

REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 02-06-2022

Mødedato Torsdag d. 02. juni 2022 kl. 08:00

Mødested Byrådssalen

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

Indholdsfortegnelse

Lokalplan 475 for boliger ved Præstedamsvej - igangsætning.....	3
Lokalplan 472 for bo- og aktivitetstilbud ved Rønnegården i Gørløse og Kommuneplantillæg 3 - fo	6
Lokalplan 467 for dagligvarebutik ved Store Lyngbyvej 45 - forslag.....	9
Lokalplan 471 og Kommuneplantillæg 1 for Fujifilm Diosynth - endelig vedtagelse.....	11
Ring 5 - orientering.....	14
Fremkommelighed og mobilitet - anlægsbevilling.....	17
Lukket: Vibekevej - udførsel udbygningsaftale - anlægsbevilling.....	20
Anlæg af kommunale parkeringspladser.....	21
Udrulning af ladestandere i Hillerød Kommune.....	23
Lukket: Favrholm infrastruktur - tillæg til anlægsbevilling.....	26
Følgeudgifter renovering af spildevandsledninger mv.- anlægsbevilling.....	27
Budget 2023-2026, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	29
Plan for trafiksanering og trafiksanering i Skævinge.....	31
Frederiksbro - delområde B - helhedsplan og dispensation fra etageantal og højde.....	35
Markedspladsen - hotel og boligbyggeri - godkendelse af facadearkitektur.....	37
Møllebakken - opførelse af 4 stk. tilgængelighedsboliger.....	40
Genopstilling af byrumsinventar fra AFA JCDecaux.....	42
Sti fra Ny Hammersholt til Favrholm Station - opsamling fra borgermøde.....	44
Ansøgning om dispensation for affaldsindsamling i gågader.....	46
Parkeringsforbud på Horsevænget foran nr. 37 - 45.....	48
Vejstøj - kortlægning og udkast til handlingsplan.....	50
Carlsbergvej 9 - udstykning af ejendommen i to matrikler.....	53
Oprettelse af Boligkommission - tilsyn med ejendomme, der benyttes til beboelse og ophold.....	56
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	58
Digital godkendelse af referat.....	59

Punkt 1: Lokalplan 475 for boliger ved Præstedamsvej - igangsætning

22/2965

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget, at igangsætte lokalplan 475 – boliger ved Præstedamsvej og et kommuneplantillæg.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget skal tage stilling til igangsættelse af lokalplan 475 og kommuneplantillæg.

Den 25. august 2021 besluttede byrådet at genudbyde delområderne A, C og D på Dyremosegård til salg. Tilbuddene skulle vurderes ud fra pris, projekt og arkitektur. Den 24. januar 2022 besluttede byrådet at sælge de 3 delområder til HusCompagniet.

Lokalplanområdet er på ca. 8 ha, og består af matr. nr. 23cr, 23ct, 23cq og 23cs Skævinge. Området afgrænses mod nord og nordøst af Ny Harløsevej og delområde B, hvor Boligselskabet Nordsjælland, med den kommende lokalplan 468, skal bygge. Mod vest afgrænses lokalplanen af et privatejet byudviklingsområde, samt parcelhusområdet ved Dyrelunden. Syd for det kommende lokalplanområde har HusCompagniet opført et boligområde med en blanding af åben-lav og tæt-lav bebyggelse. Mod øst afgrænses området af landbrugsejendomme. Ved lokalplanens vedtagelse overgår lokalplanområdet til byzone.

Præstedamsvej der løber gennem hele byudviklingsområdet, anlægges som en privat fællesvej, da den udelukkende skal servicere boligområderne. Vejens forløb er fastlagt i henholdsvis lokalplan 457 og 468, ligesom det er køberne af de 4 nordlige delområder der skal betale for anlæggelse af hele vejen, inklusiv det reststykke der er beliggende i boligområdet syd for området (Lokalplan 457). Det mindre stykke vej i boligområdet syd for, anlægges når boligområderne i lokalplan 468 og den kommende lokalplan 475 er etableret. Præstedamsvej skal i fremtiden driftes af områdets grundejerforening.

Projektet forventes at medføre ca. det antal børn, som forventet i kapacitetsprognosen fra maj 2022. Projektet ændrer derfor ikke på kapacitetsbehovet i Skævinge.

Bygherre foreslår en bebyggelsesplan bestående af 3 delområder, A, C og D; med følgende 3 strukturer og typologier:

Delområde A; Der opføres mellem 22-26 ejerboliger med boliger på 105-145 m². Boligerne betegnes af bygherre som gårdhavehuse, og er placeret en smule forskudt og opbrudt fordelt på 3 rækker, der tilsammen danner en trekantet struktur. Boligvejen har ligeledes form af en trekant med to forgreninger, omkring et fælles opholdsareal. Parkering er placeret i umiddelbar tilknytning til boligerne, men det er også vist parkering i tilknytning til det fælles opholdsareal.

Delområde C; Der opføres mellem 21-25 ejerboliger på 105-145 m². Boligerne betegnes af bygherre som dobbelthuse og er placeret lineært to og to. Midt igennem området foreslås boligvejen, mens parkering er placeret i umiddelbar tilknytning til boligerne, men det er også vist parkering i tilknytning til det fælles opholdsareal.

Delområde D; Der opføres ca. 25 lejeboliger på 85 m² og 24 lejeboliger på 100 m². Boligerne betegnes af bygherre som 5 gårdbebyggelser. Disse er placeret omkring en cirkulær boligvej, der omkranser et større fællesareal. Rundt om boligvejen er 3 større parkeringsarealer placeret.

Bygherre beskriver det bærende hovedgreb for boligernes arkitektur som en kobling til den eksisterende boligmasse i Skævinge, hvor saddeltagshuse synes dominerende. Derfor har bygherre valgt saddeltaget som det toneangivende element for arkitekturen. Samtidig ønsker bygherre at arkitekturen skal være oplevelsesrig, styrke tidsånden og bryde med det gængse typehusbyggeri.

Boligvejene er udarbejdet ud fra to forskellige principper. Boligvejene i delområde A og D er begge placeret omkring områdernes fællesarealer og trafikken kan dermed ledes hele vejen rundt i området. I delområde A placeres hovedparten af parkeringen i tilknytning til boligerne og enkelte langs fællesarealet, mens der i delområde D er tale om 3 større parkeringsarealer, hvorfra man går til boligerne placeret yderst i delområdet.

I delområde C er der tale om en central fordelingsvej, hvor man fra vejen kan parkere i gavlen af dobbelthusene. Enkelte parkeringspladser er dog placeret for enden af boligvejen, nærmest søen og områdets fællesareal.

Projektet har en vision om at etablere en varieret sammensætning af mødesteder med rekreative kvaliteter. Ifølge visionen skal hvert delområde have sin egen identitet og byde ind med forskellige funktioner. Det beskrives at de rekreative områder i hvert delområde skal kunne give noget tilbage til byen.

Det ansøgte projekt forudsætter at der udarbejdes et tillæg til Kommuneplan 2021, da den nuværende ramme SV.B.21. ikke rummer mulighed for at bygge tæt-lav boligbebyggelse, men kun åben-lav boligbebyggelse.

Det er forvaltningens vurdering at man i den videre proces bør styrke den arkitektoniske vision, så projektets typologier fremstår mere forskelligartede i deres udtryk. I sin nuværende form minder gårdhavehusene (delområde A) og dobbelthusene (delområde C) meget om hinanden i deres arkitektoniske formsprog. Ligeledes vurderes det at gårdbebyggelserne (delområde D) i situationsplanen er nemt aflæselige, mens typologien ikke er særlig aflæselig i det arkitektoniske udtryk. Samlet set er der tale om et meget neutralt arkitektonisk udtryk. Derfor vurderes det at referencerne til gårdmotivet, Dyremosegård og de øvrige, af bygherre nævnte referencer fra Skævinge, skal tydeliggøres i projektet.

Projektet vil gerne skabe en arkitektur der understøtter og styrker de stedbundne kvaliteter i området. Det er forvaltningens vurdering at disse kvaliteter i særdeleshed findes i det naturlige kuperede terræn og områdets landbrugsejendomme og deres historie. Det foreslås derfor at bebyggelsen i videst muligt omfang placeres i det naturlige terræn for at opnå større spring mellem boligerne og tagryggene. Det ville samtidig være oplagt at der udvalgte steder blev mulighed for at bygge i 1 ½ plan for at skabe endnu større variation og dynamik i bebyggelsen og lade tagene blive et egentligt arkitektonisk element.

Derudover foreslår forvaltningen at materialerne i højere grad skal bruges til at skabe og understøtte de forskellige områders særegne karakter, og skabe mere tydelige referencer til områdets landbrugsejendomme. Det skal også undersøges om der skal arbejdes med flere og andre typer af materialer, for at øge diversiteten i det arkitektoniske udtryk. Den arkitektonisk fortælling kunne ydermere styrkes i detaljeringen af bebyggelsen, herunder bearbejdningen af vinduespartier, indgangspartier, haver osv.

Det er forvaltningens vurdering at man ved forholdsvis enkle greb kan styrke det arkitektoniske udtryk, så det i langt større grad end nu bryder med det gængse typehusbyggeri og understøtter stedets karakter og historie. Der er meget stor

overensstemmelse mellem Arkitekturrådets udtalelse og forvaltningens vurdering og dette afspejler sig i forvaltningens anbefalinger til det videre arbejde med lokalplanforslag:

1. Fokus på at konkretisere og styrke bebyggelsens karakterer og dermed skabe 3 tydelige og forskellige delområder med særlige boligidentiteter i området.
2. Fokus på bebyggelsesplanen, herunder større variation i bygningshøjder, facadeforskydninger og taghældninger så bebyggelserne visuelt styrker oplevelsen af terrænet.
3. Fokus på anvende en større variation af materialer. Gerne forskellige former for træbyggeri, der kan tilpasse projektet til områdets landskabelige karakter. Tagmaterialerne må også gerne variere.
4. Fokus på at skabe velfungerende kantzoner, der understøtter bebyggelserne og områdernes særegne karakterer.
5. Fællesområderne skal bearbejdes og særligt området i delområde A skal differentieres, så der skabes diversitet i brug og identitet.
6. Fokus på at sikre stiforbindelser gennem området, så man let og trygt kan bevæge sig mellem boligklyngerne og ud i landskabet.
7. Fokus på trafiksikkerhed ved bl.a. at skabe flere sikre krydsningspunkter på boligvejene og genoverveje placeringen af fællesarealerne.
8. Fokus på beplantningen langs boligvejene og ved parkeringsarealerne, så biodiversiteten styrkes og boligområderne ikke visuelt og oplevelsesmæssigt deles op.
9. Fokus på at skabe velintegrerede renovationsområder, der understøtter bebyggelsen arkitektoniske udtryk.

Startredegårelsen er bilagt i en pdf, men kan ses bedre i digitalt format på:

[Lokalplan 475 – Boliger ved Præstedamsvej](#)

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Anders Hyllested og Nicolai Valentin Birk Jensen fra Huscompagniet præsenterede oplæg for udvalget

Udvalget opfordrer til at byggeriet bliver selvforsynende med energi.

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Startredegårelse for boliger ved Præstedamsvej

Bygherres præsentation af projektet for Boliger ved Præstedamsvej

Arkitekturrådets udtalelse Dyremosegård Del A, Cog D

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 2: Lokalplan 472 for bo- og aktivitetstilbud ved Rønnegården i Gørlose og Kommuneplantillæg 3 - forslag til offentlig fremlæggelse

21/17213

Indstilling

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

1. beslutte forslag til Kommuneplantillæg 3 og fremlægge det i 8 uger
2. beslutte forslag til Lokalplan 472 og fremlægge det i offentlig høring i 8 uger
3. beslutte, at der ikke udarbejdes en miljøvurdering.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at byrådet vedtager forslag til Lokalplan 472 for et bo- og aktivitetstilbud og Kommuneplantillæg 3 til offentlig fremlæggelse i 8 uger.

Den 10. november 2021 besluttede økonomiudvalget at igangsætte udarbejdelsen af lokalplan 472 på grundlag af startredegørelsen for det ansøgte projekt.

Lokalplanforslagets indhold

Den Sociale Virksomhed, som er en del af Region Hovedstaden, har ansøgt om en ny lokalplan for deres ejendom på Strøvej 89-95, som skal give mulighed for et nyt byggeri, som placeres i lokalplanområdet bag den eksisterende bebyggelse. Byggeriet anvendes til bo- og aktivitetstilbuddet Lyngdal, som kan huse op til 30 beboere med særlige behov, samt aktiviteter, der knytter sig direkte til driften af botilbuddet. Region Hovedstaden, som er bygherre og ejer af hele lokalplanområdet, driver allerede et lignende tilbud – Rønnegården – på ejendommen. Placeringen her skyldes, at tilbuddet Lyngdal i dag har til huse i utilstrækkelige bygninger i uegnede omgivelser i Rudersdal Kommune, og Regionen vil kunne opnå driftsfordele ved samlokation af de to tilbud på deres ejendom ved Gørlose.

Den nye bygnings samlede etageareal er 2.900 m² og opføres i én etage, udformet som en central enhed omgivet af fem boligklynger placeret i halvmåneform. Centerenheden opføres som en cirkel, hvor et stykke deraf holdes åbent og overdækket af en pergola, som vender mod syd. Hver boligklynge forbindes med en forbindelsesgang til centerenheden. Bygningen opføres med saddeltag beklædt med sedum, som på tagryggen brydes af rytterlys – dvs. vinduer på tagets ryg – og integrerede solceller. Der er fokus på brug af bæredygtige materialer i byggeriet, som bygges på en sådan måde, at det lettere end ved konventionelle byggemetoder kan fjernes og landskabet reetableres i fremtiden. Der bygges derudover flere udhuse til oplag mv. med et samlet fodaftryk på 60 m² separat fra det primære byggeri.

Den nye bebyggelse placerer sig bagved og på afstand af de eksisterende bygninger, da den sociale institution har behov for, at bygningernes disponering og udformning udfærdiges således, at beboerne skærmes for eksterne impulser så vidt som muligt. Bygningen er derfor orienteret således, at indblik fra omverdenen undgås, og at bygningen som helhed ikke er synlig fra anden bebyggelse samt offentlig vej i området.

Omkring byggeriet anlægges et stisystem, som sikrer adgang fra den interne forbindelsesvej, som går fra parkeringsarealet i det allerede bebyggede delområde II til den østlige side af delområde V, hvor det ny ankomst- og parkeringsareal anlægges – se kortbilag 4 i lokalplanen. Lokalplanen bestemmer, at overkørslen til Strøvej ved Strøledgård skal ombygges på en måde, så den øgede trafik bedre kan håndteres iht. trafikafvikling og –sikkerhed. Al parkering foregår på egen grund.

I forhold til det projekt, som blev forelagt i startredegørelsen til lokalplanen, er byggeriets samlede etageareal i den yderligere bearbejdning af projektet blevet 630 m² større. Det svarer til, at bebyggelsesprocenten er gået fra ca. 16% til ca. 20%. Det skyldes bl.a. et større behov for personalefaciliteter i hovedbygningen samt at nogle boliger bygges større end de resterende for at imødekomme nogle beboeres behov.

Lokalplanens afgrænsning er blevet ca. 0,9 ha større end det, der blev præsenteret i startredegørelsen. Det skyldes placeringen af et nyt regnvandsbassin på et areal, som Region Hovedstaden ejer, men som ikke hidtil har været lokalplanlagt.

Formålet med lokalplanen er:

- at området anvendes til offentlige formål, social institution
- at sikre, at nyt byggeri tilpasses den landskabelige helhed og opføres bag eksisterende bebyggelse og beplantning.
- at sikre en funktionel og sikker afvikling af trafikken til og fra samt inden for området
- at sikre bevaring af beplantningsbælter.

