

REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 05-09-2024

Mødedato	Torsdag d. 05. september 2024 kl. 08:00
Mødested	Byrådssalen
Mødedeltagere	Dan Riise, Thomas Brücker, Janne Lunding Olsen, Tue Tortzen, Lars Ole Skovgaard Larsen, Nikolaj Frank Natarak Frederiksen, Peter Ingemann Bentsen

Indholdsfortegnelse

Vejstøj, drøftelse af tiltag til reduktion af gener.....	3
Modernisering af vejbelysning 2024-26 - anlægsbevilling.....	5
Foretræde af Novo Nordisk om udvikling og mobilitet.....	6
Høring af forslag til udviklingsplan for lokalbanerne.....	7
Signalkryds og fodgængerkrydsning på Peder Oxes Allé.....	10
Slotsgade 17 / Frederiks Torv - dispensation fra lokalplan.....	12
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	15
Digital godkendelse af referat.....	16

Punkt 1: Vejstøj, drøftelse af tiltag til reduktion af gener

24/10232

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget drøfter hvilken type af støjreducerende tiltag der skal arbejdes videre med.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-09-2024

Udvalget besluttede, at udvalget genoptager sagen i efteråret 2024, hvor forvaltningen fremlægger en sag med konkrete forslag på baggrund af drøftelsen i udvalget.

Sagsfremstilling

I budget 2024-26 er afsat et samlet beløb på 885.000 kr. til reduktion af gener fra vejstøj fra de kommunale veje. I 2024 er der afsat 437.000 kr., mens der i 2025 og 2026 er blevet afsat 224.000 kr. per år. Midlerne er blevet budgetteret på baggrund af den i 2022 vedtagne støjhandlingsplan for Hillerød Kommune.

I handlingsplanen nævnes flere mulige tiltag, som disse midler kan anvendes på, til reduktion af støjgenerne fra de kommunale veje.

Det ene af tiltagene omhandler at nedsætte hastighederne ved skiltning og fartdæmpende foranstaltninger i nogle af byområderne i kommunen, hvilket forvaltningen allerede er i proces med. Det er effektueret i nogle områder, og der arbejdes videre ned på det i Hillerød Kommunes hastighedsplan. I støjhandlingsplanen er dette tiltag anvendt i byområderne til at reducere støjgenerne, selvom virkningen er mindre der, end i åbent land, hvor hastigheden er højere.

Andre mulige tiltag behandlet i støjhandlingsplanen som midlerne kan anvendes til dækker:

- Støjskærme, kan primært anvendes ved større veje, hvor der er lidt afstand mellem vejen og boligerne der er belastede, således at der er plads til placeringen af skærmen. Denne løsning er forholdsvis dyr, da det i 2022 blev vurderet at en 2,4 m høj støjskærm ville koste knap 5000 kr. pr. løbende meter. Dette svarer til at hvis alle midler anvendes til en støjskærm vil der kunne etableres en skærm på knap 180 m i alt.
- Støjreducerende vejbelægning, effekten er ikke så stor hvad reduktioner angår - ca. 0,5 dB over asfaltens levetid, men ved hastigheder på 50 eller derunder har den ikke nogen effekt. Derudover er en god SMA-belægning (standardbelægning) næsten lige så støjreducerende i starten, men den støjreducerende effekt holder længere på SMA-belægningen end den støjreducerende belægning. Den positive effekt som den støjreducerende giver ved hastigheder over 50 km/t, aftager i løbet af en kort årrække (5-7 år) og vil derefter ikke reducere støjen i forhold til andre asfalttyper og kan faktisk give flere støjgener jo mere nedbrudt asfalten bliver. Den støjreducerende asfalt har derudover ikke så lang levetid som andre asfalttyper.
- Kommunale støjpuljer, hvor kommunen giver tilskud til støjreducerende tiltag som udskiftning af vinduer, støjskærme, støjhegn eller lydskodder. Her kræver det, at kommunen har dokumentation af hvor de særligt udsatte og støjplagede områder og borgere findes i kommunen. Ligeledes vil det kræve undersøgelser af data fra støjkortlægningen og lovgrundlag til dette. Til eksempel har andre kommuner anvendt tilskud på mellem 25 % og 50 % af udgifterne til etableringen, med et maksimum på 25.000 kr. pr. bolig.

