

REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 05-05-2022

Mødedato Torsdag d. 05. maj 2022 kl. 08:00

Mødested Byrådssalen

Mødedeltagere Dan Riise, Thomas Brücker, Janne Lunding Olsen, Tue Tortzen, Lars
Ole Skovgaard Larsen, Nikolaj Frank Natarak Frederiksen, Christoffer
Lorenzen

Indholdsfortegnelse

Budget 2023-2026, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	3
Kjeldsvangkilen - forslag til stier mv.....	5
Frederiksværksgade 197 - lovliggørelse af udvidelse af parkeringsareal.....	7
Hansensvej 12 A - ansøgning om udstykning.....	9
Hanebjerg Skyttecenter - igangsættelse af lokalplan mv.....	11
Lukket: Favrholt Erhvervspark - salg af erhvervsparcel.....	16
Evaluerings og udpegning af arkitekturråd.....	17
Orientering om drift i Trafik, Vej og Park - By & Miljø.....	20
Vintertjeneste - serviceniveau på cykelstier og mindre veje - budgetforslag.....	21
Hillerød Borgertip.....	23
Bevarelse af vejkapital.....	25
Belægning og bygværksarbejder 2022 - anlægsbevilling.....	27
Øget kontrol med ledningsgravninger.....	29
Vejbelysning - forlængelse af kontrakter.....	31
40 km/t hastighedszoner og høring af hastighedsplan.....	32
Genopstilling af byrumsinventar fra AFA JCDecaux - supplerende sagsfremstilling.....	35
Forsøg med parkeringszoner og -licens på Bakkegade, Vinkelvej og Margrethevej.....	37
BRT-inspirerende bustiltag - perspektiver, anlægsønske og puljeansøgning.....	38
Ansøgning til statens pulje for mere trygge, attraktive og grønne stationer - gang- og cykelbro over	41
Serviceniveau for individuel handicapkørsel.....	43
Kunstprojekter i kommunale udendørs rum - retningslinjer for projekt.....	46
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	49
Digital godkendelse af referat.....	50

Punkt 1: Budget 2023-2026, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

21/15542

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget fører en afsluttende drøftelse af omprioriteringskataloget inkl. anlægsønsker, så forvaltningen kan arbejde videre med kataloget med henblik på at 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 investeringscases, evt. aktivitetsudvidelsesforslag samt anlægsønsker. De vedlagte dokumenter viser nuværende status for udvalgets arbejde med omprioriteringskataloget.

Økonomiudvalget har som en del af omprioriteringssagen besluttet, at eventuelle forslag til budgetprocessen fokuserer på:

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

Herudover har økonomiudvalget besluttet, at fagudvalgene arbejder med spørgsmål, som knytter sig til den produktivits- og effektivitetstænkning, som er skitseret i den økonomiske politik.

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

Retsgrundlag

Styrelsesloven § 40.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget drøftede omprioriteringskataloget.

Udvalget besluttede, at forslaget om udeservering ikke indgår i udvalgets budgetforslag og bemærker at udeservering vil være en del af arbejdet med nyt gågade regulativ.

Udvalget ønsker et forslag som viderefører midlerne til fremkommelighed, som også indeholder rundkørslen ved Roskildevej. Således at der er budget i alle de kommende 4 år.

Udvalget ønsker, at forslaget om cykelinfrastruktur defineres så det indeholder cykelinfrastruktur bredt. Forslaget suppleres således at det nuværende budgetønske suppleres med en budgetlinje (tilvalg), så der hvert år er et budget på 12 mio. kr.

Udvalget ønsker forslag fra sidste år vedr. sti over Munkeengen medtages i udvalgets budgetforslag for i år.

Bilag

Finansieringsforslag 2023-2026 ABT maj

Aktivitetsudvidelsesforslag 2023-2026 ABT maj

Anlægsønsker 2023-2026 ABT maj

Punkt 2: Kjeldsvangkilen - forslag til stier mv.

18/12091

Indstilling

Direktionen indstiller til Natur, Miljø og Klimaudvalget og Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget:

1. at tage vedlagte forslag fra Fællesskabet Tirsdagsskoven og Danmarks Naturfredningsforening til nye trampestier og en cykelsti i Kjeldsvangkilen til efterretning
2. beslutte at forvaltningen arbejder videre med en plan for at skabe forbedret rekreativ anvendelse af kilen, herunder udarbejde forslag til anlægsønske til næste år.

Sagsfremstilling

Hillerød Kommune modtog den 21. februar 2022 forslag fra Fællesskabet Tirsdagsskoven og Danmarks Naturfredningsforening til nye trampestier og en cykelsti i Kjeldsvangkilen, syd for Tirsdagsskoven og Frederiksbro. Forslag til stier fremgår af bilag 1.

Formålet med sagen er at sammenholde Fællesskabet Tirsdagsskoven og Danmarks Naturfredningsforening forslag med forvaltningens nuværende planer for cykelsti langs Peder Oxes Allé og overvejelser vedrørende rekreative stier og øvrige tiltag i Kjeldsvangkilen. Kjeldsvangkilen er en af de fire store grønne landskabskiler i Hillerød.

Angående cykelstier

Fællesskabet Tirsdagsskoven og Danmarks Naturfredningsforening foreslår en forlængelse af cykelstien langs Peder Oxes Allé og Egespurs Allé. Kort med signaturforklaring på stier der refereres til i sagsfremstillingen fremgår af bilag 2.

Idéen om en cykelsti langs Peder Oxes Allé og Egespurs Allé har været drøftet i kommunen i forbindelse med Novo Nordisk har etableret cykelsti langs Peder Oxes Allé. I den forbindelse er foretaget et magelæg, så kommunen har mulighed for forlænge stien frem til eksisterende stitunnel under Peder Oxes Allé. Tilsvarende er der planlagt etableret en sti mellem Brennum Park og stitunnelen i forbindelse med udarbejdelse af lokalplan for Fuji Film og eventuel udbygningsaftale.

Byrådet prioriterer løbende midler til anlæg og vedligehold af veje og cykelstier. Midler afsættes i forbindelse med kommunes budgetforhandlinger. Der er ikke på nuværende tidspunkt afsat midler til den resterende cykelsti fra tunnelen langs Peder Oxes Allé og Egespurs Allé frem til Banestien.

Angående rekreative stier og øvrige tiltag

Fællesskabet Tirsdagsskoven og Danmarks Naturfredningsforening foreslår trampestier i den sydlige del af Kjeldsvangkilen langs en række moseområder samt opstilling af bænke og etablering af et fugletårn ved banestien. Det vil blandt andet gøre området tilgængelig for offentligheden.

Idéer om stier og øvrige faciliteter i Kjeldsvangkilen har været drøftet i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 13. august 2019. Drøftelsen fandt sted på baggrund af knap 60 indkommende forslag fra blandt andet en offentlig tur i foråret 2019, hvor det var muligt at komme med forslag til udvikling af området. Grønt Råd deltog også.

Forvaltningen vurderede de indkomne forslag om stier og delte dem op i 3 niveauer; cykelsti, rekreative stier og trampestier.

Med hensyn til forslag om cykelsti henviste Natur, Miljø og Klimaudvalget forslag om cykelsti på Peder Oxes Allé/Egespurs Allé til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.

Med hensyn til rekreative stier, har Novo Nordisk siden sagen blev behandlet på udvalget i august 2019 selv forlænget den nuværende grussti fra Peder Oxes Allé ud mod Rokkestenen sydpå ind over deres egne arealer og ned til Roskildevej. Den første del er etableret som grussti og resten følger eksisterende markvej. Mod nord fra stitunnel på Peder Oxes Allé er tidligere slået en trampesti til banestien ved Tirsdagsskoven. Trampestien har dog kun været sparsomt benyttet og er groet til. For at skabe en ensartet stisystem anbefaler forvaltningen, at der i stedet etableres en grussti på kommunens ejendom langs jernaldervejen til banestien, som angivet på kort i bilag 2. Der er ikke på nuværende tidspunkt afsat midler hertil.

Med hensyn til trampestier er der sat låger i hegn på den sydlige del af kilen, der giver mulighed for rundture ud til Rokkestenen. I den nordlige del af kilen er der ikke etableret trampestier endnu. I forhold til organisationernes forslag bør trampestier etableres hovedsagelig uden for eksisterende hegninger. Adgang i hegninger bør begrænses af hensyn til ynglende fugle og de græsende dyr.

I forbindelse med borgerinvolvering i 2019 modtog forvaltningen også ønske om flere bænke, evt. etablering af naturlegeplads og motionsfaciliteter samt yderligere formidling og kort over stier og oplevelser i området. Fællesskabet Tirsdagsskoven og Danmarks Naturfredningsforening forslag hænger godt sammen med disse tanker.

Ved at etablere faciliteter skabes en levende grøn kile, som vil være et attraktivt udflugtsmål for byens borgere. Gennemførelse af forslag til stier og øvrige forslag vil bidrage til virkeliggørelse af en række af kommunens strategier, herunder kommunens udviklingsmål om mere bynatur og større biologisk mangfoldighed.

Forvaltningen har tidligere været i dialog med naboer og brugere af området. Forvaltningen vil gå i fornyet dialog med disse samt med Fællesskabet Tirsdagsskoven og Danmarks Naturfredningsforening om stiforslag, og hvor der kan etableres nye naturelementer og faciliteter og om nødvendigt justere forslagene på baggrund af deres bemærkninger.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 03-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Bilag 1 - forslag til stier

Bilag 2 - kort med stiforslag i Kjeldsvangkilen

Punkt 3: Frederiksværksgade 197 - lovliggørelse af udvidelse af parkeringsareal

22/4186

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget meddeler tilladelse til lovliggørelse af det allerede etablerede parkeringsareal på ejendommen Frederiksværksgade 197 på vilkår af, at parkeringspladsen befæstes. Parkeringsarealet er etableret nord for den eksisterende befæstede parkeringsplads.

Sagsfremstilling

Ejendommen Frederiksværksgade 197 er omfattet af lokalplan nr. 330 for udvidelse af lagerhotel. Ifølge § 5.3 i lokalplanen skal parkering ske på de eksisterende arealer nord for bebyggelsen. På lokalplanens kortbilag B er parkeringsarealerne vist med et ”P”.

Forvaltningen er ultimo 2021 blevet opmærksom på, at parkeringspladsen nord for bebyggelsen er blevet udvidet og har bedt ejeren om en redegørelse for udvidelsen. Ejers advokat har oplyst, at parkeringspladsen er blevet udvidet for cirka 6 år siden uden kommunens godkendelse og er foretaget for at sikre en tryggere afvikling af trafikken, således at lastbilerne ikke skulle holde så tæt som ellers, og således at der skulle bakes mindre rundt på pladsen.

Advokaten oplyser, at der er tale om et græsareal, der er blevet inddraget og blevet belagt med stabilt grus. Endvidere oplyses det, at arealet udelukkende anvendes til parkering af anhængere, og der håndteres således ikke pesticider eller andre miljøfremmede stoffer, ligesom der ikke sker omlæsning på arealet.

Forvaltningen har imidlertid konstateret, at der ikke udelukkende parkeres anhængere på arealet, men ligeledes lastbiler.

Det udvidede parkeringsareal er beliggende inden for det boringsnære beskyttelsesområde (BNBO) til Meløse Vandværk. Inden for BNBO områder er der særlig fokus på grundvandsbeskyttelse, og belægningen af arealet er ikke i overensstemmelse med den nuværende praksis om, at nye parkeringspladser og veje samt områder, hvor der håndteres olie og kemikalier, som udgangspunkt skal være indrettet med en tæt befæstelse, der er indrettet med fald mod afløb, hvorfra der sker en kontrolleret afledning. Af lokalplanens redegørelse fremgår det, at de eksisterende parkeringspladser er indrettet med fast belægning, og at afløb fra parkeringsarealer og kørearealer skal ledes igennem sandfang og olieudskillere.

Forvaltningen vurderer på baggrund af lokalplanens bestemmelse om, at parkering skal ske på ”de eksisterende arealer”, at udvidelsen kræver en planmæssig tilladelse fra Hillerød Kommune. Forvaltningen vurderer endvidere, at udvidelsen kan ske inden for lokalplanens rammer og intentioner under forudsætning af, at tilladelsen meddeles på vilkår af, at det udvidede parkeringsareal befæstes i lighed med de øvrige parkeringspladser nord for bebyggelsen, og at der sikres afløb.

Retsgrundlag

Lokalplan 330.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget besluttede at udsætte sagen med henblik på at få nye oplysninger.

Bilag

Kortskitse fra lokalplan 330

Luftfoto med parkeringsareal indtegnet

Punkt 4: Hansensvej 12 A - ansøgning om udstykning

21/14241

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget meddeler afslag til udstykning af ejendommen Hansensvej 12 A, 3400 Hillerød med begrundelse, at udvalget ønsker at fastholde en mindste grundstørrelse på 700 m².

