, i tilfælde af dispensation, fortsat vil være behov for at sagsbehandle mindst 23 særskilte lovliggørelsessager alene i forhold til, at lodsejerne ikke kan overholde areal- og afstandskrav i en eventuel dispensation. Lodsejerne i H/F Tirsdagsskoven har pligt til at lovliggøre lokalplanoverskridelser for hvert havelod, og en dispensation til lovliggørelse af et forhold, medfører ikke, at kommunen fritages for at oprette særskilte sager om lovliggørelse af yderligere lokalplanoverskridelser for hvert havelod, medmindre der er tale om forhold af underordnet betydning. Ressourceforbruget til behandlingen af de mange lovliggørelsessager vil have betydning for det samlede serviceniveau i byggesagsafdelingen.

## **Retsgrundlag**

- Lokalplan 344
- Planloven.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Bilag**

Bilag 1 - Tidligere dagsordenspunkter.pdf

Bilag 2 - Dronedata.pdf

Bilag 3 - LP.pdf

Bilag 4 - Opmåling.pdf

Bilag 5 - Ansøgning.pdf

Bilag 6 - HF\_Tirsdagsvænget.pdf

Bilag 7 - HF\_Rønnevang.pdf

Bilag 8 - HF\_Kana.pdf

Bilag 9- HF\_Frederiksborg.pdf

## **Punkt 2: Lokalplan 159 for Hillerød Telefoncentral - igangsættelse af aflysning af lokalplan**

22/12784

### **Indstilling**

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget at vedtage at igangsætte proceduren for aflysning af gældende lokalplan 159 for Hillerød Telefoncentral med henblik på at regulere området efter kommuneplanens rammebestemmelser og retningslinjer samt bygningsreglementet.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024**

Udvalget godkendte indstillingen.

### **Sagsfremstilling**

Den gældende lokalplans formål og anvendelse giver udelukkende mulighed for at anvende området til erhvervsformål (KTAS - nu TDC), og der må kun opføres og indrettes bebyggelse til tekniske anlæg, kontorer, lagerarealer samt de til centralen hørende mandskabsfaciliteter. Ansøgers ønske om aflysning af denne bunder i, at arealanvendelsen til telefoncentral ikke længere kræver et stort areal. En telefoncentral vil kun fylde 500 m<sup>2</sup> på sigt, og ejendommen er i alt 8.500 m<sup>2</sup>. Der er dermed store arealer til overs i bygningen, og derfor finder ansøger det nødvendigt med en ny anvendelsesmulighed, der er tilstrækkelig bred til, at der kan findes lejere til arealerne. Dette er allerede en mulighed med den gældende kommuneplanramme, som den gældende lokalplan indsnævrer. Se bilag.

Derfor anmoder TDC net om en aflysning af den gældende lokalplan, så området i fremtiden reguleres efter kommuneplanens rammebestemmelser og retningslinjer samt bygningsreglementet.

Ansøgeren ønsker at kunne bruge kommuneplanens anvendelsesbestemmelse og søger derfor ikke om en ny lokalplan nu. Ansøgeren har en uopsigelig lejekontrakt med ejeren indtil 2037, hvor lejemålet kan opsiges. Efter samtale med ansøger er det gjort klart for forvaltningen, at ejer (ATPFA A/S) vil kunne være klar til at udarbejde et projekt for en ny lokalplan omkring 2037, hvor det aktuelle lejemål udløber.

I dag står store dele af bebyggelsen tom, men der er givet midlertidige dispensationer til dels at anvende omkring 900 m<sup>2</sup> til undervisningsformål og til dels at anvende omkring 435 m<sup>2</sup> til fremstilling af naturlægemidler. Ansøger ønsker længerevarende tilladelser til en bredere vifte af anvendelser, så det bliver nemmere at finde lejere til bygningsmassen.

### Nye retningslinjer for området i Kommuneplan 2025

Hillerød Kommune optager i kommuneplan 2025 retningslinjer for fem indsatsområder – bl.a. for ”Stationszonen”, som lokalplanområdet er en del af. Se bilaget for retningslinjekort. De fremtidige retningslinjer vil bl.a. komme til at regulere, at der skal være særlig fokus på byudvikling og arkitektur i de fem indsatsområder. I Stationszonen skal der planlægges for anvendelser, der fremmer byliv ved bl.a. Søndre Jernbanevej på hjørnet ved Vibekevej, som er en del af lokalplanområdet. Der skal desuden planlægges for udadvendte funktioner i byrummene, og de skal indrettes med henblik på ophold og identitet.

