

DAGSORDEN Trafik og Mobilitetsudvalget d. 03-06-2026

Mødedato Onsdag d. 03. juni 2026 kl. 09:00

Mødested Seglet

Mødedeltagere Ole Roed Jakobsen, Henriette Døssing, Özgen Yücel, Monika Skadborg, Tue Tortzen

Indholdsfortegnelse

Budgetønske for videre arbejde med bedre togforbindelser i Nordsjælland - budget 2027-2030.....	3
Kapacitet og afvikling i Hillerød Sydvest - præsentation af trafikale værktøjer og analyser.....	5
Adgang og tilgængelig ifm. ombygning af Hillerød Station - fremme af interesser.....	6
Trafikbestilling 2027 - 1. beh.....	9
Budget 2027-2030, Trafik og Mobilitetsudvalget.....	12
Eablering af hæve-sænkepullerter i midtbyen.....	13
Mødeplan 2027 - Trafik og Mobilitetsudvalget.....	16
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	18
Digital godkendelse af referat.....	19

Punkt 1: Budgetønske for videre arbejde med bedre togforbindelser i Nordsjælland - budget 2027-2030

25/4499

Indstilling

Direktionen indstiller til Trafik og Mobilitetsudvalget at udtale sig om anlægsønsket til Økonomiudvalget.

Direktionen indstiller til Økonomiudvalget at medtage et anlægsønske på 0,2 mio. kr. i budget 2027-2030 til det videre arbejde med forbedrede togforbindelser i Nordsjælland i samarbejde med Halsnæs, Egedal, Roskilde og Frederikssund Kommuner.

Sagsfremstilling

Halsnæs, Frederikssund, Egedal og Hillerød Kommune fik i 2025 udarbejdet et notat, der beskriver mulighederne for at forbinde og opgradere togforbindelserne i Nordsjælland ved at forbinde S-togs fingrene til Hillerød- og Frederikssund via Slangerup og Frederiksværkbanen.

Notatet beskrev forskellige mulige linjeføringer og muligheder for enten at opgradere og udvide eksisterende lokalbaneforløb, eller at anlægge de nye forbindelser som S-togs strækninger, så der kommer en cirkelforbindelse mellem Københavns Hovedbanegård, Ølstykke/Vinge og Hillerød med en ny S-togsfinger på Frederiksværkbanen. Analysen blev foretaget på et overordnet niveau for at beskrive muligheder, men indeholdt ikke økonomioverslag, trafiktal eller miljøanalyser.

På møde mellem borgmestrene 26. september 2025 blev det aftalt, at der skulle udarbejdes et oplæg til videre analyse af mulighederne. I denne fase er det centralt, at der arbejdes frem mod en egentlig cost-benefit-analyse (CBA), da erfaringen fra nationale infrastrukturprojekter viser, at nettonutidsværdi, intern rente og den samlede samfundsnytte er afgørende for, om et projekt kan realiseres. Den videre analyse skal dog fortsat holde linjeføringerne åbne, jf. rapportens muligheder. En S-togsløsning er det politisk foretrukne, fordi det giver den bedste rejseoplevelse og kobler arbejdsmarkederne bedst sammen, men der skal fortsat ses på en lokaltogets løsning, da det kan være den økonomisk mest realistiske mulighed.

Det blev derudover aftalt på mødet, at der skal rækkes ud til Roskilde Kommune for at høre, om de er interesseret i at deltage i en videre analyse. En analyse af et samlet tracé ned til Roskilde vil også åbne op for overvejelser om mulighed for at anlægge togforbindelse, eller en højklasset BRT busforbindelse sammen med en opgradering af rute 6 vejforløbet mellem Roskilde og Hillerød på samme tid.

I KKR Hovedstadens nye vision for udvikling af mobilitet og trafikinfrastruktur i hovedstadsområdet, som blev vedtaget i efteråret 2025, er der lagt op til, at der arbejdes videre med at analysere på bedre kollektive tværforbindelser i Nordsjælland.

På den baggrund anbefales det, at de fem kommuner gennemfører en cost-benefit-analyse (CBA), samt kombinerer denne med en analyse af bredere gevinster, der typisk ikke kvantificeres i en klassisk CBA, som f.eks. udviklingsperspektiver, regional mobilitet, arbejdsmarkedsintegration og bosætningspotentiale. En kombination af disse analyser vil styrke den samlede beslutningsstøtte.