Lokalplanens område

Lokalplanområdet er 12,1 ha. stort og er beliggende i landzone cirka 1 km vest for Gørløse By. Hele lokalplanområdet ejes af Region Hovedstaden. Området afgrænses mod syd af Strøvej, mod øst af en naboejendom og mod nord og vest af et jordstykke, som også ejes af Region Hovedstaden.

Inden for lokalplanområdet findes til den østlige side de eksisterende bygninger tilknyttet botilbuddet Rønnegården, mens der i den vestlige del findes Strøledgård, hvor institutionens administration samt aktivitetscenter i dag huses. Mod Strøvej på områdets sydlige side findes et tætbevokset beplantningsbælte, mens det resterende af lokalplanområdet i dag er et grønt område med græs, søer og spredt træbevoksning. Det grønne område fungerer også som et rekreativt område for den eksisterende institutions beboere.

Region Hovedstaden har i forbindelse med vedtagelsen af den eksisterende lokalplan 385 tilkendegivet, at de er indstillet på at afgive jord, hvis kommunen ønsker en eventuel trafiksti langs Strøvejs nordside.

Forhold til kommuneplanen

Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med kommuneplanrammerne GL.D.7, GL.D.8, GL.D.9 og GL.L.1, hvad angår specifik anvendelse og bebyggelsesprocent. Lokalplanområdet er beliggende inden for de eksisterende kommuneplanrammer på nær et mindre område til etablering af et regnvandsbassin.

Der foreslås i forbindelse med lokalplanen et kommuneplantillæg, som ændrer i de eksisterende rammer, sådan at de følger "der, hvor der må bygges", og "der, hvor der ikke må bygges" – se kort i bilaget Kommuneplantillæg 3. De detaljerede byggeretsbegrænsende bestemmelser samt bestemmelser om anvendelse fra de eksisterende kommuneplanrammer indskrives i stedet i lokalplan 472. Områdets zoneforhold forbliver uændret - det vil sige, at området stadig er vil være i landzone efter kommuneplantillæggets vedtagelse.

Lokalplan 472 kan først vedtages endeligt, når kommuneplantillæg 3 er vedtaget endeligt.

Miljøvurdering

Forvaltningen har gennemført en screening af lokalplanens indhold, jf. Miljøvurderingslovens § 8, stk.2. Lokalplanen omfatter anvendelsesbestemmelser for et mindre område på lokalt plan. En screening har vist, at planen ikke vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. Der udarbejdes derfor jf. Miljøvurderingslovens § 3, stk. 2 ikke en miljøvurdering af lokalplan 472.

Afgørelsen om ikke at udarbejde en miljøvurdering / miljørapport af lokalplan nr. 472 offentliggøres, iht. Miljøvurderingslovens § 4, stk. 4, samtidig med offentliggørelsen af lokalplanforslaget.

Videre proces

Lokalplanforslaget vil efter godkendelse blive sendt i høring fra 28. juni 2022 til 25. august 2022 – 8 uger og 2 dage. Den forlængede høringsfrist, som forvaltningen anbefaler, skyldes, at der pga. sommerferie vil kunne holdes borgermøde sent i høringsperioden. På denne måde er der en uge tilbage af høringsperioden efter borgermødet. Borgermødet er planlagt til at finde sted torsdag den 18. august.

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget beder forvaltningen i samarbejde med Region Hovedstaden belyse løsninger på de trafikale udfordringer for beboere og personale mellem institutionen og Gørlose by.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Lokalplan 472 - Forslag.pdf

Kommuneplantillæg 3 - Forslag.pdf

Miljøscreeningsskema LP472 & KPT3.pdf

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 3: Lokalplan 467 for dagligvarebutik ved Store Lyngbyvej 45 - forslag

21/5021

Indstilling

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

1. at forslag til Lokalplan 467 for dagligvarebutik ved Store Lyngbyvej 45 godkendes og fremlægges i offentlig høring i otte uger,
2. at godkende, at lokalplanen ikke skal miljøvurderes og miljøscreeningen vedlægges forslag til lokalplanen ved offentliggørelse,
3. at godkende udbygningsaftalen udarbejdet i forbindelse med lokalplanen, og
4. at tage Vejdirektoratets afgørelse om ikke at tillade en signalregulering af krydset Amtsvejen/Lille Lyngbyvej til efterretning.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at byrådet godkender forslag til Lokalplan 467 til offentlig fremlæggelse i otte uger med borgermøde i høringsperioden.

Lokalplanforslaget blev fremlagt til behandling i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 3. november 2021. Udvalget besluttede i den forbindelse at udsætte sagen med henblik på et møde med Vejdirektoratet, om muligheden etablering af signalregulering i krydset Amtsvejen/Lille Lyngbyvej. Lokalplanen der indstilles i denne sag er uændret fra det forslag, der blev fremlagt i november. For en nærmere beskrivelse af lokalplanforslaget, henvises derfor til beslutningsreferatet fra november 2021, som er vedlagt som bilag.

Forvaltningen har sidenhen holdt et møde med Vejdirektoratet, der ønskede en nærmere belysning af sagen. Forvaltningen har derfor bedt ViaTrafik udarbejde en trafikanalyse, der vurderer de trafikale effekter af projektet, herunder en signalregulering i krydset Amtsvejen/Lille Lyngbyvej. Trafikanalysen bygger videre på tidligere analyser foretaget af COWI for Rema 1000, men er mere nøjagtige, da de er baseret på mere komplicerede trafikmodeller samt droneoptagelser af trafikken.

ViaTrafiks trafikanalyse viser, at etablering af et signalreguleret kryds vil medføre forsinkelser for ligeudkørende på Amtsvejen på ca. 5-10 sek. i spidstimen. For svingende trafik mellem Lille Lyngbyvej og Amtsvejen vil forsinkelserne være endnu større. Der er derfor ikke fundet grundlag for at konkludere, at en signalregulering af krydset kan føre til rejsetidsgevinster. Undersøgelsen viser endvidere, at der ikke kan opnås positive samlede virkninger ved at lukke for udkørsel fra Store Lyngbyvej til Amtsvejen i den vestlige ende af Store Lyngby.

ViaTrafiks trafikanalyse indeholder også en trafiksikkerhedsmæssig vurdering. Det fremgår, at der inden for de seneste 12 år er registreret i alt fem uheld i de to kryds Amtsvejen/Lille Lyngbyvej og Amtsvejen/Store Lyngbyvej, fordelt på tre materielskadeuheld og to ekstrauroheld. ViaTrafik vurderer dette som relativt få, men bemærker at en del af de ulykker, der sker på vejnettet, ikke kommer til politiets kendskab og derfor ikke indgår i statistikken. De foretagne droneoptagelser af den nuværende trafik viste i øvrigt ingen nærværende uhelds situationer.

ViaTrafik angiver, at der erfaringsmæssigt er en øget uheldsrisiko i firbenede vigepligtsregulerede kryds og vurderer at uheldsrisikoen kan forøges, hvis der etableres en Rema uden signalregulering af krydset. Det skyldes, at etableringen af et supermarked i spidstimen vil øge antallet af venstresvingende fra Amtsvejen til Lille Lyngbyvej fra 74 til 129 køretøjer samt venstresvingende fra Lille Lyngbyvej til Amtsvejen fra 0 til 55 køretøjer. Trafiksikkerhedsmæssigt vurderer ViaTrafik derfor, at det vil være en god idé at signalregulere krydset. ViaTrafik peger også på en nedsættelse af hastigheden på Amtsvejen fra 80 til 70 eller 60 km/t som en mulig forbedring af trafiksikkerheden.

Forvaltningen har efterfølgende forelagt Vejdirektoratet analysens konklusioner. Vejdirektoratet vurderer fortsat, at der ikke er påvist et hverken afviklings- eller trafikikkerhedsmæssigt grundlag for signalregulering af krydset Amtsvejen / Lille Lyngbyvej, og ønsker derfor ikke dette. Vejdirektoratet har dog angivet, at de er indstillede på en nedsætning af hastigheden på Amtsvejen til 70 km/t i begge retninger på hele strækningen fra vest for Store Lyngbyvej til øst for Lille Lyngbyvej. Vejdirektoratet vurderer, at nedskiltningen til 70 km/t vil forbedre forvarsling af og øge trafikanternes opmærksomhed på de to kryds med henholdsvis Lille Lyngbyvej og Store Lyngbyvej, og dermed understøtte en fortsat god trafikikkerhed i krydset. Ændringen forudsætter politiets godkendelse.

Forvaltningen bemærker, at lokalplanforslaget indeholder en udbygningsaftale, hvorefter bygherre tilbyder at etablere to nye krydsningsheller omkring dagligvareforretningen, samt et bump på Store Lyngbyvej. Derved sikres det, at der omkring anlægget vil være gode gang- og cykelforhold for bløde trafikanter bl.a. til Kornmarkskolen, Lille Lyngby.

Retsgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Forvaltningen tjekker forhold om ”venstresving forbudt” ved udkørsel fra Store Lyngbyvej til Amtsvejen er konsistent beskrevet ift. trafikanalysen og sagsfremstillingen.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Forslag Lokalplan 467 for Store Lyngbyvej 45 inklusiv miljøscreeningsskema

Udbygningsaftale

Bilag til udbygningsaftale

Beslutningsreferat, ABT - 3. november 2021

Trafikanalyse, ViaTrafik

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 4: Lokalplan 471 og Kommuneplantillæg 1 for Fujifilm Diosynth - endelig vedtagelse

22/2591

Indstilling

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

1. at forslag til Lokalplan 471 og tillæg nr. 1 til kommuneplan 2021 vedtages endeligt med de foreslåede ændringer
2. at udbygningsaftalen vedtages endeligt
3. at høringssvarene besvares i henhold til høringsnotatet
4. at offentliggøre den sammenfattende redegørelse af miljørapport af kommuneplantillæg 1 og lokalplan 471.

Sagsfremstilling

Virksomheden Fujifilm Diosynth Biotechnologies Denmark (herefter kaldt FDBD) ønsker at udvide deres eksisterende produktionsvirksomhed på Biotek Allé 1. Byrådet besluttede derfor den 23. februar 2022 at sende forslag til kommuneplantillæg 1 og forslag til lokalplan 471 i 8 ugers offentligt høring frem til den 22. april. Der er indkommet 4 høringssvar. Byrådet skal behandle høringssvar, og træffe beslutning om, hvorvidt kommuneplantillægget og lokalplanforslaget skal vedtages endeligt.

Proces

Økonomiudvalget besluttede den 10. november 2021 at igangsætte udarbejdelse af en lokalplan og et kommuneplantillæg på baggrund af en startredegørelse. Startredegørelsen blev præsenteret på et borgermøde den 9. december 2021. Startredegørelsens principper og intentioner er videre bearbejdet i lokalplanforslaget, sammen med de bemærkninger, der kom til borgermødet. Der blev i lokalplanens høringsperiode afholdt endnu et borgermøde den 7. april 2022.

Lokalplanen

Lokalplanen giver mulighed for, at der kan bygges op til en bebyggelsesprocent på 60 %. I gennem lokalplanområdet går en indblikskile til Frederiksborg Slot. Lokalplanen sikrer, at denne fortsat kun kan anvendes til fx parkering og lav beplantning, så indblikket gennem området til Frederiksborg Slot, som et vartegn i byen, bevares. Lokalplanen indeholder to scenarier for en fremtidig udbygning. Scenarie 1 er, at alt bebyggelse etableres vest for indblikskilen, hvor der gives mulighed for at bygge op til en bygningshøjde på 25 m. I scenarie 2 etableres der også en bygning øst for indblikskilen, hvor der gives mulighed for en bygningshøjde på 15 m, men til gengæld tilsvarende mindre bebyggelse vest for kilen.

Link til den digitale lokalplan: [Lokalplan 471](#).

Arkitektur og udearealer

Forvaltningen vurderer, at den udbygning, som lokalplanen muliggør, lever godt op til ambitionerne i kommunens arkitekturpolitik, og er et godt eksempel på hvordan også erhvervsområder kan udføres med høj arkitektonisk kvalitet. Ét af arkitekturpolitikens pejlemærker, som er særligt relevant i denne sag, er ønsket om, at ny byudvikling skal give noget tilbage til byen. Lokalplanforslaget sikrer, at der som en del af udbygningen anlægges et stort offentligt tilgængeligt parklandskab, der efter forvaltningens vurdering fremstår velbearbejdet, og også indbyder udefrakommende til at gå en tur i området. Selve byggeriet opføres som yderligere to til tre produktionsbygninger i en højde op til 25 m. Bygningen vil udføres med samme arkitektoniske udtryk, som den bygning, der pt. er under opførsel, dvs. med en base i mørke fibercementplader og en top i grå aluminiumsplader.

Kommuneplantillæg

Der er udarbejdet et kommuneplantillæg, der giver mulighed for at bygge op til en bebyggelsesprocent på 60 %. Kommuneplantillægget indeholder derudover mindre ændringer i kommuneplanens parkeringsnorm inden for lokalplanområdet, som beskrevet i kommuneplantillægget samt sagsfremstillingen fra byrådets behandling af lokalplanforslaget den 23. februar 2022.

Trafikforhold og udbygningsaftale

Lokalplanen fastholder, at vejadgang som i dag fortsat skal ske fra Trollesmindeallé og rundkørslen på Peder Oxes Allé. For at der ikke sker afviklingsproblemer i rundkørslen Peder Oxes Allé / Jernaldervejen / Brennum Park har FDBD tilbudt Hillerød Kommune en frivillig udbygningsaftale. Denne indebærer, at FDBD afholder udgifterne til enten at udbygge rundkørslen, så den etableres med et ekstra spor og en shunt ved udkørsel fra Jernaldervejen til Peder Oxes Allé eller at omlægge den til et lysreguleret kryds. Udbygningsaftalen er vedlagt som et bilag til lokalplanen, og viser begge løsninger skitseret. Begge løsninger indeholder i øvrigt en cykelsti syd for Peder Oxes Allé. Lokalplanen sikrer endvidere, at der etableres nye stiforbindelser i lokalplanområdet, med bl.a. en cykelsti, der gør det muligt at cykle til virksomheden via den eksisterende cykelsti til nabovirksomheden FOSS.

Høringssvar og ændringsforslag til lokalplanen

Hillerød Kommune har modtaget fire høringssvar inden for høringsperioden.

Høringssvar 1 er fra Hillerød Forsyning, der bemærker, at HOFOR ikke kan levere nødforsyning af vand til Hillerød Forsyning som ellers bemærket i miljørapporten. Dette skyldes, at HOFOR aktuelt selv har behov for vandet, fordi HOFOR renoverer flere af sine kildepladser og andre af disse (ikke i Hillerød) er blevet ramt af forurening. Forvaltningen noterer sig dette, men bemærker, at det er uden betydning for projektet, da Hillerød Forsyning har tilladelser til at levere det nødvendige drikkevand. Ved sædvanlig drift, har Hillerød Forsynings således ikke brug af at modtage drikkevand fra HOFOR for at levere drikkevand til projektet. Men rammes en af Hillerød Forsynings kildepladser af forurening og må lukke, så har man ikke HOFOR som backup til at levere drikkevand og dermed en ringere forsyningssikkerhed. Hillerød Forsyning arbejder i øvrigt på selv at forbedre sin forsyningssikkerhed i fremtiden, blandt andet har de søgt om etablering af en ny kildeplads ved Freerslev.

