

REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 08-06-2023

Mødedato Torsdag d. 08. juni 2023 kl. 08:00

Mødested Byrådssalen

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

Indholdsfortegnelse

Møde med Byforums infrastrukturgruppe.....	3
Budget 2024-2027, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	4
Stier i Favrholt - anlægsmetode og §3 forhold for stationsstien.....	6
Hillerød motorvejens forlængelse - Orientering af projektændringer.....	8
Forureningsundersøgelse af nordlige parkeringsplads på Frederiksværksgade 197.....	12
Lovlighed af terrænregulering og arealanvendelse syd Frederiksværksgade 197.....	14
Nyt Stadion til 1. divisionsfodbold - dispensationsmuligheder.....	16
Parkeringsregler ved kommunale institutioner i Hillerød bymidte.....	21
Omfartsvej syd om Nørre Herlev.....	24
Vibekevej, udmøntning af udbygningsaftale.....	26
Ansøgning om dispensation for affaldsindsamling i gågader.....	29
Helhedsplan for Torvet - statusorientering.....	32
Fremkommelighed og mobilitet 2030 - proces for trafikale helhedsplan.....	34
Kørmid - DSBs nye Delemobilitetsservice.....	37
Solcelleparker - lokalplan og kommuneplan - proces.....	39
Lokalplan 479 for Tikanten og kommuneplantillæg nr. 8 - forslag.....	42
Lokalplan 465 Favrhøj og Kommuneplantillæg 5 - endelig vedtagelse.....	45
Prioritering af lokalplaner.....	49
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	53
Finansieret udvidet drift på buslinje 305.....	54
Digital godkendelse af referat.....	56

Punkt 1: Møde med Byforums infrastrukturgruppe

23/6585

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at tage dialogen med Byforums Infrastrukturgruppe.

Sagsfremstilling

Byforums infrastrukturgruppe har bedt om foretræde for Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget for en drøftelse af trafik og infrastruktur.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Forvaltningen præciserede, at det er en arbejdsgruppe under C4 foreningen.

Fraværende: Nikolaj Frederiksen (C)

Fraværende Nikolaj Frank Natarak Frederiksen

Punkt 2: Budget 2024-2027, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

22/15770

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget sender udvalgets budgetforslag for 2024-2027 videre i sin helhed til at indgå i det samlede omprioriteringskatalog til 1. behandling i økonomiudvalget og byrådet den 30. august 2023.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at udvalget på baggrund af tidligere drøftelser af forslag til omprioriteringskatalog sender sine budgetforslag for 2024-2027 videre i deres helhed til økonomiudvalgets og byrådets 1. behandling i august.

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

- forslag der kan sikre ønsket omstilling
- investeringsforslag med positivt afkast i budgetperioden
- forslag der er forudsætninger for implementering af ny lovgivning
- forslag afledt af nye ufravigelige behov
- forslag om kapacitetstilpasning
- forslag der opdaterer tidligere budgetforslag, som er nødvendige for indeværende budgetperiode
- færre anlægsønsker fra fagudvalgene
- undersøge om der i anlægsplanen er eksisterende projekter der kan undværes eller udskydes
- forslag inden for digitalisering og velfærdsteknologi.

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

Det samlede budgetmateriale sendes i høring i perioden 23. juni til 14. august 2023.

Det skal bemærkes, at konsekvenser af en forventelig aftale om kommunernes økonomi for 2024 mellem regeringen og KL samt Lov- og Cirkulæreprogrammet ikke kendes før hhv. sidst i juni og juli måned 2023. Desuden vil KL sidst i juni måned fremsende et revideret pris- og lønskøn.

Retsgrundlag

Kommunestyrelsesloven § 40.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Udvalget besluttede, at forvaltningen udarbejder et budgetforslag vedr. Arkitekturpolitik, registrering af bevaringsværdige bygninger i gl. Skævinge Kommune og Uvelse Sogn.

Udvalget besluttede vedr. 50AØ2024-001 nr. 2 – Enebakken at der budgetteres med 300.000 kr. til analyse og kvalificering af et prisoverslag.

Udvalget besluttede at udskyde 50AØ2024-180 nr. 3 – sti gennem tunnel, Frederiksværksgade til budget 2025, da forslaget afventer Vejdirektoratet.

Udvalget godkendte indstillingen og sender det samlede omprioriteringskatalog til 1. behandling i økonomiudvalget og byrådet den 30. august 2023.

Fraværende: Nikolaj Frederiksen (C)

Bilag

Finansieringsforslag 2024-2027 ABT

Aktivitetsudvidelsesforslag 2024-2027 ABT - Juni

Anlægsønsker 2024-2027 ABT juni

Budgetdokument 2024-2027 Baggrundsoplysninger juni 2023

Fraværende Nikolaj Frank Natarak Frederiksen

Punkt 3: Stier i Favrholt - anlægsmetode og §3 forhold for stationsstien

20/16587

Indstilling

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

Sagsfremstilling

I januar indgik Hillerød Kommune efter offentligt EU-udbud kontrakt med entreprenørfirmaet CG Jensen om at anlægge Pøle Å stien og Salpetermosestien i terræn samt stationsstien, som er en stibro gennem Ellemosen. Forvaltningen modtog to tilbud på opgaven, som formentlig skyldes at de komplicerede anlægsforhold. Tilbuddet fra CG Jensen var betydelig mere rentabelt end det andet tilbud.

Under indledende arbejder med etablering af byggeplads og arbejdsveje til anlæg af stibro gennem Ellemosen viser det sig, at den forventede metode for anlæg af stibroen, og den metode som er beskrevet og godkendt af myndighederne, ikke er fundet brugbar efter nærmere undersøgelser og af hensyn til den beskyttede mose, da der er risiko for, at arbejdsvejen kan synke i mosen. Der må derfor anvendes en alternativ anlægsmetode. Det skyldes en kombination af usikre jordbundsforhold, og at arbejdet foregår i beskyttet natur, som begrænser mulighederne for anlægsmetode. For at sikre tilstrækkelig bæreevne til entreprenørmaskinerne er det fundet nødvendigt, at vægten fra maskinerne bliver ført ned til jordlag med højere bæreevne via midlertidige træpæle. Sammen med rådgiver og entreprenør er udarbejdet et optimeret design, der giver tilstrækkelig bæreevne på arealer med tungt entreprenørmaskinel via en arbejdsvej på pæle som spredt pæledæk, mens en simpel opbygning etableres på arealer til lettere entreprenørmaskiner.

Den ændrede opbygning af arbejdsvejen med forstærket bæreevne afviger fra den udbudte løsning og medfører ekstra arbejder, som entreprenøren har krævet merbetaling for fra bygherre. Forvaltningen vurderer på nuværende tidspunkt, at der bliver behov for et tillæg til anlægsbevilling på ca. 3.000.000 kr. til at dække den kommunale andel af udgifterne til anlæg af stationsstien, som skal finansieres af rådighedsbeløbet på XA-0000022200 Infrastruktur i Favrholt. Regionen vil ligeledes få meromkostninger for deres andel.

Forvaltningen har gennemført projektering af interimsvéjen på pæle samt indhentet nødvendige myndighedstilladelser og dispensationer. Dispensation fra naturbeskyttelseslovens §3 og afgørelse om at der ikke skal udarbejdes en miljøkonsekvensrapport, er blevet påklaget af Dansk Naturfredningsforening. Klagen omhandler påvirkning fra vibrationer og støj til de beskyttede bilag IV-arter spidssnudet frø, stor vandsalamander og visse arter af flagermus. Dansk Naturfredningsforening anerkender dog at stiforbindelsen er væsentlig infrastruktur, der tilgodeser væsentlige samfundsmæssige interesser.

At Dansk Naturfredningsforening har indsendt en klage til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, betyder at forvaltningen ikke kan indgå aftale med entreprenør om etablering af anlægsvejen til stationsstien. Omfanget af de tidsmæssige og økonomiske konsekvenser som følge af klagen er uklar, indtil klagen er blevet behandlet. Forvaltningen er ved at indhente vurdering af de fremførte forhold og vil tage dialog med Dansk Naturfredningsforening for at afklare de fremførte kritikpunkter og drøfte om klagen evt. kan trækkes tilbage.

Projekteringen af broen har været kompliceret af, at linjeføringen skal sikre, at hovedindgangen til Nyt Hospital Nordsjælland er inden for det stationsnære område med en maksimal afstand på 600 meter. Stationsstien er en central forbindelse i den fremtidig udvikling af Favrholt og Hillerød, hvorfor bl.a. krav til broens kvalitet følger anbefalingerne, der sikrer lang levetid og minimerer reparationer. Stien krydser gennem beskyttet natur, og der er i videst mulig omfang taget højde for naturen i design af stiforbindelsen som en brokonstruktion med få understøtninger, yderst minimale arbejdsarealer og senest i den ændrede anlægsmetode på pæle. Stien er kritisk infrastruktur, der skal gøre det attraktivt for pendlere at fravælge bilen og komme til fods og på cykel til hospitalet.

Forvaltningen bemærker, at realisering af stationsstien, stibro gennem Ellemosen sker i samarbejde med Region Hovedstaden, Nyt Hospital Nordsjælland og Hillerød Kommune efter en fordelingsnøgle fastsat i aftale om infrastrukturanlæg ved Nyt Hospital Nordsjælland. Region Hovedstaden skal derfor finansiere deres andel af meromkostningerne. Salpetermosestien og Pøle Å-stien finansieres udelukkende af Hillerød Kommune.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser på nuværende tidspunkt.

Forvaltningen vender tilbage med eventuel bevillingssag, når klage er behandlet, og der er afklaring på anlægsmetode for stationsstien.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Fraværende: Nikolaj Frederiksen (C), Christoffer Lorentzen (C) og Tue Tortzen (Ø)

Fraværende Tue Tortzen, Nikolaj Frank Natarak Frederiksen, Christoffer Lorenzen

Punkt 4: Hillerød motorvejens forlængelse - Orientering af projektændringer

22/8253

Indstilling

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

Sagsfremstilling

Trafikstyrelsen udsendte den 20. februar 2023 en partshøring for Hillerød motorvejens forlængelse, på baggrund af Vejdirektoratets anmeldelse om projektændringer (Bilag 1).

Parthøringens formål er at vurdere, om ændringerne er VVM pligtig ud fra høringssvarene.

Hillerød Kommune har svaret administrativt på partshøringen (Bilag 2).

Trafikstyrelsens afgørelse fremgår til sidst (Bilag 3).

Gennemgang af Vejdirektoratets projektændringer (Bilag 1.1 og 1.2)

Vejdirektoratet har ændret belægningen på motorvejen til en type, som genererer mere støj end den, der var valgt i VVM-redegørelsen. Dette er i henhold til anlægsloven, hvor det er specificeret, at der ”anvendes en anden type belægning med lidt lavere støjdæmpende effekt”.

Ændringen er begrundet i erfaringer, som viser, at den oprindelige belægning har en mindre støjdæmpende effekt end forventet. I stedet er valgt en klimavenlig asfaltbelægning, som medfører mindre dækmodstand og reduktion af brændstofforbrug. Dog har den ikke helt den samme støjdæmpende effekt som den oprindelige belægning.

Samtidig er motorvejen hævet hen over Frederiksværksgade, således at frihøjden øges under broen, dette efter ønske fra Hillerød Kommune i VVM-redegørelsen. Når motorvejen hæves, bliver støjuddannelsen ligeledes større og støjniveauet stiger. Disse to ting til sammen har medført, at der kommer nye og ekstra tiltag for at nedbringe støjniveauet fra et støjbelastningstal på 78,6, til 76,1 i VVM-redegørelsen.

Dette betyder, at der reelt ikke sker ændringer af støjniveauet i forhold til VVM-redegørelsen. Men det har betydet, at der kommer en ny støjskærm ved Brødeskov, som ikke var med i VVM-redegørelsen. Det må siges at være en forbedring af støjforholdene for Nr. Herlev og Hanebjerg Skole.

Samtidig øges højden på øvrige støjskærme, og der kommer en ekstra 3 m høj skærm oven på volden ved Månepletvej.

Ud over støjtiltagene ændres forløbet af Slånbæk, bassiner flyttes, og der kommer ny faunapassage, regnvandsbassiner flyttes for at tilgodese natur og miljø, samt hvad der er hensigtsmæssigt i forhold til udførelsen af anlægget.

Hertil kommer flytning af en samkørselsplads og ikke mindst etablering af en tvillingebro ved Roskildevej over motorvejen, hvor den oprindelige cykelstibro er integreret. Ændringens formål er i højere grad at fremtidssikre kapacitet og fremkommelighed på broen og tilstødende veje. Støjtiltagene og øvrige ændringer gennemgås i det efterfølgende, hvor Hillerød Kommunes høringssvar også er sat ind.

Tiltag støjafskærmning

De ekstra tiltag medfører som tidligere beskrevet, at støjniveauet bliver det samme som i VVM-redegørelsen.

Der etableres en ny 5 m høj støjskærm ved Brødeskov vest for motorvejen mellem Kollerød Å, igennem Brødeskov til syd for banen. Formålet er en støjsikring af Nr. Herlev og Hanebjerg skole.

Af Hillerød Kommunes høringssvar fremgår, at der kræves dispensation for fortidsmindebeskyttelseslinjen jf. naturbeskyttelsesloven.

På Månepletvej suppleres den eksisterende jordvold med en 3 m høj støjskærm.

På følgende strækninger hæves højden af støjskærmen fra 4 m til:

- 6 m høj støjskærm mellem Herredsvejen og volden ved Månepletvej.
- 6 m høj støjskærm mellem Månepletvej vold med støjskærm og Guldhalevej vold hen over Frederiksværksgade.
- 6 m høj støjskærm fra volden langs Guldhalevej i nord og langs tilslutningsanlægget og Hejrevej til Isterødvejen.
- 5 m høj støjskærm ved tilslutningsanlægget til Isterødvejen vest og Rosenvej.

Støjskærmene beplantes, hvor Vejdirektoratet finder det hensigtsmæssigt i forhold til at passe ind i omgivelserne.

Øvrige ændringer og tiltag

Slånbæk omlægges permanent på 70 m ved siden af det nuværende forløb, idet der skal ske en udskiftning af blødbund på arealet. Her ved undgås at omlægge vandløbet ad to gange. Der vil være en mindre midlertidig påvirkning af vandløbet.

Af Hillerød Kommunes høringssvar fremgår, at ”I Anmeldelse af projektændringer af 15. februar 2023 står der at ”lokalitet 32 ved Slånbæk er ikke vurderet til at være potentielt erasteområde for bilag IV-padder”.

I § 3 ansøgning sendt til Hillerød Kommune d. 15. marts 2023 står der at lokalitet 32 er potentielt rasteområde for spidssnudet frø, som er en bilag IV-art.”

Stibroen ved Enebakken udgår, mens stitunnelen med mindre frihøjde til gående, padder og mindre pattedyr bibeholdes. Således at man fortsat kan færdes mellem Enebakken og Ullerød Nord og videre rundt i kommunen. Samtidig udskifter Vejdirektoratet broen på Frederiksværksgade med ny bro med fuld frihøjde og dobbeltrettet sti under selve broen. Her ved bindes stisystemet sammen mellem Tulstrup og Hillerød mod øst. Dette er efter Hillerød Kommunes ønske i forbindelse med VVM-redegørelsen.

Der etableres en ny faunapassage ca. 250 m syd for Enebakken, hvilket vil have en positiv virkning på padders og andre mindre dyrs passagemuligheder under motorvejen.

Regnvandsbassiner

- Bassin Isterødvejen flyttes mod vest og placeres dermed uden for beskyttet natur.
- Bassin Frederiksværksgade flyttes fra vest til østsiden af Hillerødmotorvejen for at undgå at fælde træer.

- Bassin Månepletvej-Grønbjerg Allé ved Månepletvej flyttes ned syd for Herredsvejen, grundet pladsproblemer til udvidelse af bassinet.
- Af Hillerød Kommunes høringssvar fremgår, at udledningen fra bassinerne vil ske til Pøle Å.
- Miljømålet for Pøle Å er god økologisk, samt god kemisk tilstand som skal dokumenteres.

Samkørselsplads

Samkørselsplads på sydsiden af Roskildevej flyttes 250 m mod vest.

Af Hillerød Kommunes høringssvar fremgår, at der ved den foreslåede placering er skærpet opmærksomhed på forurening af den kommende kildeplads. Det ansøgte projekt vil ligge inden for den 300 meter zone omkring boring 193.3924, som forventes udpeget i indvindingstilladelsen.

Samtidig er angivet, at matriklen er omfattet af en lokalplan for solcelleanlæg.

Bro Roskildevej

I stedet for en cykelstibro etableres en tvillingebro med integreret cykeltrafik tilsvarende den nordlige bro. Tvillingebroen etableres syd for, og tilslutningsanlæggene tilpasses. Dette gøres for bedre at sikre, at trafikken fremtidigt kan afvikles på broen og tilstødende veje.

