

REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 05-05-2021

Mødedato Onsdag d. 05. maj 2021 kl. 08:30

Mødested Seglet

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

Indholdsfortegnelse

Slotsgade 10 - dispensation fra lokalplan 315 til nedrivning af bevaringsværdige bygninger.....	3
Strategi for lade-infrastruktur.....	6
Bedre fremkommelighed og stoppesteder på buslinje 375R.....	9
Trafikbestilling 2022 & nyt bus-udbud - 1. behandling.....	11
Godkendelse af projektforslag for Slotsgade - beslutning af belægningsvalg og anlægsbevilling.....	14
Anlægsarbejder i Slangstrupgade m.v. i forbindelse med forsyningens separatkloakering.....	17
Trærækken på Slangstrupgade udfor nyt hotelbyggeri.....	19
Byggeplads på dele af den lille markedsplads.....	21
Industrivænget, cykelstier.....	23
Fredensvej 4 - ønsker køb af vejareal.....	25
Orientering om vedligeholdelse af veje og bygværker i 2021.....	26
Lokalplan 462 og kommuneplantillæg 25 for boliger på Søndre Jernbanevej 28 - igangsætning.....	27
Lokalplan 464 for boliger på Vibekevej - igangsætning.....	31
Lokalplan 465 for Favrholm stationsområde - igangsætning.....	34
Grønt i byplanlægning - orientering.....	37
Lokalplan 466 Frederiks Torv - igangsætning.....	38
Lokalplan 460 og kommuneplantillæg 23 for erhvervsområdet i Favrholm - forslag.....	41
Pionercamp i Favrholm - opstart og anlægsbevilling.....	44
Budget 2022-2025, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	46
Udmøntningsplan 2021 - maj opdatering.....	47
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	49
Digital godkendelse af referat.....	50

Punkt 1: Slotsgade 10 - dispensation fra lokalplan 315 til nedrivning af bevaringsværdige bygninger

21/4017

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter om der skal meddeles dispensation fra lokalplan nr. 315 for Centerområde – Slotssøkkarré D til nedrivning af 2 bagbygninger, kaldet sidehuset og baghuset, Slotsgade 10.

Sagsfremstilling

Ejendommen Slotsgade 10 er omfattet af lokalplan nr. 315.

Forhusene

Ifølge lokalplanen fremgår der følgende beskrivelser af bevaringsværdierne for ejendommen. Slotsgade 10 er den gamle Købmandsgård ”Lindeskov”. Forhuset 10A (tidligere betegnet som Slotsgade 8) er registreret med bevaringsværdi 7, altså lav bevaringsværdi. Bygningen er opført i 1850, men der er i 1960’erne sket en fuldstændig ændring af facaden. Mod gården fremstår bygningen med lys puds og tagpaptag. Mod gaden har bygningen rødt tegltag. Bygningen er ikke udpeget som bevaringsværdig i lokalplanen. Bygningen bliver således revet ned i det nuværende projekt, og der bliver opført ny bebyggelse indeholdende butikker i stueetagen og boliger i de øvrige etager.

Det andet forhus, Slotsgade 10B, er registreret med bevaringsværdi 5 - mellem bevaringsværdi. Bygningen er opført i 1850 og fremstår som et fint, enkelt, lyst pudset byhus. Denne bygning bevares og er ikke en del af det nuværende projekt.

Side- og baghus

Det langstrakte sidehus, opført i 1825, er registreret med bevaringsværdi 4 – mellem bevaringsværdi, der skal vurderes nærmere i hvert enkelt tilfælde. Sidehuset fremstår pudset i lys gul farve og med flere detaljer, der vidner om tidligere anvendelse, bl.a. læseporte og hejseværk. Taget er belagt med bølgeeternit.

Baghuset, der har fået bevaringsværdien 5 – mellem bevaringsværdi - er opført i 1935. Det fremstår i lyspudset facade og med bølgeeternittag.

I save-registret har sidebygningen ingen bevaringsværdi og bagbygningen har som nævnt oven for bevaringsværdi 5. Til trods for bevaringsværdierne i save-registret er side- og baghus blevet udpeget som bevaringsværdige i lokalplanen, da de indgår i et fint samspil med gårdmiljøet.

Lokalplanen fastsætter således, at bevaringsværdig bebyggelse ikke må nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden byrådets tilladelse. Lokalplanen nævner endvidere, at hvis bevaringsværdig bebyggelse tillades nedrevet eller efter brand eller anden ulykke, skal ny bebyggelse opføres i overensstemmelse med oprindeligt omfang og udtryk, herunder placering og etageantal.

Nuværende ejer har erhvervet ejendommen i juni 2017. Ejeren ønsket nu at nedrive side- og baghus med henblik på at opføre en ny bebyggelse med samme bygningskrop og etageantal indeholdende boliger. Ønsket om nedrivning er begrundet med, at bygningerne er i en så ringe forfatning, at en istandsættelse vil betyde en uforholdsmæssig stor ekstra belastning af projektets totaløkonomi.

Bygningerne fremstår i dag med væsentlige sætninger over bygningens længde. Især ved sammenbygning med tilstødende bygningskonstruktioner giver det sig udslag i væsentlige sætningsskader. Ejerenes rådgiver vurderer, at bygningens fundering er utilstrækkelig, og der skal udføres fundamentsforstærkning, understøbning eller lignende for at opnå tilstrækkelig bæreevne.

For anvendelse til boliger med øget loftshøjde, komfort-, brand- og lydkrav vil det efter ejerenes rådgiver være nødvendigt at fjerne hele den indvendige konstruktion i træ og udføre et nyt bærende system. Grundet facadevæggens ringe tilstand og nødvendige ændringer i facadeåbningernes størrelse og placering vurderer ejerenes rådgiver det nødvendigt, at der opføres nye indvendig bærende vægge uafhængig af de eksisterende. Energimæssigt vil en renovering betyde, at facaderne skal påføres en udvendig isolering på op mod 30 cm, hvilket vil medføre, at bygningsdybden vil blive forøget med op mod 60 cm. Ejerenes rådgiver mener således, at bygningernes udformning derved vil ændre sig betydeligt, hvilket umiddelbart er i modstrid med lokalplanens intentioner.

Ejerens rådgiver oplyser derudover, at en energirenovering sandsynligvis vil medføre fugttekniske problemstillinger med risiko for skimmelsvamp samtidig med, at det formodentlig vil blive nødvendigt at montere solceller på tagfladerne for at kunne opfylde de krævede energikrav.

Ansøger oplyser endvidere, at en nedrivning og genopførelse af side- og bagbygningen vil ske med samme bygningskrop som de eksisterende. Ansøger vurderer, at en genopførelse af bygningskroppene vil være den bedste løsning til bevarelse af bebyggelsens karakter.

Ansøgningen har været sendt til Museum Nordsjælland, der er kommet med en indsigelse mod nedrivning af de 2 bygninger.

Museum Nordsjællands væsentligste modstand mod nedrivningsansøgningen beror på, at den vil resultere i ødelæggelse af det kulturhistorisk vigtige baggårdsmiljø, der findes på adressen. Baggårdsmiljøet ved Slotsgade 10's høje bevaringsværdier skyldes primært den meget fine langstrakte lagerbygning med frontkvist. Bygningen er opført i 1825 og må betragtes som en af de ældste tilbageværende baggårdsbygninger i Slotsgade. Den har i sit ydre stort set bevaret sit originale udtryk med dertilhørende læsseporte og hejseværk. Mod Slotssøen lukkes baggården af med endnu en arkitektonisk fin lagerbygning opført i 1936 af købmandsforretningen Lindeskov. Denne bygning har delvist bevaret sit oprindelige arkitektoniske udtryk og er et fint supplement til baggårdsmiljøet. Begge bygninger er udpeget som bevaringsværdige i lokalplan nr. 315 Centerområde - Slotssøpark D. Selve baggården er delvist pigstensbelagt delvist asfalteret. Det formodes, at dele af den resterende pigstensbelægning stadig ligger under asfalten.

Museum Nordsjælland anbefaler derfor, at nedrivningsansøgningen afvises, og at kommunen inddrager en upartisk aktør med speciale inden for bygningsrestaurering af bevaringsværdige huse (f.eks. Raadvad-Centeret eller en lokal ekspert). Denne kan give en faglig vurdering af bygningernes stand, og hvad det egentlig kræver (f.eks. i forhold til økonomiske omkostninger, dispensationer og støtteordninger) at bevare de tilbageværende baggårdsbygninger på adressen. Museet peger på, at en nænsom restaurering af baggårdsbygningerne på længere sigt antagelig også vil være mere værdifuld end et nybyggeri for kommunen navnlig i forhold til Hillerøds turismepotentiale. Turister, der besøger Frederiksborg Slot, vil med al sandsynlighed være mere tilbøjelige til også at besøge selve Hillerød, hvis byen kan tilbyde historisk autentiske oplevelser, som f.eks. en ældre og velbevaret bygningsmasse.

Bygherres advokat har henledt opmærksomheden på planloven § 49 om overtagelsespligt. Advokaten varsler et krav om overtagelsespligt med erstatningsfastsættelse i forhold til den konstaterede byggeret/byggeretsværdi, hvis der meddeles afslag på nedrivning.

Forvaltningen har følgende bemærkninger til spørgsmålet om overtagelsespligt. Hvis byrådet beslutter at nægte tilladelse til nedrivning, kan ejeren efter planlovens § 49 forlange ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning.

Betingelser for overtagelsespligtens indtræden:

- Nægtelse af tilladelse til nedrivning skal ramme ejer særligt hårdt sammenlignet med tilsvarende ejendomme
- Der skal være opstået et væsentligt misforhold mellem ejendommens afkastningsgrad sammenholdt med ejendomme med lignende beliggenhed og benyttelse, som ikke er omfattet af nedrivningsforbud
- Der forudsættes årsagsforbindelse i den forstand, at det er lokalplanens bevarende bestemmelser, der udløser en væsentlig forringet afkastningsgrad
- Det er hele ejendommen, og dermed ikke kun bag- og sidehus, der kræves overtaget. Det indebærer også, at forringelsen af afkastningsgraden må vurderes for ejendommen som helhed.

Ifølge retspraksis er det ikke et tilstrækkeligt argument til at kræve overtagelse, at det bedre kan betale sig at nedrive huset frem for at renovere det. Det gælder navnlig i situationer, hvor der er tale om en ældre lokalplan, og hvor ejeren har haft mulighed for gennem vedligeholdelse at bevare en bygning i rimelig stand. Det er således ikke forvaltningens vurdering, at en overtagelse kan indtræde. Det vil dog altid komme an på en konkret vurdering i den aktuelle sag.

Hillerød Kommunes arkitektur politik

Har man et bevaringsværdigt hus, har man både et privilegie og en forpligtigelse til at varetage bygningsarven på bedste vis. Som ejer bør man derfor sætte sig grundigt ind i sin bygnings historie og arkitektoniske kvaliteter. Ændring og restaurering af bevaringsværdigt byggeri kræver, at man ikke blot varetager sine egne interesser, men at man også arbejder ud fra et større bymæssigt og historisk perspektiv. Som myndighed er kommunen altid klar til dialog med rådgivere og ejere for på den måde at nå frem til velovervejede løsninger i det enkelte projekt. Hillerød Kommune anser bygninger med bevaringsværdig 1 - 3 som bevaringsværdige, mens bygninger med værdien 4 skal vurderes i den konkrete sag. Bygninger med værdien 5 og derover vil normalt ikke blive betegnet som bevaringsværdige. Som tidligere oplyst er

side- og bagbygningen Slotsgade 10 til trods for værdierne i save-registret i lokalplanen blevet udpeget som bevaringsværdige, idet bygningerne indgår i fint samspil med forhuset Slotsgade 10 B og gårdmiljøet.

Henvendelse fra nabo

Ejerne af naboejendommen Slotsgade 2-8, Torvet 6-8 er kommet med indsigelse mod nedrivningen af sidehuset og baghuset. Andelsforeningens indsigelse er begrundet med et ønske om i videst muligt omfang at bibeholde bevaringsværdige og kulturbærende bygninger i Hillerøds historiske bymidte. Det er foreningens vurdering, at argumentationen for nedrivning af sidebygning og baghus i Slotsgade 10 er særdeles utilstrækkelig, og det forekommer besynderligt, at der intet sted i ansøgningen er nævnt eller taget stilling til bygningernes bevaringsværdi i relation til byens historie etc.

Retsgrundlag

Planlovens § 19.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget besluttede, at der ikke meddeles dispensation fra lokalplan nr. 315 for Centerområde – Slotssøkkarré D til nedrivning af 2 bagbygninger, kaldet sidehuset og baghuset, Slotsgade 10.

Udvalget anbefaler byherre at gå i dialog Raadvad Centeret for finde en løsning på renovering.

Bilag

Kortbilag med markering af bygninger der ønskes nedrevet

Notat vedr. eksisterende bygninger fra Rådgivende ingeniør

Museum Nordsjællands indsigelse mod nedrivning af Slotsgade 10 (C, D og E)

Planloven § 49- notat fra jura

indsigelse fra Slotsgade 8

Punkt 2: Strategi for lade-infrastruktur

20/13458

Indstilling

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

1. Strategi for lade-infrastruktur
2. at Hillerød Kommune konverterer sin bilpark fra fossile til eldrevne biler, og når det er teknologisk og økonomisk muligt for andre køretøjer som vejmaskine, fejmaskine og gravemaskine mv.
3. at der til juni 2021 udarbejdes et anlægsønske til budget 2022 for opstilling af kommunale lade-standere til i alt 36 elbiler i 2022-2024 og rådgivning for teknisk assistance
4. at forvaltningen forventer, i forbindelse med budgetopfølgning 2 eller budgetopfølgning 3, at vende tilbage med en konkret sag om opstilling af lade-standere ved kommunale bygninger/ejendomme i 2021 til 10 elbiler på fem adresser
5. at der udarbejdes et anlægsønske til budget 2022 på 200.000 kr. til kortlægning af konkrete placeringer og typer af offentlige tilgængelige lade-standere.

Direktionen indstiller at Natur, Miljø og Klimaudvalget udtaler sig i sagen.

Sagsfremstilling

I juni 2020 besluttede byrådet i forbindelse med behandlingen af sagen om afsætnings- og holdepladser for turistbusser, "at forvaltningen skal arbejde med et oplæg til at gøre Hillerød til en særlig attraktiv by for el-biler, med lade-infrastruktur og måske reserverede p-pladser gennem henholdsvis private og kommunale investeringer". Dertil har byrådet besluttet en Klimastrategi for Hillerød Kommune, hvor ét af strategiens fire fokusområder er klimavenlig transport. For at indfri dennes vision om at begrænse CO₂-udslippet, kan Hillerød Kommune være med til at påvirke udviklingen og være med til at gå foran ved at omstille den kommunale bilpark til el eller andre fossilfrie alternativer. Derfor er et af indsatsområderne udvikling, der understøtter lade-infrastruktur og brug af el som drivmiddel til biler og busser.

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget fik på deres møde i oktober 2020 et oplæg fra Dansk Elbil Alliance om, hvordan Hillerød Kommune kan bidrage til omstilling fra konventionelle benzin- og dieslbiler til elbiler. Udvalget besluttede i den forbindelse, at forvaltningen skulle komme med et oplæg til proces for, hvordan Hillerød Kommune kunne arbejde videre med en strategi for opladning af elbiler. Forvaltningen har færdiggjort sit oplæg til proces i en konkret strategi for lade-standere og emissionsfrie køretøjer, der danner retning for hvordan kommunen kan fremme lade-infrastruktur og heraf bidrage til omstillingen fra konventionelle fossilkøretøjer til eldrevne. Strategien er vedlagt som bilag.

Behov for lade-infrastruktur

Den overordnede kortlægning viser, at Hillerød Kommune får behov for 196 lade-punkter i Hillerød Kommune frem mod 2030 ved beboelsesejendomme, arbejdspladser, offentlig vej og tankstationer fordelt på 85 % normal ladere (11/22 kW), 10 % hurtig ladere (50 kW) og 5 % lynladere (>150 kW). Konkret hvor de knap 200 lade-standere skal placeres i Hillerød Kommune er endnu ikke fastlagt, men skal afklares nærmere.

I dag har kommunerne pga. Planloven og Kommunalfuldmagten begrænsede handlemuligheder for at påvirke etableringen af lade-infrastruktur. For Planloven giver ikke kommunerne mulighed for at stille krav i kommune- og lokalplaner til antallet af ladepladser, og har derigennem ikke direkte mulighed for at påvirke antallet af lade-standere og fremme af elbiler. Dertil har kommunerne ikke tilladelse til at tilbyde gratis opladning eller medfinansiere offentlig tilgængelige lade-standere. Således kan kommunerne kun henvise til steder, hvor private lade-udbydere ønsker at opstille lade-infrastruktur, og det betyder, at den nuværende markedsdrevet udrulning af lade-infrastruktur indebærer en risiko for strukturel, planmæssig og social ubalance, da motivationen blandt private lade-udbydere for at investere i f.eks. mindre bysamfund og i landområder ikke er stor. Kommunerne kan altså kun etablere egen lade-infrastruktur til egne elbiler.

På trods af manglende beføjelser i lovgivningen til at etablere lade-standere og derigennem fremme elbiler, er kommunerne, jf. lade-bekendtgørelsen, forpligtet til at opstille én lade-stander inden 2025, de steder hvor kommunen har bygninger, hvor der er tilknyttet mere end 20 parkeringspladser. Etableringen af lade-infrastruktur foreslår forvaltningen sker i takt med udskiftning af den kommunale bilpark og i forbindelse med nybyggeri og større renoveringer. Sådan at opsætning af lade-standere etableres de steder hvor der er en kommunal elbil i sigte.

Sideløbende med at forvaltningen har arbejdet med en strategi for lade-standere og emissionsfrie køretøjer, har Kommissionen for grøn omstilling af personbiler i februar 2021 afleveret deres rapport og anbefalinger til lade-

infrastruktur. I rapporten fremgår, at modellen for udrulning af lade-standere i det offentlige rum bør ændres, så kommunerne får en ny rolle med større indflydelse. Kommissionen anbefaler, at Planloven og Kommunalfuldmagten bliver ændret, så kommunerne dels kan stille krav i lokal- og kommuneplaner til lade-infrastruktur, dels at staten og kommunerne kan foretage udbud med mulighed for eventuelt kommunalt tilskud i områder uden markedsmæssig interesse. Hovedpointen er, at udbud ses som nøglen til udrulning, både i kommunerne og langs statsvejnettet, da det sikrer transparens og fairness samt øger konkurrencen. Det fordrer udbud, hvor staten og kommunerne stiller offentligt rum til rådighed mod betaling, men hvor det nogle steder kan være nødvendigt med tilskud afhængigt af, hvor interessant sitet markedsmæssigt er.

