

REFERAT By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 d. 03-09-2024

Mødedato	Tirsdag d. 03. september 2024 kl. 15:45
Mødested	Det Røde Værelse, Rådhuset
Mødedeltagere	Janus Kyhl, Jens Bertram, Claus Christoffersen, Peter Poulsen, Jørgen Bodilsen, Thomas K�k (Fravær), Ulla Kokfelt

Indholdsfortegnelse

Beslutning: Godkendelse af dagsorden.....	3
Orientering: Trafik på Sandagerhusvej.....	4
Beslutning: Månedlig rapportering på forventet regnskab - juli.....	6
Beslutning: Anlægsregnskab Udmøntning Investeringsplan.....	11
Beslutning: Forslag til udviklingsplan for Prøvestenscentret.....	13
Beslutning: Dispensation fra lokalplan 4.46 ang. antal parkeringspladser.....	18
Orientering: Aktivitetsplan for NaboGo 2. halvår 2024.....	22
Beslutning: Nedlæggelse af markvej - landregler.....	25
Orientering: Afgørelser fra klageinstanser 03.09.24 (BPT) og 05.09.24 (KBU).....	29
Meddelelser.....	33
Eventuelt.....	34
Beslutning: Godkendelse af referat.....	35

Beslutning: Godkendelse af dagsorden

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Der var afbud fra Thomas Kok (UP). Der var ikke mødt stedfortræder.

Dagsordenen godkendt.

Fraværende:

Thomas Kok

Orientering: Trafik på Sandagerhusvej

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

Indledning

Vejmyndigheden har siden 2020 fået henvendelser vedrørende trafikken på Sandagerhusvej. I forbindelse med dette udvalgsmøde har en borger på vejen ansøgt om træffetid for By-, Plan og Trafikudvalget. I den forbindelse har administrationen udarbejdet et statusnotat på de trafikale udfordringer og ønsker der fra borgere er rettet henvendelse om.

Sagen er en orientering om trafiksituationen på Sandagerhusvej og påvirkningen på den omkringliggende infrastruktur.

Retsgrundlag

Vejloven

Færdselsloven

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

Administrationen har siden 2020 fået henvendelser omkring de trafikale forhold på Sandagerhusvej på arealet fra Sauntevej/Sennepsbakken til Ndr. Strandvej.

I bilag 1 er der samlet op på de forhold, der er rettet henvendelse om.

Administrationen har udarbejdet et trafik-notat og besvarelse af henvendelserne er sket i samarbejde med Nordsjællands Politi.

I trafiknotatet er oplistet de ønsker der har været nævnt omkring trafiksanering af vejstrækningen som har omfattet følgende:

- Nedsat hastighedsgrænse til 40 km/t
- Anlæg af gang- /cykelsti mellem Sennepsbakken og Ndr. Strandvej
- Forbud mod tung trafik
- Vejlukning evt. med bussluse
- Ændret anbefalet hastighed i sving på vejen gennem skoven.

I notatet er der redegjort for de enkelte emner og i muligt omfang en administrativ vurdering af de fremsatte ønsker/spørgsmål.

Det er administrationens vurdering, at der er en begrænset trafikikkerhedsmæssig udfordring, der eventuelt kan danne grundlag for etablering af anlæg af fartdæmpere eller lukning af vejen.

Hastigheds- og ulykkesbilledet vurderes ikke for nuværende at være af en sådan karakter at det giver handepligt, i sammenligning med kommunens øvrige strækninger der er nævnt i Trafiksikkerhedsplanen.

Ønskes det at nedsætte hastigheden til 40 km/t., skal der afsættes penge i budgettet til etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger.

Økonomi/Personaleforhold

Hvis der skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger skal der i budget 2026 afsættes midler til dette. Beløbet vil afhænge af den løsning der tænkes gennemført.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Repræsentant for Sandagerhusvej har fået foretræde på By-, Plan-, og Trafikudvalgets møde den 3. september 2024.

INDSTILLING

Center for By, Land og Vand indstiller,

at orientering foretages.

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Orientering foretaget.

Fraværende:

Thomas Kok

Beslutning: Månedlig rapportering på forventet regnskab - juli

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

Indledning

Som led i kommunens løbende økonomistyring fremlægges til orientering forventet regnskab for 2024 på drift og anlæg for By-, Plan- og Trafikudvalget. Den månedlige rapportering er lavet på baggrund af juli måneds forbrug.

Derudover har Center for By, Land og Vand og Center for Økonomi og Ejendomme udarbejdet forslag til tillægsbevillinger på udvalgets område.

Der søges om opjustering af driftsbudgettet på i alt 0,3 mio. kr. og opjustering af anlægsbudgettet på 4,0 mio. kr. på By-, Plan- og Trafikudvalgets område.

Retsgrundlag

-

Relation til vision og tværgående politikker

Principper for økonomistyring i Helsingør Kommune.

Sagsfremstilling

1. Månedsopfølgning

På By-, Plan- og Trafikudvalgets budgetområder forventes et samlet forbrug på 149,0 mio. kr. og et forventet merforbrug på 15,6 mio. kr. i forhold til forventet budget, jf. tabel 1.

Tabel 1: Forventet regnskab 2024 for By-, Plan- og Trafikudvalget

Årets priser, netto i 1.000 kr.	Forventet budget 2024 pr. 31.7*	Forventet regnskab pr. 31.7	Forventet mer-/ mindre-forbrug pr. 31.7**	Ændring i forventet mer-/ mindre-forbrug ift. sidste måneds-opfølgning***
<i>By-, Plan- og Trafikudvalg</i>	133.411	149.011	-15.600	0
204 Trafik, Vej og Parkering	81.272	96.872	-15.600	0
<i>Rammestyret</i>	81.272	96.872	-15.600	0
206 Nordsjællands Park og Vej	52.139	52.139	0	0
<i>Rammestyret</i>	52.139	52.139	0	0

*Forventet budget udgøres af det korrigerede budget samt forventede ekstrabevillinger (tillægsbevillinger og omplaceringer) og svarer til budgettet i NemØkonomi for opfølgningsmåneden.

***Forventet mer-/mindreforbrug svarer til forskellen mellem forventet regnskab og forventet budget. Merforbrug angives med minus og mindreforbrug med plus.*

****Forbedring af forventet mer-/mindreforbrug angives med plus, og forøgelse angives med minus.*

Der forventes en indtægt på 2,7 mio. kr. fra betalende parkanter og 0,4 mio. kr. fra beboer licenser, svarende til en samlet indtægt på 3,1 mio. kr. Dette er et skøn ud fra de første tre måneders indbetalinger for betalt parkering. Indtægt fra Bycentret er ikke medtaget i beregningen.

Det korrigerede indtægtsbudget for betalt parkering er på 15,5 mio. kr. Der forventes således mindre indtægter på 12,4 mio. kr. i 2024.