Forvaltningen vil på baggrund af udvalget drøftelser arbejde videre med afdækning af mulighederne for reduktion af støjgener og forelægge en sag for udvalget herom i efteråret med forslag til disponering af midlerne og frigivelse af disse.

Retsgrundlag

Vejloven.

Økonomi

Anlægsbevilling på 885.000 kr. over 3 år anbefales finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2024-26.

Bilag

Hillerød Kommune - Støjhandlingsplan

Punkt 2: Modernisering af vejbelysning 2024-26 - anlægsbevilling

24/10192

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget at indstille til byrådet at meddele anlægsbevilling på 15 mio. kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb på anlægskonto Vejbelysning 2024-26, XA-0000022374 i årene 2024-26.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-09-2024

Udvalget godkendte indstillingen.

Sagsfremstilling

I budget 2024-26 er afsat et samlet beløb på 15 mio. kr. til modernisering af vejbelysningen fordelt med 5 mio. kr. pr. år.

Det er en løbende proces at få moderniseret vejbelysningen langs de kommunale veje. Moderniseringen af belysningen har pågået siden 2018 og cirka halvdelen af alle vejbelysningspunkter er udskiftet. Den del af vejbelysningen der mangler at blive udskiftet, er armaturer, der enten har lyskilder, der er udgået af markedet eller lyskilder, der er ved at blive udfaset.

Dermed mangler kommunen stadig at udskifte omkring 5000 armaturer. Ca. 700 af disse er monteret på gamle træmaster, hvilket giver øgede moderniseringsudgifter da det også er nødvendigt på disse strækninger at udskifte både master og nedgrave ledninger.

De største lokaliteter i kommunen, der stadig mangler at blive moderniseret er bl.a Nødebo, Ny Hammersholdt, Nørre Herlev, Uvelse, Skævinge og dele af Hillerød. I første omgang er der fokus på udskiftning af de lyskilder eller armaturer, der er udgået samt udskiftning af tilhørende træmaster.

Moderniseringen af vejbelysningen bliver i videst muligt omfang koordineret med både interne og eksterne graveaktører på vejarealerne.

Retsgrundlag

Vejloven.

Økonomi

Anlægsbevilling på 15 mio. kr. over 3 år anbefales finansieret af det afsatte rådighedsbeløb.

Punkt 3: Foretræde af Novo Nordisk om udvikling og mobilitet

22/11981

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget drøfter sagen.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-09-2024

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Novo Nordisk har spurgt om foretræde i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget til en drøftelse af den forventede udvikling og indsatser på det trafikale område idet Hillerød Kommune står med en omfattende vækst i takt med bl.a. opførelsen af Nyt Hospital Nordsjælland, ”Generationernes Kvarter”, ”Stadionkvarteret” og udvidelser hos store firmaer som Fujifilm og Novo Nordisk. Her vil de infrastrukturelle udfordringer samt virksomhedens konkrete mobilitetsprojekter blive drøftet.

Novo Nordisk deltager med medarbejdere fra afdelingen Corporate Facilities, der bl.a. arbejder med adgangen til- og fra virksomhedens sites.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Punkt 4: Høring af forslag til udviklingsplan for lokalbanerne

24/9909

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget at indstille til byrådet, at *Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden* godkendes og eventuelle bemærkninger indarbejdes i høringssvar.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-09-2024

Udvalget godkendte indstillingen.

Udvalget havde følgende punkter, der indarbejdes i høringssvaret:

- at der fortsat ønskes 30 min. drift på Gørløse St., fordi det er et knudepunkt med et højt passagertal. Udvalget gør opmærksom på, at Gørløse og Brødeskov/Nr. Herlev er samme skoledistrikt (Hanebjerg). Og udvalget gør opmærksom på, at overgangen ved Gørløse St. ikke overholder reglerne om niveaufri adgang.
- en tilføjelse om adgangsforholdene og tilgængeligheden til/på Hillerød St. tænkes ift. kommende ombygning af Hillerød St.
- at muligheden for en forbedring af forholdene ved gang/cykelpassagen på broen ved sneglen til Banestien fra Hillerød St., da den er meget smal, undersøges i forbindelse med ombygningen af Hillerød St.