Høringssvar 2 er fra Danmarks Naturfredningsforening, der stiller en række spørgsmål til projektet. Høringssvaret er skrevet som et samlet høringssvar til både Hillerød Kommune og Miljøstyrelsen, med i alt 16 spørgsmål heraf 10 til miljøstyrelsen og 6 til Hillerød Kommune. Miljøstyrelsen svarer separat på de spørgsmål, der er henvendt til dem. Spørgsmålene handler primært om spildevand, som de ikke mener er behandlet grundigt nok i kommunens miljørapport. Forvaltningen vurderer, at der er taget tilstrækkelig stilling til spildevandet i lokalplanen og den tilhørende miljørapport. Forvaltningen kan bekræfte, at der endnu ikke er fundet en løsning på, hvordan alt spildevandet skal håndteres, da der pt. ikke er kapacitet til rensning af alt processpildevandet på renseanlægget HCRSyd. Hillerød Forsyning har anmodet Hillerød Kommune om igangsættelse af en miljøvurdering af en udvidelse af renseanlægget Hillerød Centralrenseanlæg Syd, hvori den øgede belastning og kapacitet fra udvidelsen af FDBD vil indgå. Hillerød Kommune forventer at skulle meddele en fornyet udledningstilladelse til renseanlægget HCRSyd. I den forbindelse sikres det, at der ikke vil være en merudledning og derved påvirkning af tilstanden i vandområderne. Alle disse overvejelser fremgår tydeligt af miljørapporten.

Høringssvar 3 er fra en borger (Ulrik Ravnborg), der stiller spørgsmål ved hvilke økonomiske konsekvenser den ekstra udledning af spildevand får for byens borgere. Forvaltningen bemærker, at finansieringen af renseanlæggets udbygning overses af forsyningssekretariatet, der udmelder forsyningens anlægsloft.

Høringssvar 4 er fra FDBD, der ønsker at lokalplanens § 5.5 om, at alle veje skal anlægges med fortov, blødes op, så de nogle steder kan erstattes af nærliggende stier. Forvaltningen vurderer, at ønsket godt kan imødekommes, og foreslår at bestemmelsen omformuleres som følger følgende:

§ 5.5 (udgår): *Nye veje skal anlægges som tosporede vej med en kørebanebredde på mindst 6,50 m og med et fortov med en bredde på mindst 1,5 m. Afstanden mellem to kryds på samme vejstrækning skal være tilstrækkelig til, at der ikke sker tilbagestuvning af køer fra et kryds til et andet, og mindst 50 meter.*

§5.5 (ny formulering): *"Nye veje skal anlægges som tosporede vej med en kørebanebredde på mindst 6,50 m. Afstanden mellem to kryds på samme vejstrækning skal være tilstrækkelig til, at der ikke sker tilbagestuvning af køer fra et kryds til et andet, og mindst 50 meter. Alle veje skal som udgangspunkt etableres med et fortov med en bredde på mindst 1,5 m. Kravet kan dog efter kommunens vurdering fraviges, hvis der i umiddelbar nærhed af vejen etableres stier, der sikrer, at fodgængere frit kan færdes separeret fra kørebanen i samme udstrækning som ved etablering af et fortov".*

Forvaltningen er i øvrigt selv blevet opmærksomme på, at lokalplanens § 9.3 om, at der ikke må ske nedsivning i området, kræver en uddybning. Forvaltningen anbefaler derfor denne tilføjelse til §9.3:

"Det vil sige, at parkeringsarealer, kørearealer og udendørs områder, hvor der oplagres, transporteres eller håndteres affald eller miljøfremmede stoffer såsom olie eller kemikalier skal udføres, så der ikke kan ske nedsivning. Ved anvendelse af tæt belægning med kontrolleret afstrømning til regnvandskassetter / faskiner, skal regnvandskassetter / faskiner være forret. Ved anvendelse af græsarmering (jf. fx § 8.4), skal der etableres membran under, der sikrer, at der ikke kan ske nedsivning."

Retsgrundlag

Planloven og miljøvurderingsloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

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

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Bilag 1 - Lokalplan 471

Bilag 2 - Kommuneplantillæg 1

Bilag 3 - Hvidbog

Bilag 4 - sammenfattende redegørelse (inkl. miljørapport som bilag)

Bilag 5 - Udbygningsaftale

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 5: Ring 5 - orientering

20/1181

Indstilling

Direktionen indstiller til Natur, Miljø og Klimaudvalgt samt Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget at tage sagen til efterretning.

Sagsfremstilling

Vejdirektoratet har udarbejdet en arealanalyse, der skal understøtte beslutningsgrundlaget for en eventuel indsnævring af den nordlige del af transportkorridoren Ring 5, fra Frederikssundvej mod nord. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget orienteres om sagen og hvad den har af betydning for Hillerød Kommune.

Om undersøgelsen

Ring 5 er en transportkorridor, der som en del af Fingerplanen siden 1973 har friholdt et areal på tværs af en række kommuner i hovedstadsområdet for ny bymæssig bebyggelse. Transportkorridoren er en langsigtet reservation til overordnet trafikalt infrastruktur og tekniske anlæg i form af særligt en motorvejsforbindelse, men også evt. højhastighedsbane, højspændingskabler eller lignende.

Da transportkorridoren har en principiel bredde på ca. 1 km, og derved beslaglægger et større areal end der er nødvendigt til etablering af de nævnte anlæg, er der blandt flere kommuner ønsket om at få detaljeret en fremtidig linjeføring, for fx at frigøre øvrige arealer til byudvikling eller at få sikkerhed for, at værdifulde naturområder skånes.

Vejdirektoratet igangsatte derfor i efteråret 2019 en analyse, der har til formål at forbedre beslutningsgrundlaget for den videre eksistens af transportkorridorens nordlige del og give et grundlag for beslutning om en eventuel indsnævring af korridoren. Resultaterne af analysen foreligger nu – se bilag 1, hvor et oversigtskort over betydningen for Hillerød Kommune fremgår af side 25. Analysen er baseret på vurderinger af blandt andet arealernes nuværende anvendelse og værdier, herunder plan- og miljøforhold, samt det bedst mulige samspil med øvrige infrastrukturanlæg.

Forvaltningen har i februar 2020 deltaget i ét møde med Vejdirektoratet, med henblik på at orientere Vejdirektoratet om øvrige arealinteresser i kommunen. Vejdirektoratet har derudover løbende orienteret forvaltningen om arbejdet i en nedsat teknikergruppe.

Undersøgelsen bygger bl.a. videre på konklusionerne fra to tidligere analyser foretaget i 2010 og 2013. Forvaltningen har udarbejdet et kort notat, med en oversigt over indholdet af de tidligere undersøgelser, samt tidligere politisk stillingtagen til transportkorridoren af byrådet i Hillerød Kommune (se bilag 2).

Undersøgelsens resultater

Undersøgelsens hovedkonklusion er, at der er arealer inden for transportkorridoren, der kan udtages, uden at transportkorridorens formål må opgives. Arealerne er vist i analysen på bilag 1 (side 25).

Hillerød Kommune er ikke byudviklingsmæssigt belastet af korridorens arealreservation i samme grad som andre kommuner. Det skyldes, at korridoren primært passerer Hillerød Kommune i områder, der i forvejen er beskyttede, og derfor ikke egner sig til byudvikling. Korridoren passerer den sydligste del af parforcelandskabet Store Dyrehave, der er

optaget på Unescos verdensarvsliste. En del af det omfattede område er også udpeget som Natura 2000 Habitatområde. Området rummer store natur-, miljømæssige, rekreative og kulturhistoriske værdier, som bør bevares, og som ville ødelægges ved en-motorvej, med mindre den fremføres i en boret tunnel. I den berørte del af naturområdet er der i øvrigt i dag et 50-60 meter bredt trace med højspændingsmaster.

Forvaltningen vurderer, at analysens konklusioner er positive for Hillerød Kommune. Angående Store Dyrehave fremgår det af analysen, at *"Det har ikke i nærværende meget overordnede analyse været muligt at præcisere et areal til et evt. fremtidigt vejanlæg, og forudsætningen er på det foreliggende grundlag, at der formentlig skal etableres en tunnel under området."* Det fremgår endvidere, at et eventuelt vejanlæg på denne strækning kan føres frem til Isterødvejen ved en tunnelløsning med en længde på ca. 3-4 km.

I forlængelse af dette peges der i analysen på to muligheder for korridoren i St. Dyrehave:

1. at korridoren udtages i hele sin bredde, således at en vejforbindelse forudsætter en tunnelløsning
2. at transportkorridoren opretholdes i sin fulde bredde på hele strækningen omkring Store Dyrehave indtil der er foretaget nærmere undersøgelser.

Foruden Store Dyrehave berører transportkorridoren kun ganske små arealer i Hillerød Kommune. Det drejer sig om:

- Ca. 22 ha af Brødeskov samt
- ca. 17,5 ha vest for Store Dyrehave, hvoraf halvdelen er en Unesco bufferzone til St. Dyrehave.

Vejdirektoratet foreslår at disse arealer tages ud ad transportkorridoren, på nær et ganske lille markareal op imod St. Dyrehave (under 1 ha). De berørte arealer er vist på bilag 3.

Den videre proces

Vejdirektoratet har bemærket, at undersøgelsen ikke er i høring. Det er derved ikke muligt for byrådet officielt at afgive et høringssvar inden for en formaliseret høringsperiode. Vejdirektoratet bemærker, at det nu er op til det landspolitiske niveau at drøfte, om der skal udarbejdes videre analyser eller undersøgelser, og om transportkorridoren skal indsnævres som foreslået i rapporten. Dette vil kunne ske ved en revision af Fingerplanen.

Ifølge Vejdirektoratet har flere politiske partier på Christiansborg ønsket en politisk proces om helt at droppe korridoren.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 31-05-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning og sender sagen videre til økonomiudvalget.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning og sender sagen videre til økonomiudvalget.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Bilag 1 - Analyse om beslutningsgrundlag for indsnævring af nordling ring 5 (VD)

Bilag 2- Notat vedr. overblik over tidlige politiske behandlinger mv.

Bilag 3 - Oversigtskort ring 5 i Hillerød Kommune

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 6: Fremkommelighed og mobilitet - anlægsbevilling

21/18025

Indstilling

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

1. meddele anlægsbevilling på 7.308.000 kr. til projektet Fremkommelighed og Mobilitet XA-0000022345 finansieret af afsatte rådighedsbeløb i 2022 og 2023
2. godkende igangsætning af detailprojektering af projekterne: Højresvingsbane på Skansevej ved Tikanten, Højresvingsbane på Carlsbergvej ved Københavnsvej, Cykellandeveje og Forbedring af forholdene for bløde trafikanter ved Hammersholtvej/Carlsbergvej
3. igangsætte analyse og dispositionsforslag for en ombygning af rundkørslen ved Roskildevej / Milnersvej / Peder Oxes Allé.

Sagsfremstilling

24. marts 2021 meddelte byrådet en anlægsbevilling om Fremkommelighed og Mobilitet. I bevillingen indgik tre projekter, som endnu ikke er udført:

- Højresvingsbane på Skansevej mod Holmegårdsvej (Tikanten)
- Højresvingsbane på Carlsbergvej mod Københavnsvej
- Cykellandeveje

Baggrunden for udvælgelsen af krydsene Skansevej/Holmegårdsvej og Carlsbergvej/Københavnsvej var en kortlægning af fremkommelighed foretaget i 2019 samt efterfølgende løsningsforslag udarbejdet i 2020. Begge bilag er vedlagt.

Efterfølgende har det daværende Arkitektur, Byplan og Trafikudvalg bedt forvaltningen om at få undersøgt, om det stadigvæk vil være nødvendigt med de to første projekter, når Nordsjællands Hospital i Hillerød flytter fra Østbyen til det nye hospital i Favrholm.

Forvaltningen har derfor fået undersøgt behovet for fremkommelighedsforbedringer i de to kryds i en fremtidig situation uden hospital i Østbyen. Undersøgelsen viser, at der fortsat vil være behov jf. bilag med supplerende analyse af de to kryds.

Forvaltningen foreslår nu, at der igangsættes detailprojektering af de tre projekter.

Derudover foreslår forvaltningen, at der igangsættes projektering af forbedring af forholdene for bløde trafikanter i og ved krydset Hammersholtvej/Carlsbergvej, hvor fremkommeligheden og tilgængeligheden for gående og cyklister vurderes at være dårlig, særligt i den sydvestlige del af krydset.

Beskrivelse af projekterne

Tilfartsspor på Skansevej ved Tikanten:

Tikanten er et knudepunkt for trafikken i Hillerød centrum, områderne nord/øst for byen og Nordsjælland. Etablering af et ekstra tilfartsspor på Skansevej vil forbedre fremkommeligheden væsentligt på Skansevej som er en af de veje som trafikken fra Hillerød øst benytter for at komme ind til Hillerød centrum. Da der ikke er plads på offentligt vejareal vil etableringen af et ekstra tilfartsspor kræve ekspropriation af naboejendomme.

Anslået udgift 1,4 mio. kr.

Højresvingsspor på Carlsbergvej ved Københavnsvej:

Der er kommet meget ny bebyggelse på Carlsbergvej og den bedste måde at lede denne trafik ud af Hillerød by er gennem krydset ved Carlsbergvej/Københavnsvej. Generelt mangler der kapacitet i signalanlægget i myldretidsperioderne, denne mangel på kapacitet er tydelig da der opstår kø på især Carlsbergvej og Tamsborgvej. En dedikeret højresvingsbane vil forbedre trafikanternes mulighed for at foretage højresving fra Carlsbergvej og derved afhjælpe problemet og bilister der holder i kø.

Anslået udgift 2,1 mio. kr.

Cykellandeveje:

Tanken med Cykellandeveje er at tilvejebringe bedre og sikrere cykelforhold på mindre veje, lokalveje og landeveje uden stort behov for finansiering, for på den måde at bidrage til et sammenhængende net, som dels fjerner missing links og dels sikrer opkobling til anden eksisterende stiinfrastruktur. Der er udpeget 11 relevante strækninger som binder oplandsbyerne bedre sammen, sikrer skoleveje og giver opkobling til det eksisterende cykelstinet. Overordnet arbejdes der med løsninger på strækningerne der sikrer lavere hastighed for biltrafikken og i et enkelt tilfælde omvejskørsel (2-1 vej, bump og vejlukning). På flere lokaliteter skal man krydse overordnede veje, hvor der er foreslået forbedrede krydsningsmuligheder, som øger trafiksikkerheden, gennem etablering af støttepunkter, hvorved hovedvejen kan krydses i to tempi.

Anslået udgift 1,5 mio. kr.

Forbedring af forholdene for bløde trafikanter ved Hammersholtvej/Carlsbergvej:

Fremkommeligheden og tilgængeligheden for gående og cyklister vurderes at være dårlig, dette gælder især den sydvestlige del af krydset. Da der er forholdsvis mange cyklister og fodgængere der benytter krydset dagligt i på grund af krydssets placering mellem Hillerød Station, Teglgårdssøens p-plads og nærhed til Frederiksborg Byskole, HTX, Frederiksborg Gymnasium og HF. Vil en forbedring af forholdene med renovering af fortov og cykelsti samt øget fokus på at signalet bliver bedre indrettet til de bløde trafikanter.

Anslået udgift 2,1 mio. kr.

Samlet vil udgiften til de fire projekter skønsmæssigt andrage ca. 7,1 mio. kr. svarende til det afsatte beløb i 2022. Forvaltningen bemærker dog, at det ikke vil være muligt at afslutte alle de foreslåede projekter i 2022, projekterne er opsat i prioriteret rækkefølge.

Videre planlægning

Med henblik på planlægning af udmøntningen af midler afsat i 2023, ca. 5,2 mio. kr. og eventuelle midler i efterfølgende år foreslår forvaltningen, at der med udgangspunkt i en trafikmodelberegning af trafikken nu og i 2030 gennemføres en analyse af behovet for fremkommelighedstiltag.

