

REFERAT By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 17-08-2020

Mødedato Mandag d. 17. august 2020 kl. 16:30

Mødested Grøn 3, Prøvestenen

Mødedeltagere Christian Holm Donatzky, Jens Bertram, Claus Christoffersen, Peter Poulsen, Janus Kyhl, Michael Mathiesen, Helena Jørgensen

Indholdsfortegnelse

Beslutning: Godkendelse af dagsorden.....	3
Beslutning: Nyt busnet.....	4
Beslutning: Buslinje 353 kan komme med i det "strategiske net".....	10
Beslutning: Vejadgang til Klostermosevej 102 - ekspropriation af eksisterende vejadgang (nedlægge).....	13
Beslutning: Endelig vedtagelse af tillæg nr. 7 til Spildevandsplan 2012-2026.....	17
Beslutning: Dispensation fra Lokalplan 1.150 til facademateriale på Rosenkildevej 4, 3000 Helsingør.....	21
Beslutning: Mageskifte af arealer imellem Helsingør Kommune og Lokaltog.....	25
Orientering: Afgørelser fra klageinstanser 17-08-2020.....	27
Orientering: CO2-emissioner 2019 - kortlægning af Helsingør Kommune som geografisk område.....	29
Orientering: CO2-emissioner 2019 - kortlægning af Helsingør Kommune som virksomhed.....	32
Beslutning: Ny indretning af Axeltorv.....	35
Orientering: Kommende sager.....	46
Meddelelser.....	47
Eventuelt.....	48
Godkendelse af referat.....	49

Punkt 1: Beslutning: Godkendelse af dagsorden

19/29587

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Punkt 6 udgår da forslaget er trukket, herefter godkendte udvalget dagsordenen.

Punkt 2: Beslutning: Nyt busnet

20/1563

Sagen afgøres i:

Økonomiudvalget 2018-2021

Indledning

Movia og administrationen har lavet et forslag til et nyt og forbedret busnet, som kan træde i kraft i december 2021, samtidig med at Kystbanen får ny køreplan.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal tage stilling til forslag til nyt busnet.

Movia præsenterer på mødet konklusionerne fra arbejdet med at forbedre busnettet.

Retsgrundlag

Lov om Trafikselskaber, § 5.

Relation til vision og tværgående politikker

Kommuneplan

Mobilitetsplan 2015 - 2020

Klima- og Bæredygtighedsplanen

Sagsfremstilling

By-, Plan- og Miljøudvalget besluttede ved udvalgsmødet 3. februar 2020, at Movia og administrationen skulle komme med et forslag til, at forbedre busnettet inden for det nuværende budget til busdrift.

1. Nuværende busnet

I det nuværende busnet bliver mange strækninger betjent med flere forskellige buslinjer. Flere buslinjer på samme stræk giver en ekstra mulighed for kunderne, men i praksis bliver det også mindre enkelt, at overskue busnettet. Kunden vil ofte opleve, at busser kører efter hinanden, hvor det set fra kundernes synspunkt havde haft større værdi, hvis afgangene var jævnt fordelt, så kunden i praksis fik gavn af en højere frekvens.

Flere steder betjenes med ringlinjer. Tydeligst er det for de to servicebuslinjer 840 og 841, og ved Vapnagård. Med ringlinjer kan samme linje komme rundt flere steder, hvilket umiddelbart kan synes som en fordel. Men ringlinjer medfører samtidig en række ulemper. Nettet er mindre enkelt at finde ud af og rejsetiden forøges. Kunden skal køre i ring for at komme fra A til B, frem for at kunne køre via en mere direkte linjeføring, se bilag 1.

Et kort der viser det nuværende busnet kan ses i bilag 2.

Kombinationen af længere rejsetid og et mindre overskueligt busnet slår direkte igennem på økonomien. Bussen bruger længere tid på at køre i ring og dette medfører lang rejsetid for passagererne, hvilket giver færre passagerer og dermed færre indtægter.

2. Forslag til nyt busnet

Movia og administrationen har udarbejdet et forslag til et nyt og forbedret busnet. I bilag 3 og 4 ses nyt forslag til busnet.

Grundprincipperne i det nye busnet er: mest betjening der, hvor kundegrundlaget er størst, og at A-bussen kører til alle 3 DSB stationer i kommunen.

Movia forventer, at det nye busnet giver ca. 500.000 flere passagerer pr. år i busserne i Helsingør Kommune. Driftsudgifterne til det nye busnet kan finansieres inden for den samme økonomiske ramme som det nuværende busnet, inklusiv de 1,6 mio. kr., der blev bevilget til at etablere 15-minutters-drift på buslinje 802, ved budgetforhandlingerne for perioden 2020 – 2023. De 500.000 nye buspassagerer giver flere indtægter, som er indregnet i forslaget. Det gør det muligt samlet at øge driften inden for det nuværende budget.

Det er nødvendigt, at anlægge 7 nye busstoppesteder ved Vapnagård, inden det nye busnet kan træde i kraft, se bilag 5.

Der er fordele og ulemper ved det nye busnet.

Fordele:

- A-bus med 15-minutters-drift ved de største passagerpotentialer (fleste boliger, virksomheder og uddannelsesinstitutioner).
- A-bussen kommer til at køre på strækningen Helsingør – Prøvestenen – Snekkersten – Espergærde. I dag kører A-bussen kun mellem Helsingør station og Prøvestenen.
- A-bus med 15-minutters-drift til Kystbanestationerne: Helsingør St., Snekkersten St. og Espergærde St. I dag er der kun A-bus til Helsingør station
- Inden for en stoppestedsafstand på 400 meter, dækker den nye A-bus:
 - o Halvdelen af alle borgere (Nuværende A-bus dækker 1/10 af alle borgere)
 - o Halvdelen af alle arbejdspladser (Nuværende A-bus dækker 1/5 af alle arbejdspladser)
 - o Og 2/3 af alle studiepladser (Nuværende A-bus dækker 1/10 af alle studiepladser)
- Bedre forbindelse mellem Kystbanen og Prøvestenscenteret (med butikker og borgerservice. Samt nyt Sundhedscenter fra 2022).
- Direkte bus i begge retninger mellem Vapnagård og Helsingør St. I dag er der omvejskørsel rundt om Vapnagård i den ene retning
- 347 føres direkte fra Hornbæk via Horserød og Nygård til Helsingør. I dag kører 347 fra Hornbæk til Snekkersten
- Movia estimerer, at det nye busnet giver ½ million flere passagerer om året (+ 20%). De 500.000 nye buspassagerer giver flere indtægter, som er indregnet i forslaget. Det gør det muligt samlet at øge driften inden for det nuværende

budget.

-

Ulemper:

- Ingen betjening aften/weekend på stoppestederne på Fabriksvej og dele af Klostermosevej. Det er få passagerer, der bliver berørt, se bilag 6
- 4 stoppesteder på den nordlige del af Gefionsvej nedlægges
- Linje 353 kommer ikke længere forbi uddannelsesinstitutionerne på Esrumvej (der dog fortsat betjenes af 347 og 840. Og der vil være gå-afstand til "den nye 801A")
- Lørdagsture nedlægges på linje 345. Der er få passagerer på disse afgang. Der er i dag 3 afgang pr. retning om lørdagen.
- Ingen lørdagsture på 347 på den del af linjen der betjener Horserød og Hornbæk. I dag er der 3 afgang pr. retning på 347 om lørdagen. Der er få passagerer på disse afgang i dag. Der vil være weekendture på "den nye" 347 i Helsingør. (Bemærk: ny linjeføring i det nye busnet for buslinje 347).
- Weekendture nedlægges på 840 (Bemærk: ny linjeføring i det nye busnet på 840). Der er få passagerer på weekendturene. Det er 4 afgang der nedlægges lørdag og 4 afgang søndag der nedlægges søndag på 840.
- Hvis det ønskes at bevare weekendturene på linje 840, 345 og 347, så anslår Movia, at det vil medføre merudgifter på ca. 850.000 kr. om året.
- Ikke længere direkte forbindelse mellem Snerlevej og Snekkersten St.
- Færre afgang ved Sundhedshuset i Murergade (kun en udfordring fra december 2021 til maj 2022, hvor det nye Sundhedshus ved Prøvestenen forventes at åbne, og Sundhedshuset i Murergade lukker)
- 30-minutters drift på 801A lørdage og søndage, hvilket er mindre end den nuværende køreplan for 801A, til gengæld er der mere busbetjening på andre dele af den nye 801A end de busser der betjener strækningerne i dag.

Se uddybet konsekvensskema i bilag 7, side 1.

Der skal anlægges 7 nye stoppesteder ved Vapnagård

For at etablere det nye busnet skal der anlægges 7 nye stoppesteder rundt om Vapnagård, så der kan blive dobbeltrettet busbetjening dette sted, se bilag 5.

Bestyrelsen på Vapnagård har samtidig rejst ønske om hastighedsreduktion på vejen rundt om Vapnagård, dvs. Borgmester P. Christensens Vej, fordi beboerne er generet af hurtigkørende bilister. Administrationen fremlægger derfor forslag om at sammenkoble de to projekter til budgetforhandlingerne i efteråret 2020, så der både kan etableres 7 nye stoppesteder og etableres fartdæmpende foranstaltninger, se bilag 5. Samlet anlægsoverslag er ca. 4 mio. kr. Uden synergien, hvor der både anlægges nye stoppesteder og hastighedsdæmpende foranstaltninger, så er anlægsoverslaget ca. 3 mio. kr. for at etablere 7 nye stoppesteder.

Kan det gamle busnet fastholdes med nye stoppesteder på Vapnagård?

Movia har ikke foreslået eller beregnet på et scenarie, hvor man ændrer busbetjeningen ved Vapnagård og ellers fastholder det nuværende busnet.

Når Movia har foreslået at etablere nye busstoppesteder ved Vapnagård, så er det for at give mulighed for dobbelttettet kørsel. Denne fordel gælder selvfølgelig også i forhold til det nuværende net. Men hvis man omlægger til dobbelttettet kørsel ved Vapnagård, i forhold til busbetjeningen på det nuværende net, så vil borgerne ”mangle” busbetjening på nordsiden af Vapnagård, der hvor A-bussen forsvinder. Samlet vurderes etablering af de 7 nye stoppesteder derfor ikke at give øgede passagerer/indtægter, hvis ikke betjeningen samtidig tilpasses og planlægges derefter.

Økonomi/Personaleforhold

Movia har udarbejdet en følsomhedsanalyse, der viser det økonomiske udfald af færre eller flere passagerer end de 500.000, som er estimeret for det nye busnet, se bilag 8.

Ved 300.000 nye passagerer forventes en forøget udgift på 1,5 mio. kr. Ved 700.000 nye passagerer forventes at kunne spares 1,5 mio. kr. - se bilag 8, side 2. Følsomheden på det nuværende budget, som Movia meddeler til kommuner og regioner er også store. Udsving på +/- 5% i den årlige økonomi er ikke ualmindelige, hvilket svarer til +/- 2 mio. kr. for Helsingør Kommune.

Udgifterne til busdrift i Helsingør Kommune har været stigende i de seneste år:

I 2015 brugte Helsingør Kommune 39,8 mio. kr. på busdriften (Movias Regnskab 2015).

I 2019 brugte Helsingør Kommune 43,5 mio. kr. på busdriften (Movias Regnskab 2019).

Midlerne bliver givet som tilskud til den offentlige busdrift, da passagerindtægterne i busserne ikke er høje nok til at dække udgifterne. Sådan er det i hele Danmark, bortset fra enkelte buslinjer med rigtig mange passagerer i København.