### Forvaltningens vurdering

Forvaltningen anbefaler, at ansøgningen om aflysning af den gældende lokalplan 159 imødekommes, og at området reguleres efter kommuneplanens rammebestemmelser og retningslinjer samt bygningsreglementet. Ved aflysning af lokalplanen skal lokalplanområdet forblive i byzone. Kommuneplanens rammeområde SB.C.29 regulerer, at området kan anvendes til blandet bolig og erhverv. Den specifikke anvendelse er angivet til etageboligbebyggelse, erhvervsområde, kontor- og serviceerhverv samt område til offentlige formål.

En aflysning kan gøres med lovhjemmel i Planlovens § 33, stk. 1, nr. 2, der siger, at kommunalbestyrelsen kan beslutte at ophæve byplanvedtægter og lokalplaner for byzoner og sommerhusområder, når udviklingen inden for byplanvedtægten eller lokalplanens område ikke længere gør det muligt at administrere tilladelser m.v. uden anvendelse af § 19 (dispensation), idet områdets hidtidige zonestatus opretholdes, jf. dog stk. 5.

Forvaltningen vurderer, at anvendelsesområdet i lokalplanen 159 er for snævert formuleret i forhold til den teknologiske udvikling inden for telefoni siden 1984. Lokalplanen giver ikke mulighed for andre anvendelser end erhverv knyttet til den gamle telefoncentral. Da telefoncentralen ikke kræver særlig stort bygningsareal, står der store arealer til overs, som ikke er mulige at leje ud pga. lokalplanens anvendelsesbestemmelser. Lokalplanen vil således kræve anvendelse af Planlovens § 19 for dispensationer, og kræver ressourcer til administration af tilladelser mv. inden for lokalplanområdet med dispensationer fra lokalplanens anvendelsesbestemmelser.

Ved at aflyse lokalplanen skal Hillerød Kommune ikke tage stilling til områdets fremtidige planlægning på nuværende tidspunkt. Når ejer kommer med et ønske om at udvikle området - som det kan forventes i 2037, hvor det aktuelle lejemål udløber eller et par år tidligere - vil lokalplanpligtige ansøgninger kræve en ny lokalplan for området.

Det fremgår af lovforarbejderne til planlovens § 33, stk. 1, nr. 2, at kommunalbestyrelsen skal forklare betydningen af, at ejerne m.v. af de berørte ejendomme fremover alene vil have kommuneplanens rammebestemmelser og bygningsreglementets bestemmelser om bebyggelsesprocent m.v. som grundlag for deres fremtidige anvendelse af ejendommene i forhold til de muligheder, de har inden ophævelsen. Forklaringen er, at med de gældende og forventeligt også de fremtidige rammebestemmelser i Kommuneplan 2025 for området, vil den eksisterende anvendelse til telefoncentral stadig være en mulighed. Det samme gælder for de anvendelser, der pt. er dispenseret til som er dispensationer til undervisningsformål og til fremstilling af naturlægemidler.

#### Det videre forløb

Forvaltningen anbefaler, at forslaget til aflysning af lokalplan 159 sendes i 8 ugers offentlig høring hos berørte parter, og at der ikke afholdes et borgermøde i høringsperioden, da en aflysning er aftalt med ejer, og da det ikke vil give nye byggermuligheder for området, der kan have indvirkning på naboer. Ligeledes er de anvendelsesmuligheder, der åbnes for, allerede mulige med kommuneplanens rammer. Efter høringsperioden vil sag om ophævelse blive forelagt for ABT og ØU samt byrådet til endelig beslutning

## **Retsgrundlag**

Planlovens § 33, stk. 1, nr. 2.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Bilag**

Lokalplan 159 Hillerød telefoncentral ved Sdr. Jernbanevej

Retningslinjekort

Kommuneplanramme SB.C.29 Slotsbyen Sdr. Jernbanevej/Vibekevej

## **Punkt 3: Partshøring om forbud i henhold til Planlovens §14 for et område omkring Amtmandsvej 9**

21/17674

### **Indstilling**

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

1. frafalde nedlæggelse af et § 14 forbud for tre parcelhuse ved Salpetermosestien med baggrund i bygherres høringssvar fra partshøringen,
2. og udarbejde et nyt lokalplanforslag 480 for tre parcelhuse ved Amtmandsvej 9 med udgangspunkt i bygherres høringssvar fra partshøringen.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024**

Udvalget godkendte indstillingens punkt 1.