Med henvisning til udvalgets spørgsmål om fremkommeligheden i rundkørslen Roskildevej/Milnersvej/Peder Oxes Allé på mødet 10. marts 2022 har trafikmodellen har angivet, at der forekommer trafikale udfordringer i rundkørslen og forvaltningen foreslår derfor allerede nu igangsat en analyse, udarbejdelse af dispositionsforslag og prisberegning af et løsningsforslag. Rådgiverudgiften skønnes til 300.000 kr. Forvaltningen bemærker at anlægsudgiften til en større ombygning af rundkørslen til et signalanlæg forventeligt vil være i størrelsesordenen 15-20 mio. kr.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje m.v.

Økonomi

På fremkommelighedskontoen er der afsat følgende:

I 2022 er der afsat 7.042.000 kr. Heraf er meddelt anlægsbevilling af de 4.909.000 kr.

I 2023 er der afsat 5.175.000 kr.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

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

Janne Lunding Olsen (F) tog forbehold.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Kortlægning af fremkommelighed Cowi 2019

Løsningsforslag Cowi 2020

Supplerende analyse to kryds Cowi marts 2022

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 7: Lukket: Vibekevej - udførsel udbygningsaftale - anlægsbevilling

19/10684

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 8: Anlæg af kommunale parkeringspladser

18/4982

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomudvalget og byrådet;

1. at beslutte om der skal igangsættes en lokalplan, der tilvejebringer det planmæssige grundlag for anlæg af kommunale parkeringspladser for P-fondsmidler på Slangstrupgade 78, Trollesminde, Hillerød Jorder, 24
2. at beslutte at projektere en kommunal parkeringsplads på Tromlepladsen, Hillerødsholm, Hillerød Jorder, 16c med henblik på at afholde udgifter til projektering og anlæg for P-fondsmidler
3. at forvaltningen vender tilbage med en sag efter sommerferien med beslutning om anlæg af en kommunal parkeringsplads på Tromlepladsen, Hillerødsholm, Hillerød Jorder, 16c, når anlægsprisen for parkeringspladsen er kendt
4. at man meddeler at man ikke ønsker at leje den grusbefæltede parkeringsplads på Skolegade ved Grønnegadecentret.

Sagsfremstilling

Projekt med kommunale parkeringspladser på Slangstrupgade 78 finansieret af P-fondsmidler

I oktober 2020 godkendte byrådet indstillingen fra Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget om, at forvaltningen skal arbejde med anlæg af 40 nye parkeringspladser for enden af Slangstrupgade 78 mod Roskildevej. Samtidig godkendte byrådet økonomiudvalgets indstilling om, at der skal arbejdes på at bevare så mange træer som muligt i Slangstrupgade, og at parkeringspladsen bliver med befæltning i græsarmring. Midlerne i P-fonden kan anvendes til at etablere parkeringspladserne, som er estimeret til at koste 950.000 kr.

Området er omfattet af en lokalplan, der ikke udlægger det til p-pladser, og derfor har kommunen sendt sagen om eventuelle nye parkeringspladser på Slangstrupgade i naboorientering. Med de indsigelser naboerne, som ikke er positivt stemt over for forslaget, er kommet med, har forvaltningen vurderet, at kommunen ikke kan dispensere fra lokalplanen. Dette ville være for vidtgående i forhold til, at delområdet i lokalplanen kun må anvendes til svingbaner til ny sidevej samt ny sidevej til Roskildevej, tekniske anlæg og grønne områder. Der skal derfor laves en ny lokalplan, hvis parkeringspladserne skal realiseres. En lokalplan tager pt. 15 måneder.

Mulighed for anlæg af kommunale parkeringspladser finansieret af P-fondsmidler

Som led i udmøntning af midler i kommunens parkeringsfond foreslår forvaltningen, at der træffes beslutning om at projektere en kommunal parkeringsplads inkl. gode cykelfaciliteter på Tromlepladsen ved Rendelæggerbakken (se bilag), og det indebærer at den i dag grusbefæltede parkeringsplads der er skiltet til busser bliver asfalteret og udvidet til at rumme både biler og busser.

Fra Tromlepladsen kan man cykle til bymidten inden for 5-10 min. eller gå på 20-30 min. Forslag til anlæg af parkeringsplads på Tromlepladsen kan også ses i sammenhæng med foreningen Bevar Hillerøds projekt om at genskabe alléen på Batzkes Bakke og dele af Københavnsvej, hvis forslag indebærer, at ca. 70 pladser, som er blevet benyttet til parkering på Batzkes Bakke og 10 parkeringspladser ved Bymuseet bliver fjernet fra den offentlige tilgængelige parkering. Den videre projektering med indretning af pladsen vil afklare antallet af pladser der kan etableres.

Arealet er ikke omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 og berører ikke fredningen af Slotsparken, som lægge umiddelbart syd for matriklen. Der vil med projektet ikke blive fældet større træer på matriklen, og således vil pladsen stadig være afgrænset af grøn bevoksning.

Parkeringsfonden

En kommunal Parkeringsfond gør det muligt for grundejeren helt eller delvist at få dækket sine parkeringsbehov af offentlige parkeringspladser, hvis byrådet beslutter det. Formålet er udbygning af parkeringskapaciteten i takt med forøgelse af parkeringsbehovet ved ny bebyggelse eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse. Grundejeren kan søge om at få sit parkeringsbehov helt eller delvist dækket uden for sin grund mod indbetaling af et bidrag til parkeringsfonden. Vedtægterne for parkeringsfonden tilskriver, at fonden gælder for Hillerød By (inden for byskiltet) i den til enhver tid gældende kommuneplan og omfatter de områder, der er omfattet af en lokalplan og hvor byrådet specifikt har besluttet, at vedtægtens bestemmelser skal være gældende. Byrådet etablerer løbende det antal parkeringspladser, der kan finansieres af parkeringsfondens midler. Anlæg skal ske på kommunale arealer inden for en frist af 5 år fra betalingsdagen. Der er aktuelt knap 5,3 mio. kr. i P-fonden, hvoraf ca. 1,85 mio. kr. skal bruges i år.

Ejeren af den grusbelagte parkeringsplads på Skolegade ved Grønnegadecentret med en kapacitet på 40 biler har henvendt sig for at høre, om kommunen er interesseret i at leje parkeringspladsen til eksempelvis besøgende til slottet, brugerne af Grønnegadecenteret og eventuelt distanceparkering til bymidten. Vilkår for leje, herunder pris, tidsrum mm. er ikke undersøgt nærmere men der skal forventeligt deponeres. Parkeringsfonden kan ikke bruges som betaling for leje. Forvaltningen foreslår, at udvalget meddeler at det ikke har interesse.

Retsgrundlag

- Planlovens kapitel 5.
- Lov om offentlige veje.
- Cirkulære om kommunale parkeringsfonde.

Økonomi

Udgifter til projektering af kommunale parkeringspladser på Tromlepladsen ca. 300.000 kr. afholdes af midler fra Parkeringsfonden. Aktuelt er 5,3 mio. kr. i Parkeringsfonden.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget besluttede vedr. indstillingens punkt 1 at der skal igangsættes en lokalplan, der tilvejebringer det planmæssige grundlag for anlæg af kommunale parkeringspladser for P-fondsmidler på Slangstrupgade 78, Trollesminde, Hillerød Jorder, 24.

Udvalget godkendte indstillingens punkt 2-4.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Tromlepladsen_P-areal_placering

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 9: Udrulning af ladestandere i Hillerød Kommune

20/13458

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at;

1. godkende strategi og tidsplan for udrulning af ladeinfrastruktur med henblik på at kunne gennemføre en proces med udbud og ansøgning til den nationale pulje til medfinansiering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer og veje inden fristens udløb den 31. oktober
2. Udarbejde anlægsønske til budget 2023-2026 på 1,8 mio. kr. med en samlet anlægsramme og -udgift på 3,6 mio. kr. og anlægsindtægt på 1,8 mio. kr.

Sagsfremstilling

Hillerød Kommune har vedtaget en klimastrategi, som bl.a. sigter mod at begrænse CO₂-udslip fra transportsektoren. Et af indsatsområderne heri er en udvikling, der fremmer arbejdet med elbiler. Et centralt element er opsætning af ladeinfrastruktur og vigtigheden i at det sker sideløbende med at elbilerne bliver udbredt, da omstillingen til elbiler er helt afhængig af den nødvendige ladeinfrastruktur. Derfor besluttede byrådet til budget 2022-2025, at kommunen skulle igangsætte en kortlægning af hvor der skal etableres offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale veje og arealer i Hillerød Kommune frem mod 2030. Arbejdet blev igangsat i starten af året og kortlægningen er vedlagt som bilag til sagen.

Behov for ladeinfrastruktur

Beregninger viser, at der i 2030 vil være 9.300 elbiler i Hillerød Kommune. En stor del af borgerne (75%) parkerer på egen grund, og vil derfor have mulighed for at lade hjemme, hvorfor de kun meget sjældent vil have behov for offentligt tilgængelige ladestandere inden for Hillerød Kommune. Ca. 23% af kommunens borgere bor i en bolig (typisk en andels-/ejer- eller boligforening), hvor de parkerer 'ved ejendom' på fælles parkeringsarealer. Disse borgere er afhængige af, at deres boligforening træffer beslutning om at opstille fælles ladeinfrastruktur, eller at der findes alternativ offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur. Endelig er der nogle få borgere (ca. 2%), som er henvist til parkering 'på offentlig vej', og som derfor primært er afhængige af en offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur. Kommunale initiativer omkring offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur fokuserer på de sidste to grupper af borgere, men derudover må kommunens "gæster" (pendlere, handlende og turister) også forventes at få behov for offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

Der findes i dag 34 eksisterende offentligt tilgængelige ladere i Hillerød Kommune (april 2022), som primært er placeret i Hillerød by. Der er herudover identificeret planer om opsætning af yderligere seks ladestandere rundt om i kommunen. Det gælder dog, at der i store områder af kommunen ikke i dag findes offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

Ud fra prognoser for udviklingen i bestanden af elektriske biler er det beregnet, at der i Hillerød Kommune i 2030 vil være behov for i alt 208 offentligt tilgængelige ladestandere. Heraf er de 191 ladestandere til borgere med elbiler, som parkerer 'ved ejendom' og 17 ladestandere til dem, der parkerer 'på offentlig vej'. Det er kommunens ansvar at planlægge for etablering af ladestandere på offentlig vej, mens det principielt er op til bolig-/ejer-foreningerne selv at etablere ladeinfrastruktur til beboere 'ved ejendom'. Det kan erfaringsmæssigt dog være en vanskelig proces for foreningerne at opnå beboernes tilslutning til fælles etablering og ikke mindst finansiering af ladestandere på foreningernes fællesarealer. Foreningerne opsætter derfor ikke nødvendigvis ladere i samme tempo, som beboerne anskaffer elbiler, og det kan dermed være med til at afholde nogle borgere fra at anskaffe en elbil. Derfor anslås halvdelen af dette behov (svarende til 96 ladestandere) at skulle dækkes af offentligt tilgængelige ladere eller ladere eksempelvis ved de lokale arbejdspladser, eksempelvis ansatte som oplader deres elbil i arbejdstiden eller ladestandere på arbejdspladser der er offentlige tilgængelige.

Hillerød Kommune kan prioritere at understøtte omstillingen til elbiler ved at opsætte ladestandere, der dækker en del af behovet for borgere, der parkerer 'ved ejendom'. Kommunen må dog alene opsætte ladeinfrastruktur på kommunens egne

arealer eller arealer som kommunen administrerer. Kommunen må ikke opsætte ladestandere på private arealer, som f.eks. 'ved ejendom' (boligforeninger mm.).

Ladestanderbekendtgørelsen og samlet serviceniveau i kommunen

Den såkaldte ladestanderbekendtgørelse fra 2020 omhandler krav til bygningsejere, herunder Hillerød Kommune, om forberedelse eller etablering af ladeinfrastruktur. Der er krav om, at der ved eksisterende bygninger, som ikke er beboelsesejendomme, og hvor der er tilknyttet mere end 20 parkeringspladser, senest den 1. januar 2025 skal etableres mindst én ladestander.

Alle kommunens ejendomme er på den baggrund gennemgået, og det er kortlagt hvor mange og ved hvilke af kommunens ejendomme, hvor der jf. bekendtgørelsens krav skal etableres ladestandere. Opgørelsen viser, at der i alt er 38 kommunale ejendomme, hvor ladestanderbekendtgørelsen udløser krav om, at kommunen skal etablere en ladestander inden 2025. Disse ladestandere vil kunne gøres offentligt tilgængelige, og vil blive opsat ved ejendomme spredt ud over hele kommunen. De vil dermed forventeligt dække en del af det samlede behov for offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur i kommunen i forhold til både geografi og antal, og således vil landsbyer og mindre bysamfund blive dækket, jf. bilag.

Samlet set vil der i 2030 være et beregnet behov for 208 ladestandere, hvoraf kommunen kan prioritere at facilitere 113 ladestandere (17 til borgere, der parkerer 'på vej' og 96 'ved ejendom') med henblik på at tilvejebringe et tilfredsstillende serviceniveau og dermed understøtte den grønne omstilling. I kommunen findes allerede 34 ladestandere og der er planer om yderligere seks. Hertil kommer de 38 ladestandere, som kommunen skal opsætte som følge af ladestanderbekendtgørelsen. Dette giver et beregnet 'restbehov' for at kommunen etablerer 35 offentligt tilgængelige ladestandere. Hvis dette prioriteres skal kommunen med nuværende viden opsætte i alt 73 ladestandere (38 "skal-ladere" & 35 "kan-ladere"), fordelt spredt i kommunen, så mindre bysamfund også bliver dækket. Forvaltningen bemærker at behovet for offentlige tilgængelige ladere i mindre bysamfund er mindre, idet hovedparten af borgere her bor i private boliger. Kommunen kan herudover etablere ladeinfrastruktur til kommunens egen bilflåde. I udgangspunktet bør disse ikke blive gjort offentligt tilgængelig, idet bilflåden skal være operationel, og ladestanderne her skal være ledige på de tidspunkter, hvor flåden har behov for opladning.

Der er meget stor prisforskel på etableringsomkostninger og dermed det kommercielle grundlag for forskellige ladetyper. Etableringsomkostningerne for hurtig- og især lyn-ladere er meget høje og forudsætter et stort antal brugere. Det anbefales derfor, at kommunen typisk ville skulle facilitere normal-ladere, såkaldte destinationsladere (op til 22 kW).

Udbud

Som udgangspunkt er ladeinfrastruktur hidtil blevet opstillet efter markedsvilkår. Med ny lov fra den 6. april i år har kommunen fået mulighed for at udbyde etablering og drift af ladeinfrastruktur på kommunale arealer. Ladeoperatørerne er dog ikke nødvendigvis interesserede i at byde ind på alle de arealer, som kommunen udbyder, da nogle arealer formodentlig ikke vil være kommercielt interessante for dem. Det vil være muligt for kommunen at udbyde de forskellige arealer i samlede pakker, så operatørerne tvinges til at byde på både attraktive og mindre attraktive placeringer i ét samlet tilbud, men den endelige udbudsstrategi vil skulle besluttet. Parallelt med sagen gennemføres en markedsdialog med interesserede ladeoperatører forud for et udbud og inden udbuddet endeligt udformes.