Det øgede udgiftsniveau for Helsingør Kommune kan have flere årsagsforklaringer. Stigende billetpriser kan få nogle til at fravælge busserne, og besparelser på busnettet i perioden 2013 – 2016 kan også have fået nogle til at fravælge busserne. Der har samtidig været generelt faldende indtægter fra bybusser i mange købstæder, og der har været omfordeling af billetindtægter efter Metro-city-ringens åbning, hvilket også har medført stigende udgifter til busdrift.

Effekter af Covid-19

Staten kompenserer trafikselskabernes konstaterede og realiserede Covid-19-merudgifter og mindreindtægter i 2020. Det gælder især de mistede passagerindtægter, men også merudgifter f.eks. til øget kapacitet, ekstrakørsel i flextrafikken, mv. Kompensationen udmøntes direkte til trafikselskaberne på baggrund af opgjorte regnskabstal. Beløbet er på 12 mio. kr. for Helsingør Kommune.

Vi kender ikke de langvarige konsekvenser passagermæssigt og økonomisk af Covid-19. ligesom vi ikke kender størrelsen på kompensationen fra staten på længere sigt.

Det nye busnet forventes at tiltrække 500.000 nye passagerer pr. år, ved en beregning der tager forudsætning i kendte data ”før Covid-19”. Det nye busnet kan dermed finansieres inden for det nuværende budget, under den forudsætning at indtægterne fra de nye passagerer anvendes til busdriften. På den måde er der ikke øgede udgifter forbundet med at implementere det nye busnet – under forudsætning af kendte data fra ”før Covid-19”. Hvis Covid-19 påvirker

passagertallet i de kommende år, og der fortsat er færre passagerer i busserne, og dermed færre passagerindtægter, så vil udgifterne til busdrift stige. Både med et nyt busnet og med det nuværende busnet.

Man kan argumentere for at det nye busnet i højere grad vil lokke frafaldne kunder tilbage, end det nuværende busnet. Omvendt kan der også argumenteres for, at det nye busnet, hvor selvfinansieringsgraden estimeres at være lidt højere end ved det nuværende net, dermed også vil være økonomisk mere sårbar ved passagerfald. Der er usikkerhed ved begge forslag.

Beslutning i 2019 om 15-minutters-drift på buslinje 802 fra 202

Ved budgetforhandlingerne for perioden 2020 – 2023 blev der truffet politisk beslutning om, at buslinje 802 fra december 2021 skulle have 15 minutters drift på hverdage i myldretiderne, 30-min drift i dagtimerne hverdage og lørdage, samt timedrift ellers. For at køreplanerne på buslinje 802 og Kystbanen kunne komme til at passe bedre sammen.

Der blev bevilget 1,6 mio. kr. pr. år til at etablere 15-minutters-drift på 802, og denne økonomiske forudsætning er indregnet i det nye busnet.

I øvrigt er alle nuværende køreplaner vedlagt i bilag 9.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Administrationen sætter en borgerhøring i gang om det nye busnet, hvis det bliver besluttet ved budgetforhandlingerne for perioden 2021 – 2023, at vedtage forslag om anlæg af nye busstoppesteder ved Vapnagård, og der dermed beslutes, at sætte gang i processen om det nye busnet. Se tidsplanen i bilag 7, side 2.

Forudsætning for en endelig vedtagelse af det nye busnet er, at anlægsønskerne opnår finansiering i budgetforhandlingerne.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at forslag til nyt busnet sendes i høring, såfremt anlægsønsket til nye stoppesteder ved Vapnagård opnår finansiering i budgetforhandlingerne.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Indstillingen anbefales.

Bilag

- 1: Helsingør busanalyse 2019
- 2: Kort der viser det nuværende busnet
- 3: Kort der viser forslag til nyt busnet
- 4: Præsentation af nyt busnet og beskrivelser af de nye buslinjer
- 5: Nye stoppesteder og hastighedsdæmpende foranstaltninger ved Vapnagård
- 6: Passagertal for udvalgte stoppesteder på Klostermosevej og Fabriksvej 2019

7: Konsekvensskema og tidsplan for nyt busnet

8: Nyt busnet. Økonomi og forudsætninger

9: Nuværende buskøreplaner Helsingør

Punkt 3: Beslutning: Buslinje 353 kan komme med i det "strategiske net"

20/17490

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Fredensborg Kommune ønsker, at buslinje 353 bliver en del af det "strategiske net". Det kan kun gennemføres, hvis Helsingør Kommune og Hørsholm Kommune også godkender, at buslinje 353 bliver en del af det strategiske net.

By-, Plan og Miljøudvalget skal tage stilling til, om buslinje 353 skal være en del af det strategiske net.

Retsgrundlag

Lov om Trafikselskaber, § 9.

Relation til vision og tværgående politikker

Kommuneplan

Mobilitetsplan 2015 - 2020

Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Sagsfremstilling

Fredensborg Kommune har i deres høringssvar til Movias mobilitetsplan stillet forslag om, at linje 353 bliver en del af Movias "strategiske net", se bilag 1. Buslinje 353 kører mellem Helsingør og Kokkedal. Fredensborg Kommunes ønske kan kun honoreres, hvis Helsingør Kommune og Hørsholm Kommune også godkender, at buslinje 353 bliver en del af det strategiske net.

Movia har kontaktet Helsingør Kommune for at spørge, om Helsingør Kommune er enig i, at buslinje 353 skal blive en del af det strategiske net. Movia har meddelt, at buslinje 353 gerne må optages i det strategiske net, også selvom Helsingør Kommune skulle vælge, at implementere det nye busnet fra december 2021, hvor administrationen foreslår, at ændre linjeføringen for buslinje 353 mellem Prøvestenen og Helsingør station.

Hørsholm Kommune har godkendt, at buslinje 353 bliver en del af det strategiske net.

1. Info om det strategiske net

Kommuner og regioner beslutter hvert år, hvilken service borgerne skal have med bus, lokaltog og flextrafik. For at sikre forudsigelighed og stabilitet bliver der aftalt et strategisk net af de vigtigste bus- og banelinjer for fire år ad gangen.

Det strategiske net består i dag af 90 bus- og lokaltogslinjer (A-, C-, S- og R) med høj frekvens, betjening i alle dag- og aften timer og direkte linjeføring. I Helsingør Kommune er buslinje 801A og 390R en del af det strategiske net, og lokaltogslinjerne i kommunen er også en del af det strategiske net.

Reglerne om det strategiske net er fastlagt i lov om trafikselskaber. Der er tradition for, at det strategiske net aftales i forbindelse med Movias Trafikplan, som nu benævnes "Movias Mobilitetsplan". Det er særligt vigtigt, at der planlægges for gode korrespondancer for busserne i det strategiske net i forhold til jernbanerne, fordi det er her, at langt de fleste passagerer er.

Læs mere om det strategiske net i afsnittet "sammenhæng på tværs" i Movias mobilitetsplan:

<https://www.moviatrafik.dk/media/7908/movias-mobilitesplan-2020.pdf>

2. Fordele ved at buslinje 353 bliver en del af det strategiske net

Movia understøtter det strategiske net, der besluttet, med digital trafikinformation på de vigtigste stoppesteder og markedsføring sammen med DOT – Din Offentlige Transport.

Movia vil påbegynde indsatsen for at understøtte linje 353 som en del af det strategiske net, hvis det besluttet af de involverede kommuner. Fordelene ved, at 353 bliver en del af det strategiske net, vil derfor allerede træde i kraft i indværende mobilitetsplanperiode.

3. Ulemper ved at buslinje 353 bliver en del af det strategiske net

Hvis Helsingør Kommune vælger at reducere i busdriften, og ønsker at spare på buslinje 353, så er det stadig en mulighed, også selvom Helsingør Kommune har godkendt, at buslinje 353 er en del af det strategiske net. Men hele ideen med det strategiske net er, at det er stabilt, og i princippet gælder følgende: "For at sikre forudsigelighed og stabilitet bliver der aftalt et strategisk net af de vigtigste bus- og banelinjer for fire år ad gangen".

Den enkelte kommune bestemmer selv over busdriften i deres egen kommune, dvs. de busser der kun kører internt i kommunen. Under hensyntagen til udbud og procedurer for trafikbestilling i Movia. Men for de buslinjer, der kører over kommunegrænserne, er det god stil, at være i dialog med nabokommunen, hvis man ønsker ændringer på en fælles buslinje. Der er dog eksempler på det modsatte.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Ingen bemærkninger.

Indstilling

Administrationen indstiller,

at Helsingør Kommune meddeler Movia, at vi godkender, at buslinje 353 bliver en del af det ”strategiske net”.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Indstillingen godkendt.

Bilag

1: Det strategiske net

Punkt 4: Beslutning: Vejadgang til Klostermosevej 102 - ekspropriation af eksisterende vejadgang (nedlæggelse) og ekspropriation af anden ejendom til ny vejadgang

20/6588

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

Ejendommen Klostermosevej 102 er en ubebygget grund, der i dag har vejadgang via Klostermosevej mindre end 50 m fra Kongevejens rundkørsel. Af trafikale årsager er denne vejadgang uhensigtsmæssig.

Byrådet skal derfor tage stilling til, om vejadgangen skal nedlægges ved at ekspropriere tilladelsen til overkørslen.

Byrådet skal endvidere tage stilling til, om det er muligt at tilvejebringe en anden vejadgang for ejendommen. Ejer vil, såfremt ejendommen ikke forsynes med en anden vejadgang, kunne kræve ejendommen overtaget af Helsingør Kommune mod erstatning.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje.

Sagsfremstilling

Ejendommen Klostermosevej 102 bestod indtil 2003 af matriklerne 76e og 76f, Helsingør Overdrev, og er siden i forbindelse med udbygningen af rundkørslen på Kongevejen blevet sammenlagt til den nuværende matrikel 76e, Helsingør Overdrev.

Helsingør Kommune traf den 18. maj 2015 afgørelse om at ekspropriere en ny vejadgang til ejendommen til Ellehammersvej over naboejendommen matr. nr. 76h, Helsingør Overdrev, beliggende Ellehammersvej 2a.

Vejdirektoratet ophævede den 24. juni 2016 kommunens afgørelse, fordi Helsingør Kommune ikke forinden havde udarbejdet en lokalplan, der muliggjorde etableringen af en drive-in restaurant.

Helsingør Kommune vedtog den 25. november 2019 lokalplan 1.140 "Drive-in restaurant på Klostermosevej 102", der bl.a. muliggør etableringen af en drive-in restaurant på ejendommen.

Ejer har med brev af 27. november 2020 bedt om, at Helsingør Kommune indleder processen med at sikre en anden vejadgang for ejendommen.

Lokalplanen foreskriver, at vejadgangen til ejendommen sker via nyetableret vej fra Ellehammersvej.

Klostermosevej er den mest trafikerede kommunevej med op til 17.000 biler i døgnet.

Af trafiksikkerheds- og kapacitetsmæssige årsager bør det undgås at have en vejadgang til ejendommen direkte til Klostermosevej så tæt på rundkørslen på Kongevejen. En vejadgang tæt på rundkørslen vil blot skabe yderligere problemer på Klostermosevej, og det vil være vanskeligt at komme ud fra ejendommen i myldretiden.

Sikkerhedsmæssigt vil der være en konflikt mellem lette trafikanter og svingende trafik til og fra ejendommen. Konflikten mellem venstresvingende trafik og modkørende bevirker øget risiko for frontalkollisioner. Der er ingen kanalisering på Klostermosevej for venstresvingende, hvilket medfører risiko for bagendekollisioner. Trafikafviklingen på Klostermosevej vil blive vanskeliggjort med opstuvning til følge tilbage i rundkørslen og ned mod Industrivej, såfremt der sker en intensiveret udnyttelse af overkørslen til ejendommen.