Sagsfremstilling

Ejerne af ejendommen Hansensvej 12 A har søgt om principiel tilladelse til udstykning. Der har tidligere været søgt om tilladelse til udstykning. Her meddelte forvaltningen et administrativt afslag. Den tidligere ansøgning krævede dispensation fra såvel mindste grundstørrelse som bebyggelsesprocenten. Den nuværende ansøgning kræver alene dispensation fra mindste grundstørrelse for den nye parcel.

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan, men er beliggende i rammeområde SB.B.28 i Kommuneplan 2021, der udlægger området til åbent/lavt boligområde med en bebyggelsesprocent på 30.

Ejendommen ønskes udstykket, således at den eksisterende bebyggelse vil få en grundstørrelse på 980 m² og således kan overholde bebyggelsesprocenten på 30. Den nye parcel vil få en grundstørrelse på 430 m², og der kan opføres en bebyggelse på 129 m².

Ifølge Byggeloven/BR-18 er der fastsat en mindste grundstørrelse på 700 m², hvorfor ansøgningen kræver en dispensation herfra. Til orientering kan det oplyses, at vejarealet (koteletbenet) jf. kommuneplanen ikke medregnes i grundarealet for den eksisterende parcel.

Ansøgningen har været i naboorientering, og der er indkommet bemærkninger fra naboerne Hansensvej 12B og 12 C. Bemærkningerne drejer sig primært om bekymring for vejadgang til den nye parcel samt placering, størrelse m.m. af det nye hus.

Ansøger har kommenteret vedrørende vejadgangen til parcellen, herunder at der er tinglyst en deklaration i 1972, der sikrer vejret for den nye parcel og med ret til færdsel følger også en pligt til at deltage i vedligeholdelse m.v.

Ansøger har endvidere oplyst, at placering m.v. af ny bebyggelse vil følge byggelovens almindelige bestemmelser.

Endelig kan forvaltningen oplyse, at både ansøger og naboer er indstillet på at indgå i en positiv dialog til drøftelse af vejadgang, vejbefæstelse, vejafvanding m.v.

Til orientering har det tidligere Arkitektur, Byplan og Trafikudvalg i 2020 meddelt afslag på en ansøgning om udstykning af ejendommen Hansensvej 15. Udvalget begrundede afslaget med, at den nye parcel ville være mindre end den fastsatte mindste grundstørrelse på 700 m².

Ansøger har i ansøgningen redegjort for, at en optælling i området Hansensvej – Rolighedsvej viser, at af 30 ejendomme er de 14 mindre end 700 m². Forvaltningen skal hertil oplyse, at der er tale om oprindelige ejendomme og ikke

ejendomme, der ved udstykning er blevet mindre end de 700 m².

Retsgrundlag

- Byggelovens § 6A
- BR-18, § 173

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Kortbilag, Hansensvej 12A

Punkt 5: Hanebjerg Skyttecenter - igangsættelse af lokalplan mv.

19/6882

Indstilling

Direktionen indstiller, at Natur, Miljø og Klimaudvalget udtaler sig til økonomiudvalget om udvalget vurderer, at en væsentlig samfundsmæssig interesse kan begrunde en dispensation til nedlægning af natur beskyttet efter naturbeskyttelseslovens §3.

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget, at der ikke udarbejdes en lokalplan, kommuneplantillæg og miljøkonsekvensrapport for Hanebjerg Skyttecenter, med mindre at Natur, Miljø og Klimaudvalget vurderer, at der er en væsentlig samfundsmæssig interesse, der kan begrunde en dispensation til nedlægning af natur beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Sagsfremstilling

Skydebaneforeningen Nordsjælland (herefter bygherre) ønsker at udvide det eksisterende anlæg på Hanebjerg Skyttecenter. Ifølge bygherre skal projektet sikre, at naboerne skærmes bedre mod støj samtidig med at Hanebjerg Skyttecenter får mulighed for at forbedre forholdene for brugerne, dog uden at der lægges op til øget aktivitetsniveau. Udvidelsen indebærer, at 4.700 m² mose beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 inddrages til etablering af skydeanlæg med støjvolde, dræn, skydebaner og tekniske installationer/læskure.

En overordnet beskrivelse af sagen og forvaltningens vurderinger fremgår af startredegørelsen i bilag 1. Startredegørelsen kan også læses i digital udgave, ved at trykke på dette link: [Link](#). Til den interne kommentering kan bruges brugernavn 'Intern' og kode 'Byplan2021'.

For flere detaljer, se bygherres anmodning om en lokalplan, som er vedlagt som bilag 2.

Projektbeskrivelse

På vegne af Skydebaneforeningen Nordsjælland har bestyrelsesformanden anmodet om en lokalplan for Hanebjerg Skyttecenter. Lokalplanen omhandler en arealmæssig udvidelse af det eksisterende anlæg. Projektforslaget foreslår at inddrage et tilstødende areal vest for det eksisterende skydecenter. Arealet skal bruges til at etablere otte nye skydebaner til skydninger på terræn, som omkranses af støjvolde af ren jord. Samlet set ansøges der om to dele 1) en udvidelse af det eksisterende anlæg og 2) støjvolden ud mod Hanebjergvej forhøjes med 3 meter.

Støj

Projektforslaget er behandlet på Natur, Miljø og Klimaudvalgets mødet 30.11.2021.

Hanebjerg Skyttecenter er et ældre skydebaneanlæg. Derfor må støjen i henhold til miljøgodkendelsen være op til 75 dB. For nye skydebaner er den maksimalt tilladelige grænse for støj 70 dB. Dette niveau er pt. overskredet ved tre boliger. Men gennemførelse af det samlede projektforslag vil dette antal blive reduceret til to boliger, uanset om sidevolden på 300 meter banen hæves eller ej. De to boliger, der fortsat vil være udsat for støj over 70 dB, ligger ved Hanebjergvej, nordøst for skyttecenteret (M2 og M3).

Det er Rambølls vurdering, at det samlede projektforslag desuden vil medføre en reduktion af den samlede støjbelastning af boliger i skydebanernes øvrige omgivelser. Reduktionen vil dog ikke være lige stor ved alle boliger, og den vil være ubetydelig eller ikke eksisterende ved enkelte boliger.

Ved en sammenligning med forholdene i dag, vil det primært være boliger i sydlige og vestlige retninger, der vil opleve mindre støj. For boligerne nord/øst som er mest støjbelastede, er forhøjelsen af støjvolden mod Hanebjerg afgørende for om støjen reduceres, men virkningen er alligevel begrænset.

I nedenstående tabel ses reduktionen af den maksimale støjbelastning (dB) ved beregningspunkter ved boliger i omgivelserne omkring Hanebjerg Skyttecenter, forudsat at det samlede projektforslag gennemføres.

Maks støjbelastning (dB) ved udvalgte beregningspunkter i området								
	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8
	Eghøjgård	Hane- bjergvej 3	Hane- bjergvej 7	Uvelse	Åbakke	Lenshøj	Kurreholmvej	Heste- havehus
Eksisterende forhold, 2021	69	71	74	62	74	66	65	66
Fremtidige forhold	67	71	73	59	62	63	59	62
Reduktion, maks. støj	-2	0	-1	-3	-12	-3	-6	-4

Decibel-skalaen (forkortet dB-skala) måler hvor høj lyd er. Skalaen er lavet efter menneskers hørelse, hvilket vil sige, at 0 decibel er den laveste lyd, mennesker kan høre. Ændringer på 1dB opfattes som en meget lille ændring, 3 dB en hørbar men lille ændring, 5 dB en væsentlig/tydelig ændring og 10 en stor ændring (lyder som en halvering eller fordobling).

Hvis der opleves forskel fra tallene i bygherrepræsentationen, skyldes det at bygherrepræsentationen tager udgangspunkt i miljøgodkendelsen fra 2011, hvor forvaltningen tager udgangspunkt i de nuværende forhold i 2021.

Natur

Det foreslåede projekt indebærer, at der etableres støjvolde, skydebaner og dræn på arealer, hvor der i dag findes mosearealer beskyttet efter reglerne i naturbeskyttelseslovens § 3. Med det foreslåede projekt skal ca. 4.700 m² beskyttet mose inddrages til udvidelsen.

Det fremgår af klagenævnets praksis, at der skal foreligge særlige omstændigheder, før der kan gives dispensation til indgreb i beskyttede naturtyper. Særlige samfundsmæssige interesser kan være en omstændighed, der kan begrunde en dispensation. Forvaltningen vurderer, at projektet har en positiv støjreducerende effekt, men at effekten dog ikke er af så væsentlig karakter, at det kan begrunde en væsentlig samfundsinteresse.

Bygherre oplyser, at de samfundsmæssige interesser også skal findes i projektets sekundære formål, som er at forbedre træningsforholdene for dets brugere, hvor Hanebjerg Skyttecenter ifølge bygherre bl.a. er eneste reelle mulighed for Nordsjællands Politi til at foretage den af Rigspolitiet påkrævede skydetræning. Bygherre oplyser, at udvidelsen ikke vil medføre øget aktivitet, flere skud, flere besøgende eller flere brugere, men at træningsforholdene for især Nordsjællands Politi vil forbedres, da de får egne dedikerede skydehuse, og derfor ikke længere skal skyde på tværs af de store riffelbaner. Forvaltningen vurderer ikke, at dette alene udgør en væsentlig samfundsinteresse, da Nordsjællands Politi allerede har adgang til skydebaner på Hanebjerg Skyttecenter i dag, og vil kunne fortsætte eksisterende aktiviteter. Der er ikke redegjort for, at opgaveløsningen hos politiet er udfordret under de eksisterende forhold. Forvaltningen bemærker, at bygherre ikke har fremsendt skriftlig dokumentation fra politiet for, at de anser en udvidelse af Hanebjerg Skyttecenter i moseområdet som havende væsentlig samfundsmæssig interesse.

Forvaltningen har ud fra en besigtigelse vurderet, at mosen har en estimeret moderat naturkvalitet. Mosen er voksested for den rødlistede (sjældne) planteart kær-storkenæb.

Bygherre foreslår, at der som compensation anlægges erstatningsnatur i størrelsesforholdet 1:2 ved én af følgende to løsninger:

1. Nordøst for de eksisterende skydebaner inden for skydecentrets egen ejendom, foreslår bygherre at anlægge ca. 9.400 m² natur som en udvidelse af en allerede eksisterende mose.
2. Syd for Hanebjergvej foreslår bygherre, at lave naturgenopretning på nuværende landbrugsjord (matr. 17a), ved bl.a. at etablere en sø/vådområde med forbindelse til Kollerød Å. Derudover vil bygherre etablere mere skov langs åen, som en forlængelse af det eksisterende skovhegn.

Forvaltningen bemærker, at etablering af erstatningsnatur ikke i sig selv berettiger nedlæggelse af eksisterende natur, uanset om den nye natur forventes at få bedre kvalitet end dét der nedlægges.

Samlet set vurderer forvaltningen derfor ikke, at projektet har en så væsentlig samfundsinteresse, at det kan begrunde en dispensation fra naturbeskyttelseslovens §3 til udvidelse af Hanebjerg Skyttecenter.

Landskab

Den nordligste del af dét område, hvorpå Hanebjerg Skyttecenter ønskes udbygget, er i Kommuneplan 2021 udpeget som et bevaringsværdigt landskab. Området må derfor ikke ændres, hvis det forringer landskabets værdi, medmindre det kan begrundes i væsentlige samfundsmæssige hensyn og uden at tilsidesætte de værdifulde sammenhængende helheder. Udpegningsgrundlaget er kommunens landskabskarakteranalyse, hvor de landskabelige kvaliteter ved kommunens landområder er beskrevet.

Forvaltningen vurderer, at der ikke er væsentlige konflikter mellem det eksisterende landskab og den foreslåede udvidelse af Hanebjerg Skyttecenter. Bygherre har udarbejdet visualiseringer, der viser, hvor synlige voldene vil være i landskabet. De vil naturligvis være synlige nogle steder fra, men da det eksisterende landskab jf. landskabskarakteranalysen allerede er præget af meget skov og bebyggelse, der virker rumafgrænsende og nedbryder det omkringliggende ellers åbne landskab i en 'småskala-karakter', vurderer forvaltningen, at støjvoldene ikke vil være ødelæggende for landskabet.

Forvaltningen bemærker, at de visualiseringer der fremgår af startredegørelsen, alene har til formål at vise, hvor synlige voldene vil blive. Såfremt økonomiudvalget beslutter at igangsætte en lokalplan, anbefaler forvaltningen, at visualiseringerne bearbejdes yderligere med beplantning, så de giver et bedre indtryk af, hvordan voldene vil integrere sig i landskabet.

