

# **REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 07-10-2020**

**Mødedato** Onsdag d. 07. oktober 2020 kl. 08:30

**Mødested** Microsoft Teams møde

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

## Indholdsfortegnelse

|                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Elbilstrategi for Hillerød kommune.....                                                     | 3  |
| Nye bynære parkeringspladser.....                                                           | 4  |
| Bus- og bilparkering på Markedspladsen, syd for Markedsstræde.....                          | 6  |
| Parkeringsopsamling - pilotprojekt på Bakkegade og Hansensvej.....                          | 8  |
| Trafikbestilling 2021 og regionale besparelser på linje 380R.....                           | 10 |
| Samkørsel på Rådhuset.....                                                                  | 12 |
| Cykelsti på Tamsborgvej - arealerhvervelse.....                                             | 14 |
| Cykling forbudt på strækninger af Peder Oxes Allé og Egespurs Allé.....                     | 15 |
| Trafiksanering - bump i Nødebo.....                                                         | 17 |
| Lykkesholm - Bendstrup, analyse og forslag til trafiksikring.....                           | 19 |
| Kontoplan - sammenlægning af aktivitetsområder.....                                         | 21 |
| Arbejdet med Helsingørgade som latinerkvarter.....                                          | 22 |
| Statusorientering, Torvet - EU Fondsansøgning.....                                          | 24 |
| Lokalplan 449 og kommuneplantillæg 16 for Upcyclingcenter Nordsjælland med miljøkonsekvensi | 25 |
| Ullerød Nord byggemodning - Status af igangværende anlægsarbejder.....                      | 30 |
| Status for modernisering af vejbelysningen.....                                             | 32 |
| Lokalplan 451 - Boliger og dagligvarebutik i Ullerød - Igangsætning.....                    | 34 |
| Lokalplan 458 for Favrholt Station - forslag til offentlig fremlæggelse.....                | 36 |
| Landzonetilladelse til nyt enfamiliehus på Gøgevangen 7.....                                | 38 |
| Lovliggørelse af terrasse på Nordre Jernbanevej 30.....                                     | 40 |
| Carport med dispensation fra højden, Bombakken 15, 3320 Skævinge.....                       | 42 |
| Proces - kvalitative interviews om byggerier.....                                           | 44 |
| Borgerinvitation til høringer.....                                                          | 46 |
| Mødeplan 2021 - Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....                                   | 48 |
| Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....                                              | 49 |

# **Punkt 1: Elbilstrategi for Hillerød kommune**

20/13458

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget drøfter hvordan Hillerød Kommune skal arbejde med en elbil-strategi.

## **Sagsfremstilling**

Byrådet vedtog den 24. juni 2020 i forbindelse med behandlingen af sagen om afsætnings- og holdepladser for turistbusser, ”at forvaltningen skal arbejde med et oplæg til at gøre Hillerød til en særlig attraktiv by for el-biler, med ladeinfrastruktur og måske reserverede p-pladser gennem henholdsvis private og kommunale investeringer”. Samtidig er elbil lade-infrastruktur nævnt i budget 2020-2023, hvor der står, ”at vores fremkommelighedsstrategi skal bidrage til et mindre klimaaftryk, flere af kommunens biler skal være el-biler, vi vil have emissionsfrie busser med i vores trafikbestilling, og vil fremme opstilling af el-ladestandere på offentlige og private parkeringspladser”.

På denne baggrund er arrangeret et oplæg fra Dansk Elbil Alliance på udvalgets møde så Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget får lejlighed til at drøfte perspektiverne og mulighederne for hvordan Hillerød Kommune kan arbejde med lade infrastruktur til elbiler.

## **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Branchechef Lærke Flader fra Dansk Elbil Alliance præsenterede oplæg.

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Udvalget beder om, at forvaltningen arbejder videre med en sag om proces og hvordan Hillerød Kommune kan arbejde videre med en elbil strategi.

## Punkt 2: Nye bynære parkeringspladser

18/4982

### Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet at beslutte, om forvaltningen skal arbejde videre med og projektere anlæg af nye parkeringspladser på tre kommunale arealer ved Grønnegade, P. Mogensensvej og Slangstrupgade.

### Sagsfremstilling

Byrådet besluttede i forbindelse med drøftelse af turistbusparkering på Markedspladsen den 24. juni 2020, at forvaltningen skal pege på en eller flere lokaliteter centralt i Hillerød, som tilsammen kan rumme 50-70 nye bynære parkeringspladser, som ligger ud over dem, der tidligere er politisk behandlet og at anvende P-fondsmidler til etableringen (sag er vedlagt som bilag).

Forvaltningen bemærker at det ikke er let at finde ledig kommunal jord til betalingsfri parkering nær bymidten. Det kræver kompromiser at skulle finde relevante og trafikale egnede arealer til 50-70 parkeringspladser. For der er ikke mange ledige friarealer i og nær bymidten og det kan resultere i, at nye parkeringspladser bliver spredt i byen og det kan være uhensigtsmæssigt trafikalt. For at afbøde nogle af uhensigtsmæssighederne kan parkeringspladserne indgå i det måske kommende P-vejvisningssystem som pt. drøftes med de private parkeringsaktører såsom Slotsarkaderne og Gallerierne.

På baggrund af de fysiske og faktiske forhold peger forvaltningen på følgende kommunale arealer som har mulighed for anlæg af nye parkeringspladser (se også bilag):

| Forslag                                                                | Antal<br>pladser |
|------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Areal for enden af Slangstrupgade mod Roskildevej                      | 50-55 biler      |
| Asfaltering og afmærkning af grusparkering på Skolegade ved Grønnegade | 10-15 biler      |
| Ejendom P. Mogensensvej 28                                             | 30-35 biler      |
| I alt:                                                                 | 90-105 biler     |

Arealerne giver tilsammen mulighed for en kapacitet på 90-105 parkeringspladser, og kan dermed rumme de ønskede 50-70 parkeringspladser. Forvaltningen vurderer at afstanden fra de udpegede arealer til bymidten er acceptabel (se evt. kort i bilag). Det vil nogle måske anse som langt, men arealerne giver mulighed for, at de parkanter der kun vil parkere gratis kan henvises hertil, mens parkanter der ønsker parkeringspladser tættere på bymidten stadig har mulighed for at parkere på betalte parkeringspladser, eksempelvis i Slotsarkaderne eller Gallerierne, hvor der er ledig kapacitet.

Af de tre forslag peger forvaltningen på at arealet for enden af Slangstrupgade. Forslaget svarer til det efterspurgt og er mest egnet trafikalt. Arealet for enden af Slangstrupgade er i dag et areal der er beplantet med træer og adskiller Roskildevej med Slangstrupgade. Arealet ligger i forlængelse af de eksisterende længdeparkeringspladser på Roskildevej som kommunen etablerede i efteråret 2019, og som efterhånden er godt benyttet.

Grusparkeringen ved Grønnegade er et parkeringsareal der i dag er uden restriktioner og derfor frit kan benyttes af alle. Forvaltningen vurderer at man vil kunne udnytte arealet bedre hvis det bliver asfalteret og afmærket med p-båse. Forvaltningen bemærker at arealet sandsynligvis bliver brugt af brugere til Grønnegadecentret. Det er relevant at nævne at økonomiudvalget i maj besluttede en afklaring af om P. Mogensensvej 28 kan anvendes til parkering. Dertil bemærker forvaltningen, at forslaget om parkering medfører mere trafik på vejen i kraft af, at flere bilister vil søge efter gratis og attraktive pladser.

Forslag til at omdanne arealer til parkering på P. Mogensensvej 28 og Slangstrupgade fordrer en lokalplan. Med hensyn til parkeringen ved Grønnegade anbefales en høring.

I april fik udvalget en orientering om P-fondsmidlerne (vedlagt som bilag). Kommunen er i forhold til Parkeringsfonden forpligtet til at genetablere p-pladser eller tilbagebetale de grundejere der før 2010 har indbetalt 2,1 mio. kr. til

parkeringsfonden. Normalt har kommunen fem år til at etablere parkeringspladserne, men ved genetablering vil der være tale om rimelig tid, hvor forvaltningen vurderer, at 60 p-pladser skal laves eller disponeres i 2020. Der er 3.958.404 kr. til rådighed i Parkeringsfonden til etablering af samlet 78 pladser.

Sluttede vil forvaltningen nævne, at vi i en anden sag er ved at undersøge om kommunale arealer kan gøres offentlige tilgængelige om aftenen og i weekenden, når brugerne er gået hjem. Det kunne eksempelvis være bibliotekspersonalets parkeringsplads på Fredensvej, hvor der er 20 pladser. Forvaltningen er netop i gang med at undersøge hvilke pladser der er relevante og hvilke regler der gælder de pågældende steder. Forvaltningen vil vende tilbage med en sag om dette.

## **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

## **Økonomi**

Sagen har for nuværende ikke bevillingsmæssige konsekvenser, men for at realisere nye bynære parkeringspladser vil det på et senere tidspunkt skulle afklares, om der vil være behov for at afsætte yderligere anlægsmidler end de indtægter der i dag er i, og kan afholdes af P-fonden.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget besluttede, at forvaltningen arbejder videre med anlæg af nye parkeringspladser på Slangstrupgade.

Udvalget beder forvaltning om at undersøge muligheden for udnyttelse af parkeringspladser ved private virksomheder og uddannelsesinstitutioner, når de ikke er i brug.

Udvalget sender sagen videre økonomiudvalget og byrådet.

## **Bilag**

Status for afsætnings- og holdepladser for turistbusser - supplerende sagsfremstilling

Etablering af p-pladser finansieret af Parkeringsfonden

Forslag til nye parkeringspladser 1. okt. 2020

# Punkt 3: Bus- og bilparkering på Markedspladsen, syd for Markedsstræde

19/11269

## Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at godkende skitseforslag med en løsning på en kombineret bus- og bilparkeringsplads på den sydlige del af Markedspladsen, syd for Markedsstræde.

## Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender skitseforslaget og at forvaltningen arbejder videre med projektering og anlæg. Sagen ses i relation med dagsordenspunkt om nye bynære parkeringspladser.

Byrådet behandlede senest sagen om turistbusparkering 24. juni 2020 og besluttede i den forbindelse, at forvaltningen skal arbejde videre med etablering af 7-8 pladser til parkering af turistbusser på den sydlige del af Markedspladsen, når byggeriet på pladsen tillader det. P-pladserne skal være 'hybrider', hvor busser kan holde i museets åbningstid og bilister uden for museets åbningstid.

Skitseforslag fremgår af bilag 1 og viser, at der er plads til 7 busser og samtidig 10 bilparkeringspladser. Bilerne holder i den vestlige del af området (mod Slangstrupgade) og busserne i den østlige del mod Markedsstræde. Busserne begrænses til dagtimerne mellem kl. 9 og 17, hvor der er behov for busparkering. Efter kl. 17 når busserne ikke holder på pladsen, kan der holde 11 ekstra biler, dvs. i alt 21 biler. Dette vil fremgå af skiltning på pladsen, ligesom bussernes båse forsynes med en ekstra afmærkning, der viser, hvordan personbilerne skal holde. Det skal nærmere vurderes, om der i vinterperioden kan være behov for et færre antal busparkeringspladser end 7.

Parkeringspladsen bliver ensrettet med indkørsel nærmest Slangstrupgade og udkørsel i modsatte ende af pladsen. Busser skal svinge til venstre ud, så de kommer tilbage på Slangstrupgade.

Bilpassagerer har også adgang til fortove, der leder sikkert videre rundt i byen.

De bløde trafikanters sikkerhed forbedres ved flere tiltag. I krydset Slangstrupgade/Markedsstræde etableres gennemgående fortov og cykelsti, og på Markedsstræde etableres et støttepunkt, en midterhelle til de krydsende fodgængere, som samtidig har en fartdæmpende effekt. Der etableres nye fortove langs Markedsstræde og langs boligerne, hvorfra passagerer kan komme sikkert videre mod slottet og byen, hhv. via Markedsstræde og gågaden eller langs Slangstrupgade mod slottet.

Mellem busholdepladserne og Markedsstræde er der god plads til ventende buspassagerer, som er med til at sikre, at passagererne ikke opholder sig på bussernes manøvreareal.

Vejens forløb og bredde opfordrer ikke til hurtig kørsel, og flere fartdæmpende foranstaltninger end midterhellen skønnes ikke nødvendig på Markedsstræde.

Busholdepladserne er forskudt for at give plads til at bakke, når busserne skal ud fra pladsen. Bussernes båse bliver ekstra brede (3,75 m) for at give plads til ind- og udstigning, hvilket er en markant forbedring i forhold til de hidtidige/nuværende pladser på Markedspladsen, der er så smalle, at turisterne bliver sat af på manøvrearealet og nogle båse i praksis ikke er tilgængelige.

I den videre projektering undersøger forvaltningen mulige tiltag, såsom skift i belægningen til at adskille bussernes manøvreareal fra bilparkeringen, og derved skærpe opmærksomheden og minimere risikoen for farlige situationer i forbindelse med bakning.

Parkeringspladsen optager stort set samme areal, som den eksisterende bilparkeringsplads. Busparkering fylder dog mere i længde og i manøvreareal, og derfor er det nødvendigt at rydde de eksisterende træer og buskbeplantningen imellem busparkering og Markedsstræde. Der etableres dog et nyt bed som både optager terrænforskel imellem parkeringspladsen og Markedsstræde og som beplantes med nye træer og bunddækkende buske. Mod Slangstrupgade bevares de to store karakterfulde platantræer, og der etableres et grønt bunddække eller slotsgrus.

Der etableres belysning imellem den nye træplantning, langs ganglinjer og kørebaner og i forbindelse med inventar og pladsdannelser. Der opsættes bænke og skraldespande ud for de mindre perroner til busserne, hvor passagerer eller forbipasserende kan finde hvile eller vente på afgang.

I foråret 2020 blev 2 nye afsætningspladser på Møntportvejen og 1 på Frederiksværksgade etableret samt tillige 6 pladser på Roskildevej. I dag holder busserne på de nye pladser samt de eksisterende pladser på Markedspladsen, som nedlægges i forbindelse med hotelbyggeriet.

Den præcise tidsplan for byggeriet (hotel og boliger) på Markedspladsen kendes ikke på nuværende tidspunkt. Det er tidligere aftalt med bygherren, at vi kan disponere over pladsen indtil 31. oktober 2020. Bygherre har ansøgt om at nedrive toiletbygninger, og pr. 1 november 2020 vil parkeringsautomater og øvrige byrumsinventar blive fjernet.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Forbrug på anlægskontoen indtil nu, herunder projektering til det oprindeligt planlagte projekt samt projektering og etablering af 3 busholdepladser ved Møntportvejen og 6 holdepladser på Roskildevej, andrager 1.685.000 kr.

Anlægsbevilling på sagen andrager samlet 9.669.000 kr. Dermed resterer 7.984.000 kr.

Udgifterne til den videre detailprojektering andrager 600.000 kr., byggeledelse 140.000 kr. og overslag til anlægsudgifter 5.200.000 kr. Beløbene er foreløbigt skønnede på et tidligt projektstadiet.

Finansiering sker med beløb fra anlægskontoen Markedspladsen.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen.