Kommissionens anbefalinger er netop fulgt op af regeringens udspil til en infrastrukturplan, hvori de har annonceret, at et lovforslag, der skal etablere det nødvendige lovgrundlag, er på vej, så kommunerne kan bidrage til fremme af lade-infrastruktur. Forvaltningen foreslår på den baggrund at følge kommissionens anbefalinger.

Kommunale køretøjer og kollektiv trafik

Som virksomhed disponerer kommunen over en række køretøjer og kan derved selv prioritere, hvilke køretøjer der skal indkøbes. Derfor er det muligt direkte at påvirke valget og vise potentialet for elbiler i kommunens egen bilpark. Hillerød Kommune har også ambitioner på området for i februar 2021 besluttede byrådet, at Hillerød Kommune skal tiltræde en række ambitiøse målsætninger for omstilling til grønne drivmidler i den kollektive trafik og kommunale køretøjer, der indbefatter krav om emissionsfri og/eller CO₂-neutralitet, som led i en henvendelse fra transportministeren om Klimasamarbejdsaftaler.

Målsætninger og strategiske indsatser

Med afsæt i det kommunen kan gøre i dag og regeringens udspil til ændrede lovgrundlag, foreslår forvaltningen en række mål for at sætte retning for hvordan Hillerød Kommunes tilgang til lade-infrastruktur og egen bilpark, herunder kollektiv trafik bør udfolde sig.

Forvaltningen foreslår, at kommunen tager afsæt i kommissionens anbefalinger om ny lovgivning, der sigter mod, at kommunen fra 2022 skal kunne udbyde lade-infrastruktur i byrummet, og medfinansiere lade-standere de steder, hvor der eventuelt ikke er et kommercielt marked for opsætning. Og at kommunen følger en behovsbestemt implementering af lade-bekendtgørelsen, således at der etableres lade-standere ved de kommunale bygninger, hvor der er eller kommer en elbil.

Priser på elbiler er faldet markant de seneste år og samtidig er udbuddet af køretøjer blevet større. Forventningen er, at ny-indkøb af elbiler vil være på niveau med konventionelle biler, når man tager højde for bilernes totale omkostninger. Derfor er det muligt for kommunens afdelinger og decentrale institutioner at anskaffe en elbil uden merpris, og derfor foreslår forvaltningen, at byrådet beslutter følgende: Er det teknologisk – og økonomisk – muligt at konvertere sit køretøj til en elbil skal man gøre det. Det samme gør sig gældende for kommunens busser, hvor byrådet allerede til oktober får mulighed for at følge op på egne ambitioner i Klimasamarbejdsaftalen og beslutte om buslinjerne 301-303, 305, 307 og 337, skal udbydes med krav om emissionsfrihed (el eller brint).

Forvaltningen foreslår, at etablering af lade-standere ved kommunale bygninger sker på baggrund af kommunens eksisterende bilpark, som primo april 2021 består af 124 køretøjer fordelt på kategorierne personbiler og varebiler. Hillerød Kommune leaser i alt 73 køretøjer i kategorierne person- og varebiler, og af disse, er der 62 personbiler og 4 varebiler, der udløber i perioden 2021-2024, som bør konverteres til el, såfremt teknologien (og prisen) er til rådighed. For så vidt angår de 51 køretøjer som Hillerød Kommune selv ejer, foreslår forvaltningen, at der sker en løbende udskiftning til 100 % el efterhånden som afdelingerne henvender sig til forvaltningen for at få hjælp til at anskaffe et nyt køretøj. Med udgangspunkt i de 66 leasede køretøjer, der udløber i perioden 2021-2024, er der allerede 20 personbiler som kører på el, og hvor der derfor allerede er opsat lade-standere. Der er med andre ord behov for lade-standere til i alt 46 nye køretøjer i perioden 2021-2024. Ud af de 46 køretøjer er der 10 leasingaftaler der udløber i 2021, og skal disse køretøjer konverteres til el kræver det samtidig etablering af lade-standerne på i alt fem adresser i indeværende år. Der er ikke i budgettet midler til opstilling af lade-standere i 2021, hvorfor forvaltningen peger på, at tage konkret stilling til eventuel finansiering i budgetopfølgning 2 eller budgetopfølgning 3. Til budget 2025-2028 vil forvaltningen fremlægge anlægsønske til resterende lade-standere i henhold til lovgivningen.

De første analyser af lade-behovet på offentlige tilgængelige arealer peger på, at der skal etableres knap 200 lade-standere i 2030, men det er endnu ikke kortlagt hvor lade-standerne præcis skal stå. Derfor foreslår forvaltningen, at byrådet til budget 2022 bevilger midler til kortlægning af præcis hvor der, dels bør etableres offentlige tilgængeligt lade-infrastruktur i kommunen, dels hvilke typer af lade-standere (normal-, hurtig- og/eller lynladere), der vil være mest hensigtsmæssigt at etablere i en Hillerød Kommune kontekst. På den måde kan kommunen være klar 1. januar 2022, når lovgivningen og reglerne på området, jf. kommissionens anbefalinger og regeringens udspil, som annonceret er ændret. Kommissionen har understreget, at kommunerne har travlt, hvis de nationale mål om en mio. elbiler i 2030 skal indfries, og derfor er deres anbefalinger, at vi ikke venter med at planlægge for lade-infrastruktur til 2023, men påbegynder arbejdet hurtigst muligt.

Handleplan

Forvaltningen foreslår at ansvaret for de forskellige indsatser påhviler økonomiudvalget, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt Natur, Miljø og Klimaudvalget jf. nedenstående:

1. Omstilling af kommunens egen bilpark og udbud hos økonomiudvalget
2. Lade-infrastruktur til kommunens egne bygninger/ejendomme hos økonomiudvalget
3. Placering af offentlig tilgængelige lade-standere, myndighedsopgave ved nybyg/renovering mv. og omstilling af den kollektiv trafik hos Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.

Det foreslås desuden, at Natur, Miljø og Klimaudvalget holdes orienteret og udtaler sig inden sager bliver forelagt og behandlet i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, økonomiudvalget og byrådet.

Retsgrundlag

Kommunalfuldmagten, Bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen) nr. 181 af 5. marts 2020.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 04-05-2021

Udvalget udtaler, at det er enig i den strategi, der er lagt for el-ladestandere. Udvalget opfordrer Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget til også at arbejde med en vurdering af mulighederne for brinttankanlæg.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

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

Udvalget tilføjer at udvalget vil følge udviklingen indenfor brint i takt med at teknologien breder sig.

Bilag

Strategi for lade-standere og emissionsfrie køretøjer

Punkt 3: Bedre fremkommelighed og stoppesteder på buslinje 375R

21/2225

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget:

1. drøfter om Hillerød Kommune skal indgå i Region Hovedstadens og Movias projekt om at forbedre fremkommeligheden på linje 375R
2. sender sagen i Høring i Hillerød Ældreråd og Hillerød Handicapråd.

Sagsfremstilling

Regionsrådet har udmøntet 5,1 mio. kr. til at forbedre fremkommeligheden på den regionale buslinje 375R som kører i Hørsholm, Fredensborg og Hillerød Kommune. Projektet omfatter en række tiltag der skal forbedre rejsetiden, driftsøkonomien og tiltrække flere passagerer. De regionale midler dækker halvdelen af finansieringen af projektet, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har givet tilsagn om medfinansiering af den resterende halvdel gennem den statslige pule "Pulje til investeringer i kollektiv bustrafik".

Da Region Hovedstaden ikke er vejmyndighed, er det de kommunale byråd i de respektive kommuner, som beslutter om de ønsker at gennemføre de anlægsrelaterede fremkommelighedstiltag. Således er det kommunerne som – hvis de ønsker at gennemføre projektet – påtager sig rollen som bygherre og som i første omgang dækker anlægsudgifterne, men senere får dækket projektets omkostninger, når det afsluttes i slutningen af 2022. Kommunen bærer den økonomiske risiko, hvis projektet mod forventning ikke kan holdes inden for budgetrammen. Projektet ledes af Movia og det er Movia som administrerer projektøkonomien og dermed dækker kommunernes udlæg inden for rammerne af det budget som Region Hovedstaden og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har godkendt.

Budgetrammen til fremkommelighedstiltagene i Hillerød Kommune er fastsat i dialog med Hillerød Kommunes forvaltning og beløber sig til 2,9 mio. kr., hvoraf 1,2 mio. kr. er afsat til opgradering af stoppestederne på 375R i Hillerød Kommune. De anlægsrelaterede fremkommelighedstiltag er udpeget og vurderet i et samarbejde mellem Movia, Region Hovedstaden og Hillerød Kommune. Tiltagene har betydning for trafikafviklingen flere steder i Hillerød.

Forslag	Beskrivelse	Anlægsoverslag [ekskl. moms]
1	Forbedring af afviklingskapaciteten i krydset Skovledet/Københavnsvej ved anlæg af en forlænget højre-/venstresvingsbane på Skovledet samt implementering af busprioritering i signalanlægget.	550.100
2	Etablering af nyt signalanlæg med busprioritering i krydset Tamsborgvej/Dyrehavevej samt forbedring af samordningen med krydset Tamsborgvej/Skansevej	611.250
3	Forbedring af oversigtforholdene i udkørslerne på Langesvej mod Københavnsvej og Nordre Jernbanevej ved etablering af gennemgående fortov, så tilbagestuvning og kødannelse reduceres	488.650
4	Optimering af busprioritering i signalanlægget Nordre Jernbanevej ved Hillerød St., nordlig ind- og udkørsel til Hillerød St. busterminal	90.000
Anlæg inkl. projektering, uforudsete udgifter, afrapportering og revisorpåtegning, i alt		1.740.000
5	Stoppestedsofgradering med bl.a. læskærm, countdown-modul og design-/Holscherstander	1.200.000
I alt		2.940.000

Tiltagene vil udover at gavne buslinje 375R forbedre den generelle trafikafvikling samt fremkommeligheden på bybuslinje 301 og 302. Derudover vil forslag to og tre give bedre forhold for gående, særligt for ældre og andre svært gående. På Langesvej etableres der gennemgående fortov og i krydset Tamsborgvej og Dyrehavevej etableres signalanlæg med bedre krydsningsmuligheder.

Region Hovedstaden finansierer driften af linje 375R og det er regionsrådet som beslutter driftsomfang og rute, og det er også regionen der beslutter hvilke stoppesteder som skal betjenes. Regionsrådet har i forbindelse med udmøntningen godkendt de driftsrelaterede fremkommelighedstiltag for buslinjen, som omfatter stoppestedsoptimering og en mindre ruteomlægning i Hørsholm Kommune. I Hillerød Kommune udgør stoppestedsoptimeringen en sammenlægning af stoppestederne "Egedammen" og "Ved Skovgærdet", og at stoppestederne "Folehaven", "Tamsborgvej" og "Margrethevej" springes over. Folehaven og Tamsborgvej vil stadig være betjent med bybuslinjerne 301 og 302 med afgang hvert 10 min. i dagtimerne, mens kunderne på Margrethevej som ganske få passagerer (mindre end fem) benytter, skal gå et par hundrede meter til det næste stop, hhv. Bakkegade eller Hillerød St. Stoppestedsoptimeringen vil give en hurtigere rejsetid til og fra de mest anvendte stoppesteder på linjen, som samtidig bliver opgraderet med læskærm, countdown modul og Holscherstander de steder hvor dette ikke allerede findes. Countdown-moduler giver information til passagerer på stoppesteder om hvornår bussen ankommer i realtid, dvs. det er det nøjagtige tidspunkt og ikke

klokkeslettet fra køreplanen, som kan afvige fra det faktiske pga. trængsel og andre situationer der kan forsinke bussen. Countdown-moduler er sammen med andet by-inventar på stoppesteder såsom læskærme med til at opgradere den kollektive trafik, så flere vælger bussen og toget frem for bilen.

Region Hovedstaden håber at Hillerød Kommune vil indgå i projektet, til glæde for passagererne på linje 375R. I bilag er regionens henvendelse vedlagt, hvor man ligeledes kan se et kort over hvilke stoppesteder der opgraderes, sammenlægges og springes over.

Efter høringen i Hillerød Ældreråd og Hillerød Handicapråd i maj forventer forvaltningen at indstille, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, økonomiudvalget og byrådet godkender, at Hillerød Kommune indgår i Region Hovedstadens og Movias projekt om at forbedre fremkommeligheden på linje 375R, og at;

- der afsættes rådighedsbeløb til udgifter på 400.000 kr. i 2021 og 2.540.000 kr. i 2022 til anlæg af en række busfremkommelighedsprojekter i Hillerød
- at der i 2023 afsættes rådighedsbeløb til indtægter på 2.940.000 kr. til anlæg af en række busfremkommelighedsprojekter i Hillerød
- at der meddeles anlægsbevilling til udgifter og indtægter på 2.940.000 kr. finansieret af de afsatte rådighedsbeløb.

Retsgrundlag

Lov om trafikselskaber.

Økonomi

Sagen kan få bevillingsmæssige konsekvenser i en senere fase.

Projektet samlede størrelse er 2.940.000 kr. Der budgetteres med en indtægtsbevilling på 2.940.000 kr. fordelt med 1.470.000 kr. fra Trafikstyrelsens Pulje til investeringer i kollektiv busstrafik, og 1.470.000 kr. fra Region Hovedstaden. Projektet er dermed fuldt finansieret, men kommunen bærer den økonomiske risiko, hvis projektet mod forventning ikke kan holdes inden for budgetrammen.

Projektet afrapporteres i december 2022. Således forventes Region Hovedstadens og Statens midler tilbagebetalt til kommunen i 1. kvartal 2023.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget besluttede vedr. indstillingens punkt 1 at indgå i Region Hovedstadens og Movias projekt om at forbedre fremkommeligheden på linje 375R.

Udvalget godkendte indstillingens punkt 2.

Bilag

Henvendelse fra Region Hovedstaden om buslinje 375R

Punkt 4: Trafikbestilling 2022 & nyt bus-udbud - 1. behandling

21/3699

Indstilling

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

1. drøfte forslag om at udvide busdriften i lokalsamfundene og tage stilling til miljø- og klimakrav for buslinje 301, 302, 303, 307, 337 og 305 i Movias A21-udbud, så det kan indgå til kommende budgetforhandling
2. kommunen ikke udvider busdriften i lokalsamfundene men i stedet foreslår Plustur, som har en marginal betydning for busøkonomien modsat udvidelser af de ordinære gule busser
3. udbyde buslinje 301, 302, 303, 307, 337 og 305 med krav om emissionsfrihed.

Sagsfremstilling

I oktober 2020 besluttede byrådet på baggrund af trafikbestilling 2021 og behandling om medfinansiering af den regionale buslinje 380R, at der frem mod trafikbestilling 2022 i oktober 2021 skal arbejdes med et udvidelsesforslag til busbetjening i lokalsamfundene.

Movia har påbegyndt arbejdet med næste udbud af buskørsel – A21 (vedlagt som bilag). I udbuddet indgår kontrakterne for buslinje 301, 302, 303, 307, 337 og 305 med driftsstart i december 2023, som skal udbydes i slutningen af 2021 sammen med flere buslinjer i andre kommuner. I perioden frem til 30. oktober 2020 skal Hillerød Kommune, efter rådgivning fra Movia, beslutte det endelige udbudsgrundlag.

Udvidelsesforslag til busdriften i lokalsamfundene

Forvaltningen har med assistance fra Movia estimeret meromkostningerne til forslag om at øge busdriften i lokalsamfundene på linje 307 (Nødebo), 325 (Harløse og Skævinge), 326 (Meløse og Store Lyngby) og 337 (Uvelse, Nr. Herlev og Ny Hammersholt). Linje 321 og 322 er regulære skolebuslinjer der alene kører til skolernes ringetider og indgår således ikke i forslaget, ligesom linje 335 ikke er medtaget da den i forvejen har høj drift (2 afg./t i dagtimerne), betjener en mindre del af kommunen og desuden kører i tre andre kommuner, der vil få betydning for økonomien i nabokommunerne og dermed komplicerer beslutningsprocessen.

I det følgende anvendes begrebet mertilskuddet, som er den meromkostning kommunen får ved øget driftsomfang. Tilskuddet er opgjort som nettoudgift og svarer til forskellen mellem udgift og indtægt.

For linje 307 der kører mellem Hillerød og Nødebo, er der regnet på meromkostningen for 2 afg/t i myldretid på hverdage samt 2 afg/t på hverdage i dagtimer frem til kl. 20.00 inkl. weekends kl. 10-15. Driftsudvidelsen resulterer i 65.000 passagerer for myldretidsdriften (+ 46%) og 120.000 passagerer for dagtimedriften inkl. weekends (+ 85%). Mertilskuddet er opgjort til 1 mio. kr. (+ 39%) og 1,8 mio. kr. (+ 85%) for hhv. 2 afg/t i myldretid og 2 afg/t på hverdage i dagtimer og weekends.

Linje 325 mellem Frederikssund og Hillerød via Skævinge kører ikke med fast time- og minudrift, men har ca. 1 afg. hver 1½ time. Efter anbefaling fra Movia er der alene regnet på meromkostningen for udvidelse af aften- og weekendafgange og ikke fast timedrift. Det skyldes at det ikke er muligt at udvide køreplanerne i dagtimerne uden at skulle bruge en ekstra bus inden for rammerne af kontrakten og derfor vil en udvidelse her blive uforholdsmæssigt dyrt, da den kun vil blive benyttet få timer om dagen. Ligeledes ses der kun på driftsudvidelsen fra Skævinge til Hillerød, da man herved undgå at involvere Frederikssund Kommune. En udvidelse, så bussen har to afgange hver anden time alle aftener og weekends medfører et mertilskud på 200.000 kr. (+ 7%) og vil resultere i 15.000 passagerer (+ 13%).

Forslaget om at udvide driften på linje 326 (tidligere 324) tager udgangspunkt i at linjen i august 2019 blev opgraderet fra 1½ timedrift til timedrift. Linjen er tværkommunal med Halsnæs Kommune og kører til Hundested via Frederiksværk. Regnestykket for udvidet drift er kompliceret af, at det køreplansmæssigt ikke er muligt at opgradere driften alene i Hillerød Kommune uden at involvere Halsnæs Kommune. Derfor kan en udvidelse af driften på linje 326 ikke friholde Halsnæs Kommune for øget omkostninger til kollektiv trafik. Der er regnet på mertilskuddet for 2 afg/t i myldretid på hverdage samt 2 afg/t på hverdage i dagtimer frem til kl. 18.00. Driftsudvidelsen resulterer i 40.000 passagerer for myldretidsdriften (+ 18%) og 45.000 passagerer for dagtimedriften (+ 20%). Mertilskuddet, er for Hillerød Kommune opgjort til 1,1 mio. kr. (+ 11%) og 1,4 mio. kr. (+ 14%) for hhv. 2 afg/t i myldretid og 2 afg/t på hverdage i dagtimer og weekends. For Halsnæs Kommune betyder driftsudvidelsen et øget tilskud på 1 mio. kr. for myldretidsdriften og 1,2 mio. kr. for dagtimedriften. Grunden til at forskellen i mertilskud ikke er større er, at det ikke er muligt at udnytte bussen optimalt for myldretidsdriften, den kører få timer, men det er stadig nødvendigt med en ekstra bus for at udvide driften.

