

REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 10-11-2022

Mødedato	Torsdag d. 10. november 2022 kl. 08:00
Mødested	Byrådssalen
Mødedeltagere	Dan Riise, Thomas Brücker, Janne Lunding Olsen, Tue Tortzen, Lars Ole Skovgaard Larsen, Nikolaj Frank Natarak Frederiksen, Christoffer Lorenzen

Indholdsfortegnelse

Dialog om sagsfremstillinger.....	3
Markedspladsen - Slangstrupgade 5 - dispensation fra krav om 2,5m tilbagetrækning af gavl på pent	5
Ny bygning med 8 boliger i fire etager på Bakkegade 32.....	7
Bydelsforbindelse over Hillerød Station - godkendelse af proces for rådgiverudbud.....	10
Hillerødmotorvejens forlængelse - samkørselspladser.....	13
Økonomiopfølgning for busdrift - corona-effekt og stigende priser.....	15
Evaluerings af cykelgade Helsingørsgade og Østergade.....	18
Hanebjerg Skyttecenter - igangsættelse af lokalplan mv.....	21
Lokalplan 465 for Favrhøj og kommuneplantillæg 5 - forslag til offentlig fremlæggelse.....	23
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	27
Digital godkendelse af referat.....	28

Punkt 1: Dialog om sagsfremstillinger

22/14568

Indstilling

Direktionen indstiller, at udvalget sammen med kommunaldirektøren, fagdirektøren og sekretariatschefen drøfter eventuelle ønsker til ændringer i sagsfremstillinger, som kan lette udvalgets arbejde.

Sagsfremstilling

Formålet er at lytte til udvalgsmedlemmernes synspunkter for at kunne lave en samlet vurdering af, om der med fordel kan laves tilpasninger af sagsfremstillingerne til udvalgenes møder.

Der er fra tid til anden blevet rejst spørgsmål til sagsfremstillingernes længde, kompleksitet, anvendelse af fagtermer og forkortelser, brug af bilagsmateriale etc. Senest blev emnet drøftet på mødet i udvalgsformandskredsen i august 2022.

På baggrund heraf deltager kommunaldirektøren og sekretariatschefen på møder i de enkelte udvalg i november-december 2022 for at have en dialog med udvalgene om sagsfremstillingerne.

Som oplæg til dialogen vil forvaltningen redegøre for de nuværende metoder og retningslinjer for sagsfremstillingerne, herunder de formelle rammer og formål, forvaltningen har med sagsfremstillingerne.

Andre spørgsmål om udvalgenes og byrådets arbejde kan naturligvis også indgå i drøftelsen.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 08-11-2022

Udvalget drøftede sagen.

Fraværende: Mads Emil Munk Hansen (F).

Beslutning i Idræt og Sundhedsudvalget den 08-11-2022

Udvalget drøftede sagen.

Afbud: Jamil Nofal Cheheibar (UP)

Beslutning i Kultur og Fritidsudvalget den 09-11-2022

Udvalget drøftede sagen.

Afbud: Thomas Elong (V), Jamil Nofal Cheheibar (UP)

Stedfortræder: Dan Riise (V)

Beslutning i Omsorg og Livskraftsudvalget den 09-11-2022

Udvalget drøftede sagen.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget drøftede sagen.

Punkt 2: Markedspladsen - Slangstrupgade 5 - dispensation fra krav om 2,5m tilbagetrækning af gavl på penthouse etagen

22/14060

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender dispensation fra Lokalplanens krav om 2,5m tilbagetrækning af penthouseetagens gavl i østlige ende af bygning 2.

Sagsfremstilling

I henhold til Lokalplan 433, § 8.4 står:

- i byggefelterne 1 og 2 skal 5. etages facadelinje mod omkringliggende veje og mod gavle tilbagerykkes min 2,5m fra 4. etages facadelinje.*

Byggeriet er påbegyndt, og bygherre er først sent i byggeprocessen blevet opmærksom på, at byggeriet ikke er projekteret korrekt og dermed ikke er udført med tilbagetrækning af penthouseetagen mod den østlige gavl af bygning 2. De resterende gavle er udført med korrekt tilbagetrækning.

Da byggeriet er godt i gang, vil det være indgribende for bygningens konstruktion mm. at rette op på forholdet, og bygherre har derfor ansøgt om dispensation, således at den østlige gavl på penthouseetagen kan udføres uden tilbagetrækning, samt at gavlen opmures sammen med den øvrige gavl af bygning 2. Vedhæftet er bilag B, der dels viser gavlen opmuret uden tilbagetrækning og dels med tilbagetrækket penthouse som krævet i Lokalplanen.

Da ændringen kræver dispensation har sagen været sendt i naboorientering til ejendommene Slotsgade 45, 47 og 49.

Vi har modtaget en indsigelse fra ejer af Slotsgade 49 der skriver følgende:

Vi kan under ingen omstændigheder acceptere at der dispenseres på 5 etages udformning. Byggeriet er i den grad over dimensioneret til grundstørrelsen og alt lys er taget væk fra nr. 49.

Det er forvaltningens vurdering, at det er begrænset, hvordan den manglende tilbagetrækning på 2,5m vil medføre af gener for ejendommen Slotsgade 49. Slotsgade 49 ligger placeret lidt nordligere end endegavlen af bygning 2 (se bilag A) og her vil uanset en tilbagetrækket gavl være indkig til gavlen på bygning 3 der er i 5 fulde etager.

Forvaltningen kan i denne sag anbefale en dispensation, idet det vurderes, at den ansøgte dispensation samlet set er begrænset, eftersom det alene er bygning 2, der ikke overholder lokalplanens krav om tilbagetrækning. Hertil kommer, at forvaltningen ikke vurderer, at dispensationen vil være præcedensskabende, ligesom det er indgået i sagens vurdering, at et krav om tilbagerykning af gavlen vil betyde en større omdisponering af både bygningens konstruktion og indretning.

Retsgrundlag

Lokalplan 433.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Bilag A - situationsplan(1)

Bilag B illustrationer med og uden tilbagetrækning

Punkt 3: Ny bygning med 8 boliger i fire etager på Bakkegade 32

22/11742

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget:

1. drøfter ansøgningen om opførelse af en ny bygning med 8 boliger på Bakkegade 32
2. beslutter, om Arkitekturrådet udtale sig til ansøgningsmaterialet.

Sagsfremstilling

Vestkystens Tegnestue har på vegne af ejer United Ejendomme ApS, ansøgt om at få principiel tilladelse til at opføre en rødmuret bygning i 4 etager. Der vil komme 8 boliger, med altaner og et elevatortårn mod syd. Den 4. etage er trukket ca. 1,5 meter væk fra bygningens facadelinje mod Bakkegade, så bygningen her vil fremstå i tre etager. Den 4. etage er zinkinddækket med lodretstående false på siden mod Bakkegade. Vinduerne er hvide opsprossede vinduer. De to eksisterende bygninger bliver revet ned.