Generelt

I Hillerød Kommunes høringssvar fremgår generelt, at hvis der placeres regnvandsbassiner, støjskærme- og volde mv. uden for vejens matrikel, skal der indhentes Landzonetilladelse. Dette gælder også byggepladser og arbejdsarealer langs vejene.

Trafikstyrelsens afgørelse (Bilag 3) og Vejdirektoratets høringsnotat (Bilag 3.1)

Af Trafikstyrelsens afgørelse kan man se, hvem der er blevet hørt i sagen, hvilket indbefatter alle relevante parter som kommuner, styrelser, selskaber, foreninger, energiselskaber, Museum Nordsjælland og berørte borgere med flere.

Vejdirektoratet er i høringsnotat kommet med bemærkninger til indkomne høringssvar fra alle parter.

Afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM). Trafikstyrelsen har i afgørelsen af, at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at projektændringerne i sin fysiske udstrækning og i forhold til sin geografiske beliggenhed ikke antages at have væsentlig påvirkning på miljøet, når projektet udføres i overensstemmelse med anmeldelsen.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse af, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter, lagt vægt på, at projektændringerne ikke i øvrigt antages at have miljømæssige påvirkninger, og derfor heller ikke antages at påvirke Natura 2000-områder, samt at anlægsaktiviteterne udføres således, at udpegningsgrundlaget ikke påvirkes.

I forhold til afgørelsen er Hillerød Kommunes høringssvar gennemgået og behandlet på tilfredsstillende vis.

Med hensyn til Hillerød Kommunes ønske om støjafskærmning ved Freerslev Hegn fremgår følgende af Vejdirektoratets svar "Vejdirektoratet har ikke i detailprojekteringen planlagt at ændre på udstrækning af de støjdæmpende foranstaltninger, der er anmeldt. Vurderingen er baseret på støjberegningerne og under hensyntagen til økonomiske og miljømæssige hensyn".

Der er mulighed for støjafskærmning, men det forudsætter godkendelse af Vejdirektoratet, hvis det er inden for deres vejbyggelinje. Ellers gælder Hillerød Kommunes myndighedskrav.

Vejdirektoratet er hermed bemyndiget af Trafikstyrelsen til at udvide Hillerødmotorvejens forlængelse på baggrund af anlægsloven, inklusiv de anmeldte ændringer.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje §15.

Økonomi

Sagen vil ikke have økonomiske konsekvenser, idet Vejdirektoratet står for alle anlægsudgifter også til ændringerne.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Fraværende: Nikolaj Frederiksen (C), Christoffer Lorentzen (C) og Tue Tortzen (Ø)

Bilag

Bilag 1 Partshøringsbrev ifm. projektændringer til Hillerødmotorvejens forlængelse

Bilag 1.1 Oversigtsplan

Bilag 1.2 Anmeldelse af projektændringer

Bilag 2 Høringssvar Hillerød Kommune

Bilag 3 Afgørelse om at udvidelse af Hillerødmotorvejens forlængelse ikke er VVM-pligtig

Bilag 3.1 - Høringsnotat

Fraværende Tue Tortzen, Nikolaj Frank Natarak Frederiksen, Christoffer Lorenzen

Punkt 5: Forureningsundersøgelse af nordlige parkeringsplads på Frederiksværksgade 197

23/2293

Indstilling

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

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at udvalget beslutter, at sagen om lovliggørelse af udvidelse af det nordlige parkeringsareal kan genoptages.

Sagsfremstilling

Byrådet besluttede på møde den 26. oktober 2022 ”at bede forvaltningen foretage den forureningsundersøgelse, som forvaltningen har mulighed for selv at foretage, som beskrevet i den supplerende sagsfremstilling. Resultatet af undersøgelsen behandles i Arkitektur, Byplan og Teknikudvalget og Natur, Miljø og Klimaudvalget, og Arkitektur, Byplan og Teknikudvalget vil derefter træffe beslutning om sagen om lovliggørelse af udvidelse af parkeringsarealet skal genoptages.”

Rapport med resultatet af forureningsundersøgelsen er vedlagt som bilag.

Sådan er undersøgelsen udført

Ved undersøgelsen blev arealet inddelt i 12 felter. I hvert felt er der udført 5 miljøtekniske borer til 2 meter under terræn. Der er således i alt udført 60 borer. Fra hver boring blev der udtaget prøver i øverste udlagte lag af stabilgrus og af øverste efterfølgende naturlige jordlag. Således blev der i alt udtaget 12x5 prøver fra hvert lag. De 5 prøver fra hvert felt blev blandet til 1 prøve for hver af de to lag. Endvidere blev de 12 prøver af stabilgruset blandet til yderligere 1 prøve. Dermed blev der fremsendt 12 jordprøver og 1 prøve af stabilgruset til analyse.

Observationer fra selve undersøgelsen viser, at tykkelsen af det udlagte stabilgrus i gennemsnit er 0,8 meter, varierende fra 0,5 meter til 1,2 meter. Under det udlagte stabilgrus består jorden af ler eller blanding af ler og sand.

Resultatet af forureningsundersøgelsen

Ved undersøgelsen blev der i forbindelse med prøvetagningen ved syn eller lugt ikke registreret tegn på forurening.

Jordlaget: 11 ud af 12 jordprøver viser ren jord og 1 jordprøve svarer til lettere forurenet jord på grund af forhøjet indhold af tungere kulbrinter, som ikke vurderes at udgøre en risiko over for grundvandet. Jf. reglerne i jordflytningsbekendtgørelsens bilag 3 klassificeres hele jordpartiet samlet set som ren jord, da gennemsnittet af alle analyser ikke overskrider grænseværdien for ren jord og intet enkelt analyseresultat overskrider grænseværdien med mere end 50 %.

Stabilgruset: Stabilgruset betragtes ikke som jord og analyseres og klassificeres efter reglerne i restproduktbekendtgørelsen. Undersøgelsen viser, at stabilgruset kategoriseres som kategori 3 på baggrund af en svag overskridelse af chrom. Ved anvendelse af produkter i kategori 3 skal de, efter reglerne i restproduktbekendtgørelsen, forsynes med tæt belægning. På ejendommen er der ikke tæt belægning over stabilgruset. Rådgiver har på den baggrund

udarbejdet en risikovurdering ift. grundvandsressourcen. Det er rådgivers vurdering, at der ikke er en risiko for grundvandsressourcen. I vurderingen er der bl.a. lagt vægt på, at det kun er en svag overskridelse af chrom der er konstateret og at analyserne for samtlige prøver af den underliggende jord overholder de skærpede kriterier for chrom, svarende til klasse 0 jord.

Forvaltningen anbefaler, at resultatet af undersøgelsen tages til efterretning og at parkeringsarealet asfalteres, så anvendelsen af stabilgruset er i overensstemmelse med restproduktbekendtgørelsen.

Kobling til øvrige myndighedssager på ejendommen

Natur, Miljø og Klimaudvalget, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget og byrådet behandlede i august 2022 indstilling fra forvaltningen om at meddele tilladelse til lovliggørelse af det allerede etablerede nordlige parkeringsareal på ejendommen Frederiksværksgade 197 på vilkår af, at parkeringspladsen befæstes. Sagen blev udsat indtil resultatet af forureningsundersøgelsen foreligger. Forvaltningen anbefaler på baggrund af forureningsundersøgelsens resultater, at sagen om lovliggørelse af det nordlige parkeringsareal herefter genoptages.

Retsgrundlag

- Jordforureningsloven, LBK. 282 af 27. marts 2017.
- Jordflytningsbekendtgørelsen, BEK. nr. 1452 af 7. december 2015.
- Restproduktbekendtgørelsen, BEK. nr. 1672 af 15. december 2016.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 06-06-2023

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Afbud: Nikolaj Frederiksen (C), Jørgen Suhr (B)

Stedfortræder: Peter Ingemann Bentsen (C), Christina Thorholm (B)

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 14.

Udvalget besluttede at sagen om lovliggørelse af udvidelse af det nordlige parkeringsareal kan genoptages.

Bilag

Rapport forureningsundersøgelse af nordlig parkeringsareal marts 2023

Punkt 6: Lovlighed af terrænregulering og arealanvendelse syd Frederiksværksgade 197

23/6623

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget:

1. tager det juridiske notat til efterretning, og
2. beslutter, at der i sagen træffes afgørelse om, at den gennemførte terrænregulering ikke kræver yderligere landzonetilladelse.

Sagsfremstilling

Sagen vedrører spørgsmålet om lovlighed af den udførte terrænregulering syd for bygningerne på ejendommen Frederiksværksgade 197 i Hillerød. Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget har flere gange tidligere behandlet sager herom og udvalget har hver gang besluttet, at der kunne meddeles lovliggørende landzonetilladelse til den udførte terrænregulering. Senest besluttede udvalget på mødet den 8. september 2022, at der skulle foretages en nærmere juridisk vurdering, herunder en vurdering af handlerummet mellem politianmeldelse og retslig lovliggørelse, før udvalget ønskede at træffe beslutning i sagen om lovligheden af den udførte terrænregulering syd for bygningerne på ejendommen.

På baggrund af sagens kompleksitet og langstrakte sagsforløb bad forvaltningen Codex Advokater P/S ved advokat Jens Flensborg om at udarbejde et notat om status på lovligheden af terrænregulering syd for bygningerne på ejendommen.

Codex Advokaters vurdering er baseret på uddrag af sagens materiale, herunder Lokalplan 330, kommunens afgørelser af 10. november 2016, 12. marts 2019 og 7. oktober 2019, samt Planklagenævnets afgørelser af 30. oktober 2017, 20. september 2021, 13. april 2022 ("berigtigelse") og 12. maj 2022. Notatet er vedlagt sagen.

I notatets afsnit 2 gennemgår Codex Advokater sagens baggrund, forvaltningens afgørelser, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets beslutninger, og Planklagenævnets afgørelser.

Notatets afsnit 3 indeholder Codex Advokaters vurdering af de nødvendige skridt til lovliggørelse af den udførte terrænregulering på det sydlige areal. Det følger heraf, at:

- Den udførte terrænregulering krævede ikke i sig selv en landzonetilladelse, men skal her ses i sammenhæng med den ændrede anvendelse af arealet til oplag og parkering.
- Terrænreguleringen var en forudsætning for den ændrede anvendelse til oplag og parkering, som krævede landzonetilladelse, og denne anvendelse blev retligt lovliggjort med kommunens landzonetilladelse af 7. oktober 2019.
- Oplag og parkering er retligt lovliggjort med kommunens dispensation fra Lokalplan 330, §§ 5.4 og 9.2 til etablering af oplag og parkering af 12. marts 2019 samt landzonetilladelse af 7. oktober 2019 til oplag og parkering på arealet syd for bygningsmassen, som er en supplerende landzonetilladelse til landzonetilladelse af 12. marts 2019.
- Dispensationen af 12. marts 2019 står efter Planklagenævnets berigtigelse ved magt.
- Landzonetilladelsen af 7. oktober 2019 er ikke påklaget, og står derved ligeledes ved magt, og forholdet er således endelig lovliggjort.
- Herudover forudsætter terrænreguleringen ikke dispensation fra Lokalplan 330, da lokalplanen ikke har bestemmelser om terrænregulering.
- Den udførte terrænregulering må derfor anses som lovlig i henhold til planlovens landzoneregler og kræver ikke yderligere tilladelse.

Codex Advokater vurderer således, at det var fejlagtigt af kommunen at antage, at terrænreguleringen skulle lovliggøres ved en særskilt landzonetilladelse, ligesom retlig lovliggørelse af det samlede projekt om oplag og parkering samt den udførte terrænregulering allerede er sket, se notatets afsnit 3.3.

Der er derfor ikke grundlag for at træffe en ny afgørelse i sagen om fysisk eller retlig lovliggørelse, da en sådan vil være uforholdsmæssig. Hertil har Codex Advokater oplyst følgende: ”Da vi ikke vurderer, at der er krav om yderligere lovliggørelse, er der heller ikke anledning til i notatet, at forholde sig til spørgsmålet om retlig eller fysisk lovliggørelse. Hvis der havde været behov for lovliggørelse, er det dog her min vurdering, at det på baggrund af sagens forløb, herunder de tidligere meddelte lovliggørende tilladelser og dispensationer, vanskeligt ville kunne begrundes, hvis der blev stillet krav om fysisk lovliggørelse. Kommunen har jo flere gange og på oplyst grundlag givet lovliggørende tilladelser og dispensationer til den terrænregulering, som blev gennemført i forbindelse med arealets ændrede anvendelse til oplag og parkering, og da der ikke er fremkommet nye oplysninger i relation hertil, synes der ikke at være saglige argumenter for at give afslag til (den samme) terrænregulering ved sagens fornyede behandling.”

Idet forvaltningen tidligere har været af den opfattelse, at der skulle meddeles en særskilt lovliggørende landzonetilladelse til den udførte terrænregulering, kan der imidlertid være skabt forventninger hos sagens parter/naboer om, at der vil blive truffet en ny afgørelse i sagen med de klagemuligheder, der følger af lovgivningen.

Forvaltningen anbefaler på denne baggrund, at der i sagen træffes afgørelse om, at den gennemførte terrænregulering efter kommunens opfattelse ikke kræver yderligere landzonetilladelse med de begrundelser, der er anført her. Herved gives sagens parter/naboer mulighed for at påklage afgørelsen og få efterprøvet vurderingen.

Retsgrundlag

Planlovens § 35, stk. 1, og Lokalplan 330.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 15.

Udvalget tog orienteringen til efterretning jf. indstillingens punkt 1,

Vedr. indstillingens punkt 2 besluttede udvalget, at den gennemførte terrænregulering ikke kræver yderligere landzonetilladelse.

Tue Tortzen (Ø) stemte imod indstillingen.

Enhedslisten stemmer imod, da notatet er ufuldstændigt i det der henlægger +10.000 kubikmeter jord uden redegørelse for herkomst og beskaffenhed.

Bilag

Notat fra Codex Advokater af 18. april 2023 om lovlighed af terrænregulering.PDF

Punkt 7: Nyt Stadion til 1. divisionsfodbold - dispensationsmuligheder

23/3679

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter, at der, såfremt forvaltningen modtager en dispensationsansøgning til et projekt som beskrevet fra Hillerød Fodbold Elite, ikke vil kunne meddeles de ønskede dispensationer fra lokalplan 257.

Sagsfremstilling

Sagens baggrund og overordnede sammenhæng

Ønsket om at spille hjemmekampe i 1. division afspejles blandt andet i byrådets beslutning i forbindelse med budget 2023, hvor byrådet besluttede, at der skulle udarbejdes en revideret udviklingsplan for det samlede område, alle klubberne og altså herunder elitefodboldens opvisningskampene i 1. division. Denne udviklingsplan er der arbejdet med i regi af Idræts og Sundhedsudvalget siden oktober 2022. Det nu færdige udkast til udviklingsplan behandles af byrådet i indeværende måned efter forudgående behandling i Idræts og Sundhedsudvalget og økonomiudvalget. Mens det har været hensigten, at udviklingsplanen skulle følges op af en ny lokalplan for området, så angår nærværende sagsfremstilling alene spørgsmål om midlertidige faciliteter og muligheder for tilladelser hertil i forhold til den gældende lokalplan.

Disse spørgsmål tog deres udspring i forbindelse med behandling af et borgerforslag om stadion, hvor byrådet den 22. februar besluttede at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skulle behandle muligheden for at give dispensation fra eksisterende lokalplan med henblik på at opføre et midlertidigt stadion med henblik på 1. divisionskampe. I arbejdet hermed besluttede Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 13. april at genoptage sagen om muligheden for at give dispensation fra den gældende lokalplan, når Hillerød Fodbold Elite havde konkretiseret sit ønske om midlertidige faciliteter, som overholder Divisionsforeningens krav til, hvad der skal til for at spille hjemmekampe i 1. division. Udvalget kan nu på indeværende møde beslutte sig for at bede Hillerød Fodbold Elite udfærdige et materiale med en så gennemarbejdet kvalitet så en egentlig myndighedsbehandling kan finde sted.

Efter planlovens § 19, stk. 1, kan kommunen dispensere fra bestemmelser i en lokalplan eller byplanvedtægt. Det er dog som udgangspunkt en forudsætning, at dispensationen ikke er i strid med principperne i planen (planens formål og anvendelse). Videregående afvigelser forudsætter, at der tilvejebringes en ny lokalplan, i tilfældet med Hillerød Stadion i tråd med det arbejde, der påbegyndtes i forlængelse af Helhedsplanen for området fra 2019.