Derudover forventes der mindreforbrug på 0,5 mio. kr. på kontoen til vejafvanding i det acontobetalingerne for 2024 er mindre end forventet ved budgetlægningen for 2024.

På kontoen til kollektiv trafik forventes der et merforbrug på 3,7 mio. kr. Merforbruget skyldes højere efterregulering for 2022 end forventet ved budgetlægningen for 2024. Efterreguleringen skulle være betalt i 2025, men den indgår på nuværende tidspunkt i acontobetalingerne i 2024. Merforbruget forventes overført til 2025, hvor efterreguleringen er indarbejdet i budgettet til kollektiv trafik for 2025.

2. Budgetomplaceringer

Ifølge principper for økonomistyring i Helsingør Kommune, skal omplaceringer mellem budgetområder, omplaceringer mellem det rammestyrede og det ikke-rammestyrede område samt tillægsbevillinger, som ønskes finansieres af kommunens kassebeholdning, godkendes af Byrådet.

På By-, Plan- og Trafikudvalgets budgetområder søges der om opjustering af driftsbudgettet på 0,3 mio. kr. og opjustering af anlægsbudgettet med 4,0 mio. kr., jf. tabel 2 nedenfor.

Tabel 2: Oversigt over omplaceringer og tillægsbevillinger for By-, Plan- og Trafikudvalget

Årets priser, netto i 1.000 kr.	Omplaceringer (udgiftsneutrale tillægsbevillinger)	Tillægsbevillinger (ikke udgiftsneutrale tillægsbevillinger)	Tillægsbevillinger i alt
<i>Drift</i>			
<i>By-, Plan- og Trafikudvalget</i>	0	262	262
<i>204 Trafik, Vej og Parkering</i>			

<i>Rammestyret</i>			
LC 47 Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk	0	262	262
<i>Anlæg</i>			
<i>By-, Plan og Trafikudvalget</i>	0	4.000	4.000
<i>204 Trafik, Vej og Parkering</i>			
Cykelstier på Møllebakken - flyttes fra 2025	0	2.000	2.000
Investeringsplan klimatilpasning indre Helsingør By - flyttes fra 2025	0	2.000	2.000
<i>I alt</i>	<i>0</i>	<i>4.262</i>	<i>4.262</i>

**Positiv regulering angives med positivt fortegn. Negativ regulering angives med negativt fortegn.*

2.1. Drift

Det anbefales, at budgettet til asfaltbelægning opjusteres med 0,3 mio. kr. som følge af Lov- og Cirkulæreprogrammet for 2024, jf. tabel 2 ovenfor.

2.2. Anlæg

Det anbefales, at der omplaceres i alt 4,0 mio. kr. fra 2025 til 2024 som led i direktionens tilpasning af anlægsplanen for 2025 til den udmeldte anlægsramme. Ændringen i 2025 er indarbejdet i 1. behandlingen af budget 2025-2028. Det anbefales, at der flyttes 2,0 mio. kr. på anlægsprojektet Cykelstier på Møllebakken og 2,0 mio. kr. på anlægsprojektet Investeringsplan klimatilpasning indre Helsingør By.

3. Månedsopfølgning – anlæg

På By-, Plan- og Trafikudvalgets anlægsprojekter forventes et samlet forbrug på 75,2 mio. kr. og et forventet mindreforbrug på 12,6 mio. kr. i forhold til forventet budget, jf. tabel 3.

Tabel 3. Forventet regnskab 2024 for By-, Plan- og Trafikudvalget - anlæg

1.000 kr.	Forventet budget 2024*	Forventet regnskab 2024 pr. 31.7	Forventet mer-/mindreforbrug pr. 31.07**	Ændring i forventet mer-/mindreforbrug ift. månedsopfølgning pr. 30.04***

By-, Plan- og Trafikudvalget	87.780	75.215	12.565	13.360
Udgifter i alt	88.380	75.815	12.565	13.360
Indtægter i alt	-600	-600	0	0

**Forventet budget udgøres af det korrigerede budget samt forventede ekstrabevillinger (tillægsbevillinger og omplaceringer) og svarer til budgettet i NemØkonomi for opfølgningsmåneden.*

***Forventet mer-/mindreforbrug svarer til forskellen mellem forventet regnskab og forventet budget. Merforbrug angives med minus og mindreforbrug med plus.*

****Forbedring af forventet mer-/mindreforbrug angives med plus, og forøgelse angives med minus.*

Det forventede mindreforbrug på 12,6 mio. kr., skyldes primært følgende projekter:

3.1. Parkering og infrastruktur, nyt stadion

Der forventes et mindreforbrug på 4,0 mio. kr. i 2024. Projektet er forsinket som følge fjernvarmearbejde og godkendelse af lokalplan. Projektet forventes afsluttet i 2025

3.2. Sunset Klostermosevej/Industrivej - adgang

Projektet færdigprojekteres i 2024, men afventer tilbagemelding fra Sunset om behov for adgangsvej. Hvis entreprisen ikke kan igangsættes i 2024, forventes der et mindreforbrug på 6,9 mio. kr.

I forhold til sidste månedsopfølgning, er der en ændring i forventet mindreforbrug på 13,4 mio. kr., der primært skyldes, mindreforbrug på anlægsprojekterne Parkering og infrastruktur, nyt stadion og Sunset Klostermosevej/Industrivej, jf. ovenfor.

En udspecificeret opfølgning pr. anlæg fremgår af bilag 1.

Økonomi/Personaleforhold

Samlet set medfører sagen, at By-, Plan- og Trafikudvalgets driftsbudget opjusteres med 0,3 mio. kr. og anlægsbudgettet opjusteres med 4,0 mio. kr.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

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

Center for By, Land og Vand og Center for Økonomi og Ejendomme indstiller,

1. **at** driftsbudgettet opjusteres med 262.000 kr., jf. tabel 2.
2. **at** anlægsbudgettet i 2024 opjusteres med 4.000.000 kr. og at anlægsbevillingerne samtidig frigives, jf. tabel 2.

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Indstillingerne godkendt.

Fraværende:

Thomas Kok

Beslutning: Anlægsregnskab Udmøntning Investeringsplan

Sagen afgøres i:

Byrådet 2022-2025

Indledning

Center for By, Land og Vand og Økonomi og Ejendomme har udarbejdet anlægsregnskab for anlægsprojektet:

- Udmøntning Investeringsplan

I overensstemmelse med Helsingør Kommunes principper for økonomistyring søges anlægsregnskabet hermed godkendt. Da bruttoudgiften overstiger 2,0 mio. kr., skal sagen forelægges både fagudvalget, Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet.

Retsgrundlag

Principper for økonomistyring.

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

På By-, Plan- og Trafikudvalgets område viser det færdiggjorte anlægsregnskab et forbrug på 3,8 mio. kr. Byrådet besluttede den 29. april 2024 at overføre restbevillingen på 5,3 mio. kr. til anlægsprojektet Investeringsplan klimatilpasning indre Helsingør By. Regnskabet er derfor afsluttet med et forbrug svarende til bevillingen.