Udvalget besluttede endvidere at forvaltningen arbejder videre ift.:

- etablering af en station på Prinsens Vænge.

Sagsfremstilling

Udviklingsplanen viser mulighederne og sætter retningen for lokalbanerne i Region Hovedstaden de kommende 10 år. Målet er at gøre lokalbanerne mere attraktive ved at mindske rejsetiden og skabe bedre forbindelser til og mellem banerne, og derigennem gøre lokalbanerne mere relevant for flere og det foretrukne transportmiddel for borgerne i regionen.

Udviklingsplanen omfatter de fem lokalbaner i Region Hovedstaden:

- Gribskovbanen: Hillerød-Kagerup-Tisvildeleje/Gilleleje
- Hornbækbanen: Helsingør-Gilleleje
- Lille Nord: Hillerød-Helsingør
- Frederiksværkbanen: Hillerød-(Frederiksværk)-Hundested
- Nærumbanen: Jægersborg-Nærum.

Udviklingsplanen erstatter den tidligere Visionsplan 2012-2025 og skal ses i sammenhæng med Fornyelsesplan 2020-2026 for lokalbanerne i Region Hovedstaden. Mens fornyelsesplanen har sikret budget til nødvendige fornyelser af jernbaneinfrastrukturen, er det med afsæt i visionsplanen gennem årene lykkedes at finansiere en række tiltag, der var besluttet at prioritere højest:

- Opgradering af Hillerød Station (forventes åbnet år 2027)
- Etablering af Favrholm Station (åbnet 2023) og udvidelse med krydsningsmulighed og et vendespor (senest 2027)

- Flytning af Laugø trinbræt til Troldebakkerne nord for Helsingør (åbnet 2021)
- Flytning af Brødskov til Nørre Herlev (åbner ultimo 2024).

Lokalbanerne danner sammen med R- og S-busserne rygraden i den kollektive transport i Nordsjælland. Lokalbanerne, undtagen Nærumbanen, kører i ét samlet system, og alle banerne er bundet op på banenettet i Frederiksværk, Hillerød, Helsingør og Jægersborg samt en række R- og S-buslinjer.

For at kunne sikre den fremtidige drift på Lokaltogs aldrende infrastruktur er det ifølge lokalbanen nødvendigt at investere 1.384 mio. kr. til nødvendige fornyelse og anlægsinvesteringer i perioden 2026-2035. Med udgangspunkt i disse nødvendige investeringer er der opbygget fire temapakker, som skal bidrage til at styrke lokalbanerne som en attraktiv rejseform og stationsområderne som et identitetsskabende samlingspunkt for lokalsamfundene. Tilsammen er ambitionen med temapakkerne, at værdien af lokalbanerne udnyttes bedst muligt via forslag til:

- A. Nye grønne tog sikrer at Lokaltogs aldrende togflåde udskiftes til nye batteri-/eldrevne tog, der sikrer højere komfort, mindre støj samt reduktion i udledningen af CO₂ og partikler. Derudover beskrives de nødvendige investeringer i infrastrukturen for at anskaffe nye grønne tog og mulighederne for at fremskynde investeringen
- B. Kortere rejsetid og flere passagerer muliggøres ved gennemkørsel af Hillerød Station og sammenbinding af Lokaltogs strækninger. Hertil reduceret rejsetider ved hastighedsopgraderinger kombineret med sammenlægning og nedlæggelse af de mindste stationer, samt ændring af køreplansstrukturen på Frederiksværkbanen
- C. Banen i byen arbejder for at skabe liv på og omkring Lokaltogs stationer med bedre adgangsveje, gode parkeringsforhold for cykler og biler, gode skifteforbindelser til/fra anden kollektiv transport, samt udnyttelse af gamle stationsbygninger og byudvikling omkring stationerne. Samlet er målet at give det mere liv omkring stationerne og mulighed for flere rejsende.
- D. Stationerne foreslås løbende opgraderet med niveaufri adgang fra forplads til tog, tryghedsskabende tiltag som lys og overskuelighed, bedre vejvisning, bedre markeringer med taktile markeringer og markering af sikkerhedszoner, ensartet stationstilbehør som læskærme og realtidsinformation samt DOT-skærme på de største stationer.