Udvalget stemte om følgende forslag:

”Udvalget godkendte indstillingens punkt 2 med bemærkning om, at der skal arbejdes videre med et forslag med kun én overkørsel til Amtmandsvej.”

5 stemte for: A, F, V, Æ og Ø

2 stemte imod: C

Forslaget blev vedtaget.

C stemte imod forslaget, da de mener, at løsningen i trafiknotatet er en løsning.

Udvalget bemærker, at der ikke er taget stilling til de øvrige ejendomme. De behandles i Kommuneplan 2025.

### **Sagsfremstilling**

Hillerød Kommune modtog i november 2021 en anmodning om udvikling af et område omkring Amtmandsvej 9 til åben-lav boliger. Økonomiudvalget igangsatte lokalplanprocessen den 12. december 2023, og forvaltningen udarbejdede herefter et forslag til kommuneplantillæg 9 samt lokalplanforslag 480 for en del af matr. 1bm, Trollesminde, Hillerød Jorder. Se bilag for områdets afgrænsning.

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget behandlede den 2. oktober 2023 en udvalgssag, der havde til formål at sende planforslagene i offentlig høring. Udvalget besluttede at anbefale økonomiudvalget ikke at godkende indstillingen med begrundelse i trafiksikkerhed, da udvalget efter udarbejdelsen af lokalplanforslag 480 var blevet opmærksom på, at en udbygning med boliger kan betyde store trafikale problemer på Salpetermosestien pga. en øget bilkørsel på stien til de nye boliger. Desuden vil disse problemer blive forstærket, hvis yderligere naboejendomme får samme mulighed for at udstykke boliger, som det er muligt med den gældende kommuneplanramme.

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget anbefalede på den baggrund til økonomiudvalget at overveje, i forbindelse med Kommuneplan 2025, om kommuneplanens rammeområde SB.B.17, som lokalplanområdet er en del af, fortsat skal give mulighed for udstykning til åben-lav boliger på de matrikler, der ligger øst for Salpetermosestien, og er en del af rammeområdet.

Økonomiudvalget besluttede den 11. november 2023 at sende sagen tilbage til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget med henblik på nærmere belysning. Byrådet besluttede herefter den 20. december 2023 at igangsætte proceduren for nedlæggelse af et forbud efter planlovens § 14.

Forvaltningen igangsatte på baggrund af byrådets beslutning proceduren for et § 14-forbud ved en partshøring med anmodning om bemærkninger til den påtænkte afgørelse om nedlæggelse af et forbud efter planlovens § 14. Ejer af lokalplanområdet og ejere af nabomatriklerne - 1bu, 1bm, 1bs og 1bl alle Trollesminde, Hillerød Jorder blev således partshørt omkring denne hensigt. Se vedhæftede bilag ”arealer der overføres til landzone” for hvilke matrikler, det drejer sig om.

Under høringen kom der ikke bemærkninger fra øvrige parter end ejere af ejendommen, hvor der er udarbejdet lokalplanforslag. Han anmodede i høringsperioden om et møde med udvalgsformanden for Arkitektur-, Byplan- og Trafikudvalget og forvaltningen for at diskutere alternative muligheder for stadig at kunne udvikle et projekt for boliger som ansøgt. Høringsfristen blev derfor forlænget, så mødet kunne blive arrangeret og ejer kunne nå at komme med sine bemærkninger til det påtænkte § 14 forbud. Efter mødet indsendte bygherre sine bemærkninger i form af en ny skitse for hvordan trafikken i området kan afvikles trafiksikkert. Skitsen blev efter kommentering fra forvaltningens side yderligere kvalificeret af bygherres rådgivere, og der er efterfølgende udarbejdet et trafiknotat for den nye disponering af grunden, der redegør for, hvordan trafikken kan afvikles sikkert ved en ny disponering og en ny trafikale løsning. Se bilaget ”trafiknotat” for den nye trafikale løsning og skitsen for den nye disponering af arealet.

