

# REFERAT By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 d. 16-01-2024

**Mødedato**       Tirsdag d. 16. januar 2024 kl. 15:30

**Mødested**       -

**Mødedeltagere**   Janus Kyhl, Jens Bertram, Claus Christoffersen, Peter Poulsen, Jørgen Bodilsen, Thomas Kok, Ulla Kokfelt

## Indholdsfortegnelse

Beslutning: Godkendelse af dagsorden.....	3
Beslutning: Konkretisering af Projektforslag til Investeringsplan i Helsingør Bykerne.....	4
Beslutning: Forslag til Lokalplan 5.54 og Kommuneplantillæg 25 - udvidelse af Hornbæk havn.....	12
Beslutning: Udmøntning af cyklisthandlingsplan 2024.....	16
Beslutning: Cyklistløsning på Gl. Hellebækvej og Marienlyst Alle - Delstrækning 1.....	18
Lukket.....	23
Beslutning: Implementering af betalingsparkering inklusiv beboerlicenser og registrering af 24 timer.....	24
Orientering: Afgørelser fra klageinstanser 16.01.24 (BPT) og 31.01.24 (KBU).....	35
Meddelelser.....	39
Eventuelt.....	40
Beslutning: Godkendelse af referat.....	41

## **Punkt 1: Beslutning: Godkendelse af dagsorden**

23/53598

### **Sagen afgøres i:**

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

**Beslutninger By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 den 16-01-2024**

Dagsordenen godkendt.

# Punkt 2: Beslutning: Konkretisering af Projektforslag til Investeringsplan i Helsingør Bykerne

23/2126

## Sagen afgøres i:

Byrådet 2022-2025

## Indledning

I forbindelse med den videre konkretisering af Investeringsplanen og Klimatilpasning af Helsingør Bykerne, har Forsyning Helsingør og Helsingør Kommune, fået udarbejdet et projektforslag, samt yderligere analyser ift. trafikstrukturen i Helsingør Bykerne.

Projektforslaget bygger videre på de principper for byrumsudformningen og trafikstrukturen, som Byrådet besluttede den 21. juni 2023.

Med denne sag skal Byrådet beslutte forslag til justeringer, herunder trafikale justeringer, placeringer af anlæg til håndtering af overfladevand, bygge- og oplagspladser samt principper for udførelsestidsplanen og kommunikationsstrategi, som grundlag for den videre projektering.

Jens Toke (WSP) og Sanne Slot Hansen (Schönherr) deltager under punktet på By-, Plan- og Trafikudvalgets møde. Præsentationen er vedlagt.

## Retsgrundlag

Lov om offentlige veje

Færdselsloven

Serviceniveaubekendtgørelsen

Omkostningsbekendtgørelsen

## Relation til vision og tværgående politikker

Vision 2030, herunder: Vi handler klimavenligt og vil klimasikre vores byer.

Arkitekturpolitik, 2022

Klimatilpasningsplan for Helsingør kommune 2021-2033

Spildevandsplan 2012-2026

Lokalplan 1.150 og 1.150.1 Helsingør Bykerne

Varmeplan 2023-2023 for Helsingør Kommune

Forslag til byrumsplan - Helsingør Bykerne, 2011

Investeringsplan for Helsingør Bykerne, 2016

## Sagsfremstilling

### 1. Baggrund

I forbindelse med konkretisering af Investeringsplanen har Helsingør Kommune og Forsyning Helsingør arbejdet videre med udarbejdelse af et projektforslag, der indeholder principperne for udformning og realisering af klimatilpasningen af Helsingør Bykerne.

Projektforslaget har til formål at afklare de trafikale ændringer, valget af belægninger, hydrauliske løsninger fra bygningers tagedløb på belægningerne til renseløsning af vandet før udledning til havnen som endelig recipient. Herunder er der arbejdet mere detaljeret med ledningsarbejderne under overfladen og med særlig fokus på planlægning af ledningsændringer - etablering af fjernvarme og udskiftning af diverse ledninger i jorden.

I projektforslaget præsenteres en hovedtidsplan for anlægs- og belægningsarbejderne i bykernen.

Projektforslaget skal anvendes i det kommende års konkretisering og detailprojektering af investeringsplanens indsatser, så arbejdet kan udbydes i efteråret 2024 med henblik på igangsætning omkring 1. april 2025.

Det skal bemærkes, at Forsyning Helsingør har egne beslutningsprocesser for godkendelse af valg af løsninger, projektforslag, valg af rådgivere og godkendelse af licitations- og udbudsresultater. Disse er indarbejdet i den foreliggende tidsplan.

Ved Byrådets behandling af investeringsplanen i juni 2023 blev det besluttet at arbejde videre med følgende grundlag for den videre projektering:

- Principper for indretningen af gaderne i Helsingør Bykerne, så disse både kan rumme den nødvendige mængde regnvand, understøtte udviklingen af byens funktioner og med udskiftning af belægningen tilpasses til den historiske bykerne.
- Principper for en ny trafikal struktur, som understøtter intentioner i lokalplan 1.150 med tillæg, hvor "hovedstrøg" ændres fra gågade med kørsel tilladt til gågade med kun varekørsel tilladt, hvorefter der ikke længere vil være mulighed for parkering.  
De foreslåede ændringer vil medføre nedlæggelse af i alt 52 parkeringspladser.

I forbindelse med det videre arbejde med projektforslaget er der kigget nærmere på følgende emner, som der tages politisk stilling til og orienteres om:

1. Yderligere ændringer af den trafikale infrastruktur i bykernen
2. Placering af fælles bassin ved Strandgade og Jernbanevej
3. Placering af renseløsning/bassin ved Havnepladsen
4. Principper i forhold til udførelstidsplan (etaper og midlertidige løsninger)
5. Placering af oplag og arbejdspladser.

Herudover orienteres om principper for kommunikationsplanen for det kommende projekt samt økonomien i forbindelse med de beskrevne anlæg i Projektforslaget.

*Ad. 1. Yderligere ændringer af den trafikale infrastruktur i bykernen inkl. Parkering*

Der er arbejdet videre med fredeliggørelse af Strandgade som gågade, cykelforhold på Jernbanevej, optimering af Fiolgade og Sct. Olai Gade samt lavet en opgørelse af antal parkeringspladser i bykernen.

### *Strandgade*

Som udgangspunkt skulle Strandgade beholde sin status som gade med kørsel tilladt, og som følge af ændring af Hovedvagtstræde og Bramstræde som gågader, ville dette betyde, at udkørende trafik på Strandgade i fremtiden er hele vejen ad Strandgade til Havnegade. Dette ville betyde en gennemkørende trafik (inklusive søgetrafik – trafik genereret af bilister, der leder efter parkeringsplads) ad Strandgade forbi Toldkammeret og Havnetorvet. Dette er uhensigtsmæssigt, da Helsingør Kommune gennem de senere år har registeret, at Strandgade nord for Hovedvagtsstræde udvikler sig til et mere levende byrum, og at funktioner og behov, siden lokalplanen og investeringsplanens udarbejdelse, derfor har ændret sig.