Temapakkerne bygger oven på grundydelsen med at holde banerne ved lige og sikrer den fulde udnyttelse af den værdi, der ligger i infrastrukturen. Samlet set vil man styrke stationernes rolle i lokalsamfundet og regionen ved, at det bliver lettere at komme til stationen for både bløde trafikanter og de der kommer med bil eller bus. Ved at integrere stationerne bedre i byerne, forbedres den samlede oplevelse af at opholde sig i nærområdet, og vil bidrage til at tiltrække flere passagerer til lokalbanerne. Derudover kan man tiltrække flere passagerer med en bedre rejseoplevelse med kortere rejsetider, flere direkte forbindelser og nye grønne tog, der giver bedre rejsekomfort.

Svarfristen

I forbindelse med den politiske behandling af høringen, behandler Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget sagen den 5. september.

Da høringsfristen for svar allerede er den 1. oktober 2024 har forvaltningen meddelt Region Hovedstaden, at Hillerød Kommunes svar til høringen bliver med forbehold for økonomiudvalgets og byrådets behandling, som pga. budgetseminaret først har møde i slutningen af oktober.

Forvaltningens kommentarer

Udkastet til den nye udviklingsplan er en videreførelse af den tidligere Visionsplan fra 2012, som sætter en retning og ambitiøse mål for de kommende 10 år. Særligt de miljø-, klima- og passagermæssige mål bidrager til kommunens egne målsætninger om reduceret CO₂-udledning, bedre luftkvalitet og ønsket om mindre trængsel.

Planen hænger sammen med kommunens arbejde med en trafikal helhedsplan (Grøn mobilitet og mindre trængsel), hvor der ses mere sammenhængende på den fremtidige kapacitet og trafikafvikling, og på mobilitet i et bredere perspektiv med inspiration til, hvordan kommunen kan bidrage til at motivere borgere og pendlere til at vælge cykel og kollektiv trafik som alternativ til bil, med henblik på mindre trængsel og forbedre fremkommeligheden for alle.

Forvaltningen bemærker dog, at man – som også tidligere foreslået – vil ændre køreplansstrukturen på Frederiksværkbanen med indførsel af to hurtigtog og ét tog, der stopper på alle stationer. Det betyder, at man i modsætning til i dag, hvor alle stationer har to tog, kun har ét tog i timen på de mindre stationer og trinbræt, såsom Brødeskov/Nr. Herlev og Gørløse. Man får altså halveret sine daglige antal afgangene i hverdage her, mens Skævinge St. og andre større stationer bliver tilgodeset i kraft af kortere rejsetid. Tanken bag er, at den ændrede køreplansstruktur giver forbedret rejsetid og en mere robust drift til fordel for flere. Konkret estimeres det, at man vil opnå 80.000 ekstra passager og dermed øgede passagerindtægter på 2,2 mio. kr. årligt for samme tilskud, som regionen bruger på Frederiksværkbanen i dag.

Kommunen og regionen har sammen med en række parter haft succes med at sikre finansiering til en række forbedringer på baneinfrastrukturen i Hillerød Kommune, med bl.a. indvielse af Favrholm St. og ombygningen af Hillerød St., som forventes færdig i 2027.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Bilag

Udviklingsplan 2026-2035 for lokalbanerne i Region Hovedstaden

Punkt 5: Signalkryds og fodgængerkrydsning på Peder Oxes Allé

24/2782

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager til efterretning, at forvaltningen indgår aftale med Novo Nordisk om, at Novo Nordisk kan etablere signalanlæg i krydset Peder Oxes Allé/Brennum Park/indkørslen til Peder Oxes Allé 2-4, samt anlægge en helle på Peder Oxes Allé ved busstoppestedet ”Peder Oxes Allé, Novo”.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-09-2024

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Novo Nordisk har søgt om tilladelse til at etablere et signalanlæg i krydset på Peder Oxes Allé ved Brennum Park og indkørslen til U/Nord, samt at anlægge en helle på Peder Oxes Allé ved busstoppestedet ”Peder Oxes Allé”, Novo. Se bilag 1.