Bygningen bliver på 597 m², og indeholder hhv. 3 3-værelses lejligheder, 4 2-værelses lejligheder og 1 1-værelses lejlighed. Udnyttelsesgraden bliver 69. På arealet mellem fortov og bygningens facade er der skitseret bænke og højbede.

Plangrundlag

Ejendommen ligger indenfor Rammområde SB.C.35, jf. Kommuneplan 2021. Her er der angivet mulighed for 4 etager, og en bebyggelsesprocent på 85.

Ejendommen er omfattet af Byplanvedtægt nr. 5, Et område for "Bakkegadekvarteret" fra 1960. Der er i ansøgningen redegjort for at byggeriet overholder byplanvedtægtens bestemmelser, herunder højder, etageantal, udnyttelsesgrad, udeopholdsarealer, p-pladser mv. Se Bilag 1 og 3.

Derudover er ejendommen omfattet af Lokalplan 322, Facader og skilte. Det fremgår af Lokalplanens § 4.1.3, at nye facader skal respektere de omgivende bygningers udtryk med hensyn til facadehøjde, facadelinjens beliggenhed, højde på stueetage og øvre etager, materialevalg, farvesætning, opdeling af facaden, herunder gesimser/facadelængden, hjørneafslutning, formater på vinduer, vinduer og evt. porte.

Matrikulære forhold

Det er en del af projektet, at naboejendommen Langesvej 21 bliver lagt sammen med Bakkegade 32. United Ejendomme ApS (UE) ejer begge ejendomme. Der er indgået betinget købsaftale mellem UE og ejerforeningen for naboejendommen Bakkegade 30, om arealoverførsel af et ubebygget areal på 9 m² fra nr. 30 til nr. 32 for at undgå, at der kommer en ubebygget sprække mellem de to bygninger.

Vejadgang og parkering

Der ønskes etableret en ny, fælles adgang fra Langesvej for både Bakkegade 32 og Langesvej 21. Vejmyndigheden har godkendt dette. Der bliver etableret 12 parkeringspladser på ejendommen, hvoraf én er en handicap-plads. Derudover er der afsat areal til cykelparkering.

Affald

Hillerød Forsyning har godkendt affaldsløsningen, forudsat at Hillerød Kommunes Regulativ for Husholdningsaffald bliver overholdt. Vejmyndigheden har godkendt at renovationsbiler ved afhentning af affald, holder på Langesvej, som bliver den nye adgang til både Langesvej 21 og Bakkegade 32.

Partshøring

Ansøgningen har været sendt i partshøring hos omkringboende da der sker en forøgelse af etageantallet i forhold til den nuværende bygning på Bakkegade 32, som i dag er i én etage. Ejendommen i området er opført i hhv. 2, 2,5 og 3 etager. Derved adskiller byggeriet sig fra øvrigt byggeri i området, og forvaltningen har skønnet at ændringen kan have væsentlig interesse for omkringboende.

Der er indkommet 5 høringssvar fra ejerne af Bakkegade 33, 1. tv og th, Langesvej 20 og Bakkegade 30, 2. tv. samt fra Ejerforeningen Bakkegade 29. Følgende synspunkter indkom:

- Byggeriet falder ikke ind i Bakkegade, som er en af Hillerøds ældste gader med gamle huse.
- Der bør være saddeltag på bygningen, ikke zinktag på øverste etage, da alle andre bygninger i gaden har saddeltag.
- Bygningen er for høj, da andre bygninger i gaden er maks. 3 etager. Der bør skeles til kommunens arkitekturpolitik, og det bør sikres, at nybyggeri passes ind i helheden. Der bør kun gives tilladelse, hvis bygningen opføres i samme højde, som de to omkringliggende ejendomme.
- Lysindfaldet i bygningen overfor bliver markant dårligere, hvis bygningen bliver højere end det eksisterende byggeri på Bakkegade. Genboerne kommer til at ligge i skygge store dele af dagen.
- Genboer mister udsigt og herlighed og de vil opleve indbliksgener fra det nye byggeri.
- Parkeringsforholdene i området er allerede utilfredsstillende, og dette vil blive forværret.
- Bygningen er højere end begge de bygninger den skal ligge i mellem, som er på 2 og 2 ½ etage.
- Der bør kun gives tilladelse, hvis den opføres i samme højde som de to omkringliggende ejendommen i to etager.
- Vinduerne passer ikke til resten af gaden, hvor vinduerne er dannebrogsvinduer.
- Byggeriet vil medføre at vinduerne i gavlen på Bakkegade 30, 2. tv skal tilmures.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at det ansøgte er i overensstemmelse med Byplanvedtægt nr. 5 og kommuneplan 2021. Byplanvedtægten muliggør byggeri i 4 etager, og da de bebyggelsesregulerende bestemmelser i byplanvedtægten er overholdt fsva. højde- og afstandsforhold, kan forvaltningen ikke lægge vægt på indsigelser vedrørende bygningshøjde, lysindfald og indbliksgener. Der etableres endvidere de nødvendige parkeringspladser på ejendommen, og udsigts- samt herlighedsforhold er ikke forhold, der er reguleret i bygge- og planloven. Endelig er tilmuring af vinduerne i gavlen i Bakkegade 30, 2. tv et privatretligt anliggende mellem ejer af ejerlejligheden og Ejerforeningen Bakkegade 30.

I forhold til Lokalplan 322, § 4.1.3, anbefaler forvaltningen, at der i forbindelse med sagsbehandlingen stilles krav om følgende bearbejdning af projektet:

- Der skal ske en facadebearbejdning af bygningens stueetage, så denne bliver mere detaljeret i sit udtryk. Fx farveskift, recesser eller spring i murværket rundt om vindues- og døråbninger, som man finder det på nabobygningerne og andre bygninger i gaden. Vilåret skal sikre, at den 21 meter lange bygning får et varieret udtryk, og en menneskelig skala, så den bidrager positivt til oplevelsen af bygningen i gadeniveau.
- Arealet mellem fortov og den tilbagetrukne facade skal indrettes som bed i hele bygningens længde, og skal tilplantes med robuste arter, tilpasset forholdene. Vilåret skal sikre at der kommer en arkitektonisk bearbejdet overgang mellem bygning og terræn, hvor indkik mellem boliger i stueetage og vej bliver reduceret.
- Yderdøre mod Bakkegade skal være indadgående, for at undgå at arealerne udenfor stueetage og tagetage bliver anvendt.

I den vestlige del af Bakkegade ligger de gamle, sammenbyggede købstadshuse, der udgør kulturværdier, som kommunen ønsker at værne om, jf. Arkitekturpolitikken. Den ansøgte bygning ligger dog 120 meter fra købstadshusene, på samme side af gaden, og man oplever derfor ikke den ansøgte bygning i umiddelbar tilknytning til de bevaringsværdige huse.

Dog skønner forvaltningen at den nye bygning ud fra en visuel oplevelse af ejendommen og det omgivende byggeri vil adskille sig fra gadens øvrige byggeri, som er i 2 ½ etage omkring ejendommen.