Derfor er der gennemført en trafik- og byrumsanalyse af forskellige løsningsmuligheder, som skal tilgodese udviklingen af Strandgade. På baggrund af analysen foreslås, at Strandgade fredeliggøres i hele gadens længde som gågade, uden kørsel tilladt (varekørsel før 11).

Forslag om ændring af Strandgade til gågade uden kørsel (varekørsel før 11) vil medføre nedlæggelse af i alt 24 parkeringspladser og 11 af- og pålæsningspladser samt 2 HC-pladser.

### *Jernbanevej*

Da forholdene for cyklister langs Jernbanevej ønskes forbedret, er der udarbejdet forslag til etablering af cykelbaner på Jernbanevej mellem Havnepladsen og busholdepladsen.

Forslag om etablering af cykelbaner vil medføre reduktion i parkeringspladser med 6 stk. Alternativet er, at cyklerne forbliver på vejbanen som nu.

### *Fiolgade og Sct. Olai Gade*

Af hensyn til tilgængelighedsløsningen og af hensyn til ønsker om udeservering i solsiden, er der udarbejdet analyser for Fiolgade og Sct. Olai Gade for flytning af parkeringspladser, der i dag er etableret skiftende i begge sider af gaderne til den ene af siderne i begge gader. Dette medfører ingen ændring i parkeringsantallet på Fiolgade, mens det for Sct. Olai Gade vil medføre en reduktion på henholdsvis 8 p-pladser (ved parkering mod nord) eller 10-pladser (ved parkering mod syd).

Administrationen anbefaler, at der arbejdes videre med parkering i nordsiden - så udeservering kan placeres i solsiden ved anvendelse af parkeringsbås til udeservering (som det er muligt i Svingelport).

Administrationen anbefaler, at ovenstående trafikale ændringer foretages.

### *Samlet parkeringsopgørelse*

I forbindelse med udarbejdelse af projektforslaget er der lavet en mere nøjagtig optælling og indmåling af parkeringspladserne i bykernen.

*Nedlæggelse af parkeringspladser besluttet i juni 2023:*

- A. Stationskoblingen, dvs. Hovedvagsstræde og Bramstræde (~9 p-pladser)
- B. Stengade mellem Sct. Anna Gade og Sophie Brahesgade (~12 p-pladser)
- C. Svingelport og Stengade langs Simon Spies Plads (~6 p-pladser), og
- D. Stjernegade fra Sudergade til Kongensgade (~9 p-pladser) samt Torvegade (~10 p-pladser).

Forslag til yderligere parkeringspladser der *nedlægges*:

- E. Strandgade i hele gadens længde (~26 p-pladser, herudover 11 af- og pålæsningspladser).
- F. Jernbanevej (~6 p-pladser)
- G. Sct. Olai Gade (~10 p-pladser)

Forslag til yderligere parkeringspladser *tilføjes*:

- H. Fiolgade (~2 p-pladser)
- I. Optimering af parkeringsareal ved Jernbanevej, jævnfør ad 2 (op til 30 p-pladser)

Det vil sige, at der i alt nedlægges 88 pladser (46 vedtaget + 42 yderligere) og der tilføjes 32 nye pladser. I alt nedlægges 56 parkeringspladser i bykernen.

*Ad. 2. Placering af fællesbassin under parkeringspladsen ved Jernbanevej og Strandgade og valg af princip for udformning af løsning på terræn*

Der skal etableres et underjordisk fællesbassin for at mindske antallet af overløb til havnen med opblandet spildevand. Dette bassin vil også bidrage til at forsinke vandet, så pumpestationen, der pumper vandet til renseanlægget, ikke skal udbygges og så man sikrer, at renseanlægget ikke skal udbygges.

Ud over det underjordiske bassin, skal der findes et volumen på terrænen, så der ved skybrud kan opstuve 360 m<sup>3</sup> regnvand uden der kommer skader på bygninger.

Det underjordiske bassin og det mindre oversvømmelses-volumen på terrænen, skal placeres ved legeplads- og parkeringsarealet mellem Strandgade og Jernbanevej, fordi det er et naturligt lavpunkt, og fordi vandet vil samle sig her alligevel.

Placeringen indebærer, at der skal spundes/udgraves til 5 m dybde i nærheden af historiske bygninger, for hvilket der vil skulle være særlig opmærksomhed omkring i det fremadrettede arbejde.

Der skal vælges mellem to alternativer til udformning af overfladen:

- Løsning 1, hvor overfladen retableres til nuværende disponering, dog med terrænregulering af legepladsens areal, så denne kan rumme vand. Denne løsning vil blive finansieret 100 % af Forsyning Helsingør.
- Løsning 2, hvor hele området omdisponeres, hvorved de rumlige sammenhænge kan prioriteres, legepladsen kan opgraderes, indkørsel fra Jernbanevej kan ændres, og parkeringsarealet kan udvides med 20-30 parkeringspladser. Denne løsning vil kræve, at Helsingør Kommune bidrager til finansieringen af de ekstra udgifter, der vil være til de anlæg, der etableres af trafikale og byrumsmæssige hensyn. Dette anslås at være ca. 3,1 mio. kr. inkl. rådgivning.

Administrationen anbefaler, at der arbejdes videre med løsning 2, så Strandgade kan fredeliggøres og parkeringsplads og legeplads ved Jernbanevej/Strandgade kan opgraderes.

#### *Ad. 3. Placering og udformning af underjordisk renseløsning under Havnepladsen*

Der skal placeres en underjordisk renseløsning, til rensning af regnvand, i området omkring Havnepladsen og Blomstertorvet. Det meste af løsningen skal være nedgravet og vil ligge under Blomstertorvet og en del af Havnepladsen, men enkelte teknikskabe og inspektionslemme vil være synlige på terræn.

Den foreslåede placering tager hensyn til eksisterende ledninger, havnekajens spunsjern og en fremtidig mulighed for bebyggelse på Havnepladsen.

Denne løsning er ikke nødvendigvis den billigste for Forsyning Helsingør, da placeringen kræver et todelt anlæg, og hermed etablering af to byggegruber/udgravninger. Der skal ligeledes tages særlige hensyn til udformning af byggegruben og beskyttelse af i anlægsfasen af Sveasøjlen, Mindestenen og de eksisterende træer.

Alternative placeringer er Havnepladsens parkeringsplads – med det hensyn der skal tages for fremtidigt byggeri på grunden eller Stationsforpladsen, hvor løsningen vil indebære en lav bygning over terræn.