På linje 337, som kører mellem Hillerød og Slangerup, bliver der regnet som på linje 326 med 2 afg/t i myldretid på hverdage og 2 afg/t på hverdage i dagtimer frem til kl. 18.00. Linjer er tværkommunal med Frederikssund og driftsudvidelse får betydning her, som i givet fald skal koordineres. Driftsudvidelsen resulterer i 35.000 passagerer for myldretidsdriften (+ 32%) og 60.000 passagerer for dagtimedriften (+ 55%). Mertilskuddet er opgjort til 1,1 mio. kr. (+ 24%) og 1,6 mio. kr. (+ 35 %) for hhv. 2 afg/t i myldretid og 2 afg/t på hverdage i dagtimer. Dertil stiger tilskuddet i Frederikssund Kommune med 0,3 mio. kr. for myldretidsdriften og 0,4 mio. kr. for dagtimedriften.

I bilag ses et samlet overblik over driftsudvidelserne med økonomi- og passagereffekt.

Alternativ til at udvide de ordinære gule busser kan være at videreudvikle Flextur i form af produktet Plustur. Plustur består primært i tilbringer- og frabringer transport til bus og tog for passagerer, der bor langt fra et busstoppested eller i områder med mindre busdrift. Plustur er kollektiv transport efter behov, som borgeren selv bestiller via rejseplanen, der koordinerer plusturen med bus, tog og metro, hvis det ikke er muligt at rejse det første eller sidste stykke af rejsen med bus eller tog. Det vil primært være i aftentimerne og i weekender, når der er færre afgange, eller når rutebusserne helt stopper med at køre. På den måde vil plustur forbedre mobiliteten for passagererne i oplandet til Hillerød by og øge den samlede mobilitet og sikre en fleksibel kollektiv transport i hele Hillerød Kommune. Plustur koster altid 21 kr. for passageren uanset turens længde.

Ifølge Movia er det to forskellige kundegrupper der anvender Flextur og Plustur. I Plustur er 60 % under 40 år og i Flextur er 65 % 70 år eller derover. Derfor vurderer Movia ikke, at implementering af Plustur i Hillerød Kommune vil flytte kunder fra Flextur til Plustur, og derfor estimerer Movia – efter vurdering med sammenlignede kommuner på Sjælland – at den månedlige udgift vil være i størrelsesorden 1.000-2.000 kr. svarende til en årlig udgift på 25.000-50.000 kr., jf. bilag. Det svarer til ca. 100-200 passagerer pr. måned. Der er altså et produkt, der har en meget lille omkostning sammenlignet med udvidelsen af driften på de ordinære gule buslinjer.

Det lave tilskudsbehov kan forklares ved at Plustur består i korte ture, der samkøres med de resterende kørselsordninger i Movias Flextrafik, således er det de samme biler, der udfører kørslen. Plustur bliver kun tilbudt via rejseplanen og kun i de perioder af døgnet hvor den kollektiv transport har lave frekvenser f.eks. mere end en time mellem afgangene.

Emissionsfri busdrift i Movias A21-udbud

I februar tiltrådte byrådet en klimasamarbejdsaftale med transportministeren, som forpligter kommunen til, at der for bybusser i alle nye udbud stilles krav til emissionsfrie bybusser (el eller brint) samt emissionsfrie busser eller CO₂-neutrale busser (biogas, biodiesel) på lokale busser og tværkommunale busser. Det er en beslutning byrådet nu får lejlighed til at følge op på, da byrådet i oktober 2021 skal beslutte om buslinjerne 301-303, 305, 307 og 337 – med driftsstart i oktober/december 2023 – skal udbydes med krav om emissionsfrihed (brint eller el) eller konventionel fossildrift.

Kommunen skal i udbudsgrundlaget tage stilling til betjeningsomfang, buslængde og kapacitet, miljøkrav (drivmiddel) samt digital information (infotainment) og reklamer i busserne. Selvom der er flere elementer i udbuddet, er det primære fokus på miljøkrav, og derfor anbefaler Movia kort fortalt, at kommunen fastholde driftsomfanget, at der anvendes samme busmateriel som i dag (11,9-12,2 m busser) samt at kommunen siger ja til reklamer på bussen og ja til digital information. Anbefalingerne fra Movia fremgår af bilag.

Med hensyn til miljøkravene har Movia i de seneste mange udbud enten udbudt kørsel som fossildrift, fossil- eller emissionsfrihed. Fossildrift er drift med konventionelle busser med diesel eller naturgas. Fossilfrihed dækker over drift, hvor der ikke anvendes fossile brændstoffer, men typisk bliver afviklet med konventionelle busser som anvender biogas eller biodiesel (RME/HVO). Emissionsfrihed afvikles med elbusser eller brintbusser og betyder, at der ingen udledning er af CO₂ og lokal luftforurening (NO_x og partikler) fra bussens motor, ligesom støjniveauet er væsentligt reduceret. Movia udbyder ikke længere kørsel med fossilfrihed, idet de seneste udbud viser, at der ikke er signifikant forskel i (mer)prisen mellem konventionelle busser der ikke anvender fossile brændstoffer og el-/brintbusser. Ligeledes at Movia anbefaler, at kontrakter, som udbydes med krav om fossildrift (eller tidligere fossilfrihed), bliver udbudt med en kort kontraktperiode (seks år), da det giver kommuner og regioner mulighed for relativt hurtigt at kunne omstille driften til emissionsfrihed. Derfor sammenlignes merudgiften for emissionsfri busdrift, som dækker over en kontraktlængde på 10 år med mulighed for forlængelse i to år, med fossildrift i seks år, og det giver alt andet end lige højere priser på konventionelle fossil kontrakter, da operatørerne kun kan afskrive busser i seks år mod tidligere 12 år. Det betyder at meromkostningerne i forhold til en tidligere 12-årig fossil kontrakt, er beregnet for hhv. en ny fossil kontrakt med en kontraktperiode på maksimalt seks år og en ny emissionsfri kontrakt med en kontraktperiode på 12 år.

Movia anbefaler at buslinjerne 301-303, 305, 307 og 337 bliver udbudt med krav om emissionsfrihed, altså brint eller el. Det skal her nævnes at Movia stiller krav til bussernes miljødelse og ikke til specifikke tekniske løsninger, dvs. at Movia stiller krav til emissionsfrihed men ikke om det specifikt er el- eller brintbusser. Dette indebærer, at operatørerne kan

tilbyde den tekniske løsning til emissionsfri drift, som operatøren vurderer, vil give operatøren de bedste forudsætninger for at give det mest fordelagtige tilbud og dermed mindstepris for kommunen.

Meromkostningen for ny fossil kontrakt i seks år og emissionsfri kontrakt i 10+2 år er hhv. 900.000 kr. og 2 mio. kr. pr. år. Dermed bliver meromkostninger for valg af emissionsfrihed 1,1 mio. kr. pr. år. Sammenlignet med kommunens nuværende samlede omkostninger til busser, svarer det til en stigning i tilskuddet på 3 %, når man samtidig tager højde for, at ny fossil kontrakt også vil øge kommunens udgifter til kollektiv trafik.

Retsgrundlag

Loven om Trafikskelskaber.

Økonomi

Sagen vil få bevillingsmæssige konsekvenser.

Forslag til udvidelse af busdriften i lokalsamfundene betyder øget tilskud til busdriften på op mod 3,45-10,05 mio. kr. fordelt med:

- 1,0 og 1,8 mio. kr. for hhv. myldretidsdrift og dagtimedriften på linje 307
- 0,2 mio. kr. for øget aften og weekenddrift på linje 325
- 1,1 og 1,4 mio. kr. for hhv. myldretidsdrift og dagtimedriften på linje 326
- 1,1 og 1,6 mio. kr. for hhv. myldretidsdrift og dagtimedriften på linje 337
- 25.000-50.000 kr. for Plustur.

Krav om valg af enten ny fossildrift eller emissionsfrihed medfører et øget tilskud på kollektiv trafik på hhv. 0,9 mio. kr. og 2,0 mio. kr. Begge emner vil indgå i budgetmaterialet og kan beslattes endeligt i budgettet.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget besluttede vedr. indstillingens punkt 1 at sende alle forslag til udvidelse af busdriften i lokalsamfundene videre til stillingtagen ifm. budget 2022.

Udvalget besluttede vedr. indstillingen punkt 2 at sende forslag om Plustur videre til stillingtagen ifm. budget 2022.

Udvalget godkendte indstillingens punkt 3.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Bilag

Scenariooversigt med Betjening af lokalsamfund

Plustur i Hillerød Kommune

Udbudsgrundlag A21-1090633.0.21

Bilag 1 til udbudsgrundlag A21-1089427

Bilag 2 til udbudsgrundlag for A21 Omkostning per trafikejer Movia april 2021

Punkt 5: Godkendelse af projektforslag for Slotsgade - beslutning af belægningsvalg og anlægsbevilling

20/15838

Indstilling

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

1. godkende projektforslag for fornyelse af Slotsgade, herunder træffe beslutning om belægningsvalg idet forvaltningen anbefaler klinker som primær belægning
2. indstiller til økonomiudvalget og byrådet at meddele anlægsbevilling på 12.018.000 kr. til anlæg af Slotsgade i forbindelse med Gågadebelægning i Slotsgade XA-0000022316 finansieret af det afsatte rådighedsbeløb.
3. resterende supplerende finansiering af Slotsgade, eksklusiv option, indgår som et anlægsønske på 5.927.000 kr. i forbindelse med budget 2022-2025.

Sagsfremstilling

Sagen om Slotsgade har sidst været behandlet i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 17. marts 2021. Her besluttede udvalget at:

- der arbejdes videre med byrumspærlerne i et separat spor i samarbejde med Kultur og Fritidsudvalget
- der laves et separat forslag (option) til ny belægning på asfaltvejen fra Slangerupgade til gågaden, som tidligere besluttet
- ud over det eksisterende forslag udarbejdes en supplerende visualisering af et forslag med granit med et andet udtryk
- vandrender dækkes med riste af hensyn til handicaptilgængelighed.

Med afsæt i ovenstående er der udarbejdet et projektforslag for 1. etape (fra Slangerupgade til og med Køies Bugt) og en option for ny belægning på strækningen fra Slangerupgade til Fisketorvet. Endvidere er der udarbejdet forslag til alternativ belægning i granit.

Forvaltningen har tillige afholdt møde med Hillerød Handicapråd hvor særligt tilgængelighed og belægningsvalg blev drøftet. På mødet blev det besluttet at holde et ekstra møde om erfaringer med og ønsker til indretning af byrum, herunder tilgængelighed. Dette møde er afholdt den 20. april 2021. Rådet tilsluttede sig en jævn belægning og ønskede som udgangspunkt ikke ubehandlede chausséstén.

Der er desuden afholdt et arbejdsgruppemøde i gruppen Vores Byrum hvor projektforslaget er drøftet. Referat fra mødet er vedlagt sagen som bilag.

Beskrivelse af projektforslag

I forhold til det tidligere viste dispositionsforslag er der foretaget nedenstående justeringer og forbedringer af projektet som følge af borgerinvolveringsprocessen og den politiske behandling:

- For at skabe et visuelt mere roligt forløb i selve gågaden, er det tandede forløb med to farvenuancer der adskiller færdselszonen og facadezonen forenklet, i forhold til det tidligere viste dispositionsforslag.
- For at forberede gaden for efterfølgende unødigt opgravning, er der udlagt to tomrør i begge sider af gaden. Der er desuden føjet nødvendige nedgangsbrønde således at der ubesværet kan trækkes kabler efterfølgende.
- Der er medtaget tre strømudtag (gøglerstik) i projektet. Disse er fordelt ned gennem gaden således at der er let adgang til strøm i forbindelse med afholdelse af små og store events.
- Alle vandrender, inkl. render fra tagnedløb, er lukket med riste. De lukkede render er med til at sikre en god gangkomfort for alle.
- På dele af strækningen har vandrenderne en dobbeltfunktion, idet de også fungerer som ledelinje. For at dette er muligt, er risten udformet med fire ribber som er standard for tilgængelighedslinjer. Hvor der ikke er vandrende er der indarbejdet almindelig ledelinje, ligeledes med fire ribber.

Beskrivelse af option:

På den nordlige del af Slotsgade, fra Slangerupgade til Fisketorvet, har rådgiver foreslået at belægningen ændres fra asfalt til brosten. Men denne disponering opnås en bedre visuel sammenhæng med Slotsbropladsen samtidig med at brostenene også har en hastighedsdæmpende effekt på grund af rumlevirkning. Denne vil dog også medføre støj og betydelige gener

for cyklister. For at sænke hastigheden yderligere er vejprofilet tillige reduceret med 0.5 meter. Herved forbedres komforten tillige på det i dag smalle østlige forto, som derved får tillagt ekstra 0.5 meter i bredden. Prisoverslag for optionen udgør 2.613.000 kr.

Projektforslaget inkl. ovennævnte option er vedlagt som bilag.

Beskrivelse af belægningsforslag

Til brug for beslutning om belægningsvalg har forvaltningen fået udarbejdet tre forslag som er belyst med visualisering og projektøkonomi. Alle tre forslag giver en jævn og funktionel flade på det primære gågadeareal som tilgodeser alle tilgængelighedskrav. De tre forslag er:

- A. Klinker som den primære gågadebelægning og chaussésten på Køies Bugt (som vist i dispositionsforslaget). Der anvendes klinker i to farvenuancer som indikerer henholdsvis færdselszone og facadezone. Klinkerne ligger i dobbelt sildebensforbandt på færdselszonen for derved at give en mere stabil belægning hvor der køres. På Køies Bugt anvendes der chaussésten som er overfladebearbejdet så der opnås en jævn og tilgængelig flade på de primære gangarealer samt på arealer til udeservering. Prisoverslag udgør eks. option 19.445.000 kr. idet bearbejdning af udvalgte vandelementer udgår med henvisning til at disse behandles i forbindelse med fondssøgning.
- B. Granitfliser som den primære gågadebelægning og chaussésten på Køies Bugt
Der anvendes granitfliser i to formater. Hvor der er kørende trafik anvendes mindre granitfliser i varierende størrelse mens der arbejdes med store formater i varierende størrelser i facadezonen. For at trække reference til slottets gamle granitfundamenter og for at illuderer en gammel belægning er der ilagt ukurante fliser i belægningen for at give den mere stofflighed og sjæl. Belægningen på Køies Bugt er som under pkt. 1. Prisoverslag udgør eks. option 29.445.000 kr.
- C. Granitfliser som primær belægning i gågade samt på Køies Bugt
Belægning på gågaden som pkt. 2. Belægning på Køies Bugt lægges ligeledes med granitfliser hvor de små formater anvendes centralt på torvet og de store formater anvendes langs facaden og ved udeserveringsarealer. Prisoverslag udgør eks. option 30.445.000 kr.

Visualiseringer af de tre forslag er vedlagt som bilag.

Status for byrumspærlerne og fondssøgning

Der arbejdes i øjeblikket på et oplæg til fondsansøgning. Når oplæg foreligger foreslås det forelagt både Kultur og Fritidsudvalget samt Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget. Forvaltningen forventer at have et oplæg klar til møderne i juni 2021.

Der er på nuværende tidspunkt allokert 550.000 kr. til byrumspærlerne i projektet hvilket betyder at der maksimalt kan forventes en donation på et tilsvarende beløb.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Projektøkonomi

Som en del af projektforslaget er der udarbejdet et anlægsoverslag. Anlægsoverslaget dækker det fulde Slotsgadeprojekt, etape 1 og 2, fra Slotsgade nr. 59 og frem til Torvet, Slotsgade nr. 1.

De beskrevne ændringer og forbedringer har resulteret i en fordyrelse af projektet i forhold til det oprindelige estimat på 17.000.000 kr. (Hillerød kommunes andel).

Den samlede anlægssum for etape 1 og 2, er for projektforslaget er estimeret til:

- A. Forslag med teglklinker på vej og overfladebehandlede chaussésten på Køies Bugt – 19.445.000
- B. Forslag med granitfliser på vej og overfladebehandlede chaussésten på Køies Bugt – 29.445.000 kr.
- C. Forslag med granitfliser på både vej og Køies Bugt – 30.445.000 kr.

Option for ny belægning på den nordlige del af Slotsgade 2.600.000 kr.

Der er aktuelt afsat samlet 13.518.000 kr. til belægningsfornyelse i Slotsgade. Den manglende bevillingsmæssige dækning udgør således 5.927.000 kr. for forslag A, 15.927.000 kr. for forslag B samt 16.927.000 kr. for forslag C. Hertil kommer 2.600.000 kr. hvis optionen for kørevejen skal realiseres.

Forvaltningen anbefaler forslag A og at optionen for kørevejen ikke realiseres.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

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

Mie Lausten (A) tog forbehold.

Bilag

Projektbeskrivelse - Projektforslag Slotsgade

Oversigtsplan - Projektforslag Slotsgade

Belægningsvisualiseringer

Referat - Vores Byrum

Punkt 6: Anlægsarbejder i Slangstrupgade m.v. i forbindelse med forsyningens separatkloakering

20/6099

Indstilling

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

Sagsfremstilling

I forbindelse med at Hillerød midtby skal separatkloakeres, udfører Hillerød Forsyning en række selvstændige anlægsarbejder på kommunale arealer. Regnvandssepareringen har til formål, at fjerne regnvandet fra fællessystemet, rense det og udlede det til Slotssøen. Formålet med separeringen er at reducere overløb til Pøle Å samt reducere vandmængden til renseanlægget.

Arbejdet udføres i etaper. Første etape omhandler området ved Posen, dele af Slangstrupgade, Markedspladsen, Markedsstræde og Møllestræde. Det endelige detailprojekt for området er under udarbejdelse, hvorfor der kan ske mindre tilpasningen af projektafgrænsningen. Projektafgrænsning fremgår af bilag udarbejdet af Hillerød forsyning.