Resultatet for projektet fordeler sig således:

Tabel 1

1.000 kr.	Anlægs- bevilling	Regnskabs- resultat	Mer- / mindre- forbrug *
Udmøntning Investeringsplan	3.823	3.823	0

*Merforbrug/mindreindtægt-, mindreforbrug/merindtægt +

Helsingør Kommune gennemfører i samarbejde med Forsyning Helsingør projektet, hvor gågadebelægningen udskiftes i takt med at Forsyning Helsingør laver klimatilpasningstiltag samt fjernvarmeudrulning i Helsingør bykerne.

Der har i 2022 og 2023 været udgifter til rådgiver udbud og rådgivers tidsforbrug på projektering af projektet.

Restbevillingen på 5,3 mio. kr. er overført til anlægsprojektet Investeringsplan klimatilpasning indre Helsingør By, hvor der er afsat et samlet beløb på ca. 130 mio. kr. over de næste 10 år til

gennemførelse af projektet.

Økonomi/Personaleforhold

Jf. sagsfremstillingen.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

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

INDSTILLING

Center for By, Land og Vand og Center for Økonomi og Ejendomme indstiller,

at anlægsregnskabet godkendes.

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Indstillingen anbefales.

Fraværende:

Thomas Kok

Beslutning: Forslag til udviklingsplan for Prøvestenscentret

Sagen afgøres i:

Byrådet 2022-2025

Indledning

Byrådet besluttede i forbindelse med planstrategi 2030: "der skal udarbejdes en udviklingsplan for Prøvestenscentret, som regionalt aflastningscenter i sammenhæng med Sundhedshuset og balanceret i forhold til centerstrukturen...". Baggrunden var, at området pr. 2019 må udvides med flere store butikker (boksbutikker), og at der er behov for en revitalisering og et løft af området, der er en destination i Helsingør Kommune og i Nordsjælland pga. områdets offentlige og private service- og handelsfunktioner.

På temamøde den 22. august 2024 blev Byrådet præsenteret for forslaget til en udviklingsplan. Byrådet bedes nu tage stilling til, om forslaget kan godkendes til udsendelse i høring.

Retsgrundlag

BEK nr. 1488 af 11/12/2018 om landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet.

Relation til vision og tværgående politikker

Tilvejebringelse af en udviklingsplan for Prøvestenscentret med henblik på at fremme en videreudvikling af området og en styrket kommune er i tråd med Vision og Planstrategi.

Sagsfremstilling

Udviklingsplanen består af tre dele og er vedhæftet som bilag:

- Bilag 1 er en sammenfatning (en "pixi").
- Bilag 2 indeholder visionen, den fysiske plan og bedste bud på en realiseringstakt.
- Bilag 3 er et appendix, hvor man kan orientere sig om alt det, der ligger bag planen (proces, delanalyser, inddragelse, lovgivning mv.)

1. Hvad er en udviklingsplan?

En vedtaget udviklingsplan er et dialog- og et styringsværktøj, der fastlægger en vision, en retning og en overordnet ramme for den ønskede byudvikling i området. Planen viser, hvordan eksisterende funktioner, nye tiltag og afledte behov kan tænkes sammen til et samlet mere aktivt, attraktivt og velfungerende område.

Planen vil medvirke til at sikre, at der undervejs i byudviklingen kan fokuseres på og holdes fast i de for udviklingen væsentligste elementer. Planen efterlader samtidig et stort råderum for fremtidens muligheder og løsninger, f.eks. i forhold til konkret bebyggelse og arkitektur.

Endelig udgør planen grundlaget for eventuel efterfølgende byggeretsgivende kommune- og lokalplanlægning. En udviklingsplan kan derved bidrage til at tiltrække eventuelle investorer.

En udviklingsplan er alt i alt hensigtsmæssig at have for alle parter: kommune, grundejere, naboer, mulige investorer, forretningsdrivende m.fl., særligt når byudviklingen forventes at ske over længere tid og i en fremtid med mange ubekendte.

2. Visionen

Visionen er, at området skal udvikles i en mere bymæssig og kvalitetsbetonet retning til en ny type bykvarter med egen identitet og karakter. Området skal på én gang tilbyde handel i boksbutikker, offentlige servicefunktioner samt fritidsaktiviteter i et attraktivt og trygt lokalt by- og boligmiljø (med tilhørende bymæssige småfunktioner, som det allerede kendes i dag). Området skal være for alle, og i området skal fællesskab, mangfoldighed, bynatur, bæredygtighed og kvalitet i byrum og bygninger vægtes højt.

Visionen er "Prøvestenskvarteret"; et bykvarter, der, som "port" til byen og i en balanceret arbejdsdeling med bykernen, bidrager til at styrke området så vel som nærområdet, byen og kommunen.

2.1. To scenarier, én vision

Planen indeholder to scenarier:

- Scenariet "Prøvestenscentret" er basisscenariet, der styrker området som et center-område. Scenariet giver mulighed for flere boksbutikker, men også supplerende anvendelser som f.eks. et hotel, et plejehjem og kommercielle og/eller kommunale idræts-, fritids- og bevægelsesfunktioner. Bemærk: der må fortsat være småbutikker o.l. i strøgzone og supplerende anvendelser skal ligge over stueetagerne butikker.
- Scenariet "Prøvestenskvarteret" er en overbygningsmulighed, der vil styrke området som et bykvarter, fordi det giver mulighed for et fællesskabsorienteret boligmiljø over stueplan omkring strøgzone. Der vil kunne tilføres anslået 180 boliger i forskellige størrelser til en bred målgruppe. Det svarer til ca. 15.000 m² boligbyggeri. Boliger bidrager til mere liv, aktivitet og tryghed i området, hen over døgn og året. Et sådant boligvolumen medfører desuden et kommercielt grundlag for bymæssige småfunktioner som f.eks. en café i strøgzone. Scenariet skal ses som et supplement til basisscenarioets program.

3. Markedsdialog

En væsentlig pointe fra den gennemførte markedsdialog er, at der er kommerciel efterspørgsel på areal til nye boksbutikker i området. Dialogen peger også på, - ud fra de indledende vurderinger -, at etablering af boliger i kombination med butik langs strøgzone vurderes at forudsætte nybyg og maksimalt i 6 etager. Årsagerne er konstruktive (ift. de eksisterende bygninger) og økonomiske (10-15.000 m² boligbyggeri udgør en kritiske masse for mange boliginvestorer, og højere byggeri end 6 etager kan ikke hænge sammen økonomisk).

Markedet vurderer, at nøglen til en positiv byudvikling - uanset scenariet – bl.a. knytter sig til at

lykkes med et fælles ejerskab til byudviklingen og at opnå en forbedret og optimeret infrastruktur (herunder tilstrækkeligt med de rette p-pladser og en styrket forbindelse til Multi-parken og Vapnagaard). Hertil et løft af helhedsindtrykket, både på bygnings- og område-niveau. Markedet vurderer også, at byudviklingen vil fordre en forenkling af ejer- og matrikel-strukturen og at Helsingør Kommune bidrager f.eks. som driver/facilitator og medinvestor.