Administrationen anbefaler, at der arbejdes videre med den foreslåede placering af renseløsninger.

#### *Ad. 4. Beslutning af principper ift. Udførelsestidsplan*

Der er i Projektplanen udarbejdet et udkast til principper for udførelsestidsplan. Denne er inddelt i etaper, for hvilke der er foreslået en rækkefølge, samt en estimeret udførelsesperiode for de enkelte arbejdsprocesser.

Da det vil være op til den bydende entreprenør at tilrettelægge den endelige udførelsestidsplan, skal det besluttes hvilke principper, der skal ligge til grund for den endelige udførelsestidsplan, herunder hensyn til by- og handelsliv, opstart og arbejder flere steder samtidigt og anvendelse af midlertidige belægninger:

#### *Beslutning om opstart af anlæg to steder samtidig og midlertidige belægninger*

Anlægsarbejderne skal udføres i følgende rækkefølge for de enkelte etaper:?

1. Renovering af vand-, spildevands- og el-ledninger?
2. Etablering af fjernvarme- og regnvandsledninger
3. Etablering af overfladeløsning og belægninger for klimatilpasning?

For at begrænse antallet af år med anlægsarbejder i bykernen anbefales det, at der igangsættes anlægsarbejder på flere lokaliteter samtidig. I den udarbejdede udførelsestidsplan er princippet at ledningsarbejderne igangsættes 2 steder i april

2025. For at arbejderne ikke går i stå ved fund af arkæologi, og for at de forskellige sjak ikke skal vente på hinanden, kan der arbejdes videre på de efterfølgende etaper, selvom den endelige brolægning på de forrige etaper ikke er færdiggjort. Der er i Projektforslaget udpeget fleksible etaper, som kan igangsættes hvis andre etaper går i stå.

Ovenstående betyder, at bykernen i perioder vil kunne være afspærret flere steder, og det vil også være nødvendigt at etablere midlertidige belægnings i nogle af bykernens gader i større eller mindre omfang og perioder. Midlertidige belægnings, der skal henligge i kortere perioder, forventes udført i grus, og ved længere perioder forventes belægningen udført i asfalt eller lignende.

#### *Hensyn til by- og handelsliv*

Der kan i udførelsestidsplanen indarbejdes hensyn til by- og handelsliv, f.eks. i form af neddrolede anlægsaktiviteter i turist- og julesæsonen. Dette vil dog påvirke, hvor lang tid det tager at udføre hele projektet. Det vil uagtet neddrosling af anlægsaktiviteter være muligt at tilgå butikker og boliger i bykernen under hele anlægsperioden.

Det skal besluttes i hvilket omfang, der skal tages disse hensyn, hvilket kan betyde op til ca. 1 års forsinket anlægsafslutning.

Der er udarbejdet tre versioner af anlægstidsplanen;

1. normal praksis med neddrosling i juli – forventelig den billigste løsning, da der ikke skal betales ekstra for arbejde i de ansattes ferieperiode – betyder lidt forlængelse af anlægstiden i forhold til 3 med 6 mdr.
2. neddrosling i både juli og december – fordyrelse i både tid og penge (Et år længere anlægstid og ekstraudgifter til et ekstra års lønudgifter for et antal medarbejdere)
3. ingen neddrosling – fordyrelse mht. arbejde i ferien (juli) (ca. 50 % ekstraudgifter i 10 år x 3 uger) men tidsmæssig ”besparelse”.

Fordyrelsen vil være meget afhængigt af entreprenøren, og det vil være noget, som entreprenørerne vil konkurrere på.

For handelslivet og beboere i bykernen vil konsekvenserne af anlægsarbejderne være støj, støv og besværliggørelse af kørende adgang. Der arbejdes på, at udførsel af arbejderne sker i mindre etaper således, at varelevering mm. gøres så tilgængelig som muligt (fx minimering af gåafstand med palleløfter o.lign.)

Administrationen anbefaler, at der arbejdes med opstart flere steder i bykernen samtidig og anvendes midlertidige belægnings de steder det er nødvendigt. Derudover anbefales, at der drosles ned i sommerperioden jf. Punkt 1 som vanligt.

#### *Ad. 5. Beslutning af forslag til anvendelse af friarealer til oplagspladser*

Der er i Projektforslaget udarbejdet et forslag til hvilke områder i og omkring bykernen, der kan benyttes til oplags- og byggepladser.

For at projektet ikke lægger beslag på alle parkeringspladser i bykernen i hele byggeperioden, bør der arbejdes med nødvendige byggeplads og oplagsplaceringer indenfor bykernen, mens der suppleres med oplagspladser udenfor

bykernen.

Det skal besluttes, i hvor stort et omfang, de eksisterende parkeringspladser i bykernen kan inddrages samtidigt.

Administrationen anbefaler, at der i den kommende udbudsproces fremlægges en plan for pladsbehov og forslag til anvendelse af arealer til byggeplads og oplag, hvor der så vidt muligt ikke lægges yderligere beslag på parkeringspladserne i bykernen.

## **Økonomi/Personaleforhold**

Anlægsoverslaget er i Projektforslaget opdateret og inddelt ift. gældende lovgivning, ift. hvor meget forsyningen skal budgettere med for fjernvarme og klimatilpasning, samt hvor meget kommunen skal budgettere med for byrum og belægningsarbejder.

*Det samlede anlægsoverslag lyder på ca. 446 mio. kr. fordelt på:*

Forsyningens andel af omkostninger for klimatilpasning	ca. 200 mio. kr.
Forsyningens andel af omkostninger for fjernvarme	ca. 130 mio. kr.
Kommunens andel af byrums-, terræn- og belægningsarbejder	ca. 116 mio. Kr.

Der er indarbejdet et anlægsbudget på 130 mio. kr. for delt fra 2024 og frem, for Helsingør Kommunes andel, hvilket på baggrund af overstående stadig stemmer overens (inkl. rådgivning/tilsyn o. lign.).

Nedlæggelse af parkeringspladser i forbindelse med Investeringsplanen vil betyde færre parkeringsindtægter. Derfor vil der løbende indarbejdes driftskorrektioner, når det kendes hvilket år de pågældende parkeringspladser nedlægges.

Hvis det besluttes, ansøges om anlægsbevilling til anlæg af parkeringsplads og legeplads ved Jernbanevej vurderet til 3.1 mio. kr. (inkl. rådgivning).

## **Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse**

I Projektforslaget udarbejdes en fælles kommunikationsplan for Helsingør Kommune og Forsyning Helsingørs projekter i bykernen.