Der stilles krav om en 4 meter bred ensrettet parallelvej til Amtmandsvej langs de tre kommende ejendomme, der er adskilt fra Amtmandsvej med et ikke overkørbart beplantningsbælte. Parallelvejen ensrettes for at sikre, at der kun sker udkørsel på cykelstien ét sted.

For at sikre plads til renovationsvogn, udlægges parallelvejen i en bredde af 4,0 m. Både ved ind- og udkørsel har renovationsvognen et større arealbehov. Det foreslås at dette areal etableres som et overkørbart areal i afvigende belægning fra selve vejen, for at sikre den lave hastighed ved tilslutningen af parallelvejen. Løsningen sikrer, at der ikke sker manøvrering ud på Amtmandsvej, men den interne vej kan godt indgå som manøvreareal for beboerparkeringen. Byggefeltene vil således blive en smule mindre, men der vil stadig være god plads til at opføre attraktive boliger i byzonen af lokalplanområdet.

Trafikken ved den nye løsning kan afvikles på en sikker måde, og der kan udarbejdes et lokalplanforslag med baggrund i den nye situationsplan. Således vil trafiksikkerhed ikke længere være en tilstrækkelig planmæssig begrundelse for at nedlægge et § 14 forbud. Forvaltningen anbefaler derfor at udarbejde et lokalplanforslag på baggrund af det nye dispositionsforslag. Det kan forventes, afhængig af hvornår alt materiale til lokalplanen bliver leveret fra bygherre, at det nye lokalplanforslag kan blive behandlet på de politiske møder i oktober, og herefter sendt i høring sideløbende med forslag til kommuneplan 2025. Hvis indstillingen godkendes vil der ikke længere blive udarbejdet et forslag til et kommuneplantillæg, da alle matriklers fremtidige status afklares i forbindelse med Kommuneplan 2025. Her foreslår forvaltningen, at dele af matriklerne 1bu, 1bm, 1bs og 1bl alle overføres fra kommuneplanramme SB.B.17 (boligområde i byzone), til SB.F.1 (rekreativt område i landzone). Dette vil betyde, at muligheden for yderligere udstykning bortfalder, hvis dette vedtages med Kommuneplan 2025. Forvaltningen vil partshøre alle de berørte ejere ved udsendelsen af Kommuneplan 2025 i offentlig høring. Hvis et lokalplanforslag for boliger på matr. 1bm vedtages, så vil den del af lokalplanområdet, der før lå i byzone tilbageføres til fremtidig byzone i rammeområde SB.B.17 ved vedtagelsen af kommuneplan 2025. De øvrige 3 matrikler vil blive overført til landzone ved vedtagelsen af kommuneplan 2025.

I denne sag er det kun matr. 1bm, som omfattes af lokalplanforslag.

Ved overførsel af de øvrige dele af matriklerne til landzone med kommuneplan 2025, vil yderligere udstykning på østsiden af Salpetermosestien forhindres.

## **Retsgrundlag**

- Planlovens § 14, der lyder, at Kommunalbestyrelsen kan nedlægge forbud mod, at der retligt eller faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbuddet kan højst nedlægges for et år.
- Planlovens § 13 om lokalplanlægning.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Bilag**

Arealer der overføres til landzone

trafiknotat

## **Punkt 4: Omfartsvej for lastbiler og landbrugsmaskiner i Nr. Herlev**

24/9788

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget drøfter nedenstående forslag.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024**

Udvalget besluttede, at forvaltningen kontakter ejeren som foreslået nedenfor.

### **Sagsfremstilling**

Medlem af Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget Tue Tortzen (Ø) har anmodet om følgende:

”Til næste ABT møde vil jeg gerne have et punkt om omfartsvej for lastbiler og landbrugsmaskiner ad eksisterende markvej bagom Herlevgård fra Lyngevej til Uvelsevej.

