

REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 03-04-2019

Mødedato Onsdag d. 03. april 2019 kl. 08:30

Mødested Seglet

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

Indholdsfortegnelse

Helhedsplan for Slotssøkarréen 2008 - status.....	3
Status for planopgaver og prioritering af lokalplaner.....	4
Slangerupgade 48 B-D, igangsætning af lokalplan.....	6
Udvidelse af Hillerød Stadion - igangsætning af lokalplan.....	8
Lokalplan 441 for boliger ved Slangerupgade 47-51 - Revideret projekt for igangsætning - supplere	11
Lokalplanforslag 447, Favrholt stationsområde - forbehandling arkitektur og trafik.....	14
Lokalplan 448 - Milnersvej 45 - udvidelse af lokalplanområde.....	16
Lokalplan 451 - Boliger og dagligvarebutik i Ullerød Syd, Bykvarter midt - Igangsætning.....	18
Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen - godkendelse.....	20
Stier langs Frejasvej og Selskovvej.....	22
Smart City-strategi - endelig vedtagelse.....	25
Favrholt stationsforplads - forlængelse af Hestehavevej til Favrholt Station.....	27
Favrholt Smørkildefinger - landskab og stamvej - anlægsbevilling.....	29
Helhedsplan for Torvet - anlægsbevilling.....	32
Udviklingsmål 2020 - Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	34
Budget 2020-2023, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	35
Sagsbehandlingsfrister - Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget.....	37
Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen.....	38

Punkt 1: Helhedsplan for Slotssøkarréen 2008 - status

19/3579

Indstilling

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

Sagsfremstilling

Udvalget har i forbindelse med behandling af lokalplan for Markedspladsen bedt om en orientering om status på den 10 år gamle helhedsplan for Slotssøkarréen. Formålet med sagen er, at udvalget orienteres herom.

Den 30. januar 2008 godkendte byrådet Helhedsplan for Slotssøkarréen. Helhedsplanen er udarbejdet på baggrund af de to vindende forslag fra en arkitektkonkurrence afholdt i 2006.

Forvaltningen vil på mødet give et kort oplæg om planens hovedidéer og en status for gennemførelse af de forskellige elementer i planen. Herefter kan udvalget drøfte mulighederne for realisering af planen.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget tog orientering til efterretning.

Bilag

Helhedsplan for Slotssøkarréen 2008

Manual for slotssøpromenade, flows og den murede struktur

Punkt 2: Status for planopgaver og prioritering af lokalplaner

17/885

Indstilling

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

1. at planstrategi gennemføres i 2020 og kommuneplanrevision i 2021
2. at lokalplananmodninger prioriteres forberedt til beslutning om igangsættelse (startredegørelse) efter angivet rækkefølge i bilag.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er at orientere udvalgene om status for lokalplaner og andre planopgaver, samt at prioritere forvaltningens arbejde med kommuneplanlægning og de mange ansøgninger om nye lokalplaner.

Siden sidste orientering i december 2018 har byrådet endeligt vedtaget 4 lokalplaner, henholdsvis 423 for Åmosevej karré, 444 for udvidelse af Sophienborg Plejecenter, 445 for børnehus ved Roskildevej og 446 for Hildis Have.

Økonomiudvalget har igangsat 2 nye lokalplaner 448 for rækkehuse på Milnersvej 45 og 450 for rækkehuse på Skolegade 5.

Der er en stigende mængde arbejde med hhv. to miljøkonsekvensrapporter (VVM-redegørelser) og miljøvurdering af projekter (VVM-screening), hvor antallet af anmeldte projekter er mere end fordoblet fra 15 sager i 2017 til 33 sager i 2018.

Samtidigt arbejdes med større opgaver som klimastrategi og arkitekturpolitik, som trækker på de samme byplanlæggere. I 2019 bør kommunen offentliggøre en ny planstrategi forud for en kommuneplanrevision i 2021, men arbejdet er endnu ikke igangsat.

Økonomiudvalget besluttede den 23. maj 2018 blandt andet, at større planopgaver fordeles over byrådsperioden, og at venteliste for lokalplananmodninger fungerer sådan, at ansøgning med startredegørelse først forelægges politisk, når forvaltningen vurderer, at der er resurse-mæssig mulighed for at gennemføre lokalplanprocessen.

Situationen er imidlertid nu, at køen af anmodninger om lokalplan vokser, så der nu er 20 anmodninger på venteliste/under forberedelse til politisk behandling. Se bilag med status. Til sammenligning blev der i 2018 endeligt vedtaget 7 lokalplaner. Forvaltningen forventer ud fra forespørgsler, at flere anmodninger er på vej.

Det er samlet set forvaltningens vurdering, at det ikke er muligt at løse disse udfordringer med de forhåndenværende personaleresurser, uden at større planopgaver udskydes/forsinkes eller at udvalgte lokalplananmodninger afvises eller udskydes i et eller flere år. Hvis anmodning om lokalplan afvises har det som konsekvens, at ejer kun har de byggemuligheder som eksisterende kommune- og lokalplanlægning giver. At udskyde en lokalplans igangsættelse kan have den konsekvens, at det pågældende byggeri bliver opgivet, og at byudvikling med flere boliger, butikker eller andet erhverv må finde andre steder hen.

Indtil nu er lokalplaner blevet prioriteret efter:

- Projekter som er en forudsætning for kommunal service
- Projekter i overensstemmelse med kommuneplanens rammer (eller mål om fx flere boliger i bymidten)
- Projekter der ikke er i overensstemmelse med kommuneplanen, 4. Projekter af underordnet betydning for hele kommunens udvikling, med en forlænget tidsplan på 1½ år. Imidlertid er næsten alle lokalplaner blevet kategoriseret som prioritet 2, og dermed hjælper denne prioritering ikke. Når først lokalplan er igangsat, er det i øvrigt mest effektivt at gennemføre processen hurtigst muligt.

Forvaltningen foreslår to tiltag for henholdsvis at skabe luft til lokalplanlægning og for at bruge resurserne på de lokalplaner som betyder mest for byudviklingen i hele kommunen. Det 1. tiltag er at udskyde planstrategien, mens det 2. tiltag er at fastlægge en rækkefølge for behandling af anmodninger om lokalplan.

Det 1. tiltag er at udskyde planstrategi fra 2019 til 2020 efterfulgt af en rettidig kommuneplanrevision i 2021, og det vil imødekomme byrådets ønske om at tilstræbe en komprimeret proces over to år, men i 2020-21 i stedet for 2019-2020. Formelt overholder det ikke planlovens krav om, at byrådet skal offentliggøre en planstrategi i første halvdel af byrådsperioden, men overholder kravet om at offentliggøre en ny kommuneplan i anden halvdel af valgperioden. Dermed

nås resultatet, nemlig en kommuneplanrevision, til tiden. På den måde er henholdsvis klimastrategi og arkitekturpolitik besluttet inden planstrategien igangsættes, og det vil give flere resurser til lokalplanlægning i 2019. Men selv det er ikke nok til at opfylde efterspørgslen efter lokalplaner og undgå lang sagsbehandlingstid for en række anmodninger om lokalplan, jf. de 20 foreliggende anmodninger.

Det 2. tiltag er at forvaltningen i sit lokalplanarbejde prioriterer indsatsen i den rækkefølge for anmodninger om lokalplan, som er angivet i bilaget. Rækkefølgen er skabt ved at prioritere anmodninger, der skaber størst udvikling i retning af at understøtte kommuneplanlægningen. Et hensyn er, at en lokalplan vil støtte handel og boliger i bymidten, eller skabe væsentlig udvikling i mindre bysamfund. Et andet hensyn er, at de begrænsede personaleresurser bruges på projekter af relativt stor størrelse, som skaber mest udvikling og fx ikke på projekter, hvor anvendelsen strider mod planlov eller kommuneplan.

Hvis en anmodning om lokalplan er i overensstemmelse med kommuneplanen, og der ikke er en lokalplan for ejendommen i forvejen, så skal byrådet ifølge planloven udarbejde et forslag til lokalplan. Omvendt gælder altså, at hvis en anmodning om lokalplan strider mod kommuneplanen kan den afvises, ligesom den kan afvises, hvis der allerede findes en lokalplan for den pågældende ejendom.

Det vil betyde, at når der frigøres personaleresurser, så tages der fat efter denne rækkefølge i det omfang ansøgeren har leveret det nødvendige materiale. Ellers tages umiddelbart fat i den næste i rækken. Det vil sige, at forvaltningen undgår den typiske situation, hvor vi går i gang med opgaven, men kommer til at vente på, at ansøgeren leverer det nødvendige materiale. Det vil betyde en dynamisk liste, som forvaltningen kan orientere om ved de 2-3 årlige dagsordener om status til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget og økonomiudvalget.

Retsgrundlag

Planloven, fx §13, stk. 3 og §23a, stk. 1.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget besluttede vedr. indstillingens punkt 1 at planstrategien gennemføres i 2020 og kommuneplanen opstartes ultimo 2020.

Udvalget godkendte indstillingens punkt 2.

Udvalget anbefaler økonomiudvalget, at behandle udfordringen med ressourcer til kommune- og lokalplanlægning i forhold til køen på lokalplaner ved budgetopfølgning 1. Udvalget anbefaler, at forlænge det årsværk der udløber ultimo 2019 og tildeler et nyt årsværk med det formål at nedbringe lokalplankøen.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Status for lokalplaner og andre planopgaver - februar 2019

Punkt 3: Slangerupgade 48 B-D, igangsætning af lokalplan

18/13686

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget, at igangsætte udarbejdelsen af forslag til tillæg til Kommuneplan 2017 og forslag til lokalplan for Slangerupgade 48 B-D på baggrund af de nævnte forudsætninger for igangsætning af planlægningen.

Sagsfremstilling

Det er formålet med denne sag, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget udtaler sig om projektet, og at økonomiudvalget beslutter, om der skal udarbejdes et lokalplanforslag og et forslag til tillæg til Kommuneplan 2017, for detailhandel og etageboliger på Slangerupgade 48 B-D.

Projektet

Arkitema Architects har på vegne af ejendommens ejer Jysk Holding A/S anmodet om, at der udarbejdes en lokalplan for ejendommen med henblik på give mulighed for at realisere en bebyggelse, der indeholder detailhandel, parkering samt etageboliger.

Projektet omfatter en bygning, hvor kælderetagen udnyttes til parkering. Stueetagen udnyttes dels til yderligere parkering, dels til detailhandel med udvalgsvarer samt enkelte boliger. Med stueetagen som basis opføres en randbebyggelse med boliger omkring et centralt opholdsareal. Randbebyggelsen opføres med et varieret etageantal på 2 til 4 etager, lavest mod syd og højest mod nord, hvilket giver de mest optimale lysforhold på det centrale opholdsareal. Samlet set fremtræder bygningen dermed i 3 til 5 etager og en maksimal bygningshøjde, mod nord på 16 m. Bygningshøjden påvirker ikke udsigten mod Frederiksborg Slot i den indbliksskile, der er angivet i kommuneplanen. Bygherre har udarbejdet en visualiseringsrapport.

Bygningen vil fremstå i et moderne formsprog i lyse grå toner med facader i holdbare, naturlige overfladematerialer, der patinerer smukt og med mursten som hovedmateriale. Bygningens etageareal er opgjort til i alt 10.360 m², heraf udgør boligerne 7.770 m², detailhandelen 2.590 m² og parkeringen i konstruktion i stueetagen 1.641 m², hvilket svarer til en bebyggelsesprocent på 174. Arkitema har udarbejdet et "Volumestudie", som er en præsentation af projektet.

Lokalplanområdet

Slangerupgade 48 B-D er beliggende i Hillerød bymidte, inden for det stationsnære område. Lokalplanområdet afgrænses mod vest af Roskildevej, mod nord af Pøle Å, mod øst af Munkeengen og mod syd af Slangerupgade (stikvejen ved Føtex). Området er omfattet af gældende lokalplaner. Lokalplan nr. 322 for skilte og facader og lokalplan nr. 345 – Centerområde ved Munkeengen i Hillerød. Lokalplan nr. 345 giver mulighed for at arealet (delområde 2b) udnyttes til etageboliger med et etageareal på op til 6.140 m² inden for en angivet byggezone. Bebyggelsen kan opføres med et variabelt etageantal og en maksimal bygningshøjde på 17 m.

Kommuneplan

Området er omfattet af Kommuneplan 2017, rammeområde SB.C.15, Munkeengen Syd, der udlægger området til centerområde, bycenter, butikker, offentlig og privat service samt kulturelle og sociale formål. Parkeringshus må højst opføres i 3 etager. Det maksimale etageantal for bebyggelsen i øvrigt er ligeledes angivet til 3 etager. Den maksimale bebyggelsesprocent er angivet til 80% for området under ét.

Der resterer en ramme på 13.000 m² butiksareal til udvalgsvarer. Maksimal butiksstørrelse 5.000 m², mindste butiksareal 800 m².