4. Øvrig dialog

Den gennemførte øvrige dialog peger på, at der er bred og stor opbakning til en udvikling og en forskønnelse af området, og at en udvikling anses for værende nødvendig af hensyn til områdets kommercielle overlevelseshedsmuligheder og for at skabe et image-løft af Helsingør Syd. Der peges dog også på, at udvikling ikke må gå ud over detailhandlen og bylivet i bykernen og at udviklingen også skal afstemmes med beboersammensætning i Helsingør Syd.

5. Samlet dialog

Den samlede dialog indikerer, at hvis visionen skal realiseres fuldt ud (scenariet Prøvestens-kvarteret), forudsætter det, at det lykkes at skabe en balance og et mix mellem et effektivt og mere traditionelt aflastningsområde og et velfungerende, attraktivt lokalt by- og boligområde, der samlet udgør en ny type bykvarter i Helsingør.

6. Økonomi

Den skitserede udvikling medfører en række udviklingsmuligheder, der kan omsættes til værdi i form af byggeretter, både på kommunal som privat jord. Udviklingen forudsætter dog, at der foretages en række byggemodningsinvesteringer, herunder anlæg af ny infrastruktur, byrum og parkeringsanlæg. Nogle af disse investeringer er væsentlige at foretage tidligt, da de vil få afgørende betydning for den videre udvikling, fordi de styrker områdets udviklingsmuligheder og dets kommercielle attraktivitet. Andet kan gøres ad hoc. Investeringerne er store som små.

Forarbejder til planen viser, at hoveddelen af disse investeringer ligger på kommunale arealer, og at det ikke kan forventes, at salget fra kommunale byggeretter kan finansiere de skitserede byggemodningsomkostninger. Det indikerer, at evt. kommunale investeringer skal anses som en strategisk investering i området, og med en vis medfinansiering fra salg af byggeretter.

Der bør som et supplement kunne opnås økonomisk støtte fra fonde og partnere til diverse investeringer og tiltag.

De detaljerede økonomiske forhold, herunder eventuelle kommunale investeringer, er som følge af nuværende stadie af planlægningen ikke endeligt afdækket, og vil skulle analyseres yderligere, hvis der er et politisk ønske om dette.

7. Realisering

Administrationen vurderer, at der med udviklingsplanen er tilvejebragt et godt dialog- og styringsværktøj til brug for fornyet fysisk planlægning og en revitalisering af området.

Administrationen fremhæver, at det er en styrke ved planen:

- at området kan udvikles i faser og over tid, og i forskellige detaljerings- og kvalitetsniveauer, imens området er i drift.
- at planen giver mulighed for en blanding af eksisterende forhold, moderniserede forhold og nyt, både på bygnings- og byrumsniveau.
- at de to scenarier ikke udelukker hinanden, fordi de bygger på den samme vision, det samme helhedsgreb og de samme kvalitetsparametre.
- at planen giver et grundlag for at parter, private som kommune, kan dykke mere ned i relevante problematikker og muligheder i den foranstående proces, f.eks. ift. bæredygtighed, anlægsøkonomi, valg mellem "riv ned og byg nyt" kontra mindre gennemgribende transformationer mv.

Se evt. mere om alt det, der ligger bag planen i bilag 3.

8. Anbefaling

Helsingør Kommune er myndighed ift. strategisk og konkret byudvikling samt største grund-ejer i området. Det er derfor relevant nu at drøfte planens fordele og ulemper, herunder hvilken rolle Helsingør Kommune kan og vil spille, hvis området ønskes udviklet jf. planen. Administrationen anbefaler derfor, at planen sendes i høring i en 4 ugers periode, inkl. et offentligt orienterings- og dialogmøde.

Evt. tilkendegivelser vedr. kommunens rolle i byudviklingen kan med fordel ske ved planens endelige vedtagelse.

9. Miljøvurdering

En udviklingsplan skal ikke miljøvurderes, idet den ikke er byggeretsgivende. Senere konkret planlægning hører under miljøvurderingsloven og skal miljøvurderes.

Økonomi/Personaleforhold

Som beskrevet under sagsfremstilling, skal eventuelle kommunale investeringer anses som en strategisk investering i området, og med en vis medfinansiering fra salg af byggeretter samt mulighed for støtte fra fonde og partnere til diverse investeringer og tiltag.

Der skal ikke tages stilling nu til eventuelle kommunale investeringer i området. Der er t.o. indgivet et anlægsønske på kr. 300.000, - til budget 2025 til forundersøgelser med henblik på realisering af udviklingsplanen.

Vedtages planen vil der være behov for grundsalg og konkret kommune- og lokalplanlægning samt lignende administrative opgaver.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Der er ikke lovbestemte regler vedr. høring, inddragelse og vedtagelse af udviklingsplaner, men administrationen har gennemført en bred interessentinddragelse og en markedsdialog i forbindelse med tilvejebringelsesprocessen (se evt. bilag 3).

Administrationen anbefaler en 4 ugers dialog/høringsperiode i oktober 2024, inkl. et offentligt orienterings- og dialogmøde, før planen evt. vedtages endeligt. Herudover tilbydes målgruppeorienterede møder, hvor det vurderes nødvendigt, f.eks. med grundejere, foreninger o.l.

Efter høringen vil sagen tilgå Byrådet på ny.

INDSTILLING

Center for By, Land og Vand indstiller,

at forslaget til udviklingsplan for Prøvestenscentret godkendes til udsendelse i høring i en 4 ugers periode.

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Indstillingen anbefales med den tilføjelse, at høringsperioden forlænges til 8 uger.

Fraværende:

Thomas Kok

Beslutning: Dispensation fra lokalplan 4.46 ang. antal parkeringspladser

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

Indledning

By-, Plan- og Trafikudvalget skal beslutte, hvorvidt der skal meddeles dispensation fra lokalplan nr. 4.46. Dispensationen omhandler en reduktion af det fastsatte antal parkeringspladser på Hellebæk Klædefabriks areal fra 180 pladser til 172 pladser.

Retsgrundlag

- Lokalplan 4.46 – Hellebæk Klædefabrik:
 - § 5.3: Parkering skal ske på udlagte p-pladser, som vist på kortbilag 2.
 - § 8.1: Der skal udlægges fælles friareal i princippet som vist på kortbilag 4 og på illustrationsplanen kortbilag 5.
 - § 5.4: Der skal anlægges parkeringspladser, svarende til 1 parkeringsplads pr 50 m² bolig, dog max 1,5 pr. bolig og 1 parkeringsplads pr. 50 m² erhverv. Det er muligt at reducere antallet af parkeringspladser, der skal etableres, ved at indregne dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne. I beregningen skal det indgå, at der skal etableres parkering svarende til 100 % af p-normen for erhverv og 60% af p-normen for bolig.
- Planlovens § 19.