Med det nye sæt lovregler kan kommunen i dag om nødvendigt yde et tilskud for at sikre, at der bliver etableret ladeinfrastruktur også på kommercielt mindre attraktive placeringer. Forudsætningen for at kommunen må medfinansiere opstilling af ladestandere er, at der forinden er gennemført et udbud, som har dokumenteret tilskudsbehovet. Forvaltningen forventer, at kommunen vil skulle yde et tilskud i forhold til en del af de ladestandere, som kommunen vil facilitere opsætning af. Da der endnu ikke er opnået erfaring med behovet for kommunal medfinansiering efter udbud, er det dog vanskeligt på forhånd at vurdere det samlede tilskudsbehov. Der formodes især at være behov for kommunal medfinansiering i forhold til de forudsatte ladestandere som følge af ladestanderbekendtgørelsen, mens de resterende

ladestandere i et vist omfang formodes at kunne opsættes på helt eller delvis kommerciel basis med en større, mindre eller ingen kommunal medfinansiering.

Det anbefales på den baggrund, at byrådet til budget afsætter en samlet nettoramme til kommunens medfinansiering af ladeinfrastruktur, der omfatter såvel de pligtige (jf. ladestanderbekendtgørelsen) som øvrige ladestandere.

Kommunen har mulighed for, efter et afholdt udbud, at søge en statslig pulje om støtte til medfinansiering af ladeinfrastruktur. Puljen er åben for ansøgninger i perioden frem til 31. oktober 2022. Puljen er på i alt 100 mio. kr. og forudsætter 50% kommunal medfinansiering. Hillerød Kommune har mulighed for at søge om støtte på op til ca. 1,8 mio. kr. fra denne pulje, hvorfra der er løbende tildeling efter "først-til-mølle-princippet". Den stramme deadline i puljen med kriterie om afholdt udbud er årsag til, at sagen allerede bliver forelagt politisk inden sommerferien, så et anlægsønske kan blive udarbejdet inden budget og udbudsproces kan igangsættes.

Strategien for udrulningen af ladeinfrastruktur indebærer, at der nu bliver igangsat udarbejdelse af udbud med henblik på at udbuddet sker i august 2022. Resultatet af udbuddet forventes at foreligge ultimo september og sagen forelægges om muligt herefter i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget i oktober med henblik på at ansøge af den nationale pulje inden fristen den 31. oktober.

Retsgrundlag

Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport pr. 6. april 2022.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser, men anlægsønske på 1,8 mio. kr. vil indgå til budget 2023-2026 med en samlet anlægsramme og -udgift på 3,6 mio. kr. og anlægsindtægt på 1,8 mio. kr.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Ladeinfrastruktur i Hillerød Kommune

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 10: Lukket: Favrholt infrastruktur - tillæg til anlægsbevilling

22/3171

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 11: Følgeudgifter renovering af spildevandsledninger mv.- anlægsbevilling

22/6224

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet om at meddele anlægsbevilling på 1.000.000 kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb på anlægskonto Følgeudgifter separatkloakering XA-0000022359.

Sagsfremstilling

I budget 2022 er afsat 1,0 mio. kr. til følgeudgifter i forbindelse med Hillerød Forsynings separatkloakering dvs. til kommunale udgifter i forbindelse med samtidig renovering af kommunale stikledninger og nedløbsbrønde eller afledte kommunale udgifter i forbindelse med LAR projekter (Lokal Afledning af Regnvand).

Følgearbejder i forbindelse med separatkloakering er oftest de samme som følgearbejder i forbindelse med Hillerød Forsynings renovering af eksisterende kloakker. På denne baggrund er det aktuelt at bruge midler fra anlægsbevillingen til både følgeudgifter for både separatkloakering og kloakrenovering.

I forbindelse med, at Hillerød Forsyning er gået i gang med at undersøge, planlægge og udføre renovering af deres eksisterende kloakledninger er der lavet stikprøvekontrol af tilstanden på stikledninger til vejafvandingen. Stikprøverne viser, at en stor del af stikledningerne til vejafvanding er i en meget dårlig tilstand, hvor der er behov for renovering.

Hvis stikledninger ikke renoveres kan konsekvenserne blandt andet være at:

- Vejafvandingen ikke virker med oversvømmelse af veje og i nogle tilfælde private grunde.
- Rørledningen går i stykker med sætninger og undermineringer, hvor asfalten falder sammen og der opstår huller som kan være dybe og farlige.
- Der kan være huller i rørledninger, hvor rotter kan leve og skade de omliggende arealer.
- Der bliver ført materialer ind i ledningerne og videre til Forsyningsens kloakledning, som kan skabe problemer med manglende kapacitet ved store regnskyl.

Der er ca. 9000 vejbrønde i Hillerød Kommune, som har hver sin stikledning. Den stikprøvekontrol der er udført viser at mellem 40 og 80% er i så dårlig tilstand, at der er behov for renovering af ledningen. Erfaringen viser, at det koster ca. 10.000 - 15.000 kr., at renovere en stikledning.

Det er ikke realistisk at renovere alle stikledninger på en gang, men det vil give en synergieffekt at følge Hillerøds Forsyning plan for renovering sådan, at både kloakledning og stikledninger til vejafvanding bliver renoveret samtidig på en vejstrækning.

Det frigivne beløb vil blive anvendt til prioriterede renoveringer i de områder hvor Hillerød Forsyning er i gang med renovering af kloakker. Udgifterne omfatter foruden renoveringer også en kortlægning af stikledningers tilstand i de omtalte områder.

Forvaltningen bemærker, at årets udgifter til vejafvanding indtil nu er afholdt af driftskonti for vejafvanding.

Retsgrundlag

Vejloven.

Økonomi

Anlægsbevilling på 1.000.000 kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb.

Foruden det omtalte anlægsbeløb er afsat midler på driftsbudgettet hvor konti for vejafvanding samlet udgør 1,5 mio. kr. i 2022. Heraf er primo maj 2022 forbrugt ca. 70 %.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

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

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 12: Budget 2023-2026, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

21/15542

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget sender udvalgets budgetforslag for 2023-2026 videre i sin helhed til 1. behandling i økonomiudvalget og byrådet den 31. august 2022.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at udvalget på baggrund af tidligere drøftelser sender sine budgetforslag for 2023-2026 videre i deres helhed til økonomiudvalgets og byrådets 1. behandling i august.

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

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

Udvalgets budgetdokumenter omfatter det enkelte aktivitetsområdes – finansieringsforslag, aktivitetsudvidelsesforslag og anlægsønsker. Desuden fremgår budgettets baggrundsoplysninger i et selvstændigt dokument.

Det samlede budgetmateriale sendes i høring i perioden 24. juni til 15. august 2022.

Det skal bemærkes, at konsekvenser af en forventelig aftale om kommunernes økonomi for 2023 mellem regeringen og KL samt Lov- og Cirkulæreprogrammet ikke kendes før hhv. sidst i juni og juli måned 2022. Desuden vil KL sidst i juni måned fremsende et revideret pris- og lønskøn.

Retsgrundlag

Kommunestyrelsesloven § 40.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Finansieringsforslag 2023-2026 ABT Juni

Aktivitetsudvidelsesforslag 2023-2026 ABT juni

Anlægsønsker 2023-2026 ABT juni

Budgetdokument 2023-2026 Baggrundsoplysninger juni

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 13: Plan for trafiksanering og trafiksanering i Skævinge

21/14060

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget:

1. at godkende forslag til plan for trafiksanering i Skævinge, samt plan for udmøntning af resterende anlægsmidler til trafiksanering i 2022
2. at sidste sætning i første afsnit i højre spalte på side 22 i Udviklingsplan for Skævinge ændres til ”Det vil ikke være muligt at omdanne vejen til en egentlig ringvej på sigt”.

Sagsfremstilling

Den 15. december 2021 meddelte byrådet en anlægsbevilling for trafiksanering på 3,0 mio. kr. i 2022, 1,5 mio. kr. i 2023 og 1,5 mio. kr. i 2024. Samtidig besluttede byrådet en rækkefølge for planlægning af områdevis trafiksaneringer med 40 km/t-hastighedszoner, herunder trafiksanering af Skævinge i 2022.

Forvaltningen har været i dialog med Skævinge Lokalråd, og 2. marts 2022 blev der gennemført et borgermøde med deltagelse af repræsentanter fra lokalrådet, borgere og kommunen. På mødet fremlagde lokalrådet deres forslag og ønsker til trafiksanering, og der fremkom også andre synspunkter om trafikale problemer og ønsker til ændringer. Dagsorden, præsentation og referat fra mødet er vedlagt som bilag 1-3 til denne indstilling sammen med lokalrådets forslag og ønsker (bilag 4).

Derudover har forvaltningen modtaget en henvendelse stilet til udvalget om fartdæmpning på Føllegårdsvej og Meløsevej. Denne henvendelse vedlægges til orientering som bilag 7.

På baggrund af borgermødet og besigtigelser i området foreslår forvaltningen, at der etableres hastighedszone med 40 km/t i hele Skævinge by. Udstrækningen af hastighedszonen fremgår af bilag 5. Hastighedszonen etableres ved opsætning af skilte ved ind-/udkørslerne til zonen og etablering bump.

Derudover foreslår forvaltningen, at der gennemføres følgende trafiksaneringstiltag (se også bilag 5):

1. Fodgængerfelt, eventuelt sammen med en hævet flade på Borupvej ved Kaj Sommers Vej. Et tilsvarende forslag er allerede beskrevet i Trafiksikkerhedsplan 2016-26 for øvrige bysamfund.
2. 2-minus-1-veje (ensporede veje med vigearealer) på en række strækninger på indfaldsvejene, hvor der ikke er plads til at etablere cykelsti. Hermed vil det være muligt at køre på enten cykelsti eller på 2-minus-en-vej helt frem til bymidten. I starten af 2-minus-1-vejene kan der etableres indsnævring til et spor, hvis der er cykelsti.

Der er tale om følgende strækninger:

- Ny Harløsevej mellem Baunetofte og Baunehøjen
 - Ny Harløsevej mellem udmundingen af gangstien vest for Nygade og Ny Harløsevej 7 (det lyserøde hus)
 - Borupvej mellem Dyrelunden og Nygade
 - Meløsevej mellem Føllegårdsvej og Hovedgaden
 - Strøvej, hvor den eksisterende 2-minus-1-vej forlænges frem til den dobbelttrekkede cykelsti.
3. Skiltning af stien langs Ny Harløsevej mellem Bombakken og vest for Nygade som dobbelttrekket cykelsti, herunder skiltning af vigepligt for krydsende sideveje/indkørsler.
 4. Hastighedsdæmpet område på 30 km/t på Hovedgaden og dele af Meløsevej, Ny Harløse Vej og Borupvej. Hvis det kan lykkes at opnå politiets tilladelse, bliver området skiltet som en hastighedszone i stedet for som et hastighedsdæmpet område. I området/zonen skal der etableres bump, hævede flader eller lignende for at sikre, at hastigheden bliver sænket. Den lavere hastighed betyder bedre oversigt ved udkørsel fra sideveje, idet den

nødvendige sigtlængde (den længde, man skal kunne se ned ad primærvejen ved udkørsel fra sidevejen) er mindre ved lavere hastighed. Derudover betyder den lavere hastighed, at cyklister kan køre mere trygt på vejen.

5. Udvidelse af det sydlige fortov på Hovedgaden på en strækning ud for de to udmundinger af Jernbanevej, så bredden af Hovedgaden indsnævres fra 7,2 meter til 6,2 meter. Udover at denne bredde passer bedre til en hastighed på 30 km/t, vil udvidelsen af fortovet også betyde, at trafikanter fra Jernbanevej kommer længere frem ved udkørsel til Hovedgaden. Hermed vil de opnå bedre oversigt forbi de bygninger og hække på Hovedgaden, der forhindrer tilstrækkeligt oversigt.

Udgifterne til etablering af ovennævnte forslag udgør skønsmæssigt.

1. Fodgængerfelt ved Kaj Sommersvej	160.000 kr.
2. 2-minus-1-veje	210.000 kr.
3. Skiltning af stien langs Ny Harløsevej	30.000 kr.
4. Hastighedsdæmpet område i centrum	160.000 kr.
5. Udvidelse af fortov på Hovedgaden	340.000 kr.
I alt	900.000 kr.
Hastighedszone 40 km/t	400.000 kr.
Totalt i Skævinge	1.300.000 kr.

Ovenstående er et forslag til en prioritering blandt lokalrådets ønsker og de ønsker, som i øvrigt fremkom på borgermødet og ved andre henvendelser. Forvaltningen orienterede medio maj Skævinge Lokalråd om forvaltningens anbefalinger i forbindelse med trafiksanering i Skævinge. Forvaltningen vil på udvalgsrådet fremlægge lokalrådets eventuelle kommentarer.

Ændring i udviklingsplanen

Under borgermødet den 2. marts opstod der forvirring om at Udviklingsplan for Skævinge (se bilag 9) skulle give mulighed for at omdanne den nye vej over Dyremosegård til en egentlig ringvej. Det har vist sig, at der ved en fejl manglede et "ikke" i en sætning i udviklingsplanen. Således skal sidste sætning i første afsnit i højre spalte på side 22 i Udviklingsplan for Skævinge ændres til "Det vil ikke være muligt at omdanne vejen til en egentlig ringvej på sigt" (fremhævnningen viser ændringen).

Status for øvrige projekter med trafiksanering og hastighedszoner

I byrådets beslutning 15. december 2021 indgik også en række andre allerede besluttede projekter, samt trafiksanering og 40 km/t i Alsønderup Lokalråds område. Status for disse projekter fremgår af bilag 6. Udgifterne til disse projekter udgør skønsmæssigt 800.000 kr.

Forvaltningen har den 20. maj 2022 modtaget politiets samtykke til 40 km/t-zoner i Alsønderup og Bendstrup, 2 minus 1-vej på Baunevej i Alsønderup og hastighedsbegrænsning på 60 km/t på Baunevej og Ravnsbjergvej, se bilag 8. Alsønderup lokalråd er orienteret om projektets udførelse og har udtrykt deres tilfredshed.

2 minus 1-vej og 40 km/t-zone i Alsønderup og Bendstrup 200.000 kr.

Cykelstriber og bump på Jespervej med 40 km/t	250.000 kr.
Hastighedszone i Tulstrup	350.000 kr.
I alt	800.000 kr.

Etablering af 40 km/t-hastighedszoner i øvrigt, samt rådgivning

Forvaltningen anbefaler, at de resterende midler i 2022, skønsmæssigt 600.000 kr. prioriteres til etablering af 40 km/t-hastighedszoner i andre byområder i kommunen, herunder 40 km/t på Nødebovej af støjhensyn såfremt politiets samtykke kan opnås. Forvaltningen vil efter høringen om kommunens hastighedsplan vende tilbage til udvalget med yderligere konkrete forslag, forventeligt på udvalgets møde i august 2022.

Derudover planlægger forvaltningen, at der anvendes 300.000 kr. til rådgivning.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Der er meddelt anlægsbevilling.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget godkendte indstillingens punkt 1.

Udvalget beder forvaltningen om et overslag på hvad det vil koste at lave cykelsti på strækningen på Ny Harløsevej mellem Baunetoften og Baunehøj.

Udvalget sender indstillingens punkt 2 videre til økonomiudvalget og byrådet.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Borgermøde om trafiksanering i Skævinge 2. marts kl. 19 på Føllegård - dagsorden

Borgermøde 2. marts - præsentation.pdf

Referat Borgermøde om trafiksanering i Skævinge.docx

Lokalrådets forslag til forbedring af trafiksikkerheden i Skævinge 2022.docx

Oversigtskort trafiksanering Skævinge 2022.pdf

Status for trafiksanerings- og hastighedszoneprojekter maj 2022.docx

Henvendelse om fartdæmpning på Føllegaardsvej og Meløsevej

Hastighedszoner Alsønderup og Bendstrup

Udviklingsplan for Skævinge.PDF

Punkt 14: Frederiksbro - delområde B - helhedsplan og dispensation fra etageantal og højde

22/6548

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at:

1. udvalget træffer beslutning om at sende dispensationsansøgningen i naboorientering
2. udvalget tager orienteringen om helhedsplanen til efterretning.