CBA'en bør derudover udvides til også at omfatte de mulige vejtrafikale forbedringer i korridoren, herunder opgraderinger af rute 6 og rute 16 samt øvrige centrale vejstrækninger. Vejinvesteringer har historisk haft større sandsynlighed for at bidrage positivt til samfundsøkonomien, og kan dermed trække den samlede vurdering af projektet i en mere gunstig retning.

Målet er, at analysen skal kunne danne et solidt grundlag for en dialog med staten om at igangsætte en forundersøgelse, med et klart fokus på, om projektet kan retfærdiggøres samfundsøkonomisk og kan gennemføres inden for en realistisk økonomisk ramme.

Alle kommuner vil indgå i en administrativ styregruppe for projektet, som vil blive afrapporteret til de respektive byråd/kommunalbestyrelser. Projektleder vil være Halsnæs Kommune.

En analyse som beskrevet oven for vurderes at koste minimum 1 mio. kr. Halsnæs Kommune har afsat midler til at bidrage til analysen. For at den kan igangsættes forudsættes det, at de øvrige kommuner hver afsætter minimum 200.000 kr. i 2027. Igangsættelsestidspunkt vil blive afpasset efter, hvornår den samlede finansiering er afsluttet.

Udgifterne bliver – hvis det bliver prioriteret i budgetforhandlingerne – optaget i Budget 2027-2030.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Bilag

Muligheder for forbedrede togforbindelser i Nordsjælland

Punkt 2: Kapacitet og afvikling i Hillerød Sydvest - præsentation af trafikale værktøjer og analyser

23/13655

Indstilling

Direktionen indstiller, at Trafik og Mobilitetsudvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Trafik og Mobilitetsudvalget har bedt forvaltningen om at gennemgå de værktøjer, der anvendes til at vurdere trafikafviklingen både i dag og i fremtiden, med udgangspunkt i den konkrete case om udvidelsen af Peder Oxes Allé og tilhørende kryds. Gennemgangen omfatter en præsentation af kommunens trafik- og simuleringsmodel samt en række af de analyser, der allerede er gennemført.

Trafikmodel – makromodel

En trafikmodel er i korte træk en forenklet og simuleret beskrivelse af virkeligheden, som belyser valg af transportmiddel, trafikmængder og rutevalg på et udvalgt vejnet. Modellen anvendes til at forudsige de trafikale konsekvenser af ændringer, der påvirker trafiksystemet, og kan dermed danne grundlag for vurderinger af effekterne af ny byudvikling eller ændringer i infrastrukturen. Modellen er opbygget, så den kan beregne konsekvenser for både bilister, brugere af kollektiv trafik og cyklister. Den kan blandt andet anvendes til at analysere:

- Trafikbelastningen på enkelte strækninger og den tilhørende kapacitetsudnyttelse
- Skift mellem transportformer, herunder mellem bil, kollektiv trafik og cykel
- Omlægninger i trafikken, herunder hvilke veje der aflastes, og hvilke der påvirkes af øget trafik som følge af ændret arealanvendelse eller ændringer i vejnettet
- Strækningsanalyser, der belyser trafikanternes rejsemønstre, herunder oprindelse, destination og oplevede forsinkelser.

På mødet vil udvalget få en kort præsentation af trafikmodellen, herunder dens opbygning, anvendelsesmuligheder og dens værdi som planlægningsværktøj og beslutningsunderstøttelse.

Trafiksimulering – mikromodel

Kommunens trafikmodel er anvendt til at vurdere de overordnede trafikale konsekvenser af forskellige tiltag. For at opnå en mere detaljeret forståelse af trafikafviklingen i den sydlige del af Hillerød by, er der opbygget en trafiksimuleringsmodel på mikroniveau. Denne model gør det muligt at analysere trafikstrømme helt ned på kryds- og svingbaneniveau. Simuleringerne er baseret på data fra trafikmodellen og tager højde for den forventede bolig- og erhvervsudvikling i fremtiden.

På mødet vil forvaltningen vise dagens og fremtidens udfordringer med trængsel, men samtidig vise hvordan fremtidens infrastruktur de næste 3-8 år kan afbøde de konsekvenser kommunen såvel som samfundet ser ind i.

Retsgrundlag

Lov om offentlig vej.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Punkt 3: Adgang og tilgængelig ifm. ombygning af Hillerød Station - fremme af interesser

11/34060

Indstilling

Direktionen indstiller til Trafik og Mobilitetsudvalget at indstille til Økonomiudvalget at indstille til Kommunalbestyrelsen, at beslutte hvilken model for en sydlig adgangsforbindelse til Hillerød Station, som kommunen fremover ønsker at fremme:

1. Gangbro til og fra Sdr. Jernbanevej
2. Gangbro mellem Carlsbergvej og Sdr. Jernbanevej med forventet kommunalt bidrag
3. Kombineret gang- og cykelbro mellem Carlsbergvej og Sdr. Jernbanevej med forventet kommunalt bidrag.