Relation til vision og tværgående politikker

Helsingør Kommune har en ambition om at udvikle nye, attraktive boligområder, der nøje integrerer og videreudvikler de eksisterende kvaliteter i byområderne. Dette indebærer en strategisk og helhedsorienteret tilgang til byudvikling, hvor respekt for den historiske og kulturelle kontekst kombineres med moderne og bæredygtige løsninger, for at sikre en harmonisk og fremtidssikret boligudvikling.

Sagsfremstilling

1. Dispensationssøgning for parkering ved Hellebæk klædefabrik

DNP Ejendomme, repræsenteret af WERK arkitekter, har indsendt en ansøgning om dispensation fra Lokalplan nr. 4.46, som vedrører parkeringskravene for Hellebæk Klædefabrik. Der henvises til bilag 2, 5 og 6. Denne ansøgning er fremsat efter Helsingør Kommunes afslag på en tidligere dispensationsansøgning den 18. april 2024. Kommunens afslag medførte krav om en fysisk lovliggørelse af parkeringspladserne, hvilket ville reducere antallet af parkeringspladser med otte og bringe det totale antal under lokalplanens minimumskrav.

DNP Ejendomme søger derfor om dispensation til at reducere det totale antal parkeringspladser fra 180 til 172. Dette vil muliggøre lovliggørelse af parkeringsplads 3, ved at fjerne de pladser, der overskrider lokalplanens udlæg. Ansøger vurderer, baseret på belægningsregistreringen af parkeringspladserne, at denne reduktion ikke vil føre til

parkeringsmangel, selv ved fuld beboelse af området.

2. Lokalplanens krav

Ifølge Lokalplanens § 5.4 skal der etableres én parkeringsplads pr. 50 m² bolig, dog maksimalt 1,5 pr. bolig, samt én parkeringsplads pr. 50 m² erhverv. Dette resulterer i et samlet krav på 199 parkeringspladser, hvilket kan reduceres til 180 ved dobbeltudnyttelse, på grund af anvendelsen til både bolig og erhverv. Der er aktuelt anlagt 180 parkeringspladser, hvilket er det minimumskrav, som lokalplanen tillader.

3. Registrering af parkeringsbelægning

Der er i perioden 8. maj 2024 til 14. maj 2024 lavet en registrering af belægningsgraden på områdets tre parkeringspladser. Belægningsgraden på parkeringspladserne er på intet tidspunkt over 50 %. Det højeste samlede antal parkerede biler i registreringsperioden er ca. 80. Pt. er 23 af områdets boliger ikke beboet. Hvis man antager, at de fremtidige beboere i gennemsnit vil have 1,5 bil pr. bolig, vil dette resultere i 35 ekstra parkerede biler.

En reduktion af antallet af parkeringspladser skønnes derfor ikke at resultere i en mangel på parkeringspladser, heller ikke når området er fuldt beboet.

4. Høring

Dispensationsansøgningen er blevet sendt i høring til alle ejere, lejere og brugere omfattet af lokalplan 4.46. Der er ikke foretaget nabohøring uden for lokalplanens afgrænsning, da det vurderes, at disse ikke vil blive berørt af ændringerne. Alle 116 berørte parter er blevet hørt, heraf 23 beboere og 93 virksomheder. Der er modtaget bemærkninger fra én beboer, som inkluderer tre specifikke forbedringspunkter med tilhørende tegning. Se bilag 3.

4.1. Ændringsforslagene indeholder

Flytning af parkeringspladser længere væk fra haverne, for at skabe mere grønt område mellem terrasser og parkerede biler. Fjernelse af fortov foran terrassen, for at opnå et ensartet og roligt udtryk, inspireret af naboterrassen. Anlæggelse af hæk i kanten af parkeringsområdet, svarende til den eksisterende hæk, på resten af parkeringspladsen.

DNP Ejendomme har som bygherre udtalt, at de kan tilslutte sig ændringsforslaget. De har fremsendt tegningsmateriale, som viser hvad der ændres (se bilag 5), og hvordan området vil se ud efter ændringen af p-området (se bilag 6).

5. Scenarie 1: Meddelelse af dispensation

Hvis der meddeles dispensation til reduktion af antallet af parkeringspladser, kan det begrundes i følgende:

- Det ansøgte er ikke i strid med lokalplanens principper.

- Lokalplanens krav til parkeringspladser overskrider det reelle parkeringsbehov, jf. undersøgelse af parkeringsbelægning.
- Det vil være ganske vanskeligt at anlægge 20 parkeringspladser øverst i det nordvestlige hjørne mod Nordre Strandvej, grundet en terrænforskel på cirka 3 meter.
- Hvis der meddeles dispensation indeholdende klagers ændringsforslag, vil der samlet set ske en forbedring i området.

6. Scenarie 2: Afslag på dispensationsansøgningen

Hvis der meddeles afslag på dispensationsansøgningen, kan det begrundes i følgende:

- Parkeringsforholdene skal etableres som foreskrevet i lokalplanen.

7. Centerets Vurdering

Ifølge lokalplanens § 5.3 skal parkering ske på udlagte p-pladser, som vist på kortbilag 2. Placering af parkeringspladser uden for anviste parkeringszoner kræver derfor dispensation.

Ifølge lokalplanens § 5.4 skal der anlægges parkeringspladser svarende til én parkeringsplads pr. 50 m² bolig (dog max 1,5 pr. bolig) og én parkeringsplads pr. 50 m² erhverv. En reduktion af antallet af parkeringspladser kræver dispensation.

Terrænforskellen ved parkeringspladsen ved Nordre Strandvej ville kræve betydelig terrænregulering for at muliggøre anlæggelsen af 20 parkeringspladser.

Undersøgelse af det reelle parkeringsbehov viser, at der er ikke er et kapacitetsproblem, selv ved fuld udnyttelse af boliger og erhverv.

På baggrund af disse overvejelser og høringssvar vurderes det, at en reduktion i antallet af parkeringspladser vil være passende og ikke medføre parkeringsmangel.

Dispensationsansøgningen vil derfor muliggøre en bedre tilpasning af parkeringsforholdene til omgivelserne og beboernes behov.

Økonomi/Personaleforhold

Det vurderes, at sagen ikke har 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 der gives dispensation fra lokalplanen til en reduktion af det samlede antal parkeringspladser fra 180 til 172, ved etablering af det projekt, som fremgår af bilag 6.

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Indstillingen godkendt.

Fraværende:

Thomas Kok

Orientering: Aktivitetsplan for NaboGo 2. halvår 2024

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

Indledning

Byrådet godkendte den 29. april 2024 en forlængelse af samarbejdet om samkørsel med NaboGo året ud.

Klima- og Bæredygtighedsudvalget og By-, Plan- og Trafikudvalget orienteres om aktivitetsplan for 2. halvår samt baggrund for udmelding om ændret tilskudssats i forbindelse med samkørsler.