Beskrivelse af projektet:

Vandet ledes på terræn frem til renseløsningen inden udledning til Slotssøen. Der benyttes primært lukket linjedræn for at sikre god tilgængelighed. Linjedrænet dimensioneres til at kunne klare tung trafiklast. Linjedræne etableres evt. med en signaturrist for at skabe en god sammenhæng mellem de enkelte gader, men også for at kunne illustrere og tydeliggøre, at der løber regnvand i renden som ikke må forurenes ved f.eks. at hælde malerrester eller andre skadelige stoffer ud i rendestenen. Linjedræne vil have en maksimal bredde på 40 cm. Hvor der er opkørsel til fortov eller cykelsti bliver der etableret en lokal sænkning i kantstenen, så linjedrænet kan fortsætte i uforstyrret. I forbindelse med projekteringen har Hillerød Forsyning dialog med de berørte borger og andre interessenter.

I nedenstående tabel fremgår valgte løsninger for de enkelte vejstrækninger inden for projektområdet:

Slangstrupgade	• Lukket linjedræn i hver side af vejen. • Fra nedløbsrør ved bygning er frem til vejen etableres ligeledes et lukket linjedræn.
Markedspladsen	• Lukket linjedræn.
Møllestræde	• Chausséstensrende i hver side af vejen. • Fra nedløbsrør ved bygning og frem til vejen etableres lukket linjedræn.
P-plads ved Posen	• Lukket linjedræn mod nord og rørført mod syd ned gennem parkeringspladsen samt en enkelt chausséstensrende ind mod legepladsen.

Løsninger for de enkelte strækninger er desuden illustreret i plan og snit som fremgår af bilag udarbejdet af Hillerød forsyning.

Renseløsningen:

Inden regnvandet udledes til Slotssøen renses det. Inden for projektområdet etableres der to renseenheder, et i krydset mellem Slangstrupgade og Slotsgade og et ved Posen. Renseenhederne etableres som underjordiske anlæg, med enkelte synlige dæksler. Vandet bliver renses med en fældningsløsning hvor der ligeledes etableres usynlige bassiner i søen. Hillerød Forsyning har i processen med fastlæggelse af rensekrav, været tæt dialog med Hillerød Kommunes miljøafdeling for at sikre at projektet overholder gældende krav. Ligeledes har der været dialog med Slots- og Kulturstyrelsen i forbindelse med placeringsmuligheder mv.

Tidsplan:

Nedenstående tidsplan for den samlede etape, som også projektet for Slotsgade følger, ser ud som følger:

Udarbejdelse af idéoplæg	September 2020 – februar 2021
Borgermøde (fælles med Slotsgadeprojektet)	Marts 2021
Udarbejdelse af projektforslag med indarbejdning af resultater fra borgerinvolveringen.	Marts 2021 - april 2021
Godkendelse af projektforslag (hos forsyningen)	Maj 2021
Hovedprojektering	Maj – august 2021
Udbudsperiode	September 2021
Anlægsopstart	Oktober 2021
Færdigt projekt	April – maj 2022

Retsgrundlag

Lov om offentlig vej.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser idet projektet finansieres af Hillerød Forsyning.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 04-05-2021

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Bilag

Bilag Projektafgrænsning

Bilag Løsningsforslag - Oversigtsplan

Bilag Løsningsforslag - Snittegninger

Bilag Løsningsforslag - Illustrationer

Punkt 7: Trærækken på Slangstrupgade udfør nyt hotelbyggeri

21/5501

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, som lokalplanmyndighed, at:

1. godkende at træækken udfør det nye hotelbygger fældes idet lokalplanens intention om at forsøge at bevare træækken langs Slangstrupgade ikke kan realiseres
2. der stilles krav til bygherre om genplantning af store platantræer med gode vækstforhold.

Direktionen indstiller til Natur, Miljø og Klimaudvalget at udtale sig til sagen.

Sagsfremstilling

I forbindelse med planlægning af det nye hotelbyggeri på Markedspladsen har det vist sig vanskeligt at bevare de eksisterende træer ud mod Slangstrupgade som beskrevet i lokalplan nummer 433.

Lokalplanen skriver om træækken under pkt. 10.7:

”Træækken langs Slangstrupgade umiddelbart uden for lokalplanområdets vestlige afgrænsning skal i forbindelse med byggeri og anlæg forsøges bevaret. Der skal derfor opstilles trådhegn ved de enkelte træers drypzone ved byggeri og anlæg. Der må ikke inden for træernes drypzone etableres byggeplads, kørevej, parkering og / eller oplagsplads. Gravearbejde inden for drypzone skal udføres ved håndgravning.”

Det har det vist sig vanskeligt at opføre det planlagte byggeri uden at fælde træækken langs Slangstrupgade.

Bygherren har udarbejdet et notat der har undersøgt mulighederne for at bevare rækken af platantræer. Notatet beskriver ligeledes de udfordringer der er i forbindelse hermed. Notatet er vedlagt sagen.

I forbindelse med byggeriet er der en række forhold der gør det vanskeligt at bevare træerne i sin helhed.

Etablering af spuns for udgravning af kælder

I forbindelsen med etablering af kælderudgravning skal der etableres spuns som, af hensyn til den fremtidige ledningsplacering, vil blive placeret i drypzone tæt på træernes stamme, hvorfor de fire træer tættest mod slottet vil skulle fældes. Såfremt der ikke etableres spuns vil der skulle udføres udgravninger med anlæg i en afstand af fem meter fra byggefelt, hvilket vil berøre rodzone af hele træækken.

Stillads

Som en konsekvens af lokalplanens krav om murede facader, skal der opstilles murerstillads eller arbejdsplatform med en bredde på 2.2 meter jævnfør arbejdsmiljøloven. Dette vil, i lighed med ovenfor nævnte punkt, resultere i at de første fire træer i rækken vil skulle beskæres så kraftigt at det ikke anses for realistisk at de overlever.

Etablering af forsinkelsesbassin

Jævnfør spildevandplanen skal der etableres et forsinkelsesbassin på egen matrikel. I dette tilfælde er det kun teknisk muligt at placerer bassinet i skel ud mod Slangstrupgade, idet der er kælderdek, ledningsgrave eller bygning på den resterende del af matriklen. Bassinet vil kræve et areal på 5x36 meter og vil betyde at yderligere minimum fire, men sandsynligvis fem træer berøres således at maksimalt et enkelt træ kan bevares. Det skal bemærkes at bygherre ser en mulighed for at bevare dele af træækken, såfremt kommunens krav til forsinkelse af regnvand reduceres. Forvaltningen har i den forbindelse meddelt bygherre at der ikke vil blive ændret på spildevandsplanens krav.

Arkæologiske forhold

Forud for hotelbyggeriet skal der udføres arkæologiske udgravninger på matriklen. Der er allerede udført prøvegravninger som har påvist fund fra gamle møddinger i området ud mod Slangstrupgade. Disse udgravninger skal være ned i 3.5 meters dybde og vil tillige med kælderudgravningerne kræve etablering af spuns. Bygherre bemærker i den forbindelse at de arkæologiske udgravninger er planlagt til at begynde til maj 2021.

Foruden ovenstående forhold, vil der tillige blive gravet i træernes rodzone i forbindelse med forsyningens separatloakeringsprojekt i Slangstrupgade hvor der skal etableres linjedræn i begge vejsider på vejbanen. Dette arbejde vil berøre træernes rodzone om end i langt mindre grad end hotelbyggeriet.

Forvaltningen vurderer på baggrund af de mange udfordringer at Hillerød Kommune samlet set opnår det bedste resultat ved at lade træerne fælde og erstattes af en ny træække af plataner. Ved at fælde hele rækken sikres muligheden for, at få etableret gode vækstvilkår for de nye træer og der opnås samtidig en homogen træække rent aldersmæssigt.

Forvaltningen anbefaler at der stilles krav til bygherren om både vækstvilkår og træstørrelse således at der sikres et fornuftigt resultat fra år 1. Forvaltningen lægger op til at der plantes store træer, af samme art som i dag, med en stammeomkreds på 40-45 cm (målt en meter over terræn). Denne størrelse anses som den anlægsteknisk størst mulige hvis man skal have rimelig sikkerhed for, at træet efterfølgende kan komme i god vækst. Den valgte træstørrelse er omkring syv meter høj og har en kronebredde på ca. fire meter. Forvaltningen oplyser til sammenligning at det er den størrelse der blev plantet på Kongens Nytorv da Krinsen blev reetableret efter metrobyggeriet.

Krav til nye plantehuller og træstørrelse fremgår af vedlagte bilag.

Retsgrundlag

Lov om offentlig vej.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser idet alle udgifter til fældning og reetablering af nye træer påhviler bygherre.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 04-05-2021

Udvalget udtaler, at det er tilfreds med den løsning, der er fundet, og at der er valgt de størst mulige træer.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget bemærker, at der skal stilles krav om, at genplantningen skal ske efter anvisningerne i sagsfremstillingen.

Bilag

BILAG - Redegørelse for mulig bevarelse af vejtræer

BILAG - Beskrivelse af nye plantehuller for træække langs Slangerupgade

Punkt 8: Byggeplads på dele af den lille markedsplads

21/2411

Indstilling

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

1. forvaltningen meddeler tilladelse til HHM A/S om brug af dele af den lille markedsplads til byggepladsareal, idet problematikken Frederiksborggruppen nævner skal løses mellem parterne
2. kommunal ombygning af den lille markedsplads til turistbusser mv. tidligst kan igangsættes 24 måneder efter, at der er meddelt byggetilladelse til HHM A/S.

Sagsfremstilling

I forbindelse med etableringen af hotelbyggeriet på Markedspladsen er det nødvendigt for byggeriet at oprette en byggeplads på arealerne omkring Markedspladsen.

HHM A/S har i denne forbindelse ansøgt om at benytte en del af den lille markedsplads samt dele af Markedsstræde. Seneste henvendelse, jf. bilag 1, har været til udvalgsformanden 13. april 2021 og der har efterfølgende været et møde på stedet 15. april med deltagelse af borgmester, udvalgsformand og forvaltning.

På mødet oplyste repræsentanten for HHM A/S, at de havde undersøgt en række alternativer til at oprette byggeplads på den lille markedsplads, men ikke fundet nogen. Samtidig oplyste repræsentanten, at man kunne medvirke til at reducere belastningen af den lille markedsplads ved at sikre at håndværkere, op imod 70 samtidige, ikke benyttede de resterende parkeringspladser på den lille markedsplads, men i stedet anvendte en betalingsparkering i området.

Imødekommes ansøgningen (bilag 4 – HHM's bilag 3) vil det medføre at Markedsstræde vil blive lukket for gennemkørsel i hele byggeperioden, som strækker sig over ca. 24 måneder, fra at der bliver givet byggetilladelse. Biltrafikken på Markedsstræde er relativt begrænset 1240 køretøjer, hvoraf en del formentligt er gennemkørende for at undgå et lyssignal. Til sammenligning er biltrafikken på Slangstrupgade dagligt 6500 køretøjer.

Antallet af p-pladser på den lille markedsplads vil blive reduceret fra 44 til ca. 37 i byggeperioden og der vil alene være adgang for bilister fra den sydvestlige del af Markedsstræde.

Hotelbyggeriet bevirker, at kommunens eget projekt med ombygge den lille markedsplads til busparkering med plads til 7 turistbusser, må afvente hotelbyggeriet. Det har også tidligere været vurderingen, at de to projekter ikke har kunnet udføres samtidigt og meddeles bygherre tilladelse til at bruge den lille markedsplads er det udelukket.

Med hensyn til turistbusser besluttede byrådet således 24. juni 2020 i forbindelse med Status for afsætnings- og holdepladser at der skulle arbejdes videre med etablering af 7-8 pladser til parkering af turistbusser på den sydlige Markedsplads, når byggeriet på pladsen tillader det. Samtidigt opfordrede kommunen museet til i samarbejde med staten at finde en midlertidig mulighed for at lade et antal turistbusser holde ved Annaborg til arbejdet på Markedspladsen er færdigt.

Turistbusser må således i denne situation henvises til at anvende den etablerede løsning med afsætningspladser på Frederiksværksgade og Møntportvejen samt depotpladserne på Roskildevej eller søge planen om brug af p-pladsen ved Annaborg realiseret.

Da byggeriet skal bruge plads omkring Markedspladsen er det forvaltningens vurdering, at et afslag på at måtte benytte lille markedsplads og Markedsstræde vil være yderst vanskelige at løse for byggeriet.

Forvaltningen har informeret Hillerød Lokalforsamling, Byforum og Museet om det ansøgte og bedt om, at eventuelle kommentarer er forvaltningen i hænde senest tirsdag 27. april, så de kan udsendes sammen med udvalgets dagsorden. I den forbindelse foreligger udtalelser fra det Nationalhistoriske Museum på Frederiksborg samt fra Frederiksborggruppen.

Kommentarerne fra museet giver ikke anledning til ændringen af planlægningen.

Frederiksborggruppen, som er orienteret af Byforum, bemærker derimod, at de ikke kan acceptere at blive lukket inde som vist på HHM's tegning (bilag 4 – HHM bilag 3.) i forbindelse med deres eget kommende byggeri.

Forvaltningen vurderer, at kommunen sammen med HHM A/S og Frederiksborggruppen kan findes en løsning på sidstnævnte problem.

ByForum har bemærket, at det er væsentligt at butikker ikke hindres adgang til deres bagindgange. Udover at der ikke længere vil være adgang til Markedsstræde via Slangstrupgade vil fortsat være adgang til Markedsstræde via krydset ved Hostrupvej.

Der foreligger ikke kommentarer fra Hillerød Bys Lokalråd.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje § 80.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen idet det bemærkes at forvaltningen arbejder videre med en aftale om at bygherre sikre at personalet involveret i byggeriet parkerer et andet sted end på den lille markedsplads.

Bilaget ”Kommentarer Hillerød bys lokalråd Byggeplads på lille markedsplads” (dok. nr. 70471/21) blev sendt til udvalget forud for mødet. Bilaget vedhæftes referatet.

Bilag

Henvendelse fra HHM om Lille Markedsplads

Scenarier for byggepladsarealer.pdf

Bilag 2.pdf

Bilag 3.pdf

Bilag 1.pdf

Høringskommentar fra museet

Høringssvar Frederiksborggruppen Byggeplads på lille markedsplads

Høringssvar ByForum Byggeplads på lille markedsplads

Kommentarer Hillerød bys lokalråd Byggeplads på lille markedsplads

Punkt 9: Industrivænget, cykelstier

21/5062

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at

1. det meddeles Hillerød Forsyning at der kan arbejdes videre med en løsning hvor der etableres fællessti i nordsiden af Industrivænget og Vølundsvej
2. et endeligt projektforslag skal forelægges Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget til godkendelse.

Direktionen indstiller til Natur, Miljø og Klimaudvalget at tage orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Hillerød Forsyning skal udføre separering af fællessystemet i Rønnevang Erhvervspark. Hillerød Forsyning vil begynde projektering i andet halvår af 2021.

Forvaltningen har indledningsvis kommenteret planen og bedt Hillerød Forsyning tage højde for cykelstier i begge sider af vejen på både Industrivænget og Vølundsvej. Dette er generelt trafiksikkerhedsmæssigt at foretrække, frem for dobbelttrekkede stier i byområder, men indebærer en række dilemmaer i forhold til regnvandsforsinkelse og økonomi senere i projektet.

Hillerød Forsyning har indsendt forslag med regnvandsforsinkelse i terræn, hvilket vil være med til at få Industrivænget og Vølundsvej til at fremstå som grønne veje.

Grønne veje og overfladeløsninger vil også være med til at forsinke regnvandet, hvilket vil hjælpe ved større regnhændelser.

Hillerød Forsyning har kommenteret forvaltningens ønske om at tage højde for enkelttrekkede cykelstier i begge vejsider, jævnfør bilag 1.

I bilag 1 ses udsnit af mail fra Hillerød Forsyning der beskriver to løsninger.

Forsyningen tager forbehold for, at det er muligt at etablere en regnvands løsninger samtidig med at der skal tages højde for at der kan etableres enkelttrekkede cykelstier inden for det eksisterende vejareal.

Alternativt peger Hillerød Forsyning på at det er muligt at etablere et tilstrækkeligt bredt grønt bælte hvis der etableres sti på nordsiden af Industrivænget og Vølundsvej.

Forvaltningen har i denne forbindelse revurderet spørgsmålet om at tage højde for enkelttrekkede cykelstier i begge vejsider.

Forvaltningen anbefaler nu, at der arbejdes videre med en fællessti i den nordlige side, da dette vil løse problemer med cyklister på kørebanen, samt skabe mere tryghed for de bløde trafikanter.

Kommunen har for nuværende ikke afsat midler til etablering af stier på Industrivænget og Vølundsvej. En realisering af fællesstien forudsættes således at være en del af forsyningens forpligtigelser omkring retablering efter anlæg af LAR løsningen. Forvaltningen bemærker, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger nogen aftale med Hillerød Forsyning om dette.

Hvis der på et tidspunkt ønskes cykelsti i den sydlige side vil dette kræve en ekspropriation af de sydlige ejendomme på ca. 1 meter.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje §8.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser på sit nuværende stade.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 04-05-2021

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Notat.pdf

Industrivænget.PNG

Punkt 10: Fredensvej 4 - ønsker køb af vejareal

20/19981

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at:

1. træffe beslutning om at tilbyde grundejer at få overdraget af en del af det offentlige vejareal ud for Fredensvej 4, for at inddrage arealet i den private have
2. grundejer tilbydes arealet for 15.000 kr. idet grundejer også skal afholde matrikulære udgifter.

Sagsfremstilling

Fredensvej slog i gamle dage et slag ind mod Fredensvej 4 og 6, men for 50-60 år siden blev vejen rettet ud. Derved opstod der et overskudsareal der i dag er beplantet med en lav pur (bred hæk), der beskæres et par gange om året af kommunen.

Ejerne af Fredensvej 4 har rettet henvendelse til Hillerød Kommune, med ønsket om at erhverve det stykke beplantede vejareal der ligger foran deres grund. De grundstykker der tilhører Fredensvej 4, har et samlet areal på 671 m². Den del af vejareal de ønsker at erhverve er ca. 55 m². Arealerne fremgår af vedhæftede kortudsnit. Formålet med erhvervelsen er, at skabe en bedre og mere anvendelig have, ved at fylde 1 m jord på grundstykket og etablere en plantestensmur langs fortovet. Herved kan Fredensvej 4 få en regulær have. Ved regulering terrænet på mere end ½ m kræver det tilladelse fra kommunen. Tanken er at etablere en plantestensmur mod Fredensvej.

Det er ikke tanken at udvide den 170 m² store bolig fra 1910, men bebyggelsesprocent vil blive hævet med 16 m².

Ønsket strider ikke mod gældende lokalplan for området, lokalplan 207. Nedlægges den lille del af vejens areal, kan kommunen frit råde over arealet, da det ikke skaber adgang for andre ejendomme eller på anden måde stiller vejens brugere dårligere.

Ved af afhænde arealet vil Hillerød Kommune spare driftsomkostningerne for beskæringen af beplantningen på ca. 400 kr. om året. Forvaltningen ser ikke arealet som værende værdifuldt for vejens grønne præg.