## **Bilag**

Bilag 1\_Skitseforslag til bus- og bilparkeringsplads syd for Markedsstræde

Bilag 2\_Trafikale bemærkninger

## **Punkt 4: Parkeringsopsamling - pilotprojekt på Bakkegade og Hansensvej**

18/4982

### **Indstilling**

Direktion indstiller at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter om kommunen skal igangsætte et pilotprojekt på Bakkegade med parkeringszoner og –restriktioner, hvor beboere er undtaget via licens.

### **Sagsfremstilling**

På udvalgsrådet i marts besluttede Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at forvaltningen skal arbejde videre med et pilotprojekt på Bakkegade og Hansensvej med henblik på at undersøge mulighederne for parkering på egen grund, parkeringsnormen og hvor mange der parkerer på de pågældende veje (sag vedlagt som bilag). Samtidig bad udvalget forvaltningen undersøge muligheden for at den nye parkeringsplads ved Frederiksborg Byskole gøres offentlig tilgængelig mere end 4 timer om aftenen og i weekendene.

Forvaltningen har løbende registreret parkeringskapaciteten på Bakkegade, Hansensvej og Frederiksborg Byskoles nye parkeringsplads. Det er forvaltningens vurdering at Bakkegade og Hansensvej er godt benyttet i dag, og særligt i dagtimerne er der fyldt op til kapacitetsgrænsen. Der er ikke registreret mange biler på Frederiksborg Byskole's nye parkeringsplads efter skoletid. Allerede i dag er der ikke noget til hindrer for at man parkerer på Byskole's nye parkeringsplads om aftenen og i weekenden, da pladsen jf. skiltningen på pladsen fortæller, at pladsen er offentlig tilgængelig og uden restriktioner mellem kl. 17 og 06.

Med henblik på de krav grundejere i dag er pålagt i lokalplaner m.v. har forvaltningen undersøgt forholdene på Bakkegade og Hansensvej. Ifølge byplanvedtægten på Bakkegade, skal der ved udformning af bebyggelsen og de frie arealer sikres mulighed for etablering af mindst 1 parkeringsplads for hver lejlighed eller for hver 100 m<sup>2</sup> etageareal. Det er forvaltningens vurdering at dette er opfyldt, når man ser på antallet af parkeringspladser i tilknytning til Bakkegade, såvel på vejen som på egen grund. Der er lige over 200 adresser på Bakkegade, hvoraf en del er lejligheder, og forvaltningen opgør antallet af parkeringspladser til ca. 150 pladser afhængigt af hvor godt parkeringspladserne bliver udnyttet på Bakkegade og egen grund. Der er ingen byplanvedtægt/lokalplan på Hansensvej, så her er der ingen krav til hvor mange parkeringspladser der skal være.

#### **Pilotprojekt på Bakkegade**

Forvaltningen vurderer, at det vil have stor betydning for benyttelse af parkeringspladserne på Bakkegade og Hansensvej, hvis der bliver indført parkeringsrestriktioner, eventuelt med tre timers parkering og hvor beboerne er undtaget for restriktionerne gennem en licens. Det vil betyde at beboere her vil få nemmere ved at finde en ledig parkeringsplads, mens alle andre (besøgende/turister/ansatte) til byen må finde et andet sted at parkere.

Et pilotprojekt vil betyde at man reserverer parkeringspladser til særligt udvalgte beboere på kommunalt vejareal, der er offentligt tilgængelig. Forvaltningen bemærker at et eventuelt forsøg kan skabe præcedens i andre områder af byen.

Forvaltningen har været i dialog med Center for Parkering i Københavns Kommune om deres erfaringer med parkeringsrestriktioner på kommunale veje. Deres erfaring, blandt andet fra de tidsbegrænsede parkeringszoner i Vanløse er, at tidsbegrænsede zoner medfører utilsigtede gener. Eksempelvis kan håndværkere ikke parkere mere end tre timer i forbindelse med udførelse af en længerevarende opgave. Det gælder dermed ikke kun for besøgende og andre udefrakommende med ærinder, men også for beboere i området, som skal leve med den manglende smidighed, hvor udefrakommende reelt set skal forlade adressen efter tre timer. Etablering af tidsbegrænsede zoner kan derfor få konsekvenser for trafikken og fremkommeligheden i byen.

Kommuner har ikke hjemmel til at opkræve betaling i tidsbegrænsede zone. Tidsbegrænsede zoner giver derfor ikke mulighed for at købe sig til ekstra parkeringstid, periodekort eller andre parkeringstilladelser. Gæster, håndværkere o. lign. har derfor ikke mulighed for at parkere ud over tidsbegrænsningen.

Ønsker udvalget et pilotforsøg anbefaler forvaltningen at starte med Bakkegade, da den vurderes mest oplagt trafikalt.

### **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

**Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**



Udvalget besluttede at igangsætte pilotprojekt på Bakkegade og evaluerer projektet i en sag i 2. kvartal 2021.

## **Bilag**

Status på parkeringsundersøgelser

## Punkt 5: Trafikbestilling 2021 og regionale besparelser på linje 380R

20/12662

### Indstilling

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

1. Hillerød Kommune i forbindelse med regionale besparelser til Trafikbestilling 2021 ikke bruger 0,5 mio. kr. mere om året på kollektiv trafik til medfinansiering af den regionale linje 380R udelukkende i Hillerød Kommune, som ellers står til at miste halvdelen af driften mellem myldretiden fra køreplansskiftet i juli 2021.
2. at ændre driften på linje 301 i Kongens Vænge, så Smedievej og Texasvej får fast timedrift og rettidigheden i køreplanen forbedres.

### Sagsfremstilling

Forvaltningen foreslår i forbindelse med næste års trafikbestilling at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager stilling til regionens besluttede besparelser på linje 380R, indkomne borgerforslag for mere busdrift og forvaltningens forslag til ændring af driften på linje 301 i Kongens Vænge.

I september fik Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget en orientering om økonomien på de kommunale buslinjer, som følge af seneste viden om passagerens rejsemønstre og effekten af Covid-19. Generelt kan der konstateres et øget økonomisk pres i den kollektive trafik, da indtægten pr. passagerer er faldende og da vi endnu ikke kender de fulde passagerkonsekvenser af Covid-19, hvor der er restriktioner i form af mundbind og afstandskrav.

Region Hovedstadens Trafikbestilling – buslinje 380R

Region Hovedstaden har til Trafikbestilling 2021 drøftet besparelser på op mod 20 mio. kr., som følge af faldende passagerindtægter og stigende driftsudgifter. Det resulterede i at regionsrådet den 19. maj besluttede at udmønte besparelser på 15 mio. kr. på en række bus- og lokaltogslinjer i hovedstaden, heraf 0,7 mio. kr. på linje 380R som kører i Hillerød Kommune. Linjen der i dag kører mellem Hillerød og Helsingør stationer via Tulstrup/Alsønderup og Nejde har halvtimedrift i dagtimerne og timedrift om aftenen og henover weekenden. Beslutningen betyder at driften på linje 380R bliver reduceret, så linjen fremover kører med timedrift mellem myldretiderne, men stadig med halvtimedrift i myldretiden. Konsekvensen er altså halveret drift i tidsrummet ca. mellem kl. 9-14, og derved at linjen mister sin status som R-bus. Reduktionen medfører et passagertab på 40.000 passagerer.

Oprindeligt skulle ændringen træde i kraft til køreplansskiftet i december 2020, men i kraft af at regionen ønsker en dialog med Hillerød og Gribskov kommuner om eventuel overtagelse eller tilpasning – så borgerne ikke bliver påvirket – er ændringen rykket frem til køreplansskiftet i juli 2021 (se evt. bilag). Samme dialog tager regionen til øvrige berørte kommuner i Hovedstaden.

Den økonomiske betydning for at opretholde driften mellem myldretiderne fra juli 2021 på linje 380R er jf. Movias finansieringsmodel 0,5 mio. kr. til Hillerød kommune og 0,2 mio. kr. til Gribskov Kommune – forudsat at begge kommuner vælger at bidrage til at opretholde driftsomfanget. Gribskov Kommune har allerede besluttet ikke at afsætte ekstra midler til at supplere driften af linje 380R. Derfor frafalder Gribskov Kommune muligheden for at opretholde driften internt hos dem. Det er dog stadig muligt at Hillerød Kommune afdækker muligheden for om man kan sikre en opretholdelse af driften i Hillerød Kommune alene. Hillerød Kommune har imidlertid ikke midler i budgettet til at dække regionens besparelse, så skal midler findes skal det ske via omfordeling af indeværende budget.

Indkomne forslag fra borgere og lokalråd

Forvaltningen har hen mod at byrådet skal bestille næste års trafik i oktober modtaget tre forslag/ønsker til ændringer i den kollektive bustrafik.

Der er kommet en henvendelse fra en borger på Jespervej, der ønsker at driften på linje 307 bliver fordoblet fra en til to afgang i timen. Movias estimat er, at en fordobling af driften på linje 307 vil betyde et årligt mertilskud på mellem 1-1,25 mio. kr. og derfor anbefaler forvaltningen, økonomien taget i betragtning, ikke at ændre driften.

Der har med jævne mellemrum været fremsat ønsker om at betjene Smedievej Midt i Kongens Vænge uden for myldretiderne – herunder i weekenden. En del af henvendelserne kommer fra kolonihaverne på Kulsviervvej. I dag betjenes Smedievej Midt med 20-min. drift alene i myldretiderne på hverdage. I øvrige tidsrum betjenes Smedievej Midt ikke. Forvaltningen anbefaler at man imødekommer ønsket ved at ændre driften på linjen i Kongens Vænge, så Smedievej fremover bliver betjent en gang i timen hele dagen (se mere i afsnittet om linje 301 i Kongens Vænge). Økonomien bliver ikke påvirket.

En borger har fremsat et forslag til en eldreven pendulbus centralt i Hillerød by, der kan køre mellem stationen og slottet. Forvaltningen har regnet på en skitseret drift med en bus der kører alle ugens dage med timedrift, suppleret med halvtimesdrift (to afgang/time) på hverdage kl 9-17 og lørdage kl. 9-15. Forvaltningen skønner at passagerpotentialitet et begrænset til blot 50.000 passagerer (ca. 170 rejser pr. dag), da bybusserne allerede i dag betjener samme opland dog med lidt længere gangafstand. Derfor estimeres den samlede nettoomkostning til 2,7 mio. kr., som sammenlignet med bybusserne er omtrent otte gange så dyr, når man måler nettoudgiften pr. passagerer. Forvaltningen vurderer derfor, at skulle man bruge flere penge på den kollektive trafik, vil det give væsentlig mere værdi hvis ressourcerne gik til bybuslinjerne i byen.

Forvaltningen anbefaler ændret drift på linje 301 i Kongens Vænge

Den stigende trængsel betyder at køreplanen på linje 301 er presset, navnlig i myldretiden. Finder vi ikke en løsning på den udfordring er der risiko for, at det på sigt bliver nødvendigt at indsætte en ekstra bus for at opretholde samme frekvens, og skønsmæssigt vil det koste mellem 1 og 1,5 mio. kr. pr år i ekstra tilskud til linjen. Alternativet er, at byrådet ikke tilfører ekstra ressource (større tilskud) til linjen og dermed accepterer, at linjens drift bliver reduceret, så linjen ikke kører hvert 20 min. men hver 30. min, hvilket forvaltningen ikke kan anbefale, da det vil få markant betydning for bybustrafikken, dens indtægt og borgernes mobilitet.

Forvaltningen foreslår at ændre betjeningen af Smedievej og Texasvej i Kongens Vænge, så stoppestederne Smedievej Midt, Texasvej og Kongens Vænge 133-173 bliver betjent med timedrift i hele driftsperioden herunder lørdag og søndag. I dag betjenes de udelukkende med 20-min drift i myldretiderne på hverdage. Forslaget betyder at det tidsmæssige pres på køreplanen bliver lempet i myldretiden med 3-4 tiltrængte min. på to ud af tre afgang, idet det kun vil være én tur i timen, der skal bruge tid på at køre via Smedievej Midt. De to øvrige ture i timen vil spare den tid, det tager at køre via Smedievej Midt.

Det medfører en forringet betjening i myldretiderne, idet antallet af afgang bliver reduceret fra tre til én afgang i timen. Til gengæld opnås betjening af Smedievej Midt hele dagen og i et tidsrum, det har været efterspurgt af kolonihaverne på Kulsviervej (fremgår af tidligere afsnit). Det skal nævnes at der i dag ikke er mange der benytter stoppestederne, de tre stoppesteder har tilsammen ca. 40 passagerer om dagen, så de negative konsekvenser vurderer forvaltningen til at være marginale.

Forslaget vurderes ikke at løse alle problemerne med rettidigheden på linje 301, men det vil være et skridt i den rigtige retning. Forslaget påvirker ikke økonomien på linje 301.

## **Retsgrundlag**

Lov om trafikselskaber.

## **Økonomi**

Beslutning om linje 380R kan have bevillingsmæssige konsekvenser. Vælger Hillerød Kommune at bidrage til buslinjens finansiering i Hillerød Kommune, så regionens besparelser ikke udmøntes fra køreplansskiftet i juli 2021, øges det kommunale tilskud til kollektiv trafik årligt med 0,5 mio. kr. dog med halvårseffekt i 2021. Det svarer til en stigning på 1,4 % i forhold til kommunens nuværende tilskud til Movia, som er på 34,7 mio. kr. Det kræver en tillægsbevilling i 2021 på 0,250 mio. kr. og et budgetønske i 2022 på 0,5 mio. kr.

Forvaltningens anbefaling om at ændre driften på linje 301 har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget beder forvaltningen undersøge vende mulighederne i Alsønderup mv. for de busafgange der ikke skal videre til Helsingør.

Udvalget anbefaler økonomiudvalget og byrådet at afsætte en tillægsbevilling i 2021 på 0,250 mio. kr. og fra 2022 en tillægsbevilling på 0,5 mio. kr. mere om året på kollektiv trafik til medfinansiering af den regionale linje 380R.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

## **Bilag**

Henvendelse fra Region Hovedstaden ang. linje 380R

## Punkt 6: Samkørsel på Rådhuset

20/10323

### Indstilling

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

### Sagsfremstilling

I den nylig vedtagne klimastrategi spiller grøn medarbejdertransport en stor rolle i at bidrage til, at klimaaftrykket fra transporten bliver reduceret. Overflytning af personture fra biler til kollektiv trafik og cykel er traditionelt – og naturligvis – vigtige temaer, men samkørsel er de senere år blevet debatteret som et ekstra tiltag, der er blevet nemmere at fremme i kraft af ny teknologi med flere app-lanceringer.