Retsgrundlag

Ingen bemærkninger.

Relation til vision og tværgående politikker

Plan for Klima og bæredygtighed, 2020-2030 i Helsingør har som hovedmål at nedsætte CO2 udledningen per indbyggere. CO2 udledningen fra transport udgør en stigende andel af den lokale udledning.

Sagsfremstilling

Helsingør Kommune har siden marts 2022 haft et samarbejde med NaboGo om at fremme samkørsel i Helsingør Kommune. Samarbejdet omfatter aktiviteter, hvor der gøres opmærksom på mulighederne for samkørsel og samtidig får kommunens borgere rabat ved brug af samkørselsappen NaboGo.

1. Status for samkørsels aktiviteter pr. 1. august 2024

Samkørselsaktiviteten i Helsingør Kommune har været støt stigende i aftale perioden.

I 2022 var der gennemsnitlig 69 samkørsler pr. måned, det steg til 171 samkørsler pr. måned i 2023 mens der i de første 7 måneder i 2024 har været gennemsnitlig 878 samkørsler pr. måned, på trods af lav aktivitet i sommerferien.

Tabel 1: Samkørsler pr. måned i 2024

Måned	Januar	februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli
Samkørsler	700	1247	1277	1358	928	499	138

2. Aktiviteter 2. halvår 2024

Administrationen har i samarbejde med NaboGo lagt en plan for aktiviteter til fremme af samkørsel i 2024. Planen fokuserer på at udvide samkørselsinitiativet, styrke engagementet med virksomheder og pendlere bosat langt fra kystbanen samt fastholde fokus på uddannelsesinstitutioner.

Nedslagspunkterne i efteråret vil bl.a. blive Sommererhvervsmødet den 4. september, hvor NaboGo vil tilbyde at komme ud til de større arbejdspladser efterfølgende, Klimatopmøde for borgerne i Tikøb den 9. september, hvor der vil blive reklamere for samkørsel målrettet pendlere i Tikøb og desuden vil indsatsen målrette gymnasierne fortsætte.

3. Nedsat tilskudsstørrelse til samkørsel

I partnerområder giver NaboGo tilskud til ture, hvilket betyder ture enten er meget billige sammenlignet med offentlig transport eller helt gratis (fordi mange chauffører ikke tager betaling udover tilskuddet). Udenfor partnerområder gives der ikke tilskud, og passageren betaler det fulde beløb selv.

Priser:

1 kr. per km op til 10 km

75 øre per km fra 11-50 km

50 øre per km over 50 km

NaboGo har på eget initiativ, og uden forudgående orientering af Helsingør Kommune, varslet abonnenter i appen, at tilskuddet til samkørsel vil blive nedsat fra at de første 10 km er til at kun de første 5 km.

Administrationen har bedt NaboGo redegøre for rationale for nedsættelse af tilskuddet. NaboGo har i forlængelse heraf leveret flg. redegørelse:

Fra den 1. april har der været en samlet registrering af 2358 samkørsler under den nye kontrakt (1358 i april, 928 i maj samt 72 t.o.m. 5. juni). Med denne udvikling vokser vi hurtigt ud af den budgetmæssige ramme, hvilket har tvunget os til at foretage justeringer i tilskuddet for at kunne strække midlerne længere. Målet er at sikre mere råderum budgetmæssigt og forfølge vores plan for efter sommeren uden at skulle indføre en begrænsning på 5.000 kørsler.

Vi har derfor nedsat tilskuddet til 5 km for at opnå dette, baseret på erfaringer fra andre regioner som Nordjylland (NT), hvor et samme tiltag har vist sig at være positivt. Selvom der kan ses et lille fald på kort sigt, er resultaterne hurtigt kommet efter. Alternativet til nedsættelsen ville være at trække i nødbremsen og helt fjerne tilskuddet, hvilket ville reducere aktiviteten med over 95 %.

Hvis vi havde fortsat med tilskuddet på 10 km, havde vi under den nuværende udvikling (ca. 1000 kørsler i måneden) sandsynligvis kun haft budget frem til september. Med det nye tilskud forventer vi at kunne strække midlerne for resten af året eller eventuelt finansiere en mindre overperformance frem mod 2025. På denne måde får vi større økonomisk råderum og kan sikre en kontinuerlig udvikling af NaboGo.

Fremskrivning af samkørsler med 10 km tilskud. Med de observerede 1358 samkørsler i april og 928 samkørsler i maj, kan vi se en tydelig stigende trend. Havde vi fortsat med 10 km tilskuddet, ville vi forvente en fortsat stigning i antallet af samkørsler, med et mindre fald hen over sommerferien grundet ferieperioden. Med denne trend estimerer vi, at vi ville have nået op

mod 1500-2000 samkørsler pr. måned i løbet af efteråret – og dermed samlet ville ende på omkring 10.000 samkørsler, hvilket ville kræve en fordobling af budget. Dette ville hurtigt have ført til, at vi overskred budgettet og muligvis måtte fjerne tilskuddet helt, hvilket kunne reducere aktiviteten med over 95 %.

Administrationen vurderer, at det er positivt, at der fortsat sker en stigning i samkørsler i kommunen. Modellen, hvor de afsatte midler trækkes så de kan række hele året ud med et lavere tilskud, frem for at tilskuddet helt bortfalder halvvejs, en god løsningsmodel.

I forhold til tilliden og samarbejdet NaboGo, så har NaboGo beklaget, at kommunen som kontraktholder ikke var orienteret om ændring af tilskuddet forud for orientering af abonnenterne.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Partnerskabet mellem NaboGo Aps og Helsingør Kommune omkring samkørsel i Helsingør Kommune i perioden marts 2022 til marts 2024 har været finansieret via bevilling fra Klima- og Bæredygtighedspuljen på henholdsvis 300.000 kr. i 2022 og 100.000 kr. i 2023.

Byrådet godkendte den 29. april 2024, at finansiere forlængelse af aftalen med NaboGo Aps året ud med 147.000 kr. fra Green Leaf præmien.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen behandles af

By-, Plan- og Trafikudvalget den 3. september 2024.

Klima- og Bæredygtighedsudvalget den 5. september 2024.

INDSTILLING

Center for By, Land og Vand indstiller,

at orientering foretages.

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Orientering foretaget.

Fraværende:

Thomas Kok

Beslutning: Nedlæggelse af markvej - landregler

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

Indledning

Ejer af Danstrupvej 37 har anmodet Helsingør Kommune om tilladelse til nedlæggelse af markvej beliggende på mark umiddelbart syd for Tikøb by.

Efter privatvejsloven kan veje på landet ikke nedlægges uden tilladelse fra vejmyndigheden.

Administrationen gennemførte sagsoplysning og partshøring i sagen og udsendte 18. april afgørelse i sagen, hvor vi tillod nedlæggelse af markvejen.