Sagsfremstilling

M. Goldschmidt Holding A/S er i gang med at søge byggetilladelse til det sidste byggefelt i delområde A, byggefelt 11, som udvalget behandlede på april mødet for så vidt angår facadearkitektur. Desuden er etableringen af den grønne kile og Frederiksbroen ved at være tilendebragt. Firmaet ønsker derfor at gå videre med projektet og har udarbejdet en helhedsplan for delområde B. Bygherren vil på udvalgsrådet gennemgå helhedsplanen.

Både delområde A og delområde B er omfattet af lokalplan 415. Ifølge lokalplanen kan der inden for delområde B opføres 2 højhuse på 15 etager, 1 højhus på 13 etager og 1 højhus på 8 etager. De øvrige byggefelt har maksimale bygningshøjder på henholdsvis 18 m, 20 m og 21 m. Endvidere åbner lokalplanen mulighed for to små byggefelt ud mod den nye del af Trollesmindealle på 8,5 m.

Bygherre har et ønske om at ændre projektet således, at byggerierne ud mod Herredsvejen opføres i henholdsvis 33 m og 21 m højde, hvor lokalplanen foreskriver en højde på 21 m og 20 m.

Det betyder samtidig, at de i lokalplanen to punkthuse på henholdsvis 39 m (13 etager) og 24 m (8 etager) flyttes til en placering mod Herredsvejen og reduceres til 33 m og 21 m.

Endvidere vil højden på bebyggelsen ud mod Trollesmindealle (mod syd) blive reduceret fra henholdsvis 24 m og 18 m til 9, 12 og 15 m. Endelig vil to små byggefelt på max. 8,5 m ud mod Trollesmindealle ikke blive opført.

For så vidt angår parkering i delområde B vil hovedparten ca. 488 af pladserne blive placeret under terræn. De resterende ca. 180 pladser vil blive etableret i terræn i randområdet.

Ændringen er et ønske om en optimering af projektet med en større variation i højderne i hele bebyggelsen. Det giver bedre lysforhold i bebyggelsen og mindre indblik internt i bebyggelsen. I lokalplanen er højderne fastsat til fra 18 m til 45 m. I helhedsplanen arbejdes med 9, 12, 15, 18, 33 og 45 m, og således at bebyggelsen nedtrappes mod Bøllemosen, kolonihaverne og Thorsvang. Endvidere vil etablering af parkering under terræn åbne for opholdsarealer i bebyggelsens gader og torve uden biler, bortset fra af- og pålæsning. Ved bebyggelsen ud mod badepavillonen, søen, legepladsen og sportsbanen åbnes for et parklignende sammenhængende grønt område. Desuden bliver bygningerne drejet forskellige steder, så der kommer mere sol på altaner og terrasser og ikke mindst mindre indblik fra øvrige bygninger.

Forvaltningen skal endvidere gøre opmærksom på, at lokalplanens § 8.6 fastsætter, at randbebyggelsen ud mod Herredsvejen må opføres i en maksimal højde på 21 m (7 etager), og at kun 1/3 af facaden må være de 21 meter. Den resterende del skal nedtrappes til maksimalt 15 m (5 etager).

Vedrørende anlæggelse af p-pladser i B-området, fastsætter lokalplanen, at der skal anlægges 1,5 p-plads pr. bolig/etagebolig og 1 plads pr. 50 m² kontor og service. I A-området var kravet 1 p-plads pr. bolig. Årsagen var, at delområde A var beliggende inden for bygrænsen og delområde B var beliggende uden for bygrænsen. Nu er bygrænsen flyttet til Frejasvej, således at B-området ligeledes er beliggende inden for bygrænsen.

I Kommuneplan 2021 er der et krav om 1,5 p-plads pr. 100 m² bolig i parkeringszonen, som Frederiksbro er beliggende i. Det betyder, at der skal etableres 834 p-pladser.

Hvis lokalplanens parkeringskrav skal opfyldes, skal der etableres 825 p-pladser. I projektet for delområde B er der planlagt etableret 665 p-pladser.

Forvaltningen vurderer, at det er lokalplanens parkeringskrav, der er gældende, hvorfor der i forbindelse med byggesagsbehandlingen skal meddeles dispensation for de manglende 160 p-pladser. Det er imidlertid forvaltningens vurdering, at der kan meddeles dispensation, da delområde B nu er placeret inden for bygrænsen.

Retsgrundlag

Lokalplan 415 for Boligkvarter Møllebro i Hillerød.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Projektdirektør Ulrik Bebe, arkitekt Jan Moxness og Nina Robberts præsenterede oplæg for udvalget.

Udvalget besluttede at udsætte sagen.

Udvalget ønsker, at der afholdes et borgermøde.

Udvalget ønsker, at sagen suppleres med visualiseringer før/efter fra (øst/vest) på Herredsvejen i øjenhøjde, fra modsatte side af Herredsvejen (Løngangsgade) i øjenhøjde samt skyggediagrammer for flere tidspunkter på året.

Udvalget ønsker dokumentation for, at parkeringsnormen i delområde A er nok og ikke belaster de omkringliggende nabolag.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Helhedsplan, Frederiksbro - delområde B

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 15: Markedspladsen - hotel og boligbyggeri - godkendelse af facadearkitektur

22/4954

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter følgende:

1. afvisning af det ansøgte facadeprojekt med de valgte farver, pga. stor afvigelse fra det oprindelige projekt vist i lokalplanens illustrationer. Direktionen indstiller, at facademuren fremstår i en sten med en varm og gylden nuance
2. at forvaltningen efterfølgende kan godkende en mockup med murprøve og vinduesfarve, såfremt denne harmonerer med det oprindelige projekt, som vist i lokalplanens illustrationer
3. at der arbejdes mod at lave mønstermurværk i gavle på hotelbygningen
4. at fastholde lokalplanens krav til tilbagetrækning af hotelfacaden mod syd.

Sagsfremstilling

I forbindelse med tilblivelse af Lokalplan 433 har byrådet den 30. oktober 2019 besluttet, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal behandle det endelige projekt, herunder materialer. Det er derfor facadeprojektet nu forelægges udvalget.

Hotellet og boligbyggeriet opføres i et område af Hillerød, der er præget af ældre ejendomme med en kulturhistorisk helhed samt en fornem beliggenhed ved Frederiksborg Slot. Dette betyder, at arkitektur og materialer skal tilpasse sig omgivelserne og det kulturhistoriske miljø. Samtidig er der tale om en bebyggelse med et volumen, der betyder, at det arkitektonisk kan markere sig som et spektakulært byggeri og på den måde adskille sig fra sine omgivelser.

Ifølge Lokalplan 433 skal bebyggelsen have en speciel arkitektonisk bearbejdning, så der opnås spil i bebyggelsen, således at det undgås, at bebyggelsen bliver ensformig. Facader skal opføres som blank mur i lyse tegl. Gavle på de enkelte byggefelter skal opføres i et andet forbandt end facaderne eller med mønstermurværk.

Endvidere skal vinduer, døre samt den tilbagetrukne penthouseetage fremstå i varme brune eller gyldne nuancer, jf. lokalplanen. Der er i lokalplanen vist en række illustrationer, der understøtter den arkitektoniske kvalitet og idé (*se bilag 2 – lokalplanillustrationer*).

Det ansøgte projekt er udført i en mursten i grålige toner – se bilag 1 – illustration af den valgte mursten EW2166 Sisteron på side 3. Facader på alle tre bygninger udføres i løberforbandt med vandrette bånd af fremtrukne dobbelte standerskifter ved etageadskillelser for at give et varieret udtryk. Gavle opføres jf. bygherre i borgerforbandt ligeledes med vandrette bånd af dobbelte standerskifter ved etageadskillelserne. Døre, vinduer, værn og penthouse opføres i en mørk brun farve (*se bilag 1 – facadeprojekt*).

Der er i lokalplanen krav om, at facaden tilbagetrækkes både mod Slangstrupgade og i gavlen mod Markedsstræde. Kravet om tilbagetrækning er oprindeligt opstået for at sikre areal til offentlige formål. Ansøger har et ønske om at undgå tilbagetrækningen i gavlen ved at føre glasfacaden helt ud i facadelinjen. Ansøger vurderer, at arealet mellem søjlerne er mest anvendeligt som indvendigt areal, samt at søjlerne undgår problemer med kuldebroer (*se de sidste 3 sider i bilag 1*).

Forvaltningens vurdering:

Facadefarverne bør i højere grad efterleve lokalplanens illustrationer, hvor mursten fremstår i lys gylden farve. Disse illustrationer, der er udarbejdet af ansøgers arkitekt, har dannet grundlag for lokalplanens tilblivelse.

Murstensfarven har stor betydning for bygningens fremtræden. En facade i en lys og varm nuance giver et mere gyldent udtryk i gadebilledet, lidt som om solen skinner på facaden. Modsat vil en grå facade give genskin af et mere trist gråt lys.

Lokalplanen giver mulighed for, at der arbejdes med mønstermurværk, hvilket er vist med flere illustrationer i lokalplanen. Bygningen har en fremtrædende og fornem placering i bybilledet og ligger i et kulturhistorisk område med ældre ejendomme. Derfor bør gavle på hotelbygningen etableres som mønstermurværk for at sikre en højere grad af detaljering og kvalitet i facadeudtrykket.

Farven på vinduer/døre/værn/penthouseetagen bør fremstå i en "tilsvarende" lys gylden farve som murstensfacaden, så der opnås en større sammenhæng i facaden, der svarer til lokalplanens illustrationer. De meget mørke/sorte farve, der er vist i facadeprojektet, fremhæver vinduer/døre/værn/penthouse ved at give en hård kontrast til facadefarven. Endvidere fremstår penthouseetagen som en mørk og tung bygningsdel. Når vinduer, værn og penthouse opføres i så mørk en farve, bliver disse elementer det dominerende i facadeudtrykket, hvilket er det, der afviger meget fra illustrationerne af det oprindelige projekt.

Når farven på vinduer mm. holdes i den lysere gyldne og mere neutrale nuance, vil byggeriet opnå en anden helhed og blødhed i udtrykket. Penthouseetagen vil fremstå mere let og mindre fremtrædende i gadebilledet og vinduer/værn vil smelte mere sammen med bygningskroppen til en helhed. Forvaltningen vurderer, at bygningerne, som de er vist i lokalplanens illustrationer, fremstår med en langt større kvalitet end det ansøgte facadeprojekt.

Ansøger har begrundet valget af farver på mursten med, at bygherre og arkitekt har fundet en lysgylden murstensfarve for sart. Farven på vinduer mm. er taget ud fra standardfarverne på produktet og er ikke begrundet yderligere.

Forvaltningen vurderer, at Hillerøds borgere kan have en berettiget forventning om, at udseendet af facaden på det nye hotel og boligbyggeri på Markedspladsen svarer til de illustrationer, der har været offentliggjort via borgermøder og i pressen og siden har dannet grundlag for lokalplan 433.

Endelig vurderer forvaltningen, at lokalplanens krav til tilbagetrækning af facaden skal fastholdes. Søjler samt rummet mellem søjlerne kan blive anvendeligt til ophold/udservering ved cafeborde og lignende, der skaber liv. Ansøger opfordres til at indrette og anvende denne plads til at skabe et attraktiv opholdsareal i bybilledet.

Retsgrundlag

Lokalplan 433.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget besluttede:

1. at afvise det ansøgte facadeprojekt med de valgte farver, pga. stor afvigelse fra det oprindelige projekt vist i lokalplanens illustrationer. Direktionen indstiller, at facademuren fremstår i en sten med en varm og gylden nuance
2. at forvaltningen efterfølgende kan godkende en mockup med murprøve og vinduesfarve, såfremt denne harmonerer med det oprindelige projekt, som vist i lokalplanens illustrationer
3. at det er udvalgets ønske at der arbejdes videre med mønstermurværk på hotellets gavle for at understøtte lokalplanens intention om et spektakulært byggeri
4. at fastholde lokalplanens krav til tilbagetrækning af hotelfacaden mod syd.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Bilag 1 - Det ansøgte facadeprojekt

Bilag 2 - Facadeillustrationer fra Lokalplan 433

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 16: Møllebakken - opførelse af 4 stk. tilgængelighedsboliger

21/7634

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter at meddele tilladelse til etablering af 4 stk. tilgængelighedsboliger på Møllebakken – blok E.

Sagsfremstilling

Lejerbo's bebyggelse på Møllebakken er opført i 1952-32 og består af 82 boliger. I forbindelse med en omfattende renovering af bebyggelsen, herunder udskiftning af tage, udskiftning af opgangs-, kælder- og hoveddøre, renovering af badeværelser, udskiftning af køkkener, etablering af ventilationsanlæg samt en opgradering af udearealerne og en udvendig modernisering, er der et ønske om at etablere 4 nye tilgængelighedsboliger (etablering af elevator, niveaufri adgang og større badeværelse) i blok E.

Projektet omfatter en ombygning, således at også de eksisterende boliger i blok E gøres tilgængelige (etablering af elevator, niveaufri adgang og større badeværelser). I forbindelse med udskiftning af taget vil eksisterende gitterspærkonstruktion blive udskiftet med en hanebåndskonstruktion, og der vil blive indrettet 4 nye boliger i tagetagen. I forbindelse med tagudskiftningen vil der blive foretaget en efterisolering, der betyder at bygningens højde ændres fra 13,75 m til en ny højde på 14,08 m.

Ejendommen er i Kommuneplanen 2021 beliggende i delområde ØB.B.4, der fastsætter, at området er udlagt til boligområde med en bebyggelsesprocent på 60 og med et maksimalt antal etager på 3. Etablering af tagboligerne i Blok E vil øge etageantallet fra 3 til 3½ etage og en mindre forøgelse af bebyggelsesprocenten, der allerede i dag er for høj i forhold til kommuneplanens rammer.

På denne baggrund har sagen været i partshøring hos de omkringliggende ejendomme. Der er indkommet høringssvar fra tre naboer. Høringssvarene er vedlagt og drejer sig om følgende forhold:

- udnyttelse af tagetagen vil give øget mulighed for indblik i haver m.m. – ønske om opsætning af matteret glas på de nye altaner
- ønske om etablering af yderligere parkeringspladser
- udsyn til Hillerød By og Frederiksborg Slot bliver mindsket
- ønske om at der ikke etableres gavlvinduer mod øst af hensyn til indbliksgener
- der er allerede i dag vanskeligheder med at manøvrere for større køretøjer på Møllebakken på grund af parkerede biler.

Lejerbo har haft de indkomne høringssvar til udtalelse og er kommet med en tilkendegivelse af, at ønsket om etablering af matteret glas på altanerne er taget til efterretning. Med hensyn til gavlvinduer oplyser Lejerbo, at gavlvinduerne vil være køkkenvinduer.

Med hensyn til parkeringsproblematikken oplyser Lejerbo, at der i dag er etableret i alt 46 p-pladser, heraf 26 langs vejen. I det nye projekt vil der blive 30 nye p-pladser på egen grund. Der vil efter ombygningen være i alt 76 p-pladser, heraf 2 handicappladser.