Trafik

Ifølge bygherre skal der dagligt køre 25-39 lastbiler med jord til støjvoldene under anlægsperioden henover 260 hverdage. Anlægsperioden forventes at tage halvandet år.

Bygherre har indgået en aftale med ejer af matr. nr. 1. Herlev By. om to mulige linjeføringer for en midlertidig arbejdsvej hen over grunden, for at undgå jordkørsel gennem Nr. Herlev. Præferencevejen er henover marken langs elmasterne. Alternativt kan der køres langs gården. Både grundejer og bygherre er åben for dialog om begge løsninger med borgere, lokalråd og Hillerød Kommune.

Bygherre foreslår, at der foretages en ensretning af trafikken, så tilkørende jordtransport kommer ad Hanebjergvej fra øst, og frakørsel sker ad Kurreholmvej. En nærmere beskrivelse af den foreslåede rute er vist i startredegørelsen (bilag 1). Forvaltningen anbefaler ikke en sådan ensretning, da trafikken skal ledes gennem Gørløse, hvilket vil få konsekvenser for den øvrige trafik og for trafiksikkerheden for gående og cyklister. I stedet foreslår forvaltningen, at det i den videre proces undersøges om trafikken kan ledes tilbage ad samme rute til Lyngvej ved at se på løsninger som fx koordineret til og frakørsel, udvidelse af Hanebjergvej eller etablering af vigepladser strategiske steder, for at så få borgere som muligt udsættes for gener. Forvaltningen bemærker i øvrigt, at en ensretning ikke kan ske ved skiltning, men ville skulle udføres som en aftale mellem bygherre og entreprenør, som kun politiet kan håndhæve.

Forvaltningen bemærker, at der ikke kan stilles krav om skader på vejnettet udbedres af skadesvolder, da der er tale om tung transport på offentlig vej.

Miljøvurdering

Bygherre har sammen med sin lokalplananmodning, indsendt en screening efter miljøvurderingsloven, hvorefter Hillerød Kommune skal træffe afgørelse om, hvorvidt der skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport. Forvaltningen vurderer, at projektet kan få væsentlig indflydelse på miljøet. Såfremt der igangsættes en lokalplanproces, skal der også udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, der beskriver projektets konsekvenser på miljøet nærmere og eventuelle afværgeforanstaltninger.

Videre proces

Hvis Natur, Miljø og Klimaudvalget vurderer, at der foreligger en tilstrækkelig væsentlig samfundsmæssig interesse til, at en dispensation fra beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 3 kan begrundes, vurderer forvaltningen, at lokalplanen kan fremmes, og efter lokalplanens endelige vedtagelse skal der søges om dispensation. Hvis det ikke besluttet at igangsætte udarbejdelse af en lokalplan, vil forvaltningen meddele dette til ansøger, hvorefter processen ophører. Bygherre kan indsende en anmodning om en ny lokalplan for et revideret projekt.

Hvis økonomiudvalget beslutter at igangsætte udarbejdelse af en lokalplan, vil der i lokalplanprocessen holdes et borgermøde, hvor offentligheden får mulighed for at kommentere på projektet, inden et lokalplanforslag udarbejdes. Da der vil skulle udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, vil offentligheden få mulighed for at kommentere de miljøforhold, der skal undersøges nærmere. Forvaltningen bemærker, at der i en evt. lokalplanproces vil skulle ses nærmere på bl.a.:

- Trafikforhold, herunder nærmere vurderinger af påvirkninger på omkringliggende veje og kryds samt ansøgning om tilslutning til offentlig vej for den midlertidige arbejdsvej.
- De landskabelige påvirkninger, herunder ved udarbejdelse af bedre visualiseringer, der viser voldenes integration i landskabet med beplantning.
- Påvirkninger af beskyttet natur (søer, mose og Kollerød Å), herunder en nærmere konkretisering af erstatningsnatur.
- Krav til renhed af tilkørt jord og dets påvirkning på grundvandet.

Forvaltningen bemærker i øvrigt, at en beslutning om at igangsætte en lokalplanproces, ikke nødvendigvis fører til en endelig vedtagelse af lokalplanforslaget, da dette i sidste ende er en politisk beslutning.

Retsgrundlag

- Planloven § 13.
- Naturbeskyttelsesloven § 3.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 03-05-2022

Udvalget ønsker en hurtig afklaring af de senest tilgåede informationer vedr. lokalplanens væsentlige samfundsmæssige interesser og udsætter sagen, så der hurtigst muligt kan ske en afklaring.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Per Munk formand for skydebaneforeningen Nordsjælland præsenterede oplæg for udvalget.

Udvalget ønsker en hurtig afklaring af de senest tilgåede informationer vedr. lokalplanens væsentlige samfundsmæssige interesser og udsætter sagen, så der hurtigst muligt kan ske en afklaring.

Bilag

Bilag 1- Startredegørelse

Bilag 2 - Bygherrerepræsentation

Punkt 6: Lukket: Favrholt Erhvervspark - salg af erhvervsparcel

21/10336

Punkt 7: Evaluering og udpegning af arkitekturråd

21/13907

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at:

1. tage orientering om evaluering af arkitekturrådet til efterretning
2. genudpege to af arkitekturrådets medlemmer, kandidat 1 og 2, for perioden frem til den 31. december 2025
3. udpege kandidat 3 for perioden 1. juni 2022 til 31. december 2025.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal tage evalueringen af arkitekturrådet til efterretning, og udpege Hillerød Kommunes arkitekturråd for perioden 1. juni 2022 til 31. december 2025.

Evaluering af rådets første periode

Byrådet godkendte den 18. december 2019, at der blev nedsat et arkitekturråd og at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget efterfølgende kunne udpege de tre eksterne fageksperter inden for arkitektur, planlægning og landskabsarkitektur. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget udpegede senere Helle Juul, Peter Juhl og Ene Cordt Andersen som rådets medlemmer.

Arkitekturrådet har siden arbejdet med udgangspunkt i kommunens arkitekturpolitik og har haft til formål at yde eksternt rådgivning ved udvalgte projekter i forbindelse med særligt lokalplanlægning.

Forvaltningen har i forbindelse med afslutningen på indeværende periode set kvantitativt på hvad arkitekturrådet har deltaget i og leveret af udtalelser til udvalg og forvaltning.

Arkitekturrådet har i de første to år udelukkende bistået i sager under By og Miljø, sektion Byudvikling, hvor rådet også er forankret. I perioden 2020 og 2021 har arkitekturrådet skrevet 14 udtalelser, været med på 7 besigtigelser, deltaget på 1 borgermøde og deltaget på 1 udvalgs møde.

Der er bevilget 200.000 kr. årligt i driftsmidler. I 2020 blev der brugt 87.500 kr. Mens der i 2021 blev brugt 78.750 kr. I 2022 er der frem til april blevet brugt 82.500 kr. Forvaltningen vurderer at forbruget vil være højere i 2022, på grund af flere opgaver. Forvaltningen skønner dog at budgettet kan dække behovet i 2022.

Hovedparten af rådets skriftlige udtalelser har resulteret i konkrete ændringer af projekterne. Ændringerne har været af både større og mindre omfang, alt fra tilretninger af facadedetaljering og materialevalg, til at understøtte udvalget i beslutningen om ikke at godkende konkrete projekter.

Forvaltningens afdelinger er opmærksomme på muligheden for at inddrage arkitekturrådet. Anlægsbudget er de seneste år i vid udstrækning gået til renoveringer og ombygninger af eksisterende bygningsmasse, men forvaltningen forventer at inddragelse af rådet kan blive relevant de kommende år, hvor der skal etableres nye større bygninger og foretages omfattende ombygninger.

Forvaltningen har også kvalitativt set på resultaterne af arkitekturrådets opgaver og arbejdsproces. Rådets udtalelser har inspireret forvaltningens vurderinger i forbindelse med startredegyrelser, og det er forvaltningens vurdering at der med arkitekturpolitikken og arkitekturrådet, generelt er kommet et større fokus på arkitekturen i sagsbehandlingen og den politiske behandling. Forvaltningen vurderer, at rådet er lykkedes med at tilpasse deres udtalelser til de konkrete projekters kontekst og bindinger, og er kommet med en konstruktiv og reel kritik. Som eksempel førte arkitekturrådets udtalelse til P-hus Torvet, lokalplan 454, til ændringer af facadedetaljering, materialevalg, samt en mindre nedskallering af byggeriet.

Arkitekturrådet har udtrykt tilfredshed med samarbejdet, både med forvaltning og indbyrdes i rådet.

Udpegning af arkitekturrådet for en ny periode

Arkitekturrådet blev udpeget til en toårig periode, med mulighed for forlængelse. Forvaltningen foreslår at rådet denne gang udpeges for en periode, der følger byrådsperioden, dette for at skabe kontinuitet i samarbejdet med forvaltningen og byrådet.

Rådsmedlem Ene Cordt Andersen har desværre ikke mulighed for at fortsætte, da hendes tegnestues aktiviteter på Island er voksende.

Rådsmedlemmerne Helle Juul og Peter Juhl ønsker at fortsætte. Forvaltningen indstiller, at de genudpeges. For at besætte den sidste plads har forvaltningen været i kontakt med fagorganisationerne Akademisk Arkitektforening, som har bistået med at udvælge mulige kandidater. Ud fra disse kandidater, har forvaltningen peget på den kandidat, som vurderes at passe bedst på kriterierne opstillet i kommissoriet for arkitekturrådet:

- Landskab – skala, oplevelsesværdier, beplantning, hierarki, anvendelse.
- Byplanlægning – overordnede struktur både i byen og det åbne land, tæthed, hierarki i det åbne land og i byen samt en forståelse for kommunens særkender.
- Bygningsarkitektur - bevaring (herunder kulturarv), detaljering, byggeteknik, materialer, kantzoner, byrum, funktion, æstetik og tilpasning.

Forvaltningens indstillede kandidater

Kandidat 1, genudpegning: Helle Juul, arkitekt MAA, medstifter og indehaver af Juul Frost Arkitekter.

Helle Juul er en erfaren arkitekt som siden 1990 har drevet egen tegnestue og beskæftiget sig med en bred vifte af projekter inden for både bygningsarkitektur, byplanlægning og udvikling af pladser/byrum. Forvaltningen indstiller Helle Juul fordi hun særligt kan bidrage med erfaring og kompetencer inden for bevaringsværdier, byplanlægning og udvikling af byrum. Tegnestuen Juul Frost arkitekter har blandt andet været med til at udvikle Helhedsplanen for Slotsøkaréen og Helle Juul har således også lokal erfaring med Hillerød by. Helle Juuls CV kan læses på bilag 3.

Kandidat 2, genudpegning: Peter Juhl, landskabsarkitekt MDL, direktør i OPLAND Landskabsarkitekter.

Peter Juhl er en erfaren landskabsarkitekt som har et fagligt, lokalt kendskab til Hillerød Kommune, og Hillerød som slotsby igennem OPLANDs projekter i byen. Her i blandt tegnestuens arbejde med renovering af Markedspladsen, med nyt byrum, busholdeplads og begrønning.

Forvaltningen indstiller Peter Juhl på baggrund af hans faglige kendskab til kommunen og på grund af hans store erfaring med udvikling af byrum og historiske grønne naturområder, hvor den landskabelige bearbejdning skal imødekomme både

kulturarvsinteresser og respekt for biodiversitet. Peter Juhls CV kan læses på bilag 4.

Kandidat 3: Sara Ettrup, arkitekt MAA, Tegnestuen Vandkunsten.

Sara Ettrup er en erfaren arkitekt og har siden 1998 arbejdet for tegnestuerne Skaarup og Jespersen, Gottlieb & Paludan, JJW arkitekter og Vandkunsten. Sara Ettrup har en bred erfaring inden for byggeri af sociale og kulturelle institutioner, boligbyggeri og bæredygtig byudvikling. Derudover har hun erfaring med formidling som fast skribent for fagbladet Arkitekten og med undervisning på Det Kongelige Akademi. Forvaltningen indstiller Sara Ettrup på baggrund af hendes store erfaring med bygningsarkitektur, formidling og bæredygtig byudvikling, bl.a. som DGNB byområde-konsulent. Sara Ettrups CV kan læses på bilag 2.

Samlet vurdering

Samlet set vurderer forvaltningen, at ovennævnte kandidater dækker de opstillede kompetencer inden for bygningsarkitektur, byplanlægning og landskabsarkitektur. Forvaltningen vurderer yderligere, at de tre kandidater besidder en god blanding af lokalt kendskab, nytænkende idéer og forskellige perspektiver inden for arkitektur.