Imidlertid bestemmer Delegationsplanen, at kun Udvalget for By-, Plan- og Trafik har beslutningskompetence i spørgsmålet. Kompetencen er ikke delegeret til administrationen.

Dette var administrationen ikke opmærksom på, da vi udsendte vores afgørelse og derfor trak vi afgørelsen tilbage ved brev af 16. maj.

Sagen fremlægges her for By-, Plan- og Trafikudvalget til beslutning – i overensstemmelse med delegationsplanen.

Retsgrundlag

Lov om private fællesveje § 12.stk. 1, fastlægger at "*private fællesveje, der er taget i brug, må ikke nedlægges uden kommunalbestyrelsens godkendelse, jf. §§ 72-78*".

§§ 72- 78 angiver proceduren for nedlæggelse af private fællesveje og angiver også hvilke kriterier der skal anvendes ved beslutning om nedlæggelse af vej.

En vej bør *ikke* nedlægges hvis følgende to kriterier er opfyldt:

1. den efter matrikelkortet er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af dens lodder og der ikke samtidig etableres anden vejadgang, eller
2. vejen i øvrigt er af vigtighed for en ejendom med vejret til vejen.

Som det vil fremgå af sagsfremstilling og indstilling er det ikke administrationens vurdering, at kriterierne for at nægte nedlæggelse af vejen er opfyldt i denne sag.

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

Om registrering af vejen hos vejmyndigheden

Markvejen er ikke registreret i Helsingør Kommunes vejregister og vejmyndigheden har heller ikke tidligere afgjort sager om vejen. Vejen var derfor ukendt i vores vejregister. Vi kunne dog se på overflyvningskort, at der var spor i landskabet, der tydede på en vej i kanten af marken.

På baggrund af sporene i landskabet vurderede vejmyndigheden at vi kunne gennemføre partshøring hos mulige interessenter til vejen/sagens parter og høringen viste, at der var én enkelt ejendom, hvorpå der var tinglyst en servitut fra 1937, der angav en vejret fra denne ejendom og frem til Danstrupvej. Ingen anden ejendom kunne fremvise privat aftale om vejret.

På baggrund af sporene i landskabet og den privatretlige servitut, der gav vejret til en enkelt ejendom, vurderede vejmyndigheden, at spørgsmålet om nedlæggelse af vejen skulle behandles efter privatvejslovens regler.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Administrationen har partshørt alle ejendomme med skel til marken.

Høringssvarene centrerer sig om hævds lignende betragtninger, hvor flere ejendomme vurderer, at de har opnået ret til at have en kørende adgang til sin baghave således at haveaffald og andet kan køres ud.

Flere svar henviser også til den ældre deklaration fra 1936, der giver en enkelt ejendom vejret ud til Danstrupvej og vurderer, at have en afledt vejret derfra.

Andre svar henviser til lokalplanen for området og vurderer, at denne giver ejendommene vejret. Vejen er ikke omtalt i lokalplanen og ligger uden for lokalplanens område. Vejmyndigheden vurderer ikke at lokalplanen for Tikøb er relevant i sagen.

Resultatet af høringen viste, at ingen ejendom bortset fra matrikel 7m, kan henvise til tinglyst eller anden privat aftale om vejret.

1. Andre problemstillinger, der ikke reguleres af privatvejsloven

I mange partshøringssvar fremkommer synspunkter og kritikpunkter af grundlæggende privatretlig karakter, der ikke kan løses af privatvejsloven og som vejmyndigheden derfor ikke træffe afgørelse om.

1.1. Om læhegn

I enkelte besvarelser kritiseres et læhegn placeret ved siden af markvejen cirka 10 meter fra skel. Der stilles spørgsmål til berettigelsen af dette læhegn. Dette læhegn er ikke relevant for spørgsmålet om eventuelle vejretter og kan ikke behandles i denne afgørelse, men skal løses privatretligt.

1.2. Om hævd

Mange partshøringssvar fremfører synspunkter for vejretten, der ligger tæt op ad hævdsbetragtninger. Det er muligt at vinde hævd på brug af privat fællesvej, men dette spørgsmål skal behandles af domstolene og kan ikke afgøres af vejlovgivningen.

1.3. Om lokalplan

I flere henvendelser ses også en henvisning til lokalplan for Tikøb. Markvejen er ikke omtalt i lokalplanen og derfor anses lokalplanen ikke relevant for eventuelle vejretter og behandles ikke yderligere. Den markvej, som denne sag handler om, er ikke en del af lokalplan for Tikøb.

1.4. Om kulturmiljø

Enkelte partshøringer anser markvejen som en del af vigtigt lokalt kulturmiljø. Spørgsmål om vejes betydning i historisk og kulturel kontekst behandles ikke privatvejsloven.

1.5. Samlet vurdering af høringssvar

Efter gennemført partshøring er det administrationens vurdering, at der (kun) findes en enkelt ejendom med vejret ned til Danstrupvej.

Det er ejendommen helt for enden af markvejen.

Denne tinglyste vejret er anerkendt af ansøger.

Det er derfor spørgsmålet om nedlæggelse af vejret for denne ene ejendom, der skal behandles privatvejslovens regler.

Det er ikke administrationens vurdering, at nogen anden ejendom har vejret til markvejen. De fremførte argumenter for en påstået vejret, kan kun løses privatretligt og ikke af vejmyndigheden.

For den enkelte ejendom, som kan fremvise servitut der giver vejret, skal denne vejret måles op imod grundejers ønske om at nedlægge vejen og anvende jorden anderledes.

Det afgørende er om den ejendom, der nyder godt af vejretten, lider stor overlast hvis vejretten fjernes.

I denne sag er det ikke vejmyndighedens vurdering, at vejretten er af afgørende betydning for ejendommen.

Der er ikke tale om den eneste adgangsvej til ejendommen, idet ejendommen har sin primære vejadgang ud til Fredensborgvej. Det er heller ikke administrationens vurdering, at den sekundære adgang til markvejen kan vurderes, at være af betydelig vigtighed for ejendommen.

Det skal bemærkes, at privatvejslovens regler om nedlæggelse af veje kan påklages til Taksationsmyndigheder, der efterprøver om kommunen har anvendt kriterierne i § 72, stk. 2 korrekt.

1.5.1. Andre brugere af vejen

Langs markvejen på strækningen fra Danstrupvej til sidste ejendom er der i alt 8 ejendomme som har skel mod markvejen. 4 ejendomme har besvaret høringen med ønske om markvejens bevarelse. En enkelt ejendom har mundtligt ytret, at man ikke ønsker vejen af hensyn til udsigten over marken.

1.6. Konklusion på høringssvarene

Det er administrationens vurdering, at ingen ejendom ud til markvejen har tilstrækkelig stærk interesse i vejen til, at ejers ønske om nedlæggelse af denne *ikke bør* tillades.

Alle ejendomme har deres primære vejadgang ud til Fredensborgvej og kun en ejendom har tinglyst vejret til vejen.