Hillerød Kommune har tilsluttet sig aftale om samkørsel med FDM (se bilag). Samkørsel er et emnet der jævnligt bliver taget op og drøftet, dels pga. trængslen særligt omkring de større byer i Danmark er stigende, men også fordi klimahensyn er begyndt at fylde mere i transportdebatten. Der er kommet mange flere biler på vejene de seneste år og vi kører mere i dem – men dog sjældent sammen. I dag sidder der i gennemsnit kun 1,05 personer i en pendlerbil i hovedstadsområdet, tilbage i 1980 var det tal 1,8. Derfor vil samkørsel effektivt bidrage til at man udnytter den samlede transportkapacitet (ledige sæder) og det kan modvirke for store investeringer i kommunal og statslig infrastruktur. Pendlertrafikken er omdrejningspunktet, da det er her trængslen bliver skabt, og kan man eksempelvis øge antallet af personer pr. bil i bolig-arbejdstrafikken fra de nuværende 1,05 til 1,4 vil man opnå en reduktion i trafikarbejdet, parkering og udledt CO2 med 25 %. Effekten er bedre fremkommelighed, særligt i forstæder, mindre bysamfund og erhvervsområder. Rådhuset er som stor arbejdsplads med dens mange ansatte relevant, for samkørsel er et konkret instrument til hvordan vi som arbejdsplads kan bidrage med at levere CO2- reduktioner på transportområdet.

FDM har app'en Ta'Med som ikke er forbeholdt FDM-medlemmer, så alle kan tilgå den. Det er en app som kommunens ansatte kan bruge til at køre sammen med kollegaer og andre fra nærliggende virksomheder og uddannelsesinstitutioner. FDMs formål er at sikre et tilstrækkeligt antal virksomheder er tilmeldt i lokalområdet, så flere kan koble sig på samme platform for at danne en kritisk masse, og på den måde skabe bedre plads på vejene. App'en er uden omkostninger for Hillerød Kommune, den drives af FDM og som sørger for rekruttering af brugerne og monitorering af aktiviteten på appen. FDM har allerede aftale med en række virksomheder i Hillerød tæt på rådhuset, og det betyder at den så vigtige kritiske masse i erhvervsklyngen omkring Peder Oxes Allé er tilstede. App'en bliver desuden brugt af en lang række kommuner i Danmark.

Forvaltningen vurderer, at FDM's app Ta'med er et godt udgangspunkt for at arbejde med samkørsel. FDM ser kommunen – og særligt rådhuset – som en arbejdsplads og FDM's app er uden omkostninger for kommunen. Samtidig har FDM succes med at drøfte perspektiverne med de store virksomheder i erhvervsklyngen omkring Peder Oxes Allé, som giver et rigtigt godt grundlag for at skabe en kritisk masse, der er væsentligt hvis samkørsel skal blive en succes.

FDM var oprindeligt i dialog med de omtalte virksomheder i Hillerød omkring en fælles lancering i oktober 2020, men pga. den nuværende corona-situation bliver lanceringen udsat til smittespredningen igen er på et acceptabelt niveau og folk ikke opfordres til at arbejde hjemmefra. Kommunens rolle bliver at formidle Ta'Med til medarbejdere via interne kommunikationskanaler og tillade FDM at bruge kommunens logo i kommunikationen om Ta'Med, samt tillade FDM at omtale kommunen som "samarbejdspartner" i sammenhæng med Ta'Med. Kommunen skal sætte en kontaktperson til rådighed til at koordinere indsatsen med FDM, åbne dørene for FDM's on-boarding team på udvalgte tidspunkter og desuden støtte samkørsel på ledelsesniveau. FDM har tekstskeletter som vi kan tage udgangspunkt i når budskabet skal formidles på Hilda, i mails mv. Desuden tilbyder FDM brochure, plakater og roll up. Samarbejdsaftalen kan opsiges af begge parter med 1 dags varsel, og de ansatte må forblive på Ta'Med så længe den drives af FDM. Tilmeldelsen sker automatisk når FDM modtager en underskrevet samarbejdsaftale.

I forbindelse med budget 2021-2024 påskønner byrådet/budgetaftaleparterne, at forvaltningen har taget initiativ til samkørsel i kommunen og med store Hillerød-virksomheder.

### Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

### Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 06-10-2020

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om at arbejde for yderligere udbredelse af app'en til større virksomheder i kommunen.

### **Bilag**

Samkørsel i Hillerød Kommune

Samarbejdsaftale Ta'Med underskrevet.pdf

## **Punkt 7: Cykelsti på Tamsborgvej - arealerhvervelse**

19/40

### **Indstilling**

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

1. træffe beslutning om at erhverve areal (ca. 13 m<sup>2</sup>) fra Skansevej 2C matr. 5a, Hillerød Markjorder (Ejerforeningen Skansegården) ved frivillig aftale på ekspropriationslignede vilkår eller ekspropriation
2. træffe beslutning om at erhverve areal (ca. 5 m<sup>2</sup>) fra Tamsborgvej 19 matr. 1q, Sandviggård, Hillerød Jorder (Ejendomsselskabet af 10. juni 2017) ved frivillig aftale på ekspropriationslignede vilkår eller ekspropriation.

### **Sagsfremstilling**

I forbindelse med detailprojekteringen er det konstateret, at gangarealet på en kortere strækning bliver smallere end 1 m. Den ønskede fortovsbredde kan opnås ved at tilkøbe areal og flytte plankeværket mod Skansegården ca. 0,5 m.

Der er igangsat en dialog med ejerne med henblik på indgåelse frivillig aftale på ekspropriationslignende vilkår. Begge ejere er positive, og der forventes frivillige aftaler. Sagen skal behandles af økonomiudvalget og byrådet på grund af arealerhvervelsen.

### **Retsgrundlag**

Evt. ekspropriation sker efter "Lov om offentlige veje mv."

### **Økonomi**

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser, idet alle udgifter kan indeholdes i det eksisterende budget for projektet.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

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

### **Bilag**

Arealerhvervelsesplan - Skansevej 2C

Arealerhvervelsesplan - Tamsborgvej 19

Oversigtskort

## **Punkt 8: Cykling forbudt på strækninger af Peder Oxes Allé og Egespurs Allé**

20/10646

### **Indstilling**

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at godkende cykling forbudt på strækninger af Peder Oxes Allé og Egespurs Allé.

### **Sagsfremstilling**

Vejdirektoratet anlægger for Hillerød Kommune en shunt ved frakørsel Hillerød S fra Hillerødmotorvejens forlængelse, som skal forbedre trafikafviklingen for biler, og løse de nuværende udfordringer med tilbagestuvning af biler til motorvejens forlængelse.

Trafiksikkerhedsrevisionen af projektet angiver, at der bør etableres et forbud mod cykling på strækninger af Peder Oxes Allé og Egespurs Allé. En følge af shunten er, at det ikke vil være sikkert for cyklister at cykle langs Peder Oxes Allés sydlige side. Cyklister kørende i retning mod øst vil ved tilslutning af shunten til Peder Oxes Allé blive klemte mellem trafikanter kørende på Peder Oxes Allé og trafikanter fra shunten som fletter ind på Peder Oxes Allé.

I denne forbindelse vil det af hensyn til sikkerheden for cyklister være nødvendigt opsætte forbud mod cykling fra rundkørsel ved Harløsevej til rundkørsel ved Jernaldervejen. Se bilag 1.

Cyklister mellem erhvervsområdet ved Egespurs Allé og erhvervsområdet ved Peder Oxes Allé må herefter henvises til at cykle ad Banestien og Trollesmindeallé. Antallet af cyklister vurderes til at være yderst begrænset.

#### **Stiforbindelse**

På længere sigt kan der etableres en cykel- og gangsti på strækningen mellem Jernaldervejen og Banestien. Ved Jernaldervejen kan cykelstien syd for Peder Oxes Allé ved Novo Nordisk forlænges til stitunnel under Peder Oxes Allé. Stitrafikanter føres igennem tunnelen, og stien fortsætter parallelt med Peder Oxes Allé og Egespurs Allé i vejens nordøstlige side.

Stien har en længde på cirka 850 meter. Tværsnit af stien vil være tilsvarende sti ved Novo Nordisk og bestå af 2,5 meter dobbeltrettet cykelsti og 1,5 meter gangareal. Hertil rabatter på mindst 0,5 meter på hver side. Se bilag 2.

I forbindelse med at Novo Nordisk anlagde cykelstien ved Peder Oxes Allé har Hillerød Kommune fået udarbejdet skitseprojekt for en tilslutning af stien til stitunnelen. Vejarealet er tilpasset, så stien kan anlægges på vejareal. Se bilag 3.

På strækningen mellem tunnelen under Peder Oxes Allé til Banestien skal stien føres uden om rundkørslen på en sådan måde at der i fremtiden kan etableres et signalreguleret kryds ved tilkørsel Hillerød S. Stien tilkobles til Banestien nær tunnelen.

Udvalget behandlede den 1. april 2020 sag om udpegning af missing links til nærmere undersøgelser. Den aktuelle strækning er udpeget som missing link i stinettet i Hillerød Kommune, men er ikke udtaget til videre undersøgelser. Udgiften til stiforbindelsen skønnes i størrelsesorden 14 mio. kr.

### **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget beder forvaltningen om at undersøge mulighederne for en natursti fra Biotek Allé til Banestien.

### **Bilag**

Oversigtskort - Cykelruter

Linjeføring ny stiforbindelse

Stitilslutning - skitseprojekt.pdf



## Punkt 9: Trafiksanering - bump i Nødebo

18/3056

### Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at:

1. udvalget tilslutter sig princippet i den foreslåede placering af bump og trafiksanering
2. politiet forespørges om tilladelse til trafiksaneringen med tilhørende skiltning af vejledende 40 km/t zone
3. Inddragelsen af Nødebo Lokalråd i valg af bumptype og placeringer fortsættes, idet der i første fase primært anvendes pudebump, hvor der er midterrabatter
4. resterende bump anlægges når der har været foretaget observationer og vurderinger af hastigheder og støj i samarbejde med lokalrådet.

### Sagsfremstilling

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget behandlede senest sagen 12. august 2020 på baggrund af en henvendelse fra Nødebo Lokalråd. Lokalrådet ønskede en anden løsning end en retablering af bump dimensioneret til 50 km/t. Årsagen var bekymring for støj i forbindelse med tunge køretøjer. Endvidere foreslog lokalrådet forsøg med pudebump og cirkelbump samt måling af hastigheder og støj ved disse. På denne baggrund besluttede udvalget, jf. vedlagte referat af dagsordenen, at der igangsættes en undersøgelse af mulighederne for omplacering og valg af andre bumptyper på Nødebovej.

Efterfølgende har forvaltningen tilstræbt at finde en løsning der kunne reducere hastighederne yderligere ved at indføre vejledende 40 km/t zone på centrale strækninger uden at støjen stiger på grund af de kraftigere 40 km/t bump. Dette vil kunne ske ved anvendelse af pudebump. Pudebump giver mindre bump-påvirkning for store køretøjer og dermed mindre støj. Forvaltningen fremlægger i denne forbindelse et oplæg til om- og genplacering af bump, jf. vedlagte oversigtsplan.

Ulemperne ved pudebump er at de kan give anledning til kørselsmønstre hvor bilisten kører i midten af vejen. Samtidigt er de ubehagelige at køre på for motorcyklister. Placeres de i forbindelse med midterrabatter undgås kørsel på midten af vejen. På baggrund af observationer fra andre steder med pudebump på kommunens vejnet er det dog nu forvaltningens vurdering, at risikoen for kørsel i midten af vejen på Nødebo ikke er så stor som andre steder med mindre trafik. Forvaltningen vil på mødet redegøre for observationerne.

Senest har Nødebo Lokalråd, jf. brev af 9. september 2020, henvendt sig til udvalgets medlemmer og udtrykt en række kritikpunkter. Lokalrådet er i særdeleshed bekymret for høje hastigheder samt en række andre udeståender. Blandt andet beklager lokalrådet afkoblingen af funktionen der tænder det røde lys ved høj fart ved de to signalregulerede fodgængerfelter. Baggrunden for afkoblingen er at omfanget af rødt-kørsler er for stort og dermed udgør en for stor risiko for krydsende fodgængere, hvis signalerne ikke respekteres. Det har været et forsøg, som ikke er lykkedes og som derfor må ophøre.

Formanden har i et foreløbigt svar til lokalrådet, jf. vedlagte, også henvist til udvalgets behandling af sagen på nærværende møde. Forvaltningen vil på mødet redegøre for yderligere spørgsmål fra lokalrådet samt om forvaltningens drøftelse om bump-placering med lokalrådet 29. september 2020.

Forvaltningen fremlægger et udkast til omplacering af bump med tilhørende skiltning af vejledende 40 km/t zone. Projektet tager således højde for en skiltning med bindende 40 km/t hastighedszone hvis Vejdirektoratet giver kommunen medhold i ankesagen. Samtidigt foreslås bumpene primært planlagt anlagt som pudebump af støjhensyn.

### Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

### Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Udgifter til etablering af bump sker som planlagt fra driftskonti til vejvedligeholdelse fordi fjernelsen af de eksisterende bump er en følge af asfaltarbejdet.

### Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020

Udvalget godkendte indstillingen.

### Bilag

Dagsorden\_1\_Bump i Nødebo\_17-09-2020 14-20-08.PDF

Nye bump Nødebovej.pdf

Nødebovej sep 2020 bekymring.pdf

# **Punkt 10: Lykkesholm - Bendstrup, analyse og forslag til trafiksikring**

19/11820

## **Indstilling**

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at der indledes dialog med Alsønderup Lokalråd m.fl. om projektforslaget.

## **Sagsfremstilling**

Byrådet meddelte den 28. august 2019, en anlægsbevilling på 150.000 kr. til undersøgelser af en trafiksikring og forbedring af skolevejen mellem Lykkesholm og Hillerød vest Skolen i Alsønderup samt tilsvarende fra Bendstrup til skolen.

Undersøgelsen skulle igangsættes med en vurdering af, hvilke strækninger mellem Lykkesholm og Bendstrup der kan udformes som en 2 minus 1 vej.

Ruten fra Lykkesholm til Alsønderup går igennem Nejede, hvor udvalget tidligere besluttede en trafiksanering. Denne er udført med vejledende 40 km/t tavler og bump mens etablering af en 2 minus 1 vej på en strækning i Alsønderup, hvor udvalget ligeledes besluttede en 2 minus 1 vej har afventet nærværende undersøgelse.

Der foreligger nu en undersøgelse med tilhørende projektforslag fra rådgiver jf. vedlagte rapport og tegningsbilag.

Undersøgelsen viser at det kun er muligt at etablere 2-1 vej på nogle strækninger. Årsagen er, at der på en række strækninger er manglende mødesigt eller for smal kørebane. Rådgiver er derfor blevet bedt om alternative løsningsforslag for at forbedre sikkerhed og tryghed her.

Forvaltningen anbefaler derfor at arbejde videre med følgende:

Etablering af 2-1 vej på Lykkesholmvej, idet der også skal etableres 60 km/t hastighedsbegrænsning uden for byzonen.

Etablering af 60 km/t hastighedsbegrænsning på Ravnsbjergvej i sin helhed mellem Lykkesholm og Alsønderup (manglende mødesigt i forhold til 2-1 vej).

Etablering af 2-1 vej på Baunevej i Alsønderup (inden for byzonen) suppleret med 40 km/t hastighedsbegrænsning.

Etablering af 50 km/t hastighedsbegrænsning på Baunevej øst for Alsønderup (manglende mødesigt og vejbredde til 2-1 vej).

På Hillerødvej og Pibe Møllevej inden for byzonen etableres 40 km/t hastighedsbegrænsning.