Som grundlag for det videre arbejde med kommunikationsplanen og for eksekveringen af denne, igangsættes følgende tiltag til organisering og indledende kommunikation:

- Oprettelse af et "Byforum" med ambassadører fra handel- og erhvervsliv samt deltagelse af kommune og forsyning.
- Etablering af et "projektkontor", hvor alle interesserede har mulighed for at møde en gennemgående kontaktperson, som er teknisk fortrolig med projektet. Projektkontoret skal stå for løbende orientering vedrørende anlægsstart, etaper og konsekvenser under udførelsen.
- Opdeling af byen i vejgrupper, så man kan kommunikere med de berørte interessenter i forhold til de enkelte anlægsetaper.

Ovenstående organisering af kommunikationsopgaven skal sikre rettidig information til de relevante målgrupper og være med til at understøtte en succesfuld gennemførelse af projektet i alle projektets faser. Det gælder i planlægningen, under udførelsen og efter indvielsen.

Der planlægges et offentligt opstartsmøde, med generel information om projekt og tidsplan, som igangsætter den offentlige kommunikation og nødvendige dialog med borgere og erhvervsdrivende i bykernen. Mødet forventes afholdt primo 2024 (når der er fundet en ny rådgiver).

På baggrund af beslutningen om principperne i Projektforslaget tages der kontakt til byens handelsliv via Helsingør Handel.

## **Indstilling**

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at ændre Strandgade til gågade uden kørsel tilladt.
2. at muliggøre etablering af cykelløsning på Jernbanevej.
3. at Sct. Olai Gade og Fiolgade får parkering i nordsiden af hensyn til udeservering og en ensartet tilgængelighedsløsning.
4. at opgradere parkeringsplads og legeplads ved Jernbanevej i forbindelse med anlæg af spildevandsbassin og at der i den forbindelse laves et anlægsønske til budgetforhandlingerne 2025-2028 om anlægsmidler til dette (3,1 mio. kr.).
5. at arbejde videre med den foreslåede renseløsning på Havnepladsen.
6. at principperne ift. udførselstidsplanen vedtages jf. administrationens anbefaling om parallel opstart, midlertidige belægnings og almindelig neddrosling af arbejdet i sommerperioden (juli).
7. at anvendelse af oplag- og arbejdsplads fremlægges med udbudsprojektet, og at det forsøges at minimere brugen af parkeringspladserne i bykernen.
8. at der indarbejdes en driftskorrektion til parkeringsindtægter, når det år parkeringspladserne nedlægges kendes.

## **Beslutninger By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 den 16-01-2024**

Indstillingerne anbefales.

## **Bilag**

1: Præsentation - Investeringsplan og klimatilpasning i Helsingør bykerne \_projektforlag

# Punkt 3: Beslutning: Forslag til Lokalplan 5.54 og Kommuneplantillæg 25 - udvidelse af Hornbæk havn

22/532074

## Sagen afgøres i:

Byrådet 2022-2025

## Indledning

Byrådet besluttede den 30. juni 2022 at igangsætte udarbejdelse af forslag til lokalplan for at muliggøre udvidelse og renovering af Hornbæk Havn. Der er udarbejdet kommuneplantillæg og miljørapport til lokalplanen.

Lokalplanen og kommuneplantillægget er udarbejdet på baggrund af Hornbæk Havns projekt samt Helhedsplan for Hornbæk Havn og Strand, udarbejdet af landskabstegnesteuen BOGL i 2022.

By- Plan- og Trafikudvalget skal nu beslutte, om forslag til Kommuneplantillæg 25 og forslag til Lokalplan 5.54 skal vedtages med henblik på fremlæggelse i offentlig høring.

## Retsgrundlag

Planloven

Lov om miljøvurdering af planer, programmer og konkrete projekter (miljøvurderingsloven).

## Relation til vision og tværgående politikker

*Vision 2030*

- Vi markerer os lokalt, nationalt og internationalt gennem et stærkt kulturliv; sammen vil vi udvikle en bæredygtig turisme
- Vi udvikler levende bysamfund med aktive rum og udfoldelsesmuligheder.

*Planstrategi 2030*

Det er med Planstrategi 2030 besluttet, at:

- Fokuserer og fremmer udviklingsmulighederne langs kommunens kyststrækning og for konkrete knudepunkter. Kyst-, havne- og hav-aktiviteter og -faciliteter skal understøttes som en væsentlig og integreret del af det lokale liv og lokale fællesskaber, i sammenhæng med kulturhistorien og turismepotentialet.

*Arkitekturpolitik*

I forhold til arkitekturpolitikens seks pejlemærker er to af dem særligt relevante for projektet:

- Pejlemærke 3: Vi sikrer samspil med landskabet og naturen
- Pejlemærke 4: Vi skaber bebyggelser og byrum i høj kvalitet, som understøtter byliv og fællesskaber.

## Sagsfremstilling

### 1. Baggrund for planerne

Projektet bag lokalplanen tager udgangspunkt i Planstrategi 2030, fondsprojekt for Hornbæk, Hornbæk Havns ønske om en udvidelse og renovering af havnen, samt Helhedsplan for Hornbæk Havn og Strand. Fonden Hornbæk Havn har ansøgt Kystdirektoratet om etablering af projektet, og foruden nødvendige tilladelser og dispensationer, kræver projektet for havnen en ny lokalplan.

Lokalplanen tager udgangspunkt i at styrke det, der kendetegner Hornbæk by og havn i dag: Den lille skala og den nære sammenhæng mellem naturen, havnen og byen. Byggeri og anlæg inspireres af og indpasses i de bevaringsværdige bymiljøer i byen og på havnen, og der skabes attraktive forbindelser og byrum til glæde for besøgende og fastboende.

Der er udarbejdet kommuneplantillæg og miljørapport til lokalplanen.

## 2. Forslag til lokalplan 5.54

Lokalplanen muliggør en udvidelse af havnebassinet mod øst, for at give plads til flere bådpladser. En del af den nuværende strand inddrages og udgraves til havnebassin, og der etableres indermoler og promenader samt en forlængelse af den østlige mole. Udvidelsen af havnen betyder, at en nuværende legeplads skal rykkes længere mod syd. Lokalplanen fastlægger et område for reetablering af legepladsen øst for havnen.

Der udlægges byggefelter i havnen for at muliggøre etablering af foreningshjemsteder/skure til grej, kajakopbevaring, foreningshus, skure til miljøstation og toiletter, masteskur, overdækning til sildebåden Saga, boder og udvidelse af hus til vinterbadelaug. Byggefelternes placering afspejler de konkrete anvendelser der foreslås til bygningerne, og deres behov for nærhed til havnekant, strand, mv.

Lokalplanens bestemmelser for bygningers omfang og udseende skal sikre, at nye bygninger opføres i mindre enheder, der tilpasser sig det eksisterende kulturmiljø og havnens skala og materialer, der overvejende fremstår i træ.