Ejerne af Fredensvej 4 har hørt om ejerne af Fredensvej 6 kunne være interesseret i jordstykket ud for dem, men det er ikke tilfældet. Skulle det blive relevant, kan vi kun afstå en mindre del af arealet, da det overvejende tjener som oversigtsareal i T-krydset.

Forvaltningen anbefaler at grundejeren tilbydes at overtage arealet for 15.000 kr. idet grundejeren også skal afholde udgifter til landinspektør for ændring af de matrikulære forhold. Desuden skal der søges om ledningsoplysninger i LER (Ledningsejerregisteret) for evt. omlægning af ledninger.

Retsgrundlag

Nedlæggelse af vejarealet sker med hjemmel i Lov om offentlige veje, § 15 og §§ 124-127.

Økonomi

Sagen har på sit nuværende stade ikke bevillingsmæssige konsekvenser. Acceptorer grundejeren kommunens forslag fremlægges en bevillingssag.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget besluttede vedr. indstillingen punkt 1 at tilbyde grundejer at få overdraget en del af det offentlige vejareal ud for Fredensvej 4.

Udvalget godkendte indstillingen punkt 2.

Bilag

Fredensvej 4, grundstykker.pdf

Fredensvej, oversigtskort.pdf

Punkt 11: Orientering om vedligeholdelse af veje og bygværker i 2021

21/2402

Indstilling

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

Sagsfremstilling

Der er på konto belægninger afsat 8.375.000 kr. i 2021. Beløbet skal dække udgifter til planlagte renoveringer af kørebaner, cykelstier, fortove og bygværker.

De overordnede disponering af midlerne omfatter:

- Kørebaner 3,0 mio. kr.
- Fortove 2,0 mio. kr.
- Cykelstier 0,5 mio. kr.
- Bygværker 2,0 mio. kr. (Stitunnel under Herredsvejen ved Heimdalsvej, tag på busterminal)
- Tilstandsvurdering, systemkørsler og licenser 0,35 mio. kr.
- Reserver til uforudseelige udgifter 0,6 mio. kr.

Nye slidlag på kørebaner, cykelstier og fortove udvælges på baggrund af en liste, som udarbejdes i samarbejde med vores rådgiver (Sweco). Prioritering sker ud fra den aktuelle tilstand af de enkelte veje, der gennemkøres systematisk med en andel hvert år, og resultaterne bliver registreret i vores fagsystem Rosy. På denne baggrund vurderes tilstanden og hvert år beregnes de enkelte belægningsrestlevetid.

For hvert år er udbudt slidlagsarbejder svarende til de kendte budgetrammer. Den aktuelle udvikling af vejenes tilstand, budgetændringer eller koordinering med andre projekter kan bevirke at enkelte strækninger enten fremrykkes eller udskydes et år.

I det vedhæftede bilag ses dette års planlagte slidlagsarbejder. På nuværende tidspunkt er det ikke endelig planlagt hvilke cykelstier, der skal have nyt slidlag.

Renoveringen af bygværker udføres på baggrund af eftersyn, som udføres af rådgiver. Over en fireårig periode bliver samtlige bygværker gennemgået. Hvert bygværk får ud fra eftersyn og analyser et antal point. Forvaltningen prioriterer på denne baggrund bygværker, der er i dårligst stand (fleste point).

De planlagte kørebane- og fortovsarbejder fremgår af vedlagte liste. Arbejder på cykelstier er ikke udvalgt på nuværende tidspunkt. Der kan forekomme ændringer hvis ledningsarbejder gør det nødvendigt at udsætte arbejder. Supplerende bemærkes at en renovering af Milnersvej nord for Godthåbsvej, som er i dårlig stand, er udsat på grund af planer om cykelstier.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Bilag

Årets vejvedligeholdelse 2021

Punkt 12: Lokalplan 462 og kommuneplantillæg 25 for boliger på Søndre Jernbanevej 28 - igangsætning

19/13352

Indstilling

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

1. beslutte at økonomiudvalget særskilt forholder sig til forholdet omkring velfærdskapacitet i relation til igangsætning af lokalplanen.
2. igangsætte lokalplan og kommuneplantillæg for boliger på Søndre Jernbanevej 28, under de forudsætninger som er nævnt i sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget skal tage stilling til igangsættelse af lokalplan og kommuneplantillæg for boliger på Søndre Jernbanevej 28.

Forvaltningen har modtaget en anmodning om at opføre en etageboligbebyggelse på Søndre Jernbanevej 28, matr.nr. 59c, Hillerød Markjorder. Ejendommen er 6.552 m² og støder mod nord op til DSB's parkeringsplads og stationsforpladsen, og møder perron og baneterrænet mod øst, Marie Mørk Skole mod vest og Hammersholtvej, 'spiralen' og villabyen mod syd. I dette netværk af byfunktioner har byens tidligere posthus været med til at skabe aktivitet og præge bybilledet frem til udflytningen i 2018. I dag fremstår ejendommen nedslidt, og stedet bærer præg af ikke længere at rumme en funktion.

Der er udarbejdet en startredegåelse for projektet som er vedlagt sagen som bilag.

Kort beskrivelse af det ansøgte projekt

Bebyggelsesforslaget består af to bygningsvolumener - bygning A og bygning B. Bygherre foreslår at ejendommens nuværende indkørsel på Søndre Jernbanevej fastholdes, hvor den er i dag, hvilket muliggør at bygning A placeres mellem Marie Mørk Skole og indkørslen, hvor der i dag er parkeringspladser. Bygning B tager afsæt i det eksisterende fodaftryk for posthuset, dog ønsker bygherre at forlænge bygningskroppen mod Hammersholtvej, spiralen og den eksisterende nabovilla, Hammersholtvej 5.

Bygherre ønsker at opføre bygning A i 3 etager og bygning B i 4-5 etager set fra banen og Søndre Jernbanevej, og i 3 etager set fra Hammersholtvej. Bygherre arbejder desuden med frem- og tilbageryk i bygningskroppene for at bryde volumen og udtryk op. Bebyggelsesforslaget vil med sit minimalistiske formsprog særligt markere sig ved valget af en lys tegl, et klassisk saddeltag, og enkle facadedetaljer. Set fra Søndre Jernbanevej vil bebyggelsen desuden fremstå med altangange. Ligeledes vil det sydligste hjørne i Bygning B fremstå med altangange ind mod gårdrummet.

Bygherre foreslår at placere 4 parkeringspladser i gårdrummet. De resterende 58 parkeringspladser i bebyggelsesforslaget er placeret i konstruktion under beboelse i bygning B, og er muliggjort af det store terrænfald på ejendommen, som falder fra banen og Søndre Jernbanevej og ind mod gårdrummet. Parkering vil derfor være skjult set 'udefra', mens den nederste etage ind mod gårdrummet, samt en del af gårdrummet vil være udgjort af parkering - præcis som grunden ses udnyttet i dag. I praksis betyder det, at bygning B set fra gårdrummet vil opleves som et 5-6 etages byggeri.

Selve gårdrummet er veldisponeret i forhold til solen, og der er gode betingelser for ophold for områdets beboere. I projektet planlægges desuden for en offentlig stiforbindelse gennem området, så det er muligt for gående at skyde genvej mellem Hammersholtvej og Søndre Jernbanevej. Der etableres derfor en trappe fra ejendommen og ned til Hammersholtvej. For niveaufri adgang mellem station og Hammersholtvej henvises til spiralen syd for området.

Ud mod Hammersholtvej vil der sandsynligvis være behov for at etablere støjforanstaltning på grund af støj fra trafik. Her vil det være afgørende, at der tages hensyn til at området omkring 'spiralen' ikke skæmmes. Udformning af evt. støjhegn og evt. begrønning af dette, vil være et emne under udarbejdelse af lokalplanforslaget.

Mix af boliger og generationer

Den foreslåede bebyggelse rummer i alt 183 boliger fordelt på tre overordnede boligtyper. Bygning A er tiltænkt 27 familieboliger, mens bygning B vil rumme 20 seniorboliger, placeret i den sydligste del af bygningen, mod Hammersholtvej, tiltænkt som et opgangsfællesskab. Til seniorboligerne planlægges der for et tilhørende fælles indendørs opholdsareal på 230 m² placeret på 1. sal ind mod gårdrummet.

Den resterende del af bygning B er tiltænkt 136 1- og 2-værelses ungdomsboliger - heraf 10 handicapvenlige. På hver etage planlægges desuden for fælles opholdsarealer med bl.a. fælleskøkken og ligeledes etableres vaskeri i stueetagen ud mod DSB's parkeringsplads. Vaskeri og andre fælleskabsorienterede faciliteter i stueetagen er med til at skabe transparens og fælles liv i bygningen, som ligeledes kan være med til at øge trygheden i og omkring området i blandt andet aftentimerne.

Arkitekturrådets udtalelse om projektet

I forbindelse med forhåndsdialogen med bygherre har projektet været forelagt Arkitekturrådet ad 2 omgange.

Arkitekturrådets udtalelser er blevet brugt til at skærpe projektet.

Arkitekturrådets seneste udtalelse er vedlagt som bilag. Der gøres opmærksom på at udtalelsen forholder sig til en tidligere version af projektet, og det fremlagte projekt er bygherres nyeste forslag baseret på udtalelsen og dialog med forvaltning. I Arkitekturrådets udtalelse er der særligt lagt vægt på de nedenfor oplistede punkter. Ligeledes er det i punktform beskrevet hvordan bygherre har søgt at imødekomme udtalelsen på nuværende stadie i processen.

- Projektet udgør en stor bygningsmasse på grunden, hvorfor det er vigtigt at arbejde med at nedskalere bebyggelsen, blandt andet ved hjælp af forsætninger og fremspring. Især det lange facadeforløb mod banen behøver yderligere bearbejdning.
- Bygherre arbejder med at bryde facaden ned i flere sektioner med tilbagetrækninger, der blandt andet skaber større rum for kantzonen mod perron og Søndre Jernbanevej. Kantzonen skal understøtte bygningens møde med omverdenen.
- Fællesarealer i stueetagen bør i højere grad orientere sig mod banen, for at skabe øget tryghed og mere liv.
- Der påtænkes store vinduespartier ved de offentlige funktioner i stueetagen.
- Hjørnesammenskræningen, hvor bygning B møder Hammersholtvej behøver yderligere bearbejdning. Bygningens nederste etage vil udgøres af parkering og vil være synlig fra Hammersholtvej og spiralen. Mødet mellem bygningshjørne og terrænforskel skal udfoldes.
- Dette udfoldes i forbindelse med den videre bearbejdning under udarbejdelse af lokalplanforslaget.
- Fokus på nødvendige pladsforhold til affaldshåndtering, og en grøn strategi for gårdområdet bør vises og udfoldes.
- Bygherre har vist placering af affaldsstation på illustrationsplan.
- Kantzonen mod parkeringsdæk i gårdrummet og opholdsarealer på parkeringsdæk i gårdrum begrønnes.
- Arkitektur og materiale er ikke velbeskrevet på nuværende tidspunkt. Det minimalistiske, anonyme bygningsudtryk afkræver et stort fokus på materialer og facadedetaljer, for at lykkes med at frembringe en lethed og lys stofflighed. Der bør være et stort fokus på strategi for valg af mursten, vinduesprofiler og detaljering omkring altangange. Det anbefales at der laves en mock-up af et facadeudsnit 1:1.
- Altangange skal fremstå som en integreret del af bygningskroppen og skal begrønnes.
- Indgangspartier og vinduer i stueetagen markeres med detaljeringer i murværk.
- Evt. støjforanstaltning mod Hammersholtvej og spiralen (benævnt 'sneglen') skal indarbejdes i projektet, da denne overgang og kantzone ellers kan blive en afvisende og uimødekomende adgang til Hillerød, når man kommer fra Hammersholtvej og villabyen i syd. Det skal beskrives hvordan der skabes en værdig ankomst til stedet set fra Hammersholtvej.
- Dette udfoldes i forbindelse med den videre bearbejdning under udarbejdelse af lokalplanforslaget.

Arkitekturrådets udtalelse vil sammen med forvaltningens anbefalinger danne afsæt for den videre bearbejdning af projektet i forbindelse med udarbejdelse af et lokalplanforslag.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at dispositionsforslaget for området i hovedtræk er god og at projektet vil bidrage til udviklingen af stationsområdet. Forvaltningen anbefaler derfor, at lokalplan og kommuneplantillæg igangsættes under forudsætning af, at Arkitekturrådet og forvaltningens anbefalinger danner afsæt for udarbejdelse af et lokalplanforslag, for at sikre et velfungerende stationsnært boligområde.

Forvaltningen supplerer arkitekturrådets udtalelse med følgende opmærksomhedspunkter til det fremlagte projekt:

- De 4 parkeringspladser fjernes fra gårdrum, således at gårdrummet fredeliggøres og kvaliteten af opholdsarealer øges.
- 600 etageboligmeter svarende til de 4 parkeringspladser i gårdrummet trækkes ud af bygning B, og bidrager til at nedskalere bygningskroppen mod baneterrænet. I praksis vil det betyde, at en del af den 5. etage ud mod banen tages ud af projektet, således at den 5. etage i højere grad vil opleves som en hjørnemarkering. Etagednedtrapningen vil bidrage til, at bygning B vil fremstå mindre massiv og bombastisk mod baneterrænet jf. arkitekturrådets anbefaling om nedskallering af bygningsvolumenet mod banen.
- Bygherre skal arbejde videre med en detaljering af facaderne, altangangene og frem- og tilbageryk i bygningskroppene, så bebyggelsen kan opnå en høj kvalitet og bidrage positivt til byens rum.
- Forvaltning og bygherre undersøger om opsætning af pullerter i gårdrum er en fornuftig løsning til at hindre unødigt bilkørsel i gårdrum.
- Der arbejdes videre med en strategi for kantzoner, begrønning af altangange og udformning af gårdrum, som imødekommer fællesskabet og bebyggelsens forskellige målgrupper.
- Der arbejdes videre med at skabe en venlig facadeafskærmning ind mod parkeringsanlægget i konstruktion i bygning B, således gårdrummet bliver et rart opholdssted.
- Der arbejdes videre med at få etableret en offentlig forbindelse for gående gennem bebyggelsen, der kobler Søndre Jernbanevej op på Hammersholtvej.
- Der arbejdes videre med en evt. løsning for udformning af en støjafskærmning mod Hammersholtvej og 'spiralen', som ikke vil virke skæmmende på området.
- Fællesskabsorienterede faciliteter kan med fordel placeres ud mod baneperron i bygning B, for at skabe en mere transparent og imødekommende stueetage ud mod omverdenen.

Kommuneplantillæg

Det ansøgte projekt forudsætter at der udarbejdes et tillæg til kommuneplan 2017, idet der er tale om et byggeri i 6 etager set fra gården og idet bebyggelsesprocenten for området vil blive højere end de tilladte 155 %, idet parkering i konstruktion tæller med.

Bebyggelsesprocenten for det ansøgte projekt er 155 % for boligarealet alene, og 196 % for beboelse inkl. parkering i konstruktion. Forvaltningen foreslår at der trækkes 600 m² ud af etageboligarealet i bygning B svarende til de 4 parkeringspladser i gårdrummet, hvilket vil betyde at bebyggelsesprocenten vil lande på ca. 180 % inkl. parkering i konstruktion. Forvaltningen anser det som et væsentligt aktiv for områdets bylivskvalitet, at få parkering væk fra gaden og det offentlige rum og ind i konstruktion, hvorfor der ses med åbenhed overfor at hæve bebyggelsesprocenten i en anerkendelse af, at det er økonomisk fordyrende for projektet, at etablere parkering i konstruktion.

Projektets veldisponerede udendørs opholdsarealer udgør på nuværende tidspunkt ca. 20 % af etagearealet. Kommuneplanens generelle ramme for fri opholdsarealer er 25 %. Såfremt parkering trækkes ud af gårdrummet vil der være grundlag for at opnå kommuneplanens retningslinje for opholdsarealer. Kantzoner mod perron og Søndre Jernbanevej, samt vejarealer og evt. parkering i gårdrum tæller ikke med som opholdsareal for beboerne.

Dag- og skoletilbud

Projektet er ikke indarbejdet i boligprognosen, og dermed heller ikke i grundlaget for befolknings-, pasnings- og elevprognoserne. Der er derfor foretaget en overordnet vurdering af områdets påvirkning af befolkningen og af kapaciteten inden for dagtilbud og skoler. Se mere om dette i vedlagte startredegørelse. Kapaciteten inden for dagtilbud er presset inden for det geografiske område. Kapaciteten inden for skoleområdet, Frederiksborg Byskole, er ligeledes presset. Elevtallet vil ifølge elevtalsprognose 2021 forventeligt overstige distriktets kapacitet selv uden planlægning for nye boligområder. Flere boliger i distriktet vil betyde øget pres på skolekapaciteten. Det er umiddelbart ikke inden for den eksisterende ejendomskapacitet muligt at finde løsninger, som kan afhjælpe presset på nuværende tidspunkt i distriktet. Inden for den eksisterende lokalplan er der dog fortsat muligheder for at udvide Frederiksborg Byskole, også efter gennemførelse af helhedsplanen. Se omformertabel i startredegørelsen.

Såfremt projektet opnår udvalgets godkendelse, vil udbygningen indgå i den næste boligprognose og dens effekt vil ligeledes herefter indgå i befolknings-, pasnings- og elevprognoserne.

Videre proces og borgerinvolvering

Såfremt sagen godkendes og lokalplan og kommuneplantillæg igangsættes, vil der blive afholdt et indledende borgermøde på baggrund af projektets startredegørelse. Der vil desuden blive holdt et borgermøde i forbindelse med den offentlige høring af lokalplanforslaget, og behandling af eventuelle høringssvar finder ligeledes sted, før Byrådet endeligt beslutter om planerne for området skal vedtages. Den samlede lokalplanproces tager forventet 12 måneder.

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Kim Lang Sørensen og Jacob Sahlin Olesen fra NPV og Søren Stoustrup og Christian Dige Pedersen fra Mangor Nagel præsenterede oplæg.

Udvalget besluttede ikke at godkende indstillingen.

Udvalget bemærker at det ønsker et projekt som overholder kommuneplanens rammer og som i højere grad tager højde for forvaltningens bemærkninger.

Herudover bemærker udvalget, at al parkering skal være placeret i konstruktion, og at der skal arbejdes videre med en differeret arkitektur for bygning A og bygning B.

Udvalget bemærker, at projektet skal bevare de positive elementer som kantzoner, opholdsarealer og den bearbejdede gavl ud til DSB's parkeringsplads.