Se bilag 1 for kommissorium for arkitekturrådet.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Der er bevilget 200.000 kr. årligt til stadsarkitektfunktion/byrumsrådgiver.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Arkitekturråd Kommissorium 2022

CV Sara Ettrup

CV Helle Juul

CV Peter Juhl

Punkt 8: Orientering om drift i Trafik, Vej og Park - By & Miljø

22/5208

Indstilling

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

Sagsfremstilling

Forvaltningen vil på udvalgets møde orientere om organiseringen og løsningen af driftsopgaver på udvalgets område.

Orienteringen vil omfatte:

Beskrivelse af driftsopgaver

- Belægnings og afvanding
- Vej- og Byinventar
- Skilte
- Gadefejning
- Ukrudtsbekæmpelse
- Glatførebekæmpelse og snerydning
- Gadebelysning og signalanlæg

Organisering

- Tilrettelæggelse og koordinering

Driftsopgavernes løsning.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Punkt 9: Vintertjeneste - serviceniveau på cykelstier og mindre veje - budgetforslag

22/4108

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at beslutte om udgifter til fordeling af eksisterende stiruter i vintertjenesten på flere ruter samt udgifter til omklassificering af klasse 4 veje skal indgå som en aktivitetsudvidelse i udvalgets budgetbidrag 2023-2026.

Sagsfremstilling

I sæsonen 2021-2022 har kommunen kaldt ud til vintertjeneste i alt 43 gange. Udkald til saltning foretages så vidt muligt præventivt. Vintertjenesten har fungeret i overensstemmelse med det planlagte, men der har også været nogle henvendelser fra borgere om manglende snerydning. Henvendelserne har omhandlet manglende saltning på cykelstier og manglende saltning på mindre veje, samt manglende snerydning under snefald.

For klager vedrørende cykelstier har baggrunden flere gange været, at vi ikke har nået at køre alle stiruterne færdige inden morgentrafikken på grund af lange gennemkørselstider, specielt hvis der har været behov for at feje i forbindelse med udkald.

Klager over manglende saltning af mindre veje har hovedsageligt omhandlet private fællesveje, som kommunen ikke har ansvaret for, men også nogle af kommunens såkaldte klasse-4 veje, som kommunen kun salter og snerydder undtagelsesvis (jf. *Vinter og renholdelsesdirektivet* (vedlagt i bilag)).

Nogle borgere oplever også, at der ikke bliver ryddet sne under snefald, hvor sneen er begyndt at falde sidst på natten. Her sættes snerydning i gang når sneen er faldet, for ikke at skulle rydde dobbelt, med mindre der er tale om et mere længerevarende snefald ifølge vejrudsigten.

For at imødekomme disse henvendelser, foreslås følgende justeringer af vintertjenesten:

Vinter sti-ruter:

Hillerød Kommunes vintertjeneste på stier og ved ejendomme er i dag fordelt på 10 stiruter og 2 ejendomsruter. Ved udkald er flere af disse ruter typisk over 5 timer om at gennemkøre deres respektive rute. Dertil kommer responstiden, som entreprenørerne har, til at komme ud til ruten. Gennemkørselstiderne er dimensioneret ud fra tiden, som det tager at salte. Ved snerydning tager noget længere tid end ren saltning og tiden afhænger af mængden af sne.

Det vil sige at der for en del ruter går 6 timer fra et udkald sættes i gang til ruterne er gennemkørt. Det er lang tid i en del vejsituationer; for eksempel hvor regn efterfølges af opklaring og frost eller ved uforudsete omslag i vejret. Forvaltningen foreslår derfor at disse 12 ruter fremover fordeles på 15 ruter for at reducere gennemkørselstiderne og derved forbedre servicen for borgerne.

Vinter vej-ruter

Hillerød Kommune har en del mindre villaveje, såkaldte klasse-4 veje som kun undtagelsesvis ryddes og ikke saltes præventivt. Forvaltningen foreslår præventiv saltning af nogle af disse veje, da disse fungerer som stamveje i

boligområder og derfor betjener flere borgere. Desuden er der enkelte steder problemer med at komme op ad bakke i glat føre. Forvaltningen foreslår derfor at de nuværende 254 km udvides med ca. 5 km, således at flere af disse veje kan medtages. Dette vil kunne håndteres med de eksisterende vejruiter. De omtalte veje som foreslås omklassificeret omfatter Hvilegårdsparken (del af) fra Strøvej til Gersehaven, Gl. Skolevej, Rørmosevej, Hillerødvej, Anemonevej, Rosenvej, Del af Kløvervej, Grundtvigsvej, Lærkevej, Åvang, Fyrrebakken, Granbakken, Møllebakken, Carl Zahlmannsvej og Hjortholmvej.

Retsgrundlag

Ændringerne indarbejdes i vejlisten, der publiceres hvert år inden 1. oktober.

Økonomi

Udgifterne til beredskabshonorar vil blive højere, da flere sti-ruter vil indgå i beredskabet. Desuden vil der blive ekstra tid ved udkald, da flere ruter skal køre ud til begyndelsessted; i alt ca. 175.000 kr. Tilføjes af flere veje til præventiv saltning vil afhænge af antallet af udkald, men vil typisk koste ca. 25.000kr. i en vinter som 2021-2022. I alt vil de foreslåede tiltag beløbe sig til 200.000 kr. pr. år fra 2023. Der er udarbejdet et forslag til AU herfor.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget besluttede, at udgifter til fordeling af eksisterende stier i vintertjenesten på flere ruter samt udgifter til omklassificering af klasse 4 veje skal indgå som en aktivitetsudvidelse i udvalgets budgetbidrag 2023-2026.

Dan Riise (V) var inhabil i sagen og deltog ikke i behandlingen af sagen, jf. forvaltningsloven § 3 stk. 1.

Fraværende: Dan Riise (V)

Bilag

Forslag veje klasse 4 til 2

Vinter og renholdelsesregulativ 2017

Vejliste for vinteren 2021-2022 i Hillerød

Punkt 10: Hillerød Borgertip

22/4932

Indstilling

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

Sagsfremstilling

Forvaltningen ønsker at give en orientering om Hillerød Borgertip og det fremtidige udviklingsarbejde i forbindelse med samme app og tilhørende arbejdsopgaver og systemer.

Hillerød Borgertip fungerer som borgernes adgang til at melde fejl og mangler på offentlige arealer ind til kommunen, uden hensyntagen til kontakttider. Borgertip understøtter forvaltningens arbejde og er en mulighed for borgerne til hurtigt at melde om et problem til kommunen.

Forvaltningen modtager omkring 4.000 borgertips årligt, som alle indgår i den daglige planlægning i Trafik, Vej og Park. Forvaltningen oplever en generel stigning i antal tips. Alle modtagne tips vurderes i forhold til graden af akuthed – vurderes et hul i en vej som akut, vil dette blive håndteret hurtigst muligt, det samme gør sig gældende for øvrige tips, hvor der vurderes at være fare for personer eller materiel. Øvrige borgertips bliver i stor grad benyttet til planlægning i forhold til at pulje opgaver, hvor Hillerød Kommune opnår en bedre pris, hvis mængden af opgaver er større. Dette kan være opgaver som lapning af mindre huller i asfalt, fældning af træer som ikke udgør en umiddelbar risiko eller lignende.

Status:

Forvaltningen har gennem 2021 arbejdet med at øge brugervenligheden af Hillerød Borgertip, samt at implementere et nyt administrationsmodul til håndtering af tips fra appen, og tilpasning af de kategorier, som er mulige at indberette fra Hillerød Borgertip. Samtidig har forvaltningen arbejdet med automatisk tildeling af opgaver på enkelte kategorier eller arealer, som forvaltes af andre myndigheder eller lignende.

Eksempler på automatisk tildeling af opgaver er på bjørneklo, hvor eksempelvis opgaver på områder som aktivt bekæmpes af Hillerød Kommune, sættes som udført med en besked om, at arealet bekæmpes 4-6 gange årligt. Sker indberetningen på eksempelvis Naturstyrelsens arealer, vil henvendelsen blive sendt til Naturstyrelsen Nordsjællands postkasse, og borgeren får besked om at deres tip er videresendt til Naturstyrelsen. Andre eksempler er oplysninger om defekt vejbelysning, som automatisk videresendes til kommunens leverandør.

Platformen bag Borgertip er ikke kun anvendt Hillerød Kommune, men benyttes af mange andre kommuner, f.eks. Aalborg, Allerød, Furesø og Solrød. Derfor kan Hillerød Kommune ikke helt selv bestemme, hvad der kan lade sig gøre på Borgertip-appen, men forvaltningen har et samarbejde med leverandøren om, hvad platformen skal kunne.

Borgertip giver ikke mulighed for en detaljeret 2-vejskommunikation. Når der er behov for mere kommunikation om større, komplicerede sagsgange vil borgeren få besked om, at det pågældende tip er modtaget, men ikke kan håndteres i Borgertip, og at borgeren må kontakte Trafik, Vej og Park på sektionens fællespostkasse.

Det er forvaltningens vurdering, at kvaliteten af de indkomne tips generelt er høj, hvilket mindsker sagsbehandlingstiden for det enkelte tip.

Fremtidigt:

Forvaltningen arbejder fortsat videre med at højne brugernes oplevelse af Hillerød Borgertip, hvor der vil være løbende fokus på indberetningsmuligheder, hurtig ekspedition af tips og svar i appen. Samtidig vil forvaltningen fortsat arbejde med tilpasse eksisterende automatiseringsprocesser og kigge på potentialet for yderligere automatisering.

Forvaltningen vil på mødet demonstrere brugen af Hillerød Borgertip.

Retsgrundlag

Forvaltningsloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 03-05-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Punkt 11: Bevarelse af vejkapital

22/5150

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen om bevarelse af vejkapital til efterretning.

Sagsfremstilling

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget har bedt forvaltningen forelægge en orientering om udgiftsbehovet i forhold til en optimal vejvedligeholdelse samt bevarelse af vejkapitalen.

I forvaltningens vejvedligeholdelsessystem udføres en beregning af vejkapitalen, som er den værdi vejnettet udgør. Til grundlag for beregningen registreres vejenes konstruktion, tilstand og forventede levetid.

Registreringerne bruges også til at beregne, hvornår der skal udføres vedligeholdelsesarbejder på de enkelte vejstrækninger. I denne sag omhandler beregning af vejkapital asfaltbelægninger på kørebaner, stier og pladser, men ikke på fortove.

Beregningen viser at hvis de kommunale veje i Hillerød Kommune var i absolut perfekt stand ville de have en samlet nyværdi på 644 mio. kr.

Men der foregår en konstant nedbrydning af vejene på grund af trafikens belastning, ledningsgravninger og asfaltens naturlige nedbrydning og derfor er vejenes faktiske værdi lavere. Den seneste beregning er fra den 1. januar 2022 og her blev vejkapitalen opgjort til 510 mio.kr.

Hvis vi sammenligner med at vejene var i absolut perfekt stand er der et efterslæb på 134 mio.kr. Men at få vejene renoveret til en standard, som svarer til nyværdi er ikke realistisk, hverken økonomisk eller i praksis. For kommunens nuværende vejnet er det beregnet, at den maksimalt opnåelige vejkapital er ca. 555 mio. kr. Jo tættere vi kommer på den maksimalt opnåelige vejkapital, jo billigere er det at vedligeholde vejnettet. Det hænger sammen med at der skal større og dyrere reparationer jo dårligere vejens tilstand er for at bringe tilstanden op på et niveau, som bibeholder vejkapitalen.

Forvaltningen har udført beregninger for kørebaner og stier med forskellige scenarier for, at finde den mest økonomisk fordelagtige investeringsmodel for perioden frem til 2031 og som vil give det bedste udgangspunkt for årene efter 2031.

Fortove er ikke med i udregningen, da vi på nuværende tidspunkt ikke har det nødvendige datagrundlag til at medtage dem i beregningen. Beløbet til fortovsvedligeholdelse er fastsat ud fra tidligere fordelinger. Der er heller ikke medregnet vedligeholdelse af ledninger i vejen, som for eksempel afvandingsledninger til vejafvandning.

Midler for asfaltarbejder perioden 2022 til 2025

Anlægskonto	Afsatte midler for drift
asfaltrenovering	Belægninger veje og Belægninger stier

Budget i mio. kr.	Kørebaner	Kørebaner	Stier	Samlet asfaltbelægninger for stier og kørebaner	Fortov	Bygværker	Total
2022	6,67	6,7	1,2	14,6	1	3	18,6
2023	0	11,4	1,5	12,9	2	2	16,9
2024	0	11,4	1,5	12,9	2	2	16,9
2025	0	11,4	1,5	12,9	2	2	16,9

Skemaet viser den forventede fordeling af midler.