Administrationen anbefaler derfor af trafiksikkerheds- og kapacitetsmæssige hensyn at nedlægge ejendommens nuværende adgangsvej til Klostermosevej og eventuelt etablere en ny adgangsvej et andet sted.

Både nedlæggelse af vejadgangen og etableringen af en ny vejadgang henover en naboejendom er ekspropriative indgreb.

I henhold til vejlovens § 96, stk. 1, kan vejmyndigheden, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, ekspropriere til offentlige vejanlæg. Ekspropriation kan bl.a. ske til nedlæggelse af en bestående overkørsel og til en ny vejadgang.

I forbindelse med sagen om ekspropriation fra 2015 blev der set på tre mulige vejadgange, som skitse-mæssigt er vist på kortbilaget (matrikelgrænserne er forældede).

1. Vejadgang via Ellehammersvej på arealet vest for bygningen på matrikel 76 h, Helsingør Overdrev. Hele arealet er pålagt bygge- og oversigtslinje. Mellem Klostermosevej og byggelinjer skal arealet friholdes for bebyggelse, beplantning, oplæg og parkering. Ekspropriation af 320 m² grundareal vil fjerne den rest byggemulighed, der er tilbage på 143 m².
2. Der ligger i dag bygninger på matrikel 2a, Helsingør Overdrev, som denne vejadgang indebærer nedrivning af. På matrikel nr. 2a, Helsingør Overdrev, er endvidere registreret en bolig, der er placeret i bygningen ud mod dette areal. Denne placering vurderes derfor ikke at være en mulig vejadgang.
3. Vejadgangen vil bevirke, at der skal eksproprieres et areal på ca. 215 m² af matrikel 82 bo, Helsingør Overdrev samt et areal på ca. 950 m² af matrikel 82 aa. Denne vejadgang vil være vanskelig at gennemføre på grund af terrænforholdene.

Administrationen peger på løsning 1, med vejadgang via Ellehammersvej på arealet vest for bygningen på matrikel 76 h, Helsingør Overdrev, som den mindst indgribende løsning. Denne placering af vejadgangen er i modsætning til løsning 2 og 3 i overensstemmelse med lokalplan 1.140.

Det vil medføre ekspropriation af et areal til offentlig vej på ca. 320 m² fra nabomatriklen. Arealet er pålagt bygge- og oversigtslinje. Mulighederne for at anvende arealet er derfor i dag begrænset.

Ekspropriationerne gennemføres mod fuld erstatning. Såfremt der etableres anden adgangsvej til ejendommen på Klostermosevej 102, ses der umiddelbart ikke at være noget tab forbundet med denne ekspropriation. Vælger Helsingør Kommune at ekspropriere en ny vejadgang henover naboejendommen beliggende på matr.nr. 76h, vil ejeren af denne

ejendom naturligvis lide et tab, der skal erstattes. Vælger Helsingør Kommune derimod ikke at ekspropriere en ny vejadgang, vil ejeren af Klostermosevej 102 kunne kræve, at kommunen overtager ejendommen mod fuld erstatning.

Proces

Når Byrådet har truffet principbeslutning om at gennemføre ekspropriationen, skal vejbestyrelsen indkalde til åstedsforretning. Ejer og brugere af ejendommen indkaldes til åstedsforretningen med mindst 4 ugers varsel.

Ejendommen Ellehammersvej 2a ejes af en privatperson. Brugere af en ejendom er fx lejere. Ejendommen Ellehammersvej 2a, anvendes ifølge cvr i dag af en virksomhed til engroshandel med reservedele og tilbehør til motorkøretøjer.

Under åstedsforretningen skal Helsingør Kommune redegøre for den påtænkte ekspropriation og dennes nærmere omfang. Under åstedsforretningen eller ind til 4 uger efter denne har ejere og brugere lejlighed til at komme med bemærkninger og ændringsforslag til den påtænkte ekspropriation. Mindst ét medlem af Byrådet skal deltage i åstedsforretningen.

Efter udløbet af fristen for at komme med bemærkninger træffer Byrådet beslutning om, hvorvidt ekspropriationen skal gennemføres og i givet fald hvordan.

Såfremt der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse, afgøres dette spørgsmål af Taksationskommissionen. Taksationskommissionens afgørelse kan indbringes for Overtaksationskommissionen. Overtaksationskommissionens afgørelse kan indbringes for domstolene.

Spørgsmålet om lovligheden og gyldigheden af beslutningen om at ekspropriere kan påklages til transportministeren. Klage har ikke opsættende virkning. Transportministerens afgørelse kan indbringes for domstolene.

Økonomi/Personaleforhold

En beslutning om ekspropriation af vejadgangen til Klostermosevej 102 vil medføre en udgift til enten overtagelse af denne ejendom eller, såfremt Helsingør Kommune eksproprierer en ny vejadgang, udgifter til ekspropriationserstatning og etablering af ny adgangsvej.

Udgiften kan ikke estimeres endnu. Det kan være aktuelt i 2020 eller senere. Der er ikke afsat midler til dette.

Indstilling

Administrationen indstiller,

1. at der træffes principbeslutning om ekspropriation af den bestående vejadgang til ejendommen matr. nr. 76e, Helsingør Overdrev, beliggende Klostermosevej 102.
2. at der træffes principbeslutning om ekspropriation af ny vejadgang til Klostermosevej 102 henover ejendommen matr. nr. 76h, Helsingør Overdrev, beliggende Ellehammersvej 102.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Udvalget undlod at stemme på indstillingerne. Sagen videreføres til Økonomiudvalget uden anbefaling.

Bilag

- 1: Kort med aktuelle matrikelforhold
- 2: Kortbilag med mulige vejadgange
- 3: Vejdirektoratets afgørelse om ophævelse af ekspropriation
- 4: Ansøgning om tilvejebringelse af vejadgang

Punkt 5: Beslutning: Endelig vedtagelse af tillæg nr. 7 til Spildevandsplan 2012-2026

18/18840

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

Center for By, Land og Vand har udarbejdet tillæg nr. 7 til spildevandsplan 2012-2026. Med tillægget spildevandskloakeres planområdet – det nye boligområde Kelleris. Tillægget er vedlagt som bilag 1.

By-, Plan- og Miljøudvalget vedtog på mødet den 15. august 2018 at sende tillægget i offentlig høring i 8 uger fra den 15. august 2018 til 10. oktober 2018. Efterfølgende er der udarbejdet en miljøvurdering, som har været offentliggjort i perioden 24. juni 2019 til 19. august 2019.

Byrådet skal tage stilling til, om det endelige tillæg til spildevandsplanen skal godkendes.

Retsgrundlag

Bekendtgørelse af lov nr. 1218 af 25. november 2019 om miljøbeskyttelse.

Bekendtgørelse nr. 1317 af 4. december 2019 om spildevandstilladelser efter miljøbeskyttelseslovens kap. 3 og 4.

Lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 om miljøvurdering af planer og programmer.

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har direkte relation til Byrådets Vision 2030 om sikring af bæredygtig udvikling og om at bidrage til at nå FN's verdensmål:

"... gennem konkrete handlinger og ændringer i vores hverdag, fremtidige valg og prioriteringer. Med et særskilt fokus på de store klimaudfordringer ... - vil vi fokusere på lokale løsninger, der kan sikre kommunen mod skybrud..." (Vision 2030 s.5).

Og

"Sammen vil vi klimasikre vores byer og kyststrækninger" (Vision 2030 s.17).

Sagsfremstilling

1. Hvad indebærer planen?

Med tillæg nr. 7 til Helsingør Kommunes spildevandsplan 2012-2016 bliver det nye boligområde Kelleris i Espergærde spildevandskloakeret. Regnvand skal håndteres lokalt.

Ved at håndtere regnvand i området sikrer vi, at det nye boligområde belaster renseanlæg og kloak mindst muligt.

2. Hvad er udfordringerne?

Sydkystens renseanlæg har ikke tilstrækkelig kapacitet til at håndtere spildevand og regnvand fra alle de kommende byudviklingsprojekter i Espergærde, når disse står færdige. Det betyder, at der er behov for en ombygning af renseanlægget, inden spildevandet fra det nye boligområde i Kelleris kan håndteres. Ud over kapacitetsproblemerne på renseanlægget, er kloaknettet i Espergærde ikke tilpasset de stigende mængder nedbør – kloaknettet er ikke klimatilpasset.

I dag er der tilstrækkelig kapacitet i kloaker og på renseanlægget når det ikke regner. Men i kraftigt regnvejr fyldes kloakkerne med vand, og når der ikke er mere plads løber der en blanding af regn- og spildevand ud i Øresund og Munkesøvandløbet – der opstår overløb fra renseanlæg og kloak.

2.1. Kapacitetsforøgelse på Sydkystens renseanlæg

Alle nye projekter i oplandet til renseanlægget, hvor der afledes en øget mængde regn- og/eller spildevand til kloak, vil bidrage til kapacitetsproblemerne på renseanlægget.

Forsyning Helsingør har lavet en plan for udbygning af renseanlægget. Anlægsarbejdet forventes igangsat næste år og forventes at være færdigt ultimo juni 2022. I bilag 2 beskriver Forsyning Helsingør deres plan for optimeringen af renseanlægget. Kapacitetsudvidelsen på renseanlægget reducerer mængde og antal af overløb på renseanlægget.

2.2. Mindskelse af overløb til vandløb

Set i forhold til den samlede spildevandsmængde i Espergærde, forventes bidraget fra den nye bebyggelse i Kelleris at være på omkring 1-2 % af det der ledes til renseanlægget, altså relativt lille. I forhold til de store mængder regnvand der ledes i kloakken, vurderes dette merbidrag af spildevand at have en begrænset effekt på antal og varighed af overløb til vandløb.

Uafhængigt af de planlagte byudviklingsprojekter, har Forsyning Helsingør og Center for By, Land og Vand det seneste år arbejdet på at finde en løsning på at nedbringe antallet af overløb til vandløb, og derved Øresund, og samtidig klimatilpasse kloaknettet. Noget af det der undersøges er muligheden for at etablere flere bassiner (så mere spildevand kan holdes i kloakken selv under store regnskyl), separatkloakering, lokal håndtering af regnvand og effekten af de forskellige løsninger på overløbshyppigheden. Et overblik over mulige løsninger forventes at være klar i løbet af efteråret 2020.

3. Hvad siger Miljøvurderingen?

Helsingør Kommune har i sommeren 2018 screenet forslag til tillæg nr. 7 til Spildevandsplan 2012-2026, og vurderet, at der ikke skulle udarbejdes en miljøvurdering. Efterfølgende modtog Helsingør Kommune nye oplysninger til sagen. På baggrund af de nye oplysninger valgte Center for By, Land og Vand at udarbejde en miljøvurdering i henhold til

Miljøvurderingslovens §8. Miljøvurderingen har omfattet håndteringen af spildevand og regnvand, samt effekten af overløb på vandløb, Øresund og badevandskvaliteten. Miljøvurderingen er vedlagt som bilag 3.

I forbindelse med miljøvurderingen har Center for By, Land og Vand identificeret en række afværgeforanstaltninger, som Forsyning Helsingør er i gang med at implementere.

Flere alternativer til spildevandskloakering har været undersøgt, men miljøvurderingen har ikke givet anledning til at vælge en alternativ håndtering af regn- og spildevand.