Udvalget sender ikke sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Startredegørelse - Søndre Jernbanevej 28

Arkitekturrådets udtalelse

Punkt 13: Lokalplan 464 for boliger på Vibekevej - igangsætning

20/6913

Indstilling

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

1. beslutte at økonomiudvalget særskilt forholder sig til forholdet omkring velfærdskapacitet i relation til igangsætning af lokalplanen.
2. igangsætte lokalplan og kommuneplantillæg for boliger på Vibekevej 4-8, under de forudsætninger som er nævnt i sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget skal tage stilling til igangsættelse af lokalplan og kommuneplantillæg for boliger på Vibekevej 4-8.

Forvaltningen har modtaget en anmodning om at opføre en etageboligbebyggelse på Vibekevej 4-8, matr.nr. 203av, 203ae og 203al, alle Hillerød Markjorder. Ejendommen er 2410 m², og grænser mod nord op til en række af byens ældre, velbevarede villaer på Nordre Jernbanevej. Mod vest grænser grunden op til den integrerede vuggestue og børnehave, Børnehuset Gartneriet, og mod øst støder grunden op til Vibekevej 2, der rummer en køreskole og et solcenter, og øst herfor ligger Hillerød station. Mod syd grænser grunden op til Vibekevej og bebyggelserne, The Hill og Hildis Have. Vibekevej er desuden det mest direkte bindeled for gående og cyklister mellem station og bykerne. På vejens nordside ligger i dag 3 enfamiliehuse, Vibekevej 4, 6 og 8. Med igangsættelse af ny lokalplan forudsættes det, at husene rives ned. I 1999 er Vibekevej 6, som det eneste af de tre huse, SAVE-registreret som en kategori 6. Forvaltningen vurderer, at enfamiliehusene kan nedrives, idet husene ikke repræsenterer en væsentlig bevaringsværdi, og idet det præsenterede projekt vil bidrage til en bymæssig og arkitektonisk kvalitet, som understøtter revitaliseringen af Vibekevej og stationszonen i sin helhed.

Kort beskrivelse af det ansøgte projekt

Bebyggelsesforslaget består af to bygningskroppe - den ene bebyggelse orienterer sig ud mod Vibekevej, og skaber en tilgrænsende facade ud til gademiljøet. Den anden bebyggelse strækker sig fra Vibekevej og ned gennem grunden.

Bygherre ønsker at opføre bebyggelserne i 2-3 etager med udnyttet tagetage, og vil bringe elementer i spil fra den klassiske byhustypologi. Alle boliger er gennemlyste og får direkte adgang til et uderum i form af enten en altan, tagterrasse eller direkte adgang til terræn. Bygherre lægger op til at holde facader i rødbrune tegl med enkle indryk og relieffer i murværk, og tagene udføres som sadeltage i bruneret metalprofiler og tilføres desuden tagterrasser, kviste og ovenlys.

Kantzonen langs Vibekevej optager det naturlige terrænfald, der er på ejendommen, og udnytter det til at etablere terrasser og niveauspring mellem fortov/offentligheden og stueetage/privatheden. Kantzonen får et grønt præg og lyse flader.

Forvaltningen vil i det videre arbejde have fokus på kantzonen niveaubearbejdning og udformning mod Vibekevej, og børnehuset Gartneriet, for at sikre at området får et udtryk, der bidrager til en grøn oplevelse og en naturlig overgang til boligerne.

Ud mod Vibekevej 8 står i dag et markant Magnolietræ. I projektet lægges der op til at bevare træet, dog på en ny placering i bebyggelsens gårdrum. Bebyggelsens opholdsarealer består af bilfri fredelige rum og opstår dels i passagerne mellem bygningskroppene og dels i gårdrummet.

Forvaltningen finder, at der er lagt vægt på skabelsen af brugbare solrige opholdsarealer, hvor børn kan lege og færdes frit, og hvor beboere har sin daglige færden og mødes qua indgangspartiernes gårdvendte orientering. Samtidig åbner disponeringen af området op for, at der kan skabes en ny smutvej fra Vibekevej ind gennem området, og gennem kirkegården til byen.

Parkering holdes under terræn og sikrer 0,9 parkeringspladser pr. 100 m², hvilket søger at imødekomme et politisk ønske om at hæve p-normen for området i forbindelse med vedtagelse af ny kommuneplan ultimo 2021.

Kommuneplantillæg

Det ansøgte projekt forudsætter at der udarbejdes et tillæg til Kommuneplan 2017, idet bebyggelsesprocenten for området ønskes hævet fra 85 % til 135 %. Etageantallet overholder den nuværende rammebestemmelse, idet der kan bygges op til

4 etager. Opholdsarealerne svarer til 30 % af ejendommens etageareal. Kommuneplanens generelle ramme for opholdsarealer er min. 25 % af ejendommen etageareal.

Arkitekturrådets opmærksomhedspunkter i forbindelse med udarbejdelse af ny lokalplan for området
I forbindelse med forhåndsdialogen med bygherre har tidligere projektforslag været forelagt Arkitekturrådet ad 2 omgange. Arkitekturrådets udtalelser er blevet brugt til at skærpe projektet - dels i forhold til fodafttryk og formgivning men også i forhold til at henlede opmærksomheden på områdets potentiale og centrale placering i byen, i stationsområdet.

Arkitekturrådets seneste udtalelse er vedlagt som bilag til sagen. Der gøres opmærksom på at udtalelsen forholder sig til et tidligere forslag og ikke det fremlagte. I udtalelsen er der særligt lagt vægt på, at følgende faktorer skal opfyldes, for at skabe et velfungerende boligområde og bidrag til byen:

- Forståelse for grundens centrale placering og områdets tilhør til stationsområdet. Bebyggelsens placering i byen skal komme til udtryk i arkitekturen og arkitekturen skal bidrage aktivt til stedet.
- Bebyggelsen skal bidrage til at stramme gadeforløbet op, og understøtte fokus i Helhedsplanen for stationszonen om at intensivere områdets urbane potentiale
- Valg af bygningstypologi, samt valg af facade-, vindues-, altan-, tag- og tagterrasseløsninger skal være let aflæseligt
- Bebyggelsens fodafttryk skal efterlade et sammenhængende og attraktivt solbeskinnet gårdrum, der imødekommer ophold og fællesskab for områdets beboere
- Bebyggelsens tagform bør have et formsprog, som giver bebyggelsen kant, og taget skal harmonere med områdets øvrige tagprofiler
- Placering af affaldsområde og øvrige fællesfaciliteter skal indtænkes tidligt i processen
- Fokus på bearbejdning af bebyggelsens kantzone. kantzonen skal bidrage til at skabe et imødekommende, urbant og attraktivt område for vejens beboere og de mange forbipasserende.

Det er forvaltningens vurdering at det fremlagte projekt forholder sig til, og imødekommer Arkitekturrådets anbefalinger. Ovenfor nævnte faktorer, samt forvaltningens fokuspunkter, vil fortsat være omdrejningspunkt i forbindelse med udarbejdelse af et lokalplanforslag.

Forvaltningens vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at det foreslåede projekt vil bidrage positivt til Vibekevejs samlede udvikling hen mod et gadeforløb af høj bylivsgivende kvalitet. Herunder finder forvaltningen, at den tilgrænsende savtakke facade mod Vibekevej viderefører et formsprog kendt fra vejens sydside, og lykkes med at skabe en facade, som henvender sig mod omverdenen, og understøtter oplevelsen af Vibekevej, som en central færdselsåre i byen. Forvaltningen vurderer desuden, at byggeriet vil skabe et kærkomment balancepunkt i området, og bidrage til at binde området nord og syd for Vibekevej sammen. Fra villaerne i nord vil der ske en gradvis optrapning til The Hill og Hildis Have, og samtidig gør områdets terrænmæssige forhold, at den foreslåede bebyggelse ikke vil synes meget højere end villaerne på 2,5 etager.

Det opfattes som et positivt bidrag til byen, at parkering anbringes under boligerne, så gårdrummet kan forbeholdes ophold og leg. Prioriteringen om at anbringe parkering i kælder fordyrer projektets økonomi, men betragtes som et væsentlig bidrag til byen i forhold til at øge byrum- og bylivskvaliteten, hvorfor forvaltningen også ser positivt på at hæve bebyggelsesprocenten for området. Det er forvaltningens vurdering at bebyggelsesprocenten for området er afvejet i forhold til omgivelserne og placeringen i stationszonen.

Forvaltningen anbefaler, at lokalplan og kommuneplantillæg igangsættes under forudsætning af, at følgende fokuspunkter viderebearbejdes i forbindelse med udarbejdelse af planerne, for at sikre et velfungerende stationsnært boligområde:

- Fokus på at konkretisere bebyggelsens byhustypologi, herunder fokus på arkitekturen, materialer og farvevalg.
- Fokus på at skabe en velfungerende kantzone, der understøtte vejforløbets potentiale, og bidrager til byliv og oplevelse.
- Fokus på at skabe et velintegreret renovationsområde, der ikke skæmmes af bebyggelsen eller Vibekevej.
- Gårdrummet skal viderebearbejdes, så det sikres, at der er fornuftige grønne opholdsmuligheder for beboerne.
- Fokus på muligheden for at åbne op for en mulig ny stiforbindelse gennem området, så man let kan komme fra stationen, gennem boligområdet, gennem kirkegården til den indre bykerne.

Dag- og skoletilbud

Nærværrede startredegørelse er ikke indarbejdet i boligprognosen, - og dermed heller ikke i grundlaget for befolknings-, pasnings, og elevprognoser. Der er derfor foretaget en overordnet vurdering af områdets påvirkning af befolkningen og af kapaciteten inden for dagtilbud og skoler. Se mere om dette i velagte startredegørelse.

Kapaciteten inden for dagtilbud er presset inden for det geografiske område. Kapaciteten inden for skoleområdet, Frederiksborg Byskole, er ligeledes presset. Elevtallet vil ifølge elevtalsprognose 2021 forventeligt overstige distriktets kapacitet selv uden planlægning for nye boligområder. Flere boliger i distriktet vil betyde øget pres på skolekapaciteten. Det er umiddelbart ikke inden for den eksisterende ejendomskapacitet muligt at finde løsninger, som kan afhjælpe presset på nuværende tidspunkt i distriktet. Inden for den eksisterende lokalplan er der dog fortsat muligheder for at udvide Frederiksborg Byskole, også efter gennemførelse af helhedsplanen. Se omformertabel i startrededegørelsen.

Endelig bemærkes, at såfremt udvalgene godkender igangsætning af lokalplan og kommuneplantillæg, vil udbygningen indgå i den næste boligprognose og dens effekt vil ligeledes herefter indgå i befolknings- pasnings- og elevprognoserne.

Videre proces og borgerinvolvering

Såfremt sagen godkendes og lokalplan og kommuneplantillæg igangsættes, vil der blive afholdt et indledende borgermøde om projektets startrededegørelse. Der vil desuden blive holdt et borgermøde i forbindelse med den offentlige høring af lokalplanforslaget, og behandling af eventuelle høringssvar finder ligeledes sted, før Byrådet endeligt beslutter om planerne for området skal vedtages. Den samlede lokalplanproces tager forventet 12 måneder.

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Thomas Malling fra CFP Group og Nina Lundager Jensen, Nynne Brandt Thykier og Karoline Marie Petersen fra Pålsson arkitekter.

Udvalget godkendte ikke indstillingen.

Udvalget bemærker, at projektet fremstår for massivt og ønsker et projekt der overholder kommuneplanens rammer og et mere grønt udtryk.

Udvalget sender ikke sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Startrededegørelse - Vibekevej

Arkitekturrådets udtalelse

Punkt 14: Lokalplan 465 for Favrholt stationsområde - igangsætning

20/15928

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget at igangsætte en lokalplan for et stationsnært kvarter i Favrholt med etageboliger, under de forudsætninger, som er nævnt i sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget, at der skal igangsættes en ny lokalplan for en stationsnær bydel i Favrholt med etageboliger. Bydelen er ca. 4 hektar stor, mens selve lokalplanområdet er på ca. 10 hektar og også omfatter mose og skov.

Bygherre vurderer, at projektet kan rumme op til 40.840 m² bruttoetageareal, med en samlet bebyggelsesprocent på 155%. Lokalplanen skal skabe de planmæssige rammer for opførelsen af Favrholt stationsområde og sikre, at det nye byområde indgår i en sammenhæng og helhed med bydelen Favrholt og de nærmeste omgivelser. Det skal ligeledes sikres, at områdets centrale placering afspejles i en høj kvalitet i arkitektur og byrum, og at området planlægges under hensyntagen til områdets eksisterende natur- og landskabsværdier. Forvaltningen har beskrevet og vurderet projektet i startredegerelsen, som er vedhæftet dagsordenspunktet som bilag.

Forvaltningen vurderer, at projektet imødekommer visionen og rammerne for området, som de er beskrevet i Helhedsplan Favrholt og Kommuneplan 2017. Projektet viser intentioner om høj arkitektonisk kvalitet, markant byggeri og varierende grønne gårdum.

Det aktuelle projekt er det sidste i en række projektforslag. Der har været et tidligere forslag, som nu er opgivet grundet en kendelse i klagenævnet. Projektet er derfor reduceret så det benytter den del af grunden, hvor der ikke er beskyttet natur. Efterfølgende er der arbejdet med området, hvor også arkitekturrådet har været involveret i udformningen i forhold til rådgivning af forvaltningen og byrådet om den mest optimale fremtidige udformning. Dette er endt med det projekt, der nu fremlægges. Se i øvrigt arkitekturrådets udtalelse, som er vedhæftet dagsordenspunktet som bilag. Herunder beskrives arkitekturrådets anbefalinger under de enkelte punkter, hvor det er relevant.

Gældende planlægning

Projektet overholder kommuneplanens bestemmelser for rammeområde FH.C.1. - Favrholt, nord for stationen, der udlægger området som centerområde til etageboliger, kontor, kulturelle og sociale formål, liberale erhverv, hotel- og conferencecenter, restauranter/cafeer, offentlig og privat service, samt andre ikke genegivende erhverv som naturligt kan indpasses i området.

Beskyttet natur

Forvaltningen vurderer, at den eneste mulighed for at trafikbetjene det kommende byområde som bygherre kalder Favrhøj er vejadgangen gennem en §3 beskyttet mose. Adgangsvejen er fastlagt i godkendelse af myndighedsprojektet for vejprojektet til Nyt Hospital Nordsjælland af 8/2-2019. På denne baggrund vurderer forvaltningen, at der skal arbejdes videre med denne løsning frem mod at meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3, til etablering af adgangsvejen. I en § 3 dispensation vil der blive stillet vilkår om at etablere erstatningsnatur som kompenserer for det moseareal som inddrages, formentlig i forholdet 1:2. For at sikre, at padderne kan sprede sig til de nye områder, og at den økologiske funktionalitet for padderne opretholdes, er det forvaltningens vurdering, at erstatningsnaturen skal etableres i direkte tilknytning til Salpetermosen.

Arkitektur og skala

Projektet præsenterer en bebyggelse, der varierer mellem 4 og 7 etager, og holder sig gennemsnitligt under en bygningshøjde på 6 etager som kommuneplanen foreskriver. Herudover ønsker bygherre at opføre et enkelt tårnhus på 14 etager, hvilket overholder kommuneplanens rammer. Projektet arbejder med en meget ensartet bygningstypologi, hvilket fører til en lav visuel variation. Dette kan begrænse det genkendelige i den enkelte bolig og gøre det sværere at orientere sig i bydelen. Dette er samtidig et af fokuspunkterne i arkitekturrådets udtalelse om projektet. Det er en anbefaling fra arkitekturrådet, at et fokus med lokalplanen bør være at få bygningerne til at træde mere forskelligartede frem med forskellige virkemidler, så man kan orientere sig, når man færdes i området, men samtidig opretholde arkitekternes vision om et harmonisk boligområde set fra afstand.

Tårnhuset vil fremstå meget synligt i landskabet set fra afstand og i Favrholt, og det vil derfor være vigtigt, at tårnets arkitektur konkretiseres i den videre lokalplanproces. Arkitekturrådet anser det som væsentligt, at der placeres en bygning, der skiller sig ud fra den øvrige bygningsmasse. De anbefaler dog, at det bør afprøves om 14 etager er i overkanten og

hvordan skyggeeffekten påvirker omgivelserne. Bygherre har redegjort for skyggeeffekterne, som det ses i startredegørelsen på s. 19, og der vil blive arbejdet videre med at optimere dette så vidt muligt i lokalplanprocessen.

For at sikre dagslys, er bygningerne placeret så afstanden til den modstående bygning er længere end den modstående bygnings højde. Det er vigtigt at de gode dagslysforhold bibeholdes i den videre bearbejdning af projektet. Efter arkitekturrådets udtalelse har arkitekten drejet bebyggelsen en smule, så den orienterer sig bedst mulig mod solen, så der skabes bedst mulige opholdsarealer mellem bygningerne. Det er forvaltningens vurdering, at det er vigtigt at fastholde både afstanden mellem bygningerne og den bedst mulige solorientering til opholdsarealerne.

Støjskærm

For at sikre området mod støj fra Overdrevsvejen, planlægges transparente støjskærme mellem gavlene mod vejen. Skærmene udføres i samme højde som bygningerne og er i projektet præsenteret med forskellige forslag til formgivningen. Ligeledes viser projektet eksempler på aktiviteter omkring skærmen, bl.a. ophold, leg og væksthuse. Forvaltningen er ikke bekendt med tilsvarende støjskærme opført i op til 7 etager, i et forløb på ca. 300 meter. Der bør arbejdes videre med at integrere støjskærmen som et element i byggeriet, der bidrager positivt til det arkitektoniske udtryk, og der bør arbejdes med at støjskærmen bidrager positivt til strategi for bynatur. Herunder bør det undersøges om det er muligt at sætte vinduer i gavlene ud mod Overdrevsvejen og stadig overholde retningslinjer for støj i boliger.

Vindturbulens

Bygherre ønsker et projekt med store bygningsvolumener – herunder tårnhuset og en støjskærm. Dette vil sandsynligvis medføre vindturbulens, og forvaltningen anbefaler, at lokalplanen ikke sendes i høring, før der er udarbejdet undersøgelser om vindturbulens. Hvis disse viser, at der er stor vindturbulens er det forvaltningens anbefaling, at der skal gøres tiltag for at forbedre klimaet omkring støjskærmen før lokalplanen vedtages til offentlig høring.

Trafik

Der planlægges en adgangsvej fra hospitalsvejen, som fører hen til et parkeringshus i den sydlige del af bebyggelsen. Efter parkeringshuset foreslår projektet, at vejen skifter karakter til "shared space" for cykler, gående, langsomt kørende biler, renovation og redningskøretøjer. Cykler og gående kan komme til området via stationsstien og Overdrevsvejen. Der søges indgået en aftale med bygherre om stationsstiens anlæg. Gående har også mulighed for at gå ud i moseområdet via trampestier. Det er forvaltningens anbefaling, at dette princip skal fastholdes i lokalplanen, således at idéen med visuelt at trække landskabet ind i gådrummene ikke udvaskes.