Arkitekturpolitikken skal sikre, at arkitektoniske kvaliteter videreføres fra lokalplanlægningen til udformningen af det endelige byggeprojekt. Da det ansøgte byggeri overholder byplanvedtægt, bygningsreglement og med den foreslåede bearbejdning Lokalplan 322, Facader og skilte, kan forvaltningen i henhold til byggelovens bestemmelser ikke nægte at meddele en byggetilladelse.

Retsgrundlag

Lokalplan 322 og Byplanvedtægt nr. 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget drøftede sagen jf. indstillingens punkt 1. Udvalget ønsker ikke, at der arbejdes videre med det indsendte projekt på baggrund af naboindsigelser, og udvalget synes, der ikke er taget tilstrækkeligt pejling af arkitekturpolitikken. Forvaltningen går i dialog med udvikler om en lavere bygning med sadeltag og som passer bedre ind i området.

Udvalget besluttede vedr. indstillingen punkt 2, at arkitekturrådet ikke udtaler sig på det eksisterende grundlag.

Bilag

Bilag 1 - Ansøgningsmateriale - Bakkegade 32

Bilag 2 - Fem indsigelser, Museets svar og ansøgers bemærkninger til indsigelserne

Bilag 3 - Bebyggelsesregulerende bestemmelser i Byplanvedtægt nr. 5

Punkt 4: Bydelsforbindelse over Hillerød Station - godkendelse af proces for rådgiverudbud

11/34060

Indstilling

Direktionen indstiller at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender Banedanmarks proces for rådgiverudbud til Programfase II og projektering.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Infrastrukturaftalen, som blev indgået af regeringen og en række politiske partier i sommeren 2021, blev der afsat 333 mio. kr. til en ombygning af Hillerød Station 2022-2026. Ombygningen vil binde lokalbanens spor sammen på Hillerød Station, så passagerer fra hele Nordsjælland kan komme direkte til Favrholm og Nyt Hospital Nordsjælland - uden skift. Dermed opnås en god kollektiv trafikbetjening af det kommende hospital, og der sker en styrkelse af den kollektive trafik i Nordsjælland med udgangspunkt i Nordsjællands mest trafikerede station. Da lokalbanens spor bliver forbundet på Hillerød Station betyder det også, at passagerer ikke længere kan krydse S-togsperronerne og stationsbygningen/byen i niveau, og derfor indbefatter ombygningen en ny gangbro med elevator over stationen til en værdi af ca. 55 millioner kr.

I forbindelse med budgetaftale 2022 – 2026 besluttede følgende:

”Hillerød Station bygges om 2022-2026 for at binde lokalbanens spor sammen, så passagerer fra hele Nordsjælland kan komme direkte til Favrholm Station og Nyt Hospital Nordsjælland – uden skift.

Vi ønsker en egentlig bydelsforbindelse over Hillerød Station for at fremme mulighederne for de lette trafikanter, sikre borgerne bedre adgang til stationen og bedre muligheder for at krydse mellem bymidte og det østlige Hillerød. En kombineret cykel- og gangbro er beregnet til at koste 75 mio. kr. mere end det beløb, staten har bevilliget til gangbroen i infrastrukturaftalen.

Som minimum kommer der en ny gangbro med elevator, men det vil være langt bedre med en cykelforbindelse, som vil få flere til at tage cykel til og fra tog eller bus. Attraktive forhold for cyklister øger antallet af cykelture, og reducerer trængsel på vejene, reducerer klimabelastningen og fremmer sundhed.

Vi er nødt til at være flere om at skabe denne oplagte bydelsforbindelse, og hvis staten, regionen og fonde bidrager til projektet, så vil Hillerød Kommune også bidrage med en andel. Bydelsforbindelsen bør skabes sammen med ombygningen af Hillerød Station, og det kræver, at der findes midler senest 2. halvår 2023.”

Banedanmark er gået i gang

Ombygningen af Hillerød Station forventes færdig ultimo 2026 med gennemført projektering, udbud og anlæg i 2022-2026. Skal projektet løftes med cykelbro som supplement til gangbroen, har det hidtil krævet, at der findes midler inden 2. halvår 2023. Denne dato er imidlertid blevet fremrykket af Banedanmark på grund af udfordringer med leverancer og entreprenørydelser med sigte på at holde den overordnede tidsplan i projektet.

Forvaltningen har løbende haft kontakt med Banedanmark, senest den 4. oktober 2022, i forbindelse med deres programfase II og detailprojektering og fremhævet, at baggrunden for den politiske proces i Hillerød Kommune har været

Banedanmarks oprindelige tidsplan, inden for hvilken 2. halvår 2023 var skæringsdatoen for, hvornår kommunen skulle meddele sin eventuelle medfinansiering. Med det afsæt har Banedanmark nu skitseret en tidsplan der kan imødekomme kommunens aktuelle arbejde med at rejse ekstern finansiering.

Banedanmark er pt. ved at udarbejde rådgiveraftale som skal udbydes omkring 1. dec. 2022. Udgangspunktet er udbud med kombineret cykel- og gangbro med option på gangbro, således de kan nå at "sadle om" medio 2023, såfremt der ikke findes finansiering til cykelstiforbindelsen, og stadig nå udførelse i 2026. Banedanmark forventer at have fundet rådgiver i marts måned 2023.

I forbindelse med Banedanmarks rådgiveraftale er der tre beslutningsdatoer er tage stilling til:

1. Den 25. november 2022: Kommunal godkendelse af Banedanmark-proces for udbud af rådgiveraftale
2. Den 24. februar 2023: Kommunal godkendelse for dækning af foreløbige projekteringsomkostninger og proces på skønsmæssigt 0,7 mio. kr. frem til den 26. maj 2023
3. Den 26. maj 2023: Kommunal dækning af omkostninger til omprojektering på skønsmæssigt 0,5 mio. kr.

Således skal Hillerød Kommune inden den 25. november i år meddele Banedanmark at man godkender deres udbudsproces for rådgiveraftale. Der er ingen kommunale udgifter forbundet med dette arbejde og således kan kommunen omkostningsfrit arbejde videre med at rejse midler til cykelstiforbindelsen indtil den 24. februar 2023. Er den 24. februar 2023 ikke tidsnok, har kommunens en sidste mulighed for at kunne meddele finansiering den 26. maj 2023. Dette medfører dog en kommunal udgift til foreløbig projektering og proces på skønsmæssigt 0,7 mio. kr., som dækning for Banedanmarks omkostninger i periode frem til den 26. maj 2023. Såfremt Hillerød Kommune fravælger cykelstiforbindelsen den 26. maj 2023 tillægges dertil en kommunal udgift til omprojektering på skønsmæssigt 0,5 mio. kr.

Sådan beløber de kommunale udgifter for dækning af Banedanmarks omkostninger til foreløbig projektering og proces sig potentielt til i alt 1,2 mio. kr., som giver Hillerød Kommune et halvt år til at rejse midler til cykelstiforbindelsen. Beløbene er ikke bindende og vil blive konkretiseret og forelagt Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget inden den 24. februar og 26. maj 2023 inden der fra kommunens side træffes beslutning om man skal fortsætte eller ej.