Novo Nordisk ønsker at etablere signalanlægget og anlægge hellen for at forbedre tilgængeligheden for Novos medarbejdere til busstoppestederne på Peder Oxes Allé. Signalanlægget vil gøre det tryggere og mere sikkert at krydse Peder Oxes Allé ved busstoppestedet ”Trollesminde Allé”. I dag skal buspassagerer krydse i alt fire vognbaner (tre svingbaner plus en vognbane væk fra krydset) for at komme til det busstoppested, som ligger på den modsatte side af vejen. Hellen vil gøre det tryggere og mere sikkert at krydse Peder Oxes Allé ved busstoppestedet ”Peder Oxes Allé, Novo”. Her er den tilladte hastighed for biltrafikken 60 km/h, hvilket gør det svært at krydse vejen.

Novo Nordisk har i dialog med forvaltningen udarbejdet et skitseprojekt for etablering af signalanlægget, se bilag 2. Der sker ingen fysiske ændringer af vejen, men der etableres stoplinjer før krydset og opsættes signalmaster. Signalprogrammet er enkelt med grønt lys i enten den ene eller den anden retning. Når der ikke er trafik fra en af sidevejene eller fodgængere, som vil krydse Peder Oxes Allé, er signalet grønt på Peder Oxes Allé. Der bliver opsat radardetektorer, så grønttiden i begge retninger kan forlænges ved meget trafik.

Novo Nordisk har efter dialog med forvaltningen udarbejdet et skitesteprojekt for udførelse af hellen, se bilag 3. Den nordlige vognbane for vestgående biltrafik forlægges mod nord, så der bliver plads til at anlægge hellen. Hellen udføres i en bredde på 2 meter, og er cirka 7 meter lang. Forlægningen vil ligge inden for vejareal. Ved selve krydsningen er hellen udført i niveau med kørebanen, mens resten af hellen udføres hævet med en belægning af chaussesten omkranset af kantsten. Der etableres opmærksomhedsfelter, så svagtseende kan mærke, at de er på vej ud på kørebanen.

Forvaltningen forespørger i denne sag om tilladelse til at indgå en aftale om, at Novo Nordisk udfører og bekoster signalanlægget og hellen, som beskrevet på offentlig vejareal og efterfølgende overdrager begge anlæg vederlagsfrit til Hillerød Kommune. Efter aflevering overtager Hillerød Kommune driften af anlæggene, idet Novo Nordisk forpligtes til at udbedre fejl og mangler, som er konstateret ved afleveringsforretningen. Inden anlægget igangsættes, skal Novo Nordisk fremsende et detailprojekt med tidsplan for udførelse til Hillerød Kommunes godkendelse. Derudover skal Novo Nordisk stille en udførelsesgaranti.

Vurdering

Signalanlægget vil forbedre fodgængeres mulighed for at krydse Peder Oxes Allé, når de skal til eller fra busstoppestedet ”Trollesminde Allé”. Ud over medarbejdere og gæster til Novo Nordisk gælder dette elever og ansatte på U/Nord, samt medarbejdere og gæster til Hillerød Rådhus. Derudover vil signalanlægget forbedre cyklisters mulighed for at svinge til venstre mellem Peder Oxes Allé og Novo Nordisk henholdsvis U/Nord.

I krydset er der i de seneste fem år registreret to trafikuheld, hvor trafikanter fra sidevejene er svinget til venstre ind foran trafikanter på Peder Oxes Allé. Der er kun sket materiel skade ved de to uheld. En signalregulering vil modvirke disse uheld. Der er udført kapacitetsberegninger, som viser, at signalanlægget ikke vil påvirke trafikens fremkommelighed i væsentlig omfang.