Sagsfremstilling

Banedanmark er påbegyndt ombygningen af Hillerød Station, så lokaltogene fra Helsingør, Gilleleje og Tisvildeleje fremover kan køre direkte til Favrholm Station ved det kommende Nyt Hospital Nordsjælland. Baggrunden er Infrastrukturplan 2035, som blev vedtaget af et stort flertal i Folketinget (forligskredsen) i 2021. Aftalen omfattede oprindeligt både en ny bred gangbro med elevatorer og en forlængelse af den eksisterende gangtunnel – men en beslutning i forligskredsen sidste år, med en tilpasset ombygning, betyder at forlængelsen af tunnelen er sparet væk.

Hillerød Kommune har sammen med Region Hovedstaden henvendt sig flere gange til transportministeren med en bekymring for, om stationen – uden tunnel og med kun én adgangsforbindelse mellem stationen og perronerne – får tilstrækkelig kapacitet til at håndtere det fremtidige passagerflow. Hillerød Kommune har efterlyst beregninger, der dokumenterer konsekvenserne af denne ændring, og det er påpeget, at løsningen vil medføre betydelige omveje for mange passagerer og forringe tilgængeligheden. Sådanne beregninger er ikke udarbejdet af staten, hvilket er kritisabelt, når man planlægger så omfattende ændringer i statslig infrastruktur med store konsekvenser for den lokale og regionale trafik.

Desuden er Hillerød Kommune og Region Hovedstaden – som centrale interessenter – ikke blevet inddraget i forligskredsens beslutning, hvilket kommunen og regionen i de mange henvendelser til ministeren også har udtrykt utilfredshed med.

Ministeren har oplyst, at Banedanmark nu skal undersøge muligheden for at etablere en ekstra sydlig gangbro, men uden at angive en tidsplan. Forvaltning har efterspurgt, hvor langt Banedanmark er i denne proces, men har endnu ikke modtaget svar på spørgsmålet.

Forvaltningen vurderer, at etableringen af en supplerende sydlig forbindelse vil bidrage væsentligt til at styrke robustheden og fremtidssikringen af stationens samlede adgangsforhold.

Principper for brodesign med og uden cykelsti

I den aktuelle debat har der været rejst spørgsmål, om kommunens tidligere planer for en bydelsforbindelse med cykelsti hen over Hillerød Station.

Beslutningsgrundlaget for ombygningen af Hillerød Station tog afsæt i Banedanmarks Fase 2-undersøgelse, som blev godkendt af transportministeren i maj 2021. Byrådet ønskede at videreudvikle projektet ved at ændre den planlagte gangbro til en kombineret cykel- og gangbro, som var skitseret som alternativ i Banedanmarks Fase 2-undersøgelse.

En illustration af den tidligere skitse for brodesignet fremgår af bilag.

Meromkostningen ved etablering af en kombineret cykel- og gangbro blev estimeret til ca. 70 mio. kr., og udgiften skulle fuldt ud finansieres af Hillerød Kommune. Ifølge Banedanmarks tidsplan skulle kommunen senest den 1. juni 2023 meddele, hvorvidt det var lykkedes at tilvejebringe den nødvendige finansiering.

Forvaltningen havde i processen, udover at udarbejde et anlægsønske til Budget 2023-2026, dialog med en fond og indsendte desuden en ansøgning til en statslig DSB-pulje. Det lykkedes imidlertid ikke at skaffe den nødvendige finansiering. Som følge heraf etableres den nye forbindelse på tværs af Hillerød Station – mellem stationssiden, perronerne og Campus – alene som en gangbro med elevatoradgang. Ifølge Banedanmark forventes broen hejst på plads i starten af oktober i år.

Interessevaretagelse fremover

Forvaltningen anbefaler, at Kommunalbestyrelsens medlemmer, evt. sammen med regionens politikere – når en ny regering er dannet – kontakter deres respektive partier på Christiansborg for at understrege vigtigheden af at udvikle den kollektive trafik, eller som minimum undgå at forringe velfungerende systemer.

Formålet er at påvirke den politiske beslutningsproces, så den nuværende ombygning af Hillerød Station suppleres med etableringen af en ny sydlig adgangsforbindelse.