3.1. Sammenfattende redegørelse

Center for By, Land og Vand har udarbejdet en sammenfattende redegørelse efter §13 i miljøvurderingsloven. Den sammenfattende redegørelse er vedlagt som bilag 4.

3.2. Indkomne høringssvar til tillæg og miljøvurdering

Der er kommet tre høringssvar til miljøvurderingen, de er samlet i bilag 5. Høringssvarene er behandlet i bilag 6, hvor administrationens bemærkninger fremgår i et samlet skema.

Høringssvarene har primært omhandlet behovet for at øge kapaciteten på renseanlægget, og udfordringen med overløb fra kloak til vandløb og Øresund. Forsyning Helsingør har lavet en plan for ombygningen af renseanlægget, og de øvrige problemstillinger er der taget højde for i miljøvurderingen, hvor der er oplistet en række afværgeforanstaltninger. Disse foranstaltninger skal Forsyning Helsingør gennemføre, for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver væsentlig negativ påvirkning af miljøet ved gennemførelse af tillægget.

Høringssvarene har ikke givet anledning til ændringer af tillægget.

4. Hvad er konklusionen?

Center for By, Land og Vand vurderer, at der er en problemstilling i forhold til overløb fra renseanlæg og kloak. Det er dog ikke realiseringen af dette tillæg eller de andre igangværende projekter i Espergårde, der i sig selv udløser problemet, men de bidrager dertil.

Forsyning Helsingør arbejder aktivt på at løse problemstillingen på renseanlægget, og forventer at renseanlægget er ombygget indenfor 2 år. Center for By, Land og Vand vurderer, at der vil gå 1-2 år inden alle de planlagte byudviklingsprojekter i Espergårde er realiseret, og at den nødvendige kapacitetsforøgelse vil være opnået, når byggerierne står færdige.

For at sikre, at der ikke bliver ledt mere spildevand til renseanlægget inden der er den nødvendige kapacitet, vil der først blive givet ibrugtagningstilladelse til byggeriet i Kelleris, når renseanlægget er ombygget. Det betyder, at der ikke vil

blive afledt spildevand fra den kommende bebyggelse, før der er kapacitet på renseanlægget til at rense spildevandet.

Den valgte løsning vurderes at være den bedst mulige, og forslaget kan herefter godkendes uden ændringer.

Hvis tillægget ikke godkendes, kan det kommende byggeri i Kelleris ikke blive kloakeret. Det vil således ikke være muligt at håndtere spildevand fra byggeriet.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring

Efter endelig vedtagelse i Byrådet bliver tillægget implementeret i spildevandsplanen og er gældende.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at tillæg nr. 7 til spildevandsplanen godkendes.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Indstillingen anbefales.

Bilag

- 1: Tillæg nr. 7 til Spildevandsplan 2012-2026
- 2: Tidsplan for ombygning af Sydkystens Renseanlæg
- 3: Miljøvurdering af tillæg nr. 7 til spildevandsplan 2012-2026
- 4: Sammenfattende redegørelse af miljøvurdering af tillæg nr. 7 til spildevandsplan 2012-2026
- 5: Høringssvar til tillæg nr. 7
- 6: Oversigt over høringssvar med BLV bemærkninger

Punkt 6: Beslutning: Dispensation fra Lokalplan 1.150 til facademateriale på Rosenkildevej 4, 3000 Helsingør

19/37355

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Center for By, Land og Vand har modtaget revideret forslag til ny bebyggelse på hjørnet af Rosenkildevej og I.L. Tvedes Vej i Helsingør bykerne.

Skitseprojektet er udarbejdet af tegnestuen Krarup Hansen og co. Arkitekter, på vegne af ejer, Nøraa Holding Aps.

Teknik-, Miljø- og Klimaudvalget har på mødet den 6. juni 2017 behandlet en ansøgning om bebyggelse. Daværende udvalg besluttede, at der skulle meddeles principiel tilladelse, på en række betingelser. Beslutningen er vedlagt (Bilag 3).

På baggrund af beslutningen blev der fremsendt revideret projekt og efterfølgende meddelt dispensation fra lokalplanen. Denne dispensation udløber den 21. november 2020. Projekt og afgørelse vedlagt (Bilag 4 og 5).

Udvalget skal beslutte, om der skal meddeles yderligere dispensation til et andet facademateriale end angivet i Lokalplan 1.150.

Retsgrundlag

Lov om planlægning

Lokalplan 1.150

Bygningsreglement 2018

Relation til vision og tværgående politikker

Helsingør Kommune har bl.a. følgende arkitekturpolitiske mål for bykernen, som udvalget bør være særligt opmærksomme på:

- at fastholde helheden i den historiske bykerne
- at stille høje krav ved indpasning af nybyggeri
- at forbedre oplevelsen af ankomsten til bykernen

Sagsfremstilling

1. Eksisterende forhold

Bebyggelsen ligger inden for afgrænsningen af Helsingørs historiske bykerne og udgør et af

ankomstpunkterne til bykernen. Eksisterende bebyggelse er ikke udpeget som bevaringsværdigt, og centeret har meddelt tilladelse til nedrivning. Nedrivningen er ikke påbegyndt.

2. Fakta om projektet

Projektet indeholder en bebyggelse, der orienterer sig mod henholdsvis I.L. Tvedes Vej i to etager med udnyttet tagetage og mod Rosenkildevej i to - tre etager med udnyttet tagetage. Mod gårdsiden parallelt med I.L. Tvedes Vej opføres bebyggelsen i tre etager med udnyttet tagetage. Vejadgang til bebyggelsen finder sted via overkørsel fra Rosenkildevej. Projektet medfører flytning af eksisterende overkørsel.

3. Revideret ansøgning

I det nye reviderede projekt søges om følgende afvigelser fra det tidligere godkendte projekt:

- Facadematerialet som facadetegl
- Bredere kviste
- Større tagvinduer i taget
- Bygningshøjden er hævet med 27 cm

4. Centerets vurdering

4.1. Facadetegl

Anvendelse af facadetegl vil forudsætte en dispensation fra den gældende lokalplan for området.

Det er centerets vurdering, at anvendelse af facadetegl frem for mursten, vil afvige væsentligt fra bykernens øvrige arkitektoniske udtryk og dermed være en udfordring i forhold til de arkitekturpolitiske mål for bykernen.

Ejendommen er beliggende på et meget synligt sted i byen og vil have en væsentlig indvirkning på, hvordan ankomsten til bykernen opleves.

Facadetegl er materialemæssigt et langtidsholdbart materiale, men er ikke et facadeudtryk, som findes andre steder i bykernen.

Det er centerets vurdering, at en dispensation ikke vil være i strid med lokalplanens principper, idet der er tale om et kvalitetsmateriale, samtidig med at de eksisterende bygninger ikke er bevaringsværdige.

4.2. Bredere kviste

Ifølge lokalplanen må kviste ikke have en større bredde end 1,3 m. Der ønskes etableret kviste med en bredde på 2,3 m.

Centeret vurderer, at bredere kviste, som ansøgt, arkitektonisk passer godt ind i det ønskede nybyggeri i forhold til proportioner på byggeriet, hvorfor centeret kan anbefale en dispensation til dette. Centeret finder at dette er en konkret individuel vurdering, i forhold til det konkrete projekt, som ikke medfører præcedens.

4.3. Større tagvinduer

Tagvinduer må ifølge lokalplanen være maksimalt 3 x 4 tagsten. Der ønskes etableret tagvinduer som svarer til 4 x 8 tagsten. Tagvinduer af denne størrelse er ikke sædvanlige for bykernen, hvorfor centeret vurderer, at der ikke bør dispenseres fra størrelsen af tagvinduerne. En dispensation kan være præcedensskabende, men i givet fald der ønskes dispenseret, skal dette begrundes med at det er en konkret individuel vurdering, i forhold til det konkrete byggeprojekt.

4.4. Bygningshøjde

Byggeriet er hævet med 27 cm i forhold til det byggeri, som kommunen tidligere har godkendt. Lokalplanen fastsætter ikke bestemmelser om højder.

En forøgelse af højden på byggeriet skal indgå i en helhedsvurdering efter bygningsreglementet, i forhold til de hensyn, som kommunen skal varetage i forhold til dette.

Centeret finder ikke, at den forøgede højde har væsentlig betydning.

Såfremt udvalget er indstillet på at meddele dispensationer fra lokalplanen eller tillade forøgelse af bygningshøjden, skal der foretages en nabohearing, inden endelig tilladelse kan meddeles.

4.5. Øvrige forhold

Centeret skal i øvrigt bemærke, at byggeriet angiver en rampe og en overdækning ved indgangen fra I. L. Tvedes Vej. Dette ønskes etableret på vejareal. Der foreligger ikke en tilladelse fra vejbestyrelsen til dette, og det behandles derfor særskilt af centeret som vejbestyrelse. Såfremt der ikke kan opnås tilladelse hertil, skal handicapvenlig adgangsforhold løses på egen grund.

Desuden skal der foretages en nærmere bearbejdning af byggeriets indretning, inden der kan meddeles byggetilladelse, således at affaldshåndtering, opbevaringsrum, m.m. håndteres.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring/borgerinddragelse.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at der meddeles afslag til facadetegl.
2. at der meddeles afslag på større tagvinduer.
3. at der meddeles dispensation til bredere kviste, såfremt der ikke kommer væsentlige indsigelser i en nabohøring.
4. at den ansøgte bygningshøjde tillades, såfremt der ikke kommer væsentlige indsigelser i en nabohøring.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Sagen udgår.

Bilag

- 1: Teknisk kort A3 1-750
- 2: Luftfoto
- 3: Beslutningssag Forslag til bebyggelse på hjørnet af Rosenkildevej og I.L - 06-06-2017
- 4: Principiel Tilladelse - 21-11-2017
- 5: Tegninger til principiel tilladelse
- 6: Tegninger revideret projekt 16-06-2020
- 7: Visualiseringer
- 8: Reference fotos

Punkt 7: Beslutning: Mageskifte af arealer imellem Helsingør Kommune og Lokaltog

20/18475

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Vejmyndigheden og Lokaltog ønsker at foretage mageskifte imellem to mindre arealer beliggende henholdsvis ved Skibstrup Station og Grønnehave Station, se bilag 1, der viser de to konkrete arealer.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal beslutte mageskifte imellem de to arealer.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje § 15.

"Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, hvilke bestående kommuneveje der skal flyttes, nedklassificeres eller nedlægges,"

Den samlede arealstørrelse overstiger delegeret kompetence til administrationen og derfor skal udvalget godkende mageskiftet

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

I forbindelse med udbygningsaftale for Skibstrup-udstykningsen skal bygherre afholde alle udgifter til etablering af cykelsti imellem udstykningen og cykelsti på Ellekildehavevej, se bilag 1.

Center for By, Land og Vand, har i den forbindelse forestået al kommunikation med involverede eksterne aktører og myndigheder - Lokaltog og BaneDanmark.

I forbindelse med færdiggørelse af aftalen for Skibstrup Station gjorde Lokaltog opmærksom på, at de i forbindelse med projekt til nedbringelse af "skinneskrig", har brug for et smalt stykke vejareal langs med banen på Nordlysvænget – fra stationen og ned til Kronborgvej og anmodede derfor om mageskifte imellem de to arealer.

Administrationen ønsker at gennemføre det ønskede bytte af arealer.

Helsingør Kommune ønsker, at modtage ca. 300 m² baneareal ved Skibstrup Station.

Arealet indrettes til ny offentlig cykelsti, der forbinder Skibstrup-udstykningsen med eksisterende cykelsti på Ellekildehavevej.

Lokaltog ønsker, at modtage ca. 40 m² vejareal beliggende ved Grønnehave Station.