Forvaltningen bemærker at forslaget forudsætter politiets tilladelse samt dialog med Alsønderup lokalråd og vejberettigede grundejere på Lykkesholmsvej, som er en privat fællesvej.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen.

## **Bilag**

T01-Lykkesholmvej

T02A-Baunevej

T02B-Baunevej

T03A-Ravnsbjergvej

T03B-Ravnsbjergvej

Trafikanalyse

## **Punkt 11: Kontoplan - sammenlægning af aktivitetsområder**

20/15314

### **Indstilling**

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget og byrådet at udvalgets kontoplan for vej- og trafikområdet ændres så aktivitetsområde 24 nedlægges og budget overføres til aktivitetsområde 28.

### **Sagsfremstilling**

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets driftskonti er aktuelt samlet i to aktivitetsområder 24 og 28 jf. vedlagte kontoplan.

Aktivitetsområde 24 har primært omfattet konti med sammenhæng til den tidligere kontrakt med HedeDanmark som har været i udbud og er nu omfattet af flere kontrakter. Aktivitetsområde 28 omfatter øvrige aktiviteter på udvalgets område for By og Miljø herunder byggesag og flere konti for vej- og trafikområdet som f.eks. parkering, busdrift, vejbelægninger mm.

Ved overgangen fra én kontrakt til nu seks forskellige kontrakter er opdelingen uhensigtsmæssig idet nogle aktiviteter og kontrakter, blandt andet belægninger og vejafvanding, indeholder budget fra begge aktivitetsområder.

Forvaltningen anbefaler derfor aktivitetsområde 24 nedlagt og konti og budget overført til aktivitetsområde 28.

### **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje m.fl.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

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

### **Bilag**

Kontoplan aktivitetsområde 24 og del af 28 vej og trafik

## **Punkt 12: Arbejdet med Helsingørsgade som latinerkvarter**

20/14571

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan, og Trafikudvalget tager orienteringen om aktiviteter i Helsingørsgade til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Formålet med denne sag er at orientere udvalget om de tanker, der arbejdes med i forbindelse med Helsingørsgade. Arbejdsgruppen 'Vores Byrum', der er nedsat under ByForum, har gennem det seneste år arbejdet med at styrke og konsolidere Helsingørsgades identitet som latinerkvarter.

Gruppen består af repræsentanter fra Byforum, byrådsmedlemmer og forvaltningen.

Helsingørsgade som latinerkvarter:

Med henblik på at styrke det udtryk og den stemning der i dag allerede er i Helsingørsgade med mindre specialbutikker, har arbejdsgruppen Vores Byrum, hyret en konsulent til at komme med et bud på hvordan man med midlertidige tiltag kan understøtte udviklingen til latinerkvarter. Resultatet af dette arbejde er vedlagt som bilag.

I forlængelse heraf er de forretningsdrivende i samarbejde med ByForum, gået sammen om at iværksætte forskellige 'her og nu' tiltag som kan understøtte idéerne fra oplægget. Der arbejdes med følgende tiltag som forvaltningen har givet en tidsbegrænsende tilladelse til at kunne igangsætte:

1. Opsætning af pegeskilte med visning til gadens frisør, vin, chokolade etc. på lygtepælene. (konkret oplæg skal godkendes af forvaltningen inden opsætning)
2. Opsætning af farvet folie på lygtepælene, som kan pilles af igen
3. Udnyttelse af facadearealet til første brostenskant til udeinventar, der tages ud/ind hver dag
4. Opstilling af blomsterkummer på udvalgte steder, som står ude hele døgnet, og som passes af den pågældende butik
5. Optegning af hinkeruder igennem gaden for at skabe rum til leg. Der anvendes maling der kan fjernes.

Ingen af de ønskede tiltag er pt. iværksat endnu af de forretningsdrivende.

Derudover arbejder gruppen med et ønske om at udsmykke en gavl i gaden. Gruppen er i dialog med ejeren. Inden igangsættelse skal maleri myndighedsbehandles og godkendes af kommunen. Skitse til murmaleri er vedhæftet som bilag.

Efter ønske fra gruppen har forvaltningen desuden iværksat, at der opstilles skilte med påskriften 'Til gågade', på Søstien ved Murer Tonny Stræde, Cecilie Lillemor Stræde og ved passagen ved banken i Helsingørsgades nordlige ende.

Ansøgning til Realdanias Underværker:

Hillerød ByForum har ligeledes i samarbejde med konsulenten, sendt en ansøgning til Realdanias Underværker.

Her ansøger de om projektet 'Fremtidens Gågade', som vil åbne gaden og skabe rammer for andre aktiviteter end den klassiske handelsgade. Kultur- og foreningsliv skal være en del af gadens liv. Med Underværker støtter Realdania projekter i det byggede miljø, som er drevet af frivillige kræfter. Kampagnen bidrager både med økonomisk støtte, rådgivning og videndeling til at føre gode idéer ud i livet. Ansøgningen er fremsendt og man kan forvente svar til november. Arbejdet ledes og koordineres af ByForum i tæt samarbejde med forvaltningen.

Ansøgningen er vedlagt som bilag.

### **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

Helsingørsgade præsentation\_280220

Helsingørsgade forslag mural

Koncept. Gågadens nye liv - Handel, kultur og foreningsliv smelter sammen

## **Punkt 13: Statusorientering, Torvet - EU Fondsansøgning**

18/1456

### **Indstilling**

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

### **Sagsfremstilling**

Sagen om udarbejdelse af fondsansøgning til EU Life-puljen har senest været behandlet i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 3. juni 2020. Her besluttede udvalget at forvaltningen, på baggrund af det foreliggende dispositionsforsalg for Torvet, skulle igangsætte fondsansøgningsarbejdet, herunder ansøgning til EU Life-puljen.

Fristen for ansøgning til EU Life-puljemidler er 6. oktober 2020 og falder således før udvalgets møde 7. oktober.

En forudsætning for at modtage støtte fra EU Life er, at ansøger har givet tilsagn til at stille med en egen- eller medfinansiering af det resterende beløb.

Som en del af ansøgningsproceduren skal der således underskrives en tro og love erklæring, hvor der gives samtykke til at stille med egenfinansiering: "Min organisation, som er lovligt registreret i EU, vil bidrage i overensstemmelse med de beløb, der er beskrevet i formularen. Min organisation vil deltage i gennemførelsen af projektet som beskrevet i dette forslag."

På baggrund af, at det i det foreliggende budgetforlig ikke har været muligt at afsætte midler i den kommende budgetperiode 2021-2024 til Torvet har det ikke været muligt for forvaltningen at indsende ansøgningen.

### **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.



# **Punkt 14: Lokalplan 449 og kommuneplantillæg 16 for Upcyclingcenter Nordsjælland med miljøkonsekvensrapport og tilladelser - forslag**

13/28469

## **Indstilling**

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

1. forslag til lokalplan 449 for Upcyclingcenter Nordsjælland og forslag til kommuneplantillæg nr. 16, og fremlægge dem i offentlig høring i 8 uger, samt at godkende at Miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg nr. 16 og forslag til lokalplan 449 ligeledes fremlægges offentligt i 8 uger.
2. at bygherres miljøkonsekvensrapport med bilag kan danne grundlag for en tilladelse, og at udkast til tilladelse efter miljøvurderingsloven til etablering af Upcyclingcenter Nordsjælland samt udkast til indvindingstilladelse godkendes og sendes i offentlig høring i 8 uger.

Direktionen indstiller endvidere, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt Natur, Miljø og Klimaudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet:

3. at udkast til miljøgodkendelse af Upcyclingcenter Nordsjælland godkendes og sendes i offentlig høring i 8 uger

## **Sagsfremstilling**

Virksomheden Nedrivningsaktieselskabet J. Jensen ønsker at udvide sin nuværende virksomhed på Højlundevej 8D. Til dette skal der tilvejebringes nyt plangrundlag og meddeles de nødvendige myndighedstilladelser. Byrådet skal beslutte om planforslag, miljøkonsekvensrapport og udkast til tilladelser skal godkendes og sendes i offentlig høring.

En lignende sag er tidligere behandlet af Natur, Miljø og Klimaudvalget den 11. august 2020 og Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 12. august 2020. Udvalgene besluttede at udsætte sagen med henblik på besvarelse af en række spørgsmål om miljøgodkendelsens vilkår. Forvaltningen har efterfølgende gennemgået spørgsmålene og udarbejdet et samlet notat hvori de besvares enkeltvis. Notatet er vedlagt som sagens bilag 8. Nummerering af spørgsmål og svar i notatet relaterer til den tidligere version af miljøgodkendelsen vedlagt som bilag 9. Nogle af spørgsmålene har givet anledning til præciseringer og tilføjelser til miljøgodkendelsens (bilag 6) vilkår. Arbejdet med besvarelse af udvalgets spørgsmål, har blandt andet givet anledning for forvaltningen til, at stille et skærpet vilkår om, at de mest støjende maskiner og aktiviteter, herunder nedknusning, kun må foregå i tidsrummet kl. 7-18 på hverdage. Derudover er der indsat en række supplerende krav til virksomhedens egenkontrol, herunder nye og mere præcise krav til hvad virksomheden skal registrere i driftsjournalen. Det overordnede formål er, at styrke kommunens tilsyn og de krav der sikrer virksomhedens systematiske og forebyggende miljøarbejde.

Sagen omfatter kommune- og lokalplanforslag, miljøkonsekvensrapport og tilladelser inden for både miljøvurderingsloven, miljøbeskyttelsesloven og lov om vandforsyning, og skal derfor jf. delegationsplanen behandles i flere udvalg. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal behandle sager efter planloven. Dette omfatter forslag til lokalplan nr. 449 og forslag til tillæg nr. 16 til kommuneplan 2017. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal også behandle sager efter miljøvurderingsloven. Dette omfatter miljørapport, miljøkonsekvensrapport og udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25. Natur, Miljø og Klimaudvalget skal behandle sager efter miljøbeskyttelsesloven. Dette omfatter udkast til miljøgodkendelse. Da der er krav om samordning af miljøgodkendelser og tilladelser efter miljøvurderingsloven, erstatter vilkårene i miljøgodkendelsen de vilkår, der ellers ville stilles i en tilladelse efter miljøvurderingsloven, og derfor skal miljøgodkendelsen både behandles af Natur, Miljø og Klimaudvalget og Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget. Indvindingstilladelse efter vandforsyningsloven behandles normalt af forvaltningen, men da vilkårene heri ligeledes erstatter vilkår i en tilladelse efter miljøvurderingsloven, skal udkast til indvindingstilladelse også behandles af Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.

Beskrivelse af Upcyclingcenter Nordsjælland

Nedrivningsaktieselskabet J. Jensen hører i dag til på Højlundevej 8D (matr. 12d, Uvelse By, Uvelse), og beskæftiger sig primært med nedrivning og sanering af bygninger. Ejendommen rummer værksted til reparation af materiel, smedeværksted, tankanlæg, lagerfaciliteter samt vaskeplads. Desuden er der indrettet et specielt rum til rensning af værktøj og andet materiel, der har været anvendt til sanering af PCB-holdige bygninger.

Baggrunden for at der udarbejdes et nyt plangrundlag for området er, at virksomheden ønsker at udvide sine aktiviteter til naboejendommen Højlundevej 12 (matr. 12a) som en del af etableringen af et samlet Upcyclingcenter Nordsjælland.

Upcyclingcenter Nordsjælland vil være et affaldsbehandlingsanlæg til opkvalificering eller 'upcycling' af affald. Ved Upcyclingcentret ønskes virksomheden at tilkøre fraktioner af bygge- og nedrivningsaffald fra byggepladser og lignende med henblik på at konvertere ubrugelige produkter og affald til nye produkter eller materialer af bedre eller samme kvalitet. Affaldsanlægget får en maksimal materialekapacitet på 182.000 ton årligt. Heraf vil størstedelen bestå af bygningsaffald som fx beton, tegl/mursten, træ, plast, glas og metaller, men der vil også blive behandlet affald med en klar relation til bygningsaffald herunder jord og have- og parkaffald. Der vil både behandles farligt og ikke-farligt affald, hvoraf farligt affald forventes at udgøre under 25 % af den samlede affaldsmængde. De modtagne affaldsfraktioner vil kun opbevares midlertidigt på anlægget inden viderediskonering til genbrug, genanvendelse, nyttiggørelse eller anden godkendt modtager. Der vil således ikke ske deponi på anlægget.

Etableringen af anlægget ved virksomhedens nuværende placering (matr. 12d) og naboejendommen (matr. 12a) er blevet muliggjort, efter at Erhvervsstyrelsen med Fingerplan 2017 og Fingerplan 2019 har åbnet for, at ejendommene må anvendes til behandling af bygningsaffald samt affald med en klar relation til bygningsaffald. Erhvervsstyrelsen har præciseret, at dette ikke åbner mulighed for, at der på arealerne kan planlægges for større anlæg til behandling af andre affaldskategorier end bygningsaffald, som eksempelvis større mængder jord, men at disse affaldskategorier skal udgøre en mindre mængde i forhold til den samlede affaldsmængde. Der gives derfor ikke mulighed for at etablere et egentligt jordhåndteringsanlæg kun til modtagelse og behandling af jord, men stilles vilkår om, at der højst må modtages 20.000 tons jord og 10.000 tons have- og parkaffald årligt, og at det skal modtages som en delmængde i forbindelse med totalentrepriser eller lignende, hvor det ikke udgør den primære affaldsmængde.

På matr. 12d, hvor virksomheden ligger i dag, vil kun ske mindre ændringer. En eksisterende materialehal nedrives og erstattes af en ny hal, og den nuværende administrationsbygning udvides. En anden ændring er at et eksisterende overløbsbassin udvides og ændres til et egentligt rense- og forsinkelsesbassin.

På matr. 12a, som i dag er landbrugsareal, vil ske større ændringer. Her indrettes det samlede affaldsanlæg, med en række forskellige arbejdsstationer, der blandt andet indebærer modtagelse, midlertidigt oplag, sortering, kartering, rensning, neddeling og viderediskonering af affald. Der etableres tre materialehaller med en højde på op til 12 m til blandt andet afrensning af affald, imens øvrige aktiviteter som fx sortering og oplag vil foregå på udendørs arealer, som befæstes med en tæt belægning, der forhindrer miljøfremmede stoffer i at nedsive til grundvandet. En nærmere beskrivelse af de enkelte aktiviteter fremgår af miljøkonsekvensrapporten.

Omkring hele den nye del af virksomheden etableres en 8-10 m høj støjvold, der dels har til formål at dæmpe støjen fra virksomheden til omgivelserne, og dels integrerer anlægget i landskabet, så det fremstår mindre markant.

De enkelte planforslag, miljøkonsekvensrapport og tilladelser

Til etableringen af anlægget er der behov for en række planer og tilladelser, der alle behandles i denne sagsfremstilling. En fællesnævner er, at de alle er udformet med henblik på at anlægget udformes uden at påvirke miljøet væsentligt, herunder blandt andet ved trafikafvikling, grundvandsforurening, støj samt visuelt.