En lokalplanlægning med henblik på at realisere det foreslåede projekt forudsætter derfor et kommuneplantillæg, der, ud over den eksisterende ramme for anvendelse, giver mulighed for etablering af etageboliger, bebyggelse med op til 5 etager og en bebyggelsesprocent for ejendommen på op til 175%.

Forvaltningens vurdering af projektet

Ejendommen fremtræder i dag noget forsømt med den eksisterende butiksbebyggelse (Elgiganten). Den foreslåede bebyggelse vil, med sin blanding af boliger og detailhandel, give en passende overgang fra det kommende boligområde Frederiksbro til den øvrige bymidte.

En bebyggelsesprocent tæt ved 175% kan forekomme meget høj. Projektets løsning af parkeringen, hvor den overdækkede parkering i stueplan tæller som etageareal, med en minimal parkering på terræn, vurderes at retfærdiggøre den høje bebyggelsesprocent. Med sin moderne, men dog forholdsvis stille arkitektur, vil bygningen bidrage positivt til

det samlede indtryk af Munkeengen. Med parkering i konstruktion giver bygningen mulighed for velbeliggende opholdsarealer i 1. sals niveau, ligesom der er mulighed for at etablere friarealer, uden parkering omkring bygningen, langs Pøle Å.

Trafikalt rummer området og projektet nogle udfordringer, særligt i T-krydset, hvor Munkeengen munder ud i Slingerupgade. I krydset er der, ud over vejtrafikken, to vigtige stier, dels Banestien, dels hovedstien, der fra underføringen under Herredsvejen, løber langs Munkeengen. For byherre har Viatrafik udarbejdet et notat om trafikforholdene. Byherre har tilkendegivet, at man vil tilbyde kommunen en udbygningsaftale, der omhandler afhjælpning af de trafikale udfordringer, særligt i forhold til de bløde trafikanter.

Forvaltningen anbefaler, at der igangsættes en udarbejdelse af forslag til tillæg til Kommuneplan 2017 og et forslag til lokalplan under forudsætning af følgende:

- At der arbejdes videre med de trafikale forhold omkring udmundingen af Munkeengen i Slingerupgade, herunder en udbygningsaftale. Særligt i forhold til at sikre trafiksikkerheden for cyklister og gående på det overordnede stisystem.
- At det sikres, at alle opholdsarealer og grønne udearealer får en kvalitet, der svarer til anvendelsen til opholds- eller friarealer.

Med igangsætningen af en lokalplan beslutter økonomiudvalget, at forvaltningen skal udarbejde et forslag til lokalplan. Forud for udarbejdelse af et forslag til lokalplan afholdes et dialogmøde om udviklingen af arealet i Munkeengen syd. Bemærkninger og kommentarer vil indgå i arbejdet med lokalplanforslaget. Lokalplanforslaget skal senere behandles og beslutes i byrådet for at kunne blive sendt i offentlig høring. Først efter høringen behandler byrådet borgernes høringssvar og vedtager eventuelt lokalplanen endeligt.

Retsgrundlag

Planlovens § 15 og kapitel 2 og 6.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Viatrafik, trafiknotat 14. januar 2019.pdf

Slingerupgade 48, Hillerød_Volumestudie 25022019_LQ.pdf

Matrikel 6a-Hillerød, Visualiseringsrapport.pdf

Startredegåelse Slingerupgade 48 B-D

Punkt 4: Udvidelse af Hillerød Stadion - igangsætning af lokalplan

18/19539

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget at igangsætte en lokalplan for udvidelse af Hillerød Stadion under de forudsætninger nævnt i sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget beslutter at igangsætte en ny lokalplan for udvidelse af Hillerød Stadion. I budgetaftale 2019-2022 fremgår det:

- ”Vi ønsker at udvikle et moderne hovedstadion på Selskovvej. Derfor vil byrådet behandle en lokalplan og en sag om den nødvendige økonomi. Planen skal give grundlag for at formulere anlægsønsker til forhandlingerne om budget 2020-23. Projektforslaget vil indgå i idrætsinvesteringsplanen.”
- ”Med en model for udvikling og fondsfinansiering af udvalgte projekter i forvaltningen tager vi fat på at understøtte arbejdet med at finde medfinansiering til f.eks. Torvet, Multiparken, Det aktive Gadekær, en kunstgræsbane i Skævinge, og fornyelsen af Hillerød Stadion. Byrådet har sat en proces i gang med at udarbejde en idrætspolitik, som bliver ledsaget af en idrætsinvesteringsplan. I den vil vi prioritere, så kommunens idræts- og fritidsfaciliteter udbygges og tilgodeser både breddeidræt, specialidræt, bydele og lokalsamfund. Idrætsinvesteringsplanen skal være udarbejdet, så prioriteringen af ønskerne kan indgå i budgetforhandlingerne for 2020-23, og så finansieringen af de enkelte elementer kan bakkes op af den nye model for udvikling og fondsfinansiering.”

Der er udarbejdet en helhedsplan for den ønskede opgradering af Hillerød Stadion, der vil ligge til grund for den kommende lokalplan. I forbindelse med udarbejdelsen af Helhedsplanen blev der juni 2018 behandlet en sag om placeringsmuligheder for det nye hovedstadion i Hillerød. Forvaltningen vurderede, at en udvidelse af eksisterende stadion på Selskovvej er den mest oplagte mulighed. Økonomiudvalget tog dette til efterretning. Lokalplanen vil tage udgangspunkt i helhedsplanen og skal sikre det planmæssige grundlag for en opgradering af Hillerød Stadion så det lever op til DBU's krav for afvikling af 1. divisions fodboldkampe og derudover generelt fremtidssikre både fodbold- og atletikfaciliteterne gennem forskellige tilvalgs løsninger.

Lokalplanen vil give mulighed for en basisløsning samt eventuelle tilvalg. Basisløsningen inkluderer bl.a., at der skal være plads til mindst 4.000 tilskuere med mindst 300 siddepladser, lysanlæg med en lysstyrke på minimum 1.000 lux, særskilt adgang til banen for spillere og dommer samt separat adgang for udeholdets fans. Den nuværende placering af opvisningsbanen bevares med en ny tribune med 300 sidepladser og 2.700 ståpladser samt de resterende ståpladser langs banens øvrige sider. For at muliggøre adskillelse af spillere og dommere fra tilskuernes adgang anlægges en spillertunnel mellem klubhus og banen. For at fremtidssikre stadion er der identificeret en række tilvalg, der bl.a. omfatter en overdækning af tribunen samt en større udvidelse af klubhuset og en evt. tagterrasse. En uddybende beskrivelse af de to løsninger kan ses i vedlagte startredegyrelse.

Antallet af trafikanter forventes at stige med opgraderingen af stadion. Det konkrete antal vil variere alt efter om der er tale om en normal-, stor- eller topkamp. Der er i helhedsplanen taget udgangspunkt i et parkeringsbehov på 1 parkeringsplads pr. 4 tilskuere. Helhedsplanen skitserer både permanente og midlertidige tiltag, der kan tages i brug ved stor- og topkampe nogle gange om året. Et permanent tiltag er omdannelse af den eksisterende kastebane til parkeringsplads. Et midlertidigt tiltag er inddragelse af græsarealet ved Skovhegnet og forvaltningen anbefaler, at arealet medtages i lokalplanafgrænsningen.

Området er i dag beliggende i landzone og omfattet lokalplan 257. I Fingerplanen er området beliggende i det øvrige Hovedstadsområde uden for Hillerød byfingeren. I det øvrige Hovedstadsområde er det kun muligt med byudvikling af lokal karakter og i tilknytning til kommuncentre eller som afrunding af andre bysamfund. Et stadion er bymæssigt fritidsformål og anses som en funktion, der skal placeres i byzone. Området er allerede kommune- og lokalplanlagt til stadion og maksimalt 3.700 m² byggeri med en højde på maksimalt 10,5 meter. Forvaltningen har været i dialog med Erhvervsstyrelsen, der har oplyst, at det er muligt med en ny lokalplan såfremt der er tale om en justering af byggefelternes placering. Det skal sikres, at den nye lokalplan er i overensstemmelse med Fingerplanen.

Hillerød Stadion er omfattet kommuneplanramme VB.D.1 og arealet foreslået til parkering ved Skovhegnet er omfattet kommuneplanramme VB.D.11 og VB.B.2. VB.D.1 er udlagt til rekreativt område, specifikt idrætsanlæg, offentlig- og privatservice, fritidsaktiviteter og grønt område. Der må maksimalt opføres 3.700 m² hal/bygning samt mindre bygninger

i forbindelse med stadionanlægget med en højde på maksimalt 10,5 meter. VB.B.2 er udlagt til åben-lav boligområde. VB.D.11 er udlagt til offentlige formål, Daginstitution.

Forvaltningen vurderer, at der skal arbejdes med arkitektonisk tilpasning af tribunen og udvidelsen af klubhuset. For at indpasse sportsanlægget bedst muligt med omgivelserne anbefaler forvaltningen, at den nye bebyggelse bliver holdt i farver inden for jordskalaen og at materialerne primært holdes i tegl, træ, beton og glas. Herudover anbefaler forvaltningen, at lysmaster skal fremstå lette og slanke i deres udtryk. Såfremt der opsættes en støjskærm er det vigtigt, at den ikke opføres i reflekterende materiale. Støjskærmen vil kunne opføres i et matteret transparent materiale, eller i et ikke-transparent materiale, der eventuelt kan begrønnes af klatreplanter. Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes med tribunes udformning ind mod nærmeste naboer, bl.a. med fokus på nærmere bestemmelser i lokalplanen om skiltningen med reklamer mv.

Forvaltningen vurderer, at det er afgørende for projektets realisering, at der sikres tilstrækkeligt med parkeringspladser, så de omkringliggende boligveje så vidt muligt friholdes for uønsket parkering. De mest optimale parkeringsforhold samt de trafikale konsekvenser af udvidelsen skal afklares i en supplerende trafikanalyse. En del af det areal ved Skovhegnet, der i helhedsplanen inddrages til parkering, er i Kommuneplan 2017 udlagt til offentlige formål med mulighed for en daginstitution (VB.D.11). Undervejs i processen skal det afklares om det er hensigtsmæssigt at medtage dette areal i lokalplanen, såfremt der senere kan være et behov for at bringe arealet i anvendelse til offentlige formål.

Der kan være væsentlige nabogener forbundet med udvidelsen af stadion vedrørende støj og lys. Forvaltningen anbefaler derfor, at der udarbejdes støj- og lysberegninger, der skal undersøge påvirkningen samt eventuelle afværgende tiltag. I det foreslåede projekt er publikumsadgangene angivet til bagsiden af tribune. Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med den præcise placering, for at minimere nabogener for boligområdet mod syd.

Lokalplanområdet er beliggende ved Selskov i umiddelbar nærhed til Natura 2000-området Gribskov. Det er derfor et væsentligt opmærksomhedspunkt, at der redegøres fyldestgørende i lokalplanen for påvirkningen af udpegningsgrundlaget, særligt ift. støj- og lyspåvirkningerne for at sikre, at udbygningen ikke har negative konsekvenser. Området er i Kommuneplan 2017 udpeget som bevaringsværdigt landskab. Forvaltningen vurderer, at projektet ikke vil forringe den landskabelige værdi, men at indpasningen i det omkringliggende landskab bør være et opmærksomhedspunkt. Stadionanlægget er beliggende inden for to bygge- og beskyttelseslinjer, og det er en forudsætning at der gives en dispensation fra naturbeskyttelsesloven eller at skovbyggelinjen evt. reduceres.

Forvaltningen anbefaler, at der udarbejdes forslag til en lokalplan under forudsætning af, at kommunen stiller krav om følgende:

- Der foretages yderligere støjberegninger for at undersøge om støjniveauet kan nedbringes yderligere ift. naboer
- Der udarbejdes en lysberegning, der skal belyse gener samt evt. afværgeforanstaltninger
- Der udarbejdes en trafikanalyse med en redegørelse af den øgede trafikbelastning samt parkeringsbehovet og en nærmere beskrivelse af konkrete trafikale tiltag
- Den nærmere afgrænsning af lokalplanområdet vurderes ift. arealet til parkering ved Skovhegnet
- Den nye bebyggelse tilpasses bedst muligt omgivelserne, både i forhold til den eksisterende bebyggelse på stadion samt det omkringliggende landskab og de omkringliggende boligområder, bl.a. med bestemmelser om skiltning.

Med igangsætning af en lokalplan beslutter økonomiudvalget, at forvaltningen skal udarbejde et forslag til lokalplan. Forud for udarbejdelsen af lokalplanforslaget vil der blive holdt et tidligt dialogmøde åbent for alle omkring projektet. Dette forslag skal senere behandles og besluttet af byrådet for at kunne blive sendt i offentlig høring. Forvaltningen vurderer, at høringsperioden kan fastsættes til 8 uger. Der holdes borgermøde i høringsperioden. Først efter høringen behandler byrådet borgernes høringssvar og vedtager eventuelt lokalplanen endeligt.