Arealet skal anvendes til skinneoptimering, således at støj fra skinner reduceres.

Arealet beliggende ved Skibstrup Station er ejet af Lokaltog og skal efter mageskiftet matrikuleres som kommunalt vejareal (matrikel 7000) ejet af Helsingør Kommune.

Arealet beliggende ved Grønnehave Station er offentligt ejet vejareal og vil efter mageskiftet være banearreal ejet af Lokaltog.

Økonomi/Personaleforhold

Der er ingen direkte kommunale udgifter til denne sag.

Værdiansættelse af begge arealer er fastsat til kr. 0.

Udgifter til landinspektør til areal ved Grønnehave Station afholdes af Lokaltog

Udgifter til landinspektør til areal ved Skibstrup Station afholdes af bygherre for Skibstrup-udstykningsen qua vedtaget udbygningsaftale.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring/borgerinddragelse

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at udvalget godkender mageskiftet af de to arealer.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Indstillingen godkendt.

Bilag

Bilag. Kort over arealer til mageskifte imellem Helsingør Kommune og Lokaltog A/S

Punkt 8: Orientering: Afgørelser fra klageinstanser 17-08-2020

20/3561

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Der er tre afgørelser til orientering.

Retsgrundlag

Planloven.

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

1. Stadfæstelse af afgørelse i sag om genoptagelse af afslag på dispensation fra lokalplan og landzonetilladelse, Nordre Strandvej 92, 3150 Hellebæk – Sags nr. 16/20716 og 18/7870

Planklagenævnet har den 13. maj 2020 besluttet ikke at genoptage sin afgørelse fra 19. august 2019. Her stadfæstede nævnet - på baggrund af ejers klage – Center for By, Land og Vands afslag på dispensation fra Lokalplan 4.33 og landzonetilladelse til at beholde parkeringsplatform, solkrog, halvtag og skur på Nordre Strandvej 92. Center for By, Land og Vands afslag med påbud om at fjerne platformen var fra 21. februar 2018.

Parkeringsplatformen ligger delvist i strandbeskyttelseszone. Kystdirektoratet har derfor også påbudt platformen fjernet. Ejeren klagede til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, over Kystdirektoratets afslag og påbud. Klagen er stadig under behandling i Miljø- og Fødevarerklagenævnet, men lovet færdig i 2020. Center for By, Land og Vand venter eventuelt med at sætte frist for at fjerne bygværkerne, indtil Miljø- og Fødevarerklagenævnet har truffet sin afgørelse vedrørende platformen.

2. Stadfæstelse af afgørelse i sag om afslag til at benytte fritliggende bygning til bolig og indretning af yderligere boliger samt ophævelse af afslag og påbud om at fjerne carporten, Plejeltvej 14A-E, 3230 Græsted – Sags nr. 16/22945

Planklagenævnet har stadfæstet Center for By, Land og Vands landzoneafgørelse om afslag til at benytte fritliggende bygning til bolig samt til opdeling af en lejlighed til to lejligheder og indretning af yderligere boliger på ejendommen. Planklagenævnet stadfæster samtidig påbuddet om at fjerne den fritliggende bolig. Planklagenævnet fandt, at flere lejligheder og den ny-opførte bolig er i strid med plan -, kultur - og landskabshensynene.

Planklagenævnet ophæver Center for By, Land og Vands afslag og påbud om at fjerne carport. Planklagenævnet fandt at carporten er undtaget krav om landzonetilladelse og er umiddelbar lovlig.

3. Afgørelse i sag om klage fra Peter Bjerregaard Flindt, Fr Leyels Vej 66, 3070 Snekkersten over endelig vedtagelse af lokalplan nr. 1.169, Boligområde ved Klosterstenen i Snekkersten – Sags nr. 18/1161

Center for By, Land og Vand har den 18. december 2017 endeligt vedtaget lokalplan nr. 1.169, Boligområde ved Klosterstenen i Snekkersten.

Planklagenævnet kan ikke give medhold i klagen. Det betyder, at lokalplanen fortsat gælder.

Planklagenævnet har alene forholdt sig til de retlige spørgsmål i klagen. Uenighed i planers indhold eller hensigtsmæssighed er derimod ikke et retligt spørgsmål, som kan efterprøves i Planklagenævnet.

Lokalplan '1.169 Boligområde ved Klosterstenen i Snekkersten' aflyser en mindre del af lokalplan '1.22 Nyt Boligområde Borupgård'.

Planklagenævnet har ved gennemgang af plangrundlaget konstateret, at den gamle lokalplan 1.22 er større end kommuneplanrammen både kommuneplan 2013 og kommuneplan 2019. Lokalplan 1.169 ligger inden for begge kommuneplanrammer. Kommuneplanrammerne har den samme bebyggelsesprocent.

Det vil kræve en selvstændig planproces at rette op på kommuneplanrammen eller afgrænsningen af den gamle lokalplan.

Den nye lokalplan 1.169 ligger inden for den maksimale bebyggelsesprocent i den gamle lokalplan 1.22 samt den gamle og den nye kommuneplanramme.

Der er ikke yderligere klager på lokalplanen.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring/borgerinddragelse.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at orientering foretages.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Orientering foretaget.

Bilag

1: Afgørelse - Planklagenævnet - Nordre Strandvej 92

2: Afgørelse - Planklagenævnet - Plejeltvej 14A-E

3: Afgørelse - Planklagenævnet - Klosterstenen

Punkt 9: Orientering: CO2-emissioner 2019 - kortlægning af Helsingør Kommune som geografisk område

20/18216

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Et af målene i Helsingør Kommunes Klima- og bæredygtighedsplan er, at CO2 udledningen skal nedbringes fra 6,8 tons (2008) til højst 1,7 ton CO2 pr. borger pr. år i 2030, og at kommunen samlet set skal være CO2 neutral i 2050.

Siden 2011 er der hvert andet år foretaget en CO2 kortlægning for hele kommunen som geografisk område.

By-, Plan- og Miljøudvalget orienteres hermed om den seneste kortlægning, der er gennemført af Rambøll august 2020.

Retsgrundlag

Ingen bemærkninger

Relation til vision og tværgående politikker

Helsingør Kommunes Klima- og bæredygtighedsplan, vedtaget i Byrådet den 16. december 2019,

Region Hovedstadens og KKR Hovedstadens Fælles Strategiske Energiplan for Hovedstadsområdet fra 2018 og

Den Regional Udviklingsstrategi for Hovedstadsregionen vedtaget af Regionsrådet den 23. juni 2020.

Sagsfremstilling

Siden Byrådet i 2009 vedtog Helsingør Kommunes Klimaplan, bestående af klimapolitik og klimahandlinger, er der blevet arbejdet målrettet med at reducere energiforbrug og udledning af drivhusgasser i kommunen. Det gælder i forbindelse med kommunens egne aktiviteter men også i forhold til at påvirke kommunens borgere og virksomheder til at agere klimarigtigt.

Som deltager i Global Covenant of Mayors for Climate and Energy er der krav om, at Helsingør Kommune skal sætte ambitiøse klimamål og følge op på dem. Ifølge aftalen skal CO2-udledningen i Helsingør Kommunes geografiske område være reduceret med mindst 20 % i 2020, i forhold til basisåret 2008.

I 2019 blev der endvidere indgået en supplerende aftale med Danmarks Naturfredningsforening om at blive Klimakommune Plus, som forpligter kommunen til initiativer, rettet mod borger og virksomheder, der har en klimaeffekt og bidrager til handlinger og forståelse for klimaudfordringer.

1. Resultaterne fra årets analyse

Ifølge Rambøll's analyse var den samlede udledning af drivhusgasser i 2019 i Helsingør Kommune 202.931 tons CO2 ækvivalenter. Der er således tale om et fald på 51 % i forhold til basisåret 2008 og 23 % i forhold til seneste kortlægning i 2017.

Med et befolkningstal på 62.709 svarer det til 3,2 tons CO2 pr. borger pr. år. Siden basisåret er der blevet flere borgere i kommunen. Hvis man sammenligner CO2 belastningen pr. borgere med basisåret, er der sket en lidt større reduktion her

end på total udledningen. Reduktion i udledning pr. borger svarer til 53 % siden basisåret. Målet for Helsingør Kommune er at bringe CO₂-emission ned på 1,7 tons pr. borger i 2030.

Den største kilde til CO₂-udledning er nu transport, som tegner sig for 52 % af den samlede CO₂-udledning. Opvarmnings- og elforbrug giver anledning til hhv. 22 og 20 % af den samlede udledning, mens de resterende 6% skyldes ikke energirelaterede kilder (landbrug, affald og spildevand).

1.1. Energi

CO₂ har været gradvis faldende siden 2008. I den seneste analyseperiode, dvs. siden 2017 har reduktionen været markant størst inden for opvarmning med fjernvarme og naturgas.

Hovedtendensen i kommunen har været, at varme i mindre grad produceres på naturgas og olie, mens mængden af fjernvarmeforbrug er støt stigende. CO₂-udledningen pr. energienhed er lavere på fjernvarme end på naturgas og olie, og omstillingen af Helsingør Forsynings fjernvarmeproduktion til biomasse har yderligere reduceret emissionerne af drivhusgasser.

1.2. Transport

For så vidt angår transport, er der sket et fald på 14 % i CO₂ udledningen siden 2017, som primært skyldes en reduktion i emissioner fra personbiler ved vejtransport, togdrift og de ikke-vejgående mobile kilder. Samlet er der sket en reduktion på 25% på transport-emissionerne siden 2008. Personbiler udgør den største kilde til CO₂-emission med en andel på 37 % af transport-emissionerne i 2019. Ligeledes udgør flytransport en stor kilde, svarende til 29 % af transport-emissionerne i 2019. CO₂ fra ikke-vejgående mobile kilder (maskiner som bruger brændstof, men som ikke normalt betegnes som transportmidler) er fortsat faldende, men i det samlede billede betyder det ikke meget.

1.3. Elektricitet

Udledningen af CO₂ fra elektricitet er faldet med 22% fra 2008 til 2019 på trods af en lille stigning i elforbruget de seneste to år. Reduktionen skyldes, at en øget andel af elektriciteten er produceret på vedvarende energikilder. Det stigende elforbrug, de seneste to år, kan muligvis forklares ved en øget andel elvarme til varmepumper, da elvarme er inkluderet i elforbruget.

2. Klimainsatsen i Helsingør Kommune

Klimainsatsen i Helsingør Kommune har de seneste år omfattet en målrettet indsats over for boligejere, ikke mindst parcelhusejere, da vi ved, at der er et stort potentiale for klimarenovering af boligerne. Klimasekretariatet har i 2018 og 2019 tilbudt alle husejere et energitjek (evt. med termografering) til en favorabel pris. I alt har 96 husejere fået gennemført et energitjek, hvilket indebærer, at en konsulent gennemgik bygningen og leverede en energirapport og handlingsplan med henblik på energirenovering. Heraf har 24 husejere efterfølgende valgt at gennemføre nogle af energiforbedringsforslagene.

Der har løbende været fokus på ejendomme med oliefyr med henblik på rådgivning om omstilling til mere grønne opvarmningsformer. Der er gennemført en del kampagner i kommunen i 2016-2017. Det er svært, at sige om faldet i olieforbruget skyldes disse kampagner, men det kan konstateres, at forbruget er faldet med 6 GWH siden 2017. Også andre målgrupper har været fokus for kommunens indsats, f.eks. private virksomheder, skoler og børneinstitutioner.