Erfaringer fra interessevaretagelse viser, at dialogen med staten skal være meget konkret. Det er derfor vigtigt, at Kommunalbestyrelsen står på et fælles og klart grundlag for, hvilke budskaber kommunen ønsker at fremføre over for både forligskredsen samt den kommende transportminister og de kommende transportordførere.

I relation til Hillerød Station indebærer dette, at det præciseres, hvilke mål der arbejdes for, og hvorfor der er behov for en robust og fremtidssikret løsning med en supplerende sydlig forbindelse. Forvaltningen vil på møderne i Trafik- og Mobilitetsudvalget og Økonomiudvalget redegøre for de overvejelser, der ligger til grund herfor, og vise principskitser som illustrerer mulige løsninger, som også er vedlagt denne sag som bilag. Der er identificeret følgende tre principskitser:

1. Gangbro mellem Sdr. Jernbanevej (ved Posthusgrunden) og togperronerne.
2. Gangbro mellem Sdr. Jernbanevej (ved Posthusgrunden), togperronerne og Carlsbergvej.
3. Gang- og cykelbro mellem Sdr. Jernbanevej (ved Posthusgrunden), togperronerne og Carlsbergvej.

Det første alternativ omfatter en gangbro, som i udformning og funktion svarer til den løsning, der er udgået af statens projekt, og som kobler Sdr. Jernbanevej direkte med togperronerne. I det andet alternativ forlænges gangbroen til Carlsbergvej, hvor gymnasierne er beliggende. Forvaltningen vurderer, at denne løsning vil forudsætte medfinansiering, og påpeger at den berører privat matrikel. Det tredje alternativ illustrerer en gangbro suppleret med en cykelsti mellem Sdr. Jernbanevej og Carlsbergvej. Også denne løsning forudsætter, at der tilvejebringes betydelige midler (medfinansiering) til anlæg af broen, ligesom arealerne øst for banearealet ikke er kommunale. Desuden bemærker forvaltningen, at der som minimum vurderes at være behov for 0,5 mio. kr. til gennemførelse af en forundersøgelse.

Principskitserne er udarbejdet uden elevatorer, da den oprindelige tunnelforlængelse ligeledes var forudsat uden elevatorer. Hvis der ønskes etableret elevatorer, vil dette medføre en væsentligt højere anlægsudgift.

Baseret på erfaringstal fra to sammenlignelige projekter på NAB-2-niveau (ny anlægsbudgettering) opgjort i 2021-priser skønnes udgiften til en gangbro uden elevatorer, der krydser stationen og giver adgang til togperronerne samt Sdr. Jernbanevej (ved posthusgrunden) og Carlsbergvej, til omkring 40 mio. kr. Inkluderes elevatorer, forventes anlægsudgiften at stige til ca. 55–60 mio. kr.

En gangbro, der alene forbinder Sdr. Jernbanevej (ved posthusgrunden) med togperronerne, vurderes at koste omtrent det halve. Hvis broforbindelsen derudover skal indrettes med en cykelsti, anslås den samlede udgift til omkring 130 mio. kr.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Bilag

Robust løsning med supplerende gangveje - skitser

Stibro til Hillerød ST. architectural notice 1.1

Punkt 4: Trafikbestilling 2027 - 1. beh.

18/15408

Indstilling

Direktionen indstiller til Trafik og Mobilitetsudvalget at beslutte, om følgende aktivitetsudvidelser skal indgå til Budget 2027-2030:

1. 60E forlængelse til Ålholmparken i myldretiden eller hele dagen
2. Pilotforsøg med gratis bus på linje 303 til Gadevang
3. Pilotforsøg med flere afgang på linje 307 til Nødebo alle dage eller i myldretiden på hverdage.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Budget 2027–2030 har Trafik og Mobilitetsudvalget anmodet forvaltningen om at fremlægge forslag til udvidelser af den kollektive trafik. Udvalget modtog i marts en introduktion til området kollektiv trafik, herunder mulige forbedringer af busbetjeningen på linjerne 60E og 375R frem mod Trafikbestilling 2027, hvilket blev taget til efterretning.

Forvaltningen anbefaler på nuværende tidspunkt, at en eventuel udvidelse af buslinje 375R behandles i en senere budgetproces. Forslaget er dog redegjort for, idet baggrunden vurderes at have relevans på sigt og bidrager til synlighed om kommende initiativer i relation til pendling til arbejde og uddannelse samt udviklingen af Favrholm-bebyggelsen.