Det skal undersøges om ejer vil være med til det og hvilke adgangsrettigheder som kan aftales samt udgiftfordeling til fundering af grusvej der hvor den er mangelfuld.

Erfaring fra Thorsholms Alle i Tulstrup viser at det er en god løsning.”

Udvalget har tidligere, den 8. juni 2023, besluttet, at en omfartsvej syd om Nørre Herlev optages i den kommende kommuneplan 2025 – 2037 som offentlig vej. Vejen indgår i det forslag til kommuneplan, som Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal behandle i oktober 2024.

### **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Bilag**

Omfartsvej syd om Nørre Herlev

## **Punkt 5: Bus trafikbestilling 2025 som konsekvens af trængsel**

23/3005

### **Indstilling**

Direktionen indstiller at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget:

1. godkender aktivitetsudvidelsesforslag om Trafikbestilling 2025 og sender forslagene videre til at indgå i det samlede omprioriteringskatalog til 1. behandling i økonomiudvalget og byrådet den 28. august 2024,
2. at forslaget sendes i høring i perioden 15. august til 2. september 2024.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024**

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag ”28AU2025-005 – Trafikbestilling 2025 – revideret” (dokument nr. 88603/24) erstatter bilag ” 28AU2025-005 – Trafikbestilling 2025”. Bilaget vedhæftes referatet.

### **Sagsfremstilling**

I juni-sagen ’Udvikling i busøkonomien, Trafikbestilling 2025 1. beh. og A24-udbud’ fremgik det, at der ikke ville være ændringer med betydning for økonomien i 2025. Passagerne var ved at finde tilbage til busserne og i 2024 forventer Movia, at passagerne og indtægterne er fuldt tilbage på 2019-niveau før COVID-19. Forventningen var et mindre forbrug i 2025 på 1,4 mio. kr.

Den 21. juni fik Hillerød Kommune meddelelse fra Movia om, at der alligevel bliver ændringer på busøkonomien fra 2025 og frem. Trængslen udgør et stigende problem for vores busser i Hillerød. Movias aktuelle meddelelse påpeger, at kommunens bybuslinjer 301 og 302 er så hårdt pressede i myldretiden, at de ikke kan fortsætte som nu, uden at der gribes ind ved trafikbestillingen til oktober 2024. Den manglende fremkommelighed betyder, at forsinkelserne hober sig op i myldretiden og ikke kan absorberes i løbet af dagen. Derfor er det nødvendigt med mere køretid her og nu, hvis begge buslinjer skal kunne opretholde busdriften hen over hele dagen.

I 2025 anlægger vi en busbane på Sdr. Jernbanevej frem mod krydset ved Maria Mørk Skole. Men på trods af en forbedring i fremkommeligheden på 50 sek. er det desværre ikke nok til at tilvejebringe tilstrækkelig med tid i køreplanen til at kunne afhjælpe problemet.

Som en konsekvens af situationen har Movia opstillet fire scenarier byrådet skal træffe beslutning om inden afgivelse af trafikbestilling den 31. oktober:

1. Indsættelse af ekstra busser
2. Afkortning af buslinjer
3. Frekvensreduktion til halvtimesdrift
4. Indsættelse af ekstra bus på buslinje 302 og afkortning af buslinje 301.

Notat fra Movia er vedlagt som bilag.

Ad 1: For at opretholde nuværende drift er der behov for tilkøb af en bus til linje 301 og en bus til linje 302. Udover at give en robust busdrift, giver det mulighed for senere at udvide betjeningsområdet til Ullerød Nord via Guldhalevej, hvor der er reserveret et areal til en vendeplads. Med tilkøbet af ekstra busser vil vi kunne opretholde passagerer på bybuslinjerne. Årligt bliver det øget tilskudsbehov 5,3 mio. kr.

Ad 2:

En afkortning af begge buslinjer vil sikre tilstrækkelig køretid for busdriften og opretholde regelmæssig rettidig busdrift. Til gengæld vil det betyde tab af passagerer fra og til disse områder og dermed indtægtstab.