Samtidig har der fortsat været fokus på at ”feje for egen dør” i Helsingør Kommune, og den del af indsatsen, der angår de kommunale institutioner, har givet målbare resultater. CO2- udledningen fra kommunens egne aktiviteter er de seneste 12 år faldet med 40 %. Dette skyldes ikke mindst det store kommunale klimarenoeringsprojekt, der blev igangsat i 2011 samt omstilling til biomasse i produktionen af fjernvarme.

Den fremtidige CO2-udledning vil i et vist omfang blive påvirket positivt af national lovgivning og andre rammesættende forhold. Ifølge tidligere gennemførte scenarieanalyser vil dette dog langt fra være tilstrækkeligt til, at Helsingør Kommune kan opfylde klimamålene uden en målrettet lokal indsats. Ikke mindst transportområdet vil kræve opmærksomhed de kommende år. Klimasekretariatet arbejder derfor fortsat med nye aktiviteter og strategisk energiplanlægning for at nedbringe CO2-udledningen for Helsingør Kommune som geografisk område.

Graf over udviklingen i CO2 udledning 2007-2019 findes i bilag sammen med den samlede rapport.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Rapporten kan læses på Helsingør Kommunes hjemmeside.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at orientering foretages.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Orientering foretaget.

Bilag

1: Graf for udvikling i CO2 pr indbyggere 2007-2019

2: CO2-kortlægning af Helsingør Kommune som Geografisk område 2019

Punkt 10: Orientering: CO2-emissioner 2019 - kortlægning af Helsingør Kommune som virksomhed

20/22059

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Den årlige kortlægning af CO2-udledninger i Helsingør Kommune som virksomhed er udarbejdet af Rambøll i august 2020. Rapporten udarbejdes hvert år som led i klimakommune-aftalen med Danmarks Naturfredningsforening.

Kortlægningen viser udviklingen i CO2-udledningen i perioden 2007 til 2019, med fokus på Helsingør Kommunes egne bygninger og kommunens egen transport.

Kortlægningsrapportens resultater med forklaringer fremlægges til udvalgets orientering.

Retsgrundlag

Ingen bemærkninger

Relation til vision og tværgående politikker

Helsingør Kommunes Klima- og bæredygtighedsplan, vedtaget i Byrådet den 16. december 2019,

Vision 2030, vedtaget i Byrådet den 24. juni 2019 og

Klimakommuneaftalen med Danmarks Naturfredningsforening, 2008.

Sagsfremstilling

Som Klimakommune er Helsingør Kommune forpligtet til at reducere kommunens egen CO2-udledninger med 2 % om året, og til hvert år at aflægge rapport og offentliggøre en status for klimaarbejdet. Det er et krav i aftalen med Danmarks Naturfredningsforening, at opgørelserne udarbejdes hvert år frem til 2025.

Rapporten omfatter en kortlægning for årene 2007-2019 af kommunens CO2-udledning fra kommunens eget forbrug af el og varme (fjernvarme, naturgas, olie) og fra kommunens egen transport, i forhold til basisåret 2007.

Rapporten dokumenterer, at Helsingør Kommune i aftalens første 12 år har levet op til aftalen med Danmarks Naturfredningsforening. Resultat er baseret på den opgørelsesmetode, som Danmarks Naturfredningsforening forudsætter. Reduktionen i CO2 udledning sker i kraft af tiltag, der nedsætter energiforbruget eller som ændrer energiforsyningen fra fossile brændstoffer til vedvarende energi.

Målopfyldelsen vurderes således på baggrund af en fastholdt emissionsfaktor, hvor omregningen af fx elforbruget sker med udgangspunkt i samme CO2-emissionsfaktor som i 2007, selvom den generelle omstilling til vedvarende energi (sol og vind) medfører, at emissionen pr. forbrugt enhed generelt er faldende. Metoden skal sikre, at der kun medtages de ændringer som kommunens handlinger har resulteret i. Det er således ikke tilstrækkeligt for kommunen kun at levere fald i CO2-emission, som følge af omverdenens indsatser. Analyserapporten medtager dog både resultatet ved fastholdt emissionsfaktorer og total (den reelle) udledning.

Opgørelsen omfatter el, varme (rumopvarmning og varmt brugsvand) og transport. Tendensen over hele perioden er, at det samlede energiforbrug er faldende.

	2007	2017	2018	2019	07-19
Ton CO2					
Fjernvarme	2.713	2.229	2.064	789	-71%
Naturgas*	3.175	2.350	2.099	1.795	-43%
Olieforbrug	752	82	141	148	-80%
Elforbrug	10.219	2.298	2.111	1.626	-84%
Elforbrug fortrængt CO2	-	-	-	-74	-
Benzin	496	342	410	412	-17%
Diesel	655	207	239	190	-71%
<i>Elforbrug, fastholdt emissionsfaktor</i>	<i>8.261</i>	<i>5.081</i>	<i>4.606</i>	<i>4.842</i>	<i>-41%</i>
<i>Naturgas, fastholdt emissionsfaktor</i>	<i>3.175</i>	<i>2.589</i>	<i>2.316</i>	<i>1.972</i>	<i>-37%</i>
Total	18.014	7.508	7.064	4.885	-73%
Totalt, (fastholdt emissionsfaktor for el og naturgas)	16.056	10.530	9.777	8.353	-48%
Målsætning ifølge DN-aftale - 2% årlig reduktion i forhold til 2007	16.056	13.119	12.857	12.599	-22%

Tabel CO2-udledning i Helsingør Kommune som virksomhed 2007-2019 fordelt på kilder.

Baseret på kortlægningsrapporten, kan der herudover konkluderes følgende:

Aftalen med Danmarks Naturfredningsforening er opfyldt til og med 2019. Rapporten dokumenterer, at Helsingør Kommune har reduceret CO2-udledningen med i alt 48 % over de seneste 12 år, dvs. mere end de aftalte 2 % om året frem til 2025.

Alene det seneste år, fra 2018-2019, er CO2-udledningen for kommunen som virksomhed faldet med 14,6 %. Kommunes samlede CO2-udledning er faldet med 30% fra 2018 til 2019, når samfundsomstillingen af el og naturgas medtages.

1. Fjernvarme

Den største ændring i CO2-udledning er sket ift. fjernvarme, hvilket især skyldes Helsingør Forsynings fulde omlægning til biomasse i produktionen af fjernvarmere i 2019. En række energirelaterede projekter i forbindelse med bygningsrenovering har bidraget til årets resultat.

Det samlede energiforbrug er fra 2007 til 2019 faldet med omkring 29 %. Helsingør Kommunes energiforbrug udgjorde i 2019 i alt 47.111 MWh.

Forbruget af naturgas har været faldende det seneste år, mens fjernvarmeforbruget er uændret de seneste 3 år.

Det er fortsat energioptimering af bygninger, der kan rykke mest ved en yderligere reduktionen af CO2-udledning i Helsingør kommune.

2. Elforbrug

Elforbruget er faldet væsentligt i perioden siden 2007, men har dog været næsten uændret de seneste 3 år. Elforbrug produceret med kommunens egne solceller dækker 4 % af det samlede elforbrug.

3. Benzin og diesel

Der er indkøbt mindre brændstof i 2019 (benzin og diesel) og samtidig er der sket en mindre reduktion i godtgjorte km. Helsingør Kommunes beslutning om nedjustere km-satsen for kørsel i egen bil bidrager fortsat positivt til udviklingen.

Graf over udviklingen i CO2 udledning 2007-2019 findes i bilag sammen med den samlede rapport.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Rapporten er fremsendt til Danmarks Naturfredningsforening og kan læses på Helsingør Kommunes hjemmeside

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,
at orientering foretages.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Orientering foretaget.

Bilag

1: Graf over udvikling i CO2 udledning 2007-2019

2: CO2-kortlægning af Helsingør Kommune som virksomhed 2007-2019

Punkt 11: Beslutning: Ny indretning af Axeltorv

19/28050

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

By-, Plan- og Miljøudvalget besluttede den 4. marts, at administrationen skulle arbejde videre med fortsat udeservering på Axeltorv, samt mulighed for legeplads, scene, beplantning og belysning.

I denne sag skal det besluttes hvilke elementer Axeltorv skal indeholde samt rammerne for udeserveringerne, herunder kriterier for tildeling af tilladelse til udeservering på Axeltorv.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje

Relation til vision og tværgående politikker

Helsingør Kommunes Vision 2030 ”Vi udvikler levende bysamfund med aktive rum og udfoldelsesmuligheder”

Sagsfremstilling

Denne sag indeholder forslag til en række tiltag på Axeltorv.

Hvert enkelt tiltag er gennemgået og uddybet i bilag.

Tiltag til fornyelse af Axeltorv:

- Ny disponering og placering af udeservering på Axeltorv, bilag 1
- Kriterier til anvendelse ved afgørelse om tilladelse til udeservering, bilag 2
- Nyt opholds- og legelement på Axeltorv, bilag 3
- Indkøb af ekstra mindre mobilscene, bilag 4
- Indkøb af ekstra belysning til Axeltorv bilag 5
- Beplantning på Axeltorv, bilag 6.
- Kort over ny disponering af Axeltorv bilag 7

1. De fremtidige rammer for udeservering på Axeltorv

Administrationens erfaringer med udeserveringen fra de sidste ca. 5 år er overordnet, at udeserveringer fra solsiden af torvet kan drives langtidsholdbart og økonomisk rentabelt, mens udeservering fra skyggesiden sjældent overlever nyhedens interesse.

Omfanget og udseendet af udeservering er dog blevet kritiseret på borgermøder og i høringsprocessen, og administrationen foreslår på den baggrund, at der foretages en vis tilretning af rammerne for udeserveringen.

For at kunne bevare et sundt forretningsliv og samtidig tilgodese de æstetiske ønsker til udseendet af Axeltorv, foreslår administrationen, at der indrettes 4 udeserveringsområder på østsiden af torvet. Udeservering i skyggesiden nedlægges.

Det betyder, at udeserveringen bevares på Axeltorv, men får et ændret udseende og på færre pladser (i dag er der mulighed for 6 pladser).

Den samlede udeservering bliver således skaleret lidt ned i forhold til nuværende forhold.

De 4 udeserveringsområder foreslås indrettes således, at serveringsvogne placeres inde imellem trærækkerne og kun borde/stole placeres på det egentlige torv.

Med hensyn til spørgsmålet om fortsat anvendelse af de kritiserede vogne er det administrationens vurdering, at henset til deres funktionalitet og muligheden for at gemme dem lidt under træerne, så er der ikke et overvældende behov for at give de kommende stadeholdere unødige udgifter til nye mindre vogne.

Imidlertid bør der ikke placeres større vogne end den type der for indeværende er opstillet og der bør derfor fastsættes et maxmål på 6 x 3 meter.

Der har også været stemmer, der talte for en forskønnelse af vognene ved, at beklæde dem med lodrette stave/paneler i lyst træ. Udvalget skal derfor beslutte om dette æstetiske ønske til vognenes udseende skal efterkommes.

Flytning af vogne til ind under træerne og beklædning af disse med lyst træ vil have som konsekvens, at serveringsvognene vil syne væsentligt mindre end den på nuværende placering og ligeledes vil serveringsarealet også fremstå mindre dominerende på selve torvet.

Administrationen har i bilag 2 gennemgået fordele og ulemper ved den nuværende disponering af udeserveringsarealer til udeservering på Axeltorv, hvor den samlede anbefaling er;

- Udeservering kun foregår fra solsiden af torvet
- Serveringsvogne placeres inde imellem træerne
- Såfremt allerede opstillede vogne skal anvendes, bør disse beklæde med lodret træbeklædning i træ, således at det mørke præg af vognene forsvinder
- Serveringsarealet (borde og stole) placeres uden for trærækkerne
- Se bilag 1 med ny indretning af torvet.