I april besluttede Trafik og Mobilitetsudvalget desuden, at forvaltningen skal arbejde videre med to pilotprojekter målrettet lokalsamfund uden togbetjening: gratis betjening på buslinje 303 til Gadevang samt øget frekvens på buslinje 307 til Nødebo. Beslutningen blev truffet i forbindelse med udvalgets stillingtagen til, om der skal udarbejdes et budgetforslag om gratis busser til Budget 2027–2030.

Notater fra Movia, der beskriver og vurderer forslagene, er vedlagt som bilag. Udvalget får på mødet en præsentation af aktivitetsudvidelserne.

Buslinje 60E

Der mangler i dag en direkte busforbindelse mellem Ullerød Syd-bebyggelsen og arbejdspladserne langs Peder Oxes Allé. Borgere, der f.eks. rejser fra Ålholmparken til rådhuset med kollektiv trafik, er derfor henvist til at benytte buslinje 301 med efterfølgende skift til linje 305, 600S/60E eller 65E på Hillerød Station. Det vurderes at reducere den kollektive trafiks konkurrenceevne og medføre, at mange vælger bilen frem for kollektiv transport.

På den baggrund har forvaltningen undersøgt muligheden for at forlænge buslinje 60E. Linjen har i dag 15-minutters drift mellem Hillerød Station og virksomhederne langs Peder Oxes Allé i morgentimerne og udvides fra den 14. februar 2027 til også at køre i eftermiddagstimerne. Det foreslås, at linjen forlænges til Ålholmparken via Egespurs Allé med etablering af stoppesteder langs ruten.

En forlængelse af buslinje 60E vil styrke den kollektive betjening og forbedre tilgængeligheden fra Ullerød-bydelen til blandt andet Fujifilm, Novo Nordisk og rådhuset.

En forlængelse til Ålholmparken omfatter følgende driftsoplæg med tilhørende mertilskud og forventet passagereffekt:

1. 1,1 mio. kr. til drift kl. 6-9 og 14-17 med 115.000 årlige passagerer og driftsstart juni 2027.

2. 2,5 mio. kr. til drift kl. 6-18:30 med 180.000 årlige passagerer og driftsstart december 2027.

Buslinje 375R

Fra december 2026 bliver Favrholm Station permanent endestation for den regionale buslinje 375R i stedet for Hillerød Station. Linjen betjener i dag strækningen mellem Hørsholm/Rungsted og Hillerød via Karlebo med halvtimesdrift frem til kl. 20 samt timedrift om aftenen og i weekender.

Forvaltningen vurderer, at der på længere sigt kan være et potentiale i at arbejde for, at buslinje 375R igen føres til Hillerød Station via Nyt Hospital Nordsjælland, Favrholm Allé og Roskildevej. Det anbefales imidlertid, at en eventuel forlængelse først overvejes, når Nyt Hospital Nordsjælland er taget i brug, de første bebyggelser i Favrholm-bydelen er igangsat, og fremkommeligheden på Roskildevej er forbedret, så busdriften kan ske uden væsentlig trængsel. Herved sikres, at ændringen gennemføres på et tidspunkt med et tilstrækkeligt passagergrundlag, god fremkommelighed og en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af den kollektive trafik.

En senere forlængelse vil kunne bidrage til en mere robust kollektiv trafikbetjening og understøtte direkte forbindelser til uddannelsesinstitutioner og større arbejdspladser ved Milnersvej og Peder Oxes Allé. Dette vil være til gavn for pendlere og uddannelsessøgende, og den fremtidige byudvikling i Favrholm-området.

En forlængelse af linjen fra Favrholm Station til Hillerød Station omfatter følgende driftsoplæg med tilhørende mertilskud og forventet passagereffekt:

1. via Milnersvej på 1,7 mio. kr. med 70.000 årlige passagerer
2. via Trollesmindealle på 2,6 mio. kr. med 100.000 årlige passagerer.

Pilotforsøg – 'Flere i bussen med gratis bus og flere afgang'

Gratis betjening på buslinje 303 til Gadevang samt en forøgelse af frekvensen på buslinje 307 til Nødebo medfører følgende forventede mertilskud og passagereffekter:

1. 1 mio. kr. til gratis bus på linje 303 med 8.000 ekstra årlige passagerer
2. 3,3 mio. kr. på linje 307 med 80.000 ekstra årlige passagerer ved at opjustere fra timesdrift til halvtimesdrift alle dage
3. 1,3 mio. kr. på linje 307 med 20.000 ekstra årlige passagerer ved at opjustere fra timesdrift til halvtimesdrift i myldretiden (kl. 6:30-9:30 & kl. 14-17) på hverdage.