Lokalplanen muliggør en udvidelse af det nuværende område der bruges til parkeringsplads om sommeren og bådopbevaring om vinteren, som følge af udvidelsen af havnen og den dertil øgede aktivitet. Udvidelsen inddrager et stykke af den lave del af klitten vest for havnen.

Der udlægges to nye stiforbindelser – en nord-sydgående forbindelse, der forbinder Hornbæk By til stranden gennem den centrale del af Hornbæk Havn, samt en øst-vestgående forbindelse, der forbinder havnen med stranden vest for.

Med lokalplanen udpeges der bevaringsværdig beplantning, og der udlægges arealer mod Øresundsvej, hvor der skal plantes nye træer, for at skærme parkeringsområdet og skabe en grøn overgang ml. by, havn og strand. Der skal ligeledes plantes nye træer omkring det udvidede areal til parkering/vinteropbevaring af både.

Flere af lokalplanens anlæg og bebyggelser kræver tilladelse eller dispensation fra Kystdirektoratet eller godkendelse af Naturstyrelsen, der er grundejer på landarealerne.

Lokalplanen er beliggende i landzone, og der er derfor optaget bestemmelser om bonusvirkning for en række konkrete anlæg, der vil erstatte behovet for eventuelle landzonetilladelser ved ansøgning om de konkrete projekter.

### 3. Forslag til Kommuneplantillæg 25

Der er udarbejdet kommuneplantillæg, da der foreslås en ændring i udpegningen af den økologiske forbindelse i området – en del af Grønt Danmarkskort. Derudover ændres der i områdets rammetekst, for at stemme overens med lokalplanens muligheder for nyt byggeri.

### 4. Miljøvurdering

På baggrund af et afgrænsningsnotat, har Havnens rådgiver, Hasløv & Kjærsgaard, udarbejdet en miljørapport der ledsager lokalplan og kommuneplantillæg. Miljørapporten er, udover miljøvurderingslovens minimumskrav, afgrænset til at omhandle:

- Kystpåvirkning
- Natura 2000-marsvin
- § 3-beskyttede naturtyper
- Bilag IV-arter
- Landskabelig påvirkning og påvirkning på kulturmiljø

Miljøvurderingen konkluderer, at planen ikke vil medføre væsentlig påvirkning på miljøet.

Selve projektet for havneudvidelse -og renovering vil muligvis være omfattet af krav om miljøvurdering (VVM). Når lokalplan og miljørapport er vedtaget, vil Fonden Hornbæk Havn beslutte om de ønskede anlæg på søterritoriet skal søges godkendt af Kystdirektoratet på grundlag af en anlægstilladelse, eller om Fonden vil anmode om at projektet realiseres på grundlag af en miljøkonsekvensvurdering (VVM).

### 5. Administrationens bemærkninger

Administrationen vurderer, at renovering og udvidelse af Hornbæk Havn, vil understøtte mange af Helsingør Kommunes strategiske mål for Hornbæks by-, havne- og turistliv. Lokalplanen muliggør en række ændringer af selve havnen og dens omgivelser, der vurderes nødvendige for at muliggøre de mange forskellige ønsker, aktiviteter og brugere i området og det behov for ekstra plads, opbevaring og andre faciliteter som det medfører.

#### **Økonomi/Personaleforhold**

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

#### **Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse**

Der har været afholdt indledende borgerinddragelse i form af Åbent Hus i Hornbæk Havn den 29. september 2022. Mødet var velbesøgt af borgere, der kom med en lang række input.

Lokalplanen bygger også på de mange input Helsingør Kommune modtog i forbindelse med udarbejdelsen af Helhedsplan for Hornbæk Havn og Strand i 2021, hvor en idéfase forløb fra maj til juni 2021. Der var stor opbakning til at renovere og udvikle havnen, men mange foretrækker renovering frem for udbygning.

Der er desuden indkaldt idéer og forslag som en del af udarbejdelse af kommuneplantillægget. Der har været forudgående høring fra 5. december 2022 til 2. januar 2023. En del af høringssvarene drejer sig om selve helhedsplanen, og også aktiviteter der ligger ude for lokalplanen og kommuneplantillæggets område. Her er en opsamling på de væsentligste input ift. lokalplan og kommuneplantillæg:

- *Hensyn til naturværdier og manglede undersøgelse af påvirkning på klitlandskab, spredningskorridorer, mv.*  
Dette har været en stor del af arbejdet med lokalplanen, og er vurderet i den tilhørende miljørapport.
- *Bevaring af Østre Strand – både ift. bademuligheder og marint liv. Herunder desuden et spørgsmål om, hvorfor der ikke er overvejet udbygning mod vest.*  
Det har ikke været muligt at udvide havnen i vestlig retning. Udvidelsen mod øst betyder, at legepladsen skal flyttes og genetableres, og at der inddrages en del af den inderste strand, hvor der i dag samler sig store mængder af tang. Det vurderes ikke at det vil have en særlig påvirkning på bademulighederne, da denne del ikke er stærkt benyttet i forvejen. Ift. påvirkning på det marine liv henvises til miljørapporten.
- *Plads til foreningshuse, kajaker, opbevaring, mv.*  
I flere høringssvar nævnes havnens mange brugere, og at der skal være plads til alle foreninger og aktiviteter. Helsingør Kommune har i lokalplanprocessen været i dialog med Hornbæk Havn, og byggemulighederne afspejler det høje aktivitetsniveau i havnen, så der er plads til opbevaring, foreninger, mv. og at størrelsen på bygninger tilpasses den faktiske anvendelse – f.eks. til kajaker, master, osv. Lokalplanen giver derfor lidt flere muligheder, end der er skitseret i helhedsplanen, og at der er mulighed for opbevaring og isætning af kajaker både i havnen og på øststranden.
- *Mindre skure i vest og redningsvej/vej til kørsel af sand*  
I et høringssvar nævnes, at de viste skure på den vestlige del af havnen ligger ved en redningsvej samt transportvej for kørsel med sand. Dette er korrekt, og byggefeltet er placeret, så der stadig er plads til både sandkørsel og redning.  
Et andet høringssvar påpeger, at disse skure med fordel kan ligge mellem parkeringspladsen og klitten. Her er der dog tåltænkt en tværgående stiforbindelse, og skurene er desuden med til at skærme mod sand, der blæser ind fra vest – som den væg, der i dag er i området.
- *Trafikafvikling*  
I et høringssvar påpeges det, at trafikafviklingen skal vises, at brandveje ikke må bruges til varetransport og at Øresundsvej. Den nye lokalplan beskriver trafikafviklingen, herunder brandveje. Der er i andet regi end lokalplanen drøftelser om en ensretning af Øresundsvej – dette ligger dog udenfor lokalplanens afgrænsning, men vil på sigt give god mening ift. at efterleve helhedsplanen og binde by, havn og strand endnu bedre sammen.