I bilaget vises udvikling af vejkapital frem til 2031 ved forskellige investeringer i nye asfaltslidlag

For beregningerne forudsættes det, at der udlægges asfaltbelægninger for 14,6 mio.kr. i 2022.

Hvis der udlægges asfaltbelægninger for 13 mio.kr. pr. år fra 2023 til 2028 vil der i 2028 opnået den maksimale vejkapital på 555 mio.kr. Derefter vil behovet for investeringer falde til 9 mio. kr. pr. år for at fastholde den maksimale vejkapital.

Alle beregninger er udarbejdet i priser fra før krigen i Ukraine som har medført prisstigninger på mange forskellige produkter. Hvordan udviklingen af priser vil være i den kommende tid er meget vanskelig at forudsige. Dette kan betyde at de estimerede beregninger evt. skal justeres.

Bygningsværker, som er vejbroer, tunneller mm, håndteres for de samme midler som belægninger veje og er derfor med her. Der udarbejdes løbende eftersyn og vedligeholdelsesplaner og det er muligt at bevare en god tilstand på bygværkerne ved det nuværende økonomiske niveau.

Vejafvanding er ikke med i denne beregning af vejkapitalen, da vi på nuværende tidspunkt ikke har nok kendskab til tilstanden. I forbindelse med, at Hillerød Forsyning har iværksat en omfattende renovering af kloaksystemet er forvaltningen gået i endnu tættere i samarbejde med forsyningen med at få planlagt vores arbejder indbyrdes. Man kan også koordinere således, at når Hillerød Forsyning laver en gennemgående registrering af kloaksystemets tilstand, får kommunen samtidig registreret tilstanden på stikledninger til vejafvandingen. Ud fra de registreringer, som allerede på nuværende tidspunkt er udført, har vi en begrundet formodning om, at vejafvandingen generelt trænger til at blive renoveret. En større renovering af vejafvanding kan ikke indeholdes i det nuværende driftsbudget.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Bilag

Bilag Vejkapitalværdi 2021 til 2031

Punkt 12: Belægning og bygværksarbejder 2022 - anlægsbevilling

22/4961

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet om at meddele anlægsbevilling på 6.678.000 kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb på anlægskonto Asfaltrenovering XA-0000022344.

Sagsfremstilling

Ved vedtagelsen af budget 2022 blev der bevilget kr. 6.678.000 på anlægskonto for udskiftning af asfaltslidlag i indværende år. Asfaltarbejderne er planlagt til, at gå i gang i uge 20.

Tilsvarende blev der ved vedtagelsen af budget 2022 ligeledes afsat driftsmidler 12.218 mio. kr. til udlægning af asfaltslidlag, vedligehold af stier, fortove og bygværker.

Fordeling af midler for belægningsarbejder og vedligehold af bygværker 2022

Budget i mio. kr.	Kørebaner	Kørebaner	Stier	Fortov	Bygværker	Total
Budget	Anlægsbudget	Driftsbudget	Driftsbudget	Driftsbudget	Driftsbudget	
2022	6,67	6,7	1,3	1	3	18,6

Bilag 1 viser de strækninger, som der er planlagt til udførelse i år for midlerne på anlægsbudgettet 2022.

Bilag 2 viser de strækninger, som der er planlagt til udførelse i år for midlerne på driftsbudget 2022.

Det skal bemærkes, at der pågår en revision af planen, som kan betyde, at der bliver valgt andre strækninger til udskiftning af asfalt og der kan være strækninger, som skal udsættes til næste år. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt, at komme med en endelig liste over strækninger, som udsættes og byttes ud med andre.

Det er der flere årsager til:

Hillerød Forsyning er i gang med en omfattende kloak renovering, som vil løbe over de næste par år. Renoveringen af kloakker vil medføre, at Hillerød Forsyning vil udføre gravninger. Hillerød Forsyning er løbende i gang med undersøgelser og planlægning af de strækninger, hvor de skal udføre renoveringer og derfor er processen med, at få koordineret arbejderne stadigvæk i gang. Og der er løbende behov for, at ændre hvilke strækninger, som får ny asfaltbelægning i år.

På grund af krigen i Ukraine oplever vi prisstigninger på blandt andet oliepriser. Den ordinære prisregulering i forhold til kontrakten med Pankas A/S bliver i år 11,4%. Prisreguleringen bliver udregnet på baggrund Danmarks Statistiks omkostningsindeks for anlæg (BYG61), Asfaltarbejde.

Ud over den ordinære prisregulering er de løbende prisstigninger så store, at det kan komme på tale, at entreprenøren har ret til at kræve ekstra betaling på grund af ekstraordinære omkostninger. Dette bliver styret af AB18, som er et standardiseret sæt aftalevilkår til brug for aftaler om arbejder og leverancer i bygge- og anlægsvirksomhed, som kontrakten med Pankas følger. Vi har ingen mulighed for, at forudse om det bliver aktuelt og hvis det bliver aktuelt, hvor stor en ekstraudgift vil der i givet fald blive tale om.

Forvaltningen bemærker at de planlagte arbejder annonceres på hjemmesiden og at lokalrådene ligeledes orienteres.

Retsgrundlag

Vejloven.

Økonomi

Anlægsbevilling på 6.678.000 kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb.

Det er på nuværende tidspunkt uklart i hvilket omfang kommunerne vil blive kompenseret med PL regulering af anlægsbudgetterne som følge af energipriserne.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

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

Bilag

Bilag 1_planlagte strækninger til asfalt_Anlæg

Bilag 2_planlagte strækninger til asfalt_Drift

Punkt 13: Øget kontrol med ledningsgravninger

22/5137

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter om udvalget vil medtage et ønske til investeringscase om øget kontrol med ledningsgravninger i sit budgetbidrag til budget 2023-2026.

Sagsfremstilling

I forbindelse med budgetaftale 2022-2025 fremgår følgende:

”Vi ønsker at styrke kommunens opfølgning og kvalitetskontrol i forbindelse med ledningsarbejder på kommunale veje, når eksterne parter afleverer deres gravearbejder. Derfor beder vi forvaltningen undersøge frem mod budget 2023-2026, om der kan udarbejdes en investerings-case, som kan finansiere den øgede indsats.”

Der foretages mange opgravninger i vejene i Hillerød Kommune af mange forskellige aktører. Langt de fleste gravninger foretages af eksterne entreprenører, som udfører opgaver for forskellige ledningsejere. Det kan dreje sig om nedgravninger af nye ledninger eller reparationer af eksisterende ledninger, som f.eks. el, fibernet, vand, fjernvarme, kloak og så videre.

I Hillerød Kommune er der for årene 2019 til 2021 udstedt imellem 1100 og 1450 gravetilladelser til opgravninger af veje, cykelstier og fortove. Og med den nuværende aktivitet inden for bygge og anlægsområdet, samt ud bredning af fibernet, forventer forvaltningen det samme høje antal gravninger i år og i de kommende år. Samtidig er Hillerød Forsyning gået i gang med, at renovere store dele af kloak systemet, som yderligere vil bidrage til mængden af gravninger i de kommende år.

Hver gang der bliver udført en udgravning i en vej påføres der en skade i vejens opbygning og belægning. De typiske skader kan være sætninger og revner, som udvikler sig til undermineringer og huller, som skal udbedres. I nogle få tilfælde kan det medføre skader på eksisterende ledninger og derved påføre andre ledningsejeren udgifter til reparationer.

Mange entreprenører er presset på tid og økonomi og derfor følger de ikke altid retningslinjerne for, hvordan en gravning skal udføres med så få følgeskader som muligt.

Konsekvenser af dårligt retablerede gravninger i veje kan være:

- Ubehag ved færdsel på ujævne belægninger
- Biler, cykler og personer får skader når en ”gammel gravning” udvikler sig til større huller og revner mm
- Vejens naboer oplever øget trafikstøj og rystelser når trafikken passerer på ujævne vejstrækninger.
- Ekstra forstyrrelser af trafikken når skaderne skal repareres.
- Ekstra omkostninger for kommunen til reparationer
- Omkostninger til behandling erstatningssager
- Fremrykning af udskiftning af asfaltbelægning
- Forringelse af vejkapitalen.

Aktuelt foretager forvaltningen en stikprøvevis kontrol. Det kan betyde at ikke alle retableringer kan kontrolleres og at der over tid kan opstå skader, som for eksempel sætninger og huller, som kan udvikle sig og medføre ekstraordinære reparationer.

Fra en gravning er færdigmeldt af ledningsejer og 2 år frem kan vi stille ledningsejer og entreprenør til ansvar, hvor det påhviler dem, at udføre reparation af opståede skader.

Økonomisk konsekvens:

Det er ikke muligt, at komme med et præcist tal for, hvor stor en ekstra udgift det er for kommunen og grundejerne på de kommunale og private veje, hvor der er gravninger, da skader udvikler sig over tid og kan udvikle sig flere år efter, at gravningen er udført. Der er de sidste 3 år udstedt i gennemsnit 1200 gravetilladelser pr. år. Antages at f.eks. 25% som ikke er udført korrekt og hvor vi ikke har fået entreprenøren til at udbedre inden for garantiperioden på 2 år vil ved den antagelse der være ca. 300 gravninger, som det ikke kan pålægges ledningsejer og entreprenør at betale. Heraf anses det, at være halvdelen, ca. 150 gravninger, hvor det er nødvendigt, at kommunen udføre reparationer inden den planlagte udskiftning af asfaltbelægningen. En kvalificeret vurdering er, at det koster i runde tal kr. 4.000 og 5.000 i gennemsnit pr. gravning og det vil i givet fald betyde en ekstra udgift på ca. 600.000 og 750.000 kr. pr. år.

Derudover er der en indirekte økonomisk konsekvens ved, at veje med mange dårligt reetablerede gravninger, taber vejkapital hurtigere end veje uden. Rent praktisk betyder det, at der er veje, hvor vi er nødt til at fremrykke udlægning af ny asfalt, fordi vejene bliver hurtigere forringet og ikke kan vente til den planlagte udskiftning, hvor det er mest økonomisk fordelagtigt.

En øget kontrollen med igangværende gravninger kan være med til, at en større del af gravningerne bliver reetableret inden for de 2 år der er garantiperiode for udførelsen. En øget kontrol kan også være med at tilsynet med afspærring og skiltning i forbindelse med arbejder på vejene er korrekt sat op, samt at der ikke er afspærring, som ikke bliver fjernet efter arbejdet er afsluttet.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget beslutter at medtage et ønske til investeringscase om øget kontrol med ledningsgravninger i sit budgetbidrag til budget 2023-2026.

Punkt 14: Vejbelysning - forlængelse af kontrakter

21/288

Indstilling

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

1. anvende optionen og forlænge både drifts- og moderniseringskontrakterne for vejbelysning med et år til udgangen af 2023
2. at der i 2022 igangsættes udarbejdelse af udbudsmateriale til genudbud af drift og vedligehold af vejbelysningen med henblik på et udbud i 2023.

Sagsfremstilling

Driften af vejbelysningen er udbudt i en fireårig kontrakt med firmaet Citelum A/S. Der er samtidig med kontrakten for drift og vedligehold lavet en kontrakt for modernisering af vejbelysningen. Denne kontrakt har været anvendt i forbindelse med de energirenoveringer, der har været udført i forbindelse med vejbelysningen.

De oprindelige kontrakter løb fra 2018 til udgangen af 2021. Der var i kontrakterne en option på forlængelse i 2x1 år og byrådet besluttede den 24. april 2021, at tiltræde kontraktforlængelser til udgangen af 2022.

Det er muligt at gøre brug af optionen med forlængelse for yderligere 1 år og det skal varsles 6 måneder før.

Den daglige drift af vejbelysningen har gennem de seneste år fungeret godt. Der har fra Citelums side været god opfølgning på driftsager.

Udbudsmaterialet til begge kontrakter skal opdateres med henblik på et samlet udbud.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Udgifter til ekstern konsulentassistance i forbindelse med udarbejdelse af udbudsmateriale forudsættes afholdt af driftskonti for vejbelysning.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

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

Bilag

Kontrakt Drift og vedligehold af belysning 19-21

Kontrakt modernisering underskrevet 19dec2017

Punkt 15: 40 km/t hastighedszoner og høring af hastighedsplan

21/12551

Indstilling

Direktionen indstiller at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender at:

1. udkast til hastighedsplan for Hillerød Kommune danner grundlag for en offentlig høring i perioden 16. maj – 26. juni 2022
2. der udarbejdes et anlægsønske til budget 2023-2026 til projekter med lokale hastighedsgrænser og trafiksanering på i alt 10.500.000 kr.