I relation til spørgsmål om midlertidighed giver planloven endvidere mulighed for midlertidigt at dispensere fra bestemmelser i en lokalplan, selvom dispensationen er i strid med principperne i planen. Det er dog en betingelse, at sådanne dispensationer tidsbegrænses til maksimalt 3 år, hvilket skal fremgå som vilkår i en dispensation. Forvaltningen bemærker, at kommunalbestyrelsen samtidig har mulighed for at stille vilkår om, at eventuelle bygninger, anlæg m.v., der meddeles tilladelse til at opføre midlertidigt, fjernes uden udgift eller andre omkostninger for kommunen ved dispensationens udløb. Forvaltningen bemærker endvidere, at kommunalbestyrelsen efter byggeloven kan give en tidsbegrænset byggetilladelse i forbindelse med den midlertidige dispensation.

Hillerød Fodbold Elite's ønsker

Forvaltningen har efter en række dialoger med Hillerød Fodbold Elite modtaget beskrivelse af det ønskede projekt. Materialet er vedlagt sagen og vedrører et ønske om nogle midlertidige foranstaltninger, som i henhold til Hillerød Fodbold Elite opfylder Divisionsforeningens minimumskrav. Det fremgår heraf, at:

- Der ønskes en udbygning af tilskuerforhold med i alt 800 siddepladser, således at den samlede kapacitet bliver 1.000 siddepladser. Der ønskes at opsætte midlertidige tribuner, som vil være flytbare mobiltribuner udført i et "stilladssystem" eller som mobile tribune-containerne. Der vil yderligere være plads til 3.000 stående tilskuere. Placering og mål på tribunerne fremgår af bilag.

- Etablering af 4 x lysmaster der kan afgive 1000 lux pr. mast ved kampe, og dæmpes til 125 lux ved træning. Højden på masterne er 38 meter.
- Ny kunstgræsbane med banevarme.
- Lovliggørelse af tv-tårnet.

Hillerød Fodbold Elite oplyser, at den beskrevne opgradering ikke forventes at medføre en væsentlig stigning i antallet af tilskuere, eller vil medføre mere trafik eller øget støjniveau i området, da de midlertidige løsninger primært er designet til at opfylde Divisionsforeningens minimumskrav, og ikke til at øge stadionkapaciteten.

Hillerød Fodbold Elite oplyser endvidere, at parkeringsområdet på grusbanen har opfyldt det nuværende behov for parkering af biler i indeværende sæson, og der derfor ikke er behov for yderligere parkeringsområder. Grusbanearealet, Tromlepladsen ved Holmegårdsvej, samt parkeringspladsen ved Hillerødsholmskolen vil være tilstrækkeligt til eventuel ekstra parkering. Der har over de seneste 4 år været afholdt 2 større kampe, hvor det har været nødvendigt at inddrage ekstra p-arealer. Til hjemmekampene i indeværende sæson (22/23) har der været et gennemsnitligt tilskuertal på 592, og Hillerød Fodbold Elite forventer ikke, at dette vil ændre sig væsentligt i de kommende sæsoner.

De 1000 lux lys på stadion er efter Hillerød Fodbold Elites oplysninger kun påkrævet ved afvikling af aften 1. divisions kampe. Disse er begrænset til 6-8 kampe pr. sæson (pr. år), oftest en fredag aften. Såfremt der er interesse for at anvende lys på andre tidspunkter, f.eks. så andre hold kan anvende bane 2 om aftenen til aktiviteter/ træning, vil det være muligt at installere en løsning, der gør, at lyset kan dæmpes til samme niveau som på de eksisterende kunstgræsbaner.

De ønskede ændringer på stadionområdet vil være midlertidige. Der ønskes opført midlertidige tribuner, som vil være flytbare mobiltribuner udført i et "stilladssystem" eller som mobile tribune-containerne. Hillerød Fodbold Elite oplyser endvidere, at det er hensigten, at tribunerne skal anvendes ved hver hjemmekamp, i perioden marts – november, i alt ca. 16 kampe pr. sæson (år), og at de derfor ikke tages ned efter hver kamp. Hillerød Fodbold Elite ønsker således, at tribunerne skal blive stående, indtil "helhedsplanen for Hillerød Stadion er gennemført (bygget), eller at Favrholm Stadion er færdigbygget, således at kampene kan afvikles der".

Endelig har Hillerød Fodbold Elite fremsendt godkendelse fra Nordsjællands Politi, der godkender at der kan opholde sig 4000 personer inden for et nærmere angivet areal på stadion.

Om ejendommen og de gældende planer

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 257, Hillerød Stadion, som er endeligt vedtaget den 22. oktober 1998, og er beliggende i landzone, hvorfor projektet også forudsætter en landzonetilladelse. Lokalplanen muliggør etablering af en multihal i et fastlagt byggefelt tæt på Selskovvej samt 3 nye fodboldbaner. Fodboldbanerne skal, af hensyn til områdets særegne naturmæssige og landskabelige kvaliteter, anlægges som græssletter med høslet af mere vildt voksende karakter, mens multihallen skal indpasses, så den ikke virker skæmmende i forhold til de grønne omgivelser og de nærliggende boligområder.

Lokalplan 257 har til formål, at

- Give mulighed for udvidelse af eksisterende stadionområde til placering af yderligere boldbaner.
- Give mulighed for opførelse af multihal for en eller flere idrætsgrene i forbindelse med de eksisterende bygninger med omklædningsfaciliteter m.v., samt opførelse af materialebygning.
- Fastlægge adgangsforhold og parkeringsområder, samt sikre offentlig stiforbindelse igennem området.
- Sikre en indpasning af de nævnte anlæg under hensyn til områdets landskabelige værdier.

Af lokalplanens anvendelsesbestemmelser fremgår det endvidere, at der ud over de på daværende tidspunkt eksisterende anlæg "må indrettes boldbaner, opføres en multihal og en materialebygning for opbevaring af idrætsredskaber." Det fastlægges endvidere meget præcist, hvilke funktioner, multihallen kan rumme. Dette er idrætshal, omklædningsfaciliteter, klublokaler, cafeteria og andre funktioner, der er knyttet til området som idrætsanlæg.

Forvaltningens overvejelser og vurderinger

Den ønskede midlertidige løsning beskrives med etablering af en ny kunstgræsbane med indbygget el-varme, lysmaster med 1000 lux, samt opgradering af eksisterende tilskuerkapacitet til 4000 tilskuere fordelt på 1.000 siddende og 3.000 stående tilskuere. De midlertidige tribuner placeres uden for lokalplanens byggefelt og med et volumen på 57x7x3 m hhv. 80x5x3 m. Placeringen ligger uden for de i lokalplanen fastlagte byggefelter, og overholder efter forvaltningens vurdering ikke lokalplanens bestemmelser om byggeriets indpasning i områdets landskabelige karakter. Der ønskes opført lysmaster på ca. 38 m højde med 1000 lux lys. I lokalplanen er der alene muliggjort lysmaster ved atletikstadion, og på en maksimal højde på 15 m. Der må i henhold til lokalplanens § 9.3 ikke etableres yderligere master. Hillerød Fodbold Elite har oplyst, at der alene vil være 1000 lux lys ved afvikling af aften divisions kampe. Forvaltningen har i den forbindelse fået oplyst af Divisionsforeningen, at lyset er tændt til alle kampe i superliga og 1. division. Det fremgår af stadionkravene, at der skal være 1000 lux lodret på banen, når der spilles 1. divisionskampe. Lyskravet er til for at opnå den bedste tv-dækning af kampene, uagtet om det er tidlige eftermiddagskampe i sensommeren, mørkere overskyede dage, eller kampe som afvikles om aftenen. Der er dog mulighed for at indgå mere fleksible aftaler i det daglige.

Muligheden for at kunne meddele en midlertidig dispensation til et projekt, der er i strid med lokalplanens principper, finder efter forvaltningens vurdering ikke anvendelse i denne sag, da den i indledningen nævnte bestemmelse om midlertidig dispensation ikke kan udnyttes, såfremt det pågældende projekt er lokalplanpligtigt. Idet forvaltningen tillige vurderer, at den ønskede løsning udløser lokalplanpligt, anser forvaltningen det herefter ikke som en mulighed at meddele en midlertidig dispensation til den ønskede løsning.

I forhold til vurderingen af, om et projekt er lokalplanpligtigt, skal der i henhold til planlovens § 13, stk. 2, udarbejdes en ny lokalplan, hvis projektet ikke kan rummes inden for den gældende lokalplan, såfremt kommunen ønsker at fremme projektet. I den konkrete sag er det forvaltningens vurdering, at hverken lokalplanens formåls- eller anvendelsesbestemmelser muliggør en løsning i stil med beskrivelsen. Hertil kommer, at de øvrige nødvendige dispensationer fra lokalplanens bebyggelsesregulerende bestemmelser i §§ 7-9 ville være så væsentlige, at det foreslåede projekt ikke vil kunne rummes inden for den gældende lokalplan.

Den ønskede løsning er således i strid med lokalplanens bestemmelser om højde og omfang, og placeres helt uden for de byggefelter, der er fastlagt i lokalplanen. Ejendommen ligger i landzone og er i kommuneplanen udlagt som rekreativt område med særlige natur- og landskabsmæssige kvaliteter. Dertil kommer miljøpåvirkningen på landskab, parkering og infrastruktur ved arrangementer med 4000 tilskuere. Uagtet Hillerød Fodbold Elites forventninger til, at det samlede antal tilskuere ikke øges med den ønskede løsning, vil en eventuel dispensation fra lokalplanen, der muliggør en sådan udnyttelse af arealet indebære en væsentlig kapacitetsforøgelse ud fra en planmæssig vurdering.

Samlet set er det forvaltningens vurdering, at et så omfattende projekt med publikumstribuner og lysmaster mm. ikke kan indeholdes i den gældende lokalplan, ej heller ved dispensationer, og således forudsætter udarbejdelse af ny lokalplan. Forvaltningen kan på denne baggrund ikke anbefale, at der gives dispensation. En meddelelse af dispensation samt landzonetilladelse vil desuden indebære en praksisændring og præcedensvirkning, som kan vanskeliggøre den fremtidige håndhævelse af lokalplaner.

Såfremt det besluttet, at der skal udarbejdes en ny lokalplan, der muliggør den samlede udviklingsplans permanente løsninger, vil det i henhold til planlovens bestemmelser om retsvirkninger i forbindelse med lokalplanforslag, endvidere ikke være muligt at dispensere fra den gældende lokalplan til en midlertidig løsning i den periode, hvor en ny lokalplan udarbejdes og vedtages endeligt. Baggrunden for dette er, at en dispensation eller tilladelse kan foregribe lokalplanens

indhold og formål, ligesom et lokalplanforslag kan blive ændret under processen, for eksempel som resultat af den borgerinddragelse, der finder sted i forbindelse med lokalplanprocessen.

Endelig vurderer forvaltningen, at selv hvis der meddeles de nødvendige dispensationer fra lokalplanen samt en landzonetilladelse til et projekt, som beskrevet, vil disse afgørelser, såfremt de påklages til Planklagenævnet, efter alt at dømme blive ophævet. En klage over en meddelt landzonetilladelse har altid opsættende virkning, hvilket betyder, at bygherre ikke kan udnytte sin tilladelse, før der er truffet afgørelse i klagesagen hos Planklagenævnet. Erfaringsmæssigt tager det ½-1 år, før Planklagenævnet har færdigbehandlet en klagesag og truffet afgørelse i sagen, hvilket i givet fald indebærer, at Hillerød Fodbold Elite ikke kan udnytte de meddelte tilladelser og således søge en byggetilladelse før tidligst sidste halvår af 2024.

Ovenstående planfaglige vurderinger og overvejelser foranlediger entydigt direktionen til sin indstilling om, at udvalget afviser at give dispensation fra den gældende lokalplan. Skulle udvalget alligevel beslutte, at der skal forberedes en sag, hvor en dispensation kan gives, så skal beslutningen begrundes med en vurdering af de planmæssige forhold. I den forbindelse så ser direktionen ingen anden mulighed end at udvalget dels overvejer hvad betydning midlertidigheden skal tillægges som begrundelse og dels overvejer om de faktiske erfaringer med tilslutningen til og hyppigheden af opvisningskampene (med bl.a. lys) kan anvendes som begrundelser for en dispensation. Forvaltningen vurderer dog, at heller ikke disse forhold om midlertidighed, og erfaringerne med tilslutning og hyppighed har en karakter og vægt der matcher begrundelserne, der fører til forvaltningens vurdering, og direktionens indstilling om at afvise en dispensation. I tråd hermed vurderer forvaltningen også, at en afgørelse baseret på den nævnte slags forhold vil ende med at blive ophævet i tilfælde af en klage.

Retsgrundlag

- Planlovens §§ 1, 13, 17 og 19 samt § 35.
- Lokalplan 257.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 10.

Udvalget ønsker, at der hurtigst muligt kan spilles 1.divisionsfodbold på Hillerød Stadion i en midlertidig periode indtil Favrholm stadion er opført. I det lys finder udvalget det dog meget risikofyldt for projektet at basere sig på en dispensationsløsning jf. forvaltningens vurdering af det fremsendte materiale og direktionens indstilling.

Udvalget beder derfor økonomiudvalget at samordne/vælge mellem de perspektiver og strategier, som fremgår af Idræt og Sundhedsudvalgets udviklingsplaner og dispensationsmuligheden for Hillerød Stadion fra Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Ansøgning

Supplerende oplysninger

Yderligere supplerende oplysninger med kortbilag

Notat om lokalplanadministration – en vurdering af mulighederne for at meddele dispensation fra gældende lokalplan til nyt Stadion

Lokalplan 257.pdf

Punkt 8: Parkeringsregler ved kommunale institutioner i Hillerød bymidte

22/15078

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at godkende, at der indføres tidsbegrænset parkering med licenser til ansatte m.v. på en række kommunalt ejede parkeringspladser som beskrevet i sagsfremstillingen.

Direktionen indstiller til Børn, Familie og Ungeudvalget, Kultur og Fritidsudvalget, Omsorg- og Livskraftudvalget og økonomiudvalget at tage sagen til efterretning.

Sagsfremstilling

Baggrund

Igennem længere tid har der været udfordringer med parkering på de parkeringspladser, der ligger ved en række kommunale institutioner i Hillerød bymidte. Der er tale om parkeringspladser, som ligger på kommunal ejendom, men som ikke er vejareal.

Samtidig er der et udbredt ønske om, at parkeringspladserne kan benyttes frit i de tidsrum, hvor der ikke er behov for, at ansatte bruger dem. I dag står flere af parkeringspladserne tomme om aftenen og i weekender.

Der er tale om følgende parkeringspladser

- ved Frederiksborg Byskole og Tandplejen, Carlsbergvej 13
- ved institutionerne Munkengen og Klostervangen, Klostervej 17
- ved Trollesbro, Slangerupgade 60
- ved Museum Nordsjælland, musikskolen og Støberihallen, Frederiksgade 9 – 11
- ved biblioteket, Klaverfabrikken og Frivilligcentret, Fredensvej 8
- ved Annaborg, Frederiksværksgade 2A
- ved institutionen Gartneriet, Vibekevej 10

For at sikre parkeringsplads til de ansatte og brugerne af institutionerne, er der i dag opsat skilte på og ved parkeringspladserne. Nogle steder er der skiltet med, at parkeringspladserne er reserveret til ansatte eller brugere. Der er også eksempler på skiltning med indkørsel forbudt for motorkøretøjer med en undtagelse for ansatte og brugere. Bortset fra bibliotekets parkeringsplads ved Fredensvej, hvor Q-park håndhæver bestemmelserne, er der ikke reel mulighed for at udstede afgifter til trafikanter, som overtræder den opsatte skiltning.

Forslag til løsning

På baggrund af dialog med institutionerne har forvaltningen derfor udarbejdet nedenstående løsningsforslag.

- På hver parkeringsplads opsættes officielle (blå) parkeringstavler med tidsbegrænset parkering i de tidsrum, hvor de ansatte har behov for parkering. Uden for disse tidsrum vil der frit kunne parkeres. De foreslåede restriktioner fremgår af bilag 1.
- Der udstedes et antal licenser til hver institution, som giver lov til at holde længere end den tidsbegrænsning, der fremgår af skiltningen.
- De skilte restriktioner kan håndhæves af kommunens parkeringsvagter efter færdselsloven. Det betyder, at der kan udstedes en parkeringsafgift ved overskridelse af den skilte parkeringstid.

De officielle (blå) skilte opsættes og restriktionerne på dem håndhæves efter Færdselsloven. Derfor skal restriktionerne varetage trafikale eller væsentlige almene hensyn. Det er blandt andet ikke muligt at reservere pladser til bestemte køretøjer. Derfor er skiltningen udformet som en tidsbegrænsning, der gælder alle.

Forvaltningen udsteder efter aftale med de enkelte institutioner et antal parkeringslicenser, som giver dispensation fra tidsbegrænsningen; det vil sige, at man med en licens kan parkere ubegrænset. Det vil være de enkelte institutioner, som står for uddeling af licenserne. Forvaltningen vil gå i nærmere dialog med de institutioner, der desuden har behov for dagstilladelser, så der også fremadrettet er en mulighed for at uddele dette til fx oplægsholdere mv. Licenserne udformes som laminerede kort, som skal sættes i forruden, i lighed med beboerlicenserne på Bakkegade m.fl. men uden påtrykt nummerplade. Licenserne vil kun være gyldig til den parkeringsplads, der hører til den pågældende institution.