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Startredegørelse - Udvidelse af Hillerød Stadion

Punkt 5: Lokalplan 441 for boliger ved Slangstrupgade 47-51 - Revideret projekt for igangsætning - supplerende sagsfremstilling

17/1713

Indstilling til møde i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at udvalget igangsætter udarbejdelse af kommuneplantillæg og forslag til lokalplan på baggrund af projektet vist i bilaget "Slangstrupgade_nedtrapning" fra den 25. marts 2019.

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget at igangsætte udarbejdelse af kommuneplantillæg og forslag til lokalplan på baggrund af scenario 1.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget at beslutte, om et lokalplanforslag for boliger ved Slangstrupgade kan udarbejdes med udgangspunkt i ét af de reviderede projekter udarbejdet af bygherre, som det ses i bilaget "Slangstrupgade to scenarier".

Økonomiudvalget besluttede den 21. februar 2018 at igangsætte en lokalplan på ejendommene inden for lokalplanområdet med udgangspunkt i et projekt med etageboliger i op til 15 meters højde for en sydlig boliglængde og 10,5 meter for en nordlig boliglængde. Projektet arbejdede med en bebyggelsesprocent på ca. 115. Den 6. juni 2018 blev der afholdt dialogmøde på ejendommen med udgangspunkt i startredegyrelsen. Her udtrykte flere deltagere betænkeligheder ved f.eks. bygningshøjden.

Efter dialogmødet ønskede bygherre ikke at arbejde videre med det oprindelige projekt. Derfor fremsendte bygherre et nyt projekt som Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget behandlede henholdsvis den 3. oktober 2018 og den 24. oktober 2018. Der var tale om fire boliglængder med 3 etagers boligbebyggelse med en bebyggelsesprocent på ca. 85%. Økonomiudvalget besluttede at igangsætte den videre planlægning på baggrund af det tilsendte projekt med en bebyggelsesprocent på 85, samt flere punkter som forvaltningen havde anbefalet som forudsætninger for lokalplanens udarbejdelse. Punkterne var som følger:

- Kommuneplanens krav til opholdsarealer skal overholdes. Der skal kunne skabes attraktive opholdsarealer i området ved den foreslåede bebyggelsesplan
- Kommuneplanens parkeringsnorm skal overholdes
- Der skal arbejdes med placeringen af boliglængderne, herunder indbyrdes afstande mellem boligstængerne, og afstande til naboskel. Dette for at sikre et godt boligområde
- Det skal sikres at boliglængderne ikke giver indbyrdes skyggegener, eller skyggegener mod naboskel, der går ud over hvad der kan forventes af bebyggelse i et område som dette
- Der skal arbejdes med en minimumsafstand for bebyggelsen til Slangstrupgade.
- Der vil blive arbejdet med arkitekturen og bearbejdningen af facaderne, så bebyggelsen tilpasses sine omgivelser.

Det var forvaltningens anbefaling af bebyggelsesprocenten for området kun hæves, hvis det vurderes, på baggrund af arbejdet med overstående punkter, at der kan skabes et attraktivt boligområde med en højere tæthed end det er muligt med gældende kommuneplanramme.

Bygherre og forvaltningen har sidenhen bearbejdet projektet fra oktober på baggrund af de vedtagne forudsætninger specielt med fokus på interne skyggegener og afstande til skel. Det har resulteret i, at bygherre har forkastet projektet, da det ikke kunne revideres, så det kunne opfylde kravet omkring skyggegener og indbliksgener. I stedet har bygherre fremsendt to nye projekter, som kan ligge til grund for den videre lokalplanlægning. Se bilaget "Slangstrupgade to scenarier". Begge scenarier overholder overstående forudsætningspunkter hvad angår opholdsareal og parkeringsnorm, og de arbejder stadig med en bebyggelsesprocent på 85.

Lokalplanområdet er omkranset af villabebyggelse mod nord og mod øst. Forvaltningen forventer ikke, at villakvarteret vil blive udviklet til etagebebyggelse, og projektet skal således tilpasses, så projektet tager hensyn til de eksisterende villaer. Mod syd ligger et område, som er en blanding af bolig og erhverv. Disse matrikler er alle ejet af den samme ejer. Naboområdet kan blive omdannet til etagebebyggelse inden for en overskuelig årrække, og placeringen af bebyggelsen i lokalplanområdet skal således både tage højde for den eksisterende bebyggelse og en senere byudvikling.

Scenario 1

Der er i scenariet tale om to boliglængder på henholdsvis 4 og 3 etager, som begge nedtrapper til 2 etager mod de nordlige og østlige villaområder. Scenariet er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer hvad angår opholdsareal og parkeringsnorm, men overskrider rammen for etageantal og bebyggelsesprocent, som i kommuneplanens ramme for området er fastsat til 3 etager og 75 %. I stedet ønskes en bebyggelsesprocent på 85.

Scenariet arbejder med en nedtrapning af etageantallet. Det er forvaltningens vurdering, at ved at lade byggeriet trappe ned fra 4 etager mod Slingerupgade til 2 etager mod villakvarteret mod nord og øst, så sikres det, at bebyggelsen på den ene side varetager ønsket om byfortætning mod Slingerupgade og på den anden side indpasser sig til det nordøstlige villakvarters skala og højder. Med nedtrapningen formindskes skyggegener og indbliksgener mest muligt i forhold til den eksisterende villabebyggelse. Bygherre ønsker, at en del af bebyggelsen ud mod Slingerupgade opføres i 4 etager. Bebyggelsen med 4 etager er placeret i et område, som er under udvikling til et byområde med højere bebyggelse. Det er forvaltningens vurdering, at en bygning på 4 etager ud mod Slingerupgade byplanmæssigt kan indpasses i det nuværende og til den forventede udvikling af byområdet. Som det ses på skyggediagrammerne i bilaget skygger bebyggelsesdelen med 4 etager ikke nævneværdigt for nabobebyggelse.

Da bebyggelsen er tilpasset til sine omgivelser, er det forvaltningens vurdering, at bebyggelsesprocenten for lokalplanområdet kan hæves fra de nuværende 75 % til de ønskede ca. 85 % og at etageantallet kan øges for den ønskede del af bebyggelsen fra 3 til 4 etager.

Scenario 2

Der er i projektet tale om to boliglængder, som begge er i 3 fulde etager. Scenariet er i overensstemmelse med Kommuneplanens rammer hvad angår etageantal, opholdsareal og parkeringsnorm men overskrider rammen for bebyggelsesprocent, som i kommuneplanens ramme for området er fastsat til 75 %. I stedet ønskes en bebyggelsesprocent på 85.

Scenariet arbejder med to længder i 3 etager, og det er forvaltningens vurdering, at dette vil give gener til villabebyggelsen mod nord og øst. Dette kan bl.a. ses på skyggediagrammerne i bilaget, hvor skyggegenerne mod villabebyggelsen mod nord og øst er betragteligt større for scenario 2, end de er for scenario 1. Endvidere vil der også blive tale om flere indbliksgener mod disse naboskel, end hvad tilfældet er i scenario 1.

I forhold til den byplanmæssige tilpasning af den ønskede bebyggelse, så er det forvaltningens vurdering, at selvom en bebyggelse med 3 fulde etager overholder den gældende kommuneplanramme, så er den viste bebyggelse ikke tilpasset til villakvarterets skala mod nord og øst.

Det er forvaltningens anbefaling, at scenario 1 vælges til at lægge til grund for den efterfølgende Kommuneplan- og lokalplanudarbejdelse. Dette skyldes scenariets tilpasning til sine omgivelser. Lokalplanen vil regulere hvor stor en del af bebyggelsen, der kan opføres i henholdsvis 4, 3 og 2 etager, så tilpasningen til omgivelserne sikres. Scenario 1 vurderes desuden at imødekomme mange af bemærkningerne fra dialogmødet.

Retsgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 06-03-2019

Udvalget besluttede at udsatte sagen en måned og indkalde til dialogmøde med naboerne.

Afbud: Özgen Yücel (V)

Stedfortræder: Hanne Kirkegaard Olesen (V)

Supplerende sagsfremstilling efter møde i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 06-03-2019

På møde med naboer den 27. marts 2019 blev det nye tilrettede projekt præsenteret og diskuteret. Projektet er en mindre tilretning af scenario 1 som blev præsenteret på Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget på mødet den 6. marts 2019. Tilretningen består i at alle dele af bebyggelsen mod de nordlige og østlige skel overholder det skrå højdegrænseplan mod skel. Dette kan ses på bilaget "Slingerupgade_nedtrapning".

På mødet kommenterede naboer til lokalplanområdet projektet. Forvaltningen har herunder opsummeret de punkter, der omhandler lokalplanlægningen:

- Der var bekymring for indbliksgener mod det nordlige skel fra den del af bebyggelsen, der opføres i 3 etager.
- Det er forvaltningens vurdering, at der bliver tale om få indbliksgener fra denne del af bebyggelsen. Der er tale om den nordlige facade, som må forventes udnyttet til indvendige trappeopgange og rum som ikke er opholdsrum som f.eks. stuer.
- Herudover sikres det med lokalplanen, at der ikke må opføres altaner mod det nordlige skel, ligesom der ikke må opføres altangange og svalegange på bebyggelsen. Desuden fremkom der et ønske om, at de flade tage ikke må benyttes til tagterrasser. Dette kan ligeledes sikres med lokalplanen.
-
- Der fremkom ønske om at beholde eller etablere en grøn kile med store træer langs det østlige skel.
- Det er forvaltningens vurdering, at det er muligt med lokalplanen at sikre træer langs skellet, da der opstår arealer, med plads til beplantning mod skellet. Det kan ske enten ved at bevare de eksisterende træer, hvis dette er muligt, eller ved at stille krav til plantning af nye.
-
- Det blev foreslået, at projektet skal holde sig inden for kommuneplanens rammer for hvad angår bebyggelsesprocent, for på den måde at opnå en større afstand til det østlige skel.
- Det er forvaltningens vurdering, at projektet tager hensyn til villabebyggelsen mod nord og øst ved så vidt muligt at nedtrappe til villaskala. Desuden er der mod øst tale om en vinkling af bebyggelsen, der bevirker, at det kun er to hushjørner, der kommer tæt på det østlige skel. Således er den øvrige del af gavlene trukket endnu længere væk fra skel. Se side 7 i bilaget ”Slangerupgade_nedtrapning” for plan der viser afstande til naboskel.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om at der ikke etableres vinduer i gavle mod naboer mod øst samt at der udpeges bevaringsværdige træer og placering af nye store træer.

Bilag

Slangerupgade to scenarier

Slangerupgade_nedtrapning.pdf

Punkt 6: Lokalplanforslag 447, Favrholt stationsområde - forbehandling arkitektur og trafik

18/9386

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at forvaltningen arbejder videre med forslag til lokalplan for stationsområdet i Favrholt med udgangspunkt i vedlagte udkast til lokalplanens §5 om stier, veje og parkeringsforhold, §8 om bebyggelsens omfang og placering, §9.9 om altaner samt §10.7-10.10 om kantzoner.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget skal tage stilling til dele af indholdet vedrørende arkitektur og trafik, i det lokalplanforslag for stationsområdet i Favrholt, som er under udarbejdelse. Sagen forelægges som forberedelse til en senere sag om godkendelse af lokalplanforslaget.

Økonomiudvalget besluttede den 23. maj 2018 at i gang sætte udarbejdelse af en lokalplan for stationsområdet i Favrholt. Økonomiudvalget igangsatte udarbejdelsen af planforslaget under forudsætning af, at der kunne findes gode løsninger i plangrundlaget for opmærksomhedspunkter som anvendelse, arkitektur, tårnhus, byrum, opholdsarealer, parkering, beskyttet natur, regnvands-håndtering, terrænregulering og etapevis udbygning samt, at der tilrettelægges en tidsplan, der muliggør borgermøder, tilstrækkelig faglig kvalitetssikring samt den nødvendige politiske behandling i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget. Der blev holdt et indledende borgermøde om sagen den 16. august 2018.

Forvaltningen har efterfølgende arbejdet på et udkast til lokalplanen i samarbejde med Byudviklingsselskabet Favrholt A/S (bygherre).

Lokalplanen indgår i realiseringen af Helhedsplan Favrholt og omhandler etableringen af et stationsnært centerområde beliggende i den østlige del af bydelen, mellem det nye hospital og den ny station. Lokalplanområdet omfatter et areal på 10 ha. Lokalplanen bliver den første for et større byområde i Favrholt. Det vil således også være her de bykvalitetsmæssige og arkitektoniske ambitioner vil "stå sin første prøve". Flere af de emner, der her forelægges til en indledende behandling, omhandler derfor arkitektur. De øvrige emner, der her forelægges, omhandler trafik, da den trafikale struktur er et væsentligt element for disponeringen af lokalplanområdet.