I byggeperioden, der forventes at strække sig over ca. 2 år, vil det være nødvendigt at opsætte stillads, midlertidige toilet- og badeværelser og affaldscontainere ud mod vejen, hvilket vil begrænse muligheden for parkering langs vejen. Endvidere vil skurby, materialeoplæg m.m. blive etableret på egen grund på det areal, der efter byggeperioden skal

benyttes til de nye p-pladser. For at skabe ekstra p-pladser i byggeperioden vil der blive etableret skråparkering i stedet for parallelparkering. Endelig oplyser Lejerbo, at beboerne i Blok E vil blive genhuset i byggeperioden, hvorfor der vil være 12 færre lejemål, der har behov for parkering i byggeperioden.

Forvaltningen vurderer, at en forøgelse af højden med 33 cm som følge af efterisolering er tålelig og nødvendig. Desuden lægger forvaltningen vægt på, at Lejerbo har taget til efterretning at ville etablere matteret glas på den nye altaner, og at det vil være nødvendigt at skabe mulighed for dagslys til køkkenerne. Til slut vurderer forvaltningen, at det er glædeligt, at Lejerbo etablerer yderligere parkeringspladser ud over dem, som projektet medfører, og at udearealerne fremover vil fremstå med et attraktivt opdateret udtryk, som vil forbedre anvendelsesmulighederne og styrke afdelingens gode boligliv.

Retsgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Forvaltningen bemærker, at tilladelsen til 3½ etage alene er en tilladelse efter planloven og indeholder ikke en godkendelse af etableringen af 4 nye boliger. Dette skal der ansøges om særskilt i form af skema A.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Helhedsplan, Møllebakken

Høringssvar Ejerforeningen Møllebakken

Høringssvar Granbakken 28

Høringssvar Møllebakken 38

Udtalelse fra Lejerbo

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 17: Genopstilling af byrumsinventar fra AFA JCDecaux

22/3848

Indstilling

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

Sagsfremstilling

Dagsordnen var fremlagt på udvalgets møder i april og maj 2022 hvor udvalget udsatte sagen med henblik på bedre visualiseringer.

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

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

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

Forvaltningen har, i samarbejde med AFA JCDecaux, udarbejdet et oplæg til genopstilling af reklamefinansieret byrumsinventar fra AFA JCDecaux i midtbyen. Forslaget lægger op til at der opstilles 4 søjler, hver med plads til maksimalt 6 reklamer og 3 Mupier, hver med plads til 2 reklamer. En enkelt søjle og en enkelt Mupi foreslås placeret på privat matrikel. Det gælder søjlen ved Carlsbergvej 32 og Mupien ved Carlsbergvej 34. Placering af disse to elementer er koordineret og godkendt af grundejerforeningen i Campus, mod at foreningen kan disponere over to af de i alt 8 reklamepladser til brug for eksempelvis annoncering af lokale arrangementer.

De fire søjler er placeret som følger:

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

De fire Mupier er placeret som følger:

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

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

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

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

Forvaltninger oplyser at informationstavlerne (Mupier) er af samme størrelse som den nuværende ved Slotsgade nr.38 (ved Kirkens Korshær) og har en højde på 237 cm, eksklusiv bøjle og en bredde på 126 cm. Bysøjlerne er 4.56 meter høje med en diameter på 145 cm. Bilag med mål på Mupi og bysøjle er vedlagt sagen.

Ved Søndre Jernbanevej, syd for stationen, kan en eksisterende bysøjle besigtiges.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget godkendte indstillingen.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Mål på mupi og bysøjle

Oplæg til placering af AFA JCDecaux byrumsinventar

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 18: Sti fra Ny Hammersholt til Favrholt Station - opsamling fra borgermøde

21/6621

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at:

1. der ikke arbejdes videre med planer om etablering af en sti mellem Ny Hammersholt og Favrholt Station gennem skoven
2. alternative linjeføringer langs banen anses urealistiske idet de vil kræve omfattende omlægninger af eksisterende golfbane, opsætning af høje hegn og yderligere tiltag
3. cyklister fra Ny Hammersholt til Favrholt Station henvises til at anvende cykelstierne på Gl. Frederiksborgvej samt kommende cykelstier på Overdrevsvejen.

Sagsfremstilling

Sagen om ny rekreativ sti har sidst været behandlet i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 10. marts 2022 samt i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 8. marts 2022. Her besluttede begge udvalg at der indbydes til et borgermøde i april 2022 om ny sti fra Ny Hammersholt til Favrholt Station forud for videre politisk stillingtagen.

Den 28. april 2022 blev der afholdt borgermøde på rådhuset i Hillerød kommune. På mødet var der ca. 40 fremmødte, heraf flere byrådsmedlemmer.

Nedenstående generelle betragtninger og synspunkter var de mest fremherskende på mødet:

- Overordnet er der stor modvilje mod anlæggelse af en rekreativ grussti gennem skoven, linjeføring A, B og C. Dels af hensyn til naturen, og fordi den ikke vil kunne asfalteres eller belyses.
- Flere pegede på, at med vedtagelse af Vejdirektoratets cykelstiprojekt langs Overdrevsvejen etableres der en god cykelsti som kan betjene trafikken fra Ny Hammersholt til stationen som med stor sandsynlighed vil kunne dække behovet og at den øgede længde, i forhold til de fremlagte alternative ruter ikke ansås som problematisk.
- Flere pegede på muligheden for at etablere en alternativ sti langs østlig side af banen, linjeføring D eller på vestsiden af banen, linjeføring E.
- Golfklubben gjorde opmærksom på at en linjeføring øst eller vest for banelinjen ville medføre store sikkerhedsmæssige foranstaltninger, være problematisk for klubben og ville betyde store omlægninger af golfbanen.

Opsamlende referat fra mødet samt kort med stiføringer er vedlagt sagen som bilag.

Vejdirektoratet anlægger i 2023 belyste og asfalterede 2,5 m brede cykelstier i begge sider langs Overdrevsvejen fra Københavnvej til stibroen ved Favrholt Station. Vejdirektoratets planlagte rampeløsning ved Funkevej / Gl. Frederiksborgvej, giver en trafiksikker kobling til den dobbeltrettede cykelsti langs Gl. Frederiksborgvej. Kommer man nordfra ad Overdrevsvejen, kan man komme til stationen via den nye rampe som leder til stibroen og videre over til stationen.

Vedrørende alternative linjeføringer langs banen, D og E, bemærker forvaltningen at disse indebærer store anlægstekniske konsekvenser for ombygning af den eksisterende golfbane. Endvidere fordres opsætning af høje hegn af sikkerhedsmæssige årsager, som ligeledes reducerer den eksisterende golfbanes areal.

Konsekvenserne ved anlæg af sti langs banen, hvad angår linjeføring D, som er nærmere beskrevet i det tidligere fremlagte memo vedr. linjeføringer (memo vedlagt som bilag). For linjeføring E er konsekvenserne tilsvarende. Linjeføring E fordrer desuden en ombygning i stationsprojektet med trapper, elevatorer m.v. til perroner. Forvaltningen anser på denne baggrund linjeføring E og D som urealistiske.

I lyset af at linjeføring A, B og C ikke kan asfalteres og belyses og har en række naturmæssige konsekvenser, vurderer forvaltningen at den eksisterende cykelsti på Gl. Frederiksborgvej tilsammen med den planlagte cykelsti på Overdrevsvejen er den bedste løsning. Forvaltningen gør i den forbindelse opmærksom på, at det manglende stistykke ved Brødeskovvej, mellem Hillerød Lilleskole og Gl. Frederiksborgvej, er indeholdt i anden plan.

Retsgrundlag

Lov om offentlig veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om, at etablering af stien vurderes igen, når ny station, ramper og tilslutninger, og sti på Overdrevsvejen er etableret og effekten kan vurderes.

Udvalget bemærker, at sikkerhedsforhold vedr. cykelsti på Gl. Frederiksborgvej vurderes i forbindelse med det videre arbejde med stier, og vil blive en del af det kommende møde om trafiksikkerhed i Hammersholt.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Opsamling fra borgermøde om rekreativ sti mellem Ny Hammersholt og Favrholm Station_28.04.22

Oversigtskort med ruter

Memo - alternative stier Favrholm station til Ny Hammersholt

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 19: Ansøgning om dispensation for affaldsindsamling i gågader

22/6716

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at:

1. give tilladelse til kørsel for 6 tons vægtgrænsen til Fælles Affalds Indsamling A/S, til afhentning af renovation i gågaderne med køretøjer på 16-18 tons
2. tilladelsen alene omfatter tilladelse til, at 16-18 tons renovationskøretøjer kører ret igennem gaden og ikke drejer ind igennem portene
3. andre renovatører som afhenter erhvervsaffald, efter ansøgning kan opnå samme tilladelse.

Direktionen indstiller, at Natur, Miljø og Klimaudvalget får sagen til orientering.

Sagsfremstilling

Fælles Affalds Indsamling A/S, som er et affaldshåndteringssamarbejde mellem Hillerød og Halsnæs kommune, afhenter pt. restaffald fra samtlige private boliger i midtbyen, samt usorteret affald fra nogle erhverv. Der afhentes pt. også madaffald hos enkelte private boliger. Affaldet afhentes i en lille bil, der kun kan indsamle en affaldsmængde svarende til en maksimalvægt på bilen på 6 tons. Herefter kører bilen til Frederikssund og læsser af.

Den 31. december 2022 er tidsfristen for, at private boliger i Hillerød Kommune skal sortere i 10 affaldsfraktioner (mad- og restaffald, plast, metal, pap, mad- og drikkekartoner, glas, papir, farligt affald og tekstilaffald). Desuden skal der afhentes storskrald. For at Fælles Affalds Indsamling A/S effektivt kan drifte 10 indsamlingsordninger, samt storskraldsafhentning i midtbyen, kræver det, at alle 10 affaldsfraktioner, samt storskrald kan afhentes på de allerede eksisterende indsamlingsruter, som køres med standard renovationsbiler.

I forbindelse med at der skal implementeres yderligere to affaldsindsamlingsordninger i Hillerød Kommune (mad- og drikkekartoner og tekstilaffald), udskifter Hillerød Forsyning den kommende årrække de nuværende 1-kammer renovationsbiler med 2-kammerbiler. Den fremtidige drift i Hillerød Kommune vil derfor blive betjent af biler med en totalvægt på hhv. 16 tons, 18 tons og 26 tons. I midtbyen vil indsamlingen af mad- og restaffald, plast, metal, pap, mad- og drikkekartoner og papir kunne håndteres af en 16 tons bil, mens indsamlingen af storskrald, herunder indsamling af farligt affald i miljøbokse og tekstilaffald, vil kunne håndteres af en 18 tons komprimatorbil og en 16 tons liftbil. Glas indsamles i offentlige kuber, som er placeret uden for midtbyen.

Fremadrettet bliver tømmefrekvensen for mad- og restaffald, papir, pap og den blandede fraktion plast og mad- og drikkekartoner er hver 2. uge, mens metal tømmes hver 4. eller 8. uge. Der afhentes storskrald 4. gange årligt, herunder også miljøbokse til farligt affald og tekstilaffald. I dag hentes der alene restaffald samt madaffald fra enkelte husstande 1 til 2 gange om ugen.

Fælles Affalds Indsamling A/S søger, jf. bilag, om at må køre med hhv. 16 tons biler, samt én 18 tons bil i midtbyen.

Forvaltningen bemærker at erhvervsaffald kan afhentes af private renovatører, hvorfor disse bør gives samme muligheder som Fælles Affalds Indsamling A/S.

Den nye belægning i Slotsgade

I forbindelse med omlægning af gågaden udskiftes bærelaget i køretracéet. Dette sker i forbindelse med de omfattende ledningsarbejder, som forsyningen står for. Bærelaget i gang- og facadezonen langs bygningerne bevares i sin nuværende form. Hvor bærelaget udskiftes, dimensioneres der til belastningen T2, hvilket svarer til, at der kan køre op til 65 tunge køretøjer pr. døgn heraf maksimalt 20 biler med et akseltryk på 10 tons pr. døgn. En toakslet lastbil på 18 tons vil have et akseltryk på ca. 10 tons, hvilket svarer til den dimensionering, som gågaden anlægges med. Fælles Affalds Indsamling A/S forventer 2-3 gennemkørsler om ugen.

Det er således forvaltningens vurdering, at den nye belægning vil kunne holde til kørsel med 18 tons lastbiler i gågadens kørezone.

Forvaltningen peger i den forbindelse på, at belægningen for så vidt angår tung kørsel med lastbiler på 18 tons vil være sårbar over for vrid som opstår, når man drejer skarpt og anbefaler derfor, at der alene gives tilladelse til at tung trafik kører ret igennem gaden og ikke drejer ind igennem portene.

Retsgrundlag

Regulativ for gågaderne og Torvet 2019, jf. lov om offentlige veje og færdselsloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 31-05-2022

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget besluttede at udsætte sagen med henblik på, at Hillerød Forsyning redegør for hvad der skal til for at holde fast i 6 tons bilerne.

Udvalget beder forvaltningen om, at øvrig tung trafik i gågaden indgår i kommende sag om nyt regulativ for gågaden.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Dispensation til kørsel med tungere køretøjer i midtbyen

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 20: Parkeringsforbud på Horsevænget foran nr. 37 - 45

22/3849

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter at fastholde parkeringsforbud på Horsevænget ud for nr. 37 – 45.

Sagsfremstilling

Forvaltningen informerede torsdag den 5. maj 2022 udvalget om baggrunden for opsætning af parkeringsforbud på Horsevænget ud for nr. 37 – 45.

Efterfølgende har Danske Lejere henvendt sig til udvalgets medlemmer i mail af torsdag den 12. maj 2022, se bilag 1.

I denne fremføres at det ikke er beboere der har henvendt sig med klager over parkering men ejeren. Det er korrekt at det er ejeren, jf. bilag 2, der har henvendt sig med oplysning om beboerklager og forvaltningen har følgelig taget dette for pålydende. Inden parkeringsforbuddet blev etableret har forvaltningen indhentet politiets samtykke, se bilag 3.

Det faktuelle i sagen er dog at parkeringsforbuddet er velbegrundet da der ikke kan skaffes tilstrækkeligt manøvreareal til de vinkelrette parkeringspladser over for nr. 37 - 45, hvis der holder biler langs kantstenen.

Kørebanen er 6 meter bred, og fortovet er under 1,5 meter bredt. Med parkerede biler langs kantstenen bliver bredden reduceret til ca. 4 meter.

Normalt regnes der med, at der skal være et 7 meter bredt manøvreareal ved vinkelret parkering og minimum i vejreglerne er 6 m.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje, Færdselsloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget udsatte sagen til et ekstraordinært udvalgs møde.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Fra Danske Lejere Parkeringsforbud på Horsevænget

Henvendelse fra JGA Group ApS: Parkering på Horsevænget 37-45

Politiets samtykke: Parkeringsforbud på Horsevænget

Punkt 21: Vejstøj - kortlægning og udkast til handlingsplan

19/14826

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at:

1. godkende støjkortlægningen og udkastet til støjhandlingsplanen, idet alle der har givet høringssvar underrettes om udvalgets behandling af sagen
2. at beslutte anlægsønske til budget 2023-2026 for reduktion af gener fra vejtrafikstøj.

Sagsfremstilling

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget har på mødet den 3. februar 2022 besluttet at sende støjkortlægningen, samt udkastet til støjhandlingsplanen i offentlig høring. Dette skete i perioden 28. februar 2022 til 29. marts 2022.

Hillerød Kommune er lovgivningsmæssigt, ifølge Miljøstyrelsens Støjbekendtgørelse, ikke forpligtet til at udarbejde en støjhandlingsplan for de eksisterende veje men har i forbindelse med konstitueringsgrundlaget 'Mange plages af trafikstøj, og vi vil arbejde med en støjhandlingsplan for hele kommunen' besluttet at sætte fokus på støjproblemerne fra vejnettet, og derigennem sætte nogle rammer op for en indsats, der kan reducere støjgenerne for kommunens borgere. I 2020 blev det i udmøntningsplanen besluttet at igangsætte støjkortlægningen, hvor resultatet er her nu.