Skiltningen ændres uafhængigt af planer om ud- og ombygning af blandt andet Frederiksborg Byskole og tandplejen, som kan føre til omlægning af parkeringspladserne. I givet fald vil skiltningen naturligvis blive tilpasset den nye udformning.

Udover ovennævnte institutioner har forvaltningen også været i dialog med Grønnegadecentret. Her var der enighed om, at der på nuværende tidspunkt ikke er behov for ændringer.

Der afsættes 150.000 kr. til indkøb og opsætning af skilte fra driftskonto Ramme til betalingsfri parkering 1 time.

Vurdering

Ved at gøre tidsbegrænsningen tilstrækkeligt kort forventer forvaltningen, at parkeringspladserne kun i meget begrænset omfang bliver brugt af andre end dem, der har licenser. Ved nogle institutioner er der dog også taget højde for, at gæster eller forældre, der skal aflevere eller hente børn, kan bruge parkeringspladserne inden for tidsbegrænsningen uden licens.

Det er vigtigt at fastslå, at en parkeringslicens ikke er sikkerhed for at kunne finde en ledig plads. Det skyldes blandt andet, at der kan være trafikanter, der udnytter muligheden for korttidsparkering, men især at flere af institutionerne ønsker flere licenser, end der er pladser, idet der er en forventning om, at de enkelte brugere af licenser ikke alle har behov for at parkere på samme tidspunkt.

Retsgrundlag

Færdselsloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Børn, Familie og Ungeudvalget den 07-06-2023

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Afbud: Annette Rieva (V) og Jørgen Suhr (B)

Stedfortræder: Thomas Elong (V) og Christina Thorholm (B).

Beslutning i Kultur og Fritidsudvalget den 07-06-2023

Udvalget tog sagen til efterretning og opfordrer til, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget overvejer mulighed for ensartethed i den tidsbegrænsede parkering under hensyntagen til kommunens egne institutioner og foreninger.

Udvalget understreger behovet for tydelig og ensartet skiltning.

Beslutning i Omsorg og Livskraftsudvalget den 07-06-2023

Udvalget tog sagen til efterretning og sendte sagen videre til økonomiudvalget.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 5.

Udvalget godkendte indstillingen.

Lars Ole Skovgaard Larsen (Æ) stemte imod, idet han ikke ønsker licenser i Hillerød Kommune.

Bilag

Forslag til restriktioner.docx

Punkt 9: Omfartsvej syd om Nørre Herlev

23/339

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter, om der skal udarbejdes et anlægsønske til budget 2024 – 2027 om en omfartsvej syd om Nørre Herlev.

Sagsfremstilling

På et møde den 23. februar 2023 mellem borgergruppen ”Bevar Nr. Herlev – Trafikken uden om byen” og Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets formand og næstformand blev det aftalt, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget på et af de førstkomende møder skulle drøfte muligheden for at fremme en omfartsvej syd om Nørre Herlev. Omfartsvejen vil forbinde Uvelsevej direkte til Lyngevej syd om Herlevgård, hvorved den nuværende rute gennem bygaden og Kirkepladsen kan aflastes for gennemkørende trafik. Øverst på side 24 i bilag 2 har borgergruppen skitseret en mulig linjeføring for omfartsvejen.

Mødet fandt sted på baggrund af en henvendelse den 18. juni 2022 fra borgergruppen til Økonomiudvalget og Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, se bilag 1.

Som aftalt på mødet den 23. februar har borgergruppen fremsendt et righoldigt materiale til belysning af spørgsmålet, se bilag 2.

Baggrund

På baggrund af dialog med borgergruppen og det materiale, som de har fremsendt (bilag 2), fremgår det, at en omfartsvej syd om Nørre Herlev har været drøftet i mindst 50 år. I en avisartikel (side 7 i det fremsendte materiale) fra 1979 udtaler den daværende formand for kommunens vejudvalg, at der er besluttet en omfartsvej, og at der skulle være afsat midler til vejen på kommunens budget for 1980 – 1981. Der manglede efter sigende kun at blive udarbejdet en lokalplan, før man kunne anlægge vejen.

Forvaltningen kan i dag konstatere, at der ikke er vedtaget nogen lokalplan i området. Det er ikke lykkedes forvaltningen at klarlægge, hvorfor lokalplanen og dermed omfartsvejen ikke er blevet til noget. Forvaltningen finder det sandsynligt, at vejprojektet er blevet aflyst som følge af den stramme økonomiske situation i begyndelsen af 1980-erne.

Siden har vejen været en del af den kommunale planlægning, uden dog at blive gennemført. Aktuelt indgår vejen ikke i kommuneplanen, men det kan overvejes at indarbejde den i den kommende kommuneplan 2025 – 2037. Senest er vejen medtaget på en liste over mulige fysiske projekter i Trafiksikkerhedsplan 2016-26 for øvrige bysamfund (bilag 3). På baggrund af en prioritering med udgangspunkt i antallet af trafikulykker, for høj hastighed, om der er tale om en skolevej, hvor mange borgere der har udpeget projektet og effekten på trafiksikkerheden, er vejen prioriteret som nr. 36 af 36 fysiske projekter. Baggrunden for den lave prioritering må være, at effekten jf. førnævnte parametre er ret lille i forhold til projektets relativt høje pris. Mere end halvdelen af de øvrige projekter på listen kunne gennemføres for de midler, som omfartsvejen ville lægge beslag på.

Trafikal vurdering

Der er i 2019 talt en årsdøgntrafik (ÅDT, gennemsnitlig trafik på et døgn i løbet af et år) på 1.500 køretøjer på Uvelsevej et stykke uden for Nørre Herlev. Denne trafik må forventes at fortsætte ind i Nørre Herlev, og for en stor dels vedkommende gennem byen ad Kirkepladsen til Lyngevej. Uvelsevej ligger på den korteste rute mellem Hillerød og

Lystrup-Uvelse, og den ligger også på en mulig rute mellem Hillerødmotorvejen og Lystrup-Uvelse. Her er der dog adskillige kortere og hurtigere alternativer.

Der er siden 1. januar 2013 (10 år) registreret 3 materielskadeuheld og 2 ekstrauehld (uheld med meget lille materiel skade), som kan henføres til strækningen Uvelsevej-Bygaden-Kirkepladsen. Forvaltningen vurderer, at en ny omfartsvej vil betyde en reduktion på lidt mindre end 1 materielskadeuheld og 1 ekstrauehld på 10 år. Dette vil føre til en samfundsøkonomisk besparelse på i størrelsesordenen 75.000 kr. om året. Som bekendt er der en vis usikkerhed om antallet af trafikuehld, idet der er et stort antal, måske op til 90 %, der ikke kommer til politiets og dermed forvaltningens kendskab.

I Trafiksikkerhedsplan 2016-26 er prisen for en omfartsvej skønnet til 9.000.000 kr. Omregnet til 2022-priser bliver det 12.000.000 kr. Denne skønnede pris er uden udgifter til planlægning og projektering af vejen, som typisk udgør 10 % af anlægsomkostningerne, samt uforudsete omkostninger, som sættes til 30 % med baggrund i, at prisen er skønnet ud fra meget generelle antagelser. Hermed kan den samlede pris skønnes til knap 16.000.000 kr. i 2022-priser. Hertil kommer udgifter til arealerhvervelse.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 6.

Udvalget ønsker at strækningen optages i den kommende kommuneplan 2025 – 2037 som offentlig vej.

Bilag

Henvendelse fra borgergruppe til Økonomiudvalget og udvalg for Arkitektur Byplan og Trafik.pdf

Samlet materiale fra borgergruppen.pdf

trafiksikkerhedsplan-2016-2026-øvrige-bysamfund.pdf

Punkt 10: Vibekevej, udmøntning af udbygningsaftale

22/16888

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at godkende den foreslåede opgradering af Vibekevej.

Sagsfremstilling

Baggrund

I forbindelse med vedtagelse af lokalplan 379 for et område ved Vibekevej og lokalplan 446 for Hildis Have er der den 10. februar 2011 hhv. den 10. januar 2019 indgået udbygningsaftaler med RG2 Ejendomme. Aftalerne indebærer, at der skal etableres ny belægning på Vibekevej i overensstemmelse med de bestemmelser, der fremgår af de to lokalplaner.

På grund af en konkurs har PKA overtaget RG2's forpligtelser i forbindelse med udbygningsaftalerne. PKA ser sig ikke i stand til at imødekomme den fulde forpligtelse, som er i størrelsesordenen 1,3 mio. kr. Forvaltningen har skullet forhandle en mulig løsning, som kan imødekomme elementer af udbygningsaftalen, og det er aftalt med PKA, at PKA at yder et bidrag på 650.000 kr. til brug for Hillerød Kommunes opgradering af Vibekevej. Som betingelse for dette skal der ske frigørelse fra udbygningsaftalernes forpligtelser med vilkår, og der skal senest 1. september 2023 udstedes endelig ibrugtagningstilladelser for ejendommene på Vibekevej. Derudover skal kommunen indestå for, at opgraderingen af Vibekevej gennemføres i minimum det kvalitetsniveau, som følger af lokalplanerne subsidiært i henhold til politisk besluttede dispensationer fra dette.

Opgradering af Vibekevej

På baggrund af ovennævnte planlægger forvaltningen at gennemføre følgende opgradering af Vibekevej i løbet af sommeren 2023, se også bilag 1:

- Vibekevejs tværprofil med et 3 meter bredt fortov og en 5 meter bred kørebane fastholdes.
- Den eksisterende afgrænsning mellem fortov og kørebane bestående af fire rækker chausseseen rettes op på hele strækningen mellem Søndre Jernbanevej og gangstien ved kirkegården.
- Der anlægges en tilsvarende afgrænsning bestående af fire rækker chausseseen mellem kørebanen og ejendommene Vibekevej 1 – 7, det vil sige modsat fortovet, på strækningen mellem Søndre Jernbanevej og sidevejen ved TDC's parkeringsplads.
- Brostenoverkørslen til Vibekevej 2 omlægges til gennemgående fortov med flisebelægning i forlængelse af fortovet på Vibekevej.
- Brostenoverkørslen fra Søndre Jernbanevej til Vibekevej omlægges til gennemgående fortov med flisebelægning i forlængelse af fortovet på Søndre Jernbanevej.
- På hjørnet af Søndre Jernbanevej og Vibekevej anlægges fortov med flisebelægning til skellet mellem vejene og Vibekevej 2. Placering af reklamestander og affaldsbeholdere indtænkes.
- Der lægges nyt slidlag på Vibekevej på hele strækningen mellem Søndre Jernbanevej og gangstien ved kirkegården.
- Fortovet på Vibekevej rettes op, hvor der er ujævnheder, i det omfang det kan lade sig gøre inden for den afsatte økonomiske ramme på 650.000 kr.

Når hastighedsplanen for Hillerød Kommune skal gennemføres i bymidten, forventeligt i løbet af højst et år, vil forvaltningen foreslå, at der etableres en hastighedszone på 40 km/h, eventuelt 30 km/h, og at det overvejes, om der skal anlægges et eller to bump.

Vurdering af anlæg jf. de 2 lokalplaner

I lokalplan 379 er Vibekevej udlagt som sivegade med flisebelægning i hele vejens bredde. I den anden lokalplan 446 er det fastlagt, at Vibekevej skal anlægges i asfalt, og at der skal anlægges en separat sti i fliser for lette trafikanter til og fra

stationen. I tiden mellem de to lokalplaners vedtagelse er man således gået bort fra en ”shared space”-løsning, og har i stedet valgt en mere traditionel løsning. Begge lokalplaner foreskriver, at der skal etableres nedslag i vejen, hvor der plantes vejtræer og opsættes (sidde-)møbler.

Af redegørelsen for lokalplan 446 fremgår, at der dagligt er 4.500 gående og 350 cyklende, der benytter Vibekevej mellem stationen og centrum. Ved en tælling i maj 2023 er der talt mellem 800 og 900 biler på et hverdagsdøgn. Gennemsnitshastigheden er målt til 22,5 km/h, og 85 % af bilisterne kører langsommere end 29 km/h.

Forvaltningen vurderer, at den foreslåede opgradering ligger inden for bestemmelserne i lokalplan 446, som forvaltningen i kraft af denne lokalplans senere vedtagelse tillægger større vægt end bestemmelserne i den tidligere lokalplan 379. Forvaltningen vurderer endvidere, at området omkring Vibekevej har et grønt præg med adskillige træer langs vejen. Endelig vurderer forvaltningen, at den udformning, bebyggelsen Vibekevej 1 – 7 har fået, ikke inviterer til ophold, og at der dermed ikke er behov for siddemøbler.

Forvaltningen vurderer også, at Vibekevej med opgraderingen vil få et udtryk, som matcher et nybygget område. Ved at anlægge fortov helt til skel på hjørnet af Søndre Jernbanevej og Vibekevej vil fodgængere til og fra stationen opleve et mere retlinet forløb mellem fodgængerovergangen og fortovet på Vibekevej på vej til og fra centrum. Gennemgående fortov i stedet for brostenoverkørsler vil være en væsentlig forbedring af tilgængeligheden for dårligt gående, fodgængere med barnevogn og lignende, samt fodgængere med højhælede sko.

Jf. tællingen er hastighedsniveauet så lavt, at det er fuldt forsvarligt at lade cyklister og biler køre i blandet trafik. Det 3 meter brede fortov er et passende tilbud til de mange fodgængere, der benytter vejen mellem stationen og centrum.

Udover ny belægning på Vibekevej indeholdt den seneste udbygningsaftale omdannelse af krydset Søndre Jernbanevej/Vibekevej, således at dette kryds og udkørslen fra parkeringsgaden langs Hillerød Station kunne indgå i den eksisterende signalregulering af fodgængerovergangen og udkørslen fra busterminalen. Baggrunden for dette var et ønske om at sikre bedre afvikling af den øgede trafik fra Vibekevej som følge af det nye byggeri. Forvaltningen vurderer, at der ikke er væsentlige problemer med trafikafviklingen ved udkørsel fra Vibekevej, og at det derfor er forsvarligt at udelade denne ombygning på nuværende tidspunkt.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Projektet vil kunne gennemføres inden for det bidrag på 650.000 kr. som det er aftalt, at PKA yder. Det vil derfor ikke have nogen bevillingsmæssige konsekvenser for Hillerød Kommune.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 7.

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget beder forvaltningen undersøge, hvordan kommunen fremadrettet kan sikre sig bedre økonomisk ifm. udbygningsaftaler.

Bilag

Vibekevej, opgradering.pptx

Punkt 11: Ansøgning om dispensation for affaldsindsamling i gågader

22/6716

Indstilling

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

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at:

1. fastholde den nuværende vægtgrænse på 6 tons for kørsel i gågaden.
2. vægtgrænsen på 6 tons også skal gælde andre renovatører som afhenter erhvervsaffald.

Sagsfremstilling

Sagen om dispensation for kørsel med køretøjer over 6 tons i gågaden har sidst være behandlet på Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets møde den 2. juni 2022. Her besluttede udvalget at udsætte sagen med henblik på, at Hillerød Forsyning redegør for, hvad der skal til for at holde fast i kørsel med 6 tons bilerne. Udvalget bad desuden forvaltningen om, at øvrig tung trafik i gågaden indgår i kommende sag om nyt regulativ for gågaden.

Hillerød Forsyning har den 24. marts 2023 fremsendt redegørelse, som er vedlagt sagen som bilag. Af redegørelsen fremgår det, at det fortsat vil være muligt at opretholde afhentning med 6 tons biler, også efter at der skal kildesorteres. Hillerød Forsyning gør i den forbindelse opmærksom på, at det vil kræve indkøb af ny 6 tons et-kammerbil, da den nuværende bil snart er udtjent. Ny mikrobil forventes at ville koste ca. 1.4 mio. kr.

Siden sagen har været behandlet på møde den 2. juni 2022, er gågaden blevet spærret for kørende trafik i forbindelse med anlægsarbejderne i Slotsgade. I den forbindelse har forvaltningen høstet erfaringer med alternativ afhentning af renovation (og anden kørsel i gågaden), som giver anledning til at justere i den oprindelige sagsfremstilling. Nærværende dagsordenspunkt erstatter derfor tidligere fremsatte sag om samme emne. Dagsordenspunkt, inkl. dispensationsansøgning, fra møde den 2. juni 2022 er vedlagt sagen som bilag.