Såfremt man politisk accepterer beløbene den 24. februar og 26. maj 2023 vil forvaltningen her peger på at dække omkostninger for 1,2 mio. kr. på anlægskonto Fremkommelig og mobilitet XA-0000022345, idet denne pulje dækker alle trafikarter og fordi projektet flytter folk fra bil til kollektiv trafik og cykel, som bidrager til at reducere trængsel og klimaaftrykket for transporten. På anlægskontoen er der meddelt anlægsbevilling på ca. 22 mio. kr., hvoraf der er brugt midler for ca. 10 mio. kr., planlagt opgaver for ca. 7 mio. kr., mens ca. 5 mio. kr. endnu ikke er disponeret.

Selve anlægsøkonomien for broforbindelsen bliver revideret frem mod den 26. maj 2023. Banedanmark vil varetage projektering og udførelse såfremt Hillerød Kommune kan rejse midler til den kombineret cykel- og gangbro.

Finansieringsmuligheder til cykelstiforbindelsen

I maj besluttede Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at Hillerød Kommune skulle ansøge DSB 35 mio. kr. fra pulje til mere trygge, attraktive og grønne stationer under Infrastrukturplan 2035, med henblik på at rejse øvrige midler på 40 mio. kr.

Efter planen skulle DSB have første møde med forligskredsen medio oktober og forventede at have en endelig afklaring omkring hvilke projekter, der får tildelt midler omkring årsskiftet. Denne dato bliver formodentligt rykket som følge af folketingsvalget.

Forvaltningen arbejder aktuelt på at komme i dialog med fonde i håb om at finde medfinansiering af den vej. Dertil har borgmesteren rettet henvendelse til regionrådsformanden med henblik på et møde, hvor kommunen kan få lejlighed til at adressere de regionale perspektiver med at supplere den planlagte gangbro med cykelsti og via blandt andet regionens mellemkomst, kan blive en del af den samlede stationsombygning.

Retsgrundlag

Kommunestyrelsesloven § 40, stk. 2.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser på nuværende tidspunkt.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Punkt 5: Hillerødmotorvejens forlængelse - samkørselspladser

22/8253

Indstilling

Direktionen indstiller at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget meddeler Vejdirektoratet, at Hillerød Kommune:

1. ønsker de planlagte samkørselspladser udvidet fra hhv. 20 og 30 til 40 p-pladser
2. ikke ser behov for at anlægge samkørselspladserne med krav om busholderpladser til fjernbusser idet disse i dag benytter busterminalen, hvor der er adgang til anden kollektiv trafik samt på- og afsætningspladser/korttidsparkering for biler
3. anlægger samkørselspladserne med trækrør til elkabler, så der senere – hvis der skulle være kommerciel interesse – kan opsættes ladestandere til elbiler.

Sagsfremstilling

Vejdirektoratet forlænger motorvejen mellem Allerød og Hillerød på den del der i dag er motortrafikvej. Projektet, som forventes at stå færdig i 2027, indgår i den politiske aftale ”Infrastrukturplan 2035”, og blev vedtaget ved en ny anlægslov i maj 2022.

Der er i projektet planlagt tre samkørselspladser, heraf to i Hillerød Kommune, der begge er placeret i forbindelse med tilslutning og vest for motorvejen af hensyn til bebyggelse og trafikintensitet på den skærende vej øst for motorvejen. De to samkørselspladser i Hillerød Kommuner er placeret ved afkørsel Hillerød Ø på Roskildevej og Hillerød C på Herredsvejen, begge 200 m vest for motorvejsramperne (se evt. bilag). Der er planlagt 20 p-pladser på Roskildevej og 30 p-pladser på Herredsvejen.

Placeringerne er valgt lidt væk fra motorvejens rampekryds for at undgå konflikt med helleanlæg og svingspor på den skærende vej til/fra motorvejen. Samtidig skal ligeudkørende trafikanter fra rampekrydset kunne nå at observere svingende trafikanter til samkørselspladsen.

Hver samkørselsplads er planlagt med afvanding til kommunens afvandingssystem og der føres strøm frem til belysning. Pladserne overdrages efter anlæg til kommunen, for fremtidig drift.

Vejdirektoratet afholder i forbindelse med deres projektering pt. møder med berørte kommuner og lodsejer. I den anledning har Vejdirektoratet følgende spørgsmål:

1. Ønsker kommunen flere p-pladser på hver af de to samkørselspladser?
2. Ønsker kommunen busholdepladser til fjernbusser?
3. Ønsker kommunen el-ladestandere?

Forvaltningen anbefaler

Forvaltningen vurderer behov for at afsætte et større areal til de planlagte samkørselspladser, da 20 og 30 pladser hurtigt vil blive brugt. Eksempelvis kan nævnes at forvaltningen har observeret en biler på Herrevejen ved Månepletvej, som i dag bliver brugt til langtidsparkering. Vejdirektoratet fortæller at der ikke er kommunale udgifter forbundet med at udvide samkørselspladserne, og derfor forslår forvaltningen at kommunen meddeler Vejdirektoratet at begge samkørselspladser bliver udvidet til 40 p-pladser.

Forvaltningen ser ikke behov for at anlægge samkørselspladserne med standpladser til fjernbusser, idet disse (eksempelvis Kombardoekspressen) i dag benytter busterminalen på Hillerød Station, hvor der er adgang til anden kollektiv trafik samt på- og afsætningspladser/korttidsparkering for biler. Det er langt mere hensigtsmæssigt i forhold til borgerne og til en vis grad CO2-aftrykket fra transportsektoren.

Forvaltningen foreslår at anlægge samkørselspladserne med trækrør til elkabler, så der senere – hvis der skulle være kommerciel interesse – kan opsættes ladestandere til elbiler. Forvaltningen bemærker at normal-/destinationsladere (11/22 kW) og hurtigladere (50 kW) formodentligt ikke vil være kommercielt interessante, idet samkørselspladser typisk bliver brugt til langtidsparkering (> 6 timer). Dertil bliver lydladere (<150 kW) oftest anlagt i forbindelse med rastepladser med adgang til spisested, toilet mm. Til orientering kan nævnes, at kommunen aktuelt er i gang med at skulle udbyde første etape af ladestandere i Hillerød Kommune.

Retsgrundlag

L 148 Forslag til lov om udvikling af statsvejnettet.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser på sit nuværende stade, idet der dog vil forekomme afledte driftsudgifter når samkørselspladserne overtages af kommunen. Denne udgift vil blive behandlet i en kommende budgetopfølgning eller som enkeltsg.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget godkendte indstillingens punkt 1 og opfordrer Vejdirektoratet til i forbindelse med placering af pladserne at planlægge med muligheden for en evt. senere udbygning til flere pladser. Herudover ønsker udvalget, at P pladserne bliver etableret med begrønning.

Udvalget godkendte indstillingens punkt 2 og 3.