Forvaltningen anbefaler, at udvalget på dette møde særligt drøfter følgende emner om arkitektur:

Bebyggelsens højde

Bebyggelsens etageantal er fastlagt i henhold til de gældende rammer i kommuneplanen. Det fastholdes, at bebyggelse kan opføres i højst 7 etager. Gældende kommuneplanramme fastlægger ud over etageantal også en maksimal bygningshøjde på 21 meter. Dette vurderes at være for lidt, når der ønskes opført kontorbyggeri, som bygherre har oplyst kræver en etagehøjde på 3,75 meter per etage. Den maksimale bygningshøjde foreslås derfor hævet til 28 meter, der hvor der kan etableres erhverv. I delområde 3, hvor der kun kan etableres boliger i op til 6 etager, fastholdes maksimal bygningshøjde på 21 meter.

For at opnå et varieret og dynamisk arkitektonisk udtryk i bebyggelsen foreslås krav om, at der skal ske skift i bygningshøjden samt hvor ofte, der skal ske skift per facadestækning. Skift i bygningshøjden skal mindst være på én etage eller 3 meter.

For at fremme mulighed for ophold/udearealer på tagflader foreslås bestemmelser om at tagterrasser ikke tæller med i etageantallet, og om at værn om tagterrasser og lette glaskonstruktioner til ophold i forbindelse med tagterrasser ikke tæller med i bygningshøjden. Se §§8.1, 8.3, 8.4 og 8.9 samt kortbilag 5 i vedlagte bilag.

Tårnhus

Lokalplanen omfatter mulighed for etablering af et tårnhus i lokalplanområdet. Med lokalplanen fastsættes tårnhusets højde til 15 etager og 45 meter, hvilket er i overensstemmelse med kommuneplanen. Det foreslås præciseret, at tårnhuset skal udformes som én bygning. Placeringen foreslås fastlagt inden for områdets vestlige del, med facade og indgang mod stiforbindelsen, dette dels af hensyn til sollys/skygge på torvet, dels for at understøtte bylivet langs stiforbindelsen. Opførelse af tårnhuset kræver supplerende lokalplan, der fastsætter tårnhusets udformning nærmere. Se §8.5 samt kortbilag 5 i vedlagte bilag.

Altaner

Det foreslås at lokalplanen muliggør altaner overalt i bebyggelsen, men fastlægger krav til placering og udformning. Altaner ud mod gade- og byrum foreslås placeret mindst 3,5 meter over terræn. De skal udformes så de højst går 2,0 meter ud over facadelinjen og holdes inden for byggezonerne. Det foreslås desuden, at de højst må udgøre 50% af den samlede facadestrækning og, at de skal udformes som en integreret del af bebyggelsen. Se §§8.11 og 9.9 i vedlagte bilag.

Kantzoner

Det foreslås at lokalplanen fastsætter, at al bebyggelse skal udformes med kantzoner ud mod gade- og byrum. Mindst 0,6 m af byggezone langs gade- og byrum skal anvendes til kantzone, dog mere langs de primære byrum som stiforbindelsen, torvet og passager. Kantzoners bredde fastsættes ud fra funktionen i stueetagen og karakteren af det byrum, de vender ud mod. Særligt for boliger i stueetagen foreslås at det fastsættes, at stueetagen skal hæves mindst 0,8 meter over terræn, medmindre der etableres en bred kantzone i byggezone foran boligen. Hensigten hermed er at sikre en vis 'privatsfære' i boliger i stueetagen. Se §§8.13, 10.7-10.10 samt kortbilag 7 i vedlagte bilag.

Forvaltningen anbefaler, at udvalget på dette møde særligt drøfter følgende emner om trafik:

Trafikal struktur

Lokalplanen fastlægger stier, adgangsvej og intern fordelingsvej i lokalplanområdet. Det foreslås, at veje og stier udformes ud fra den overordnede præmis at gang, cykling og brug af kollektiv transport prioriteres højest på grund af lokalplanområdets beliggenhed i stationsnært kerneområde, under 300 meter fra den kommende Favrholm station.

Hovedstien, der forbinder lokalplanområdet med Favrholm station og Hillerød by og samtidig er primær adgang fra station til hospital, udlægges med en bredde på 7,5 meter. Det foreslås, at hovedstien skal udformes som en integreret del af det samlede byrum, stiforbindelsen, der har en bredde på mellem 13,5 og 23,5 meter. Dog foreslås at cykelstien skal markeres tydeligt i byrummet for at sikre adskillelse mellem cyklende og gående.

Den interne fordelingsvej danner et cirkulært forløb og kaldes for cirkulationsvejen. Cirkulationsvejen foreslås udlagt med udgangspunkt i, at vejen ensrettes med cykelbane i begge sider. Vejen skal dog være dobbeltrettet frem til indkørslen til parkeringshuset. Hensigten med at ensrette størstedelen af vejens forløb er at begrænse kørebanelens omfang og øge plads til cykler og gående. Det vil desuden gøre de to krydsninger mellem stiforbindelsen og cirkulationsvejen mere sikre, da der kun krydses med trafik fra én retning. Se §§5.1 til 5.10 samt kortbilag 3 og principsnit 1-2 i vedlagte bilag.

Parkering

Kommuneplanen fastlægger en norm for cykelparkering på 1 plads per bolig/50 etm/2 ansatte. Dette foreslås fastholdt med lokalplanen, dog skærpes normen ved butikker og daginstitutioner, så antallet af cykelparkeringspladser her fordobles. Desuden er fastlagt krav til pladser til cykler med anhænger.

Kommuneplanen fastlægger en norm for bilparkering på 2-3 pladser per 300 m² bebyggelse. Det foreslås, at lokalplanen fastlægger, at parkeringsnormen holdes inden for dette spænd, dog på en måde så den lave ende af spændet, mellem 2 og 2,5 pladser per 300 m², kun kan bruges, hvis der kan redegøres for forskudte anvendelsestidspunkter for de funktioner, pladserne skal betjene.

Lokalplanen fastlægger desuden, at al parkering i lokalplanområdet skal ske i konstruktion, undtagen et begrænset antal, der kan placeres på terræn som vejsideparkering langs cirkulationsvejen. Kravet om parkering i konstruktion skal ses i sammenhæng med bebyggelsens omfang. Hvis der ikke stilles krav til konstruktion, kan der kun bygges med en bebyggelsesprocent på 100%, jf. Kommuneplan 2017. Se §§5.11 til 5.14 samt kortbilag 3 i vedlagte bilag.

Videre proces

Forvaltningen færdiggør plangrundlaget med tilhørende miljøvurdering. Når et endeligt udkast til lokalplanforslag er klar, forelægges det for Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget og økonomiudvalget med henblik på godkendelse i byrådet.

Retsgrundlag

Planloven, særligt kapitel 4 og 5 (LBK nr. 287 af 16. april 2018).

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Bilag, Lokalplan 447, uddrag trafik og arkitektur

Punkt 7: Lokalplan 448 - Milnersvej 45 - udvidelse af lokalplanområde

16/4352

Indstilling

Direktionen indstiller til, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget beslutter, at nærmeste naboer på Amtmandsvej partshøres, med henblik på at lokalplanområdet for lokalplan 448 Milnersvej 45 udvides med en del af Milnersvej 43.

Sagsfremstilling

Til dialogmøde den 17. januar 2019 om vedlagte startredegørelse, blev der fremlagt forslag fra en borger om en samlet overkørsel fra Milnersvej 43 og 45 i stedet for at lede trafikken fra lokalplanområdet ad Herlufsdalsvej/Milnersvej. Dette gøres for at:

1. Aflaste krydset mellem Herlufsdalsvej og Milnersvej
2. Nedbringe antallet af overkørsler over cykelsti til Milnersvej fra 2 til 1, for de to ejendomme til sammen
3. Skabe en fælles adgangsvej som tilgodeser både Milnersvej 43 og 45.

Den fælles udkørsel placeres i skel med 50% til hver af de to ejendomme, hvilket fordrer en udvidelse af lokalplanområdet. Ejeren af Milnersvej 43 er indstillet på dette, hvis deres egen anmodning om lokalplan til etageboliger med små lejligheder, kan fremmes.

Det kan løses ved at udvide lokalplanområdet for Milnersvej 45 med halvdelen af ejendommen Milnersvej 43. Dermed deles nr. 43 i to halvdele.

Den første halvdel inddrages i det nuværende lokalplanarbejde for Milnersvej 45. Det inddragede areal bruges til opførelse af etageboliger med små studievenlige lejligheder.

Den anden halvdel med udlejning til hhv. PWC og Mastrodonterne består til senere omdannelse og lokalplan.

Der er et hensyn om ikke at forsinke lokalplanen for Milnersvej 45, da de forventer en lokalplan til juni og allerede har gennemgået et langt forløb. Derfor forslås en løsning, hvor der ikke holdes et nyt dialogmøde, men at der i stedet holdes en partshøring af naboer på den bagvedliggende boligvej, Amtmandsvej.

Boligerne på det inddragede areal anlægges i 4 boliglænger som i bygningsform og materialevalg skal have en sammenhæng med arkitekturen ved Milnersvej 45. Dette opnås ved, at boliglængerne anlægges som serier af saddeltagskonstruktioner med facader i tegl (se bilag: Facader_planskitser_Milnersvej_43), som skal spille sammen med de varme teglstensfacader som der tænkes opført ved Milnersvej 45.

Etageboligerne anlægges i 3 etager, dog anlægges boliglængen længst mod syd i 2. etager for at indpasse byggeriet i forhold til villaerne på den anden side af Amtmandsvej (se bilag: Milnersvej45 – ny lokalplanafræsning).

Projektet er stadig på et foreløbigt stadie, og der skal i de kommende uger udarbejdes supplerende materiale fra bygherre som beskriver arkitekturens karakter og samspil med arkitekturen ved Milnersvej 45.

Hvis udvalget beslutter at iværksætte partshøring, vil forvaltningen gennemføre denne i april og udarbejde et lokalplanforslag for det samlede område til politisk beslutning i juni.

Retsgrundlag

Planloven.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om at hjørnet på Amtmandsvej mat.nr. 17al er en del af lokalplansområdet.

Bilag

Milnersvej45 - ny lokalplanafgrænsning

Facader_planskitser_Milnersvej_43

Startredegørelse for Milnersvej 45

Punkt 8: Lokalplan 451 - Boliger og dagligvarebutik i Ullerød Syd, Bykvarter midt - Igangsætning

18/16140

Indstilling

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

1. igangsætte lokalplan og kommuneplantillæg for boliger og dagligvarebutik under de forudsætninger, der er beskrevet i sagsfremstillingen,
2. der arbejdes videre med version 2 for dagligvarebutikken med lyse tegl og aluminiumsplader.
3. der for boligprojektet arbejdes videre med 4 og 5 etager mod syd og 3 etager placeres i nord.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt økonomiudvalget skal tage stilling til igangsættelse af ny lokalplan for boliger og dagligvarebutik i Ullerød Syd, bykvarter midt, samt tillæg til Kommuneplan 2017, som muliggør, at Ullerød Bydelscenter kan udvides med en dagligvarebutik øst for det nuværende bydelscenter. Skanska ejer den ubebyggede ejendom i det nuværende bydelscenter. Lidl har en købsaftale med den hidtidige ejer af seminariegrunden, Københavns Professionshøjskole (tidl. UCC), som er afhængig af, at der udarbejdes en ny lokalplan.

Lidl ønsker at opføre en dagligvareforretning øst for Netto og det nuværende bydelscenter på 1500 m² med en bebyggelsesprocent på 41%. Hvis der skal etableres en dagligvareforretning, ved krydset Tulstrupvej/Frederiksværksgade, vil det være nødvendigt at udvide Ullerødbyens Bydelscenter. Det kan ske ved at vedtage et kommuneplantillæg, der medtager området i kommuneplanens rammeområde UL.C.1 (se kort i startredegørelsen).

Skanska ønsker at opføre 52 etageboliger med en bebyggelsesprocent på 90% vest for den eksisterende Nettobutik. I dag er området i kommuneplanen udlagt til centerområde og bydelscenter, med mulighed for at lokalplanlægge for butikker, etageboliger, liberalt erhverv samt restauranter og caféer. Da kommuneplanen stiller krav om, at der skal være butikker, caféer og lignende i stueetagen, vil det være nødvendigt at vedtage et kommuneplantillæg, som udlægger området til boliger.

Ullerødbyens bydelscenter blev udlagt i forbindelse med vedtagelsen af Kommuneplan 2013 med henblik på at skabe et sammenhængende center i Ullerødbyen med lokale handelsmuligheder og samtidig give de planmæssige rammer for en bykerne med en tæthed af boliger centralt i bydelen. Netto etablerede i 2014 en butik i bydelscenteret, men herudover har planerne om dagligvarebutikker ligget stille uden at blive realiseret.