Forslag til tillæg nr. 16 til Kommuneplan 2017 (bilag 1) har blandt andet til formål at ændre den maksimalt tilladte bygningshøjde fra 8,5 m til 12 m i rammeområde UV.LS.L.3, der omfatter en del af virksomhedens nye areal, da de ønsker at etablere materialehaller med en højde op til 12 m. Derudover indeholder kommuneplantillægget også en ændring i kommuneplanens retningslinjer for bevaringsværdige landskaber, som ikke kun gælder for virksomheden på Højlundevej. Jf. de eksisterende kommuneplanrammer har det inden for de bevaringsværdige landskaber hidtil kun været muligt at planlægge for nyt byggeri eller anlæg, der er erhvervsmæssigt nødvendigt for driften af landbrug, skovbrug eller fiskeri. Med kommuneplantillægget gives der mulighed for, at der inden for de bevaringsværdige landskaber også kan ske udvidelser af eksisterende virksomheder som for eksempel J. Jensen på Højlundevej 8D, under forudsætning af at anlæggene udformes med et udtryk, der passer ind i det landskab, hvori de skal befinde sig. Dette hensyn skal i praksis varetages i lokalplanlægningen, hvorfor forslag til lokalplan 449 også indeholder krav til landskabets udformning, jf. nedenstående.

Med forslag til lokalplan 449 (bilag 2) tilvejebringes det nødvendige plangrundlag for etablering af Upcyclingcentret. Lokalplanen sikrer blandt andet, at anlægget etableres i overensstemmelse med Fingerplan 2019, herunder at der på den eksisterende del af virksomheden ikke må etableres flere etagemeter end der er i dag, og at der på matr. 12a hvor virksomheden udvides til højst må etableres 7.000 etagemeter. Da området er udpeget som et bevaringsværdigt landskab, har forslag til lokalplan 449 også til formål at sikre, at udvidelsen af virksomhedsaktiviteten sker under størst mulig hensyntagen til det eksisterende miljø og landskab, jf. præmissen i kommuneplantillægget. Derfor stilles der i lokalplanen blandt andet krav om, at volden beklædes med græs og skovbeplantning, og at den bagvedliggende bebyggelse ikke må være synlig udefra. Støjvolden anlægges langs matrikelskel, men trækkes mod syd ca. 12 m tilbage af hensyn til den nærmeste nabo på Højlundevej 14. På den eksisterende del af virksomheden sikrer lokalplanen, at området fortsat vil fremstå med et beplantningsbælte imod omgivelserne. På virksomheden foregår i dag detailsalg af virksomhedens egne

produkter med en relation til affald, og der gives i lokalplanen mulighed for, at der kan indrettes et butiksareal på max 200 m<sup>2</sup> til fortsat salg af genbrugsmaterialer som fx vinduer og døre.

Miljørapporten (bilag 3) udgør en miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg nr. 16 og forslag til lokalplan 449, og indeholder en vurdering planernes påvirkning på miljøet.

Miljøkonsekvensvurderingen (bilag 4) er virksomhedens egen belysning af Upcyclingcentrets indflydelse på miljøet. Miljøkonsekvensvurderingen indeholder blandt andet en nærmere beskrivelse af affaldshåndteringsanlægget og dets indretning, samt en vurdering af projektets påvirkning på miljøparametrene trafik, støj, luft og lugt, overfladevand og spildevand, jord og grundvand, råstoffer og affald, landskab samt internationale naturbeskyttelsesområder. Forud for udarbejdelsen har Hillerød Kommune truffet afgørelse om, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering, samt foretaget en screening og afgrænsning hvor offentligheden og berørte myndigheder har haft mulighed for at komme med forslag og idéer til dens indhold. Høringssvar modtaget i forbindelse hermed fremgår af afgrænsningsudtalelsen, der er vedlagt som bilag til miljøkonsekvensrapporten.

Udkast til tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25 (bilag 5) udgør Hillerød Kommunes vurdering af virksomhedens miljøkonsekvensrapport, og er en afgørelse om hvorvidt projektet kan tillades eller ej. Forvaltningen vurderer, at projektet vil kunne opføres uden en væsentlig miljøpåvirkning, og at der derfor bør meddeles tilladelse til projektet. I tilladelsen fastsættes blot enkelte vilkår til affaldshåndteringsanlæggets udformning, da langt de fleste vilkår erstattes af vilkår i miljøgodkendelsen og vandindvindingstilladelsen.

Affaldshåndteringsanlægget er en listevirksomhed efter godkendelsesbekendtgørelsen, og kræver derfor en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33. I udkastet til miljøgodkendelsen (bilag 6) stilles i alt 243 vilkår til anlæggets indretning og drift, som sikrer at affaldshåndteringsanlægget indrettes miljømæssigt forsvarligt, og ikke vil påvirke sine omgivelser i væsentlig grad. Blandt de væsentligste er krav til hvordan bygningsaffald skal opbevares og håndteres, modtagekriterier for affald, samt vilkår for regn- og spildevandshåndtering og til beskyttelse af grundvandet. Da virksomheden vil udlede sanitært spildevand og tag- og overfladevand til dræn og vandløb via et minirenseanlæg, indeholder miljøgodkendelsen også en integreret udledningstilladelse.

Virksomheden har sit eget vandværk, hvorfra der indvindes grundvand fra en boring på Højlundvej 8. Da udvidelse af virksomheden vil medføre et forøget vandforbrug, har Nedrivningsaktieselskabet J. Jensen søgt om at få udvidet sin indvindingstilladelse fra 1.500 m<sup>3</sup> til 11.500 m<sup>3</sup> årligt. Med udkast til vandindvindingstilladelse (bilag 7) gives mulighed for dette, samt stilles en række vilkår til blandt andet beskyttelsesforanstaltninger og kontrol af vandkvalitet.

#### Projekts miljøpåvirkning

Både i anlægsfasen og i den senere driftsfase vil der ske en stigning i trafikmængden i området. Dette vil primært bestå af tung trafik, hvor størstedelen af lastbilerne (80 %) forventes at komme fra København via Hillerød motorvejen, Kollerødvej, Nørre-Herlevvej og Højlundevej. I anlægsfasen forventes højst 15 lastbiler dagligt til tilkørsel af jord til opbygning af støjvold. I et fuld udbygget driftsscenario forventes op til 60 lastbiler dagligt til tilkørsel af bygningsaffald, samt op til 20 personbiler til køb af genbrugsmaterialer. For at forbedre trafikafviklingen og øge trafikikkerheden i krydset ved Nørre-Herlevvej/Højlundevej vil der etableres en venstresvingsbane for nordgående trafik på Nørre-Herlevvej til indkørsel på Højlundvej, samt ske en udvidelse af Højlundevej på strækningen mellem Nørre-Herlevvej og adgangsvejen til virksomheden. Der skal i øvrigt anlægges en ny og bredere adgangsvej fra Højlundevej. Virksomheden har i sin miljøkonsekvensrapport beskrevet, at de selv vil afholde udgifterne til etablering af de nævnte vejforhold. Der er på tidspunktet for lokalplanens vedtagelse ikke udarbejdet konkrete vejprojekter, og der er derfor ikke lavet en udbygningsskema i forbindelse med lokalplanprocessen. Vejprojekter skal udarbejdes senere og godkendes af Hillerød Kommunes vejmyndighed. Hillerød Kommune vil med hjemmel i vejlovgivningen og byggelovens § 4 kunne håndhæve, at virksomheden finansierer de nævnte vejforhold, ved at stille krav om at en byggetilladelse først kan gives, når og hvis virksomheden stiller garanti for vejanlæggenes udførsel.

Der er også foretaget trafikale vurderinger af de øvrige kryds på strækningen. Her vurderes ikke at ske trafikafviklingsproblemer som følge af upcyclingcentrets etablering, og der vurderes derfor ikke at være behov for afværgeforanstaltninger. Da der generelt ikke er cykelstier langs vejene i området, og Hillerød Kommune ikke har aktuelle planer om at etablere det, stilles ikke krav om cykelstier ved anlægget. Vejforhold skal dog udformes, så muligheden for at etablere cykelstier på et senere tidspunkt opretholdes.

Der er foretaget støjberegninger, der viser, hvordan affaldsbehandlingsanlægget vil påvirke de 13 nærmeste boligbebyggelser med både trafikstøj og støj fra virksomhedens drift. Trafikstøjberegningerne viser, at støjniveauet vil øges med mellem 0,1 og 0,9 dB som følge af projektet. Denne forøgelse er så lille, at den næppe er hørbar, og forvaltningen vurderer derfor, at der ikke er tale om en væsentlig støjforøgelse.

Der vil også åbnes for nye støjende anvendelser inden for virksomhedens ejendom, hvoraf de mest støjende vil være knusning af beton, tegl og asfalt, neddeling af have- og parkaffald, kørsel med kompaktorer, tromlesold, kørsel med gravemaskiner, frontlæssere og dumpere, kørsel med lastbiler og personbiler og vask af maskinel. Da virksomhedens aktiviteter ikke vurderes at høre naturligt hjemme i det åbne land, stilles restriktive vilkår for støj svarende til anvendelsen ”Boligområder for åben og lav boligbebyggelse” (45, 40 og 35 dB hhv. dagtimer, aftentimer og nat). På Højlundvej 8A, 8B og 8C, som ligger inden for lokalplanområdet, stilles mere lempelige krav svarende til anvendelsen ”Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse” (55, 45 og 40 dB). For at sikre at støjgrænseværdierne overholdes, etableres der foruden støjvoldene støjskærme langs den østlige adgangsvej samt omkring anlægget til betonknusning, hvor der ikke er behov for overdækning. Der stilles desuden vilkår om, at betonknusning højst må ske 5 gange 5 dage årligt, og at betonknuseren og neddelingsværk til have- og parkaffald ikke må være i drift samtidig.

Virksomheden forventer, at deres aktiviteter vil øges gradvist, og at behandlingen af den maksimale affaldskapacitet først vil nås om 20 år. Anlæg af støjvolden forventes at tage 3 år, og vil tilpasses Upcyclingcentrets opbygning, så støjdæmpning ved de nærmeste og mest belastede boliger får en høj tidsmæssig prioritering. Der stilles vilkår om, at støjvolden kun må opbygges af ren jord, og at der af hensyn til støj kun må foregå anlægsarbejder i dagtimerne kl. 7-18 og ikke i weekenden.

Da området er udpeget til et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og er indvindingsopland til Attemose Kildeplads, indrettes anlægget under stor hensyntagen til grundvandsbeskyttelsen, for at sikre at grundvandsfremmede stoffer som olie og kemikalier ikke nedsiver og forurener grundvandsressourcen. Der stilles blandt andet krav om, at parkeringsarealer, kørearealer og udendørs områder, hvor der oplagres, transporteres eller håndteres affald eller miljøfremmede stoffer såsom olie eller kemikalier skal udføres med tæt belægning med kant, der har hældning mod afløb, hvorfra der sker kontrolleret afledning, og at farligt affald skal opbevares indendørs på en oplagsplads med tæt belægning uden afløb.

Regnvandshåndteringen vil forgå på en sådan måde, at kun overfladevand fra arealer hvor der ikke opbevares eller håndteres affald, vil blive udledt til grøftesystem via et regnvandsbassin. Overfladevand fra befæstede arealer, hvor der foregår potentielt grundvandsskadelige aktiviteter, vil opsamles i perkolatbassiner, der er udstyret med olieudskillere og sandfang og genanvendes på ejendommen. Regnvand fra de ubefæstede arealer nedsives lokalt. Af hensyn til grundvandsbeskyttelsen, etableres der omkring anlægget en opkant, der sikrer at der ikke sker overløb af regnvand til omgivelserne i forbindelse med en 50-års regnhændelse.

Da projektområdet ikke er kloakeret udledes spildevandet via trixtanke direkte til grøftesystem. Hillerød Kommune har tidligere meddelt virksomheden i området påbud om forbedret spildevandsrensning, hvorfor der uanset lokalplanens vedtagelse vil etableres et minirensanlæg med en kapacitet på 35 personækvivalenter (PE). Forvaltningen vurderer, at dette er tilstrækkeligt til at sikre en tilfredsstillende spildevandsrensning.

Af hensyn til luftforurening stilles vilkår om, at afkast skal føres mindst 1 m over tagryg, og udstyres med filtre til blandt andet rensning for PCB.

## **Retsgrundlag**

Planloven, miljøvurderingsloven § 25, miljøbeskyttelsesloven § 33, miljøvurderingsbekendtgørelsen § 9, godkendelsesbekendtgørelsen § 3 og vandforsyningsloven §§ 18 og 20.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 06-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget anbefaler Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at bede forvaltningen se på sikkerheden for cyklister omkring Upcyclingcenter Nordsjælland.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget beder forvaltningen arbejde videre med anbefalingen fra Natur, Miljø og Klimaudvalget om at se på sikkerheden for cyklister omkring Upcyclingcenter Nordsjælland.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

## **Bilag**

Bilag 1: Forslag til kommuneplantillæg nr. 16

Bilag 2: Forslag til lokalplan 449 - Upcyclingcenter Nordsjælland

Bilag 3: Miljørapport - miljøvurdering af lokalplan 449 og kommuneplantillæg 16

Bilag 4: Miljøkonsekvensrapport for Upcyclingcenter Nordsjælland

Bilag 5: Udkast til tilladelse efter miljøvurderingsloven for Upcyclingcenter Nordsjælland

Bilag 6: Udkast til miljøgodkendelse for Upcyclingcenter Nordsjælland

Bilag 7: Udkast til indvindingstilladelse

Bilag 8: Notat med forvaltningens besvarelse af spørgsmål fra NMK

Bilag 9: Tidligere version af udkast til miljøgodkendelse for Upcyclingcenter Nordsjælland

# Punkt 15: Ullerød Nord byggemodning - Status af igangværende anlægsarbejder

18/2873

## Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at tage orienteringen om status for igangværende anlægsarbejder og byggemodning i Ullerød Nord til efterretning.

## Sagsfremstilling

Formålet med sagen er at orientere om de igangværende anlægsarbejder i forbindelse med Ullerød Nord byggemodningen - Etape 2 og 3.

Projektet har senest været behandlet på Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets møde den 4. marts 2020 ”Ullerød Nord – Anlæg og optioner” for Etape 2 & 3. Her oplyste forvaltningen at alle optioner udføres inden for nuværende bevilling.

Byggemodningen af Ullerød Nord blev påbegyndt den 1. april 2020. Den forløber over 2,5 år, hvor efter der vil følge beplantning og etablering af legepladser. Indtil nu følges tidsplanen og der er etableret adgang til området fra Tulstrupvej og til storparcellen Cirkelbuen. Hejrevej blive snart omlagt til den nye Stamvej, således at overordnede infrastruktur i området tager form. I forhold til hele Den grønne kile, så er Hillerød Forsynings bassiner ved at blive etableret, terrænet reguleret og her efter følger stierne og blandt andet hovedstien som forbinder området sammen med Ullerød syd. Det blå-grønne strøg ned gennem Den grønne kile vil stå færdigt til næste år med græs og søer, til glæde for nuværende og kommende beboere. Beplantning og legepladser anlægges efterfølgende.