Forslag til Kommuneplantillæg 25 og Lokalplan 5.54, inkl. miljørapport, skal offentliggøres i mindst 8 uger.

## **Indstilling**

Center for By, Land og Vand indstiller,

at forslag til Kommuneplantillæg 25 og Lokalplan 5.54, inkl. miljørapport, vedtages med henblik på fremlæggelse i offentlig høring i 8 uger.

## **Beslutninger By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 den 16-01-2024**

Janus Kyhl og Jens Bertram (C), Claus Christoffersen og Peter Poulsen (A) samt Thomas Kok og Ulla Kokfelt (UP) anbefaler indstillingen.

Jørgen Bodilsen (Ø) stemte imod.

## **Bilag**

1: LP 5.54 og KPT 25\_13.12.2023

2: hvidbog\_indkaldelse af idéer og forslag kpt25

3: Miljørapport til BPT jan

# Punkt 4: Beslutning: Udmøntning af cyklisthandlingsplan 2024

23/54977

## Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

## Indledning

Puljen blev besluttet med budgetforhandlingerne i 2019, som årlig ramme til realisering af indsatserne i Cyklisthandlingsplan 2020-2030. I 2024 er rammen på 2.324.000 kr.

Center for By, Land og Vand fremlægger årligt forslag til udmøntning af pulje til cyklisthandlingsplan for det kommende budgetår.

Med denne sag fremlægges forslag til udmøntning af pulje til cyklisthandlingsplan for 2024.

By-, Plan- og Trafikudvalget skal tage stilling til om midlerne skal udmøntes efter den fremlagte plan.

## Retsgrundlag

Ingen bemærkninger

## Relation til vision og tværgående politikker

Cyklisthandlingsplan 2020-2030

## Sagsfremstilling

Hermed fremlægges udmøntningsplan 2024

<i>Indsatskatalog navn og nr.</i>	<i>Beskrivelse</i>	<i>Beløb</i>
Nyt indsatskatalog	Indsatskataloget opdateres	124.000
Krydsningspunkter (27)	Agnetevej – etablering af krydsningspunkt ved Espergærde by-skilt	1.200.000
Cykelsti på Nordre Strandvej (15)	Etape 3 – manglende cykelsti på Nordre Strandvej	1.000.000

### 1. Nyt indsatskatalog

Indsatskataloget er udarbejdet i 2019 og bør opdateres.

Der er lavet flere tiltag på infrastrukturen i Helsingør Kommune, hvor indsatserne bør tilpasses. Der arbejdes fortsat efter den vedtagne handlingsplan, men udarbejdes en ny liste af konkrete indsatser/projekter som passer til både den nuværende infrastruktur og som også opdateres ift. til nye mål og ny viden.

## 2. Krydsningspunkter

Etablering af krydsningspunkt på Agnetevej vil både sikre en mere sikker og tryk krydsning af Agnetevej mellem den dobbeltrettede cykelsti og den enkeltrettede cykelsti på hver side af Agnetevej.

Krydsningspunkt vil desuden fungere som et opmærksomhedstiltag med hastigheds dæmpende effekt ved indkørsel til Espergærde.

## 3. Cykelsti på Nordre Strandvej

I 2022 og 2023 er der lavet cykelsti på en strækning fra Hornbækplantage ind mod Krogebakke. Det er et projekt, hvor der sker optimalt udnyttelse af midlerne, fordi NSPV samtidigt udfører fortovsbelægning og vejbrønde. Anlægsmidler rækker derfor længere. Derudover så er prioriteringen af strækningen også en nemt tilgængelig gevinst, da cykelinfrastrukturen mangler. Indsatsen er fortsættelsen af indsatsen, hvor der nu mangler 2 etaper for at have forbedret forholdene for cyklister på hele Nordre Strandvej.

### **Økonomi/Personaleforhold**

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

### **Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse**

Sagen giver ikke anledning til særskilt/høring eller borgerinddragelse.

### **Indstilling**

Center for By, Land og Vand indstiller,

at midlernes udmøntes efter den fremlagte plan.

## **Beslutninger By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 den 16-01-2024**

Indstillingen godkendt.

# Punkt 5: Beslutning: Cyklistløsning på Gl. Hellebækvej og Marienlyst Alle - Delstrækning 1

23/36678

## Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

## Indledning

Anlægsprojekt Cyklistløsning på Gl. Hellebækvej og Marienlyst Allé er igangsat i 2023 og projektering er nu nået til at der kan fremlægges dispositionsforslag.

Projekter er i øjeblikket i den indledende fase hvor der er behov for at afklare hvilken løsning der tilgodeser flest mulige, og samtidig kan anlægges med de fysiske rammer og bindinger som er tilstede på strækningen.

By-, Plan og Trafikudvalget skal beslutte hvilken af 3 løsninger der ønskes at arbejde videre med.

## Retsgrundlag

Vejreglerne

## Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

## Sagsfremstilling

Det ønskes, at etablere en bedre cykelløsning på Gl. Hellebækvej og Marienlyst Allé mellem Helsingør Idrætsområde og bymidten, så flere kan benytte cyklen som transportmiddel til- og fra idræt.

Den samlede strækning går fra krydset Marienlyst Alle/Claessensvej, langs Gl. Hellebækvej til indgangen til stadionforpladsen mellem Helsingør Stadion og Helsingør Hallen.

Strækningen er delt op i 2 delstrækninger:

- Delstrækning 1: Krydset Marienlyst Allé/Claessensvej og strækningen indtil Gefionsvej.
- Delstrækning 2: Krydset Gefionsvej/Gl. Hellebækvej og strækningen til Helsingør Idrætsområde.

Opdelingen skyldes, at forundersøgelserne har vist, at projektet i de to delstrækninger har forskellige forudsætninger for "Den gode løsning". For at sikre at den samlede strækning lokalt tilbyder den bedste løsning, giver det procesmæssigt mening, at arbejde med strækningerne hver for sig, indtil projekteringen er på et mere detaljeret niveau.

Denne sagsfremstilling og beslutning omhandler Delstrækning 1.

### 1. Tværprofil – de fysiske begrænsninger

Der er et begrænset tværprofil, som tvinger projektet til at indgå kompromis på noget af strækningen for at tilgodese alle trafikanttyper.

Tværprofilet er på flere forskellige steder begrænset af forhold som; Bevaringsværdig træallé langs Marienlyst Alle, støttemure til private ejendomme, Slotsmuren mod Marienlyst Slot, Fredskov og enkelte fredede/bevaringsværdige træer.