Lidl indsendte et ønske om ændret afgrænsning af bydelscentret i forbindelse med høring af Kommuneplan 2017. Byrådet besluttede, at den nuværende afgrænsning af bydelscentret skulle fastholdes, men at byrådet kunne gå videre med projektet og ændre afgrænsning af bydelscentret med et kommuneplantillæg. Argumentet for ikke at ændre afgrænsningen var, at områdeafgrænsning ikke i sig selv ville styrke centerdannelsen, da det foreslåede projekt ikke lå i direkte tilknytning til den eksisterende Netto og at man ved at fastholde den eksisterende områdeafgrænsning ville gøre det muligt, at opnå synergi mellem den eksisterende butik og nye butikker, hvor man kan gå fra den ene butik til den anden, uden at skulle ud på Frederiksværksgade. Samtidig var det vurderingen, at det ville være svært at anvende den tomme grund inden for bydelscentret, da rummeligheden til detailhandel, i så fald, vil være udnyttet, selvom kommuneplanens rammebestemmelser herudover giver mulighed for etageboliger, liberalt erhverv samt restauranter og caféer. Trafikalt set vurderede forvaltningen, at det ville være u hensigtsmæssigt at etablere nye adgangsveje ind til det foreslåede areal, fra Tulstrupvej, hvor der i forvejen er afviklingsproblemer i myldretiden og at det var u hensigtsmæssigt med et projekt, der genererer mere trafik end først tiltænkt. Med den nuværende afgrænsning til bydelscentret, var der samtidigt planlagt for trafikbelastningen samt etableret en adgangsvej fra Frederiksværksgade til bydelscentret som helhed.

Lidl og Skanska har præsenteret et projekt, hvor der etableres boliger i den nordvestlige del af bydelscentret, i stil med de boliger, der er etableret nordøst for bydelscentret. Projektet indeholder samtidigt et sammenhængende projekt med boliger, i den nordlige del af seminariegrunden (uden for lokalplanområdet) og en detailbutik på 1500 m². Med et samlet projekt med vejadgang fra Frederiksværksgade undgås nye vejtilslutninger fra Tulstrupvej. Den foreslåede placering af butikken vil give mulighed for en stiforbindelse mellem den ny Lidl butik og Netto, så der sikres en direkte forbindelse mellem butikkerne, hvor det ikke er nødvendigt at skulle ud på Frederiksværksgade.

Forvaltningen har partshørt Netto. Salling Group Ejendomme A/S, som ejer Netto, er kommet med en indsigelse mod den ændrede afgrænsning af Ullerød Bydelscenter (se bilag). De skriver, i deres indsigelse, at de i 2014 forespurgte om

muligheden for at opføre Netto-forretningen på hjørnet af Frederiksværksgade og Tulstrupvej, men blev afvist. Der er ikke truffet nogen afgørelse på baggrund af Nettos henvendelse og forvaltningen vurderer, at der har været tale om en mundtlig henvendelse, hvor kommunens svar har været, at det ville stride mod kommuneplan og lokalplan.

Forvaltningen anbefaler, at der udarbejdes kommuneplantillæg og forslag til en lokalplan, under forudsætning af følgende:

- Der afsættes de nødvendige arealer til forsinkelse af regnvand, samtidig med at kommuneplanens krav til udendørs bilfri opholdsarealer fastholdes.
- Lokalplanen udarbejdes, så de vejledende støjkrav kan overholdes.
- At bygherre finansierer de nødvendige vejanlæg i forbindelse med den udbygningsaftale, som Lidl har tilbudt Hillerød Kommune, det kan f.eks. inkludere et signalreguleret kryds.

Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes med en åben og inviterende butiksfacade mod parkeringspladsen, hvor livet i bygningen ses fra gaden (se bilag).

- Version 1: De mørke tegl har dybere og længere relief i facaden samt et længere tagudhæng. Der giver en fin kontrast mellem teglfacaderne og de lette glaspartier.
- Version 2: Der er flere materialer i spil, ligesom den klart definerede indgangsport fungerer godt, som et fremspring i facaden. Løsningen har et let udtryk med lyse tegl og aluminiumsplader.

Forvaltningen anbefaler version 2, fordi de lyse tegl gør facaden lettere i bygningsudtrykket og Aluminiumspladerne bryder facaden op, skaber spil i bygningen og definerer en indgangsport ved et fremspring i facaden. Det vurderes, at begge forslag fungerer det pågældende sted.

Aarstiderne Arkitekter har udarbejdet 2 forslag til etablering af boliglænger:

- Forslag 1: 2 boliglænger i 5 etager placeres mod syd og 1 boliglænge i 3 etager placeres i nord.
- Forslag 2: 2 boliglænger i henholdsvis 4 og 5 etager placeres mod syd og 1 boliglænge i 4 etager placeres i nord.
-

Boliglængerne tænkes udført med sydvendte altaner. Fælles for begge forslag er, at der arbejdes med et grønt opholdsrum mellem boliglængerne. Opholdsrummet tænkes rekreativt med stiforbindelser og beplantning, som også skal skærme for indbliksgener (se bilag). Forvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med en kombination af de to forslag med 2 boliglænger på henholdsvis 4 og 5 etager placeret mod syd og 1 boliglænge på 3 etager placeret i nord. Det vil bryde facadeforløbet i de højeste af bygningerne op, så de i højere grad opleves som to selvstændige bygningsvolumener, samtidig med at der ikke bygges højere ud mod naboerne i nord, end det allerede er muligt i dag. Det er færre etager end bygherre ønsker.

Retsgrundlag

Planlovens kapitel 4 og 5.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget indstiller til økonomiudvalget ikke at igangsætte lokalplan og kommuneplantillæg og at fastholde det nuværende plangrundlag.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Startredegrørelse

Indsigelse fra Netto

Punkt 9: Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen - godkendelse

17/34125

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget at tiltræde Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget og økonomiudvalget beslutter, at Hillerød Kommune skal tiltræde Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen. Trafik- og mobilitetsplanen er et fyrtårnprojekt i den regionale vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS) og er udarbejdet af Region Hovedstaden i samarbejde med Hillerød Kommune og 19 øvrige kommuner og KKR Hovedstaden.

Projektet har løbet fra medio 2017. Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen er vedhæftet som bilag.

Hovedstadsområdets trafikale udfordringer

I forbindelse med udarbejdelsen af rapporten er der gennemført analyser af trafikudviklingen i hovedstadsområdet. Analysen viser blandt andet, at der på grund af vækst i antal indbyggere og arbejdspladser i hovedstadsområdet vil være 20% flere rejser i 2035. Der er i analysen identificeret særligt tre udfordringer for fremtidens mobilitet, som trafik- og mobilitetsplanens indsatser skal være med til at imødegå:

- Trængslen på vej- og banenettet stiger, der kommer et øget transportbehov på tværs af fingrene
- Den kollektive transports konkurrenceevne er under pres
- CO₂-aftrykket stiger.

Fem strategiske udviklingsområder og konkrete indsatser

Trafik- og mobilitetsplanen har fem strategiske udviklingsområder og tilhørende indsatser, som tilsammen skal sikre mod unødigt spildtid i trafikken og øge mobiliteten. De fem strategiske udviklingsområder er:

- Fremtidens kollektive transport som førstevalg for flere
- Flere cykelpendlere
- Knudepunkter, der skaber sammenhæng: transportknudepunkter, der understøtter nemme skift såsom stationer, større busstop, samkørselspladser, hospitaler og erhvervsområder og lignende.
- Trafikinformation og mobilitetsservice med brugeren i centrum
- Attraktiv deletransport.

Til hvert af de fem strategiske udviklingsområder er forslag til konkrete indsatser, der kan sættes i gang for at imødegå udfordringerne, som adresseres i Trafik- og mobilitetsplanen. Flere af indsatserne går på tværs af udviklingsområderne og bidrager således inden for flere områder.

De 13 overordnede indsatser er:

1. Styrket kollektivt hovednet: tilbyde høj frekvens og god fremkommelighed på tværs gennem styrkelse af knudepunkter, servicemål mv.
2. Tværgående samarbejde om udvikling af den kollektive transport: etablere samarbejde om at opnå fælles strategisk retning og struktureret strategiproces i DOT-regi
3. Mobility as a Service (MaaS): understøtte samarbejde om at sikre sammenkædning af forskellige transportformer på rejsen via abonnement
4. Kørselsafgifter - undersøge muligheder for at anvende kørselsafgift til påvirkning af adfærd
5. Trafikprognoser og trafikinformation: etablere "vejrudsigten" for trafikken på en app gennem fokus på organisering og fælles set-up blandt aktørerne
6. Intelligent signalstyring og trafikledelse: etablere samarbejde om samordning af trafiksignaler og trafikledelse på tværs af kommunegrænser
7. Dialogværktøj til udvikling af knudepunkter: udvikle redskaber og principper til fælles screening og rangering af transportknudepunkter
8. Udvikling af transportorienteret byudviklingsmetoder: afdække partnerskabs-, forretnings- og finansieringsmodeller til udvikling af knudepunkter

9. Nemme skift og attraktive first/last-mile løsninger: etablere samarbejde om en fælles strategi for til- og frabringstrafik med bl.a. afsæt i Movias forretningsstrategi
10. Kombinationsrejser med cykel: etablere samarbejde på tværs af aktører til fremme af cyklen i kombination med kollektiv transport
11. Udbygning af Supercykelstinet: undersøge muligheder for fælles finansiering af nye ruter og revurdering af designet
12. Udbygning af dele- og samkørselstjenester uden for de store byer: undersøge muligheder for fremme af delemobilitet og opkoblingen til det kollektive trafiktilbud bl.a. gennem pilotforsøg og udbredelse af viden
13. Samkørselsknudepunkter for multimodale rejser: udvikle datagrundlag til en samlet plan for styrkelse af eksisterende og etablering af nye knudepunkter med let skift mellem forskellige transportmidler.

Fremtidige projekter i Hillerød Kommune

I planen er medtaget følgende væsentlige konkrete tiltag i Hillerød Kommune:

- Forlængelse af Hillerødmotorvejen.
- Ombygning af Hillerød Station, så passagerer fra hele Nordsjælland i fremtiden kan komme direkte til Nyt Hospital Nordsjælland ved Favrholm Station.
- Forlængelse af S-banen fra Farum til Hillerød.
- 2+1-vej mellem Kregme og Hillerød.
- Udbygning af supercykelstinet med. Trafik- og mobilitetsplanen vil bygge videre på visionsplanen for supercykelstier, hvor der bl.a. indgår supercykelsti langs Overdrevsvejen mellem Favrholm Station og Københavnsvej, supercykelsti fra Hillerød til Frederiksværk, Helsingør og Græsted.

Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen behandles desuden politisk i Regionsrådet og i øvrige kommuner og forelægges sideløbende i KKR. En tiltrædelse af Trafik- og mobilitetsplanen medfører, at de beskrevne indsatsområder i planen undersøges nærmere. Der er således ikke tale om beslutning af konkrete løsninger endnu.

Forvaltningen har i forlængelse af Trafik- og mobilitetsplanen igangsat projekt om stationsnær byudvikling i samarbejde med Region Hovedstaden, Hovedstadens Letbane, Helsingør, Herlev, Høje Taastrup og Vallensbæk kommuner. I dette arbejde undersøges fem transportknudepunkter i hovedstadsområdet, hvor Hillerød Station er et af de undersøgte knudepunkter. Projektet forventes afsluttet i efteråret 2019.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget.

Bilag

Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen - rapportudkast

Punkt 10: Stier langs Frejasvej og Selskovvej

18/9565

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at:

1. godkende det vedlagte projekt for etablering af stier langs Frejasvej og Selskovvej

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

2. træffe beslutning om at igangsætte tekniske opmålinger på de berørte ejendomme
3. træffe beslutning om at erhverve og i nødvendigt omfang ekspropriere arealer fra de berørte matrikler
4. træffe beslutning om hvilke af byrådets medlemmer, der skal lede ekspropriationerne.

Sagsfremstilling

Byrådet har besluttet, at der skal etableres stier langs Frejasvej og Selskovvej. Dele af stierne anlægges som en konsekvens af udbygningen af Frederiksbros, og er finansieret gennem samarbejdsaftalen og den resterende del af stierne er finansieret via en anlægspulje til anlæg af stier i bymidten.

På udvalgsmødet den 6. marts 2019 besluttede udvalget, at der skulle igangsættes en borgerorientering af projektet med anlæg af stier langs Frejasvej og Selskovvej.

Borgerorientering

Projektet er udsendt med orienteringsbreve til alle berørte grundejere, til Hillerød Bys Lokalråd og til Dansk Cyklistforbund i Hillerød. Desuden er orienteringen offentliggjort på Hillerød Kommunes hjemmeside og via Facebook. Tidsfrist for kommentarer til projektet var fastsat til 26. marts 2019.

De indkomne kommentarer til projektet har generelt været positive, og flere har tilkendegivet, at der er behov for stierne.