Ændringer i form af reduktioner i den kollektive trafik har typisk en umiddelbar effekt, mens forbedringstiltag – såsom øget frekvens eller gratis busdrift – som regel har en længere stabiliseringstid. Erfaringer viser, at effekten af forbedringer i den kollektive trafik først indtræder efter 1½–2 år. På den baggrund anbefaler forvaltningen, at pilotprojekterne gennemføres over en periode på minimum 2 år for at kunne vurdere effekterne på et tilstrækkeligt grundlag.

Udvalget har anmodet forvaltningen om at indhente erfaringer fra andre kommuner med tilsvarende tiltag. Forvaltningen vender tilbage til udvalget, når der foreligger et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag.

Movias vurderinger af pilotprojekterne på linje 303 og 307

Gratis kørsel på udvalgte buslinjer kan være et attraktivt initiativ, men det stiller samtidig krav til tydelig information, da mange kunder kombinerer flere transportformer og derfor fortsat betaler for dele af rejsen. Det betyder også, at

eksisterende kunder med pendler-, ungdoms- eller pensionistkort ikke nødvendigvis oplever en direkte gevinst. En målrettet og klar formidling af takster og vilkår er derfor vigtig for at sikre en god kundeoplevelse.

Takstkompetencen i Østdanmark er samlet hos Movia i tæt samarbejde med DSB, Metroselskabet og Hovedstadens Letbane. Eventuelle initiativer med gratis buslinjer eller forsøg hermed kræver godkendelse i Movias bestyrelse. Denne kompetence er fastlagt i lov om trafikkselskaber.

Movias erfaringer viser, at øget frekvens på buslinjer forbedrer fleksibiliteten for passagererne og dermed gør tilbuddet mere attraktivt, hvilket tiltrækker flere rejsende. Når frekvensen hæves gennem hele ugen og hele driftsdøgnet, skabes en mere ensartet og let huskelig køreplan, som samtidig styrker sammenhængen med den øvrige kollektive transport. Det gør det nemmere for flere at benytte bussen på forskellige tidspunkter i løbet af dagen – både til arbejde, skole, studie og fritidsaktiviteter.

Movias notater er vedlagt som bilag.

Retsgrundlag

Lov om Trafikkselskaber.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser. Eventuel øget tilskud til busdriften vil blive optaget i Budget 2027-2030.

Bilag

Betjeningsforslag for linje 60E og 375R-2216321.0.6

Pilotforsøg - gratis bus på linje 303 og flere afgang på linje 307-2220329.0.12

Punkt 5: Budget 2027-2030, Trafik og Mobilitetsudvalget

25/13258

Indstilling

Direktionen indstiller, at Trafik og Mobilitetsudvalget sender udvalgets budgetforslag for 2027-2030 videre i sin helhed til at indgå i det samlede omprioriteringskatalog til 1. behandling i Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen den 2. september 2026.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at udvalget på baggrund af tidligere drøftelser af forslag til omprioriteringskatalog sender sine budgetforslag for 2027-2030 videre i deres helhed til Økonomiudvalgets og Kommunalbestyrelsens 1. behandling i september. Forvaltningen bemærker, at hvis de igangværende regeringsforhandlinger fortsætter i en længere tidsperiode kan det betyde, at tidsplanen for budgetprocessen må justeres. Forvaltningen vil tage initiativ til dette, når dette er kendt.

Udvalgets budgetdokumenter omfatter det enkelte aktivitetsområdes finansieringsforslag, aktivitetsudvidelsesforslag og anlægsønsker.

Det samlede budgetmateriale sendes i høring i perioden 23. juni til 27. august 2026.

Ved godkendelse af tidsplan for budgetprocessen i 2026 for budget 2027-2030 besluttede Økonomiudvalget, at fagudvalgene i den kommende budgetproces skal have information om det forslag til besparelser på forvaltningens personaleressourcer, som Økonomiudvalget oversender til budgetforhandlingerne. Finansieringsforslag til udmøntning af den administrative reduktion, som Økonomiudvalget blev præsenteret for i maj, vedlægges derfor som bilag til information til fagudvalgenes møder i juni.

På Kommunalbestyrelsens møde i februar 2026 blev det besluttet, at udmøntningsplanen bliver vedlagt som orientering til fagudvalgenes budgetdrøftelser i juni 2026 uden yderligere opfølgning.

Forvaltningen vender tilbage til Kommunalbestyrelsen med informationer om konsekvenser af den indgåede aftale om kommunernes økonomi for 2027 mellem regeringen og KL. Konsekvenserne af Lov- og Cirkulæreprogrammet kendes dog ikke før sidst i juli måned 2026. Desuden vil KL sidst i juni måned fremsende et revideret pris- og lønskøn.