Bilag

Samkørselspladser

Punkt 6: Økonomiopfølgning for busdrift - corona-effekt og stigende priser

20/8448

Indstilling

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

1. at tage orienteringen til efterretning
2. at beslutte om forvaltningen frem mod budget 2024-2027 og trafikbestilling 2024 indarbejder et finansieringsforslag til en driftsreduktion på 0,9 mio. kr.

Sagsfremstilling

Forvaltningen vil med denne sag informere Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, økonomiudvalget og byrådet om økonomien for busdriften for 2022-2024 i Hillerød Kommune, som følge af Covid-19 og stigende energipriser.

I direktionens budgetoplæg til budget 2023-2026 blev byrådet informeret om, ”at der kan være økonomiske udfordringer i den kollektive trafik, som skyldes at Movia oplever stigende priser samt COVID-19-relateret fald i passagergrundlaget. Vi bemærker, at der er forestående forhandlinger mellem KL/Danske Regioner og regeringen om statslig betaling af COVID19-relaterede udgifter til den kollektive trafik. Når der er større klarhed over konsekvenserne for budget 2023-26 vil direktionen orientere byrådet herom. Det er ikke vores forventning at der er klarhed inden budgetforhandlingerne. Direktionen kan endvidere oplyse at der forventelig også kommer en efterregning i 2022 som medtages i budgetopfølgning 3.”

I det følgende bliver følgende økonomital gennemgået:

	2022 priser 2022	2023 priser 2023	2023 priser 2024
Manglende økonomisk dækning	-3,7	-4,1	-0,9

Indeværende år 2022

I forbindelse med Movias estimat 1 for indeværende års drift fremgik det, at kommunen den 1. oktober 2022 ville modtage en regning på 2 mio. kr. pga. ekstraordinær stigende diesel-priser. Dertil skal tillægges efterreguleringen for 2021 på 1,8 mio. kr., som bliver bogført i december 2022. Det betyder vi med nuværende viden for 2022 – med forventning om lidt færre udgifter i flextrafikken – mangler dækning på 3,7 mio. kr. Af efterreguleringen – som Movia alene sender til kommunens enhedsforvaltning (By og Miljø) – skal nævnes at 1,1 mio. kr. af de 1,8 mio. kr. ikke kommer fra de almindelige rutebusser men fra Flexkommune og –Rute som ikke en del af Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets ressortområde.

Budget 2023

I Movias budgetforslag 2023 er det lagt til grund, at der ikke modtages statskompensation på grund af Covid-19. Det skyldes primært en forventning om, at passagererne er på vej tilbage igen efter Covid-19. Således forventer Movia for 2023 et gennemsnitligt passagerindeks på 95 pct. sammenlignet med en situation uden Covid-19, og i takt med at man samtidig forvente, at passagerne gennemsnitligt rejser lidt længere og flere skifter til en dyrere rejsehjemmel (fra pendlerkort til rejsekort), vil indtægten pr. passager stige en anelse, så indtægterne forventes at ligge på indeks 98 i forhold til, hvis der ikke havde været Covid-19. Dertil forudsætter Movia samtidig fuld udmøntning af det statslige takststigningsloft på 4,9 % ved takstændringen til januar. Modsat ser Movia ind i markant stigende energipriser til at opretholde driften.

Den 20. september besluttede regeringen at give yderligere kompensation til trafikselskaberne for Covid-19 i 2022, som tillæg til den allerede besluttede kompensation for januar og februar måned. Fordeles kompensationen efter trafikselskabernes forventning til Covid-19 omkostningerne i 2022, vil Movias andel samlet set blive ca. 111 mio. kr., hvoraf 0,9 mio. kr. ud af en corona-regning på 2,2 mio. kr. tilfalder Hillerød Kommune. Samlet ser kommunen frem mod en manglende økonomisk dækning på 4,1 mio. kr. bl.a. pga. inflationen. Først til regnskab 2022 i februar kender kommunen den konkrete efterregulering fra Movia for indeværende års drift, som vil blive bogført i december 2023.

Det bemærkes, at Transportministeriet den 1. oktober udsendte en pressemeddelelse, hvor der stilles 140 mio. kr. i udsigt til trafikselskaberne som bidrag til håndtering af de stigende priser på bl.a. drivmidler i 2023. Movia kender ikke overvejelserne om fordeling mellem trafikselskaberne, men forventer, at Movia vil opnå ca. halvdelen af det yderligere bidrag baseret på Movias andel af de regionale trafikselskabers operatøromkostninger. Baseret på bustimerne som fordelingsnøgle på Sjælland estimerer forvaltningen, at det vil betyde en ekstra kompensation til Hillerød Kommune på 1 mio. kr. Det bemærkes, at det er Movias forventning, at midlerne alene kan komme til udmøntning, hvis der i finansloven for 2023 eller ved aktstykke skabes bevillingsmæssig hjemmel.

Budgetoverslagsår 2024 og frem

Resultatet af Movias A21-udbud (fra diesel til el), som reducerer udgiften fra 2024 og frem med 1,3 mio. kr. årligt, er indarbejdet i budgetoverslagsår 2024. Alligevel ser kommunen frem mod manglende dækning i 2024 og frem på 0,9 mio. kr. Derfor foreslår forvaltningen, at kommunen frem mod budget 2024-2027 og trafikbestilling 2024 indarbejder forslag til en driftsreduktion på 0,9 mio. kr. eller budgetterer med et stigende budget.

Budgetansvar for efterregulering og flexhandicap

I dag består kommunens udgifter til kollektiv trafik af udgifter til de almindelige rutebusser på 38,3 mio. kr. ekskl. coronarelaterede udgifter og flextrafikken på 26,1 mio. kr. Flextrafikken omfatter en bred vifte af kørselsopgaver, og bidrager på den måde til at sikre et mobilitetstilbud til alle borgerne, der rækker ud over de traditionelle kollektive transporttilbud med bus, tog og metro. I Hillerød Kommune findes følgende kørselsordninger med følgende udgifter i 2022 (estimat 1):

- 2,7 mio. kr. til Flexhandicap, som er en lovbestemt kørselsordning for svært bevægelseshæmmede, blinde eller stærkt svagsynede borgere
- 3,3 mio. kr. til Flexkommune, som typisk er kørsel til læge, speciallæge, genoptræning med videre
- 18,5 mio. kr. til Flexrute, som er fast kørsel til blandt andet skole, daghjem og beskyttede værksteder
- 1,5 mio. kr. til Flextur, som er en kørselsordning, der er åben for alle
- 28.000 kr. til Plustur, som er en åben kørselsordning, der fremsøges i rejseplanen, og som alle kan benytte på den del af rejsen, hvor bus eller tog ikke rækker.

Det er kommunen der visiterer til Flexkommune, Flexrute og Flexhandicap. Flextur og Plustur kræver ingen visitering, da ordningen er åben for alle.