Der arbejdes ud fra en forudsætning om at træer skal bevares i størst muligt omfang.

Det begrænsede tværprofil betyder, at der ikke kan laves samme løsning på hele strækningen, og at der ikke kan tilvejebringes tilstrækkelig bredde til at få både fortov, cykelsti/bane og kørebane på hele strækningen, ej heller på begge sider.

Der arbejdes med et potentiale for at stien i skoven indgår som en del af løsningen. Forundersøgelserne har dog afklaret, at stien ikke er egnet til at udgøre den primære cykelrute for strækningen, grundet de terrænmæssige forhold og fredninger. Stien i skoven kan til dels erstatte fortovet mod skov-siden, og på enkelte strækninger fungere som cykelforbindelse, men overordnet set egner denne sig ikke som den primære cykelløsning.

## 2. Trafikale forhold

Derudover er der forhold som trafikalt skal tilgodeses da; Gl. Hellebækvej udgør en del af det overordnede vejnet (O2), omkring Helsingør, strækningen udgør en del af busrutenettet, Gl. Hellebækvej er eneste adgangsvej til Helsingør Hallen, Helsingør Stadion, Konventum, Helsingør Golfklub, Hellebo Park m.fl.

Kompromiset mellem trafikanttyperne skal altså tilgodeses en del trafik, og samtidig øge tryghed og sikkerheden for cyklister og gående langs strækningen, uden at hindre trafikafviklingen af både bil- og lastbiltrafik på Ringvejs-nettet.

Der kan arbejdes med hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvilket også er ønsket fra flere af strækningens naboer, dette er dog en afgørelse som træffes af politiet.

Strækningen er præget af terrænforskel og ringe oversigt, hvilket udgør en del af argumentet for at arbejde med hastighedsdæmpning. Dette skal dog gøres med nøje overvejelser i forhold til den kapacitet som vejstrækningen bør have, som en del af Ringsvejs-nettet.

## 3. Mulige løsninger for delstrækning 1

For den største del af strækningen er der fundet en løsning som fungerer godt i kompromiset mellem alle trafikanttyper.

På strækningen fra Rolfsvej langs Slotmuren, i svinget og videre ned til Marienlyst Allé er tværprofilet dog så begrænset, at der må vælges mellem 3 løsninger, som alle har både fordele og ulemper.

### 3.1. Løsning 1

Mod Stadion (op ad bakke): Fortovet i træalléen fra Claessensvej langs Marienlyst Allé laves til en fællessti hvor både cyklister og fodgængere skal dele stien. I dag er der fortov, hvorfor der foreslås, at fjerne det eksisterende fortov og erstatte hele arealet med grusbelægning. Grusbelægningen vil sikre træernes vækst og samtidigt give trafikanterne mulighed for at udnytte hele alléens bredde.

Fra slotsporten og videre op til Gefionsvej laves cykelsti i retning mod Stadion. Fodgængere kan enten benytte fortovet i modsatte side, eller benytte stien bag slottet inde i skovstrækningen.

Mod Helsingør (ned ad bakke): Der laves cykelsti og fortov mellem Gefionsvej indtil efter overkørslen ved Rolfsvej. Ned af bakke mod Helsingør, vil cyklerne fra Rolfsvej alene være adskilt af en afmærket kantbane, helt frem til krydset ved Claessensvej.

På Marienlyst Allé er det ikke muligt at etablere cykelsti uden at fælde træer i træ-alléen.

Der bør indføres standsningsforbud på Marienlyst Alle langs kantbanen, for at sikre forholdene for cyklisterne.

Fordele: Der vil blive etableret gode cykelforhold mod stadion og mod Helsingør vil forholdene være bedre end de er i dag.

Ulemper: Det vil føles utrygt for cyklister mod Helsingør kun at være adskilt af en afmærkning. Der er en risiko for at cyklisterne vil blive trængt rundt i svinget at motorkøretøjer som "skærer hjørnet".

Fællessti langs Marienlyst Allé kan risikere at forringe forholdene for fodgængerne.

### 3.2. Løsning 2

Mod Stadion (op ad bakke): Fortovet i træalléen fra Claessensvej langs Marienlyst Allé laves til en fællessti, hvor både cyklister og fodgængere skal dele stien. I dag er der fortov, hvorfor der foreslås, at fjerne det eksisterende fortov og erstatte hele arealet med grusbelægning. Grusbelægningen vil sikre træernes vækst og samtidigt give trafikanterne mulighed for at udnytte hele alléens bredde.

Fra slotsporten og videre op til Gefionsvej laves cykelsti i retning mod Stadion. Fodgængere kan enten benytte fortovet i modsatte side, eller benytte stien bag slottet inde i skovstrækningen.

Mod Helsingør (ned ad bakke): Der laves cykelsti og fortov mellem Gefionsvej indtil efter svinget mod Marienlyst Allé, hvorefter cyklisterne resten af vejen langs Marienlyst Allé kører på en afmærket kantbane, helt frem til krydset ved Claessensvej.

På Marienlyst Allé er det ikke muligt at etablere cykelsti uden at fælde træer i træ-alléen.

Der bør indføres standsningsforbud på Marienlyst Alle langs kantbanen, for at sikre forholdene for cyklisterne.

Fordele: Der vil blive etableret gode cykelforhold mod stadion og mod Helsingør vil forholdene være bedre end de er i dag. Forholdene for cyklister mod Helsingør vil være væsentligt bedre end de er i dag, selvom den sidste strækning foregår med en kantbaneløsning i den ene side og fællesti i den anden side.

Denne løsning anbefales af rådgiver.

Ulemper: Det er nødvendigt at gå på kompromis med bredden af cykelstien i begge sider.

Fællesti langs Marienlyst Allé kan risikere at forringe forholdene for fodgængerne.

### 3.3. Løsning 3

Mod Stadion (op ad bakke): Fortovet i træalléen fra Claessensvej langs Marienlyst Allé laves til en fællesti, hvor både cyklister og fodgængere skal dele stien. I dag er der fortov, hvorfor der foreslås at fjerne det eksisterende fortov og erstatte hele arealet med grusbelægning. Grusbelægningen vil sikre træernes vækst og samtidigt give trafikanterne mulighed for at udnytte hele alléens bredde.

Fra slotsporten og til Rølsvej vil der arbejdes videre med en løsning, hvor cyklister og fodgængere ledes ind forbi Marienlyst Slot i stisystemet. Der vil blive bevaret et smalt fortov langs Slotsmuren indtil koblingen med cyklister ved Rølsvej.

Fodgængere kan også benytte fortovet i modsatte side.

På nuværende tidspunkt er det ikke afklaret præcis hvilke tiltag der vil være behov for, for reelt at skabe bedre forhold for cyklisterne. Det vides dog allerede med sikkerhed, at det ikke vil være ideelle forhold, da strækningen er udfordret af meget store terrænforskelle.