Resume af tidligere sag (baggrund for dispensationsansøgningen)

Hillerød Forsyning afhenter pt. restaffald fra samtlige private boliger i midtbyen samt usorteret affald fra nogle erhverv. Der afhentes pt. også madaffald hos enkelte private boliger. Affaldet afhentes i en lille bil, der kun kan indsamle en affaldsmængde svarende til en maksimalvægt på bilen på 6 tons. Herefter kører bilen til Frederikssund og læsser af. Siden sagen sidst har været behandlet er Fælles Affalds Indsamling A/S, som tidligere har varetaget affaldsafhentningen, nedlagt og Hillerød Forsyning har hjemtaget opgaven med affaldsindsamling.

Tidsfristen for, at private boliger i Hillerød Kommune skal sortere i 10 affaldsfraktioner var den 31. december 2022. For at Hillerød Forsyning effektivt kan drifte 10 indsamlingsordninger, samt storskraldsafhentning i midtbyen, kræver det, at alle 10 affaldsfraktioner samt storskrald kan afhentes på de allerede eksisterende indsamlingsruter, som køres med standard renovationsbiler.

I forbindelse med at der skal implementeres yderligere to affaldsindsamlingsordninger i Hillerød Kommune, udskifter Hillerød Forsyning den kommende årrække de nuværende 1-kammer renovationsbiler med 2-kammerbiler på hhv. 16 tons, 18 tons og 26 tons.

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

Hillerød Forsyning søger, jf. bilag, om at måtte køre med hhv. 16 tons biler samt én 18 tons bil i midtbyen.

Erfaring med spærring af gågaden i forbindelse med anlægsarbejderne

Siden sagen sidst er behandlet, er anlægsarbejderne i forbindelse med separatkloakeringen og fornyelsen i gågaden igangsat. Disse arbejder har nødvendiggjort en spærring af Slotgade for al kørende trafik i hele anlægsperioden, primært på grund af krav fra Frederiksborg Brand & Redning. Gågaden er spærret for kørende trafik frem til december 2023. I den forbindelse er der etableret en interimsvej på søsiden for at kunne opretholde kørende adgang til ejendommene med lige husnumre. Interimsvejen kan således håndtere al kørende trafik, som normalt afvikles i gågaden, og den benyttes både i forbindelse med vareleverancer, affalds afhentning samt som vejadgang til private parkeringspladser. Interimsvejen har i lighed med gågaden fastlagt en vægtgrænse for kørsel med maksimalt 6 tons. Denne vægtgrænse er meddelt Hillerød Forsyning såvel som de private aktører, som henter erhvervsaffald.

For ejendomme med ulige husnumre bliver affald hentet via baggårdene, som kan tilgås via Frederiksgade / Frederiks Torv eller via Markedsstræde. Adgang til private parkeringspladser samt vareleverancer sker ligeledes herfra.

Spærringen af gågaden blev iværksat den 4. april 2023, og i den periode har det været muligt at afprøve, hvorledes afhentning af affald kan afvikles med en vægtbegrænsning på 6 tons. Det er forvaltningens vurdering, at affalds afhentningen fungerer godt, både hvad angår afhentning fra Hillerød Forsyning samt fra de forskellige private aktører, som i dag står for afhentning af erhvervsaffald. Flere af disse firmaer, hvoraf ikke alle hidtil har overholdt kommunes vægtgrænse på 6 tons, har nu omlagt deres procedurer for tømning og klarer således nu afhentningen med hjælp af eksempelvis liftbil, som ombytter containere.

Den nye belægning i Slotsgade

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

Det er således forvaltningens tekniske vurdering, at den nye belægning vil kunne holde til kørsel med 18 tons lastbiler i gågadens kørezone, såfremt disse alene kører ret igennem gågaden og ikke drejer og svinger ind i portene. Forvaltningen gør dog opmærksom på, at renovationsbilerne ofte trækker ind til siden i gaden når de standser, hvilket betyder at belægningen vil blive vredet og der derfor vil blive kørt på arealer uden for færdselszonen.

På baggrund af forvaltningens erfaringer fra perioden med interimsvejen samt Hillerød Forsynings fremsendte redegørelse er det samlet set forvaltningens anbefaling, at den nuværende vægtgrænse på 6 tons bør fastholdes. Dette begrundes i et ønske om at understøtte de nye tiltag, som gågadefornyelsen lægger op til med øget beplantning og opholdsmuligheder samt et ønske om at friholde den nyrenoverede gågadebelægning for unødigt tung kørsel som, alt andet lige, vil belaste belægning og skaber unødigt uro i gågaden.

Forvaltningen peger i den forbindelse på, at man derudover kan opstille hæve-sænkepullerter ved de fire indkørsler til gågaden og derved reducere og kontrollere ulovlig kørsel betragteligt. Et forslag herom er fremsat til budgetforhandling af forvaltningen på baggrund af drøftelser i projektgruppen.

Retsgrundlag

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

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 06-06-2023

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Afbud: Nikolaj Frederiksen (C), Jørgen Suhr (B)

Stedfortræder: Peter Ingemann Bentsen (C), Christina Thorholm (B)

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 8.

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget bemærker at imødekommelse af budgetforslag vedr. pullerter vil medvirke til håndhævelse af vægtgrænsen. Ifald at der ikke bliver afsat budget til pullerter i budget 2024 vil forvaltningen fremlægge sag om hvordan vægtgrænsen i højere grad kan håndhæves.

Bilag

Dagsordenspunkt ABT-udvalgsmøde 2. juni 2022

Dispensation til kørsel med tungere køretøjer i Midtbyen

Redegørelse fra Hillerød Forsyning

Punkt 12: Helhedsplan for Torvet - statusorientering

18/1912

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan, og Trafikudvalget tager statusorienteringen om helhedsplan for Torvet til efterretning.

Sagsfremstilling

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget har bedt om en statusorientering for helhedsplanen for Torvet, som kort redegør for historikken, tankerne bag den vedtagne helhedsplan, samt hvorledes helhedsplanen harmonerer med den igangværende fornyelse af Slotsgade og eventuelt kommende fornyelse af Helsingørsgade.

Sagen om Torvet har været behandlet i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget flere gange, nedenfor er oplistet sagens overordnede historik.

- I juni 2018 godkendte byrådet den helhedsplan for Torvet, som efterfølgende har dannet baggrund for en omfattende borgerinvolveringsproces. Borgerinvolveringsprocessen blev afsluttet i april 2019. Afrapportering fra borgerinvolveringsprocessen er vedlagt sagen som bilag.
- Med henblik på at ansøge om fondsmidler blev helhedsplanen efterfølgende yderligere detaljeret til dispositionsforslagsniveau med et tilhørende anlægsoverslag. Dispositionsforslag er vedlagt sagen som bilag.
- I juni 2020 godkendte Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at det udarbejdede dispositionsforslag kunne danne afsæt for fundraising.
- Arbejdet med fundraising blev indstillet, idet der ikke blev afsat midler til delvis egenfinansiering på budget 2021-2024.

På mødet vil forvaltningen uddybe ovenstående og præsentere udvalget for en samlet status for Torvet, herunder hvordan helhedsplanen harmonerer med fornyelsen af gågaden og Hillerød Forsynings planer for separatkloakering.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 11.

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Udvalget beder om at forvaltningen fremlægger sag, når der er klarhed over Hillerød Forsynings projekt for Torvet, med projekt ift. optimering af Torvet, når Torvet alligevel skal graves op ifm. separatkloakeringsprojektet.

Bilag

Afrapportering fra borgerproces

Disp. forslag_Situationsplan 1-500

Punkt 13: Fremkommelighed og mobilitet 2030 - proces for trafikall helhedsplan

20/1369

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender forvaltningens plan for, hvordan kommunen frem mod 2030 skal håndtere trafikvæksten som følge af kommunens udvikling med mange nye boliger og arbejdspladser. Det omfatter at:

1. foretage supplerende og nye analytiske greb på trafikken, så prioritering i eksekveringen af - og tidsplan for – fremtidige tiltag i Hillerød by ikke ses isoleret, men i en sammenhæng, så trafikale konsekvenser og effekter analyseres og løses i en helhed
2. udvide den planlagte analyse af rundkørslen ved Roskildevej/Milnersvej/Peder Oxes Allé, så en eventuel udvidelse her ses i forhold til det samlede netværk med fokus på trafikafviklingen i den øvrige by med Milnersvej-Sdr. Jernbanevej og Roskildevej-Herredsvejen som ankerpunkter
3. fortsætte forvaltningens arbejde for, at Novo Nordisk kan få myndighedstilladelse til en sydlig adgangsvej fra deres site til statsvejnettet (Roskildevej) mellem Hillerød motorvejen og Overdrevsvejen, herunder undersøge perspektiverne og de trafikale effekter i at få forbundet denne adgangsvej til Peder Oxes Allé via en ny vej igennem Novo Nordisks site
4. godkende, at kommunen disponerer 2,75 mio. kr. af de frigivne midler på anlægskonto Fremkommelighed og mobilitet XA-0000022345 til 200 meters køresporsudvidelse på Peder Oxes Alle med henblik på at udvide Peder Oxes Allé til fire spor frem mod 2030, idet dette ligger uden for udbygningsaftalen med Fujifilm om at ombygge rundkørsel ved Jernaldervejen/Brennum Park til signalreguleret kryds
5. fortsætte forvaltningens igangværende dialog med de større virksomheder om deres ønsker til udvidelser og analyser af, hvad det får af afledte trafikale konsekvenser.

Sagsfremstilling

Trafikken er steget kraftigt de seneste år, og som bilist i myldretiden skal man ofte væbne sig med tålmodighed for at komme frem på vejnettet. I tidligere planer er derfor indgået tiltag for at forbedre fremkommeligheden, så biler og busser kan komme hurtigere frem, men også indsætter rettet mod at få flere op på cyklen og flere i den kollektive trafik. Med seneste prognose for trafikken i årene frem mod 2030 må forvaltningen dog konstatere, at vi nu ikke kun ser ind i at få trafikken hurtigere frem, men overhovedet at sørge for, at biler og busser kan komme frem. Få kommuner oplever en så stor by- og erhvervsvækst som Hillerød, og det medfører sammen med et stigende bilejerskab og hyppigere tilvalg af bil som befordringsmiddel bl.a. som følge af Covid-19, at vi frem mod 2030 kommer til at se betydelig mere trafik og trængsel på vejnettet i og omkring Hillerød By.

Det fodrer at se på de trafikale forhold mere detaljeret og mere sammenhængende. Derfor har kommunen investeret i en ny robust trafikmodel i 2020-2023, som indikerer væsentlige trafikale udfordringer i prognoseåret (2030). Den viser også forhold, som den hidtidige trafikmodel fra 2013 – der blev udarbejdet, da Favrholm-bydelen skulle planlægges – ikke kunne pege på. Udviklingen er ligeledes accelereret, særligt de seneste fem år med flere og betydelige planændringer med vækst i bolig- og erhvervsbyggeri, og med prognoser der peger på, at udviklingen i boliger og erhverv kan fortsætte.

Udgangspunktet for den ny viden er kommunens trafikmodel, men også en trafikall analyse, Novo Nordisk har fået lavet i forbindelse med sine udvidelsesplaner. Her har man brugt data fra trafikmodellen i en såkaldt mikrosimulering, der viser, hvor der i 2030 bliver problemer med at få afviklet trafikken. Her viser det sig, at særligt den sydvestlige del af Hillerød med Favrholm-bydelen og det kommende hospital kommer til at give trafikale problemer, og vurderingen er, at infrastrukturen i og omkring Hillerød by ikke er gearet til så stor en vækst, som kommunen oplever.

Forvaltningen peger på, at man skal træde varsomt med at udbygge enkelte lokaliteter med meget store anlæg og investeringer til følge uden at have øje for det samlede netværk (vejnettet). For ændrer man infrastrukturen et sted, får det betydning for resten af netværket, og det kan resultere i, at man får foretaget den forkerte investering, hvis man udbygger isoleret uden at kende de eksakte effekter i hele netværket.

Eksempelvis kan nævnes rundkørslen ved Roskildevej/Milnersvej/Peder Oxes Allé med forslag om at ombygge rundkørslen til signalreguleret kryds. Kapaciteten kan rigtigt nok isoleret hæves her ved at ombygge rundkørslen, men rundkørslen fungerer faktisk som fornuftig passiv dosering i dag, der bidrager til, at vi ikke får tilført mere trafik på Milnersvej og Roskildevej-Herredsvejen, end der kan afvikles. Derfor er det forvaltningens anbefaling, at der er behov for at foretage en mere grundig analyse, før en eventuel beslutning om at ombygge rundkørslen besluttet. For kommunen risikerer blot at flytte trængselsproblemerne længere ind mod byen, så rejsetiden for bilister, der skal mod bymidten, forbliver den samme.

Til gengæld peger analyserne på vigtigheden af at maksimere kapaciteten på Peder Oxes Allé, da man her kan lede trafikken fra de store virksomheder og resten af byen hurtigt ud på det overordnede statslige vejnet, så vi derigennem friholder og begrænser effekterne for mertrafik – og behov for finansiering – på de kommunale veje mest muligt. Således kan vi bl.a. håndtere den beregnede 90% stigning i trafikken i 2030 på Peder Oxes Allé ved at udvide helt eller delvist til fire spor og ombygge rundkørslen ved Trollemunde Allé og det vigepligtsregulerede kryds ved Unord/Novo Nordisk til signalregulering. Argumentet er at se Peder Oxes Allé som en ”trafikmaskine”, som også har den fordel at vejen ligger op ad erhverv og ikke boliger i modsætning til eksempelvis Roskildevej (Amtmandsvang og på sigt Generationernes kvarter). Og der er et godt udgangspunkt at bygge videre på, for Vejdirektoratet og FujiFilm er allerede i gang med at projektere nye kryds ved hhv. Hillerød Syd-rampen/Egespurs Allé og Jernaldervejen/Brennum Park, hvortil forvaltningen har stillet krav om fire spor mellem de kommende signalregulerede kryds.

I forbindelse med Novo Nordisk udvidelsesplaner har de stillet forslag til Vejdirektoratet om at etablere en permanent sydlig ind- og udkørsel fra deres site til Roskildevej mellem rampekrydset Hillerød Øst og krydset Roskildevej/Overdrevsvejen/Lyngvej. Det kræver Vejdirektoratets tilladelse, og det er endnu ikke afklaret, om det kan realiseres, da Vejdirektoratet kræver, at det bliver eftervist, at det ikke påvirker kapaciteten og trafiksikkerheden på statens vej negativt. Det arbejde pågår. Forvaltningen har stillet forslag om at undersøge perspektiver i at få en sydlig ind- og udkørsel ført helt igennem Novo Nordisks site til Peder Oxes Allé. Det er ikke sikkert, at det regulatorisk kan lade sig gøre pga. Novo Nordisks udvidelsesplaner, men i første omgang handler det om at få undersøgt, hvilken effekt det vil give for fremkommeligheden i og omkring Hillerød by.

Der er i dag meddelt anlægsbevilling på anlægskonto Fremkommelighed og mobilitet XA-0000022345 på ca. 22 mio. kr., hvoraf der er brugt midler for ca. 10 mio. kr., planlagt opgaver for ca. 7,4 mio. kr., mens ca. 4,6 mio. kr. endnu ikke er disponeret.

Set i lyset af den ny viden kan det blive aktuelt at omprioritere eksisterende frigivne midler, men det er endnu for tidligt at sige. I juni 2022 besluttede byrådet at meddele anlægsbevilling med henblik på at igangsætte detailprojektering af projekterne: højresvingsbane på Skansevej ved Tikanten (1,4 mio. kr.); højresvingsbane på Carlsbergvej ved Københavnsvej (2,1 mio. kr.); cykellandeveje (1,5 mio. kr.) og forbedring af forholdene for bløde trafikanter ved Hammersholtvej/Carlsbergvej (2,1 mio. kr.) samt anslået 0,3 mio. kr. til analyse og dispositionsforslag for en ombygning af rundkørslen ved Roskildevej/ Milnersvej/Peder Oxes Allé. Projekterne er pga. manglende personaleressourcer ikke igangsat, jf. udvalgssagen i april 'Status for anlægs- og projektopgaver 1. kvartal 2023'.

Forvaltningen vender tilbage med nærmere information, såfremt det kommende analysearbejde viser, at det bliver relevant at disponere anderledes. Men allerede nu anbefaler forvaltningen, at man ser mere detaljeret på rundkørslen ved Roskildevej/Milnersvej/Peder Oxes Allé ift. til en nærmere vurdering af, hvilken løsning man på sigt bør pege på her i forhold til effekterne i den øvrige by med fokus på trafikafviklingen af Milnersvej-Sdr. Jernbanevej og Roskildevej-Herredsvejen. Samtidig bemærker forvaltningen perspektiverne i at få fire spor på Peder Oxes Allé og ønsket om, at FujiFilm projekterer krydset ved Jernaldervejen/Brennum med fire spor frem mod Vejdirektoratets nye rampekryds ved Hillerød Syd/Egespurs Allé. Heri ligger der dog en uafklaret problematik, og det er, at der mangler finansiering for et kørespor på ca. 200 m, som ligger uden for den udbygningsaftale, FujiFilm har med kommunen. Udgiften bliver her i størrelsesordenen 2,75 mio. kr. for køresporsudvidelsen inkl. projektering, tilpasning til eksisterende vej samt uforudsete udgifter, som forvaltningen peger på bliver finansieret af allerede frigivne midler, som endnu ikke er disponeret jf. overstående. Udgifter til yderligere trafikale analyser (helhedsplan), som ligger ud over de nuværende disponeret midler

til rundkørslen ved Roskildevej/Milnersvej/Peder Oxes Allé, udgør 0,2 mio. kr., som foreslås finansieret af de eksisterende driftsmidler. Heri skal nævnes, at alle transportformer såsom cykel, kollektiv trafik, kombinationsrejser mm. også vil indgå i den trafikale helhedsplan.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 12.