Movia sender én samlet efterregulering, som i Hillerød Kommune alene adresseres til kommunens enhedsforvaltning (By og Miljø). Erfaringsmæssigt har der ikke været store udsving mellem budget og realiserede udgifter i flextrafikken, men fra 2020 og frem til i dag har udgifterne varieret meget som følge af COVID-19 og fra 2022 pga. stigende brændstofpriser. Det skyldes specifikt for COVID-19 i særlig grad statskompensationsaftalerne for 2020-2022, hvor kommunerne for kompensationen for de almindelige rutebusser bliver modregnet i mindreforbruget på flextrafikken, som i Hillerød Kommune fylder meget.

Ordningen om Flexhandicap falder ind under Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets ressortområde sammen med lokale busser og Flextur/Plustur. Ordningen er lovbestemt med 104 enkeltture pr. år og visiteringen af borgere med handicap sker i Omsorg- og Livskraftsudvalgets regi. Senest har byrådet i forbindelse med budget 2023-2026 udvidet ordningen.

Retsgrundlag

Lov om kollektiv trafik.

Økonomi

På grund af stigende priser samt coronarelateret fald i passagergrundlaget, mangler der økonomisk dækning for kommunens budget for den kollektive trafik. I 2022 drejer det sig om udgifter på 3,7 mio. kr. For 2023 drejer det sig om 4,1 mio. kr. og i 2024 om 0,9 mio. kr. Resultat af A21-udbuddet (fra diesel til el) er indarbejdet i 2024.

Den manglende dækning for 2022 og 2023 vil hhv. fremgå som et ønske om merbevilling i forbindelse med BOF 3 og BOF 1. For 2024 og frem vil forvaltningen frem mod næste trafikbestilling i oktober 2023 fremlægge finansieringsforslag til en driftsreduktion på 0,9 mio. kr.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget tog til efterretning, at der siden sagsfremstillingen blev skrevet, at der er kommet nye oplysninger om busøkonomien for 2023 – med ændring i manglende dækning fra 4,1 mio. kr. til 4,7 mio. kr. pga. nye forventninger til efterreguleringen for 2022.

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

Punkt 7: Evaluering af cykelgade Helsingørsgade og Østergade

22/11475

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender:

1. at forsøget med cykelgade i Helsingørsgade og Østergade indtil videre bevares i sin nuværende udformning
2. at der i forbindelse med den konkrete projektering af hastighedszoner i bymidten i 2023 tages stilling til cykelgader, herunder om den eksisterende cykelgade skal bibeholdes, udvides eller nedlægges og erstattes med hastighedsbegrænsning.

Sagsfremstilling

Siden 12. juni 2020 har der været gennemført et forsøg med cykelgade på et strækning i Helsingørsgade og Østergade efter Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets beslutning den 1. april 2020. Forsøget var oprindeligt planlagt til at forløbe i 3 måneder, men 2. september 2020 besluttede Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at forlænge forsøget. Det skyldes, at trafikken i den oprindeligt vedtagne forsøgsperiode havde været unormal som følge af hjemsendelser på grund af Covid-19.

Forvaltningen har gennemført en evaluering, som består af en offentlig høring, tællinger og observationer af trafikken i cykelgaden.

Offentlig høring

I perioden 25. august – 18. september 2022 blev der gennemført en høring ved opslag på Hillerød Kommunes hjemmeside. Høringssvarene fremgår i bilag sammen med forvaltningens kommentarer.

Forvaltningen har modtaget høringssvar fra Hillerød Bys Lokalråd, Dansk Cyklistforbund i Hillerød, Byforum, samt 10 borgere. Derudover har der været et læserbrev om emnet i Frederiksborg Amts Avis i høringsperioden.

9 af de 14 modtagne høringssvar udtrykker ønske om, at cykelgaden bibeholdes, mens 3 ønsker den nedlagt og yderligere 2 udtrykker, at den ikke har haft nogen effekt.

Flere af høringssvarene udtrykker ønske om yderligere oplysning og kampagner, samt politiindsats for at få udbredt forståelsen af, hvad en cykelgade er. Der bliver også udtrykt ønske om skilte med hastighedsgrænse og bump eller lignende.

Der er også ønsker om at forlænge cykelgaden og om flere cykelgader i bymidten. Derudover bliver der udtrykt undren over, at cykelgaden ikke omfatter krydset med Nordre Jernbanevej.

Dansk Cyklistforbund foreslår regulering af biltrafikken, så trafik mellem Tikanten og Hostrupsvej kører ad Københavnsvej og Carlsbergvej i stedet for ad Helsingørsgade – Østergade.

Byforum foreslår, at der laves en række ændringer, hvor der ikke er cykeltrafik på strækningen Bakkegade, via Helsingørsgade og Østergade til og med krydset ved Sdr. Jernbanevej/Hostrupsvej. I stedet skal cykeltrafikken henvises til

at køre gennem Bakkegade – Margrethevej og Langesvej eller via Søstien. Dette kunne eventuelt ske som en forsøgsordning. Byforum vurderer, at cykeltrafikken på cykelgaden nedsætter fremkommenligheden for biler og busser, og at de alternative ruter er sikrere for cyklister, der kører mod bymidten. Derudover ønsker Byforum alternativ skiltning for cyklister ved Tikanten med mulige ruter mod bymidten. Byforum har kortlagt 10 mulige ruter mellem Østbyen og bymidten, hvoraf nogle dog er noget længere end ruten ad Helsingørgade og Østergade, mens andre indebærer kørsel på smalle og stejle stier.

Tællinger og observationer

Til brug for evaluering af cykelgaden har forvaltningen fået gennemført tællinger i 2020 før og efter at cykelgaden blev etableret. Derudover har forvaltningen foretaget observationer af cykler og biler på cykelgade den 7. september 2022.

Tællingerne viser, at cykelgaden ikke har haft nogen effekt på antallet af biler. Der kører i alt 8.000 – 8.500 biler i døgnet på Helsingørgade. Hastigheden er også uændret med en middelhastighed på 32 – 33 km/t i retning mod syd og 35 km/t i retning mod nord. Cykeltrafikken er væsentlig mindre end biltrafikken, 300 cykler i døgnet.

Observationerne viser, at næsten alle cyklister kører i højre side af vognbanen. 94 % af bilisterne kan køre gennem strækningen uden at skulle tage hensyn til cykler. Blandt de biler, som kører samtidig med cykler, kører halvdelen bag ved cyklen, mens den anden halvdel overhaler cyklen på strækningen.

Vurdering

På baggrund af de indkomne høringssvar vurderer forvaltningen, at der er overvejende tilfredshed med, at cykelgaden er etableret, og at der også er ønsker om forlængelse af cykelgaden og andre cykelgader. Imidlertid viser både høringssvar, tællinger og observationer, at cykelgaden ikke fungerer optimalt. For eksempel køres der hurtigere end den hastighed, som man bør køre med på en cykelgade (30 km/t).

I efteråret 2023 er det planen, at der skal etableres hastighedszoner i den del af Hillerød By, som omfatter bymidten. Forvaltningen foreslår, at man i den forbindelse tager stilling til, om cykelgaden skal bevares i sin nuværende eller en ændret udformning, eller om den skal erstattes med for eksempel nedsat hastighedsgrænse og eventuelt hastighedsdæmpende foranstaltninger, samt om der skal indføres cykelgade på andre strækninger i bymidten. I samme forbindelse kan man forholde sig til, ad hvilke ruter cykeltrafikken og biltrafikken skal køre til og gennem bymidten, og om der er behov for yderligere vejvisningsskiltning for cyklister.