Parkering

Der etableres parkeringspladser i overensstemmelse med kommunens krav til parkering i et parkeringshus og i en centralt placeret parkeringskælder. Decentralt placeres handicappladser og af-/pålæsning for beboere. Centralt i bebyggelsen opføres en parkeringskælder, hvor beboerne mod nord i området med fordel kan parkere, så der ikke bliver for langt at gå fra sin bil til sin lejlighed. Arkitekten har i projektet arbejdet med at skabe plads til 1 parkeringsplads per 100 m². Kravet til parkering i den nye kommuneplan er endnu ikke fastlagt, men parkeringskælderen midt i området kan udvides med endnu et parkeringsdæk, hvis det skulle vise sig nødvendigt for at imødekomme parkeringskravet.

Kantzoner

Projektet beskriver ikke, hvordan der tænkes arbejdet med kantzonerne mod bytorvet eller de mange gårdum. Forvaltningen vurderer derfor, at der i det videre lokalplanarbejde bør arbejdes videre med at konkretisere og sikre gode og anvendelige grønne kantzoner i hele bebyggelsen. Forvaltningen anbefaler herudover, at der skal udføres en analyse af byrummene, der peger på de vigtigste steder, hvor der bør være ekstra fokus på kantzoner. Derudover anbefaler forvaltningen, at der fortsat er fokus på anvendelser i stueetagen mod det centrale byrum, som kan skabe byliv. Arkitekturrådet anbefaler desuden, at der arbejdes med hele bebyggelsens rumlige hierarkier, lejlighedstyper, dagslysforhold, ankomst og adgangsforhold. Dette vil der blive taget hånd om i lokalplanprocessen.

Opholdsarealer

Arkitekturrådet anbefaler, at kvaliteten i de nære udearealer mellem bygningskroppene sikres. Det kan f.eks. være med en klar strategi for private og offentlige opholdsarealer. Dette vil forvaltningen sikre i lokalplanprocessen. Det blev ligeledes anbefalet af arkitekturrådet, at der arbejdes med at skabe bedre lys / solforhold ved evt. at vinkle bebyggelsen, så uderummene bliver mere sydvendte, eller ved tande / forskyde bygningerne yderligere fra hinanden, så der bliver et bedre lysindfald både indendørs og udendørs. Dette har bygherre imødekommet med det tilrettede projekt. Herudover anbefaler arkitekturrådet, at støjskærmen og bygningernes markante skala mod Overdrevsvej bør efterlade plads til at plante store træer som kan formidle skalaen i mellemarealet. Antallet af træer der trækkes ind imellem bygningerne bør kvalificeres så konceptet med lunde/skove kan afprøves når der er taget højde for adgangsforhold, brand, renovation mm.

Projektet har fokus på at tilbyde mange forskelligartede uderum og opholdsarealer, både grønne og mere urbane byrum. Ud over et centralt byrum arbejder projektet med tre slags gårdum, som bygherre kalder henholdsvis "adgangslunde", "skovlunde" og "søvlunde". "Adgangslunde" er belagte gårdum med adgang til den enkle bolig og plads til parkering af cykler. "Skovlunde" er gårdum, der grænser op til den blandede skov, og spejler dette landskabsrum med en beplantning

af træer. ”Sølunde” er gårdrum der grænser op til de mere lysåbne moser, og spejler dette landskabsrum med stående vandspejl og træer. Det er forvaltningens anbefaling, at kvaliteten i de nære udearealer mellem bygningskroppene skal sikres.

Forvaltningen anbefaler, at der udarbejdes et forslag til lokalplan med baggrund i det fremlagte projekt. Dette bør ske med særlig fokus på følgende opmærksomhedspunkter:

1. Der er allerede gjort gode tanker om støjskærmen, men der skal arbejdes videre med at integrere støjskærmen som et element i byggeriet, der bidrager positivt til det arkitektoniske udtryk, og støjskærmen skal have en funktion ud over at være støjskærm. Desuden skal det undersøges hvorvidt det er muligt at isætte vinduer i gavlen eller på anden måde nedbryde gavlenes store skala.
2. Projektet viser en meget homogen arkitektur. Det er forvaltningens anbefaling, at der bør arbejdes med at skabe en oplevelse af variation i området, hvor bygningerne bør træde mere forskelligartede frem, samtidig med at den samlede bebyggelses helhed bevares. Der bør desuden arbejdes mere med at detaljere facaderne og bryde skalaen ned, særligt i stuen og 1. etage.
3. Tårnhuset vil fremstå meget synligt i landskabet og i Favrholm, og det vil derfor være vigtigt, at tårnets arkitektur konkretiseres i den videre lokalplanproces.
4. Redegørelse af de klimatiske forhold med turbulens og vind skal undersøges omkring støjskærm og tårnhus samt mellem de højeste bygninger i området. Forvaltningen anbefaler, at lokalplanen ikke bør vedtages til offentlig høring før disse forhold er undersøgt, og at konklusionerne fra denne undersøgelse indarbejdes i lokalplanen.
5. Der skal i lokalplanprocessen arbejdes videre med at konkretisere gode og anvendelige grønne kantzoner i hele bebyggelsen. Derudover skal der fokuseres på anvendelser i stueetagen mod det centrale byrum, som kan skabe byliv.
6. Projektet kræver dispensation for Naturbeskyttelsesloven og etablering af erstatningsnatur som beskrevet ovenfor.

Med igangsætning af en lokalplan beslutter økonomiudvalget, at forvaltningen skal udarbejde et forslag til lokalplan. I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget vil der blive holdt et tidligt borgermøde om startredegørelsen. Borgermødet vil blive holdt den 15. juni fra kl. 19:00. Lokalplanforslaget skal senere behandles og besluttet af byrådet for at kunne blive sendt i offentlig høring. Forvaltningen vurderer, at høringsperioden skal fastsættes til 8 uger, og der holdes borgermøde i høringsperioden. Først efter høringen behandler byrådet borgernes høringssvar og vedtager eventuelt lokalplanen endeligt.

Retsgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Hans Tjellesen fra Stensdal Group og Anders Halgren fra Arkitema præsenterede oplæg.

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om at der skal arbejdes videre med forvaltningens bemærkninger.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Startredegørelse Favrholm Stationsområde

Arkitekturrådets udtalelse

Punkt 15: Grønt i byplanlægning - orientering

21/4886

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at tage orienteringen om grønt i byplanlægningen til efterretning.

Sagsfremstilling

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget har bedt om et inspirationsoplæg, der omhandler hvordan og hvad der kan stilles af krav til det grønne i kommune- og lokalplanlægning.

På baggrund af dette giver forvaltningen en orientering om aktuelle og mulige tiltag, der kan sikre det grønne aspekt i byplanlægningen.

I lokalplanlægning gøres allerede flere grønne tiltag. Der planlægges for grønne sedum tage, og der er med arkitekturpolitikken kommet mere fokus på grønne kantzoner. Derudover skal der gøres tiltag for at udpege bevaringsværdige træer og indtænke nye bytræer ved både renovering og planlægning. Et af de fremtidige tiltag, er indarbejdningen af et afsnit om bynatur i Kommuneplan 2021. Hvis det vedtages vil det betyde, at det i forbindelse med lokalplanlægning bliver et krav, at der udregnes en biofaktor for projektområdet før og efter byudviklingen. Hensigten med en måling af biofaktor er at gå i dialog med udviklere og bygherrer, så det grønne tænkes med ind fra begyndelsen. Det er meningen, at der i lokalplanlægningen redegøres for biofaktor, så det kan indgå i byrådets konkrete afvejning og beslutning om den enkelte lokalplan.

Retsgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget udsatte sagen.

Punkt 16: Lokalplan 466 Frederiks Torv - igangsætning

20/6912

Indstilling

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

1. beslutte om Frederiks Torv 8 skal udpeges som bevaringsværdig i lokalplan eller ej
2. igangsætte lokalplan for Frederiks Torv under de forudsætninger, som i øvrigt er nævnt i sagsfremstillingen og startredegørelsen.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget skal tage stilling til igangsættelse af ny lokalplan for et område ved Frederiks Torv i Hillerød by.

Forvaltningen har modtaget en anmodning om at opføre etagebebyggelse og erhverv ved Frederiks Torv (matrikel 67, 69 og 70a). Det drejer sig om baggårdsmiljøet ved Slotsgade 13-17 og Slotsgade 21 (se startredegørelse på bilag 1 og udtømmende projektmateriale på bilag 2). Bygherre Frederiksborggruppen A/S ønsker at opføre 3.000 m² etagebyggeri med ca. 18 boliger og erhverv i 3,5 – 4 etager. I samme ombæring ønsker bygherre at rive en del af de eksisterende baggårdsbygninger ned. Området er beliggende i det stationsnære område, inden for hvilket der jf. retningslinje 1.4.3 i Kommuneplan 2017, skal opføres boligbebyggelse som etagebyggeri eller anden tæt boligbebyggelse.

Kommunens eksterne arkitekturråd er blevet hørt i forbindelse med lokalplananmodningen, og udtaler sig overordnet positivt om projekts indpasning og skala (se udtalelse på bilag 4). Museum Nordsjælland er også blevet hørt og vurderer at bygningen ved Frederiks Torv 8 bør bevares af kulturhistoriske årsager (se udtalelse på bilag 5). Arkitekturrådet og bygherre vurderer at denne kan rives ned i forbindelse med projektet (se bygherrers notat på bilag 3 og arkitekturrådets udtalelse på bilag 4).

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget besluttede på møde den 3. februar 2021, at der forud for beslutning om igangsætning af lokalplan skulle holdes et borgermøde og indhentes en uvildig SAVE-registrering af bygningen på Frederiks Torv 8. Den uvildige SAVE-registrering kan læses på bilag 6 og den giver Frederiks Torv 8 en samlet bevaringsværdig på 5. I Kommuneplanen betragtes bygninger med en SAVE-værdi på 1-3 som bevaringsværdige, mens en værdi på 4 forudsætter en konkret vurdering. Bygninger med bevaringsværdi mellem 5-9 betragtes som udgangspunkt ikke som bevaringsværdige.

Der blev holdt borgermøde den 11. marts 2021, hvor bygherre præsenterede projektet og forvaltningen fremlagde det planmæssige grundlag og SAVE-registreringen.

Arkitekturråd og bygherres vurdering af Frederiks Torv 8

Det fremgår af dokumentation og besigtigelse af ejendommen, at der har været udført flere gennemgribende og ugenoprettelige ændringer i både byggeriets indre og ydre fremtræden blandt andet ved efterisolering af gavl og etablering af senere åbninger og vinduer i facaden. Konsekvenserne af disse tidligere ændringer har, ifølge bygherre, resulteret i at ejendommens historiske spor er blevet skjult og hovedsageligt slettet. Trods ejendommens historik, kan der, ifølge bygherre, sås tvivl om hvorvidt ejendommen i dag stadig bærer en historisk vigtighed. Bygherre argumenterer således for at Frederiks Torv 8 er en væsentligt anderledes ejendom i dag, end den oprindeligt har været. Arkitekturrådet vurderer i dets udtalelse at ”det forslåede projekt nænsomt tager historien til sig og arbejder videre i den kontekst, som er kendt det pågældende sted”. Rådet foreslår på den baggrund at Frederiks Torv 8 nedrives. Bygherre vurderer, at en nedrivning af ejendommen, vil muliggøre et væsentligt mere åbent og inkluderende byggeri som aktiverer og genererer mere byliv, og således understøtter den eksisterende lokalplans vision om en mere aktiv passage mellem Frederiks Torv og Slotsgade.

Forvaltningens vurdering af Frederiks Torv 8

Nordstenfabrikken var et jernstøberi og maskinfabrik grundlagt i 1877 af Peder Nordsten og var i over 100 år en af Hillerøds største virksomheder. Frederiks Torv 8 (formentlig fra slutningen af 1800-tallet) er, sammen med Støberihallen, en af de sidste tilbageværende bygninger i området fra Nordsten-perioden før opførelse af Slotsarkaderne. Nordsjællands Museum betragter derfor bygningen som bevaringsværdig af kulturhistoriske årsager. Sammen med arkitekturpolitikens fokus på kulturarv og bevaringsværdige bygninger taler dette for, at Frederiks Torv 8 bevares. Den uvildige SAVE-registrering giver en samlet bevaringsværdi på 5 hvor særligt de mange ombygninger vurderes til at skæmme bygningens oprindelige arkitektur. Sammen med arkitekturrådets anbefaling af det forslåede projekt og bygherres vision om at videreføre og udvikle baggårdsmiljøet, taler dette for, at Frederiks Torv 8 kan rives ned til fordel for projektforslaget. Med

tilføjelsen af den uvildige SAVE-registrering vurderer forvaltningen, at der samlet set er mere som taler for en nedrivning af Frederiks Torv 8 til fordel for det forslåede projekt.

Om projektet generelt - bygningshøjder og indpasning

Projektet bygger i maksimalt 4 etager mod Frederiks Torv hvilket er i overensstemmelse med Kommuneplanen. Arkitekturrådet vurderer, at der arbejdes med en skala der respekterer den gamle bykernes variation af højder og tyngde. På baggrund af rådets vurdering finder forvaltningen at kommuneplanrammens 4 etager kan fastholdes som maksimalt etageantal i en lokalplan. Forvaltningen vurderer, at projektets bygninger i 3,5 etager fremstår tilpasset med omgivelserne og husrækken langs Slotsgade 13-21 som er opført i 3- 3,5 etager. Mod Frederiks Torv kan der opføres i 4 etager (hvis nr. 8 ikke bevares), men ikke i en højere kote end Slotsarkaderne på modsatte side. Ny bebyggelse foreslås opført i skel mod vejen Frederiks torv. En bygning i skel vil bidrage til en mere afsluttet og præcis bebyggelse over for Slotsarkaderne og en mere præcis afgrænsning af vejrummet "Frederiks Torv" Til gengæld vil bebyggelsen tage noget af udsynet til torvet. En konsekvens af bygningens placering er desuden, at der ikke vil være areal til ophold med udeservering i "kantzonen" ved bygningens sydvestvendte facade. Egentligt ophold bør derfor fortrinsvis ske i de større byrum som halv offentlige gårdrum på terræn, i hævede gårdrum og på private altaner/terrasser. De skitserede anvendelser med udadvendte erhverv som café i stueetagen ud mod Frederiks torv kan derved blive tilsvarende begrænsede. Dette kan være en fordel for boliger placeret på 1. etage, idet støjgener fra en café herved undgås.

Der arbejdes med en tagform hvor taget udadtil er fladt og mod gårdrummet har en hældning. Dette skaber variation i tagudformningen ligesom det viderefører tagformen fra andre bygninger i området. På den baggrund vurderer forvaltningen, at tagformen vil passe ind i området. Ved matrikel 67 (Slotsgade 21) arbejdes der med 3 bygninger i 3,5 etager med fladt tag som forskyder sig. Forvaltningen vurderer, at det flade tag og forskydningerne fungerer fint her, da bygningskroppene er relativt små og grunden smal. Projektet opføres i murværk i forskellige nuancer og med forskellige murværksdetaljer. Forvaltningen vurderer, at det indpasser sig fint i området, men at der i lokalplanen bør være mere detaljerede beskrivelser omkring facadematerialer og detaljering med udgangspunkt i de medsendte referencer.

Kantzoner og opholdsarealer

Der vil blive udlagt udendørs opholdsarealer svarende til 25% af boligetagearealet og 5% for etagearealet for øvrig anvendelse jf. Kommuneplanen. Opholdsarealerne varierer fra halv offentlige gårdrum på terræn til hævede gårdrum og private altaner/terrasser. Kantzonerne i det store gårdrum bør kun i mindre grad være til trapper og ramper der leder til høje stueetager. Renovation og cykelparkering bør ikke fylde i gården, men bør placeres i selve bygningen. Det vurderes at de hævede gårdrum vil skabe bedre lysforhold og bidrage til at aktivere baggårdsmiljøet som i dag fremstår lukket.

Parkering

Bygherre skal forestå den nødvendige parkering der skal etableres efter kommuneplanens krav (2-3 pladser pr. 300 m² bebyggelse). Bygherre kan tilbydes at indbetale til kommunens p-fond og udnytte nærliggende p-hus ved Gallerierne til beboerparkering. Parkeringskrav kan blive ændret i forbindelse med den kommende Kommuneplan 21. Ud fra et bæredygtighedsperspektiv, vurderer forvaltningen, at det kan give god mening at udnytte p-huset, da man hermed kan have dobbeltudnyttelse af p-pladser. De nærmere omstændigheder og aftaleforhold med hensyn til parkeringsløsningen skal konkretiseres i en eventuel lokalplan.

Eksisterende lokalplan 207

I 1990 er der udarbejdet en lokalplan 207 for Nordstenområdet med ny centerbebyggelse (Slotsarkaderne). Frederiks Torv 8 er i lokalplan 207 beliggende i delområde 3 hvor der ikke udlægges nye byggefeltet udover den eksisterende bebyggelse. Projektet omfatter et større byggefelt end det der fremgår af den gældende lokalplan.

Kommuneplantillæg

Lokalplanområdet er omfattet af kommuneplanramme SB.C.11, som giver mulighed for at opføre blandet bolig og erhverv i 4 etager med bebyggelsesprocent på 135. SB.C.11 bestemmer at der ikke må indrettes boliger på 1. sal, hvorfor der i den kommende Kommuneplan 2021 skal gives mulighed for dette for at realisere projektet. Forvaltningen vurderer, at 1. sal med fordel kan bruges til boliger, da det er begrænset hvilke udadvendte erhverv der har interesse i at placere sig over gadeniveau.

Dag- og skoletilbud

En realisering af projektet medfører en forventet ibrugtagning af boligerne i 2023. Projektet er indarbejdet i boligprognosen og med i grundlaget for befolknings-, pasnings- og elevprognoserne.

Forvaltningens vurdering af projektet

Overordnet set vurderer forvaltningen, at projektet har mange kvaliteter med spændende arkitektur og nye opholdsarealer som vil bidrage positivt til området og styrke forbindelsen til Slotsgade. Med en SAVE-vurdering på 5 for Frederiks Torv 8 og arkitekturrådets positive syn på projektet, vurderer forvaltningen, at der samlet set er mere som taler for en

nedrivning af Frederiks Torv 8 frem for en bevaring. Det anbefales derfor, at der igangsættes en lokalplan på baggrund af forslåede projekt.

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalgsformanden stillede forslag om at bygningen ikke udpeges som bevaringsværdig.

3 stemte for: Dan Riise (V), Øzgen Yücel (V) og Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

2 stemte imod: Mie Lausten (A) og Peter Langer (F)

Bygningen udpeges ikke som bevaringsværdig.