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget beder forvaltningen fremlægge sag med forslag til involvering af fx C4 og andre ift. fremkommelighed og mobilitet samt orientering om de nuværende muligheder for involvering.

Bilag

Kort_vejnavne

Punkt 14: Kørmnit - DSBs nye Delemobilitetsservice

23/7052

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget godkender, at DSB som et forsøg på et år fra medio juni 2023 til medio juni 2024 får tilladelse til at opstille op mod 75 cykler på Hillerød Station til lancering af deres nye delemobilitetsservice, Kørmnit.

Sagsfremstilling

Hillerød Kommune har modtaget en henvendelse fra DSB i forbindelse med deres nye delemobilitetsservice, Kørmnit, hvor virksomheder og deres medarbejdere mod betaling kan få cykler stillet til rådighed fra stationen til brug for den første eller sidste del af ruten til arbejdspladsen og tilbage igen.

Formålet med Kørmnit er at få flere rejsende med den kollektive transport ved at forbedre hele rejsen fra start- til slutdestination (et begreb der kaldes 'first mile' eller 'last-mile'). Undersøgelser viser, at hvis der er mere end 800 meter fra station til arbejdsplads, så vil folk have en tendens til at tage bilen eller overveje at købe en bil. Dette vil DSB gerne undgå med den nye service, hvor virksomheder, organisationer eller institutioner kan købe servicen om at benytte de opstillede cykler, så medarbejdere eller studerende kan tage en cykel fra station til virksomhed eller uddannelse. I første omgang er der tale om cykler, men DSBs vision for Kørmnit er, at kunne tilbyde flere forskellige transportmidler fra udvalgte stationer, som passer til oplandet omkring stationen.

Med Kørmnit får brugerne adgang til alle cykler hos delecyclordningsfirmaet Donkey Republics, som DSB har indgået et partnerskab med. Donkey Republic leverer cyklerne samt service til Kørmnit-løsningen. Donkey Republic sørger for det rette antal cykler, når DSB har sikret et aftalt antal brugere for at kunne åbne et nyt område. Når brugeren køber løsningen, bliver man medlem af Donkey Republics 'Daily Rider', hvor man får adgang til 120 min. cykling om dagen. Cyklerne tilgås via Donkey Republics app.

Ifølge DSB er der efterspørgsel på servicen omkring Hillerød Station fra ATP, Novo Nordisk og Regionsgården. Derudover er Hillerød et strategisk fokusområde for DSB grundet de mange pendlere og muligheder for fritidsrejsende. Cyklerne er ikke låst til specifikke brugere i en virksomhed (f.eks. ATP), og således kan alle borgere/pendlere bruge cyklerne hvis man er tilmeldt et abonnement hos Donkey Republic.

I forbindelse med Kørmnit har DSB været i dialog med Dansk Cykelturisme om at udvide perspektivet med delemobilitet, således at cyklerne også kan bruges efter arbejdstid om eftermiddagen og i weekenderne. Derfor er servicen også tiltænkt fritidsrejsende, som gerne vil tage til Hillerød for at nyde rekreative områder. Det sker i samarbejde med Dansk Cykelturisme og Visit Nordsjælland, hvor Hillerød Kommune allerede er aktiv i projektet Grøn Mobilitet.

Det kræver ingen finansiel støtte fra Hillerød Kommune til DSB at starte servicen med Kørmnit ud over hjælp med at finde plads omkring Hillerød Station og evt. på sigt Favrholm Station. Det vedrører at give adgang til stationsplads, skilte, cykelstativer (hvis ikke der bruges de eksisterende).

Selve forsøgsordningen på Hillerød Station

DSB foreslår at åbne permanent virksomhedsservice startende med ATP fra medio juni, som aktuelt har 30-50 medarbejdere, som efterspørger servicen. Derfor ønsker DSB at placere 25 cykler på østsiden af stationen ved Carlsbergvej. På vestsiden af stationen ved Ndr. Jernbanevej (busterminalen) ønsker DSB fra august at placere op mod 50 cykler til brug for medarbejdere hos Novo Nordisk og/eller FujiFilm, som DSB ligeledes er i dialog med.

Der er cykelservice inkluderet, som Donkey Republic står for. Så skulle en cykel være punkteret, så kan en bruger tage en anden ved stationen og rapportere cyklen i stykker i app'en og så kommer Donkey Republic og reparerer den.

Som bruger får man 120 minutters cykling stillet til rådighed pr. dag i virksomhedsordningen. Hvis man cykler mere end de to timer om dagen, så betaler man selv 10 kr./dag for de ekstra minutter. Men med de to timer, så er det muligt at tage en cykel om morgenen fra f.eks. København, tage toget til Hillerød og derfra en ny cykel til arbejdspladsen og hjem igen. Det er delemobilitet, så DSB kan servicere ca. 300 brugere med 75 cykler (en cykel pr. fire brugere) alt afhængigt af, hvor mange gange brugere tager på kontoret eller arbejder hjemmefra.

På sigt kan ordningen eventuelt udvides til Favrholm Station, så brugere også kan cykle til ATP og Regionsgården via den kommende statslige cykelsti mellem Favrholm Station og Københavnsvej, som Vejdirektoratet efter planen begynder at anlægge til oktober. Det åbner også muligheden for mere attraktive cykelruter til Novo Nordisk via Favrholm.

Forvaltningen synes, at ideen med delecyckelordningen er god, og Kørmitt kan bidrage til at fremme aktiv transport, reducere trængsel og begrænse klimaaftrykket fra transporten.

DSB har allerede Kørmitt på Malmparken Station, Ballerup Station og Glostrup Station.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 9.

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget glæder sig over de to forslag og bemærker at der skal være pladser nok til almindelig cykelparkering.

Udvalget bemærker, at det er forvaltningens vurdering, at der er plads nok til de to forslag. Udvalget beder om at forvaltningen fremmod evalueringen vurderer, om der er behov for ekstra cykelparkering.

Bilag

Kørmitt af DSB - præsentation

Punkt 15: Solcelleparker - lokalplan og kommuneplan - proces

23/6947

Indstilling

Direktionen indstiller til Natur, Miljø og Klimaudvalget at:

1. udtale sig om, hvorvidt der skal igangsættes en planlægningsproces for solcelleparker som beskrevet som procesforslag 1 i denne sagsfremstilling
2. udtale sig om, hvorvidt lokalplanprocesserne for lokalplan 481, 482 og 483 for to solcelleparker og et Power-to-X anlæg skal sættes på pause indtil der er vedtaget retningslinjer i kommuneplanen.

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

1. at igangsætte en planlægningsproces for solcelleparker som beskrevet som procesforslag 1 i denne sagsfremstilling
2. at beslutte, at lokalplanprocesserne for lokalplan 481, 482 og 483 for to solcelleparker og et Power-to-X anlæg sættes på pause indtil der er vedtaget retningslinjer i kommuneplanen.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget besluttede den 22. marts 2023 at igangsætte lokalplan 481, 482 og 483 for to solcelleparker og et Power-to-X-anlæg. Den 27. april 2023 blev der afholdt et borgermøde om startredegørelsen. Byrådet og økonomiudvalget besluttede ved behandling af strategi for fysisk planlægning henholdsvis den 31. maj og 24. maj, at tilslutte sig Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets beslutning fra den 11. maj 2023 om, at den aktuelle lokalplananmodning om solcelleparker ved Gørlose og ved Nørre Herlev afventer etableringen af principper for anlæggelse og placering af vedvarende energianlæg i forslaget til kommuneplan, og at forvaltningen fremlægger en sag om proces for dette til udvalgenes møde i juni.

På borgermødet torsdag den 27. april præsenterede European Energy et projekt med to solcelleparker og et Power-to-X anlæg for de over 200 fremmødte borgere, og forvaltningen fortalte om processen. På borgermødet bemærkede flere borgere, at Hillerød Kommune bør vente med at behandle ansøgningen fra European Energy, til kommunen har udarbejdet en plan, der fx tager stilling til hvor solcelleparker kan placeres og hvilke kriterier byrådet mener skal gælde for placeringer.

Forvaltningen anbefaler, at der gennemføres en planlægningsproces, der har som hovedformål at fastlægge retningslinjer for placering af solcelleparker og udpege de mest egnede områder til solceller. I processen vil der blive lagt vægt på først at diskutere kriterierne for at opstille solcelleanlæg og at der dernæst på baggrund af kriterierne peges områder, hvor der kan placeres solceller.

Forvaltningen har skitseret to mulige procesforslag, som er vist på tidslinjerne i sagens bilag 1, og som gennemgås herunder. Forvaltningen anbefaler procesforslag 1.

Procesforslag 1

Procesforslag 1, som forvaltningen anbefaler, følger kommuneplanprocessen, dog med det forbehold, at byrådet skal behandle retningslinjer for solceller tidligere end det øvrige indhold af kommuneplan 2025. Dette anbefales af hensyn til den presserende opgave i at finde egnede arealer til solceller. Da vedtagelsen af retningslinjerne for solceller, herunder udpegning af konkrete områder, vil ske før vedtagelse af kommuneplan 2025, vil der formelt set være tale om et tillæg til kommuneplan 2021.

Først indkaldes forslag og idéer til både hvilke kriterier der skal lægges til grund for placeringen af solcelleparker, retningslinjer for solcelleparkens udformning og endeligt konkrete forslag til placering af områder til solceller. Dette sker i forbindelse med den generelle indkaldelse af forslag og idéer til ændringer af kommuneplanen. Områderne ved Gørlose og Nørre-Herlev foreslået af European Energy vil her indgå på lige fod med andre områder. I samme periode afholdes en workshop om kriterierne.

Når forslag og idéer er indhentet, forelægges et forslag til kommuneplantillæg med konkrete forslag til retningslinjer og udpegninger af solcelleområder til byrådets behandling i februar 2024. Forslaget sendes i offentlig høring i marts-april 2024. I høringsperioden får borgere mv. mulighed for at sende høringssvar og der holdes et borgermøde om kommuneplantillægget, hvor det bl.a. præsenteres hvordan der er arbejdet med kriterier, og hvordan det har ført til et forslag til udpegnings af konkrete områder til solceller. Når høringsperioden er ovre, vil kommuneplanen kunne vedtages endeligt i august 2024. Herefter kan der opstartes lokalplanprocesser for de områder, som i kommuneplantillægget udpeges til solceller og efter de retningslinjer for udformningen som kommuneplantillægget fastlægger.

Procesforslag 2

Forvaltningen bemærker, at procesforslag 1 er udarbejdet med henblik på øget inddragelse og offentlig debat om retningslinjer, kriterier og udpegninger, men at der også er tale om en hastig proces. Hvis økonomiudvalget ønsker flere politiske drøftelser og yderligere inddragelse af borgerne, kan økonomiudvalget beslutte at vælge procesforslag 2, som følger kommuneplanprocessen mere direkte. Her udarbejdes et udkast til retningslinjer og udpegninger før det egentlige forslag. Det vil betyde, at der opnås endnu en høringsfase og politisk behandling, men vil forlænge processen med yderligere 6 måneder, således at retningslinjer vedtages som en del af kommuneplanen i februar 2025. Procesforslaget er derudover identisk med procesforslag 1.

Retsgrundlag

Lov om planlægning.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 06-06-2023

Udvalget bemærker, at solcelleparker har stor betydning for klimaplanens ambition om produktion af grøn strøm.

Udvalget bakker op om en planlægningsproces for solcelleparker som beskrevet i procesforslag 1 i denne sagsfremstilling og at lokalplanprocesserne for lokalplan 481, 482 og 483 for to solcelleparker og et Power-to-X anlæg sættes på pause indtil der er vedtaget retningslinjer i kommuneplanen.

B og C tog forbehold for planlægningsprocessen for solcelleparker som beskrevet i procesforslag 1.

Afbud: Nikolaj Frederiksen (C), Jørgen Suhr (B)

Stedfortræder: Peter Ingemann Bentsen (C), Christina Thorholm (B)

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 16.

Udvalget besluttede, at planlægningsproces for solcelleparker som beskrevet i procesforslag 1 i denne sagsfremstilling og at lokalplanprocesserne for lokalplan 481, 482 og 483 for to solcelleparker og et Power-to-X anlæg sættes på pause indtil der er vedtaget retningslinjer i kommuneplanen.

C tog forbehold for planlægningsprocessen for solcelleparker som beskrevet i procesforslag 1.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

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

Fraværende: Dan Riise (V)

Bilag

Procesforslag

Fraværende Dan Riise

Punkt 16: Lokalplan 479 for Tikanten og kommuneplantillæg nr. 8 - forslag

22/15528

Indstilling

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

1. forslag til lokalplan 479 for Tikanten godkendes og fremlægges i offentlig høring i otte uger
2. forslag til tillæg nr. 8 til Kommuneplan 2021 godkendes og fremlægges i offentlig høring i otte uger
3. godkende miljøscreeningsafgørelse om at lokalplan og kommuneplantillæg ikke skal miljøvurderes.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget besluttede den 24. august 2022 at igangsætte udarbejdelsen af en lokalplan for området på det sydlige hjørne i krydset mellem Helsingørsgade og Københavnsvej, kaldet Tikanten.

Lokalplanen er udarbejdet mhb. på at muliggøre en etageboligbebyggelse med i alt 48 boliger af varierende størrelse fra 75-110 m². Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af en ansøgning fra bygherre, Athena Partners, med ønsket om at opføre et bæredygtigt bofællesskab.

Arealet, der udgør lokalplanområdet, er i dag sammensat af adresserne Københavnsvej 2 og 4D samt Helsingørsgade 56-58 og 60. Grunden består i dag af en usammenhængende bebyggelse i én etage med grå facader, som anvendes til erhvervslejeformål, samt en bar parkeringsplads uden begrønning. Mod syd på Helsingørsgade 56-58 ligger en villa i tegl fra 1925 opført i "Bedre Byggeskik" og med nyklassicistiske træk. Projektet forudsætter en nedrivning af Helsingørsgade 56-58, der er SAVE-registreret som niveau 4. Forvaltningen vurderer, at en nedrivning af villaen kan tillades, da bevaringsværdien ikke kan opveje de fordele, som et veldisponeret byggeri kan tilføre området og byen.

Projektet er en hjørnebebyggelse i 2 og 3 etager med udnyttet tagetage således, at bygningen er højest mod hjørnet og trapper en etage ned mod det omkringliggende villakvarter. På den måde markeres hjørnet og det byrum, der fungerer som porten fra Batzkes Bakke ind til bymidten. Bygningen er trukket en smule tilbage fra de to veje for at gøre plads til en stedsegrøn hæk og initiativet om allégendannelse i forlængelse af Batzkes bakke. Projektet er således ikke til hinder for eventuel fremtidig etablering af træer i forbindelse med allégendannelse. På sydsiden af bygningen, oven på bebyggelsens parkeringskælder, etableres et fælles, bilfrit og grønt gårdrum, hvorfra alle boligerne tilgås via fælles og begrønnede altangange. Gårdrummet er hævet over terræn, nogle steder op til 2,2 m pga. hældningen i det omkringliggende terræn og der skabes adgang via trappe og ramper. Projektets intentioner er at skabe referencer til Allégården i arkitekturens skala, form og materiale, men i et nutidigt arkitektonisk formsprog. Sammen med Allégården har projektet potentialet til at danne et portmotiv for bykernen. Ved opførelse af projektet vil området ændre karakter og den arkitektoniske værdi højnes da projektet forholder sig til arkitekturpolitikken.

Der er sadeltag i rødt tegl og facaderne er pudsede i én af de varme jordfarver, der er angivet i lokalplanens farvepalette. Facadekompositionen refererer til Allégården, imens farverne refererer til områdets teglvillaer og den grønne slotspark.

Den 12. oktober 2022 blev der holdt borgermøde med udgangspunkt i startredegårelsen. Herunder er et kort sammendrag af, hvordan de vigtigste pointer er håndteret i planlægningsfasen.

- Der blev udtrykt utilfredshed med bebyggelsens højde og bebyggelsesprocenten. Der er sidenhen arbejdet med arkitektoniske greb, i form af farver, detaljer og beplantning, for at få bebyggelsen til at fremstå enkel og integreret i nærområdets arkitektur således den visuelt fylder mindre. Bebyggelsesprocenten er 142 og kræver et kommuneplantillæg. Den er steget fra 126 siden startredegårelsen selvom projektets omfang ikke har ændret sig.