2. Kriterier og vilkår for allokering af tilladelse til udeservering på Axeltorv

Tilladelse til udeservering på Axeltorv er en afgørelse efter vejloven. Administrationen foreslår at følgende kriterier og vilkår stilles for, at kunne opnå tilladelse:

- Nærhedsprincip, hvor det vurderes positivt, at der er kort afstand imellem cafe og udeserveringsareal af hensyn til orden, renhold og ansvarlighedshensyn
- Forretningsplan for området, hvor det vurderes positivt hvis drift-og forretningsplanen for området er orienteret mod at skabe et fælles folkeliv.

Det er i øvrigt en betingelse for, at kunne indgå aftale med Helsingør Kommune, at ansøger kan fremlægge følgende til sagsbehandlingen:

- Revisorgodkendt skattemæssigt regnskab for de sidste 2 år.
- Oversigt fra Gældsstyrelsen over både personlig og virksomhedsgæld
- Tilstrækkelig økonomisk soliditet til 3 måneders drift
- At virksomheder accepterer Helsingør Kommunes "Arbejds- og lærlingeklausul".

3. Fælles opholdsareal/legeelement på Axeltorv

Efterspørgslen på et opholds- og legeareal, der ikke var forbundet med "købetvang" hos udeserveringerne, har været betydelig i høringsprocessen.

Administrationen foreslår derfor opstilling af *rundt niveauopdelt opholdsareal* placeret ca. midt på torvet. Se bilag 3 hvor forslaget er visualiseret.

Administrationen har lagt til grund, at opholds- og legeelementet placeres oven på eksisterende belægning, frem for en egentlig sænkning/nedgravning af opholds- og legearealet.

Administrationen har tillige lagt stor vægt på, at opholds- og legearealet bliver udført i en høj arkitektonisk og faglig kvalitet. Hvis arealet skal blive en langtidsholdbar succes, skal det umiddelbart imponere med sin kvalitet.

Såfremt udvalget ikke ønsker, at vedtage opførelse af nyt rundt lege/opholdselement, kan ønsket om bedre legefaciliteter foreløbig tilgodeses ved midlertidig opstilling af de "Skibsskruer", som Kultur- og Turismeudvalget samt By-, Plan- og Miljøudvalgets har besluttet af købe, som en del af Byrumsprojekt 2020 på Axeltorv.

Skibsskruerne vil dog ikke kunne i samme grad kunne tilgodeses behovet for et nyt opholdsareal på Axeltorv.

4. Indkøb af en ekstra mobilscene til Axeltorv

For indeværende betjenes Helsingør Kommune, og Axeltorv, med en enkelt større mobilscene, som driftes af FGU Øresund.

FGU Øresund oplyser, at scenen fortrinsvist er udlejet i forår og sommer til en række faste gengangere, som bestiller tidligt hvert år, fx Hornbæk Havnefest.

Den nuværende mobilscene er stor og er således mest velegnet til større arrangementer, som egentlige folkefester.

På Axeltorv har der været efterspurgt muligheder for at kunne tilbyde mindre arrangementer, som fx jazzkoncerter og lignende.

For at kunne servicere denne aktivitet bedre anbefaler administration, at der indkøbes en ekstra, men mindre mobilscene.

En mindre scene vil kunne lette adgangen til en lejescene på Axeltorv lige i den periode hvor efterspørgslen er størst og gøre det meget enklere, at tilbyde underholdning på Axeltorv.

Lejeprisen for den store mobilscene er kr. 4500.

Henset til at den mindre mobilscene fortrinsvist skal bruge til mindre arrangementer foreslås lejeprisen fastsat til kr. 2500.

5. Torvehandel på Axeltorv

Udviklingen af ny torvehandel varetages af Bymidteforum i samarbejde med Kommunen. I dette forslag til nyindretning af Axeltorv er administrationen derfor meget opmærksom på, at der fortsat skal være rigelig plads på torvet til udvikling af torvehandel. Se kortbilag 7.

6. Forbedret belysning på Axeltorv

I løbet af den offentlige høringsproces har der været ønske om forbedring af lyset på Axeltorv. For nuværende betjenes Axeltorv alene af lys opsat inde i træækkerne og særligt om sommeren, hvor der er løv på træerne, kan det være svært at lyse pladsen nok op.

Administrationen foreslår, at den eksisterende belysning suppleres med etablering af;

- 12 stk. Uplight imellem træerne
- To master placeret i kanten af Axeltorv, som, hver forsynes med 3 spots, som præcist kan oplyse ønskede arealer af Axeltorv, som fx Erik af Pommern.

Placeringen af Uplights planlægges således, at de ikke kommer i vejen for de udpegede områder til udeservering og placering af serveringsvogne.

Se bilag 7 med forslag til placering.

7. Beplantningen rundt om Axeltorv

Træækkerne rundt om Axeltorv har været debatteret i høringsprocessen, hvor nogle stemmer fandt træerne for dominerende og andre var stærke tilhængere af det grønne element på torvet.

I den forbindelse, har der være fremsat forslag om en mellemløsning hvor træerne bevares, men beskæringen ændres til opstamning, modsat nuværende beskæringsprincip, som er kasseform.

Administrationen har undersøgt de faktiske muligheder for ændring af træbeskæring hos NSPV og den faglige vurdering er, at træerne ikke vil kunne holde til et ændret beskæringsprincip.

Derfor anbefaler administration, at den nuværende pleje af træerne fortsættes.

Økonomi/Personaleforhold

1. Etablering af opholds/legeareal: kr. 500.000
2. Etablering af mobilscene: kr. 250.000
3. Belysning: Uplight: kr. 200.000 (ca. 12 stk.), master med spots: kr. 100.000 (2 master med hver 3 spots)

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Ingen ny borgerinddragelse planlagt

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at administrationens forslag til ny placering og størrelse af serveringsvogne og udeserveringsarealer på Axeltorv vedtages
2. udvalget beslutter om alle serveringsvogne skal beklædes med lyst træ
3. at administrationens kriterier til afgørelse om tildeling af udeservering vedtages
4. at administrationens anlæggsforslag til opholds- og legeareal, belysning og mobilscenen vedtages og videreføres til budgetprocessen.
5. at eksisterende plejeplan for beplantning fortsættes.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 18-06-2020

Udvalget besluttede at udsætte sagen til et ekstraordinært møde i august med henblik på at få yderligere forslag fra partierne belyst. Der vil i den mellemliggende periode blive gjort en ekstraordinær indsats for øget torvehandel ved brug af kommunens kommunikationskanaler og der vil blive etableret stolpehuller efter nærmere dialog med de torvehandlende, så det bliver muligt at opsætte pavilloner.

Supplerende sagsfremstilling

Supplerende sagsfremstilling til Beslutning af 18. juni 2020 om Fremtiden for Axeltorv

Udvalget besluttede at udsætte sagen til et ekstraordinært møde i august med henblik på at få yderligere forslag fra partierne belyst. Der vil i den mellemliggende periode blive gjort en ekstraordinær indsats for øget torvehandel ved brug af kommunens kommunikationskanaler og der vil blive etableret stolpehuller efter nærmere dialog med de torvehandlende, så det bliver muligt at opsætte pavilloner.

I denne supplerende sagsfremstilling er kort over Axeltorv tilrettet i forhold til ønsker tilgået Center for By, Land og Vand.

1. Forslag til indretning af torvet med 5 udeserveringer
2. Legeareal under træer i skyggesiden

De enkelte nye elementer på kortet gennemgås nedenfor og endvidere gennemgås

3. Gebyr for udeservering på Axeltorv
4. Stolpehuller til torvehandel
5. Placering af bænke
6. Plejeplan for beplantningen omkring Axeltorv

Ad 1. Forslag til indretning af torvet med 5 udeserveringer

På det nye kort nr. 1E (se bilag 9) er placeret:

- 3 udeserveringer i langsgående solside,
- 1 udeservering øverst i tværgående solside og
- 1 udeservering i langsgående skyggeside øverst.

Alle arealer vender serveringen ind mod torvet og alle vogne skal placeres inde under træerne således, at de fremtræder mindre dominerende på torvet. Den konkrete placering af vognene vil blive aftalt med de kommende lejere, med respekt for brand/redningsadgang og opstillet Kilometersten, der ikke kan flyttes. Alle andre åbninger har også udstyr opstillet, men kun i mindre omfang og dette er lettere flytbart, som fx bænke, cykelstativer og lignende.

- De 5 udeserveringsvogne placeres helt inde under træerækken, hvilket betyder, at det samlede udeserveringsareal placeres uden for træerækken - på selve torvet.
- Der skal være 3 meter brede gangarealer imellem hver udeservering af tilgængelighedshensyn.
- Respektafstand til Erik af Pommern på 4 meter.
- 2 brand/redningsåbninger i hver ende af torvet på hver 6 meter. En er placeret i nederste venstre hjørne af torvet, og en er placeret i øverste ende af torvet i solside.
- Kilometerstenen placeret i solside af torvet kan ikke fjernes.

Under hensyntagen til ovenstående bindinger kan de 5 udeserveringer hver råde over et areal på ca. 130 m² (eksklusiv vogn). I dag udgør de enkelte udeserveringsarealer på solside på ca. 135, 135 og 100 m² (eksklusiv vogn).

Vognene efterses jævnligt af Fødevarestyrelsen, der undersøger, om disse fortsat lever op til deres krav. Ingen vogne fremstår forfaldne.

Ad 2. Legeelementer i skyggesiden

Af kort 1E (se bilag 9) ses legeelementerne placeret inde mellem træerne på torvet i stedet for midt på torvet. Imellem træerne i skyggesiden, på langs af træerækken, er der plads til at placere 3-4 legeelementer i forlængelse af hinanden.

Placeringen mellem træerne muliggør brug af torvet til andre aktiviteter.

De nedenstående forslag tager alle udgangspunkt i et sammenhængende maritimt præg i overensstemmelse med Skibsskruen, der allerede er opstillet midlertidigt på Axeltorv.

Forslagene er udvalgt med hensyntagen til et samlet æstetisk udtryk for Axeltorv, herunder at der ikke bliver behov for faldunderlag. Således er de alle placeret i lav højde samt tager hensyn til tilgængelighed.

Forslag til legeelementer;

- Skibsskruen med taleelement flyttes ind mellem træerne
- Stort gammeldags drejeligt skibsrat,
- Træbåd/jolle med rat og lille bæk ombord,
- Vippe-element
- Havbøje man kan stå på og holde balance,
- Drejelig lanterne med (svag) kikkertfunktion - [Teleskop \(se link\)](#).
- ["Dåse-telefon"](#) (se link)
- [Drejespil](#) (se link)
- [Vandlegebane](#) (se link).

Administrationen foreslår, at det vedtages, at det endelige valg af legeelementer foretages af administrationen ud fra de ovenstående retningslinjer.

Finansiering sker via anlægsønske – og eventuelt ved omdisponering af overførte midler (se uddybning i afsnittet Økonomi).

Ad 3. Gebyr for udeservering på Axeltorv

Prisen for rådighed over udeservering på Axeltorv beregnes ud fra de udgifter Kommunen bruger til vedligehold, renhold og administration i forbindelse med udeserveringerne. Der er ikke indlagt fortjeneste på Kommunens udleje af vejareal til udeserveringer.

De administrative omkostninger svinger over året afhængigt af aktivitetspresset, idet mere aktivitet betyder større behov for tilsyn, renhold mv.