Det er samlet set ikke administrationens vurdering, at de private ønsker om bevarelse af vejen er stærke nok til at privatvejslovens afgørende to kriterier for bevarelse af vejen er opfyldt.

INDSTILLING

Administrationen indstiller,

at markvej beliggende på Danstrupvej 37 nedlægges.

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Janus Kyhl og Jens Bertram (C) samt Ulla Kokfelt (UP) stemte for indstillingen.

Claus Christoffersen og Peter Poulsen (A) samt Jørgen Bodilsen (Ø) stemte imod.

Indstillingen ikke godkendt.

Fraværende:

Thomas Kok

Orientering: Afgørelser fra klageinstanser 03.09.24 (BPT) og 05.09.24 (KBU)

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

Indledning

Der er 7 afgørelser til orientering.

Retsgrundlag

Byggeloven.

Planloven.

Offentlighedsloven.

Kystbeskyttelsesloven.

Naturbeskyttelsesloven.

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

1.1 Afgørelse i sag om tilladelse til en tilbygning, Kildestien 2, 3060 Espergærde – Sags nr. 22/556949

Center for By, Land og Vand fik medhold i en klage til Nævnenes Hus, om en tilbygning med dobbelthøjt rum som blev vurderet til en etage, idet gældende lokalplan tillod en højde på over 6 m.

I forbindelse med nyt projekt blev tidligere byggetilladelse ophævet og på den baggrund har Nævnenes Hus ophævet den tidligere afgørelse, som Center for By, Land og Vand fik medhold i.

2.1 Afgørelse i sag om dispensation fra lokalplan til opførelse af en tilbygning og tagterrasser, Mørdrupvej 7A, 3060 Espergærde – Sags nr. 21/12812 og 22/543508

Center for By, Land og Vand har den 30. juni 2022 givet dispensation fra lokalplan 3.55, bevaring og udvikling af Espergærde, til opførelse af en tilbygning og tagterrasse på Mørdrupvej 7A i Espergærde.

Afgørelsen blev påklaget til Planklagenævnet.

Center for By, Land og Vand har fået medhold i langt de fleste forhold, men klagenævnet har ophævet afgørelsen ift. etageantal.

Centeret har efterfølgende meddelt dispensation fra etageantallet til det projekt, som kommunen oprindeligt godkendte den 30. juni 2022.

2.2 Afgørelse i sag om delvist afslag på aktindsigt i sag om tilbygning, Mørdrupvej 7A, 3060 Espergærde – Sags nr. 23/37314

Planklagenævnet fra Nævnenes Hus, har den 19. februar 2024 truffen en afgørelse.

Planklagenævnet har meddelt klageren, delvis afslag på aktindsigten.

Planklagenævnet finder, at klageren ikke har en sådan væsentlig og individuel interesse i sagen, at klageren er part i sagen.

Nævnet lægger herved vægt på, at der er ca. 28 meter mellem klagerens hus og tilbygningen.

Ny afgørelse er fremsendt til anmoder efter offentlighedsloven, i stedet for forvaltningsloven.

Der er fremsendt et nyt svar på anmodning om aktindsigt.

Anmoder har modtaget denne nye afgørelse den 27.02.2024.

Afgørelsen er behandlet efter miljøoplysningslovens § 2, stk. 1, jf. dog lovens § 2, stk. 2-6, og § 3, og 1985-offentlighedsloven.

3.1 Afgørelse i sag om tilladelse til kystbeskyttelse i form af forhøjelse af betonmur, Strandvejen 131A Skotterup, 3070 Snekkersten – Sags nr. 24/16868

Ejerne af Strandvejen 131A i Snekkersten har den 14. juli 2022 fået tilladelse fra kystbeskyttelsesloven til at hæve deres betonmur.

Tilladelsen er givet på vilkår blandt andet at betonmuren skal beklædes med træ af landskabelige hensyn.

Center for By, Land og Vand har siden juni 2023 været i dialog med ejerne om opfyldelse af vilkåret om træbeklædning.

Ejerne har ikke opfyldt vilkåret og Center for By, Land og Vand har derfor været nødsaget til at politianmelde ejerne den 16. april 2024.

Ejerne har klaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet den 22. april 2024.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har den 21. juni 2024 afvist at behandle klagen, da klagen er indgivet efter klagefristens udløb (11. august 2022).

Ejerne har den 21. juni 2024 klaget til Ombudsmanden over Miljø- og Fødevareklagenævnets afvisning af sagen.

Af klagen fremgår, at By, Land og Vand den 26. februar 2024 har afvist en anmodning fra ejerne om dispensation fra vilkåret om træbeklædning.

Ombudsmanden har på den baggrund bedt Miljø- og Fødevareklagenævnet tage stilling til, om nævnet kan behandle sagen som en klage over By, Land og Vands fornyede vurdering af sagen af 26. februar 2024.

3.2 Afgørelse i sag om nedlæggelse af sti, GI Tibberupvej 31B, 3060 Espergærde – Sags nr. 21/19398

Miljø og Fødevareklagenævnet stadfæster Center for By, Land og Vands afslag til at nedlægge sti og påbud om retablering af sti på ejendommen GI Tibberupvej 31B.

I september 2021 traf Center for By, Land og Vand afgørelse om at en sti ikke kunne nedlægges og påbød samtidig stien retableret.

Det var 2. gang stien blev pløjet op og tilsået.

Afgørelsen blev påklaget til Klagenævnet.

Bl.a. blev der klaget over at stien skulle retableres med stabilgrus.

Klagenævnet stadfæstede afgørelsen om afslag til at nedlægge stien og slog samtidig fast at der ikke kan klages over påbuddet som er en tilsynsafgørelse.

Det betyder at Center for By, Land og Vand afgørelse er gældende og stien skal retableres som påbudt.

4.1 Afgørelse i sag om dispensation til erstatning af eksisterende klubhus med et nyt klubhus i en haveforening, Morelvej 21, 3000 Helsingør – Sags nr. 24/9449

Fredningsnævnet Nordsjælland har dispenseret fra fredningen Solbakken kolonihaveområde til nedrivning af H/F Solbakkens gamle fælleshus og opførelse af et nyt fælleshus med samme udseende og beliggenhed.

Fælleshuset er 240 m², 47 m² større end det nuværende.

Dispensationen gives med henvisning til at fælleshuset bidrager til formålet om, at ejendommen skal henligge som kolonihaveområde.

Center for By, Land og Vand har anbefalet dispensationen.

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 TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Orientering foretaget.

Fraværende:

Thomas Kok

Meddelelser

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Intet at bemærke.

Fraværende:

Thomas Kok

Eventuelt

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

BESLUTNINGER BY-, PLAN- OG TRAFIKUDVALGET 2022-2025 DEN 03-09-2024

Intet at bemærke.

Fraværende:

Thomas Kok

Beslutning: Godkendelse af referat

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