Sagsfremstilling

Hillerød Kommune er blevet udvalgt til at være en af 16 forsøgskommuner, som vil kunne fastsætte en hastighedsgrænse på 40 km/t for en vejstrækning eller vejområde inden for byzone, når det drejer sig om veje der ikke har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Forsøgsordningen ophæves den 30. juni 2025, hvilket betyder at efter denne dato, vil forsøgskommunerne ikke kunne etablere flere strækninger/vejområder med lavere hastighedsgrænse efter forsøgsordningen. Lavere hastighedsgrænser/-zoner, som er etableret under forsøgsordningen, vil selvfølgelig fortsat gælde, efter at forsøgsordningen er ophørt.

Den 7. april 2021 godkendte Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget et forslag til udmøntning af midler til trafiksanering 2021. I samme forbindelse blev det planlagt, at kommunen arbejder med områdevisse trafiksaneringer i de enkelte lokalområder. I sådanne områdevisse trafiksaneringer vil der naturligt ud over lokale hastighedsgrænser indgå en lang række andre tiltag.

I april 2021 var det forventningen, at bekendtgørelsen for lokale hastighedsgrænser ville blive ændret, så kommunerne i høj grad selv kunne fastsætte hastigheden på veje i byområder uden væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Det skete ikke; i stedet kom forsøgsordningen.

Der foreligger dermed en ny situation, hvor der efter forvaltningens vurdering ikke er tilstrækkelige midler til både at gennemføre områdevisse trafiksaneringer samtidigt med en større udbredelse af lav-hastighedszoner, inden forsøgsordningen ophæves den 30. juni 2025.

Forvaltningen foreslår, at der, i det omfang der er lokale ønsker, etableres lav-hastighedszoner i byområder jf. vedlagte udkast til hastighedsplan (se bilag 1 og 2). Jo mere økonomi der afsættes jo flere områder kan blive omfattet. Planen tager udgangspunkt i kommunens vejklassifikation som omfatter følgende vejklasser:

- Tertiær lokalvej (lille evt. blind vej) hvor der generelt etableres lav-hastighedszone.
- Sekundær lokalvej hvor der generelt etableres lav-hastighedszone
- Primær lokalvej hvor der generelt etableres lav-hastighedszoner bortset fra på enkelte strækninger med fortov og cykelsti, som ikke ligger ved skoler eller institutioner for børn, unge eller ældre
- Trafikvej – fordeling hvor der generelt ikke etableres lav-hastighedszoner medmindre særlige forhold gør sig gældende
- Trafikvej – gennemfart (statsveje) hvor lav-hastighedszoner ikke er aktuelle.

Udkastet til hastighedsplan er identisk med det forslag til hastighedsplan, som Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 6. november 2019 besluttede skulle drøftes med politiet. Hastighedsplanen tager blandt andet udgangspunkt i Trafikplan for Hillerød By 2015-2025 og Trafiksikkerhedsplan for øvrige bysamfund 2016-2026, hvor der er et mål om 40 km/t i alle bysamfund.

Det er forvaltningens forventning, at der vil være ønske om etablering af lav-hastighedszoner i så godt som alle bysamfund.

Planen omfatter ikke ændrede hastigheder i åbent land, da forsøgsordningen kun gælder for veje i byzone. Forvaltningen vil i løbet af 2023 fremlægge et forslag til hastighedsplan for landeveje og andre veje i åbent land.

Forvaltningen foreslår, at hastighedsplanen sendes i offentlig høring i perioden 16. maj – 26. juni, og at der som en del af høringen holdes et borgermøde 8. juni kl. 19-21. Herefter vil udvalget kunne behandle hastighedsplanen torsdag den 18. august.

Den 15. december 2021 besluttede byrådet en rækkefølge for områdevisse trafiksaneringer. Ifølge denne rækkefølgeplan skal der etableres lav-hastighedszoner i Skævinge, Alsønderup, Bendstrup og Tulstrup i 2022. Det vil fortsat ske. Derudover vil konkrete forslag til trafiksanering i Skævinge vil blive forelagt på udvalgets møde den 2. juni 2022.

Rækkefølgeplanen indebærer endvidere lav-hastighedszoner i Gadevang og flere byer i Ll. Lyngby lokalråds område i 2023, mens der ikke blev taget stilling til, hvornår der skal etableres hastighedszoner i de øvrige byer.

Budget til lav-hastighedszoner:

Forvaltningen har fået foretaget en vurdering af de forventede udgifter til etablering af lav-hastighedszoner i alle byområder jf. udkastet til hastighedsplan. Der er tale om udgifter til skiltning, kørebaneafmærkning (blandt andet af 2 minus 1-veje), bump og andre fartdæmpere, samt enkelte større foranstaltninger. Vurderingen er, at udgiften vil være i størrelsesordenen 9 mio. kr. hvis der skal anlægges bump, andre fartdæmpere og større foranstaltninger i et omfang, der sikrer at hastighedszonerne får den ønskede effekt på hastighedsgrænsen.

Sideløbende med etablering af hastighedszoner forventer forvaltningen, at arbejdet med andre trafiksaneringstiltag fortsætter. Til dette formål er der i budget 2022–25 afsat 1,5 mio. kr. om året. Forvaltningen anbefaler at udarbejde et anlægsønske om, at der i budget 2023 – 2026 afsættes yderligere 1,5 mio. kr. i 2026 til trafiksanering.

Hvis alle potentielle områder skal omfattes af lav-hastighedszoner, anbefaler forvaltningen, at udvalget rejser et anlægsønske på 10,5 mio. kr. som tilføres det rådighedsbeløb på 6 mio. kr. som byrådet meddelte til gennemførelse af projekter med lokale hastighedsgrænser og trafiksanering i perioden 2022-2025. Beløbet fordeles med 3,5 mio. kr. i hvert af årene 2023 og 2024, 2 mio. kr. i 2025, samt 1,5 mio. kr. i 2026 til trafiksanering. Såfremt beløbet ikke bevilliges vil tiltag blive afpasset derefter.

Eksisterende og anbefalede beløb til 40 km/t zoner og trafiksanering:

mio. kr.	2022	2023	2024	2025	2026	I alt
Allerede bevilget	1,5	1,5	1,5	1,5		6,0
Udvidelse til hastighedszoner		3,5	3,5	2,0		9,0
Fortsatte trafiksaneringsprojekter					1,5	1,5

I alt	1,5	5,0	5,0	3,5	1,5	16,5
-------	-----	-----	-----	-----	-----	------

Retsgrundlag

- Lov om offentlige veje
- Bekendtgørelse om lokale hastighedsgrænser
- Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Hastighedsplan for Hillerød Kommune..pdf

Hastighedsplan for Hillerød Kommune, Hillerød by.pdf

Punkt 16: Genopstilling af byrumsinventar fra AFA JCDecaux - supplerende sagsfremstilling

22/3848

Indstilling til møde i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender oplægget til opstilling af byrumsinventar fra AFA JCDecaux.

Supplerende sagsfremstilling efter møde i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-04-2022

I fortsættelse af udvalgets foreløbige behandling 7. april 2022 oplyses, at byinformationstavlerne (Mupier) er af samme størrelse som den nuværende ved Slotsgade nr.38 (ved Kirkens Korshær) og har en højde på 181 cm og en bredde på 126 cm. Bysøjlerne er 4.56 meter høje med en diameter på 145 cm. Yderligere visualiseringer vedlægges som bilag.

Byforum har igennem længere tid haft et stor ønske og behov for at kunne annoncere om forskellige arrangementer, byfester, festivaller etc. centralt i bykernen. I den forbindelse har forvaltningen i samråd med Byforum planlagt, at de mulige reklamepladser ikke udnyttes fuldt ud, således at det er muligt at tilgodese Byforums ønske om mulighed for at opsætning plakater med kommunal information eller information om kulturelle begivenheder etc. i midtbyen, samtidig med at kommunen opretholder sin kontraktuelle forpligtigelser til AFA JCDecaux. Med den foreslåede placering af søjler og Mupier tilgodeses Byforums ønske og behov.

Ved at anvende søjler, som kan indeholde 5 reklamer og 1 informationstavle, kan mængden af byrumsinventar reduceres betragteligt. I forslaget lægges op til at der i gågader og på Torvet samlet set opstilles 1 søjle og 3 mupier, hvoraf 1 er eksisterende.

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender oplægget til opstilling af byrumsinventar fra AFA JCDecaux.

Sagsfremstilling

I forbindelse med diverse anlægsarbejder i midtbyen er der gennem en årrække nedtaget en række reklamefinansieret byrumsinventar fra AFA JCDecaux, hvilket betyder at kommunens forpligtigelser over for AFA JCDecaux ikke længere er opfyldt. Kontrakten med AFA JCDecaux er indgået i 2009 for en periode på 15 år.

Der er indgået aftale om opsætning af 49 reklamefinansierede læskærme samt 41 byinformationstavler (Mupier), hvor der er information på den ene side og reklamer på den anden. Derudover er der aftalt 4 bysøjler med plads til 6 reklamepladser. Aftalen er fordelagtig for Hillerød Kommune fordi AFA JCDecaux har afholdt udgifter til læskærmene og drifter disse. Disse udgifter er dermed reklamefinansierede.

Der skal samlet set findes plads til genopsætning af 24 reklamepladser, da der er nedtaget reklamepladser ved Hillerød Station (Carlsbergvej), Danners Plads og senest Markedspladsen i forbindelse med anlægsarbejder.

Forvaltningen har, i samarbejde med AFA JCDecaux, udarbejdet et oplæg til genopstilling af reklamefinansieret byrumsinventar fra AFA JCDecaux i midtbyen. Forslaget lægger op til at der opstilles 4 søjler, hver med plads til maksimalt 6 reklamer og 3 Mupier, hver med plads til 2 reklamer. En enkelt søjle og en enkelt Mupi foreslås placeret på privat matrikel. Det gælder søjlen ved Carlsbergvej 32 og Mupien ved Carlsbergvej 34. Placering af disse to elementer er

koordineret og godkendt af grundejerforeningen i Campus, mod at foreningen kan disponere over to af de i alt 8 reklamepladser til brug for eksempelvis annoncering af lokale arrangementer.

Forvaltningen har i samråd med Byforum planlagt, at de mulige reklamepladser ikke udnyttes fuldt ud, idet kommunen ønsker at kunne råde over enkelte reklamepladser til brug for opsætning af plakater med kommunal information eller information om kulturelle begivenheder etc.

De fire søjler er placeret som følger:

1. ved Frederiksgade / Christiansgade. 5 reklamer og 1 kommunal plads
2. ved Danners Plads. 5 reklamer og 1 kommunal plads
3. ved Carlsbergvej nr. 32. 5 reklamer og 1 plads til brug for grundejerforeningen
4. ved Torvet, ud for Skænk. 5 reklamer og 1 kommunal plads.

De fire Mupier er placeret som følger:

1. ved Slotsgade nr. 59. 1 reklame og 1 kommunal plads
2. Ved Slotsgade nr. 11. 1 reklame og 1 kommunal plads
3. ved Danners Plads. 2 reklamer
4. ved Carlsbergvej nr. 34. 1 reklamer og 1 plads til brug for grundejerforeningen.

Antallet af reklamepladser er herefter igen i overensstemmelse med kommunens aftale med AFA JCDecaux. Oplægget er vedlagt sagen som bilag.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-04-2022

Udvalget udsatte sagen med henblik på en bedre visualisering samt størrelsesforholdene på byrumsinventaret illustreret i bilaget.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget udsatte sagen.

Bilag

Placering af byrumsinventar

Bilag, Mupi og søjle mål

Bilag, oversigtskort

Punkt 17: Forsøg med parkeringszoner og -licens på Bakkegade, Vinkelvej og Margrethevej

18/4982

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender forvaltningens hidtidige praksis med at ansatte også får en parkeringslicens.

Sagsfremstilling

Kommunen har aktuelt et forsøg på Bakkegade, Margrethevej og Vinkelvej med tre timers parkering hvor beboere med licens er undtaget. Ideen med en forsøgsordning for beboere på de tre veje er at få erfaringer med hvordan tidsbegrænsede parkering, hvor beboere er undtaget med licenser, vil fungere i Hillerød. Forsøget skal evalueres til efteråret, hvor Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal beslutte om ordningen skal sløjfes eller fastholdes, og eventuelt udvide ordningen til andre kommunale veje.