Hellen vil forbedre fodgængeres mulighed for at krydse Peder Oxes Allé, når de skal til eller fra busstoppestedet ”Peder Oxes Allé, Novo”. Ud over medarbejdere og gæster til Novo Nordisk gælder dette medarbejdere og gæster til Foss og Fujifilm.

Hellen forbedrer trafiksikkerheden ved, at fodgængere kun skal krydse en vognbane ad gangen. Hellen vil ikke påvirke trafikens fremkommelighed.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Økonomi

Forslaget har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Den fremtidige drift afholdes inden for de allerede afsatte driftsmidler.

Bilag

Oversigtstegning

Skitseprojekt nyt signalanlæg ved U/Nord

Skitseprojekt af helle ved busstoppested

Punkt 6: Slotsgade 17 / Frederiks Torv - dispensation fra lokalplan

24/2909

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter, at der skal meddeles afslag på dispensation fra lokalplan 207 til opstilling af to midlertidige pavilloner uden for byggefelt.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-09-2024

Udvalget besluttede at udsætte sagen med henblik på besigtigelse af byggeriet.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal beslutte, om der skal meddeles dispensation til at opstille midlertidige pavilloner uden for de i lokalplanen fastsatte byggefelter, mens bygherre (Frederiksborg Gruppen) afventer igangsættelse, behandling og vedtagelse af den ansøgte lokalplan for ejendommene, som skal muliggøre byggeri uden for gældende lokalplans byggefelter.

Baggrund

Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget har på møde den 4. januar 2024 behandlet en sag om dispensation fra lokalplan 207, byggefelter (bilag 1). På mødet besluttede udvalget blandt andet, at der skulle meddeles afslag til at opføre en infill-tilbygning samt en 1 etages tilbygning uden for lokalplanens byggefelter (bilag 2). Til grund for beslutningen lå forvaltningens indstilling om at give afslag på dispensation, idet en sådan ville bryde med forvaltningens praksis om ikke at tillade byggeri uden for byggefelter fastsat i lokalplan. Forvaltningen vurderede ligeledes, at der derved ville være risiko for en uønsket præcedensvirkning.

Udvalget anbefalede samtidig bygherre at søge om en ny lokalplan til opførelse af infill-tilbygningen samt den 1 etages bygning tilbygning.

Sagen blev drøftet yderligere på Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets møde den 4. april 2024 (bilag 3), hvor udvalget vedtog følgende: "Udvalget beslutter, at bygherre fortsat kan søge en lokalplan evt. med en mindre midlertidig dispensation, skur eller lign., i dialog med byggemyndigheden."

Bygherre har den 15. april 2024 ansøgt om en ny lokalplan med henblik på at opføre de to tilbygninger på ejendommene. På nuværende tidspunkt er der ikke truffet politisk beslutning om igangsættelse af lokalplanen, idet lokalplanen ikke er prioriteret tidsmæssigt endnu.

Forvaltningen har den 19. juli 2024 meddelt byggetilladelse, herunder dispensation fra lokalplanen til opstilling af midlertidig lagerbygning på Frederiks Torv 8, med en placering svarende til den tidligere ansøgte infill-tilbygning.

Forvaltningen har den 9. og den 25. juli 2024 modtaget 2 byggeansøgninger på ejendommene. Ansøgningerne omfatter i korthed, jf. bilag 4:

a) ombygning af eksisterende mellembygning med indretning af cafe samt udførelse af orangeribygning på 1. sal. Her søges ligeledes om tilladelse til opførelse af en midlertidig pavillon på 30,8 m² og en højde på 3,1 m bag den eksisterende mellembygning. Pavillonen tænkes primært anvendt til lager for caféen samt et mindre køkken,

b) ombygning af eksisterende erhvervslokale mod Slotsgade 17, herunder indretning af cafe, indretning af køkken i eksisterende bygning mod Frederiks Torv. Her søges ligeledes om tilladelse til opførelse af en midlertidig pavillon på ca. 16,6 m² og en højde på 2,8 m beliggende på Frederiks Torv, som tænkes anvendt til lager til ovennævnte køkken.