Linje 301, ruten blive forkortet i begge ender:

- Den nuværende betjening via Smedievej med en afgang i timen vil blive nedlagt
- I den anden ende vil ruten blive forkortet til Ålholmparken (Sløjfen), og betjeningen af Solbuen og Allékredsen vil blive nedlagt
- Det vil skulle etableres et nyt stoppested med en gangsti tæt på krydset Tulstrupvej/Frederiksværksgade.

Linje 302, ruten blive forkortet i begge ender:

- Betjeningen af Egedammen vil blive nedlagt, og bussen vil vende i rundkørslen ved Dyrehavevej/Skovledet
- I den modsatte ende vil bussen vende i rundkørslen ved Rugvangen/Sophienborg Alle, således Sophienborg Park og Sophienlund ikke længere bliver betjent.

Movia estimerer at afkortning af de to buslinjer medfører et samlet passagertab på 90.000 årligt, som resulterer i et øget tilskud på 0,9 mio. kr. grundet de færre passagerindtægter.

Ad 3: Den nuværende 20-minuttersdrift på hverdage og lørdage reduceres til halvtimesdrift. Samtidig vil det være nødvendigt at nedlægge betjeningen af Smedievej på linje 301.

Hvis frekvensen nedsættes til halvtimesdrift vil passagererne opleve længere ventetider ved skift mellem bus og S-tog. Den nuværende 20-minuttersfrekvens betyder, at der er 10 minutters drift på fællesstrækningen for linje 301 og 302. Det bliver ændret til 15 minuttersdrift på fællesstrækningen, som passer dårligere til 10-minuttersdrift på S-toget. Skiftetiden kan f.eks. gå fra 2 min. på hver afgang til S-toget til op til 9 min. på nogen afgang. Movias erfaringer viser, at ændringer der giver længere ventetid og dårligere tilpasning til toget medfører et passagertab. Med frekvensreduktion risikeres det at passagerer bliver efterladt i myldretiden grundet manglende plads i bussen.

Movias estimerer for frekvensreduktionen udgør et passagertab på 170.000 årligt, som vil resultere i et øget tilskudsbehov fra kommunen på 3,0 mio. kr. grundet de færre passagerindtægter.

Ad 4: Som en fjerde mulighed er forslag 1 og 2 kombineret ved at indsætte en ekstra bus på linje 302, med henblik på at afhjælpe der hvor passagertabet er størst ved afkortning, samt afkorte linje 301 i begge ender som beskrevet i løsning 2. Movia estimerer ved tilkøb af en bus til linje 302 samt afkortning af buslinje 301 medfører et samlet passagertab på 20.000 årligt. Det øgede tilskudsbehov til indkøb af en ekstra bus på linje 302 og reduceret passagerindtægt på linje 301 bliver 2,8 mio. kr.

*Forvaltningens anbefaling*

Buslinjerne 301 og 302 udgør rygraden i den kollektive trafik i Hillerød by. Det er højfrekvente bybusser med en drift der er tilpasset S-togets drift. De har det højeste årlige passagertal i Hillerød Kommune på samlet 1,6 mio. årligt.

Hvis busdriften for begge bybusser afkortes eller frekvensen nedsættes, vil det påvirke mange passagerer (90-170.000 årligt), og nogle vil finde andre transportmuligheder, f.eks. ved køb af bil. Movias erfaring er, at disse passagerer ikke vender tilbage til busserne.

Forvaltningen anbefaler byrådet, at fastholde de afgange vi har i dag på linje 301 og 302 med tilkøb af to busser. Alternativt som Movia anbefaler i forslag 4, ved at indsætte en ekstra bus på linje 302 og afkorte linjeføringen i enderne på linje 301. Forvaltningen fremhæver at det dog vil efterlade en afkortning af linje 301, hvor særligt Ullerød Syd bliver påvirket.

Som konsekvens af sagen er vedlagt en aktivitetsudvidelse til budget 2025-2028 på de fire forslag på mellem 0,9-5,3 mio. kr. Valg af løsning bliver implementeret til køreplansskiftet i juni 2025.

## **Retsgrundlag**

Lov om Trafikselskaber.

## **Økonomi**

Sagen har på nuværende tidspunkt ikke bevillingsmæssige konsekvenser, men vil få det afhængigt af hvilket scenarie der vælges i budget 2025-2028. Den økonomiske konsekvens træder i kraft med halvårseffekt for budget 2025, og helårseffekt fra 2026 og frem.