De fleste kommentarer har været rettet mod specifikke spørgsmål vedrørende den enkelte grundejers ejendom, herunder særligt afstand fra eksisterende bygninger til fremtidig vejskel, og spørgsmål til ekspropriationernes praktiske forløb. Forvaltningen har i den forbindelse givet mere detaljerede forklaringer telefonisk, eller tilbudt spørgerne et møde på stedet ved mere komplekse problemstillinger. Det er ikke forventningen, at der er uafklarede spørgsmål fra grundejere i den forbindelse.

På baggrund af orienteringsskrivelsen har forvaltningen desuden indledt en dialog med Nyhuse Vandværk. Vandværket skal udbygge vandforsyningen i området, hvilket berører strækningen mellem Thorsvang og vandværket, og der er derfor behov for en koordinering med vandværkets arbejde.

Da stierne langs Frejasvej og Selskovvej etableres med minimumsbredder i henhold til vejreglerne, har enkelte udtrykt ønske om at etablere bredere stier. Det er dog ikke muligt at indsnævre kørebanerne yderligere, bredere stier vil derfor medføre forøgede omkostninger, særligt til ekspropriation.

Enkelte henvendelser har drejet sig om muligheden for at nedsætte den tilladte hastighed på strækningen. Det er forvaltningens vurdering, at den foreslåede ændring i vejens profil vil medvirke til at nedsætte antallet af hastighedsoverskridelser og, at der ikke indarbejdes yderligere hastighedsdæmpende foranstaltninger på nuværende tidspunkt.

En enkelt borger har foreslået, at Herluf Trollesvej eller alternativt Stutmestervej lukkes for biltrafik og, at cykeltrafikken ledes via denne rute, for at undgå etablering af cykelstier langs Selskovvej. Forvaltningen bemærker, at både Herluf Trollesvej og Stutmestervej er eneste adgangsvej for en række private ejendomme og derfor ikke umiddelbart kan lukkes. Det vurderes desuden, at anvendelse af en af de to veje som cykelrute ikke vil medføre et væsentligt fald i antal cyklister, der bruger Selskovvej som cykelrute.

Et par henvendelser har drejet sig om muligheden for at ensrette Frejasvej og Selskovvej. Forvaltningen vurderer ikke at det er en realistisk mulighed, da vejen fungerer som adgangsvej til Hillerød by, til Hillerødsholmskolen og ikke mindst til

stadion.

Teknisk opmåling og ekspropriation

På byrådets møde den 29/8 2018 besluttede byrådet at igangsætte ekspropriation til cykelstier på ejendomme syd for Herredsvejen. I sagen orienterede forvaltningen om et forventet behov for yderligere arealerhvervelser nord for Herredsvejen, samt et forventet behov for at foretage supplerende opmålinger på de berørte ejendomme.

I forbindelse med udarbejdelse af et mere detaljeret projektgrundlag for stiernes forløb er behovet for ekspropriationer på arealerne nord for Herredsvejen tydeliggjort. I bilag 1 ses en fortegnelse over de ejendomme hvorfra, der må forventes, at der skal eksproprieres til stierne. Ejendommene er indtegnet på kortene i bilag 2-6.

Inden det endelige areal, der skal eksproprieres kan fastlægges, skal der gennemføres tekniske målinger på den enkelte ejendom. I henhold til Vejloven har Hillerød Kommune ret til med 14 dages varsel at foretage disse opmålinger. Byrådet skal godkende, at forvaltningen igangsætter tekniske opmålinger efter vejloven.

Forvaltningen foreslår på baggrund af ovenstående, at der udsendes varsel til de berørte ejendomme om gennemførelse af tekniske opmålinger i henhold til Vejlovens regler herfor.

Sideløbende med dette foretager en landinspektør sammen med forvaltningen de indledende arbejder og dokumentindsamling således, at forarbejdet til en egentlig ekspropriation er klar til udsendelse til de berørte lodsejere primo maj.

Der forventes i alt eksproprieret arealer fra 64 ejendomme, hvorfor en forudgående forhandling og indgåelse af frivilligaftaler er urealistisk. Der vil dog kunne indgås frivilligaftaler ved åstedsforretningerne. Det bemærkes, at der på dele af ejendommene er tinglyst vejbyggelinjer. Hvor der er tinglyst vil indholdet af deklarationen være afgørende for ekspropriationens indhold og erstatningens størrelse. Der er på enkelte ejendomme tinglyst, at arealer til stier skal afstås til samme pris om ejendommen oprindeligt er købt til i forbindelse med udstykning, og at der ikke gives erstatning for anlæg af blivende karakter i byggelinjearealet.

Byrådet skal udpege en deltager til ekspropriationskommissionen, det valgte byrådsmedlem leder åstedsforretning og ekspropriationsforretning.

Landinspektøren, der er tilknyttet projektet, udarbejder indkaldelser, høringsmateriale, ekspropriationsmateriale, fører protokol og sikrer, at regler for åstedsforretningen er overholdt.

Med gennemførelse af 64 åstedsforretninger er det estimeret, at åstedsforretningerne vil forløbe intensivt over en periode på ca. 3 uger i starten af juni måned. Med 3 ugers kontinuerlige åstedsforretninger kan det overvejes om opgaven skal fordeles på flere medlemmer af byrådet.

Det forventes, at ekspropriationer og erstatninger kan behandles på byrådsmødet efter sommerferien.

VVM-Screening

Der er udarbejdet en VVM-Screening for anlæg af projektet for stier langs Frejasvej og Selskovvej. Det forventes, at der foreligger en afgørelse, som skal sendes i partshøring til berørte lodsejere primo april.

I forbindelse med udarbejdelse af VVM-Screeningen er medtaget strækningen syd for Frejasvej således, at afledte effekter af dette projekt medtages i vurderingen af behovet for en egentlig VVM-redegørelse.

Den videre proces

Efter gennemførelse af VVM-Screening, detailopmåling og ekspropriation udbydes projektet til anlæg.

Der udarbejdes egentligt udbudsmateriale på baggrund af detailopmålinger og resultatet af åstedsforretningerne. På baggrund heraf indbydes entreprenører til at give tilbud på opgaven. Det forventes, at udbud og kontrahering foregår i oktober-november måned.

Efter indgåelse af kontrakt med entreprenøren opstartes arbejdet i marken, det foreslås at vente med igangsætning af egentlige arbejder til primo 2020 for at minimere risici i forbindelse med vinterarbejde.

På vedhæftede bilag 2-6 ses projekttegninger for hele strækningen hvor der etableres nye stier, og i bilag 7 ses de kommentarer til projektet, der er indkommet.

Retsgrundlag

Ekspropriation og adgang til ejendomme sker efter ”Lov om offentlige veje”

VVM-Screening sker i henhold til reglerne i ”Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)”.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser idet udgifter til VVM-Screening og ekspropriation er indeholdt i de eksisterende budgetter for projektet. På udvalgsrådet den 6. marts besluttede udvalget desuden at indstille til økonomiudvalget og til byrådet, at der ikke igangsættes udbud for Tamsborgvej før licitationsresultater for Frejasvej/Selskovvej og for Holmegårdsvej foreligger.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget godkendte indstillingens punkt 1-3

Udvalget afventer byrådsmedlemmernes indmelding på fremsendte mail om ekspropriationer vedr. indstillingens punkt 4.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Bilag

Bilag 1 - Oversigt over ejendomme til ekspropriation

Bilag 2 - Tegning 401

Bilag 3- Tegning 402

Bilag 4 - Tegning 403

Bilag 5 - Tegning 404

Bilag 6 - Tegning 405

Bilag 7- Indkomne borgerhenvendelser - Endelig

Punkt 11: Smart City-strategi - endelig vedtagelse

18/3706

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget og byrådet at godkende Smart City-strategien som har været i offentlig høring og i høring hos Byforum.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er at få Smart City-strategien endeligt godkendt efter at den har været i offentlig høring og i høring hos Byforum.

Byrådet godkendte i 2018 Smart City-strategien til offentliggørelse og høring.

Forvaltningen har i forbindelse med høringen modtaget tre høringssvar som er vedlagt i deres fulde omfang, bilag 1-4. Endvidere fremgår forvaltningens kommentarer til høringssvarene i bilag 5.

Forvaltningen foreslår på baggrunden af høringen følgende ændringer og præcisering af Smart City-strategien:

Indsatsområde 1: Smart mobilitet og fremkommelighed, Smart lys på cykelsti, der lyser op, når cyklen kommer, hvor der ikke er gadebelysning i forbindelse med cykelstier. Et eksempel kunne være at lyset er tændt med 10% lysstyrke og at der reguleres til 100%, når der registreres cykler. Muligheden for at etablere behovsbestemt belysning på både stier og mindre veje kan medvirke til energibesparelser og tilstrækkelig tryghed.

Indsatsområde 2: Smart hverdag og bevægelse, arbejde med intelligente betalingsparkeringsløsninger som f.eks. "Pay by plade" (nummerpladegenkendelse, det er genkendelse af nummerpladen der bruges til betaling, efter samme system som f.eks. brobizz) eller brobizz. Disse systemer er ved at blive indført som betaling på Storebælt og Øresundsbroen. Det kan anvendes til alle betalings parkerings pladser og automatisk 1 time gratis parkering.

Indsatsområde 3: Indsamling af data, arbejde sammen med Hillerød Forsyning omkring indsamling af data til fælles analyse. Ved at dele data mellem kommune og Forsyningen er der mulighed for at optimere både drift og anlæg flere steder.

Indsatsområde 4: Smart og effektiv drift, udnytte muligheden for at koordinere tomrørskapaciteten sammen med forsyningen. Ved at koordinere hvor der nedlægges tomrør i forbindelse med større gravearbejder kan det bedre sikres at kapaciteten kan stilles til rådighed over for andre ledningsejere, som for eksempel bredbåndsudbydere.

Det endelige forslag til Smart City-strategi vedlægges, bilag 6, med ovennævnte rettelser og tilføjelser markeret med rødt.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser på sit nuværende stade. I forbindelse med udarbejdelse af de enkelte handlingsplaner laves der også oplæg til økonomi.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

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

Bilag

Høringssvar Bente Lavrsen

Høringssvar smartCity Hillerød Forsyning

Radius Elnet a

Stress læserbrev

Forvaltningens kommentarer til Høringssvarene

Punkt 12: Favrholt stationsforplads - forlængelse af Hestehavevej til Favrholt Station

18/15338

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet at godkende, at Hestehavevejs tilslutning til stationsforpladsen sker med linjeføring B jvf. bilag 2.

Sagsfremstilling

Baggrund

I forbindelse med projektering af forpladsarealet til Favrholt Station skal der projekteres og efterfølgende etableres en vej, der forbinder forpladsen med Overdrevsvejen. Vejens linjeføring fremgår af et skitseprojekt udarbejdet af Rambøll januar 2018 som en del af den såkaldte fase II rapport. Denne var forelagt byrådet den 22. juni 2016. Linjeføringen indebærer arealerhvervelser på både matrikel nr. 20d (privat grundejer) og matrikel nr. 21b (Hillerød Forsyning). Plan fra fase II rapport er vedhæftet som bilag 1.

Stationsforpladsen skal tilrettelægges og indrettes under hensyntagen til mange forskellige hensyn. Dels skal der skabes gode forhold for alle trafikanter der færdes på pladsen uanset om man ankommer som fodgængere, på cykel, i bil eller med bus. Pladsen skal disponeres så der sikres tilgængelighed for alle så man på en sikker, tryk og effektiv måde kan færdes på hele stationspladsarealet. Tilslutningsvejen, som forbinder Overdrevsvejen med forpladsen, skal disponeres og placeres således at den tilgodeser forholdene for alle trafikanter bedst muligt samtidig med at den muliggør en god indretning af pladsen. Vejen anlægges med dobbeltrettet cykelsti og fortovej og den skal placeres på en sådan måde, at fodgængere let og sikkert kan skifte fra bus til tog uden at skulle krydse vejbanen, ligesom cyklister skal kunne parkere deres cykel uden at krydse arealer hvor fodgængere færdes. Vejens linjeføring skal desuden tilrettelægges med henblik på at reducerer krydsende biltrafik i forbindelse med søgning efter ledige parkeringspladser. Endelig skal vejens linjeføring tilrettelægges på en måde så den kan kobles på det østlige vejkryds (som pt. er under udførelse) på en sådan måde at der sikres en god trafikafvikling.