Indtil der enten er taget beslutning om at bevare cykelgaden eller erstatte den med noget andet, foreslår forvaltningen, at cykelgaden bevares i sin nuværende udformning.

Retsgrundlag

- Lov om offentlige veje.
- Færdselsloven.
- Bekendtgørelse om vejafmærkning.
- Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Notat vedr. Cykelgaden, Høringssvar

Notat vedr. Cykelgaden, tællinger og observationer.DOCX

Punkt 8: Hanebjerg Skyttecenter - igangsættelse af lokalplan mv.

19/6882

Indstilling

Direktionen indstiller at:

1. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget, at der ikke udarbejdes en lokalplan, kommuneplantillæg og miljøkonsekvensrapport for Hanebjerg Skyttecenter, da projektforslaget kræver, at der er særlige samfundsmæssige interesser, der kan begrunde en dispensation til nedlægning af natur beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3.
2. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager de supplerende oplysninger fra politiet til efterretning.

Sagsfremstilling

Sagen har tidligere været behandlet i Natur, Miljø og Klimaudvalget 16. august 2022, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 18. august 2022, økonomiudvalget 24. august 2022 og byrådet besluttede den 31. august 2022 at sende sagen retur til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.

Der henvises til den tidligere sagsfremstilling, som er vedlagt.

Forvaltningen har siden byrådsmødet afholdt et møde med bygherre torsdag 29. september 2022.

Til mødet efterspurgte bygherre klarhed over, hvad der skal til for at opnå en § 3-dispensation fra Naturbeskyttelsesloven. Forvaltningen oplyste, at ansøger skulle redegøre for den særlige samfundsmæssige interesse og nødvendighed af skydebaneanlægget. Forvaltningen vurderede, at der med de fremlagte udtalelser, ikke er dokumenteret en sådan interesse.

Bygherre har udtrykt skuffelse for at projektet bliver sat på hold, når der er lagt et stort stykke arbejde i projektforslaget. Forvaltningen har ikke modtaget supplerende oplysninger fra ansøger siden mødet.

Bygherre har stillet spørgsmål ved naturkvaliteten for den § 3-beskyttet natur i projektområdet. Forvaltningen har tidligere besigtiget og vurderet, at der er tale om beskyttet natur med moderat naturværdi. Grundejer af matriklen med den § 3-beskyttet natur, kan bede om en § 3-meddelelse, hvis grundejer ønsker en afgørelse af, om området er omfattet af Naturbeskyttelsesloven § 3. Forvaltningen oplyste bygherre, der vil være mulighed for at klage over en sådan afgørelse.

Bygherre har oplyst fordele ved projektet, som har indgået i forvaltningens sagsbehandling. Forvaltningen vurderede, at de oplyste fordelene i form af støjreduktion for naboer, rekreative interesse og politiets interesse, ikke er tilstrækkelige til at begrunde en § 3-dispensation. En eventuel § 3-dispensation kan påklages. Forvaltningen oplyste, at bygherre har ansvar for, at redegøre for projektets samfundsmæssige fordele. Forvaltningen har efter opfordring af både Natur, Miljø og Klimaudvalget og Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget i den tidligere sagsbehandling bistået ved at stille supplerende spørgsmål til politiet.

Forvaltningen vurderer, at svar fra politiet ikke har vist, at det er særlige samfundsmæssige interesser i projektet, som kan begrunde en dispensation til et skydebaneanlæg i den § 3-beskyttet mose jf. Naturbeskyttelsesloven § 3.

Retsgrundlag

- Planloven § 13.
- Naturbeskyttelsesloven § 3.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget stemte om indstillingens punkt 1.

3 stemte for: A, F og Ø

4 stemte imod: V, C og Æ

Indstillingens punkt 1 blev ikke godkendt.

Der blev stillet forslag om at der udarbejdes lokalplan og sender sagen videre til økonomiudvalget.

4 stemte for: V, C og Æ

3 stemte imod: A, F og Ø

Forslaget blev godkendt.

Udvalget tog orienteringen til efterretning jf. indstillingens punkt 2.

Bilag

Tidligere sagsbehandling i 2022 af Hanebjerg Skyttecenter - igangsættelse af lokalplan

Punkt 9: Lokalplan 465 for Favrhøj og kommuneplantillæg 5 - forslag til offentlig fremlæggelse

21/7388

Indstilling

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

1. forslag til Lokalplan 465, samt tilhørende miljøvurdering godkendes og fremlægges i offentlig høring i 8 uger.
2. forslag til kommuneplantillæg 5, der giver mulighed for en reduktion af parkeringspladser mod etablering af delebilsparkeringspladser, godkendes og fremlægges i offentlig høring i 8 uger.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget besluttede den 19. maj 2021 at igangsætte udarbejdelsen af en lokalplan for Favrholm stationsområde. Under udarbejdelsen af lokalplanforslaget har bygherre navngivet projektet Favrhøj og det viste sig nødvendigt at udarbejde forslag til kommuneplantillæg for at give bygherre mulighed for en maksimal reduktion på 57 parkeringspladser, mod etablering af 19 delebilsparkeringspladser.

Lokalplanforslagets indhold

Byrådet vedtog i august 2022 Favrholm Helhedsplan, som erstatter den hidtidige helhedsplan fra 2014 og danner grundlaget for planlægningen i hele Favrholm og dermed denne lokalplan. Arealet, der udgør lokalplanområdet, ligger centralt placeret, mellem Nyt Hospital Nordsjælland og Favrholm Station. Samtidig ligger det kun ca. 10 min. på cykel fra Hillerød bymidte. Området vil i fremtiden være det første møde med Favrholm for de mange mennesker der kommer med toget, og dagligt vil cykle og gå gennem området til det nye hospital.

Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af projektet *Favrhøj*, udviklet af Byudviklingsselskabet Favrholm A/S. Der har tidligere været arbejdet på et projekt i området ved navn Favrholm City. Størrelsen af arealet som ønskes udviklet til boligområde er siden det projekt blevet reduceret fra ca. 7 ha. til nu ca. 2,6 ha.

Den maksimale bebyggelsesprocenten er den samme, med mulighed for 150% hvis parkering placeres i kælder eller p-hus, samt 250% for et enkelt område til tårnhus.

Byudviklingsselskabet vurderer, at projektet kan rumme ca. 40.650 m² bruttoetageareal, med en samlet bebyggelsesprocent på ca. 156%. Lokalplanen skal skabe de planmæssige rammer for opførelsen af Favrhøj og sikre, at det nye byområde indgår i en sammenhæng med bydelen Favrholm og de nærmeste omgivelser. Den skal ligeledes sikre, at områdets centrale placering afspejles i en høj kvalitet i arkitektur og byrum, og at området planlægges under hensyntagen til områdets eksisterende natur- og landskabsværdier.