Forvaltningen har hidtil administreret ordningen som en parkeringslicens for grundejere og ikke særskilte husstande. På grund af spørgsmål om parkeringslicens også kan uddeles til ansatte til virksomheder på Bakkegade, Margrethevej og Vinkelvej skal Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tage stilling til om ordningen også skal omfatte ansatte i virksomheder, eksempelvis medarbejdere på børneinstitutionen på Margrethevej. Forvaltningen anbefaler at ordningen med parkeringslicens også gælder ansatte, som der ikke er mange af på Bakkegade, Margrethevej og Vinkelvej.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Punkt 18: BRT-inspirerende bustiltag - perspektiver, anlægsønske og puljeansøgning

19/6092

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget udarbejder et anlægsønske til budget 2023-2026 på:

1. 2,425 mio. kr. med henblik på ansøgning til national pulje for busfremkommelighed den 1. september 2022 på 50 % statslig medfinansiering for to fremkommelighedsprojekter på Sdr. Jernbanevej og Milnersvej, og betinget af at Region Hovedstanden medfinansierer 50 % af den andel kommunen selv skal finansiere.
2. 3,3 mio. kr. til byrums- og busfremkommelighedsforbedringer på stoppestedet Rådhusstræde (ved Irmatorvet).

Sagsfremstilling

Hillerød Kommune, Movia og Region Hovedstaden har samarbejdet om at undersøge mulighederne for at etablere tiltag inspireret af BRT (Bus Rapid Transit) på fællesstrækningen for linje 301 og 302. Baggrunden var Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets sag fra august 2021 om et mulighedsstudie for BRT-inspirerende tiltag om fremme af kollektiv trafik med henblik på flere passagerer og lavere driftsudgifter. Linje 301 og 302 udgør til sammen rygraden i busbetjeningen mellem Hillerøds østlige og vestlige bydele med stoppesteder i midtbyen og ved Hillerød Station. Til sammen tilvejebringer de to linjer 10-minutters drift igennem bymidten, og derfor er de også blandt de vigtigste i Hillerøds kollektive busbetjening.

BRT-inspirerede tiltag handler om at gøre busdriften mere effektive ved at skabe et trængselsfrit forløb, der sikrer kortere rejsetid og høj pålidelighed. BRT-inspirerede tiltag kan være busbaner eller prioritering af busserne i trafiksignaler, så de kan komme uden om trængslen. Tiltagene bidrager til en mere omkostningseffektiv busdrift og en oplevelse af at komme hurtigere frem og at kunne stole på den kollektive trafik punktlighed.

Analysearbejdet har afdækket, at der kan opnås øgede passagerindtægter på mellem 0,5-1 mio. kr. om året, som vil reducere kommunens tilskud til kollektiv trafik. Linje 301 og 302 er i dag pga. trængsel så pressede på køretiden i myldretiden, at det medfører forsinkelser, som ikke kan indhentes i løbet af dagen. Der vil inden for et par år være behov for at indsætte en ekstra bus for at opretholde nuværende driftsniveau med tre afgang pr. time og 10 min. drift hvor linjerne deler fællesstrækning – og det betyder op imod 3-4 mio. kr. ekstra om året til driftsudgifter for de to linjer, med mindre man sørger for at få bussen hurtigere frem. Analysearbejdet har vist, at de foreslåede tiltag kan udskyde de forøgede driftsudgifter i 10-15 år.

Busbetjeningen i Hillerød er generelt velfungerende, og der er for nylig gennemført busfrem-kommelighedstiltag gennem midtbyen, som har haft til formål at sikre, at køreplanerne bliver overholdt. Hidtil har det været muligt at forbedre fremkommeligheden med relativt beskedne og simple indsatser i form af eksempelvis ændret signalprioritering. Dog har øget biltrafik afledt risiko for øget trængsel og kødannelse, som også vil forsinke bussen i fremtiden.

Hillerød Kommune er langt i planlægningen af nye fremkommelighedsprojekter, f.eks. svingbaneudvidelsen på Skansevej og signalregulering i krydset Tamsborgvej/Dyrehavevej. På de resterende strækninger foreslår projektet følgende BRT-inspirerede tiltag:

- Ny pladsdannelse, stoppestedsplacering, krydsombygning og signalprioritering ved Rådhusstræde (v. Irmatorvet)
- Ny pladsdannelse og stoppestedsplacering ved Frederiksborg Slot
- Ny busbane i indadgående retning på Nordstensvej mellem Slangerupgade og Markedsstræde
- Ny busbane i udadgående retning på Hostrupsvej før Frederiksgade (ud for Gallerierne)
- Ny busbane i indadgående retning på Sdr. Jernbanevej frem mod krydset ved Marie Mørks Skole
- Nye vejsidestoppesteder ved Hillerød Station samt ny løsning for afsætning og taxa.

Analysearbejdet har vist, at mulighederne for yderligere anlægstekniske forbedringer igennem midtbyen er stærkt begrænsede grundet de snævre pladsforhold, f.eks. på strækningen ud for Slotsarkaderne.

Derfor er der i projektet foreslået strategiske fremkommelighedstiltag, som flytter den fremtidige trængsel lidt væk fra selve flaskehalsen, hvor der er bedre plads til at håndtere den. Virkemiddelet hedder dosering og fungerer på den måde at signalanlæg sørger for, at de trafikbelastede veje (Nordstensvej, Hostrupvej, Sdr. Jernbanevej) ikke modtager flere biler end de kan afvikle. For biltrafikken vil der være tale om den samme rejsetid igennem byen, men at man oplever at holde i kø et andet sted end tidligere. Der foreslås BRT-inspirerede tiltag ved de strategiske fremkommelighedstiltag:

- Ny busbane på Herredsvejen mellem Roskildevej og Slangstrupgade
- Nyt signalkryds på Milnersvej ved Godthåbsvej i kombination med busbane i indadgående retning

De nye BRT-inspirerede tiltag er effektvurderet, og for linje 301 og 302 forventes der en rejsetidsgevinst på gennemsnitligt et minut i begge retninger. Dette vil medføre en passagerforøgelse på ca. 110-160 daglige påstigere. Dertil skal tillægges en passagerfremgang på 12 andre buslinjer, som også har glæde af de foreslåede tiltag – en forøgelse på 125-245 daglige påstigere, så den samlede passagerforøgelse bliver 235-405 daglige påstigere som følge af at gennemføre samtlige foreslåede tiltag med fremkommelighedseffekt. Resultat bliver øgede indtægter på 0,5-1. mio. kr. om året.

De foreslåede tiltag i mulighedsstudiet har i alt anlægsomkostninger for ca. 39 mio. kroner, men er indbyrdes uafhængige af hinanden, og skal ikke nødvendigvis udføres på samme tid. Derfor foreslår forvaltningen i første omgang at prioritere tiltag på Sdr. Jernbanevej og Milnersvej frem mod Marie Mørks Skole, hvor der er væsentlige fremkommelighedsproblemer. Forslaget om en ny busbane på Sdr. Jernbanevej frem mod Marie Mørks Skole har udgifter i størrelsesordenen 3,2 mio. kr. ekskl. arealerhvervelse, og busbanen samt signalkryds på Milnersvej koster ca. 6,5 mio. kr.

Disse to projekter vurderes at have gode forudsætninger for at kunne opnå tilsagn om statslig medfinansiering fra de fremkommelighedspuljer, som udmøntes til efteråret. Ved statsligt tilskud vil Hillerød Kommune kun skulle dække halvdelen af de samlede omkostninger for projektets etablering. Såfremt der afsættes midler på regionens budget til busfremkommelighed fra 2023 og frem er det muligt at disse projekter kan prioriteres, så kommunens udgift potentielt dermed udgør 25 % i stedet for 50 %.

Nyt stoppested og pladسدannelsen ved Rådhusstræde (Irmatorvet) rummer både byrums- og busfremkommelighedsforbedringer, og kan etableres for ca. 3,3 mio. kr. Der er en unik mulighed for at gennemføre projektet samtidig med det kommende cykelstipprojekt på Frederiksværksgade, som der allerede er bevilget midler til. I så fald kan de to projekter samtænkes, og denne synergi vurderes at kunne bidrage med større samlet værdi for alle. Forvaltningen vurderer, at der til dette projekt ikke kan opnås tilsagn fra fremkommelighedspuljen.

På nuværende tidspunkt er alle forslag behandlet på principskitseniveau, og de skal ud over beslutning om evt. bevilling detailprojekteres, inden de kan anlægges. I denne forbindelse kan det også blive kvalificeret og dokumenteret, at de forbedrede forhold for busserne ikke sker på bekostning af biltrafikkens fremkommelighed.

Retsgrundlag

- Lov om offentlige veje.
- Lov om Trafikselskaber.

Økonomi

Sagen har på sit nuværende stadie ikke bevillingsmæssige konsekvenser, men forslag til anlægsønske vil indgå til budget.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om, at forvaltningen kvalitetssikre anlægsønsket inden junimødet.

Bilag

Forslag til BRT-inspirerede tiltag

Punkt 19: Ansøgning til statens pulje for mere trygge, attraktive og grønne stationer - gang- og cykelbro over Hillerød Station

11/34060

Indstilling

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

1. Hillerød Kommune ansøger DSB om 35 mio. kr. fra pulje til mere trygge, attraktive og grønne stationer under Infrastrukturplan 2035, med henblik på at rejse øvrige midler på 40 mio. kr.
2. at udvalget beslutter at medtage et anlægsønske på 20 mio. kr. til budget 2023-2026.

Sagsfremstilling

I juni 2021 indgik Folketingets partier en infrastrukturaftale om statslige trafikale investeringer frem mod 2035. I aftalen indgik ombygningen af Hillerød Station, så Frederiksværksbanens spor kan blive bundet sammen med de øvrige nordlige lokalbanespor, og derved give direkte tog til det nye hospital ved Favrholm Station. Projektet til 333 mio. kr. tager sit afsæt i Banedanmarks beslutningsgrundlag, hvis tidsplan sigter mod en opstart af projektering i 2023 og færdigt anlæg ultimo 2026. Med ombygningen bliver tunnelen mellem perronerne renoveret og forlænget og den eksisterende gangbro erstattet med en ny med elevatorer, så tilgængeligheden på stationen bliver sikret.

I tillæg til arbejdet med ombygningen af Hillerød Station foreslår kommunen at øge attraktiviteten ved at tage toget og understøtte cykelpendling. Det kan gøres ved at supplere gangbroen med cykelsti, som udover ”standardløsningen” kan;

- øge mobiliteten og styrke kombinationsrejser mellem tog og cykel
- forbedre tilgængelighed og sikkerhed for ældre og gangbesværende
- reducere klimabelastningen ved at overflytte rejsende fra bil til cykel/kollektiv trafik
- fungere som startpunkt for supercykelstien Allerødtruten
- binde byen og regionale trafikmål (skoler og erhverv) sammen.

En bro over Hillerød Station, der også har cykelsti lægger i tråd med kommunens visioner for klima, transport og fremkommelighed. En gang- og cykelbro bidrager til kommunens målsætning om, at Hillerød Kommune bliver CO2-fri før 2050. Cykler anvendes ofte sammen med kollektiv trafik, og hvis flere vælger kollektiv trafik og cykel i stedet for bilen, bidrager det til mindre trængslen på såvel det kommunale som regionale vejnet (herunder statens veje), ligesom gang- og cykelbroen opfylder målet om flere cykelstier.

Som led i Infrastrukturplan 2035 besluttede forligspartierne at sætte 350 mio. kr. i 2022 og 2023 af til en pulje til mere trygge, attraktive og grønne stationer på statens jernbanenet. Der gives nu mulighed for at kommuner, regioner, trafikselskaber, operatører og relevante lokale foreninger/ interesseorganisationer kan søge midler til konkrete projekter (høringsbrev vedlagt som bilag). Puljen som bliver varetaget af DSB kan omfatte initiativer om bedre sammenhæng mellem stationsområdet og tilstødende områder, som understøtter til- og fra-transport til stationer herunder cykelparkering, forbedrede gangtunneller og gangbroer. DSB vil i løbet af 2022 fremlægge et oplæg for Folketinget om anvendelse af puljen, og der træffes beslutning om udmøntning af puljen en gang om året.

Af Banedanmarks projekt på 333 mio. kr. er 54,3 mio. kr. afsat til ny gangbro. Meromkostning for kombineret gang- og cykelbro er 75 mio. kr. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget besluttede den 02-06-2021 ikke at medtage anlægsønsket for medfinansiering i budget 2022-2025, men afvente en senere budgetproces med henblik på at rejse midler fra eksterne parter. Forvaltningen forventer, at eventuelle eksterne parter forventer en kommunal medfinansiering og med det in mente foreslår forvaltningen at arbejde for en finansieringsnøgle, hvor;

- kommunen ansøger staten via DSBs pulje om at finansiere 35 mio. kr.

- kommunen og øvrige myndigheder/samarbejdsparter finansierer 40 mio. kr., hver med 50 % svarende til 20 mio. kr. for Hillerød Kommune, som foreslås bliver indarbejdet til budget 2023-2026.