Kommunens rådgiver(Rambøll) på forpladsprojektet har, i forbindelse med den videre projektering, udarbejdet et revideret forslag til den linjeføring som fremgår af fase II rapporten. Forslaget imødekommer de mange krav til pladsens udformning. Rådgiver har i et notat ridset fordele og ulemper op ved tre forskellige linjeføringer, A, B og C:

A: Linjeføringen fra fase II rapporten hvor vejen ligger fri af banedæmningen midt på forpladsarealet. Løsningen afskærer et lille areal øst for adgangsvejen, hvilket giver en uhensigtsmæssig indretning af pladsen og øger mængden af krydsende trafik når bilister skal søge parkeringspladser. Denne linjeføring resulterer tillige i en uhensigtsmæssig skarp kurve kort efter krydset ved Overdrevsvejen. Den skarpe kurve til krydset ved Overdrevsvejen kan medføre en forøget risiko for at syd-kørende kommer over i det modsatte kørselspor

B: I dette alternativ lægges vejen helt op langs banedæmningen hvilket giver mulighed for en rationel og trafiksikker løsning hvor hele parkeringsarealet samlet på samme side af adgangsvejen. Denne løsning giver desuden stor sikkerhed da der ingen krydsende bilister er i forbindelse med søgning efter parkeringspladser. Denne linjeføring giver en blødere kurve ved tilslutning til Overdrevsvejen og anses som den æstetisk smukkeste løsning. Løsningen skærer byggefeltet over i et stort og et mindre felt.

C: Som forslag B, men linjeføringen er tilrettet så byggefeltet ikke skæres over i to dele. Linjeføringen giver dog en skarpere vejkurve en forslag B.

På baggrund af rådgivers anbefaling planlægger forvaltningen at fortsætte projekteringen med afsæt i det reviderede forslag B. Dette forslag indeholder en række forbedringer for både vejtilslutningen ved Hestehavevej og indretning af selve forpladsarealet, herunder pendlerparkeringspladsen og det vurderes at dette forslag bedst kan imødekomme de krav der er til pladsens indretning. Notat er vedhæftet som bilag 2.

Det er forvaltningens vurdering, at den nye linjeføring er mere end blot en justering, og med baggrund heri har forvaltningen sendt denne i partshøring hos de berørte parter med mulighed for at komme med bemærkninger inden den 12. marts 2019. I den forbindelse har forvaltningen modtaget et høringssvar fra matrikelejer 21b, Hillerød Forsyning samt en mundlig tilkendegivelse fra matrikelejer 20d.

Høringssvar fra matrikelejer 21b

I høringssvaret peger Hillerød Forsyning på en 4. alternativ linjeføring, markeret som forslag D. Denne linjeføring anser Forsyningen som den mest optimale linjeføring, idet den giver en bedre mulighed for udnyttelse af den tilbageblivende del af matriklen. Hillerød Forsyning ønsker, at erhvervelsen skal ske til markedspris af hensyn til stoplovens bestemmelser. Høringssvar er vedhæftet som bilag 3.

Høringssvar fra matrikelejer 20d

Matrikelejer 20d har tilkendegivet at de peger på løsning C som den mest hensigtsmæssige. Årsagen er at denne linjeføring efterlader et sammenhængende byggefelt. Alternativt kan løsning B komme på tale under forudsætning af, at det bagvedliggende trekantsareal på ca. 1.200 m² indgår i den samlede ekspropriation.

I forbindelse med møder med grundejerne har de i øvrigt haft kommentarer til den kommende arealerhvervelse/ekspropriation af arealer til stationsforpladsen. De er af den mening, at kommunen ved at erhverve store dele af matrikel 20d fratager dem mulighed for at drive et rentabelt landbrug. De påpeger desuden at der ved at reducere arealet så betragteligt, ikke vil være muligt at opretholde det nuværende dyrehold hvilket betyder at dyrene skal slås ned. Grundejer gør i den forbindelse opmærksom på, at flere af køerne er drægtige og ifølge dyreværnsloven må man ikke slægte højdrægtige dyr.

Slutligt påpeger grundejer at det samlede areal vil komme under 5,5 ha, hvilket betyder, at ejendommen skifter status fra landbrugsejendom til "beboelsesejendom" hvilket medfører at der skal betales ejendomsskat af jorden, svarende til at den ligger i byzone. Samlet set vil det medføre voldsomme økonomiske konsekvenser for grundejer.

Forvaltningens kommentarer

Det er forvaltningens vurdering at forslag D ikke kan imødekommes af følgende grunde:

- Linjeføringen vil medføre en problematisk tilslutning til det allerede udførte østlige vejkryds ved Hestehavevej / Overdrevsvejen. Der skal være en vis afstand mellem Overdrevsvejen og det nye kryds, der skal give adgang til stationen. Formålet med dette er at sikre, at trafik i krydset aldrig kan stuve tilbage ud i krydset med Overdrevsvejen. Anlægget kan nemt tage så meget areal, at det går lige op med det areal, linjeføring A-B-C optager.
- Linjeføringen vil medføre at vejen skal anlægges oven på den eksisterende gasledning hvilket giver begrænsninger i forhold til terrænbearbejdning, idet gasledningen kræver et minimum 60 cm jorddække.
- Linjeføringen vil betyde en forringelse af flow henover pladsen for både cyklister og passagerer der ankommer med bus. Linjeføring A-B-C giver mulighed for en enkel placering af busstoppestederne på forpladsen. Buspassagererne skal kun krydse en cykelsti for at komme til stationen, og busserne vender med fronten mod stationsindgangen. Forsyningens forslag D, vil medføre en mere kompliceret løsning, som enten vil være dårligere for passagererne eller medføre, at mængden af p-pladsen reduceres.
- Jordarbejdet vil blive mere omfattende, da vejen skal henover den nuværende lavning ved rastepladsen, som delvist skal fyldes op.

På baggrund af ovenstående anbefaler forvaltningen at forsætte projekteringen med afsæt i løsning B.

Forvaltningen forventer at kunne fremlægge en sag om arealerhvervelse/ekspropriation til vejforlængelsen og stationsforpladsen i juni 2019.

Retsgrundlag

Lov om offentlig vej § 15.

Økonomi

Sagen har ikke bevillingsmæssige konsekvenser på sagens nuværende tidspunkt.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

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

Bilag

Bilag 3_Partshøringssvar forsyningen

Bilag 3_Bilag til partshøringssvar fra Forsyningen

Bilag 1_Oversigtsplan fra fase II rapport

Bilag 2_Notat om linjeføring

Punkt 13: Favrholt Smørkildefinger - landskab og stamvej - anlægsbevilling

19/2234

Indstilling

Direktionen indstiller til Natur, Miljø og Klimaudvalget at indstille til økonomiudvalget og byrådet at godkende, at projekteringen sker på grundlag af et justeret klimasikringsniveau til en 50 års-hændelse.

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget og byrådet, at der meddeles anlægsbevilling på 11.300.000 kr. finansieret af de afsatte rådighedsbeløb på anlægskonto XA-000022200 Infrastruktur i Favrholt til forundersøgelser og projektering af stamvejen i Smørkildefingeren og landskabet omkring Smørkildefingeren.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er, at der træffes politisk beslutning om klimasikringsniveau og at der meddeles anlægsbevilling til projektering og forundersøgelser.

Byrådet har i budget 2019-2022 afsat midler til etablering af en række stier, som er nødvendige i forbindelse med hospitalets og stationens etablering, herunder sti i Smørkildefingerstamvejens tracé, som skal stå færdig, når hospitalet åbner primo 2022. For at kunne etablere stierne er det nødvendigt at projektere hele stamvejen og landskabet med erstatningsnatur. Forundersøgelser og projektering skaber desuden grundlag for en kommende byggemodning af erhvervsområdet Smørkildefingeren, herunder hospitalets interesseområdet.

Som fastlagt i Klima-, Natur og Landskabsplanen skal terrænet i hele den nordvestlige del af Favrholt (vest for hospitalet, nord for Overdrevsvejen) udformes, så regnvandet kan løbe fra stamveje og byfingre ud i de grønne kiler og ud af området via Favrholtgrøftens rør under Roskildevej. For at kunne placere stien i Smørkildefingeren og erstatningsnaturen i den grønne kile højdemæssigt korrekt er det således nødvendigt at behandle stamvejen, skybrudsveje på tværs af byfingre og den kommunale del af den grønne kile i en samlet detailprojektering.

Den nye vej i det vestlige kryds på Overdrevsvejen, byggepladsvejen til hospitalet og den kommende stamvej, som forløber tværs gennem beskyttet natur, samt Pøle Å-stien uden for området udløser, at eksisterende beskyttet natur (beskyttet iht. Naturbeskyttelsesloven §3), skal erstattes. Erstatningsnaturen skal ligge i landskabet omkring Smørkildefingeren, og være etableret minimum én vækstsæson inden den eksisterende natur må nedlægges. Derved skal projektering af stamvej (og afvanding heraf) ske samtidig med projektering af landskab, erstatningsnatur, grøfter, søer og bassiner. For at overholde tidsplanen for anlægget skal projektering igangsættes nu. Landskabet skal foruden erstatningsnaturen rumme forsinkelse af overfladevand fra stamvejen såvel som skybrudsvand fra stamvej og byggeparceller i erhvervsområdet.

I projekteringen sikrer vi, at grænseflader og forhold på tværs af skel gennemtænkes og håndteres i en samlet projektering, så vi minimerer risikoen for omprojektering senere, som der ellers ville være risiko for, hvis projektering deles op i mindre fraktioner. Forvaltningen anbefaler derfor, at forundersøgelser og projektering udføres samlet for området. Projektering omfatter udarbejdelse af dispositionsforslag for hele området, men myndigheds- og detailprojekt kun for de områder, kommunen ejer, jf. projektgrænsen indtegnet med lilla farve i bilag 1.

Klimasikring

Landskabet omkring Smørkildefingeren, mellem byggeparcellerne, skal udformes så terrænet kan håndtere regnvand og skybrudsvand fra stamveje og byfingre. Vandet skal forsinkes i landskabet inden det skal ud af området igen via Favrholtgrøftens rør under Roskildevej.

Forvaltningen anbefaler, at projekteringen sker på grundlag af et justeret klimasikringsniveau i forhold til det i Klima-, Natur- og Landskabsplanen (KNLplanen) anvendte. Projekteringen indledes med en revideret terrænplan for hele den nordvestlige del af Favrholt, inklusiv de privatejede områder. Dette er for at sikre, at en detailprojektering af de kommunale arealer ud fra et justeret klimasikringsniveau ikke skaber problemer for etablering af et sammenhængende regnvandshåndteringssystem på tværs af kommunale og private arealer.

KNLplanen illustrerer, hvordan lavningerne i de grønne kiler i Favrholt kan dimensioneres til at rumme et skybrud betegnet som en 100 års hændelse - et niveau som blev valgt ud fra daværende viden om klimasikringsmålsætninger i eksempelvis København. I mellemtiden har spildevandskomitéen udviklet en metode til beregning af det samfundsøkonomisk mest optimale klimasikringsniveau, som er blevet anvendt på kommunens eksisterende byområder i forbindelse med spildevandsplanen. Metoden er nu også blevet anvendt som forberedelse til den videre projektering af

denne del af Favrholm, og i beregningen er der tillige taget højde for erfaringerne med jordbundsforholdene fra anlæg af de 2 vejkrøds på Overdrevsvejen, som har vist os, at jorden i området er mindre egnet til genindbygning end forventet i Helhedsplanen og KNLplanen. Resultatet er, at det samfundsøkonomisk mest optimale klimasikringsniveau for denne del af Favrholm er en 41,4-års hændelse, hvilket i praksis, når usikkerheden i beregningen tages med, svarer til en 50 års-hændelse som anbefalet klimasikringsniveau.

De mulige effekt af ændring til en 50 års-hændelse kan være reduktion i udgiften til terrænregulering og dermed til jordmængder, der skal hhv. bortskaffes og genindbygges, hvilket forbedrer anlægsøkonomien og bæredygtigheden i projektet. Viden om hvor stort et omfang økonomien og bæredygtigheden øges får vi i takt med projektering og forundersøgelser.

Forvaltningen anbefaler på baggrund af ovenstående, at projekteringsarbejdet sker med henblik på at skybrudssikre området til en 50 års-hændelse. Det betyder, at selv de lavest beliggende dele af byfingrene vil være sikret til minimum en 50 års-hændelse. Hvis en kommende ejer af en lavtliggende del af en byfinger ønsker at sikre sine bygninger yderligere, kan det ske gennem tiltag på egen grund, herunder gennem bygningernes placering, sokkelhøjde og terrænbearbejdning på egen grund. Sidstnævnte dog under forudsætning af, at terrænbearbejdningen ikke påvirker strømningsretningerne på naboarealer negativt.

Den videre proces

Af hensyn til tidsplanen er projekteringsopgaven sendt i EU-udbud med en tilbudsfrist den 4. april 2019. Kontraktindgåelse kan således ske fra primo maj 2019 med opstart af forundersøgelser og projektering umiddelbart derefter. Et myndighedsprojekt kan forventes færdigt i maj 2020, efterfulgt af en periode med detailprojektering og udbud af hovedentreprisen med kontraktindgåelse i oktober 2020. Anlægsarbejderne forventes således at kunne udføres fra oktober 2020 til april 2022, jf. den overordnede tidsplan i bilag 2. Projekteringstidsplan forløber parallelt med udarbejdelse af lokalplan for erhvervsområdet i Smørkildefingeren. Forvaltningen forventer at kunne fremlægge et dispositionsforslag til godkendelse i Natur, Miljø og Klimaudvalget samt Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget i 1. kvartal 2020.