Lokalplanområdet afgrænses mod sydøst af Overdrevsvejen, mod nordvest af Salpetermosen og mod nordøst af jernbanen. Mod vest afgrænses området af Nyt Hospital Nordsjælland. Området er ca. 3 ha.

Arkitektur

Forvaltningen vurderer, at projektet rummer kvaliteter som bidrager til kvalitetsmålene i Favrholm Helhedsplan 2022. Disse kvaliteter er derfor sikret i lokalplanens bestemmelser. Projektet viser intentioner om høj arkitektonisk kvalitet, markant byggeri og varierende grønne gårdum.

Projektet forholder sig og tilpasser sig til områdets morænelandskab ved at lade bygningsvolumenerne forstærke det kuperede terræn. Bygningernes tage udføres med hældning i samme retning som landskabet og beplantes med enggræs så de fremstår grønne. Det omgivende landskab med mose og skov trækkes ind i byrummene mellem bygningerne vha. beplantning med store træer og græs i byrummene, som planlægges bilfrie. Trafikalt planlægges bilvejen som 'shared space', som er en vej, hvor hårde og bløde trafikanter færdes på lige vilkår og sammen har ansvar for at trafikken afvikles godt. Hastighedsgrænsen fastsættes til maks. 20 km i timen, og herudover er parkeringen langs vejen begrænset ligesom antallet af biler begrænses ved at placere parkeringshuset ved adgangen til byområdet.

Forvaltningen vurderer, at bebyggelsens hovedgreb, med det løftede bakkedrag og bygningsvolumener som et kunstigt landskab, har potentiale til at skabe en bebyggelse med sin helt egen karakter og arkitektoniske udtryk i Favrholm.

Bebyggelsens centrale beliggenhed ved Favrholm Station, udnyttes med en høj bebyggelsesprocent, og et reduceret arealforbrug, ved at bygge i højden og placere store dele af parkeringen under jorden og i konstruktion. For at sikre området mod støj fra Overdrevsvejen, planlægges transparente støjskærme mellem gavlene mod vejen. Skærmene aktiveres med ophold, leg og væksthuse og begrønnes med slyngplanter.

For at skabe mere tryghed omkring boligområdet og den ny S-togs station, er der i gavlene mod Overdrevsvejen blevet tilføjet vinduer. Vinduerne skal give "øjne på gaden" der betyder at man kan se andre (lys i vinduet), men også selv kan blive set.

Formålet med lokalplanen er blandt andet:

- at udlægge lokalplanområdet til centerområde,
- at udnytte den stationsnære lokalisering ved Favrholm Station ved at give mulighed for bebyggelse med en høj tæthed,
- at sikre, at bebyggelsen opføres på en sådan måde at støjniveauet på indendørs og udendørs opholdsarealer overholder Miljøstyrelsens grænseværdier for støj,
- at sikre en funktionel og sikker afvikling af trafikken i området,
- at sikre, at regnvand indgår synligt og rekreativt i området,

Lokalplanområdet er omfattet af kommuneplanens rammeområde FH.C.1, der udlægger området til centerområde. Lokalplanområdet ligger i parkeringszone 1. Der skal derfor etableres parkeringspladser til biler svarende til 1 pr. 100 m² bruttoetageareal.

Delebiler

Hillerød Kommune ønsker i Favrholm at fremme bæredygtig transport bl.a. ved etablering af attraktiv delebilsparkering. Lokalplanen for Favrholm er som udgangspunkt tænkt som en bilfri by, med begrænset biltrafik. Med de bløde trafikanter i fokus disponeres vejen som et shared space. Decentralt på terræn placeres parkeringspladser for delebiler, samt handicappladser og korttidsparkering for beboere, mens den egentlige bilparkering dels placeres i et parkeringshus ved indkørslen til Favrholm, og dels i kælder under det centrale byrum. Bygherre ønsker en reduktion i parkeringsnormen, svarende til det antal parkeringspladser en delebilsplads forventes at gøre det ud for. Bygherre har udarbejdet et notat om delebiler, som er vedlagt som bilag til dagsordenspunktet.

Lokalplanen muliggør 19 parkeringspladser til delebiler.

En reduktion i parkeringsnormen er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinjer for parkering, og lokalplan 465 kan derfor først vedtages når kommuneplantillæg nr. 5 er endelig vedtaget.

Forvaltningen foreslår, at der ved etablering af 19 delebilsparkeringspladser kan ske en reduktion i parkeringsnormen med maksimalt 57 pladser, svarende til 3 pr. delebilspads.

De øvrige bestemmelser i rammeområde FH.C.1 ændres ikke.

Bygherre har oplyst at flere udlejningsfirmaer for delebiler har vist interesse for et samarbejde i Favrhøj, (se bilag om delebilsordning). Forvaltningen skal dog gøre opmærksom på, at såfremt en delebilsordning en dag nedlægges, vil det være svært at håndhæve at der etableres flere parkeringspladser inden for lokalplanområdet. Lokalplanen muliggør en ekstra etage på p-huset, såfremt man vælger ikke at etablere delebilspadser på terræn.

Trafik

Vejadgangen til byområdet sker fra Hospitalsvej ved Nyt Hospital Nordsjælland. Cykler og gående vil primært komme til området via stationsstien og Overdrevsvejen.

Miljøvurdering

Forvaltningen har gennemført en screening af lokalplanens indhold, jf. Miljøvurderingslovens § 3, stk.2 og bilag 2. Konklusionen på screeningen er, at lokalplanen vurderes, at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. Derfor er der gennemført en miljøvurdering af lokalplan 465 jf. Miljøvurderingslovens § 3, stk. 2. Miljøvurderingen offentliggøres samtidig med offentliggørelsen af lokalplanforslaget i en periode på mindst 8 uger jf. Miljøvurderingslovens § 8.

Den videre proces

Forvaltningen anbefaler, at planforslagene sendes i 8 ugers offentlig høring, og at der holdes et borgermøde inden for høringsperioden.

Når høringsperioden er ovre, vil forvaltningen vurderer høringssvarene, for derefter at kunne fremlægge planforslagene til endelig vedtagelse.

Forslag til lokalplan og kommuneplantillæg kan ses på nedenstående links, som kan kopieres til browseren. Lokalplan og kommuneplantillæg er også vedhæftet som bilag.

<https://hillerod.viewer.dkplan.niras.dk/DKplan/DKplan.aspx?LokalplanId=354>

<https://hillerod.viewer.dkplan.niras.dk/DKplan/DKplan.aspx?intern=t&TillaegId=27>

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

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

Forvaltningen retter fejl i Kommuneplantillægget, hvor der står 2 cykelpladser per 100 kvm til 3 cykelpladser per 100 kvm.

Bilag

Lokalplan 465 Favrhøj - Udkast

Kommuneplantillæg 5

Delebilsordning

Punkt 10: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen

21/18058

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

Udvalgets årsplan er vedlagt som bilag.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Bilag

ABT årsplan 2022 - november

Punkt 11: Digital godkendelse af referat

21/18064

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10-11-2022

Godkendt.