Dette skyldes en fejl i bygherres udregning af etagearealet. Projektets omfang er fastholdt på baggrund af en tidligere beslutning af Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, den 12. august 2020, hvor et tidligere projektforslag til Tikanten på 4 etager med en bebyggelsesprocent på 163 blev behandlet. Det blev dengang besluttet, at "Udvalget tilslutter sig arkitekturrådets anbefalinger. Enkelte steder kan projektet gå over kommuneplanens rammer, hvis der tilføres særlige arkitektoniske kvaliteter."

Forvaltningen vurderer desuden, at et nyt hjørnebyggeri og markeringen af byrummet som ankomst fra Batzkes Bakke mod bymidten opvejer en højere bebyggelsesprocent. Bebyggelsens placering er desuden justeret og rykket længere væk fra Møllevang. Dette bevirker at kravene for udendørs opholdsareal og p-normen kan overholdes trods den forøgede bebyggelsesprocent. Derudover skabes en større afstand til bebyggelsen på Møllevang og et større hensyn til nabobebyggelsen f.eks. ved at mindske indbliksgener. Ved at bebyggelsen er rykket nærmere Københavnsvej tilpasses projektet de andre facader langs Københavnsvej. Bebyggelsen holdes stadig længere tilbage fra Københavnsvej end sin nabo, Københavnsvej 6, og med god afstand fra fortov så der skabes en afstand og kantzone med hækbeplantning.

- Der blev efterspurgt en gentænkning af svalegangene, fordi der er bekymring for genskin, indbliksgener samt patinering af glasværnet. Igennem planlægningen er der derfor indarbejdet en anden type værn af malet metal, alle i én og samme farve, hvid eller grøn, og med metalbalustre frem for glas. Derudover er der planlagt for beplantning, som mindsker indbliksgener for både naboer og kommende beboere. Der plantes en række træer langs skel mod nabo og langs Møllevang. Derudover begrønnes altaner og altangange med klatreplanter.
- Der blev sagt at byggeriet ikke passer ind i områdets helhed. Der er sidenhen blevet arbejdet yderligere med bebyggelsens facader således at de i højere grad refererer til området. Det er særligt farver, værn og komposition, der henter inspiration fra og afspejler området. Det er Allégården, der især refereres til i bygningens dimensioner, facadekomposition og udtryk, hvilket er for at understøtte det port-motiv som de to bygninger tilsammen udgør. Når de to bygninger spejler hinanden i både udtryk og dimensioner skabes en harmoni, i det byrum der udgør porten til byen, fordi begge hjørner i krydset markeres med samme vægt.
- Der blev spurgt til mulighederne for en række forskellige trafikale ændringer i området i forbindelse med projektet, blandt andet en underjordisk cykelsti, en højresvingbane fra Helsingørsgade til Københavnsvej, en forlængelse af Holmegårdsvej og flere parkeringspladser. Alle forslagene og deres relevans i forhold til projektet er sidenhen overvejet i forbindelse med planlægningen. Der etableres en venstresvingbane på Københavnsvej, før krydset med Helsingørsgade, som sikrer at trafikken, der drejer ned i parkeringskælderen ikke blokerer for trafik kørende mod krydset Københavnsvej/Helsingørsgade. Der etableres 39 parkeringspladser i overensstemmelse med kommuneplanens krav om 1 plads pr. 100 m² boligareal.

I forbindelse med startredegårelsen gav arkitekturrådet den 8. juni 2022 sin vurdering og udtalelse om projektet. Herunder er de vigtigste pointer og hvordan de efterfølgende er arbejdet med.

- Arkitekturrådet vurderede at det med den overordnede disponering, højde og fodaftryk lykkes at danne et tiltrængt portmotiv, der byder den besøgende velkommen fra nord.
- Arkitekturrådet savnede et større slægtskab med Allégården og anbefalede at især de franske altaner bearbejdes, så der skabes større slægtskab. Der er sidenhen planlagt for en anden type værn og andre farver i facaden, som i højere grad refererer til Allégården men på en nutidig måde. Der er udarbejdet en farvepalette af varme jordfarver for facadens puds og en farvepalette af grøn og hvid for facadens værn.
- Arkitekturrådet anbefalede en større begrønning af altangange og gårdrum samt en mere dæmpet programmering af gårdrummet, dvs. færre planlagte funktioner, så der skabes mulighed for spontane fællesskaber. Dette er der indarbejdet i lokalplanen.

Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med kommuneplanens rammer, hvad angår etageantal og bebyggelsesprocent. Der er derfor udarbejdet et forslag til et tillæg til Kommuneplan 2021-2033. Dette er gjort, for at hæve bebyggelsesprocenten fra 85 til 142 og for at hæve det maksimale etageantal fra 2,5 til 3,5. Der ændres ikke ved de øvrige rammebestemmelser.

Miljøvurdering

Forvaltningen har foretaget en screening af lokalplanen og kommuneplantillægget, og vurderer at planerne ikke kan få væsentlig indflydelse på miljøet og at der ikke skal udarbejdes en miljøvurdering.

Høring

Lokalplanforslaget, samt kommuneplantillægget, fremlægges efter vedtagelsen i offentlig høring i 8 uger med et borgermøde i høringsperioden.

Forslag til lokalplan og kommuneplantillæg kan med fordel ses digitalt ved at kopiere nedenstående links til browseren.

Lokalplan 479: <https://hillerod.viewer.dkplan.niras.dk/plan/8#/lokalplanid/376/9536>

Kommuneplantillæg 8: <https://hillerod.viewer.dkplan.niras.dk/plan/7#/12053>

En automatisk genereret pdf af lokalplanforslaget og forslaget til kommuneplantillæg er også vedhæftet som bilag.

Retsgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 17.

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

Lars Ole Skovgaard Larsen (Æ) stemte imod på grund af overskridelse af bebyggelsesprocenten.

Bilag

Kommuneplantillæg 8

Lokalplanforslag 479 for Tikanten

Punkt 17: Lokalplan 465 Favrhøj og Kommuneplantillæg 5 - endelig vedtagelse

21/11042

Indstilling

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

1. at forslag til lokalplan 465 og tillæg nr. 5 til kommuneplan 2021 vedtages endeligt, med de foreslåede ændringer
2. at offentliggøre den sammenfattende redegørelse af miljørapporten for forslag til lokalplan 465 og kommuneplantillæg 5
3. at hørings svarene besvares i henhold til høringsnotatet.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at endeligt vedtage lokalplan 465 Favrhøj.

Forslag til lokalplan 465 for Favrhøj, kommuneplantillæg 5 og miljørapport har været i offentlig høring fra den 6. december til den 31. januar 2023. Planforslagene har derudover været i fornyet offentlig høring, som følge af tekniske justeringer og yderligere vurderinger af indvirkningen på bilag IV-arter, fra den 27. marts til den 25. april 2023. Alle hørings svar fra begge høringsperioder er samlet i et høringsnotat, se bilag.

Der blev holdt borgermøde den 19. januar 2023. På mødet blev der bl.a. stillet forslag om at reducere højden på højhuset, sætte solpaneler på støjskærmen og sætte net op på støjskærmen, for at gøre den mere synlig for fugle. Derudover var der bl.a. bekymring for hvordan fuglelivet påvirkes af støjskærmen, og for støv i forbindelse med byggeriet.

Formålet med lokalplanen er at sikre det planlægningsmæssige grundlag for at udlægge området til boliger, der udnytter den stationsnære lokation ved at give mulighed for bebyggelse med en høj tæthed, som kan understøttes af kollektiv transport. Ligeledes skal planen sikre, at bebyggelsen kan opføres på en sådan måde at støjniveauet på indendørs og udendørs opholdsarealer overholder Miljøstyrelsens grænseværdier for støj. Derudover er formålet at sikre en funktionel og sikker afvikling af trafikken i området, og at regnvand kan indgå synligt og rekreativt.

Lokalplanforslagets indhold

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

Lokalplanen er udarbejdet på baggrund af projektet *Favrhøj*, udviklet af Byudviklingsselskabet Favrhølm A/S. Lokalplanområdet er på ca. 2,6 ha og afgrænses mod sydøst af Overdrevsvejen, mod nordvest af Salpetermosen og mod nordøst af jernbanen. Mod vest afgrænses området af Nyt Hospital Nordsjælland.

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

Høringssvar

Der er indkommet ti høringssvar, som er behandlet i høringsnotatet, og vedlagt som bilag.

På baggrund af de indkommende høringssvar foreslår forvaltningen nedenstående rettelser i lokalplanen:

I høringsperioden har forvaltningen været i dialog med Bolig- og Planstyrelsen, samt modtaget et høringssvar fra Vejdirektoratet ift. gavlenes funktion som støjafskærmning mod Overdrevsvejen. De finder ikke at lysåbninger er mulige i gavlene i henhold til gældende regler for støj. På den baggrund foreslår forvaltningen at fjerne kravet i §7.7 om at: *Gavle skal udformes med lysåbninger mod Overdrevsvejen. Lysåbninger i gavlene kan placeres samlet og sammenbundet over flere etager, så de fremstår som et større element placeret på gavlen.*

Heraf følger ændringer i redegørelsesteksten, så det nu fremgår at lysåbninger mod Overdrevsvejen ikke er et krav, men at lokalplanen ikke forhindrer det, hvis bygherres byggeansøgning kan redegøre for, at bebyggelsen kan opføres på en sådan måde, at støjniveauet på indendørs og udendørs opholdsarealer overholder Miljøstyrelsens grænseværdier for støj.

Lokalplanenes illustrationer af gavlene mod Overdrevsvejen er blevet udskiftet med versioner uden lysåbninger i støjvæggen.

I §5.2, Veje og vejudlæg, er et enkelt afsnit blevet præciseret til følgende: Ved projektering og anlæg af adgangsvejen a-b, skal det sikres, at de nødvendige foranstaltninger indarbejdes, så overløbsvand fra regnvandsbassin ved Overdrevsvejen frit kan strømme på tværs af vejen mod nord. Foranstaltningerne skal etableres på matrikel 1u.

I §5.4 Stier, slettes teksten "~~Stien E-F skal udmatrিকuleres selvstændig som offentlig sti~~", da det strider med en aftale om anlæg af offentlig sti over matr.nr. 1u Favrholt, Hillerød Jorder, som er indgået mellem Hillerød kommune og Byudviklingsselskabet Favrholt A/S. Derudover tilføjes det, at rabatten ind mod bygningerne kan udgøres af en del af bygningernes kantzone.

Derudover er der en mindre tilføjelse til stien i-j (grussti langs mosen) vedr. rabatten ind mod bygningerne, der nu kan udgøres af en del af bygningernes kantzoner, jf. §§ 8.9-8.13.

Forvaltningen foreslår, på baggrund af et høringssvar fra Byudviklingsselskabet Favrholt A/S, at lokalplanen giver mulighed for en indskudt etage øverst i bebyggelsen, da dette vil give mulighed for at udnytte de skrå tage bedre. Den maksimale højde for hele bebyggelsen fastholdes. Den maksimale højde på tårnhuset vil fx fortsat være 45 meter, men kan nu opføres i op til 15 etager.

I §6.5 tilføjes: *Bygninger i delområderne 1 og 2 kan opføres med en ekstra indskudt etage, øverst i bygningen, såfremt bygningen stadig kan overholde de maksimale højder i §6.6 Højder.*

For at sikre at den indskudte etage kun udnyttes til at give den øverste lejlighed en mindre ekstra etage, foreslår forvaltningen at præcisere §7.6 med følgende tilføjelse: *Opføres en indskudt etage, jf. §6.5, skal facaden for de to øverste etager syne af en.*

Det er forvaltningens vurdering, at der bør tilføjes en måde at fastsætte udgangspunktet for, hvor højden på de enkelte bygninger regnes fra. Forvaltningen foreslår derfor at følgende tilføjes i §6.6: *Den enkelte bygnings højde måles fra et niveauplan fastsat af bygningsmyndigheden.*

Der tilføjes følgende bestemmelse for at sikre, at padder ikke bevæger sig op på adgangsvejen: §8.20 Barriere. Mellem vejen a-b (adgangsvej), og mosen nord for vejen, skal der være en effektiv barriere for padder. Barrieren kan udformes som spuns i stål eller beton. Krav om træ jf. §8.19 Terrænregulering, kan fraviges i forbindelse med barrieren.

§10 rettes til: Der skal etableres afværgeforanstaltninger i form af støjafskærmning, som sikrer, at trafikstøj og støj fra jernbaner ikke overskrider Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

§12 vedr. Grundejerforeninger er taget ud, da der ikke kan stilles krav om grundejerforing i et område for primært etageboliger.

Der er tilføjet et afsnit om bebyggelsen set på afstand. Bygherre har udarbejdet en række visualiseringer, som der links til i planen.

I afsnittet om kriminalpræventiv planlægning er sidste afsnit blevet ændret til følgende: Det er ud fra dette princip, at lokalplanen ikke har bestemmelser der hindre, at gavle mod Overdrevsvejen kan opføres med vinduer. Vinduer ville kunne give visuel kontakt mellem beboerne i lejlighederne ud mod Overdrevsvejen og brugerne af togstationen.

Følgende tilføjes til afsnittet om Naturbeskyttelsesloven:

Lokalplanområdet grænser op til statsvejen Overdrevsvejen og kan i dag til dels karakteriseres som åbent land. Som følge heraf er området underlagt naturbeskyttelseslovens absolutte forbud mod opstilling af reklamer eller andre indretninger i reklame- eller propagandaøjemed, jf. naturbeskyttelseslovens § 21.

Vejdirektoratet fører i henhold til § 20, stk. 2 i "Bekendtgørelse om opsætning af skilte og andre indretninger i reklame- og propagandaøjemed i det åbne land" (BEK nr. 817 af 20. juni 2018) tilsyn med overholdelsen af bekendtgørelsen og af forbuddet i naturbeskyttelseslovens § 21, stk. 1 langs statsvejene. Ved realiseringen af lokalplanen og den igangværende udbygning af Favrholm, er det Hillerød Kommunes vurdering, at området ikke fremadrettet kan karakteriseres som åbent land.

Forvaltningen foreslår, at følgende tilføjes til afsnittet om forurening: Sydvest for planområdet ligger Hillerød Kraftvarmeværk. Miljøgodkendelsen udløber i december 2023, hvorefter værket skal overholde EU direktivet om industrielle emissioner, IED.

Derudover har forvaltningen foretaget mindre redaktionelle rettelser.

Forvaltningen foreslår nedenstående rettelse i kommuneplantillægget:

I afsnittet om Bilag IV-arter i redegørelsen til kommuneplantillægget er der foretaget en præcisering for at fremme forståelsen:

Hillerød Kommune vurderer, at kommuneplantillægget ikke medfører ødelæggelse eller beskadigelse af yngle- og rasteområder for bilag IV-arter. Dette skyldes, at kommuneplantillægget udelukkende muliggør anvendelse af delebiler for at reducere parkeringsnormen.

Der er registreret §3-beskyttet natur i området. Det drejer sig om søer/vandhuller og moseområder. Naturbeskyttelsen betyder, at der ikke må foretages ændringer i områdernes tilstand, som ændring af vådområdernes vandspejl, etablering af byggeri og anlæg eller lignende. Inden for området findes de strengt beskyttede arter jf. habitatdirektivets bilag IV; stor vandsalamander og spidssnudet frø. Beskyttelsen gælder såvel arterne som deres yngle- og rasteområder.

Forvaltningen foreslår nedenstående rettelse i miljørapporten:

Forvaltningen foreslår, at der på baggrund af høringssvarene tilføjes følgende i Miljørapporten under overskriften "Påvirkning af levesteder for spidssnudet frø og stor vandsalamander i driftsfasen og kompenserende foranstaltninger". (Tilføjjelsen er markeret med kursiv skrift herunder).

For at beskytte padden mod trafikdrab på adgangsvejen er der indarbejdet en bestemmelse (§ 8.20) i lokalplanen, der skal sikre en effektiv paddebarriere mellem mosen nord for adgangsvejen og adgangsvejen.

Herudover tilføjes den samme foranstaltning under overskriften ”Samlet kompenserende foranstaltninger for spidssnudet frø og stor vandsalamander” i miljørapporten. I dette afsnit beskrives, hvad de samlede kompenserende foranstaltninger, der foretages for at kompensere for den påvirkning projektet medfører på spidssnudet frø og stor vandsalamander, og der tilføjes følgende punkt:

- Sikring af en effektiv paddebarriere mellem mosen nord for adgangsvejen og adgangsvejen. Dette er sikret med bestemmelse 8.20 i lokalplanen.

Derudover har forvaltningen foretaget mindre redaktionelle rettelser.