Optioner og samarbejder i projektet

I relation til hospitalets interesseområde er det aftalt med Region Hovedstaden, at udbuddet sker i samarbejde med dem, og dermed også medtager de dele som, enten ud fra infrastrukturaftalen eller regionens forventede rolle som grundkøber, vil være regionens ansvar og udgiften afholdes af dem. Dette omfatter stamvejen gennem og naturen i interesseområdet. Dette for at sikre bedst mulig sammenhæng og grænsefladekoordinering samt høste økonomiske og ressourcemæssige fordele ved at få én samlet rådgiver til at udarbejde ét samlet udbudsprojekt til udførelse af én ansvarlig anlægssentreprenør.

Udbudsmaterialet for projekteringsopgaven er tillige udformet således, at Maya Lin Landskabskunst er indeholdt som en option, således at projektering (og den senere udførelse) kan ske sammen med det øvrige projekt, hvis fondsmidler opnås. Maya Lins projekt er med i sagen om Livskraft kunst på økonomiudvalgets møde den 20. marts.

Projektering koordineres tæt med alle øvrige parter, Hillerød Forsyning, Region Hovedstaden og Nyt Hospital Nordsjællands. Hillerød Forsyning udarbejder eget myndighedsprojekt, og vi er i dialog med dem om en samarbejdsaftale for et fælles udbudsprojekt med henblik på at få én samlet hovedentreprise i udførelsesperioden.

Retsgrundlag

Naturbeskyttelsesloven §3 samt Lov om offentlige veje.

Økonomi

Der er foreløbigt afsat et rådighedsbeløb på 28 mio. kr. på projekt XA-0000022200 Infrastruktur i Favrholm, til anlæg i perioden 2019-2022.

Den samlede anlægsbevilling, der søges om, andrager 11.300.000 kr. og udgør de samlede udgifter til projektering og forundersøgelser.

Midler til udførelsen søges frigivet på baggrund af den videre projektering og tilhørende mere detaljerede anlægsbudget.

Beslutning i Natur, Miljø og Klimaudvalget den 02-04-2019

Sagen blev behandlet som punkt nr. 2 på dagsordenen.

Udvalget godkendte indstillingen med bemærkning om at dispositionsforslaget efterprøves for en 100 års hændelse og forlægges Natur, Miljø og Klimaudvalget i 1. kvartal 2020.

Udvalget sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget er enig i beslutningen fra NMK.

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

Bilag

Bilag 1 - oversigtskort

Bilag 2 - overordnet tidsplan

Punkt 14: Helhedsplan for Torvet - anlægsbevilling

18/1456

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at indstille til økonomiudvalget og byrådet, at der meddeles en samlet anlægsbevilling på 500.000 kr. finansieret af de afsatte rådighedsbeløb i 2019 og 2020 på projekt nr. XA-0000022346 Torvet – ombygning efter helhedsplan.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet at meddele tillæg til anlægsbevilling til ”Torvet – ombygning efter helhedsplan” samt godkender den skitserede proces og tidsplan for de næste tiltag.

Sagen har sidst være behandlet i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 6. juni 2018 og i byrådet den 27. juni 2018. Her blev det besluttet at sagen igen skulle forelægges udvalget i forbindelse med afslutning af den planlagte borgerinvolveringsproces.

Status:

Borgerinvolveringsprocessen, herunder opstilling af de flytbare træer og nye bænke er nu afsluttet, og en afrapportering herfra er vedlagt sagen som bilag. Konklusionen er at både helhedsplanen og afprøvning med de flytbare træer og nye bænke er godt modtaget.

•

Afprøvningen med de grønne øer med flytbare træer vil fortsætte hen over sommeren og efteråret 2019. Forvaltningen følge op på borgernes reaktioner og tilkendegivelser på effekten og funktionen af de grønne øer med mulighed for at indarbejde justeringer i planen.

I budget 2019 er der afsat 250.000 kr. til den videre projektering og 250.000 kr. i 2020. I udmøntningsplanen hedder det:

” Vi vil have et fornyet Torv efter de planer, som mange har deltaget i arbejdet med, og som skal gøres helt færdige efter den høringsproces, der nu er i gang. Vi vil invitere fonde til at deltage i at udarbejde og anlægge projektet på denne særlige plads i hjertet af Nordsjælland.”

Med baggrund i ovenstående udmøntningsplan fremlægger forvaltningen følgende oplæg til den videre proces og tidsplan:

Efteråret 2019:

- Muligheden for at rejse fondsmidler til realisering af et projekt for Hillerød Torv skal nærmere belyses. Dette arbejde skal udføres i tæt samarbejde med den kommende fundraiser.
- Sammen med kommunens fundraiser og med afsæt i helhedsplanen udarbejdes et mere detaljeret budget med henblik på at tilrettelægge og optimere en strategi for fondssøgningsarbejdet.
- Der skitseres løsninger, der sandsynliggør en mulig og realistisk etapedeling af projektet med tilhørende anlægsoverslag til de enkelte etaper.
- Parallelt hermed indledes en dialog med Hillerød Forsyning i forhold til at finde en samlet løsning for håndtering af regnvand.

Ultimo 2019 / primo 2020:

- På baggrund af ovenstående arbejde vil forvaltningen fremlægge en status for Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgt om samlet økonomi, muligheder for fondsstøtte og forslag til det videre forløb.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Der er på anlægsplanen 2019-2022 afsat et rådighedsbeløb på 250.000 kr. i 2019 og 250.000 kr. i 2020 på projekt nr. XA-0000022346 Torvet – ombygning efter helhedsplan.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

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

Bilag

Afrapportering fra borgerproces_læsning på pc

Afrapportering fra borgerproces_til print

Punkt 15: Udviklingsmål 2020 - Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

19/3028

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at fastlægge de endelige udviklingsmål for 2020.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget på mødet i april om muligt, fastlægger udviklingsmål for 2020 på udvalgets område.

Udvalget startede på mødet i marts drøftelsen af udviklingsmål 2020. Udviklingsmålene for 2020 fremsendes som bilag til endelig godkendelse sammen med udvalgets budgetforslag på mødet i juni.

Udvalget tilkendegav på marts mødet, at det ønsker at arbejde videre med udviklingsmålene ”Øget fremkommelighed på det overordnede vejnet”, ”Færre uheld i trafikken”, ”Arkitekturpolitik” samt et nyt udviklingsmål om ”Flere op på cyklen”.

Udvalget bad om en drøftelse mere i udvalget og forvaltningen om at fremlægge oplæg om hvordan der kan arbejdes videre med udviklingsmålene.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget fastlagde udviklingsmål for 2020.

Punkt 16: Budget 2020-2023, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

18/16014

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget drøfter udvalgets forslag til omprioriteringskatalog, som omfatter forslag til finansiering til Budget 2020-2023.

Sagsfremstilling

Formålet med denne sag er at videreføre drøftelser af udvalgets forslag til Budget 2020-2023.

På aprilmødet drøfter udvalget følgende:

- orientering om bemærkninger til regnskab 2018 inden for udvalgets område Regnskabsbemærkninger for udvalgets aktivitetsområde(r) er vedlagt som bilag 1
- orientering om økonomiudvalgets rammeudmelding fra 20. marts 2019 jf. bilag 2 samt baggrundsoplysninger for den udmeldte budgetramme jf. bilag 3
- emner til finansieringsforslag, til businesscases, aktivitetsudvidelsesforslag og anlægsønsker.

Økonomiudvalget har i marts 2019 besluttet, at fagudvalgene på møder om budget 2020-2023 drøfter muligheden for konkurrenceudsættelse af opgaver på udvalgets aktivitetsområder som middel til bedst mulige pris. Dette kan ske med inspiration i egen eller andre organisationer, og skal ses som supplement til øvrige muligheder for omstilling via ex samarbejde med andre kommuner, samarbejde med civilsamfundet, investeringscases og anden omstilling.

Herudover har økonomiudvalget til mødet i april bedt fagudvalgene om at formulere og protokollere deres vurdering af videre arbejde som følge af reformseminaret, herunder hvad fra seminaret, der særligt bør vægtes i fagudvalgets budget- og reformarbejde med henblik på at der kan forelægges en samlet sag til økonomiudvalget herom 10. april 2019. De enkelte oplæg fra budgetseminaret ligger som budgetmateriale 2020-2023 i Prepare. Der vedlægges opsamling fra budgetseminaret som bilag 4.

Økonomiudvalget har endvidere besluttet, at da der til tidligere budgetprocesser er udarbejdet flere forslag til aktivitetsudvidelser og anlægsønsker bør eventuelle forslag til budgetprocessen for 2020-2023 fokuseres på:

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

På baggrund af udvalgets drøftelser arbejder forvaltningen videre med udvalgets forslag og ideer, og disse fremlægges på udvalgets møde i maj. På baggrund af udvalgets drøftelse i maj, samles dette og andre udvalgs budgetdokumenter, efter junimødet, med henblik på at kunne indgå i direktionens budgetforslag, som er grundlaget for byrådets 1. behandling af budgettet i august 2019.

Retsgrundlag

Styrelsesloven § 40.

Økonomi

Økonomiudvalgets rammeudmelding af 20. marts 2019 er udgangspunkt for fagudvalgenes videre arbejde.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget drøftede hvad fra budgetseminar 1 der bør vægtes i udvalgets budget og reformarbejde.

Udvalget foreslår, at den eksisterende anlægsplan gennemgås og projekter, som ikke er bydende nødvendige udskydes.

Udvalget foreslår, at benytte nye teknologiske løsninger til prioritering af driftsopgaver.

Udvalget foreslår, at der i budgetarbejdet fokuseres mere på ecotal, og at der rettes særlig nysgerrighed på de områder, hvor kommunen adskiller sig fra sammenligningsgruppen.

Udvalget anbefaler, at der bør være et kraftig fokus på, hvordan man kan opnå besparelser som følge af forebyggende investeringer.

Udvalget drøftede konkurrenceudsættelse og bemærkede at driftsopgaverne på udvalgets aktivitetsområde er konkurrenceudsat og vil blive konkurrenceudsat igen.

Udvalget drøftede omprioriteringskatalog til budget 2020-2023.

Bilag

Bilag 1 Regnskabsbemærkninger 2018 ABT

Bilag 2 Budgetramme fagudvalg og aktivitetsområder - rammeudmelding

Bilag 3 Budgetdokument 2020-2023 Baggrundsoplysninger fagudvalg april

Bilag 4 Opsamling fra budgetseminar 22. og 23. februar 2019

Punkt 17: Sagsbehandlingsfrister - Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget

19/2931

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at godkende vedlagte forslag til sagsbehandlingsfrister for By og Miljø. Sagen sendes efterfølgende til godkendelse i økonomiudvalget og byrådet i maj 2019.

Sagsfremstilling

Sagen er sat på Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets dagsorden med henblik på at godkende de sagsbehandlingstider, der ligger inden for udvalgets område. Børn, Familie og Ungeudvalget, Erhverv, Beskæftigelse og Turismeudvalget, Omsorg og Livskraftsudvalget og Natur, Miljø og Klimaudvalget behandler alle i denne måned lignende sager på deres udvalgsområde. En samlet sag lægges til godkendelse i økonomiudvalget og byrådet i maj 2019.

Forvaltningen har arbejdet ud fra en forudsætning om, at forslaget skal være økonomineutralt og således tage udgangspunkt i den nuværende normering i afdelingen uden at bede om ekstra ressourcer til nedbringe sagsbehandlingstiden. Forslaget har taget udgangspunkt i de nuværende sagsbehandlingsfrister på afdelingens område og er blevet opdateret i forhold til ny lovgivning, ændret praksis eller politiske beslutninger i kvalitetsstandarder og lignende.

Sagsbehandlingsfristerne skal forstås som et udtryk for hvor lang tid en standardsag på et område vil tage, og derfor et udtryk for den første forventningsafstemning mellem kommunen og den enkelte borger i forbindelse med en sags begyndelse. De er dermed ikke udtryk for, at enhver sag på et område skal være færdigbehandlet inde for et givent tidspunkt, da fristoverskridelser kan skyldes forhold uden for kommunens myndighed. I disse tilfælde vil forvaltningen kommunikere med borgeren om fristoverskridelsen og årsagen til den og anvise borgerne et nyt tidspunkt, hvor det forventes, at sagen finder sin afslutning.

Forvaltningen har samtidig arbejdet med, at få sagsbehandlingsfristerne til at fremstå mere rimelige i forhold til hvilke ansøgninger, der bedre kan afvente en afgørelse end andre og der er taget højde for eksempelvis ferieperioder, hvor sagsbehandlingsfristerne fortsat skal overholdes, så der ikke skal bruges ressourcer på at sende breve til borgerne om manglende overholdelse af sagsbehandlingsfristen.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

By og Miljø sagsbehandlingsfrister -

Punkt 18: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen

17/400

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 03-04-2019

Udvalget tog orienteringen til efterretning.