Retsgrundlag

Kommunestyrelsesloven § 40.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Bilag

Finansieringsforslag 2027-2030 TMU juni

Aktivitetsudvidelser 2027-2030 TMU juni

Anlægsønsker 2027-2030 TMU juni

Punkt 6: Etablering af hæve-sænkepulleter i midtbyen

24/12898

Indstilling

Direktionen indstiller til Trafik og Mobilitetsudvalget, at godkende status for arbejdet med hæve-sænkepulleter samt oplæg til tekniske specifikationer for det kommende udbud.

Sagsfremstilling

Sagen om etablering af hæve-sænkepulleter i bymidten har sidst været behandlet i byrådet den 27. november 2024 (pkt. 26). Her blev det besluttet at meddele anlægsbevilling på 1.875.000 kr. til forundersøgelser og projektering samt etablering af hæve-sænkepulleter i midtbyen, idet beløbet finansieres af rådighedsbeløb afsat på budget 2025-2029.

Det blev ligeledes besluttet, at sagen skal forelægges til politisk godkendelse, når der forelå et projektforslag med tilhørende økonomi.

Forvaltningen finder det imidlertid hensigtsmæssigt, at Trafik og Mobilitetsudvalget tager stilling og den tekniske løsning, inden der indhentes tilbud hos leverandør, således at den planlagte løsning er godkendt af udvalget, inden den sendes i udbud.

Status

Forvaltningen har afsluttet de indledende undersøgelser, som er oplyst herunder. Der er nedsat en følgegruppe af ByForum med repræsentanter fra Trafik og Mobilitetsudvalget, som følger projektet. De indledende undersøgelser skal danne afsæt for et leverandørudbud om levering og etablering af hæve-sænkepulleter i midtbyen.

1. Følgegruppen har været på referencetur til Helsingør Kommune, hvor pullersystemet i Helsingørs gågader er blevet besøgt sammen med repræsentanter fra Teknisk Forvaltning med mulighed for at spørge ind til både tekniske specifikationer, styretekniske spørgsmål samt driftsmæssige spørgsmål.
2. Der er udarbejdet et teknisk notat af COWI, som redegør for, hvor og hvor mange pulleter, der er behov for, for at man kan lukke midtbyen af, samt hvilke tekniske bindinger, der er forbundet hermed (vedlagt som bilag).
3. Der har herudover været afholdt en række præsentationsmøder med potentielle leverandører, hvor firmaerne skulle redegøre for, hvorledes de kunne løfte den stillede opgave. En repræsentant fra ByForum/følgegruppen deltog sammen med forvaltningen og rådgiver i de afholdte leverandørmøder.

På den baggrund har forvaltningen nu et samlet overblik over produkter, deres tekniske specifikationer, styresystemer, drift etc. Og der er udarbejdet et oplæg til et totalentreprenørudbud som forventes udsendt til juni. Byforum blev orienteret om status i forbindelse med deres bestyrelsesmøde den 21. maj.

Forventet tidsplan for den videre proces

Juni 2026	Færdiggørelse af udbudsmateriale
Juni-juli 2026	Udsendelse af tilbudsmateriale
August-september 2026	Kontrahering og igangsætning af anlægsarbejderne
November-december 2026	Afslutning

Tekniske specifikationer for hæve-sænke pullerter

Opsætning af hæve-sænkepullerter har tre hovedformål:

1. Sikre at gågaderegulativet bestemmelser for kørsel i gågaderne overholdes
2. Skabe tryghed og beskyttelse i bymidten i forbindelse med afholdelse af arrangementer
3. Fredeliggøre bymidten og skabe bedre rammer for de handlende

Der planlægges opsat pullerter på fem lokaliteter jævnfør kortbilag A.

Som udgangspunkt opsættes en dynamisk pullert ved hver lokalitet, som suppleres af to eller flere stationære pullerter og som sammen med allerede eksisterende byrumsinventar sikrer, at bymidten lukkes forsvarligt af for ulovlig kørsel.