## **Bilag**

Køretidsudfordringer på linje 301 og 302

28AU2025-005 - Trafikbestilling 2025

28AU2025-005 – Trafikbestilling 2025 – revideret

## **Punkt 6: Grøn mobilitet og mindre trængsel**

23/13655

### **Indstilling**

Direktionen indstiller at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender:

1. Udkast til formålsbeskrivelse som ramme for borgerinvolvering
2. Den beskrevne proces for 'Grøn mobilitet og mindre trængsel'.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024**

Udvalget godkendte indstillingen med nedenstående justerede formålsbeskrivelse:

"Hillerød er hjertet af Nordsjælland og tilgængelig for alle. Mobiliteten i Hillerød og omkringliggende byer bidrager til, at mennesker lever gode og sunde liv. Den måde, vi bevæger os på, skaber en by fyldt med liv og fællesskaber i attraktive byrum til glæde for kommunens borgere og hvor erhvervslivet, detailhandlen, kulturlivet og studielivet trives.

Vi ønsker at øge lysten til at færdes i byrummet og fremme effektive, klimavenlige og sunde mobilitetsvaner. Cyklen skal være den mest attraktive transportform i hverdagen. Rejsetiden for dem der har brug for bilen skal forbedres. Vi vil forbedre fremkommeligheden for pendlere og handlende til bymidten og styrke det omkringliggende vejnet for at undgå gennemkørende trafik i takt med, at økonomien tillader det.

Inspireret af ind- og udland vil vi se på, hvordan vi kan øge fremkommeligheden for alle ved at understøtte fodgængere, cyklister og busser. Nye transportvaner giver os mulighed for at reducere støj og luftforurening samt bruge pladsen i byen anderledes og finde bæredygtige løsninger."

### **Sagsfremstilling**

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget har i 2024 haft flere drøftelser om mobilitet og trængsel. Det sker i forlængelse af at udvalget i juni 2023 besluttede, at forvaltningen skulle igangsætte en trafikal helhedsplan med titlen 'Grøn mobilitet og mindre trængsel', der:

1. i højere grad end tidligere skal se mere sammenhængende på kapacitet og trafikafvikling mod 2030 og længere frem
2. skal se mobilitet i et bredere perspektiv med inspiration til, hvordan kommunen kan bidrage til at motivere borgere og pendlere til at vælge cykel og kollektiv trafik som alternativ til bil
3. skal belyse effekterne af at udvide kapaciteten på Peder Oxes Allé.

Arbejdet med en trafikal helhedsplan forløber parallelt med udvalgets seminarer i strategisk byledelse, som har til formål at give inspiration, redskaber og en referenceramme om mobilitet i Hillerød by.

Få kommuner oplever en så stor by- og erhvervsvækst som Hillerød, og det medfører sammen med et stigende bilejerskab og hyppigere tilvalg af bil, at vi i årene frem kommer til at opleve mere trængsel på vejnettet i og omkring Hillerød By. Det er nødvendigt at vi gør noget nyt, da det ikke er realistisk – hverken økonomisk eller arealmæssigt – alene at bygge sig ud af de trafikale udfordringer på vejnettet.

Den øgede brug af bil har ud over trængsel konsekvenser for støj, luftkvalitet og kvaliteten af byrum. Ved at ændre transportvaner i Hillerød by kan de negative konsekvenser af trafikken mindskes.

Det er et mål i ”Klimaplanen – Sammen om klima og grøn omstilling” at øge antallet af cyklister og antal passagerer i den kollektive transport. Samtidig har Byrådet med kommuneplanen vedtaget nye ambitiøse rammer for arbejdet med arkitektur, grønne forbindelser og gode byrum i den centrale del af Hillerød by. Ved at ændre transportvaner og transportløsningernes arealforbrug kan der skabes mere attraktive forbindelser og rum til glæde for gående og cyklende.

For at mindske trængsel og de negative konsekvenser af biltrafikken har vi behov for alle redskaber i den ’trafikale værktøjskasse’. Vi skal med andre ord kigge på alle virkemidler og hente inspiration udefra, eksempelvis fra Gent i Belgien, hvor vi har set at man kan forbedre mobilitet ved at fokusere på andet end vejudvidelser.