Det vil være vanskeligt, at identificere tydelige udsving i den økonomiske byrde for Kommunen i forskellen imellem fx 4 og 6 udeserveringer.

Det må antages, at 4 udeserveringsarealer vil slide mindre på omgivelserne end 6 udeserveringsarealer. Til gengæld vil der være større behov for daglig tilrettevisning, konflikthåndtering og vejledning ved 5- 6 udeserveringer.

Af den årsag vurderer administrationen, at den nuværende pris på kr. 49.000 pr udeservering pr. år, skal fastholdes.

Ad 4. Stolpehuller til torvehandlen

Stolpehullerne skal etableres for at skabe mulighed for at opsætte overdækning for torvehandlen. Hullerne skal etableres således, at der kan opsættes en pavillon eller anden overdækning over en eller flere af torvehandlernes boder.

Stolpehuller er teknisk enkelt, at etablere på torvet. Prisen for etablering er ca. kr. 3.000,- pr. hul – det skal påregnes, at der skal etableres 4 stolpehuller pr. pavillon.

Det foreslås, at der afholdes møde med de eksisterende stadeholdere for at tale om behov og ønsker til overdækningen. Hermed er der mulighed for at servicere eksisterende og nye torvehandlers behov og ønsker om overdækning. Etablering af et begrænset antal stolpehuller finansieres udfra eksisterende driftsbudget.

Ad 5. Placering af bænke

Administrationen har den 6. juli 2020 fjernet 4 bænke på torvet ved Kampergade, som følge af klager over bænkenes placering. De resterende bænke er i løbet af sommeren blevet malet og lakeret og replaceret på Axeltorv.

Efter omplaceringen er den samlede placering af bænke på Axeltorv;

- 3 bænke øverst i solsiden af torvet ud mod Bjergegade
- 4 bænke i bunden af torvet mod Sudergade
- 3 bænken i bunden af skyggesiden af torvet mod Torvegade

Forslag til placeringen af bænkene er vist på kort 1E (se bilag 9).

Administrationen vurderer, at bænkene hermed er placeret hensigtsmæssigt for de borgere, der ønsker at tage ophold på og omkring pladsen.

Ad 6. Beplantningen på Axeltorv

Beskæring af beplantningen/træerne på Axeltorv følger en plejeplan vedtaget i 2010 i forbindelse med torvets ombygning. Kasseformen, som træerne skal klippes efter, giver en sammenhængende ”hækbeplantning” i 3-7 meters højde. Se bilag 8, hvor profilen fremgår.

Lige nu hænger træerne nede i ca. 2.10 meters højde og det er aftalt med NSPV, at de sørger for, at løfte bunden af kasseformen.

Administrationen vurderer at de kasseformede træer (når de er klippet tilstrækkeligt) er den rette beplantning for torvet, da den har en afskærmende effekt for naboerne samt har en form der understøtter torvets øvrige udseende.

Økonomi

I det følgende redegøres for de økonomiske konsekvenser for ejere af udeserveringsvogne:

Udeserveringsvogne er privatejede. Priserne i dette afsnit er erfaringstal for de eksisterende 2 sorte trævogne. Tabellen angiver hvilke udgifter der er forbundet med udeserveringsvognene – dels nyetablering og dels flytning af eksisterende

vogne.

De nuværende trævogne	Udgifter pr. vogn	Bemærkninger
Nypris på trævogne inkl. markise	500.000	Der er pt 2 eksisterende trævogne og 1 sort "container" vogne på torvet
Installationer – strøm og vand (både ny og flytning)	50.000	Flytning af vognenes placering kræver nye/flyttede installationer. Container-vognen er allerede placeret mellem træerne og kræver derfor ikke ændring i installationer
Flytning af eksisterende vogne med kranvogn fra nuværende placering ind mellem træerne	5.000	Vil være aktuelt for flytning af de to træ-eksisterende vogne ind mellem træerne
Beklædning – lyst træ	60.000	Hvis alle vogne skal beklædes med træ for at skabe et ensartet udseende

Der tages forbehold for, at priserne er vejledende

Det må forventes at 2 ud af de eksisterende udeserveringsvogne nærmer sig det punkt, hvor der alene vil være udgifter til almindeligt vedligehold og reparation af vognene.

Legeelementer

Udgifterne til legeelementer afhænger af, hvilke elementer der vælges.

Der er gemt et beløb til fundraising til en historisk legeplads i forbindelse med Bymuseet. Dette projekt er blevet udskudt flere år af forskellige årsager. Det foreslås, at dette beløb anvendes til indkøb og opsætning af legeelementer på Axeltorv.

Hvis det efterfølgende bliver aktuelt med den historiske legeplads, kan der søges byrumspuljen om dette.

Der er kr. 500.000,- allokeret i budgettet til den historiske legeplads.

Indstilling:

Center for By, Land og Vand indstiller, at der træffes beslutning om følgende:

1. at der træffes beslutning om antallet af udeserveringsarealer, som fremgår af bilag 9.
2. at udeserveringsvognene placeres tilbagetrukket og inde mellem træerne.
3. at der træffes beslutning om, hvorvidt udeserveringsvognene skal beklædes med lyst træ.
4. at administrationens forslag til kriterier til afgørelse af tildeling af udeservering vedtages.
5. at gebyr for rådighed over udeserveringsareal fastholdes.
6. at legearealet placeres mellem træerne som vist på kort 1E (i bilag 9).
7. at administrationen bemyndiges til at indkøbe maritime legeelementer til Axeltorv.
8. at udgifterne til etablering af stolpehuller afholdes indenfor rammen.
9. at den nuværende placering og antal af bænke på Axeltorv fastholdes.
10. at eksisterende plejeplan for beplantning forsættes.
11. at administrationens forslag til belysning vedtages og videreføres til budgetprocessen.
12. at der træffes beslutning om indkøb af en mobilscene og at ønsket i givet fald videreføres til budgetprocessen.

13. at de 500.000 som er afsat til den historiske legeplads anvendes til indkøb af legeelementer på torvet, og at anlægsønsket tilrettes i overensstemmelse hermed.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Ad 1

Udvalget godkendte 5 udeserveringsarealer, som det fremgår af bilag 9 kort nr. 1E.

Ad 2

Indstillingen godkendt.

Ad 3

Claus Christoffersen og Peter Poulsen (A) samt Christian Holm Donatzky (B) stemte for forslaget om, at udeserveringsvognene skal beklædes med lyst træ. Et flertal, Jens Bertram, Janus Kyhl og Michael Mathiesen (C) samt Helena Jørgensen (Ø) stemte imod. Forslaget er faldet, vognene skal derfor bibeholdes i sort.

Ad 4

Indstillingen godkendt.

Ad 5

Indstillingen godkendt.

Ad 6

Indstillingen godkendt.

Ad 7

Peter Poulsen (A) stillede forslag om, at der placeres et klatrestativ op ad legeområdet, så tæt på træerne som muligt. For forslaget stemte Claus Christoffersen og Peter Poulsen (A). Et flertal, Jens Bertram, Janus Kyhl og Michael Mathiesen (C), Helena Jørgensen (Ø) samt Christian Holm Donatzky (B) stemte imod. Forslaget er faldet.

Herefter stemte et flertal, Jens Bertram, Janus Kyhl og Michael Mathiesen (C), Helena Jørgensen (Ø) samt Christian Holm Donatzky (B) for administrationens indstilling. Claus Christoffersen og Peter Poulsen (A) stemte imod med følgende bemærkning: ”A finder ikke de foreslåede legeredskaber gode nok og relevante for at kunne skabe en ordentlig og efterspurgt legeplads.”

Ad 8

Indstillingen godkendt.

Ad 9

Indstillingen godkendt.

Ad 10

Et flertal, Claus Christoffersen (A), Jens Bertram, Janus Kyhl og Michael Mathiesen (C), Helena Jørgensen (Ø) samt Christian Holm Donatzky (B) godkendte indstillingen. Peter Poulsen (A) undlod at stemme.

Ad 11

Indstillingen godkendt.

Ad 12

Udvalget besluttede, at der ikke skal indkøbes mobilscene.

Ad 13

Indstillingen godkendt.

Bilag

- 1: Ny Indretning af udeservering
- 2: Tildeling af udeservering
- 3: Nyt opholdsareal og nyt legeelement på Axeltorv
- 4: Indkøb af ny mindre mobilscene
- 5: Belysning på Axeltorv
- 6: Beplantning på Axeltorv
- 7: Skitse over ny indretning af Axeltorv
- 8: Axeltorv principper for beskæring af lindetræer
- 9: Axeltorv 2021 forslag 1A-1E

Punkt 12: Orientering: Kommende sager

19/29589

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Sagsfremstilling

Sager til september-mødet

Orientering: Status på budget 2020

Orientering: Afgørelser fra klageinstanser

Orientering: Kampagne på skilte og vinduer i bykernen

Beslutning: Rottehandleplan

Beslutning: Tilladelse til Kystbeskyttelse - Sdr. Strandvej 65B og 65D

Beslutning: Lokalplan for solcelleanlæg ved Skibstrup

Beslutning: Lokalplan for Hellebæk Klædefabrik

Beslutning: Helhedsplan for Cinemabyen

Beslutning: Forslag til Lokalplan 1.181 for boliger ved Rasmus Knudsens Vej

Beslutning: Lokalplan for boliger på Bøgehøjgård

Beslutning: Forslag til lokalplan for tagboliger ved Hovvej

Beslutning: Påbud om lovliggørelse af vindue på bevaringsværdigt hus Stengade 23-25

Beslutning: Påbud om lovliggørelse af vinduer på bevaringsværdigt hus Stjernegade 28A og B

Orientering: Betalt parkering. Orientering om regelsæt.

Beslutning: Endelig vedtagelse af spildevandsplanstillæg, Rasmus Knudsens Vej

Beslutning: Dispensation fra energikrav til Boverian mm., Esrumvej 147

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Orientering foretaget.

Punkt 13: Meddelelser

19/29588

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Sagsfremstilling

1. Byggesagsstatistik 1. halvår 2020

Vedhæftet oversigt over byggesager for 1. og 2. kvartal 2020. Der er modtaget 1289 sager i det første halvår 2020. Der er således modtaget 15 % flere sager i denne periode end samme periode 2019. Perioden hvor Danmark har været ramt af corona, er antallet af ansøgninger til byggesagsafdelingen steget. Samtidig er antallet af søgninger i ejendomsarkivet steget voldsomt, jvf. Vedhæftede oversigt. Dette understøtter, at der har været øget aktivitet på området.

I 1. halvår 2020 er 56 % af sagerne afgjort indenfor 4 uger. Der er således tale om en forbedring i afgørelsestiden i forhold til 1. kvartal. Forbedringen i sagsbehandlingstid skyldes primært, at der er tiltrådt nye medarbejdere i februar, marts og juni måned. Pr. 1. august tiltræder den sidste af de nye medarbejdere. Det må forventes, at antallet af behandlede sager stiger i andet halvår 2020, ligesom sagsbehandlingstiden må forventes at falde yderligere.

Byggesagsområdet er midlertidigt tilføjet 2 ekstra årsværk frem til årsskiftet 2021. Udover at nedbringe sagsbehandlingstiden vil disse midlertidige ekstra ressourcer blive brugt til at nedbringe sagsbunken af lovliggørelssager.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Orientering foretaget.

Bilag

1: Byggesagsstatistik - grafisk visning af ekstern brug af Ejendomsarkivet

2: Byggesagsstatistik - 1. halvår 2020

Punkt 14: Eventuelt

19/29590

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 17-08-2020

Intet at bemærke.

Punkt 15: Godkendelse af referat

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021