Forvaltningen bemærker, at broen i særlig grad har karakter af at være regional i kraft af at kunne forbedre mobilitet til og fra S-tog, lokaltog, regionale busser og byen, hvor Hillerøds status som regionalt hovedcenter har betydning for de regionale mål med mange uddannelser, hospital og erhverv med store arbejdspladser.

Ansøgninger skal være DSB i hænde senest den 17. maj 2022.

Retsgrundlag

Aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Høringsbrev fra DSB for tiltag vedr. mere trygge, attraktive og grønne stationer

Punkt 20: Serviceniveau for individuel handicapkørsel

21/6983

Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Omsorg og Livskraftsudvalget tager sagen til efterretning
2. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget sender sagen i høring i Hillerød Seniorråd og Hillerød Handicapråd i forhold til, om serviceniveauet for individuel handicapkørsel skal ændres, og i givet fald hvordan.

Sagsfremstilling

Hillerød Kommunes serviceniveau for individuel handicapkørsel (Flexhandicap) har hidtil været, at borgeren kan køre 104 enkeltture pr. år, samt at borgeren betaler for eventuelle ledsagere. Omsorg og Livskraftsudvalget har bedt forvaltningen om at undersøge muligheden for at øge serviceniveauet for ordningen. Disse muligheder beskrives her. Desuden svarer forvaltningen på en række spørgsmål vedrørende handicapbil. Sagen bliver forelagt Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget til drøftelse i juni 2022 på baggrund af høringssvarene.

Baggrund

Trafikselskaberne skal ifølge lovgivningen etablere individuel handicapkørsel for borgere over 18 år, som er svært bevægelseshæmmede, eller som er blinde og stærkt svagsynede. Kørslen skal som minimum omfatte 104 enkeltture pr. år. Kommunerne finansierer udgifterne til individuel handicapkørsel for kommunens egne borgere. Pr. 1. november 2021 er 465 borgere i Hillerød Kommune tilmeldt Flexhandicap, hvoraf 340 har kørt en eller flere ture.

Hillerød Kommune indførte i 2019 Flextur. Samspillet mellem Flextur, Flexhandicap og bevilling af handicapbiler har givet anledning til borgerhenvendelser, og Omsorg og Livskraftsudvalget har på den baggrund bedt forvaltningen om at se på muligheden for at øge serviceniveauet på området. Bevilling af handicapbiler hører under Omsorg og Livskraftsudvalget, mens individuel handicapkørsel hører under Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.

I Movias Flexhandicap har kommunerne mulighed for at øge serviceniveauet ved at tilbyde borgerne et øget antal ture eller ved at tilbyde gratis ledsager, direkte kørsel (dvs. uden omveje pga. at man skal have flere med), solokørsel eller forsædekørsel. I Movias område er der i stort set alle kommuner borgere, der har ekstra bevillinger.

Muligheder for ændret serviceniveau

Hillerød Kommune kan beslutte at ændre serviceniveauet på et eller flere af følgende punkter

- Borgere med et større kørselsbehov end de 104 enkeltture kan søge om yderligere 40 enkeltture om året
- Borgere, der ikke kan transportere sig selv uden hjælp eller har brug for personassistance til at støtte sig under kørslen, kan få bevilget, at kommunen betaler for én ledsager
- For borgere med helt særlige behov kan der på baggrund af lægelig dokumentation bevilges
 - direkte kørsel
 - solokørsel og/eller
 - forsædekørsel.

Movias erfaring med ekstrabevillinger er, at

- det er meget få borgere, der benytter sig af et øget antal ture. I 2019 var 3 pct. af brugerne af Flexhandicap visiteret til ekstra ture, mens kun 1,3 pct. benyttede sig af muligheden. Ekstra ture udgør 2,5 pct. af det samlede turforbrug i

Movia

- Direkte kørsler udgør 2 pct. af det samlede turforbrug i Movia
- Forsædekørsel udgør 1,1 pct. af det samlede turforbrug i Movia
- Gratis ledsager

Handicapbil

Forvaltningen har på baggrund af nedenstående spørgsmål fra Dansk Handicapforbund samt Omsorg og Livskraftsudvalget udarbejdet et notat, der forholder sig til spørgsmålene. Sammenfatning af svarene ses nedenfor.

På hvilken baggrund træffes afgørelse om støtte til køb af bil, herunder særligt vægtningen af borgerens helhedssituation sat i forhold til kørselsbehov?

Sammenfatning: Afgørelse om støtte til køb af bil træffes på baggrund af såvel helhedsvurderingen som det daglige kørselsbehov. Det indgår i afgørelsen, om kørselsbehovet kan tilgodeses ved anvendelse af andre transportformer.

Hvordan er serviceniveauet i Hillerød Kommune sammenlignet med andre kommuner?

Sammenfatning: Målt på gennemsnitlige udgifter til handicapbiler over tre år ligger Hillerød Kommune over Region Hovedstaden og gennemsnittet for Allerød, Hørsholm og Fredensborg kommuner, men under landsgennemsnittet. Der har været en stigning i udgifter fra 2018 til 2019 efterfulgt af et fald fra 2019 til 2020, dog til over niveau for 2018. Det fremgår, at udgifterne generelt svinger meget over årene.

Hvordan forholder udgifterne til støtte til køb af bil sig til udgifterne til anvendelse af Flexhandicap?

Sammenfatning: Forvaltningen har sammen med Movia set på den fremsendte borgerhenvendelse vedrørende sammenligning af kommunal udgift til en trivselsbil holdt op imod kommunale udgifter til Flexhandicap. Beregningen viser, at det i nogle tilfælde samlet set vil være billigere at bevilge en trivselsbil afhængig af udgifter til særlig indretning.

Er det muligt at hæve serviceniveauet i Hillerød Kommune for bevilling af trivselsbiler og/eller Flexhandicap?

Sammenfatning: Med afsæt i bekendtgørelsen for støtte til køb af bil samt afgørelser fra Ankestyrelsen kan der alene bevilges støtte til køb af bil ud fra gældende lovhjemmel, og det er således ikke muligt at hæve serviceniveauet for trivselsbiler kommunalt. Bevilling af støtte til køb af bil indebærer afgiftsfritagelse for statslige afgifter, der dermed ville blive givet på et ikke lovmedholdeligt grundlag.

Svarene er uddybet i det vedhæftede notat.

Grunden til at Omsorg, Livskraftudvalget tager sagen til efterretning og Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget sender sagen i høring og beslutter er, at budgettet for Flexhandicap ligger under Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets ressortområde.

Retsgrundlag

Lov om trafikelskaber § 11 om individuel handicap kørsel.

Økonomi

Movia har ud fra deres generelle erfaringer med ekstrabevillinger skønnet, at udgiften til et øget serviceniveau vil være ca. 200.000 kr. fordelt med:

- Ekstra ture 50.000 kr. årligt
- Direkte kørsel 40.000 kr. årligt
- Gratis ledsager 100.000 kr. årligt
- Øvrige ekstra bevillinger 20.000 kr.

Øget udgifter på ca. 200.000 kr. svarer til en stigning på 7 % af kommunens budget på 2,8 mio. kr.

Beslutning i Omsorg og Livskraftsudvalget den 04-05-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning. Udvalget beder om at få sagen tilbage til orientering efter høring i Seniorrådet og Handicaprådet.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilaget "Notat om trivselsbiler og øvrige kørselsmuligheder" (dokumentnr.: 38645/22) blev sendt til udvalget forud for mødet. Bilaget er vedhæftet referatet.

Bilag

Notat om trivselsbiler og øvrige kørselsmuligheder

Punkt 21: Kunstprojekter i kommunale udendørs rum - retningslinjer for projekt

22/5141

Indstilling

Direktionen indstiller, at Kultur og Fritidsudvalget samt Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet at godkende forslag til overordnede retningslinjer for mindre kunstprojekter i kommunale, udendørs rum.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er at fastsætte overordnede rammer for mindre kunstprojekter i kommunalt ejede, offentligt tilgængelige rum, fx tunneller.

Hillerøds Kommunes kulturstrategi peger på mulighederne i at lade kunst og kultur fylde mere i relation til den fysiske udvikling af Hillerød Kommune: *"kulturlivet kan bidrage til at der skabes rum for oplevelser, møder mellem mennesker og stedsidentitet. Både når det gælder nye områder, men også når eksisterende by- og lokalsamfund skal udvikles. En stærk kulturprofil der afspejler sig i det byggede miljø, kan være en tiltrækningskraft for både nye borgere og virksomheder."*

Konkret har Hillerød Kommune modtaget støtte fra Statens Kunstfond til et Artist in Residence-projekt, der løber i 2022 og som skal skabe kunst for og med unge. Støtten fra Kunstfonden går til lønning af en række professionelle kunstnere, der sammen med grupper af unge skal skabe kunstprojekter forskellige steder i kommunen. Projekterne kan både være billedkunst-projekter og lyd-, lys- og filmprojekter og nogle af disse vil være udendørs.

På nuværende tidspunkt er der planer om at udvikle kunstprojekter på udendørs flader og rum i og omkring Kulturaksen, samt i en række af kommunens tunneller.

I forlængelse af Kulturstrategien og som en del af fx Artist in Residence-forløbet, foreslår forvaltningen, at Kultur og Fritidsudvalget og Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter retningslinjer for kunstværker på kommunalt ejede grunde og facader til økonomiudvalg og byråd. Dermed sikres en politisk ramme for forvaltningens behandling af de enkelte projekter - både i forbindelse med Artist in Residence forløbet og generelt i forbindelse med øvrige mindre kunstprojekter.

Retningslinjerne nedenfor omhandler mindre, samskabte kunstprojekter. Retningslinjerne vedrører således ikke eksempelvis større kunstdonationer. Ved større projekter og donationer, vil forvaltningen fremlægge særskilte sager for de relevante fagudvalg, herunder afklaring af driftsudgifter, juridiske forhold etc.

Forslag til retningslinjer for kunstværker i kommunale, udendørs rum:

- Kunstværkerne skal være udført af eller i samarbejde/sparring med en eller flere professionelle kunstnere
- Kunstværkerne må ikke indeholde stødende budskaber
- Kunstværkerne må ikke være til skade for bygning, belægning eller andet materiel
- Udsættes kunstværkerne for uønsket graffiti, opfriskes værkerne af den udøvende gruppe hvis muligt
- 2 år efter opførelsen vurderer forvaltningen, evt. i dialog med kunstner og den udøvende gruppe, hvorvidt kunstværket skal fjernes eller har behov for fornyelse. Tilsvarende vurdering foretages, hvis værket bliver beskadiget.

I forbindelse med forvaltningens behandling af konkrete projekter vil forvaltningen ligeledes afklare rettighedsforhold og evt. økonomi ved fjernelse/flytning omkring kunstværkerne og udarbejde aftale vedr. dette.

Kulturstrategien er vedlagt som bilag.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Såfremt de etablerede kunstværker skal fjernes, vil udgiften som udgangspunkt findes inden for eksisterende budget på aktivitetsområde 28 (By og Miljø) eller 12 (Ejendomme).

Beslutning i Kultur og Fritidsudvalget den 04-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen med følgende ændringer:

Dot 1 i retningslinjerne udvides til:

”Kunstværkerne skal være udført af eller i samarbejde/sparring med professionel(le) kunstner(e)/lokale foreninger/kommunale institutioner”.

Dot 2 udvides til:

”Kommunen støtter ytringsfrihed og ønsker også gennem kunstværker på og i kommunale, udendørs rum at være inkluderende og vise hensyn samt opfordre til forståelse og fællesskab.

Kunstværkerne må ikke indeholde stødende budskaber, såsom eksempelvis hadefulde, racistiske, sexistiske eller homofobiske budskaber”.

Dot 4 erstattes med ordet ”hærværk” i stedet for ”graffiti”: ”Udsættes kunstværkerne for uønsket hærværk, opfriskes værkerne af den udøvende gruppe hvis muligt”.

Udvalget besluttede, at retningslinjerne ikke er gældende for Den levende Kunstvæg på tennishallen, da værkerne her ændrer karakter meget hyppigt og har eget regelsæt.

Udvalget ønsker at evaluere retningslinjerne ultimo 2022.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Susanne Due Kristensen (A) tog forbehold.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om, at udvalget ønsker at se de første ansøgninger, hvor Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets område er berørt for at kunne tage politisk medansvar for den kunst, der er i byrummet.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Bilag

Kulturstrategi Sammen om Kulturen

Punkt 22: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen

21/18058

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager 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.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Udvalget besluttede at planlægge med udvalgsmøde torsdag den 8. september 2022 kl. 8.00.

Udvalget besluttede at rykke udvalgets planlagte møde torsdag den 6. oktober 2022 kl. 8.00 til mandag den 3. oktober kl. 16.00.

Bilag

ABT årsplan 2022 - maj

Punkt 23: Digital godkendelse af referat

21/18064

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2022

Godkendt