Idet mobilitet handler om hvordan vi bevæger os til skole og dagtilbud, på arbejde, til indkøb og fritidsaktiviteter handler det om hverdagen og vores vaner. Den by vi har, påvirker os hver eneste dag, og derfor er vi nødt til at tale om, hvad formålet med ændringer i mobilitet i Hillerød by er, før vi ser på valg af løsninger. Med sigte mod en beslutning i byrådet i starten af 2025 om hvordan mobilitet skal bidrage til fremtidens gode by, vil udvalget involvere borgere inden for nedenstående ramme:

#### *Udkast til formålsbeskrivelse*

*”Hillerød by er hjertet af Nordsjælland og tilgængelig for alle. Mobiliteten i Hillerød bidrager til, at mennesker lever gode og sunde liv. Den måde, vi bevæger os på, skaber en by fyldt med liv og fællesskaber i attraktive byrum til glæde for byens borgere og hvor erhvervslivet, detailhandlen, kulturlivet og studielivet trives.*

*Vi ønsker at øge mobilitetsglæden og fremme effektive, klimavenlige og sunde mobilitetsvaner. Cyklen skal være den mest attraktive transportform i hverdagen. Samtidig vil vi forbedre fremkommeligheden for pendlere og handlende til bymidten og undgå gennemkørende trafik.*

*Inspireret af ind- og udland vil vi se på, hvordan vi kan øge fremkommeligheden for alle ved at understøtte fodgængere, cyklister og busser frem for biler. Nye transportvaner giver os mulighed for at reducere støj og luftforurening samt bruge pladsen i byen anderledes.”*

#### Forslag til proces:

- August 2024: Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter proces for involvering og politisk behandling
- September til og med november 2024: Involvering på ’Sammen om Hillerød’
- Oktober-november: Borger/interessentmøde (workshop). For at få drøftelse med så mange perspektiver som muligt inviteres, borgere, organisationer, virksomheder, uddannelser m.fl.
- Januar-februar 2025. Temamøde for byråd, bl.a. med resultater fra involveringen
- Februar-marts 2025: Alle berørte fagudvalg udtaler sig om projektet og udkast til formålsbeskrivelse
- Marts-april 2025: Byrådet træffer principbeslutning om mobilitetstilgang og retning for hvilke tiltag kommunen skal arbejde med for at reducere trængsel, fremme aktiv og offentlig transport samt fredeliggøre byrum.

## **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

# **Punkt 7: Status på projekt og anlægsopgaver veje, stier og infrastruktur 1. halvår 2024**

24/6556

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen om status for anlægs- og projektopgaver til efterretning.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

## **Sagsfremstilling**

Formålet med sagen er at orientere udvalget om status på anlægsprojekter eller projekteringsopgaver, primært hvor der er givet anlægsbevilling jf. vedlagte bilag.

Listen er en overordnet liste med de større og mere ressourcekrævende opgaver på området og indeholder ikke drifts og myndighedsopgaver. Der er således ikke tale om en samlet opgaveliste.

I listen er noteret opgaver som ikke er igangsat, da de ikke er prioriteret eller afventer beslutning om prioritering. Desuden er der opgaver som er forsinkede pga. manglende ressourcer med stillinger der ikke har kunne besættes og pga. generel stor opgavemængde på området.

De verserende anlægsopgaver og projekter omfatter infrastruktur, byrum, kommunale vejombygninger og byggemodninger, LAR projekter, trafiksaneringer og andre større projekter.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje mfl.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Bilag**

Anlægs og projektoversigt Trafik og Vej 1. halvår 2024

## **Punkt 8: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen**

21/18058

### **Indstilling**

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

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Udvalgsformanden og forvaltningen giver en opfølgende orientering om udvalgets sager, årsplan samt orienterer om aktuelle emner med interesse for udvalget.

Udvalgets årsplan er vedlagt som bilag.

### **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Bilag**

ABT årsplan 2024 - august

## **Punkt 9: Digital godkendelse af referat**

23/16655

**Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 15-08-2024**

Godkendt.