Forvaltningen har i forlængelse heraf modtaget yderligere materiale vedrørende de to pavilloner den 12., 19., og 20. august. Denne sag omhandler udelukkende de to midlertidige pavilloner.

For begge ansøgninger er det en forudsætning, at der kan meddeles en dispensation fra lokalplanens fastlagte byggefelter (lokalplan 207, § 7, kortbilag B), idet der ikke er fastsat byggefelter på de ansøgte placeringer.

Forvaltningens vurdering

Der er som nævnt ansøgt om en ny lokalplan, som netop har til formål at muliggøre byggeri uden for de nuværende byggefelter i lokalplanen. På samme måde som ved behandlingen af den oprindelige ansøgning, der blev behandlet på udvalgets møde den 4. januar 2024, vil meddelelse af en dispensation til at placere pavillonbygninger uden for byggefelt indebære en risiko for en uønsket præcedensvirkning. Præcedens vil i givet fald først og fremmest have virkning i forbindelse med lignede sager. Det betyder, at det vil være sværere at nægte en ansøger at opstille midlertidige konstruktioner i andre sager, hvor man afventer igangsættelse af en lokalplan.

Forvaltningen vurderer dog også, at der lovligt vil kunne meddeles en dispensation til opstilling af *midlertidige* pavilloner, såfremt man måtte ønske dette. Forvaltningen har herved lagt til grund, at de formelle retsvirkninger i henhold til planloven fastsætter, at:

”Når et forslag til lokalplan er offentligt bekendtgjort, må arealer inden for området ikke bebygges eller i øvrigt udnyttes på en måde, der skaber risiko for at foregribe indholdet af den endelige plan”. I Hillerød Kommune fortolkes dette som tidspunktet, hvor startredegoerselen behandles og det besluttes at igangsætte den pågældende lokalplan.

I praksis er der dog typisk tale om, at eksisterende ansøgninger sættes i bero allerede på tidspunktet for lokalplanansøgningen for ikke at foregribe lokalplanprocessens borgerdialog og den endelige lokalplan. Dispensationer til at opføre flere midlertidige bygninger til erstatning for blivende byggeri, hvor sidstnævnte skal muliggøres ved en ny lokalplan vil derfor være usædvanligt. Dette er også i tråd med udvalgets beslutning på udvalgmødet den 4. april 2024, hvor der blev åbnet op for *en eventuel mindre midlertidig dispensation*.

På denne baggrund anbefaler forvaltningen, at der meddeles afslag på de ansøgte dispensationer.

Der er ikke i sagerne gennemført en forudgående naboorientering efter planloven, og sagen forelægges udvalget på grund af sagens principielle karakter. Såfremt udvalget imidlertid er positive over for en dispensation til en eller begge pavilloner, skal der i henhold til planloven gennemføres en forudgående naboorientering. Indkommer der væsentlige indsigelser i forbindelse med naboorienteringen vil forvaltningen i overensstemmelse med delegationsplanen for Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget forelægge sagen for udvalget på ny. Udvalget kan derfor beslutte, at der meddeles dispensation på vilkår af, at der ikke indkommer væsentlige indsigelser i forbindelse med naboorientering.

Såfremt udvalget ikke ønsker at meddele dispensation til de ansøgte midlertidige pavilloner, vil forvaltningen behandle de to byggesager uden de ansøgte pavilloner. Der er altså ikke tale om, at bygherre slet ikke kan opnå tilladelse.

Retsgrundlag

- Planloven.
- Lokalplan 207.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Bilag

Bilag 1 - Dagsordenspunkt fra januar 2024

Bilag 2 :Situationsplan med de 3 nye bygninger

Bilag 3 - Dagsordenspunkt fra møde den 04-04-2024

Bilag 4: Plan udsnit

Punkt 7: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen

21/18058

Indstilling

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

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-09-2024

Udvalget tog 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.

Bilag

ABT årsplan 2024 - september

Punkt 8: Digital godkendelse af referat

23/16655

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 05-09-2024

Godkendt.