På baggrund af de modtagne høringssvar anbefaler forvaltningen, at lokalplanen vedtages med de nævnte ændringer. Lokalplanen og kommuneplantillæg kan ses på nedenstående links, som kan kopieres til browseren. Planerne er også vedhæftet som bilag.

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

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

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 18.

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

Bilag

Lokalplan 465 Favrhøj

Kommuneplantillæg 5

Høringsnotat

Punkt 18: Prioritering af lokalplaner

23/638

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget at beslutte rækkefølgen af prioriteringslisten, herunder:

1. hvilken prioritet på listen Frederiksbro, friplejeboliger (nr. 1) skal have,
2. om der skal arbejdes videre med projekterne Herredsvejen 2 (nr. 12), Milnersvej 43 (nr. 13) og Foss, Slingerupsgade (nr. 14) og i givet fald om deres prioritering på listen,
3. hvilken prioritet på listen Upcyclingcenter i Uvelse (nr. 0) skal have.

Sagsfremstilling

Byrådet besluttede den 29. marts 2023, at beslutningen om igangsætning af lokalplan nr. 1 Frederiksbro, friplejehjem, udskydes til økonomiudvalgets møde i juni og at bede Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget om at klargøre sin indstilling til, om der skal arbejdes videre med projekterne Herredsvejen 2 (nr. 12), Milnersvej 43 (nr. 13) og Foss, Slingerupsgade (nr. 14). På samme møde besluttede byrådet at igangsætte en ny lokalplanproces for Upcyclingcenter i Uvelse og beder Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tage lokalplanen med i den samlede prioriteringsproces for lokalplaner.

Formålet med denne sag er at beslutte prioritering af forvaltningens arbejde med ansøgninger om nye lokalplaner, altså rækkefølge på ventelisten i bilag.

Siden sidste prioritering i marts 2023 har forvaltningen sat udarbejdelse af lokalplanforslag 473 for 100 studieboliger på Ndr. Jernbanevej 8-10 i bero på grund af inaktivitet fra ansøger. Trods flere rykkere har ansøgers arkitekt ikke leveret materiale til lokalplanen.

På bilag med status er de fem projekter, som særligt skal prioriteres i denne sag, markeret med rødt. Der henvises også til andet bilag med et skema for hver af de nummererede 0-14 ansøgninger.

Frederiksbro (listens nr. 1)

Skema 1 i bilag er revideret jf. ansøgers seneste oplysninger om antal plejeboliger m.v. Projektet omfatter ca. 9.000 m² til friplejehjem, 100 lejligheder á ca. 38 m², i alt ca. 3.800 m². Fællesarealer derudover ca. 50 m² pr. lejlighed, i alt ca. 5.000 m² fordelt på gangarealer, kantine, fælles opholdsstue, kontor, reception, depotrum, service- og plejeområder samt adgangsarealer m.m. I umiddelbar tilknytning til et friplejehjem er det i øvrigt intentionen at opføre en ejendom med flere små lejelejligheder til eksempelvis seniorboliger, således at pårørende kan bo tæt på en evt. ægtefælle, som bor på friplejehjemmet.

Omsorg og Livskraftsudvalget har på møde den 10. maj 2023 behandlet en sag om Friplejehjem – mulige processer for samarbejde, hvortil der henvises.

Erhvervsområder der omdannes til boliger

Hvis udvalgene vurderer at det ud fra en helhedsbetragtning på kapacitet ift. fx børn, ældre og infrastruktur er nødvendigt at undgå en væsentlig udvidelse med boliger ud over det som allerede ligger i kommuneplanen, så kan der gives afslag på eller ske en nedprioritering af et eller flere af de større boligprojekter i erhvervsområder, Herredsvejen 2, Milnersvej 43 og Slingerupsgade. Forvaltningen har beregnet konsekvens på kapacitet for dagtilbud og skoler på de foreliggende

oplysninger. Men konkret vil konsekvens afhænge af indholdet i en konkret lokalplan og udbygningstidspunkt, herunder udbygningstakt som kan påvirkes med etapeopdeling.

Herredsvejen 2 (listens nr. 12)

Projektet består af i alt 610 boliger primært etageboliger, en rækkehusbebyggelse og parkeringsanlæg. Et bofællesskab opføres i samspil med to rekreative regnvandsbassiner, som Hillerød Forsyning skal anlægge. Bygherre ønsker en rammelokalplan for hele projektområdet parallelt med en byggeretsgivende lokalplan for etape 1 ud af 3 etaper. Bygherre ønsker ikke at iværksætte byggeretsgivende lokalplan for etape 2 + 3 før tidligst i 2029 af hensyn til de nuværende erhvervslejemål. Bygherre er samtidigt åben for at etablere offentlig eller privat daginstitution på ejendommen såfremt dette efterspørges. Boligbebyggelse planlægges i op til 6 etager. Bebyggelsesprocenten for hele projektet er cirka 70%. Der er tale om omdannelse af et erhvervsområde til på sigt 610 boliger. Det er ud over de boliger, som allerede er planlagt i kommuneplanen.

Forvaltningen vurderer at projektet vil kunne tilføre 106 børn i dagtilbud og 174 skoleelever ved fuld udbygning. Bemærk at etape 2 og 3 efter ansøgningen tidligst ønskes udnyttet fra 2029.

Milnersvej 43 (listens nr. 13)

Projektet omfatter 4 boligblokke i op til 3 etager i forlængelse af nybyggeri på naboejendommen. Samlet vil projektet komme til at indeholde 70 nye mindre boliger. Parkering placeres på terræn med ind- og udkørsel via Milnersvej. Bebyggelsesprocenten for hele projektet forventes at være 51%. Der er tale om omdannelse af et erhvervsområde til 70 boliger. Det er ud over de boliger, som allerede er planlagt i kommuneplanen.

Forvaltningen vurderer at projektet vil kunne tilføre 5 børn i dagtilbud og 7 skoleelever.

Slangerupgade, Trollesmindekvarteret (listens nr. 14)

”Trollesmindekvarteret” er et bilfrit boligkvarter i 2-4 etagers højde med både ejer- og lejeboliger i boligtyperne: lejligheder, byhuse, rækkehuse og studieboliger. Boligkvarteret på ca. 40.000 m² boligareal opføres med parkering i kældere og vejsideparkering på Roskildevej, Slangerupgade og Blytækkervej. Bygherre ønsker at lave et byrum med brostensbelægning og et kvarterhus i eksisterende fabriksbygning. Bebyggelsesprocenten for hele projektet ønskes på 94%. Der er tale om omdannelse af et erhvervsområde til boliger. 40.000 m² svarer afhængigt af størrelse til 4-500 boliger. Det er ud over de boliger, som allerede er planlagt i kommuneplanen.

Forvaltningen vurderer at projektet vil kunne tilføre 45 børn i dagtilbud og 97 skoleelever ved fuld udbygning. Ansøger har efterfølgende den 11. maj 2023 sendt et forslag til etapedeling, der kan strække ejendommens udbygning med boliger over en længere periode. Ansøger fastholder pt. de i alt 40.000 m², men vil nedsætte antallet af boliger til i alt 352 boliger. Konsekvensen må antages at være gennemsnitligt større boliger, som kan have en konsekvens for kapacitetsberegning.

En 1. etape i en byggeretsgivende lokalplan, øst for Slangerupgade. Ca. 67 rækkehuse i 2-3 etager og 25 studieboliger på 1. sal af eksisterende fabriksbygning mod Slangerupgade, der omdannes til andet erhverv og kulturformål. Rækkehuse kan evt. opdeles i to byggefaser.

En 2. etape i en rammelokalplan vest for Slangerupgade mod Roskildevej. Ca. 260 lejligheder, der kan opdeles i tre byggefaser. Etape 2 skal så afvente en senere byggeretsgivende lokalplan.

Konsekvenser for kapacitet på dagtilbud og skole

De tre projekter Herredsvejen 2, Milnersvej 43 og omdannelse af Foss er placeret i henholdsvis distrikt Hillerød vest afd. Ålholm, Frederiksborg Byskole, Hillerødsholm afd. Hillerødsholmsalle og vil til sammen give ca. ekstra 150 børn i dagtilbud og 280 skoleelever det år, hvor der forventes størst behov for kapacitet i forhold til den nuværende skole- og dagtilbudsprognose.

Kapaciteten på dagtilbudsområdet i de berørte projekter er i forvejen presset og vil blive yderligere presset med disse projekter.

Skolerne Hillerødsholm afd. Hillerødsholmsalle og Hillerød vest afd. Ålholm får allerede i den aktuelle prognose behov for yderligere kapacitet. Disse projekter forventes at medføre yderligere behov for udvidet kapacitet. De ekstra elever der forventes i Milnersvej-projektet forventes at kunne rummes inden for den nuværende kapacitet. I beregningen er forudsat at første indflytning i projekterne er i 2027 og med omkring 100 boliger pr. år pr. projekt.

Eventuel etablering af 100 plejeboliger på Frederiksbro vil potentielt betyde færre ”almindelige” lejligheder. Det vil betyde, at der kan komme 10 færre børn i dagtilbud og 30 færre skoleelever. Det vil naturligvis lette presset på kapaciteten i distriktet, men ikke fjerne behovet for yderligere kapacitet på Hillerødholmsskolen afd. Hillerødsholmsalle.

Upcyclingcenter (listen nr. 0)

Nedrivningsaktieselskabet J. Jensen ønsker lokalplan for, at virksomheden kan udvide sine aktiviteter og etablere et genanvendelses anlæg for byggeaffald med henblik på øget genanvendelse. Dette indebærer, ud over den primære aktivitet med håndtering og sortering af byggeaffald, bl.a. aktiviteter som nedknusning af byggeaffald, neddeling af have- og parkaffald, håndtering og rensning af forurenede jord og afrensning af materialer forurenede med bl.a. PCB. Derudover vil der i et mindre omfang forekomme detailsalg af genbrugsmaterialer. Projektet er i overensstemmelse med Fingerplan og kommuneplanens anvendelsesbestemmelser, men kræver et kommuneplantillæg der ændrer den maksimale byggehøjde inden for rammeområde UV.LS.L.3 fra 8,5 til 12 meter og, som giver mulighed for at eksisterende virksomheder i de bevaringsværdige landskaber kan udvides, hvis de udformes med et udtryk der passer ind i det landskab hvori de befinder sig. Ansøgningen er vist som listen nr. 0 uden indstillet prioritet, da det indstilles til udvalgene at placere projektet i den ønskede prioritetsrækkefølge sammen med de øvrige ansøgte projekter.

Retsgrundlag

Planloven, fx §13.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 19.

Vedr. indstillingens punkt 1 om Frederiksbro, friplejeboliger stemte udvalget om placeringen af Frederiksbro, friplejeboliger (nr. 1), som nr. 1 på listen:

4 stemte for: V, C og Æ

2 stemte imod: F og Ø

A tog forbehold.

Forslaget blev godkendt.

F har følgende stemmeforklaring:

”Vi anerkender, at der er et fremtidigt behov for plejehjemspladser. Det fremsendte materiale fra M. Goldschmidt Ejendomme A/S er dog for ukonkret til at kunne fremme en lokalplan for friplejehjem på Frederiksbro, når vi ikke kan få et overblik over, hvad den samlede friplejehjemsløsning vil kunne påføre Hillerød Kommune af ekstra udgifter”.

Udvalget besluttede vedr. indstillingens punkt 2, at der ikke skal arbejdes videre med projektet Herredsvejen 2 (nr. 12) og udvalget besluttede, at Milnersvej 43 (nr. 13) og Foss, Slangstrupsgade (nr. 14) bibeholder deres placering på listen, som hhv. nr. 13 og 14.

Vedr. indstillingens punkt 3 om Upcyclingcenter i Uvelse stemte udvalget om placeringen af Upcyclingcenter i Uvelse (nr. 0), som nr. 2 på listen:

4 stemte for: V, C og Æ

A, F og Ø tog forbehold.

Forslaget blev godkendt.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Status planopgaver, maj 2023

Prioriteringskemaer 0-14 for lokalplananmodninger - maj 2023

Punkt 19: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen

21/18058

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

Udvalgets årsplan er vedlagt som bilag.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 20.

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Bilag

ABT årsplan 2023 - juni

Punkt 20: Finansieret udvidet drift på buslinje 305

23/3005

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet, for en periode på 24 måneder, at bestille udvidet drift på linje 305 med tre ekstra afgangse om morgenen alle hverdage og fem ekstra afgangse om eftermiddagen mandag-onsdag samt fredag i forbindelse med FujiFilms byggearbejde.

Sagsfremstilling

FujiFilm har henvendt sig til forvaltningen med ønske om at udvide driften på buslinje 305, som kører mellem Hillerød Station og Handelsskolen via rådhuset. Ønsket skal ses i lyset af FujiFilms igangværende udvidelse, hvor de ud over et stigende antal medarbejdere aktuelt har mange arbejdsfolk på byggepladsen, som efterspørger at kunne komme med bussen til og fra Hillerød Station i tidsrummet mellem ca. kl. 6 og 16.

Buslinje 305 betjener rådhuset, uddannelserne og virksomhederne langs Milnersvej, Peder Oxes Allé og Trollesmindeallé. I dag kører buslinjen kun på hverdage i tidsrummet kl. ca. 7:30 til 15:30, dog til kl. ca. 18 om torsdagen, da Rådhuset holder længe åbent. Buslinjen kører hvert 20. min. frem til kl. 16, men med 5-10 min. drift kl. ca. 7:30-8:30 og 13:30-14:30. Om torsdagen har buslinjen halvtimedrift fra kl. ca. 16-18.

Forvaltningen har meddelt FujiFilm, at kommunen ikke har økonomi til at udvide driften inden for eksisterende budget. En eventuel driftsudvidelse kræver en beslutning ifm. budget 2024-2027 med efterfølgende trafikbestilling i oktober 2023. FujiFilm har herefter givet tilsagn om at betale til en løsning, da behovet allerede er aktuelt i dag. Ifølge FujiFilm vil der potentielt være 100-200 medarbejdere, der vil bruge kollektiv trafik dagligt.

Økonomi og proces

Forvaltningen har bedt Movia regne på, hvad en udvidelse vil koste med forudsætning om et konservativt skøn med en passagerindtægt på 100 passagerer om dagen og med en øget drift fra kl. ca. 6 til kl. ca. 18. Udvides linje 305 med halvtimedrift på alle hverdage fra kl. 6.00-7.30 og kl. 16.00-18.00 som på torsdage, vil det samlede øgede tilskud være 200.000 kr./år. med 100 passagerer om dagen svarende til 20.000 passagerer/år. Det svarer til tre ekstra afgangse om morgenen alle hverdage og fem ekstra afgangse om eftermiddagen fire hverdage om ugen fordi den allerede kører om torsdagen til kl. 18:04.

FujiFilm har meddelt, at de gerne vil finansiere merudgiften på 400.000 kr. for en periode på to år, og således er merdriften udgiftsneutral for kommunen.

Forvaltningen påpeger, at der er taget udgangspunkt i et konservativt skøn i forhold til FujiFilms udmelding om daglige antal passagerer, og forventningen er, at tilskudsbehovet vil være dækket af FujiFilms betaling. FujiFilm er dog opmærksom på, at et lavere passagertal end estimeret kan medføre behov for revurdering af den udvidede busdrift og/eller en regulering af virksomhedens tilskud til driften.

Forvaltningen vil i forbindelse med økonomiopfølgningen følge passagerudviklingen, og om merindtægten som følge af 20.000 flere passagerer pr. år står mål med den forventede udmelding fra FujiFilm. Hvis byrådet godkender, at de ekstra afgangse finansieres af FujiFilm, anbefaler Movia, at medfinansieringen går gennem kommunen, således kommunen betaler det fulde tilskudsbehov til Movia.

FujiFilm ønsker, at den udvidede drift på linje 305 sker med virkning fra sommer 2023. Det er dog ikke muligt, da de indbyggede frister og generelle kontraktmæssige forpligtigelser mellem Movia og den pågældende busoperatør, der kører buslinjen, er tre måneder, så beslutter byrådet at udvide driften ultimo juni, vil ændringen træde i kraft den 1. oktober 2023. Movia vil gerne undersøge, om det kan ske hurtigere.

Øvrige effekter

Den øgede drift sker på en åben kommunal buslinje, og således bliver de ekstra afgangene morgen og eftermiddag et tilbud for alle borgere og pendlere. Der er generelt et passagermæssigt pres på buslinje 305 i myldretiden, og de ekstra afgangene vil udover at øge mobiliteten give en generelt højere service.

Retsgrundlag

Lov om trafikselskaber.

Økonomi

Sagen har bevillingsmæssige konsekvenser, men har ikke likviditetseffekt og heller ingen påvirkning af servicerammen da der er tale om en + / - bevilling i 2023 og 2024. Det endelige bevillingsniveau vil blive opgjort og indgå i først kommende budgetopfølgning.”

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Sagen blev behandlet som sag nr. 13.

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

Punkt 21: Digital godkendelse af referat

22/14485

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-06-2023

Godkendt.