De øvrige omkringliggende stier etableres i løbet af næste år, så der er forbindelse til alle omkringliggende områder. Der føres sti ned til underføringen under Hillerød motorvejen forlængelse og her fra benyttes nuværende adgang ved trampestier. Vi er i gang med at se muligheden for, at etablere en permanent adgang til Enebakken fra underføringen.

Ind til videre er Triumfbuen solgt og området er næsten fuldt bebygget. I Cirkelbuen er man i gang med at bygge parcelhuse og så småt startet på rækkehusene med vejadgang. Projektet for etageboliger er ikke endelig på plads endnu. Senest er Amorbuen solgt og dialogen med ejeren er påbegyndt. De kommende salg i området er Albuen, Violinbuen og Langbuen, som forventes udbudt i løbet af 2021 afhængig af fremdriften på byggemodningen.

Oversigt over selve byggemodningen fremgår af bilag 1. Status for byggemodningen fremgår af præsentationen Bilag 2 som i tekst og billeder viser, hvor langt vi er.

Anlægsarbejderne følger tidsplanen og her kan særligt fremhæves :

- Der er etableret signalanlæg på Tulstrupvej ved udkørslen fra Stamvejen. Signalanlægget testes nu og sættes i drift når det er klart, dog senest i november 2020. Der er etableret adgang til Cirkelbuen som aftalt og deres nuværende adgang fra Tulstrupvej 3 forventes nedlagt i november 2020 og fortovet til Falkevej færdiggøres. Omlægningen af Hejrevej forventes færdig i november 2020.
- Støjvolden mellem industrikvarteret og Cirkelbue/Den grønne kile er færdigetableret.
- Støjvolden mod Hillerød motorvejens forlængelse er etableret langs Cirkelbuen og et stykke mod nord og er i gang med at blive etableret på det resterende stykke frem til sommeren 2021.
- Stamvejen er etableret med adgang til Amorbuen, Hejrevej og Cirkelbuen. Den mellemste strækning er lidt forsinket grundet store bløbundsområder i både vej og vold. Stamvejen forventes stadig færdig i sommer 2021.
- I 2021 etableres Den grønne kile med terrænregulering, stier og broer. Tilsvarende etableres alle optioner med stier i 2021. Beplantning udføres 2021/2022.
- I 2022 følger slidlagsarbejder og legepladser kommer siden hen.

Status for storparcellerne Triumfbuen og Cirkelbuen fremgår af billederne i præsentationen og Amorbuen er solgt.

## Retsgrundlag

Lov om offentlige veje §15.

## Økonomi

Bevilling 93.236 mio. kr.

Forbrug til dato 38 mio. kr.

Rest bevilling 55.236 mio. kr., som igangværende byggemodning forventes udført inden for. Beplantning og legepladser mv. anlægges senere og er ikke indeholdt i den nuværende bevilling.

Salgsindtægten for Amorbuen behandles på møder i økonomiudvalget og byrådet i denne måned. I den forbindelse søges en anlægsbevilling til færdiggørelse af byggemodningen i Ullerød Nord på 23.414 mio. kr. til beplantning og legepladser mv.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

### **Bilag**

Bilag 1 Ullerød Nord - Oversigtstegning

Bilag 2 Ullerød Nord - Byggemodning, status Udvalgsmøde ABT 07.10.2020

## Punkt 16: Status for modernisering af vejbelysningen

19/1317

### Indstilling

Direktionen indstiller at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen om modernisering af vejbelysningen til efterretning.

### Sagsfremstilling

I forbindelse med modernisering af vejbelysningen er afsat midler på driftsbudgettet og bevilget anlægsmidler i forbindelse med fremrykningssagen.

Moderniseringen i 2020 omfatter en lang række aktiviteter.

#### Målere

Senest med udgangen af 2020 skal der være målere på alle kommunens el-skabe. I den del af belysningen kommunen købte fra Ørsted er skabene uden måler. Det betyder at der i år skal monteres måler på ca. 120 skabe. I forbindelse med at der bliver sat målere på opdateres skabene med ny styring. Projektet er næsten fuldt udført og med udgangen af oktober er alle skabe skiftet. Udgifterne afholdes af driftsbudgettet for vejbelysning som også indeholder midler til modernisering.

#### Modernisering

I forbindelse med moderniseringen er udviklet administrative retningslinjer for disse jf. vedlagte bilag. Retningslinjerne anvendes som et værktøj for administrationen i forbindelse med opsætning af ny belysning eller modernisering og tager udgangspunkt i vejregler for belysning.

På baggrund af yderligere anlægsbevilling i forbindelse med fremrykningssagen bliver flere gamle armaturtyper helt udfaset, hvilket gør at flere samlede områder får LED-belysning.

Hele belysningen i Tulstrup, Meløse samt store dele af belysningen i Alsønderup og Gadevang bliver skiftet.

Desuden bliver indsatsene i armaturerne i det meste af stibelysningen i indre Hillerød by udskiftet, idet den eksisterende belysning har givet anledning til mange driftsproblemer.

Alle armaturer af typerne "Albertslund og GV64" spredt ud over hele kommunen med kviksløvluskilder der ikke må anvendes længere bliver skiftet.

Armaturer ved torontoblink over fodgængerfelterne bliver skiftet til LED med blå top. Den blå top på armaturet skaber en større opmærksomhed for bilisterne på at der er et fodgængerfelt.

Disse områder og armaturer er valgt ud fra de følgende fire kriterier om belysningsanlæggenes behov for modernisering:

- Armaturer der ikke kan fås reservedele til længere, og dermed ikke vedligeholdes længere.
- Armaturer hvor lyskilderne ikke må anvendes længere.
- Armaturer hvor lyskilderne ikke bliver produceret mere.
- Armaturer hvor der har været en uforholdsmæssig stor drift udgift på.

I forbindelse med udskiftningen af armaturerne bliver de nye armaturer udstyret med et stik på undersiden (zhaga sokkel). Det er efterfølgende muligt at sætte en standard styringssensor i stikket.

Sensoren kan lave behovsstyret dæmpning. Behovsstyret dæmpning betyder at når der på en vej ikke er aktivitet dæmper lyset til 10%, men så snart der er aktivitet skrues lyset op til 100%.

Denne form for dæmpning er meget energibesparende samt har en god tryghedseffekt.

Som test er denne type dæmpning installeret på Nødebovej og Gribskov Parkvej. Tilbagemeldingerne fra beboere på Gribskov Parkvej er meget positiv. Derudover har vi kunne måle, at i løbet af natten er lyset dæmpet mellem 70-80% af tiden.

Generelt er der uden dæmpningen en energibesparelse på ca. 45% og med den behovsstyret dæmpning vil der være mulighed for en yderligere energibesparelse. Den nøjagtige besparelse ved dæmpning kan endnu ikke opgøres. Men det



forventes, at der kan spares yderligere 5-10% på energien. Denne besparelse kan vi opnå på trods af langt bedre belyste veje samt en tryghedsskabende effekt via den behovsstyrede dæmpning.

## **Retsgrundlag**

Lov om offentlige veje.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Udgifter afholdes af driftsbudget for vejbelysning hvor der er reserveret ca. 5 mio. kr. til modernisering og af 10 mio. kr. afsat på anlægsbudgettet i forbindelse med fremrykningssagen.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

## **Bilag**

Retningslinjer for belysning i Hillerød kommune

# Punkt 17: Lokalplan 451 - Boliger og dagligvarebutik i Ullerød - Igangsætning

18/16140

## Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget, at drøfte

1. om der skal igangsættes lokalplan og kommuneplantillæg for boliger og dagligvarebutik på baggrund af startredegørelse og borgermøde afholdt 13. august 2020, eller
2. om dagligvarebutik og boliger i stedet kan placeres inden for gældende lokalplan 394.

## Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget på baggrund af borgermøde afholdt 13. august 2020 skal beslutte, om der skal igangsættes lokalplan og kommuneplantillæg for boliger og dagligvarebutik på Frederiksværksgade i Ullerød.

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget og økonomiudvalget blev på udvalgsmøderne i marts 2020 præsenteret for en startredegørelse for boliger og dagligvarebutik på Frederiksværksgade i Ullerød.

Projektet forudsætter udarbejdelse af ny lokalplan samt kommuneplantillæg, der muliggør en ændring af det nuværende bydelscenters placering.

På møderne blev det besluttet at invitere naboer og interessenter til borgermøde forud for en politisk stillingtagen til igangsætning af lokalplan og kommuneplantillæg, for at høre naboernes indledende bemærkninger til den mulige ændrede anvendelse af området.

På mødet fremlagde bygherre muligheden for at anvende arealet foran det tidligere seminarium til en dagligvarebutik og området vest for Netto til boliger. Efter oplægget var der spørgsmål og bemærkninger fra salen fra de omkring 80 fremmødte naboer, grundejerforeninger, lokalerådet og andre interessenter. Nedenfor fremgår de væsentligste synspunkter, der blev rejst fra salen.

Forvaltningen har noteret følgende bemærkninger fra mødet:

- Den eksisterende afgrænsning af centerramme UL.C.1 ønskes ikke ændret
- Mulighed for placering af dagligvarebutik og boliger kan ske inden for gældende lokalplan 394
- Bekymring for at planlægning for boliger vest for Netto og dagligvarebutik på hjørnet Frederiksværksgade og Tulstrupvej tilsammen vil skabe væsentlig mere trafik på vejene til gene for nuværende beboere i området
- Bekymring for flere udkørsler på tværs af cykelstien langs Frederiksværksgade, hvis der laves nyt kryds til dagligvarebutik
- Bekymring for at Ullerød ikke er gearret til flere dagligvarebutikker, og at den ene af bydelscenterets to butikker vil stå tom om få år og skæmme området
- Områdets naboer ønsker stort fokus på gode og sikre forbindelser for bløde trafikanter til de eksisterende naboområder, skoler og institutioner i forbindelse med ny planlægning
- Et evt. fælleshus og fælleslokaler i forbindelse med planlægning for boliger ønskes placeret væk fra Nonnebuen
- Ønske om at bygherre vil prioritere et egentligt bydelstorv med mindre butikker på området vest for Netto
- Områdets naboer gjorde desuden opmærksom på ønske om etablering af fortove på begge sider af Frederiksværksgade, så området fremstår mere afsluttet og sikkert at færdes i for gående.

På borgermødet blev der yttret et bredt ønske fra de fremmødte om at fastholde de velkendte anvendelsesmuligheder for Frederiksværksgade 154 som præsenteret i den oprindelige helhedsplan, og som danner grundlag for eksisterende lokalplan 394 og tillæg 394.1 for Ullerød Syd, Bykvarter Midt. På den baggrund vurderer forvaltningen, at den gældende lokalplanlægning med mulighed for dagligvarebutik med to etager boliger oven på vest for Netto kan fastholdes som ramme for færdiggørelse af bydelscenteret.

## Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

## Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget anbefaler økonomiudvalget ikke at igangsætte lokalplan og kommuneplantillæg for boliger og dagligvarebutik på baggrund af startredegørelse og borgermøde afholdt 13. august 2020.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

## **Bilag**

Startredegørelse

# Punkt 18: Lokalplan 458 for Favrholt Station - forslag til offentlig fremlæggelse

14/81787

## Indstilling

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

1. Vedtage forslag til lokalplan 458, Favrholt Station og fremlægge det i offentlig høring i 8 uger
2. Vedtage kommuneplantillæg nr. 22 og fremlægge det i 8 uger
3. Vedtage at der ikke udarbejdes miljøvurdering.

## Sagsfremstilling

I 2012 besluttede Folketinget at placere en ny station på S-banen ved Overdrevsvejen syd for Hillerød. Stationen skal tillige betjene Lokalbanen, Hillerød-Frederiksværk-Hundested. Etableringen af station, forplads, parkeringsanlæg, stibro mv. forudsætter udarbejdelse af en lokalplan.

Lokalplanen indgår i realiseringen af Helhedsplan Favrholt, som Hillerød Byråd godkendte i 2014. Lokalplanområdet omfatter rammeområde FH.T.1, der er udpeget til station og parkering, samt en mindre del af FH.C.1 og FH.C.2, som begge er udlagt til Centerområde. Stationen skal stå færdig ultimo 2023, så det sikres at den kan betjene Nyt Hospital Nordsjælland, og senest ved åbningen og ibrugtagning af Nyt Hospital Nordsjælland i 2024.

### Lokalplanforslagets indhold

Favrholt Station bygges på bar mark og under hensyntagen til at der på sigt vil komme en ny bydel og lægge sig op ad stationen. Der er i den overordnede disponering af arealet taget hensyn hertil, idet der bevidst er arbejdet med en markant grøn struktur af store træer der kan være med til at danne overgang mellem stationen og byen samt virke skalaformidlende.

Formålet med lokalplanen er:

- at sikre det planlægningsmæssige grundlag for at udlægge et område til station, pendlerparkeringsplads og en stibro
- At området udformes med en arkitektonisk kvalitet og robusthed
- At fastlægge bestemmelser om hvordan regnvand skal indgå synligt, rekreativt og naturligt i området
- at sikre tilgængelighed og god fremkommelighed for alle trafikanter.

Udviklingen af Favrholt Station startede længe før arkitekturpolitikken blev udarbejdet men der er i forbindelse med udarbejdelse af plangrundlaget lagt stor vægt på, at skabe en arkitektur der lever op til de visioner der er for god arkitektur i Hillerød Kommune. Projektet beskæftiger sig derfor med 5 af de 6 pejlemærker for god arkitektur. Dette kommer blandt andet til udtryk i forhold til materialitet og beplantning.

Da der er helt særlige funktionalitets og sikkerhedskrav på arealer ejet af Banedanmark og Lokaltog anvendes aptering, dvs. bænke, overdækninger og lignende, som de er foreskrevet i Lokaltog og Banedanmarks designmanualer, hvorfor der ikke er lavet bestemmelser for disse i lokalplanen.

Der er i lokalplanen desuden sat bestemmelser for områdets regnvandsbassin, så det sikres at det udformes med en rekreativt og sølignende karakter. Bassinet dimensioneres til at kunne holde en 30 årshændelse på arealet uden at give anledning til alvorlige gener.

Der er i lokalplanen fastlagt et vejforløb for tilkørselsvejen, så der skabes et delområde til byudvikling syd for parkeringspladsen. For delområdet til kommende byudvikling er der tale om en rammelokalplan, uden byggeret, da der ikke foreligger et egentligt projekt. Delområdet skal begrønnes indtil der udarbejdes en lokalplan for området.

Som belyst i startredegyrelsen etablerer DSB ikke længere toiletter på deres stationer, undtagen på endestationer og særlige knudepunktstationer. Der er i lokalplanen skabt mulighed for at etablere et offentligt toilet på et senere tidspunkt.

### Lokalplanens område

Det nye lokalplanområde måler ca. 5,6 ha, og omfatter matrikel 20d og dele af 26a, 26c (alle 3 ejet af Hillerød Kommune), samt dele af 21b (Hillerød Kraftvarme ApS), 30 (Naturstyrelsen), 37, 38 (begge Banedanmark), 1u

(Byudviklingsselskabet Favrholm A/S) og 7000d (Vejdirektoratet), alle Favrholm, Hillerød Jorder. Den sydlige del af lokalplanområdet, matrikel 21b, er omfattet af Lokalplan 202 (vedtaget i 1989) og er udlagt til offentlige formål (kraftvarmeværk). Nærværende lokalplan vil erstatte en del af lokalplan 202. Øvrige matrikler, altså matrikel 21b undtaget, er beliggende i landzone og overgår ved vedtagelse af lokalplanen til byzone.