Som udgangspunkt udbydes pullerterne med følgende kravsspecifikationer:

- Pullerterne er 50-60 cm over terræn med en diameter på ca. 27 cm.
- Lukketiden på pullerterne vil være maksimal 8 sek.
- De dynamiske pullerter kan indstilles, så de følger retningslinjerne i gågaderegulativet. For nuværende vil det betyde at de er nede i tidsrummet kl. 00-12:00. Dette kan til enhver tid ændres og justeres efter behov.
- Pullert ud for Slotsgade nr. 43 (gågadens begyndelse) vil være permanent oppe for at forhindre indkørsel mod ensretning.
- Det vil være muligt at programmerer alle pullerter så man kan få adgang i afgrænset perioder (timer eller dage) for f.eks. håndværkere, flyttebiler etc. ved at kunne tildele en specifik tidsbegrænset licens, ligesom det vil være muligt at få adgang for borgere, der benytter flextransport og sygetransport, hjemmehjælper etc. Pullerter kan efterfølgende programmeres efter specifikke behov.
- Pullerter skal som udgangspunkt være styret via en app i kombination med en brik. Det skal tillige være muligt at tildele enkelte borgere adgang via nummerpladeaflysning.
- Der etableres tydelig trafikstyring og skiltning, der viser rød- (gul-) grønsignal og advarselsskiltning om at man kører ind i en zone med pullerter.
- Der etableres induktionszoner, som sikrer at pullerter ikke kører op, mens der holder en bil.
- Der skal etableres nøgleboks til beredskab i tilknytning til styreskab (standardløsning for beredskab).

Der tilkøbes fast serviceaftale 3-4 gange pr. år som sikrer høj driftsstabilitet og levetid.

Ved nedbrud / påkørsel skal ny pullert kunne opsættes inden for maksimal 10 arbejdsdage.

Tryghedsskabende effekt

Af tekniske årsager er det ikke umiddelbart muligt at etablere en egentlig certificeret terrorsikring, da det vil kræve pullerter med ekstra dyb fundering, hvilket de mange ledninger i jorden ikke tillader. Desuden vil en certificeret terrorløsning kræve en omfattende ommøblering af eksisterende byrumsinventar, som skal ombyttes med terrorsikrede pullerter. Det er imidlertid muligt at etablere pullerter, der har en betydelig og dokumenteret bremsende effekt på biler, der påkører pullerterne. En certificeret terrorpullert anslås at koste 3-4 gange de budgetterede pullerter. Den foreslåede løsning er derfor ikke en egentlig certificeret terrorsikring.

Den daglige drift

Alle de indbudte firmaer tilbyder et velafprøvet og veldokumenteret drift- og styresystem som tilgås, programmeres og monotoneres via PC. Erfaringer fra Helsingør Kommune viser, at når systemet først er oppe at køre, og alle licenser er tildelt, kræver den løbende drift af tildeling af licenser to til fire timers arbejde pr. måned. Hertil kommer tid til drift og vedligehold ved udskiftning af pullerter, service etc. Der er afsat 130.000 kr. om året til vedligehold samt administration af licenser.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Bilag

Bilag A Oversigtskort

Placering af pullerter ved gågaden_Notat_april 2026

Punkt 7: Mødeplan 2027 - Trafik og Mobilitetsudvalget

26/6241

Indstilling

Direktionen indstiller at, Trafik og Mobilitetsudvalget godkender udvalgets mødekalender for 2027, herunder mødetidspunktet onsdage kl. 9.00.

Sagsfremstilling

De stående udvalg skal godkende egne mødeplaner for 2027.

Det tilstræbes, hvor det er muligt i forhold til ferier og helligdage, at de stående udvalgsmøder ligger to uger før Økonomiudvalgsmødet, og at økonomiudvalgsmøderne ligger en uge før Kommunalbestyrelsens møde.

Forvaltningen foreslår, at januar og september er mødefri. Der vil være mulighed for at holde ekstraordinære udvalgsmøder, hvis det bliver nødvendigt i henholdsvis september 2027 og januar 2028, dog kun med sager, der ikke går videre til andre udvalg, eller som kan vente til henholdsvis februar og oktober.

Forvaltningen foreslår, at Trafik og Mobilitetsudvalgets møder holdes onsdage med start kl. 9.00.

Møderne ligger på følgende datoer:

Den 3. februar 2027

Den 3. marts 2027

Den 7. april 2027

Den 12. maj 2027

Den 2. juni 2027

Den 11. august 2027

Den 6. oktober 2027

Den 3. november 2027

Den 1. december 2027

Udkast til mødeplan 2027 vedhæftes som bilag.

Da flere udvalgsmedlemmer er med i mere end et udvalg, er der ikke de store muligheder for at ændre på tidsplanen.

Retsgrundlag

Kommunestyrelsesloven § 20, stk. 1, nr. 1.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Bilag

Mødekalender 2027

Punkt 8: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen

25/15239

Indstilling

Direktionen indstiller, at Trafik og Mobilitetsudvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

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

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Punkt 9: Digital godkendelse af referat

25/15247