Udvalget stemte om indstillingens punkt 2:

3 stemte for: Dan Riise (V), Øzgen Yücel (V) og Lars Ole Skovgaard Larsen (O)

2 stemte imod: Mie Lausten (A) og Peter Langer (F)

Indstillingens punkt 2 blev godkendt.

Socialdemokratiet og SF ønsker tilføjet protokollen, at de mener, at baghuset bør bevares af hensyn til kulturhistorie og miljø i baggården. Bygherre opfordres til at indsende et projekt hvor baghuset indgår.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Frederiks Torv projektmateriale

Notat fra bygherre vedr. Frederiks Torv 8

Udtalelse arkitekturråd Frederiks Torv

Notat Museum Nordsjælland

Frederiks Torv 8 - SAVE-registrering marts 2021

Startredegørelse Frederiks Torv 8 April 2021

Punkt 17: Lokalplan 460 og kommuneplantillæg 23 for erhvervsområdet i Favrholt - forslag

20/10845

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget og byrådet at forslag til tillæg 23 til Kommuneplan 2017, Lokalplan 460 for erhvervsområdet i Favrholt, samt miljøvurdering af planforslagene godkendes og fremlægges i offentlig høring i 8 uger.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at byrådet godkender forslag til lokalplan 460 samt forslag til kommuneplantillæg nr. 23 til offentlig fremlæggelse i otte uger med borgermøde i høringsperioden.

Denne sag var tidligere på møde i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 3. marts og økonomiudvalget den 17. marts 2021, hvor økonomiudvalget besluttede at sende sagen (se bilag 5) tilbage til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget med henblik på at afklare følgende punkter:

- Maksimalt tilladte byggehøjder inden for området.
- Den maksimalt tilladte miljøklasse for kommende virksomheder i området.
- Byggeretsgivende lokalplan eller rammelokalplan.
- Udbudssager kan forelægges Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget med henblik på en udtalelse om arkitektur inden salg, så det kan indgå i økonomiudvalgets vurdering af salgssagen.

Højder

I planforslagene for det nye erhvervsområde i Favrholt lægges der op til byggeri i maksimalt 3 etager og en maksimal bygningshøjde på 25 m. De 25 m muliggør og er målrettet virksomheder med produktion primært inden for life science, miljø og IT, der kan være særligt pladskrævende.

Til sammenligning findes eksisterende virksomheder i Hillerød Kommune inden for biotek med varierende bygningshøjder, med enkelte højere felter op til 22 m grundet produktionsforhold. Plangrundlaget for dette område tillader byggeri op til 15 m, dog op til 25 m inden for specifikt afgrænsede områder.

I planforslagene for erhvervsområdet i Favrholt lægges der op til, at byggeri kan opføres i op til 25 m inden for delområde 1 og 2. Dog vil det i forbindelse med udbud fortrinsvist være på de store parceller ud til Overdrevsvejen, syd for stamvejen (parcel 1.1 og 1.2), at den maksimale bygningshøjde kan blive aktuel, idet det er disse parceller, der kan rumme de store produktionsvirksomheder. Parcellerne nord for stamvejen og mod landskabskilen har en udformning, der lægger op til erhvervsbyggeri af mindre skala. I lokalplanforslaget er disponeringen af området formuleret således, at der lægges op til en placering af højere byggeri syd for stamvejen og lavere byggeri nord for stamvejen, for at skabe en gradvis overgang mellem byggeri og landskabskile. Hvis der ikke er mulighed for 25 m kan det hæmme tiltrækning af eksempelvis nye store medicinalvirksomheder.

Forvaltningen har fået udarbejdet et tværsnit (Se bilag 6), der skal visualisere, hvordan et erhvervsbyggeri på 25 m vil komme til udtryk set i forhold til det kommende boligområde, Generationernes Kvarter i Roskildevejfingeren.

Det er forvaltningens vurdering, at bygningernes indflydelse på boligområdet rent visuelt vil blive mindsket pga. afstanden og beplantningen i landskabskilen. Forvaltningen har i planlægningen af området fokuseret på at skabe en overgang mellem produktionsvirksomheder og boligområder. Dette håndteres ved at foreslå en placering af de højeste bygninger længst væk fra boligområdet, og byggeri i en lavere skala ind mod landskabskilen. Derudover vil beplantning på matriklerne, samt allé træer på stamvejen, ud over beplantning i landskabskilen, være med til at skabe grønne barrierer mellem bolig- og erhvervsområde. På baggrund heraf, er det forvaltningens vurdering, at indflydelsen fra de højeste byggerier i erhvervsområdet rent visuelt ikke blive væsentlig for det nordliggende boligområde.

Miljøklasser

I lokalplanforslaget er der lagt op til, at virksomheder op til miljøklasse 5 kan etableres i området. Miljøklasse 5 indebærer eksempelvis industrivirksomheder. Miljøklasse 5 er nødvendig, hvis det skal være muligt at etablere medico virksomheder i området. I lokalplanforslagets formål, tillades der primært virksomheder inden for life science, med åbenhed for virksomheder inden for miljø- og IT. Det er derudover angivet i formålet, at disse virksomheder ikke må være

genegivende eller skabe miljøkonflikter for området. Der vil derfor ikke tillades virksomheder, der kan skabe miljøkonflikter eller være genegivende for omkringliggende områder.

I samme kategori af ikke-gengivende produktionsvirksomheder i Hillerød Kommune findes: Fujifilm (placeret i en ramme der tillader virksomheder med miljøklasse 4-5), Foss (placeret i en ramme der tillader virksomheder med miljøklasse 4-5) og Novo Nordisk (placeret i en ramme der tillader virksomheder med miljøklasse 4-5).

Byggeretsgivende/rammelokalplan

Lokalplanforslaget fungerer både som rammelokalplan og byggeretsgivende lokalplan. For regionens område er lokalplanforslaget en rammelokalplan, og for den del, der er kommunens areal, er lokalplanforslaget byggeretsgivende. At regionens område er en rammelokalplan, betyder, at der ved senere udvikling af arealerne, skal udarbejdes endnu én eller flere lokalplaner.

Da kommunen ejer arealerne, der er udlagt i den byggeretsgivende del af lokalplanforslaget, kan kommunen være med til at påvirke udviklingen af området, ved at sælge til kommende virksomheder gennem udbud baseret på pris og projekt.

Ved udbud af arealerne, vil der være et særligt fokus på følgende punkter fra kommunens arkitekturpolitik, afsnittet om nye byudviklingsområder:

- ”I nye bykvarterer skal vi turde stå ved vores egen tid og skabe kvaliteter ud fra nyeste viden og værdier. I Favrholm slås tonen an med NHN og Novos Favrholm Campus. Hillerøds nye byudviklingsområder er oplagt som scene for banebrydende og nytænkende arkitektur.”
- ”I ny by skal der være plads til at eksperimentere med nytænkning af fællesskaber.
- Bygninger, bebyggelser og byrum skal indbyde til fællesskaber, og arkitekturen skal give maksimal mulighed for at deles om ressourcer og faciliteter. Eksempelvis i form af nye boformer, men også i relation til erhverv og offentlige funktioner, og ellerhelst grænsedbrydende, på tværs af traditionelle opdelinger i eksempelvis anvendelse, bruger- og andersgrupper.”
- ”Bæredygtigheden skal blandt andet sikres ved, at bygge tættest på s-banen og ved at skabe synergi mellem bebyggelse, landskabs-, natur- og kulturværdier og miljørigtige løsninger”.

Ved at gøre lokalplanen byggeretsgivende, vil det være attraktivt for store virksomheder, at de kan ansøge om tilladelse til byggeri hurtigt efter køb uden at skulle afvente en ny lokalplan. Tid er ofte helt afgørende for at tiltrække sådanne virksomheder. Kommunen kan som grundejer, gennem udbud på både pris og projekt (herunder arkitektens kvalitet), sikre at salg kun sker til projekter som lever op til udbudsmaterialets krav om kvalitet og til arkitekturpolitikken. Det sikres i de kommende købsaftaler.

Proces

På nuværende tidspunkt, går udbudssager direkte til økonomiudvalget og byrådet, på baggrund af det økonomiske aspekt. Forvaltningen foreslår en proces for behandling af tilbud, hvor tilbud for erhvervsområdet i Favrholm sendes forbi Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, til udtalelse om arkitekturen. Dermed er det muligt løbende at sikre fokus på arkitektur, landskab, sammenhæng og områdets helhedsvirkning. Derudover kan projekter sendes forbi arkitekturrådet til udtalelse.

Retsgrundlag

Lov om planlægning, lovbekendtgørelse nr. 287 af 16/4/2018 (planloven), særligt kap. 4 og 5.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM), lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25/10/18 (miljøvurderingsloven), særligt afsnit II.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget besluttede at udsætte sagen med henblik på yderligere visualiseringer.

Bilag

Forslag til Lokalplan 460 for erhvervsområdet i Favrholm

Forslag til Kommuneplantillæg nr. 23

Miljørapport af forslag til kommuneplantillæg nr. 23 til kommuneplan 2017 samt forslag til lokalplan 460 for erhvervsområdet i Favrholm

Projektbeskrivelse Smørkildefinger - landskab og stamvej

Kommuneplantillæg 23 og Lokalplan 460 for erhvervsområdet i Favrholt - forslag til offentlig fremlæggelse

Tværsnit

Punkt 18: Pionercamp i Favrholt - opstart og anlægsbevilling

17/37136

Indstilling

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

1. godkende udformning og opstart af formidlingspunktet pionercamp i Favrholt
2. der overføres 50.000 kr. fra Nordic Health Lab på driften til anlægskonto XA-0000065164 Planlægning af byudvikling i Favrholt
3. der meddeles anlægsbevilling på 50.000 kr. til XA-0000065164 Planlægning af byudvikling i Favrholt
4. alle bevillinger indgår i budgetopfølgning 1-2021.

Sagsfremstilling

Sagen forelægges Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, samt økonomiudvalget for at godkende udformning og opstart af formidlingspunktet pionercampen i Favrholt.

Formålet med denne sag er at følge op på økonomiudvalgets beslutning den 21. november 2018 om projektering og etablering af et formidlingspunkt, der kan fungere som fysisk ankerpunkt for kommende aktiviteter i området. Økonomiudvalget besluttede at anvende 50.000kr på projektering af formidlingspunktet, af anlægsmidler fra XA – 00000 651 64 Planlægning af byudvikling i Favrholt, afsat til aktiviteter i 2018. Det fremgik af sagen, at når der forelå et projekt ville det blive forelagt til godkendelse.

Pionercamp som del af kulturel byggemodning i Favrholt

Pionercampen er en del af den kulturelle byggemodning i Favrholt. Pionercampen er et fysisk sted og en titel for forvaltningens arbejde med, at modne området for kreativitet, kultur og sammenhængskraft. Dette arbejde skal binde den fysiske planlægning af en ny bydel sammen, både mellem de enkelte kvarterer i Favrholt, og mellem Favrholt og Hillerød bymidte. Den kulturelle byggemodning indgår som del af den generelle formidling og involvering omkring Favrholt og er med til at give Favrholt en stedsidentitet.

Som del af den kulturelle byggemodning etableres en pionerlandsby. Pionerlandsbyen består af Besøgscenter på byggepladsen ved Nyt Hospital Nordsjælland, Museum Nordsjællands mobile museum og Hillerød Kommunes Pionercamp.

Besøgscentret er ramme for møder med virksomheder, udviklere og gæster til byggeriet og byggemøder. Samtidig er det tanken, at det bruges til undervisningslokale med det formål at introducere elever i mellemskolen til fag og arbejdsområder inden for erhvervsuddannelsesområdet, og derved skærpe elevernes nysgerrighed på løsningen af specifikke problemstillinger. Nordsjællands Rekrutteringsservice undersøger muligheden for at besøgscentret også kan blive ramme for en virksomhedsskole, hvor ledige fra Nordsjællandske kommuner kan stifte bekendtskab med håndværksfagene.

Museum Nordsjælland har indrettet en container som et mobilt ubemandet museum – ”Kulturspot”, som benyttes til formidlingen af de rige fund efterhånden som de findes og knyttes til den fælles fortælling om Favrholt historie og fremtid.

Pionercampen vil være med til at formidle udviklingsprocessen og -planerne for Favrholt og etablere Favrholt som et ”rigtigt” sted i folks bevidsthed ved at foreninger, enkeltpersoner med flere kan bruge stedet som base for aktiviteter. Pionercampen er også en mulighed for at nuværende og kommende bygherrer i Favrholt kan skabe kontakt med Hillerøds borgere.

Pionercamp – udformning

Pionercampen kan etableres på Region Hovedstadens interesseområde, umiddelbart udenfor hospitalsbyggeriet. Pionercampen etableres som en simpel konstruktion omkring en container (se bilag med skitse og budget). Den viste bygning tænkes at blive suppleret med en. Det endeligt estimerede budget har tilføjet et beløb til uforudsete udgifter, der gør at det samlede projekt forventes at have udgifter for 25.000 kr. mere end først antaget. Den mulige overskridelse vurderes at kunne holdes inden for de allerede frigivne samlede midler til Favrholt Byudvikling (se nedenfor).

Der er ansøgt og givet midlertidig byggetilladelse til den viste konstruktion. Der indgås brugsaftale med Region H om midlertidig anvendelse af deres areal.

Aktiviteter i pionercampen og tidsplan

Realiseringen af Pionercampen har været udsat på grund af coronarestriktioner.

Indledningsvist arbejdes med et kunstnerisk tiltag ”Pionerhjerter”. Pionerhjerter består af en aktion hvor repræsentanter for foreninger/kulturaktører/virksomheder planter hjerter med de værdier de ønsker sig med ind i fremtidens Favrholt ved Pionercampen. Dette bliver filmet til deling på sociale medier. Med foto fra aktionen bliver der skabt to bygherreskilte. Bygherreskiltene viser logoer og hjerteværdier for foreninger og virksomheder. Aktionen planlægges til at foregå i juni 2021 og bygherreskiltene bliver udstillet ved Pionercampen.

Formålet er at skabe konkret fysisk ejerskab og engagement fra foreninger, kulturaktører og virksomheder i Hillerød Kommune, at skabe indhold til kommunikation og SoMe og give en anledning til at besøge stedet og se udstillingen af bygherreskilte. Tiltaget er valgt som en mulighed for at lave indledende aktivitet i området, og på grund af coronarestriktioner, uden at personer behøver mødes fysisk,

I forbindelse med at Coronarestriktionerne forventes ophævet i august 2021, starter rådgiverne ”Bureau Detours” arbejdet med at knytte borgere, foreninger, virksomheder m.v. til Pionercampen. Samtidig med events som skal skabe og fastholde opmærksomhed i området, bliver den første opgave, sammen med aktive borgere omkring Pionercampen, at arbejde med borgere om at designe og lave prototyper af friluftfaciliteter til landskabsprojektet i Smørkildefjæren.

Yderligere aktiviteter i pionercampen planlægges løbende og knytter sig til udviklingen af delprojekter i Favrholt.

Som orienteret om i Favrholt status-sagen i februar 2021 etableres pionerlandsbyen i 2021. Da pionercampen fungerer bedst som aktivitets- og besøgssted i sommerhalvåret, forventes den etableret først på sommeren.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Udgift til anlæg af Pionercampen finansieres dels som delvis udmøntning af anlægsbevilling givet i februar 2021 til den fortsatte planlægning af Favrholt bydel (inden for den eksisterende ramme på konto XA-0000065164 Planlægning af byudvikling i Favrholt). Der er derudover tilknyttet 50.000kr til anlæg og 150.000kr til formidling fra Livskraftmidlerne.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Bilag Pionercamp Favrholt

Punkt 19: Budget 2022-2025, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

20/17896

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget fører en afsluttende drøftelse af omprioriteringskataloget inkl. anlægsønsker, så forvaltningen kan arbejde videre med kataloget med henblik på at udvalget til juni kan godkende det samlede omprioriteringskatalog samt indstille dette til første behandling i økonomiudvalget og byrådet.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er at præsentere udvalget for resultaterne af de foregående måneders drøftelser af forslag til omprioriteringskatalog. På baggrund heraf drøfter udvalget udkast til finansieringsforslag, til businesscases, evt. aktivitetsudvidelsesforslag samt anlægsønsker. De vedlagte dokumenter viser nuværende status for udvalgets arbejde med omprioriteringskataloget.

Økonomiudvalget har tidligere (i januar 2019) som en del af omprioriteringssagen besluttet, at eventuelle forslag til budgetprocessen fokuseres på:

- forslag der kan sikre ønsket omstilling
- businesscases
- 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 budgetproces.

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

Retsgrundlag

Styrelsesloven § 40.

Økonomi

Økonomiudvalgets rammeudmelding af 17. marts 2021 er udgangspunkt for fagudvalgenes videre arbejde.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget drøftede omprioriteringskataloget inkl. anlægsønsker.

Udvalget beder om at beløbene på 50AØ2022-193 rykkes et år frem.

Bilag

Finansieringsforslag 2022-2025 ABT maj

Aktivitetsudvidelsesforslag 2022-2025 ABT maj

Anlægsønsker 2022-2025 ABT maj

Punkt 20: Udmøntningsplan 2021 - maj opdatering

20/15295

Indstilling

Direktionen indstiller, at fagudvalget godkender den opdaterede udmøntningsplan 2021 for de sager, der er tillagt fagudvalget.

Sagsfremstilling

Byrådet vedtog i december 2020 den nuværende udmøntningsplanen for 2021. Udmøntningsplanen opdateres i maj 2021 ved budgetopfølgning 1 og ved budgetopfølgning 3 i november 2021.

Med denne sag gives der status på udmøntningsplanen efter 1. kvartal 2021.

Status efter 1. kvartal 2021 for udmøntningsplanens 56 initiativer med opfølgningsmæssige behov er, at:

- 10 initiativer er afsluttet
- 35 initiativer er igangværende
- 9 initiativer er igangværende med ændret tidsplan
- 2 initiativer er ikke påbegyndt.

Den opdaterede udmøntningsplan fremgår af bilag 1.

Efter fagudvalgenes behandling vil den samlede udmøntningsplan komme på økonomiudvalget og byrådet. Fagudvalgenes kommentarer vil her være indarbejdet.

Retsgrundlag

Styrelsesloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 04-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Beslutning i Idræt og Sundhedsudvalget den 04-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Fraværende: Thomas Brücker (A)

Beslutning i Børn, Familie og Ungeudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Mette Thiesen (D) tog et forbehold.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Beslutning i Erhverv, Beskæftigelse og Turismeudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Afbud: Tue Tortzen (Ø)

Beslutning i Kultur og Fritidsudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Beslutning i Omsorg og Livskraftsudvalget den 05-05-2021

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Punkt 21: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen

17/400

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Punkt 22: Digital godkendelse af referat

20/19713

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-05-2021

Godkendt.