#### Forhold til kommuneplanen

Lokalplanområdet er omfattet af kommuneplanramme, FH.T.1, til tekniske anlæg, offentlige formål, station og parkering, samt en mindre del af FH.C.1 og FH.C.2, som begge er udlagt til Centerområde, herunder etageboliger, kontorer, kulturelle og sociale formål, liberale erhverv, hotel- og konferencecenter, restauranter/caféer, offentlig og privat service samt andre ikke genegivende erhverv, som naturligt kan indpasses i området.

I forbindelse med lokalplanforslaget er kommuneplantillæg nr. 22 udarbejdet, da to af de nuværende rammer skal tilpasses. FH.T.1 skal mindskes, og FH.C.2 skal gøres tilsvarende større, da rammen FH.T.1 arealmæssigt ikke udnyttes fuldt ud. Dermed opnås tillige et mere regulært og bedre område til senere byudvikling til centerområdet, nærmest stationen, da rammen FH.C.2 bliver tilsvarende større. Det vurderes at det ikke er nødvendigt at gennemføre forudgående offentlighed, da der er tale om en mindre ændring i kommuneplanens rammedel, der ikke strider mod planens hovedprincipper.

#### Miljøvurdering

Lokalplanen fastlægger rammerne for arealanvendelse og for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der er omfattet af Miljøvurderingslovens bilag 2 nr. 10, infrastruktur, b og c.

Forvaltningen har gennemført en screening af lokalplanens indhold, jf. Miljøvurderingslovens § 3, stk.2 og bilag 2. Lokalplanen omfatter et mindre område på lokalt plan og en screening har vist, at planen ikke vurderes, at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

#### Begrundelse

Der forventes mindre miljømæssige påvirkninger i form af trafik til og fra stationen. Generelt vil en ny station ændre på de visuelle indtryk omkring selve stationsanlægget. Dette gælder også oplevelsen af belysningen af stationen, da perronerne være oplyst dele af døgnet. Ingen af de nævnte påvirkninger vurderes at være af en sådan omfang eller karakter at de kan medføre væsentlige miljømæssige påvirkninger. Der er ikke beskyttede naturtyper inden for selve lokalplanområdet, mens der heller ikke er fundet bilag 4 arter. Derfor vurderes projektet samlet set ikke at være VVM-pligtigt.

#### Høring

Lokalplanforslaget fremlægges efter vedtagelsen i offentlig høring. Der er her tale om et forslag til lokalplan, samt et kommuneplantillæg og høringsperioden fastsættes til 8 uger. Der holdes borgermøde i november.

### Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

### Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020

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

### Bilag

Kommuneplantillæg nr. 22

Lokalplan\_Favrholm\_Station\_22.09.2020

## Punkt 19: Landzonetilladelse til nyt enfamiliehus på Gøgevænget 7

20/4789

### Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget meddeler landzonetilladelse til opførsel af et nyt enfamiliehus med sammenbygget carport på ejendommen Gøgevænget 7, 3400 Hillerød.

### Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal beslutte, om der skal meddeles landzonetilladelse til opførsel af et nyt enfamiliehus med sammenbygget carport.

Ejendommen er beliggende i landzonen og er omfattet af kommuneplanrammeområde VB.L.1 - Vestbyen, Gøgevænget der fastsætter, at bebyggelse maksimalt må opføres i 1,5 etager, og anvendes til åben-lav boligbebyggelse. Derudover er ejendommen omfattet af skovbyggelinje, men er beliggende i 2. husrække fra Selskov, så det vurderes, at byggeriet ikke vil have en væsentlig indvirkning på skoven og indkigget hertil, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, stk. 3.

Det ansøgte kræver landzonetilladelse, jf. planlovens § 35, stk. 1.

#### Ansøgning

Oprindeligt blev der ansøgt om at opføre et enfamiliehus i tre etager, ansøgningen er efterfølgende ændret til et enfamiliehus i to etager med et boligareal på i alt 304 m<sup>2</sup>. Arealet er fordelt på 163 m<sup>2</sup> på øverste etage og 141 m<sup>2</sup> på nederste etage. Derudover opføres der carport og skur på i alt 69 m<sup>2</sup>, samt overdækkede arealer på i alt 98 m<sup>2</sup>. Bygningen ønskes udført med facader i rød-brune mursten, samt træ på udvalgte partier, som døre og skodder. Tag og dækforkanter ønskes beklædt med Tombak (messing legering) eller lignende.

Terrænet på ejendommen falder med ca. 7,5 m hen over grundens bredde på ca. 42,5 m. Ansøger har foreslået, at niveauplanet for det ansøgte er beliggende i kote 43.50. Det nuværende hus har gulvkote beliggende i kote 44.00. Bygningen vil fremstå i to etager fra vejen. Da bygningen er tilpasset terrænet, vil den fremstå i et plan ind mod den vestlige nabo. Der ønskes terrasser på begge beboelsesplan. Taget på carporten laves som et grøn tag, der ikke er til at træde på.

#### Naboorientering

Sagen har været sendt til de nærmeste naboer, Danmarks Naturfredningsforening (DN), Museum Nordsjælland samt Hillerød By Lokalråd, jf. planlovens § 35, stk. 4 og forvaltningslovens § 19. I den forbindelse er der indkommet bemærkninger til sagen. Følgende synspunkter er modtaget:

DN mener ikke, at ansøgningen overholder VB.L.1 for Gøgevænge-kvarteret, idet der er søgt om at bygge i mere end 1,5 etager. DN Hillerød mener derfor ikke, at byggeprojektet lever op til kommuneplanens rammebestemmelser.

Nabo mod vest på Gadevangsvej 52 mener, at det ansøgte byggeri vil give væsentlige indbliksgener hos dem. Særligt, hvis der etableres tagterrasse. Nabo ønsker, at bygningen sænkes således, at taget ligger i samme højde som terrænet/terrassens højde på Gadevangsvej 52. Derudover har naboen bemærkninger til funderingsforholdene på Gøgevænget 7. Grundet terrænspringet på ejendommen er naboen bekymret for, at en udgravning/fundering på Gøgevænget 7 vil påvirke deres ejendom. Naboen bemærkninger kan ses i sin fulde længde på vedhæftede bilag.

Efterfølgende har ansøger sendt deres kommentarer til de indkomne bemærkninger. Ansøgers bemærkninger til naboen indsigelser kan ses i vedhæftede bilag. Herunder fremgår hovedpunkterne.

Huset har to beboelsesplaner som i det eksisterende hus. Garagen som i dag ligger, som en selvstændig bygning, bliver i det fremtidige projekt, integreret i hovedbygningen, hvilket tilføjer flere positive kvaliteter til projektet i sin helhed. Der etableres ikke tagterrasse på ejendommen, hvorfor indbliksgener ikke bliver relevant. Tegningerne viser ikke tagterrasse eller nogen form for adgang dertil. Naboen beder om at nedsætte tagkoten med to meter, til kote 45.10. Tagkoten på det eksisterende hus ligger på 47.20, og det fremtidige projekt vil have en tagkote på 47.13. Derudover ligger Gøgevænget betydeligt lavere end Gadevangsvej. Ansøger mener, at de eksisterende forhold giver større reelle indbliksgener fra Gadevangsvej til Gøgevænget end omvendt. Ansøger har haft en landinspektør til at mærke huset af samt fået en geoteknisk rapport der viser relativt normale jordbundsforhold.

#### Forvaltningens vurdering

Det ansøgte vil erstatte eksisterende byggeri på ejendommen. Det eksisterende byggeri er i to etager, og følger terrænet, ligesom det ansøgte byggeri vil gøre.

Byggeriet overholder byggeretten, men opfylder ikke kommuneplanrammens bestemmelse om, at bebyggelse maksimalt må opføres i 1,5 etager. Forvaltningen vurderer, at projektet ikke vil adskille sig væsentligt fra den øvrige bebyggelse i området, idet flere andre ejendomme på Gøgevænget, er i to etager, grundet store terrænspring i området.

Forvaltningen har oplyst nabo og ansøger, at byggelovens § 12 fastsætter, at der skal træffes de foranstaltninger, der er nødvendig for at sikre omliggende grunde, bygninger og ledningsanlæg, når der funderes, udgraves eller ændres i terrænet. Det er ejer/bygherres ansvar, at der udføres disse foranstaltninger.

Det er forvaltningens vurdering, at der kan gives en landzonetilladelse til det ansøgte.

## **Retsgrundlag**

Planlovens § 35, stk.1.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen.

## **Bilag**

Bilag 1. Tegningsmateriale

Bilag 2. Nabos indsigelser

Bilag 3. Ansøgers svar på indsigelser

## Punkt 20: Lovliggørelse af terrasse på Nordre Jernbanevej 30

19/20893

### Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget meddeler byggetilladelse til lovliggørelse af hævet terrasse på følgende vilkår:

1. Den del af terrassen, som strækker sig længere mod vest end fundamentet fra det tidligere udhus skal reduceres i bredden, så den ligger min 2,5 meter fra skel.
2. Der skal før ibrugtagningstilladelsen kan gives, sendes dokumentation for at terrassen er reduceret i bredden, jf. vilkår nr. 1.

### Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal træffe beslutning om at meddele lovliggørende byggetilladelse til bevarelse af en hævet terrasse på ca. 85 m<sup>2</sup>.

Baggrund:

Ejerne af Nordre Jernbanevej 30 opførte sommer 2019 en ny terrasse, placeret oven på en eksisterende terrasse på ca. 20 m<sup>2</sup>, som lå ca. 0,90 meter fra skel mod Nordre Jernbanevej 28. Den nye terrasse blev ført helt til mur i skel mod nr. 28. Naboerne i nr. 28 henvendte sig til forvaltningen med anmodning om en lovliggørelse af terrassen, da de var bekymrede for stabiliteten af muren i skel og for indbliksgener, da man nu kunne kigge ind over muren til nr. 28 fra nr. 30.

Forvaltningen startede en lovliggørelsessag. Ejer oplyste, at de ikke vidste at terrassen krævede byggetilladelse, eller at den gamle terrasse var opført uden tilladelse. De foreslog at afbøde indbliksgenerne ved at forhøje muren og plante buske langs med muren. Forvaltningen meddelte i vinteren 2019/20 afslag på den ansøgte lovliggørelse, da ejer af nr. 28 ikke ønskede en hævet mur, og forvaltningen skønnede, at terrassen medførte indbliksgener til nr. 28. Samtidig oplyste forvaltningen ejerne, at man ville se positivt på en lovliggørelse af terrassen, hvis den del af terrassen, som ligger vest for carporten på naboejendommen nr. 28, enten blev:

- a) Opført i flere niveauer og nederste niveau i samme højde som reguleret terræn i nr. 28, eller
- b) Trukket 2,5 meter væk fra naboskel. Højden skulle godkendes ud fra en konkret vurdering, og det skulle sikres, at der ikke opstod væsentlige indbliksgener mellem de to ejendomme.

I den efterfølgende lovliggørelsessag anmodede ejeren om at tage hensyn til, at den gamle terrasse og betonfundamentet fra et gammelt udhus, gør det svært at placere den nye terrasse lavere end niveau for gl. terrasse og fundament, som ikke er fjernet. Derudover bør kommunen tage hensyn til, at der er indbliksgener i området, også den anden vej fra nr. 28 til nr. 30.

På baggrund af de nye oplysninger i sagen skrev forvaltningen, at kommunen ville kunne lovliggøre den hævede terrasse på vilkår af, at den del af terrassen, som strækker sig længere mod vest end fundamentet fra det tidligere udhus skal trækkes min. 2,5 meter væk fra skel, og at terrassen skal overholde det skrå højdegrænseplan. Der skulle ansøges om byggetilladelse og i den forbindelse indsendes målsatte plan- og snitte tegninger, udført af en landinspektør, der viser fundamentets placering i forhold til skel og carport i nr. 28 mv.

Ansøgning:

Der er ansøgt om bevarelse af den hævede terrasse med overdækning på 19 m<sup>2</sup>, samt udhus under terrassen på den del, som ligger nærmest naboejendommen nr. 32. Ejer vil fjerne den del af den hævede terrasse, som ligger nærmere skel end 2,50 meter fra den vestlige kant og ind til betonfundamentet, jf. landinspektørs tegninger. Se bilag 1.

Partshøring:

Ansøgningen har været sendt i partshøring hos ejerne af nr. 28, jf. forvaltningslovens § 19. Naboernes primære indsigelse går på, at terrassen er hævet op til 0,40 meter over den gamle terrasse, og at kommunen lader et gammelt betonfundament indgå til fastsættelse af terrassens højde, da man bør fastsætte højder ud fra naturligt terræn.

Ejers landinspektør oplyser hertil, at fordi terrassen er lagt oven på den gamle terrasse ligger den nye terrasse således op til 0,36 meter højere end den gamle terrasse. Til gengæld ligger den 1,60 meter længere væk fra skel end den gamle terrasse. I alt kommer terrassen til at ligge 2,50 meter fra skel, dér hvor terrænet er hævet. Se bilag 3.

Hertil har ejerne af nr. 28 oplyst at det netop er den forøgede højde på den nye terrasse, som er til gene for ejerne af nr. 28, og at der ikke på samme måde kan kigges ned på nr. 30 fra nr. 28. Ejerne af nr. 28 frygter at indbliksgenerne vil få



betydning for ejendommens værdi ved salg. Se bilag 2.

#### Plangrundlag

Ejendommen er ikke omfattet af en lokalplan, hvorfor det alene er Kommuneplanens rammeområde SB.C.31 og bestemmelserne i BR18, der er gældende for byggeri på ejendommen.

Det fremgår af bestemmelserne for rammeområde SB.C.31, at området må anvendes som blandet byområde til boligformål, offentlig og privat service, erhvervsformål, samt kulturelle og sociale formål. Den maksimale bebyggelsesprocent er 85, og det maksimale etageantal er 4.

#### Bygningsreglementet BR18

Kommunen skal foretage en helhedsvurdering, hvis der er forhold ved et byggeri, som ikke helt opfylder bestemmelserne om byggeretten i BR18. I denne sag er det usikkerheden om, der terrænreguleres mere end 0,30 meter indenfor skelbræmmen, som medfører at der skal helhedsvurderes.

#### Helhedsvurdering:

Der er tale om et større hævet opholdsareal på ca. 85 m<sup>2</sup> vest for boligen. Fra terrassens vestlige kant og 3,90 meter ind mod huset, vil terrassen fremover ligge 2,50 meter fra skel. Herfra og ind mod huset, hviler terrassen på et eksisterende fundament fra et gammelt udhus, som ligger 0,24 meter over terræn, se bilag 3.