Kortlægningen omfatter veje i Hillerød Kommune der er belastet med mere end 500 biler i årsdøgntrafik, samt hvordan belastningen af de større veje i kommunen fordeles sig. Nogle af de mest støjbelastede veje der ligger i Hillerød Kommune er statsveje, men nogle af dem er også Hillerød Kommunes veje herunder bl.a. Herredsvejen, Nødebovej, den nordlige del af Hillerødmotorvejens forlængelse, Milnersvej, Hostrupsvej, Østergade/Helsingørsgade/Holmegårdsvej og Tulstrupvej. Derudover er der en opgørelse over i hvor stor grad, Hillerød Kommunes boliger og borgere er belastet af gener grundet vejstøj.

I udkastet til støjhandlingsplanen ses der nærmere på de forskellige vejproblematikker der forårsager den generende vejstøj fra Hillerød Kommunes veje, samt hvilke mulige løsninger der kan være når der tages udgangspunkt i vejens udformning og hvor den er lokaliseret. Blandt nogle af de foreslåede tiltag er blandt andet anvendelse af støjreducerende asfalt, nedsættelse af hastigheden langs støjbelastede bystrækninger, etablering af støjskærme og oprettelse af en kommunal støjpuljeordning.

I forbindelse med den offentlige høring har forvaltningen modtaget flere høringssvar som der her gives et kort resume af, idet forvaltningen bemærker at høringssvarene er vedlagt i sit fulde omfang som bilag:

Høringssvar vedrørende Nødebo:

Her nævner flere den tunge trafik, hastigheden der køres på vejen, samt efter deres mening manglende effekt af bumpene der er lavet.

Flere svar omhandler både støjgenerne fra Nødebovej, samt at vejene Kirkevej, Nødebo Skovvænge og Kildevænget ikke er medtaget i støjhandlingsplanen selvom der er områder inde bagved som er overgået fra sommerhusområde til helårsbeboelse.

Forvaltningens kommentar: Vejstøjen i Nødebo stammer fra betydelig trafik på Nødebovej, herunder tung trafik. Forvaltningen foreslår beboere og lokalråd svares at kommunen vil arbejde for etablering af 40 km/t hastighedszone i hele Nødebo. Dette fordrer politiets godkendelse da Nødebovej er en trafikvej men forvaltningen vurderer det muligt, da støjensyn nu er en mulig begrundelse for kommunens ønske.

Der har været flere høringssvar vedrørende støjen fra Herredsvejen med ønsker om opsætning af støjskærme langs deres bebyggelser.

Forvaltningens kommentar: Der er betydelig støjbelastning af nogle af boligerne tættest på Herredsvejen. Områderne langs Herredsvejen foreslås derfor tages med i betragtning, hvis der afsættes midler til opsætning af kommunale støjskærme.

Et høringssvar vedrørende trafikstøjen på Funkevej foreslår at busruterne 335 og 337 bliver ændret til mindre elbusser, da der ofte ikke er mange passagerer eller slet ingen med busserne der kører på denne strækning.

Forvaltningens kommentar: Det er blevet vedtaget at 335 overgår til at blive en elbus, men da 337 er i en kontraktperiode, kan vi ikke stille nye krav til drivmiddel før næste kontraktperiode. I forhold til brugen af busserne, tages der stilling til ruter og antal afgang i forbindelse med fornyelser af kontrakter.

Et høringssvar omhandlende området betegnet som øvrig landzone, foreslår at det skal være lettere for den enkelte grundejer i disse områder at etablere støjafskærmning eller jordvolde. Det opleves som værende administrativt tungt for borgeren selv at få lov til at gøre noget på egen grund der kan virke støjreducerende.

Forvaltningens kommentar: Forvaltningen vil se på hvordan ansøgningsprocessen pt foregår.

Et svar vedrørende kølebilers støj på Industrivej i Skævinge. Vejen er ikke med i støjkortlægningen.

Forvaltningens kommentar: Støjkortlægningen ser ikke på veje med gennemsnitlig årsdøgntrafik mindre end 500 køretøjer. Derudover er det den beregnede støjbelastning fra køretøjer på vejen og ikke støjmålinger, der er anvendt i beregningerne.

Høringssvar vedrørende St. Lyngby's megen trafikstøj fra Amtsvejen. Her ønskes samme tiltag som nævnes for Melløse, med opsætning af støjskærme langs byen.

Forvaltningens kommentarer: Da Amtsvejen er en statsvej er det Vejdirektoratet der står for at skulle foretage evt. støjbekæmpende foranstaltninger for støj fra denne vej. Det vil derfor også være op til staten at afsætte penge til opsætning af støjskærme udfor St. Lyngby. Der henvises derfor til Vejdirektoratets støjhandlingsplan fra 2017.

Forvaltningen vurderer at en række af høringssvarene indeholder forslag der allerede er indeholdt i støjhandlingsplanens forslag til virkemidler og mulige løsningsmetoder. Forvaltningen vurderer derfor ikke behov for revisioner af planen.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje m.fl.

Økonomi

I forbindelse med støjhandlingsplanen foreslås en række tiltag som kan have økonomiske konsekvenser hvis de beslattes realiseret. Det drejer sig primært om udlægning af støjreducerende asfalt, opsætning af støjskærme og oprettelse af en kommunal støjpulje.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget udsatte sagen til et ekstraordinært udvalgsmøde.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Støj fra veje, og Industrivej i Skævinge

Tung trafik og støj fra Funkevej

Høring vedrørende "Støjkortlægning samt støjhandlingsplan for kommunens veje"

Høringssvar trafikstøj Herredsvejen.pdf

Høringssvar angående udkast til støjhandlingsplan

Høringssvar til støjhandlingsplan

Støjhandlingsplan for Hillerød

St. Lyngby - Støj.png

Høringssvar fra Nødebo og korrespondance

Støjkortlægning 2020

Støjhandlingsplan 2021 - udkast

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 22: Carlsbergvej 9 - udstykning af ejendommen i to matrikler

22/2512

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget meddeler tilladelse til udstykning af ejendommen Carlsbergvej 9, 3400 Hillerød.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en henvendelse fra ejeren af Carlsbergvej 9, som ønsker at udstykke ejendommen. På mødet den 3. februar 2021 har Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget behandlet et lignende ønske om udstykning af ejendommen. Dengang blev der meddelt afslag af hensyn til trafiksikkerhed og nabohensyn. Ejer har nu indsendt en ændret forslag til udstykning.

Ejendommen er beliggende i bymidten og er omfattet af SB.B.19 i kommuneplanen, som fastsætter åben/lav boligbebyggelse i maksimalt 1½ etage og en maksimal bebyggelsesprocent på 30. Samtidig skal der i følge kommuneplanen etableres 2 p-pladser til hver ejendom. Der er ingen lokalplan for området.

Ejendommen er beliggende direkte ud til Carlsbergvej, som er en af de mest trafikerede veje i Hillerød by. Over for ejendommen er det nye Campus-område beliggende. I baghaven støder ejendommen op til Frederiksborg Byskole. Øvrige naboer er fritliggende enfamiliehuse. Fra fortovskant er der en stejl stigning i terrænet på omkring 3 m, herefter er der et fladt område, inden terrænet i baghaven falder til omkring 3 m under niveauet ved fortovskanten. Ejendommen har et grundareal på 1.500 m², og på ejendommen er i 1957 opført et hus med et samlet boligareal på 145 m² og en garage på 25 m².

Grunden ønskes udstykket til to matrikler, begge over 700 m² – den endelige fordeling af kvadratmeter er ikke endelig fastlagt, men der vil blive stillet krav om overholdelse af det skrå høje plan, samt at grundstørrelsen min. skal være 700 m² ekskl. vej- og adgangsareal, jf. kommuneplanen. Adgangsvej til den nye parcel vil ske ad en 1,3 m bred sti fra Carlsbergvej langs skellet til ejendommene på Præstevænget. Der er foreslået et byggefelt, der vil have en niveauforskel på omkring 2 meter. Kote for det nye hus vil være 40,6. For naboen i Carlsbergvej 11 vil det betyde, at det nye hus vil ligge op til 3 m over kote i nr. 11's baghave, og at der eventuelt skal opføres en høj støttemur for at sikre, at det nye hus ikke skrider nede af bakken.

Til orientering kan det oplyses, at dagrenovationsbeholderne er foreslået placeret i området ved den fælles indkørsel. Endvidere kan forvaltningen oplyse, at beredskabets krav om en maksimal afstand fra fortovskant til fjerneste hushjørne på max. 80 m er overholdt. Fremføring af ledninger til kloak, vand, fibernet m.m. vil kunne lade sig gøre, men ikke uden udfordringer. Hillerød Forsyning stiller som krav, at der et 6 meter bredt bælte i fortovskote frem til det nye hus. Dette krav medfører et betydelig gravearbejde i anlægsfasen.

Kommuneplanens krav om, at der skal etableres 2 p-pladser pr ejendom, er i ansøgningen foreslået løst ved, at der tinglyses brugsret til 2 p-pladser på den eksisterende ejendom. Adgangen til eksisterende ejendom er blevet ændret inden for de sidste år uden godkendelse fra forvaltningen. Indkørslen er blevet gjort bredere, så der nu er en 10 m bred overkørsel, hvor bilerne bakker ud over fortov og cykelsti på Carlsbergvej. Det er foreslået at etablere 2 x 2 p-pladser parallelt med Carlsbergvej. Dette forudsætter, at den eksisterende garage nedrives, og der graves ud for at anlægge de 4 p-pladser. Der vil ikke blive niveaufri adgang til de 2 ejendomme, idet der skal etableres trapper 2 steder, som en del af adgangsvejen til ejendommene.

Trafikken på Carlsbergvej er på omkring 8.500 – 9.000 biler på et hverdagsdøgn og vil stige med de mange nye boliger og den nye dagligvarebutik på Campus. Hertil kommer gående og cykelister, der dagligt passerer forbi ejendommen til skolerne på Carlsbergvej. Desuden ligger ejendommen i en kurve, hvor der er begrænset oversigt til begge sider. Fortov og cykelsti bliver benyttet som skolesti til Frederiksborg Byskole.

I udstykningslovens § 18 er det bestemt, at der ikke må etableres en ny ejendom, som ikke har adgang til offentlig vej. Det er imidlertid ikke fastsat, at en ejendom nødvendigvis skal have kørende adgang. Alligevel ses det som kompliceret, at der ved en bagvedliggende matrikel ikke er mulighed for at levere byggematerialer ved opførelse af en bolig og fremadrettet vil være vanskeligt at få leveret varer o.lign. Byggematerialer og varer kan på ingen måde henstilles på Carlsbergvej på grund af de trafikale gener dette vil give. Forvaltningen kan desuden ikke anbefale, at der gives adgang til levering af materialer via Byskolens brandvej af hensyn til brandvejens beskaffenhed og sikkerheden omkring skolen. Skal brandvejen benyttes ved levering af byggematerialer, skal den spærres af, så skolebørnene ikke kan få adgang. Beredskabsplanen for skolen skal således midlertidigt ændres, da opsætning af afspærring omkring brandvejen vil vanskeliggøre en eventuel brandindsats på skolen.

På baggrund af den fortætning, der sker af området, har forvaltningen igen sendt et orienteringsbrev til de omkringboende naboer, hvor de er blevet orienteret om ansøgningen og samtidig har fået mulighed for at indsende deres bemærkninger til sagen. Bemærkningerne fra beboere går på, at de er bekymrede over trafiksikkerheden, når der er dobbelt så mange biler som i dag, der skal krydse fortov og cykelsti. Naboerne er ligeledes stærkt bekymrede for indbliksgener, og naboerne Carlsbergvej 11 er bange for, at de på grund af den store højdeforskel skal se ind i en høj mur.

Alle bemærkninger og kommentarer fremgår af vedlagte bilag.

Forvaltningen vurderer, at den seneste ansøgning er ændret på så væsentlige punkter i forhold til trafiksikkerheden, idet det nu vil være muligt at køre forlæns ud på Carlsbergvej i modsætning til den første ansøgning, hvor der skulle bakes ud over fortov og cykelsti. Endvidere vurderer forvaltningen, at der i den nye ansøgning med et ændret byggefelt, er taget størst muligt hensyn til nabo- og indbliksgener. Forvaltningen vil endvidere i forbindelse med godkendelsen af udstykningssagen stille vilkår om, at der bliver tinglyst en deklaration om, at der alene må bygges i et plan.

Retsgrundlag

BR18, §§173 og Udstykningsloven §18

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget udsatte sagen til et ekstraordinært udvalgsmøde.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

Carlsbergvej 9 - situationsplan

Carlsbergvej 9 - etablering af udgravningsbælte

Situationsplan - inkl. parkering og ledningsgrav

Samlet høringssvar fra naboerne

Punkt 23: Oprettelse af Boligkommission - tilsyn med ejendomme, der benyttes til beboelse og ophold

22/6516

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget:

1. tager orienteringen om tilsyn med ejendomme, der benyttes til beboelse og ophold til efterretning
2. beslutter, at der ikke skal nedsættes en boligkommission
3. beslutter om der skal udpeges en repræsentant fra udvalget, der kan deltage i tilsynsarbejdet.

Sagsfremstilling

I forbindelse med konstitueringsaftalen for Hillerød Byråd 2022-25 står nævnt følgende:

Nogle mennesker lever under urimelige forhold eksempelvis i midlertidige boliger, og vi vil undersøge om vi bør oprette en boligkommission.

Kommunen har efter byfornyelsesloven pligt til at føre tilsyn med ejendomme, der benyttes til beboelse og ophold, og kan meddele påbud om afhjælpning af sundheds- og brandfarlige fejl og mangler, herunder skimmelsvamp. I de alvorligste tilfælde kan kommunen erklære boliger uegnet til beboelse (kondemnere) og kræve ejendommen nedrevet.

Hillerød Kommune har tidligere haft nedsat en Boligkommission, der havde til opgave at føre det ovenfor nævnte tilsyn. Hillerød Byråd besluttede i 2017 at nedlægge Boligkommissionen og delegerede opgaven til forvaltningen. I perioden fra 2017 og frem til nu har forvaltningen haft ca. 50 sager, hvor lejerne har klaget over dårligt indeklima og diverse mangler i boligen.

Forvaltningen har efter en besigtigelse af lejemålet, sammen med ejendommens ejer, meddelt påbud om afhjælpning af fejl og mangler, som herefter er blevet udbedret. Der har i perioden ikke været ejendomme, der er erklæret uegnet til beboelse.

Forvaltningen vurderer ikke, at det vil være hensigtsmæssigt at oprette en boligkommission på ny, da den nuværende sagsgang er kortere, og der kan foretages hurtigere ”udrykning”. Desuden er det færre personer, der møder op på ejendommen. I boligkommissionens tid var det 10-12 personer, der deltog i besigtigelsen.

Hvis udvalget udpeger en repræsentant, der kan deltage efter behov, vil udvalget på denne vis have indsigt på området. Endvidere vil forvaltningen en gang årligt orientere Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget om antal og omfang af sagerne.

Retsgrundlag

Byfornyelseslovens § 81.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Udvalget udsatte sagen til et ekstraordinært udvalgsmøde.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 24: 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 02-06-2022

Udvalget udsatte sagen til et ekstraordinært udvalgsmøde.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Bilag

ABT årsplan 2022 - juni

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen

Punkt 25: Digital godkendelse af referat

21/18064

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 02-06-2022

Godkendt.

Afbud: Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

Afbud Lars Ole Skovgaard Larsen