Forvaltningen skønner, at området Nordre Jernbanevej 24 til 34B er præget af lange smalle parceller med villaer i 2 ½ etage, som alle ligger placeret mod vejen i ca. kote 35. Herfra falder terrænet jævnt mod vest til ca. kote 32. Generelt er der vest for husenes havefacader hævede- og bearbejdede opholdsarealer i en dybde på ca. 10-11 meter, Se bilag 4. Området er således præget af terrasseret terræn, og oprindeligt terræn er svært at fastsætte helt nøjagtigt, hvilket de to landinspektørers uenighed bekræfter. Se bilag 2 og 3.

Det er i området ikke et særsyn med hævede terrasser som primære opholdsarealer, vest for bygningerne, og det må derfor forventes, at der er et vist indkik mellem ejendommene i området. Der er således også indkik fra nr. 28 til nr. 30 fra en del af en hævet terrasse, tæt på bygningen i nr. 28.

Da terrænet er bearbejdet, kan forvaltningen ikke med sikkerhed konstatere, at terrassen overholder byggeretten, men terrassen vil, efter den ansøgte reduktion af bredden, overholder det skrå højdegrænseplan.

Forvaltningen skønner, at når terrassen reduceres som ansøgt, vil indbliksgenerne være reduceret i et omfang der svarer til, hvad man må forvente i området. Endvidere vil muren blive friholdt.

### Retsgrundlag

Byggelovens §§ 2 og 16 samt BR18 § 7, §§ 168-186 og §§ 187-188.

### Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020

Udvalget godkendte indstillingen.

### Bilag

Bilag 1 - Ansøgning om lovliggørelse

Bilag 2 - Nabos høringssvar

Bilag 3 - Ejers høringssvar

Bilag 4 - Fotos fra området ved Nordre Jernbanevej 30

# **Punkt 21: Carport med dispensation fra højden, Bombakken 15, 3320 Skævinge**

18/10608

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget meddeler tilladelse til, at der på ejendommen Bombakken 15 opføres en carport med skur placeret 0,97 m fra skel og med en maksimum overskridelse af det skrå højdegrænseplan på 0,74 m.

## **Sagsfremstilling**

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal beslutte, om der skal meddeles byggetilladelse til opførelse af carport med skur, der ikke overholder undtagelsesbestemmelserne beskrevet i BR18 § 181 og derfor skal helhedsvurderes.

### **Ansøgning**

Ejeren af Bombakken 15 ønsker at opføre carport med skur på i alt 45 m<sup>2</sup>. Overkørslen til ejendommen er forholdsvis smal og ansøger oplyser, at hvis der skal have plads til 2 biler på egen grund bliver de nødt til at lave en dobbeltcarport. Såfremt de kun laver en enkelt carport, der er placeret minimum 2,5 meter fra skel, vil der ikke være svingradius nok til at komme ind i carporten pga. bærende stolper samtidig med, at der skal holde en bil ved siden af.

### **Baggrund**

Ifølge lokalplanen skal tage udføres i tegl, skifer eller skifereternit eller materialer, der fremstår med samme karakter som disse. Tage skal udføres med en hældning mellem 20 og 45 grader.

Der blev i 2005 lavet en fortolkning af lokalplanen mellem Skævinge Kommune og byggefirmaet Bülow og Nielsen. I den forbindelse blev det blandt andet besluttet, at ejendommen Bombakken 15 og 17 må opføre integreret carport 1,5 meter fra skel.

Naboen Bombakken 17 har opført integreret carport 1,5 meter fra skel. Ansøger oplyser, at hvis de opfører carport 1,5 meter fra skel vil de ikke kunne køre ind i carporten, da maksimumbredden på overkørslen maksimalt kan blive omkring 3 meter pga skelenes placering og de ikke kan placere carporten langt nok væk fra vejskel til at kunne svinge rundt, da der også er en skovbyggelinje som skal overholdes.

Der foreligger en udvalgsbeslutning fra 13. juni 2006, hvor daværende udvalg vedtog, at forvaltningen skal have mulighed for at meddele dispensation til overskridelse af bygningsreglementets krav til højde i skel, da udvalget ønskede at fastholde lokalplanens krav til tagmateriale og taghældning. Denne dispensation hører i dag under helhedsvurdering.

Der er meddelt en del dispensationer af denne slags i lokalplanområdet.

### **Naboorientering**

Der har været foretaget flere høringer i forbindelse med flere forskellige forslag til udformninger.

Sagen har senest været sendt i nabohearing til de 2 nærmeste naboer Bombakken 13 og Bombakken 17 den 17. august 2020. I den forbindelse er der indkommet bemærkninger til sagen. Følgende bemærkninger er indkommet;

Bombakken 13 har ingen bemærkninger til projektet.

Bombakken 17 har indsendt bemærkninger som overordnet er følgende:

- Opførelsen af carporten vil give dem væsentlig ringere lysforhold
- Carporten kan betragtes som mindre sekundær bebyggelse, da den syner af at være integreret, og de mener derfor ikke den kan høre under undtagelsesreglerne om afstand til skel
- Der er meddelt tilladelse til opførelse af integreret carport indtil 1,5 meter fra skel, og de mener derfor ikke, at carporten må placeres tættere, da den syner af en integreret carport
- Det vil være vanskeligt for beboerne af Bombakken 15 at rense tagrender, og at der vil være risiko for store mængder sne i hæk
- Området ikke vil fremstå med en grøn natur som lokalplanen foreskriver.
- En carport så tæt på skel vil skade den eksisterende hæk
- Der er øget risiko for brandspredning.

Forvaltningens vurdering:

Hvis der ikke var bestemmelser om taghældninger i lokalplanen kunne ansøger placere en carport helt i skel med fladt tag og en højde på 2,5 meter og stadig overholde bygningsreglementet.

I dette tilfælde placeres carportens udhæng 0,45 meter fra skel med stigende højde fra 2,57 m (0,45 m fra skel) til 3,24 m (2,5 m fra skel), hvilket vurderes at give bedre forhold for den fælles hæk end hvis carporten var 2,5 meter i højden placeret helt ude i skel.

Derudover er det i 2006 besluttet, at man gerne vil dispensere fra højden, da det ønskes at fastholde tagmateriale og taghældning ift. lokalplanen.

Der er meddelt en del dispensationer i området til carporte/garager med en overskridelse op til 1 meter, og ansøger vil sørge for, at carporten bliver opført iht. gældende brandkrav.

På denne baggrund vurderer forvaltningen, at der vil kunne meddeles tilladelse til den ansøgte carport med skur med en højdeoverskridelse på maksimum 74 cm.

## **Retsgrundlag**

BR18 §§ 181 stk. 1 og 187.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen.

## **Bilag**

Facader med overskridelse og nabobebyggelse

Plantegning venderadius.pdf

## Punkt 22: Proces - kvalitative interviews om byggerier

20/15078

### Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at godkende proces for gennemførelsen af kvalitative interviews om byggerier.

### Sagsfremstilling

Sagen forelægges Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget til godkendelse af proces og tidsplan.

I budgetteksten for budget 2020 står, ”Vi udvikler og overvejer hele tiden vores service og samarbejde med virksomheder i vores kommune, og vi beder forvaltningen udføre en kvalitativ interviewundersøgelse af samarbejdet med udvalgte udviklere om lokalplaner og byggesager. Hensigten er at udvikle samarbejdet, smidiggøre processer, og præcisere kommunikation om, hvordan man som udvikler bedst muligt kan bidrage til at fremme sin plan- eller byggesag”.

I de fleste tilfælde er det en årelang proces fra den første dialog om ansøgning af lokalplan til der foreligger en endelig byggetilladelse. Der er derfor behov for at afgrænse dialogen til nogle delprocesser i forløbet. Forvaltningen foreslår derfor, at de kvalitative interviews afgrænses til nedenstående dele af processen:

- Forhåndsdialog inden ansøgning af lokalplan
- Startredegørelse – herunder politisk behandling og borgermøde
- Udarbejdelse af lokalplanforslag og offentlig høring
- Forhåndsdialog inden ansøgning af byggetilladelse
- Dialogen i behandlingen af byggetilladelsen

Forvaltningen vil gennemføre 3 interview med lokale og udenbys udviklere, som har gennemført projekter inden for de sidste par år.

Spørgerammen for interviewene vil have fokus på samarbejdet mellem udvikler og kommunen med henblik på at smidiggøre processer og præcisere kommunikationen i forbindelse med lokalplan- og byggesagsprocesser.

Tidsplan for processen:

|                 |                                                                                  |
|-----------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Oktober         | Politisk godkendelse af proces og tidsplan                                       |
| Oktober         | Udarbejdelse af spørgeramme – kontakt til udviklere mm.                          |
| November        | Gennemførelse af interviews                                                      |
| December        | Behandling af resultaterne af de gennemførte interviews – og videre bearbejdning |
| Februar<br>2021 | Fremlæggelse af resultater for politisk udvalg.                                  |

### Øvrige tiltag

Der er udarbejdet et arkitekturscreeningsværktøj og vejledninger om dette ligger på Hillerød Kommunes hjemmeside. Herudover er der udarbejdet en Bygherrevejledning om hvordan man starter en lokalplanproces samt en vejledning ’Til dig der bygger og investerer i vores fælles by’. Der kan ligeledes findes generelle vejledninger om lokalplaner og byggesager på hjemmesiden.

Herudover er der etableret mulighed for borgere at booke møder med en byggesagsbehandler og afholde møder på Teams.

Borgerdialog, miljøforhold og det mere dybdegående arbejde med arkitektur har medført længere processer på lokalplaner og byggeprojekter. Forvaltningen regner med at en lokalplan i gennemsnit tager 17 måneder - tidligere tog det i gennemsnit et år.

### Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte indstillingen.

## Punkt 23: Borgerinvitation til høringer

20/14304

### Indstilling

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

Direktionen indstiller til økonomiudvalget, at lade en abonnementsløsning bliver en del af kravspecifikaktionen for ny hjemmeside.

### Sagsfremstilling

Socialdemokratiet spurgte på møde i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget i juni til mulighederne for borgere at tilmelde med sin adresse og på den måde blive adviseret om borgerhøringer i/vedr. ens lokalområde. Sagen sendes til orientering i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget og beslutning i økonomiudvalget.

Hillerød Kommune skal inden for det næste år udvikle og lancere en ny version af kommunens hjemmeside [www.hillerod.dk](http://www.hillerod.dk), idet kontrakten med kommunens nuværende webleverandør udløber.

I kravsspecifikationen for den nye hjemmeside vil blive medtaget et krav om en funktionalitet, som gør det muligt at abonnere på nyheder, der bliver postet på hjemmesiden (denne liste af nyheder: <https://www.hillerod.dk/kommunen/nyheder-fra-hilleroed-kommune/>).

Man skal som bruger af hjemmesiden selv kunne til- og afmelde sig listen, og hvis det er muligt, selv kunne bestemme, hvor ofte man vil have nyheder tilsendt (hver dag, hver uge, hver måned). Denne abonnementsfunktionalitet er som bekendt ikke på [hillerod.dk](http://hillerod.dk) i dag.

Forvaltningen har bedt Hillerød Kommunes leverandør om et løsningsforslag på den nuværende hjemmeside. Leverandøren er kommet med et groft estimat på 60.000 kr. Derfor anbefaler forvaltningen at vente med at få implementeret abonnementsfunktionaliteten, til Hillerød Kommune skal have en ny hjemmeside.

Alle borgere har mulighed for at tilmelde sig advisering om lokalplaner, kommuneplan og planstrategi via Plandata.dk. Her vil tilmeldte borgere få besked om samtlige planer, der udarbejdes i hele kommunen.

Hillerød Kommune sender altid brev til alle berørte grundejere og lejere via e-boks ved høring i forbindelse med startredegørelser, høringer og ved vedtagelse af endelige lokalplaner. Herudover får lokalrådet i det pågældende lokalområde besked.

Det er dog kun et lovkrav at sende brev, når lokalplanen sendes i høring samt når den vedtages.

Når en lokalplan sendes i høring skal følgende høres skriftligt: ejerne af de ejendomme, der er omfattet af forslaget, og lejerne i og brugerne af disse ejendomme, ejerne af ejendomme uden for forslagets gyldighedsområde og lejerne i og brugerne af sådanne ejendomme i den udstrækning, hvor forslaget efter kommunalbestyrelsens skøn har væsentlig betydning for dem.

Når lokalplanen vedtages endeligt skal følgende have besked skriftligt: ejere af ejendomme, der er omfattet af planen, og dem, der har sendt høringssvar.

Hillerød Kommune benytter Facebook til at oprette begivenheder, fx borgermøder. Kommunens Facebookside bruges ikke til at diskutere politik. I Hillerød Kommune har vi haft gode erfaringer med at holde en god tone på vores sider, blandt andet fordi Hillerød Kommune er selektive med, hvordan kommunen bruger sociale medier.

### Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

### Økonomi

Etablering af abonnementsløsning koster ca. 60.000 kr. Abonnementsløsningen forventes indeholdt i den samlede løsning ved genudbud.

### Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Udvalget anbefaler økonomiudvalget at lade en abonnementsløsning bliver en del af kravspecifikationen for en ny hjemmeside.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

## **Punkt 24: Mødeplan 2021 - Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget**

20/9011

### **Indstilling**

Direktionen indstiller at, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender udvalgets mødekalender for 2021, herunder mødetidspunktet onsdag kl. 08.30.

### **Sagsfremstilling**

De stående udvalg skal godkende mødeplan 2021 for deres eget udvalgs vedkommende.

Det tilstræbes, at de stående udvalgsmøder gennemføres 2 uger før økonomiudvalgsmødet, og at økonomiudvalgsmøderne holdes 1 uge før byrådets møde, hvor det er muligt i forhold til ferier og helligdage.

Udkastet indeholder forslag om to mødefri måneder for udvalget, i januar og september.

Baggrunden er, at:

- der ofte er færre sager på udvalgenes møder i januar end i øvrige måneder
- december er en kort arbejds måned, hvilket gør at dagsordenspunkter til januar-mødet skal være klar samtidig med, at udvalgene holder deres møder i december
- det giver forvaltning og politikere mulighed for at fokusere fuldt ud på budgetlægning og budgetforhandlinger i september måned
- forvaltningen ikke skal udarbejde dagsordenspunkter samtidig med budgetforberedelserne
- det forventes, at færre mødemåneder vil give mulighed for bedre forberedte beslutningsforløb.

For enkelte sager kan det betyde, at sagsbehandlingstiden bliver længere. Der vil undtagelsesvist være mulighed for at holde ekstraordinære udvalgsmøder, hvis det bliver nødvendigt.

Forvaltningen foreslår, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets møder holdes onsdag med start kl. 08.30.

Møderne ligger på følgende datoer:

Den 3. februar 2021

Den 3. marts 2021

Den 7. april 2021

Den 5. maj 2021

Den 2. juni 2021

Den 11. august 2021

Den 6. oktober 2021

Den 3. november 2021

Den 1. december 2021

Udkast til Mødeplan 2021 vedhæftes som bilag.

### **Retsgrundlag**

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

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget godkendte mødeplanen med tilføjelse af møder i januar og september.

### **Bilag**

Mødekalender 2021



## **Punkt 25: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen**

17/400

### **Indstilling**

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

### **Sagsfremstilling**

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

### **Retsgrundlag**

Ikke relevant for sagen.

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 07-10-2020**

Udvalget tog orienteringen til efterretning.