Mod Helsingør (ned ad bakke): Der laves cykelsti og fortov mellem Gefionsvej indtil efter svinget mod Marienlyst Allé, hvorefter cyklisterne resten af vejen langs Marienlyst Allé kører på en afmærket kantbane, helt frem til krydset ved Claessensvej.

På Marienlyst Allé er det ikke muligt at etablere cykelsti uden at fælde træer i træ-alléen.

Der bør indføres parkeringsforbud på Marienlyst Alle langs kantbanen, for at sikre forholdene for cyklisterne.

Fordele: Forholdene for cyklister mod Helsingør vil være væsentligt bedre end de er i dag, selvom den sidste strækning foregår med en kantbaneløsning.

Ulemper: Rådgiver anbefaler ikke denne løsning.

Det vurderes, at det ikke er muligt at gøre cykelruten tilstrækkeligt attraktiv grundet de praktiske udfordringer (omvej, højdeforskel, brug af haven, trappeløsning). Den kan derfor ikke anbefales som cyklistløsning til andet end rekreativ anvendelse. Cyklisterne vil formentligt vælge Kørebanen på Gl. Hellebækvej, ligesom de gør i dag og så vil eventuelle tiltag på skovstien ikke give den forbedring den er tiltænkt.

Fællessti langs Marienlyst Allé kan risikere at forringe forholdene for fodgængerne.

#### 4. Administrationens vurdering

Administration anbefaler løsning 2. Løsning 2 er illustreret i Bilag 1.

Løsning 2 vil give en større følelse af tryghed og sikkerhed i begge retninger, og der vil være tydeligt afgrænset plads og placering til de forskellige trafikanttyper, selv om et lidt bredere profil ville have været optimalt.

Kantebaneløsningen vil, på trods af at den kan føles utryk, være et bedre alternativ end forholdene i dag, fordi cyklisterne ved hvor de skal placere sig, især hvis denne kombineres med standsningsforbud, hastighedsnedsættelse og en god overkørselsløsning ved Ørebakken.

#### **Økonomi/Personaleforhold**

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

#### **Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse**

Når dispositionsforslaget er på plads, vil der blive lavet en borgerinddragelse, hvor især Skolen i Bymidten og eleverne/forældre vil blive opfordret til at komme med deres input.

#### **Indstilling**

Center for By, Land og Vand indstiller,

at der arbejdes videre med løsning 2.

#### **Beslutninger By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 den 16-01-2024**

Indstillingen godkendt.

#### **Bilag**

1: Oversigt og tegning

## **Punkt 6: Lukket**

23/3485

# Punkt 7: Beslutning: Implementering af betalingsparkering inklusiv beboerlicenser og registrering af 24 timers parkering

23/31637

## Sagen afgøres i:

Byrådet 2022-2025

## Indledning

Byrådet har den 27. november 2023 besluttet at arbejde videre med betalingsparkering i dele af Helsingør Kommune.

Beslutningen omfatter indførelse af betalingsparkering i Helsingør Bykerne, Kulturværftet og Espergærde Havn og Havnetorv, samt mulighed for beboerlicenser og fritagelse for betaling for handicapparkering.

Formålet med denne sag er dels, at orientere Byrådet om det praktiske vedrørende betalingsparkering og eventuelle konsekvenser af den vedtagne løsningsmodel for betalingsparkering, og dels at Byrådet skal træffe beslutning om eventuel begrænsning af beboerlicenser, registrering af parkering på 24 timers pladser lige uden for Bykernen samt ønsket tillægsbevilling til håndtering af beboerlicenser og eventuelt registrering af 24 timers parkering.

## Retsgrundlag

Lov om kommunal udligning § 4, der er en ændring til lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering. Lovændringen har virkning fra 1. juli 2020.

Vejlovens § 90, stk 2, vejmyndigheden kan med politiets samtykke bestemme, at der opkræves betaling med det formål at skabe en adfærdsregulering som formål.

## Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

## Sagsfremstilling

Byrådet har den 27. november 2023 besluttet at indføre betalingsparkering i dele af Helsingør Kommune. Betalingen skal gælde fra 9-17 på hverdage, og 9-13 lørdage, med betaling fra første minut. Betalingen skal ikke omfatte handicapparkering. Derudover blev det besluttet at indføre beboerlicenser for beboere i bykernen, men kun for 1 bil pr. husstand.

Som følge af Byrådets beslutning har administrationen modtaget en del henvendelser om betalingsparkering, hvorfor administrationen i det følgende uddyber beslutningens punkter yderligere.

### 1. Den geografiske udbredelse for betalingsparkering

- Bykernen inden for ring 1
- Kulturværftet
- Espergærde Havn og Havnetorv

Geografisk visning af Betalings Parkering ses i bilag 1.

24-timers pladser omfattes generelt ikke af betalingen.

## 2. Regler og praktiske informationer

### *2.1. Automater, apps og skiltning*

Der er gennemført udbud omfattende indkøb af 5-8 stk. betalingsautomater, hos tre leverandører. Det er Transportministeriets vurdering, at der af hensyn til de borgere, der ikke har adgang til digitale løsninger, bør sikres en mulighed for at betale for parkeringen ved brug af betalingsautomater. Det forventes, at der bliver indgået kontrakt med den vindende leverandør i uge 4 2024.

Administrationen arbejder på at implementere en hub-løsning, som er en fælles database udviklet af EasyPark. Med denne løsning bliver alle relevante app-udbydere inviteret, forudsat at de tilslutter sig hub-løsningen. Der bliver indgået en samarbejdsaftale særskilt med Helsingør Kommune. Når parkeringsvagten scanner nummerpladsen, bliver der kommunikeret med fællesdatabasen for at bekræfte, om der er foretaget betaling. Denne løsning mindsker responstid og er dermed en effektiv parkeringskontrol.

Det forventes at opsætning af betalingsautomater samt skiltning og infotavler er udført med udgangen af 1. kvartal 2024.

### *2.2. Betaling*

Uanset betalingsform, betales der forud for parkering – og ikke efter endt parkering. Herved forhindres snyd med manglende betaling grundet betalingskort/-løsninger uden dækning, og der skal ikke bruges ressourcer på opkrævning af ubetalte regninger o.lign.

- App; der betales forud fra 1. minut, og for den faktiske parkeringstid samt servicetillæg fastsat af app-udbyderen. Den valgte parkeringstid kan afbrydes før udløb. Servicetillæg på brug af app er en direkte aftale mellem parkanten (kunden) og den af kunden valgte app-udbyder. Derfor har Helsingør Kommune ingen indflydelse på servicegebyret og har ingen omkostninger forbundet med servicegebyr. Prisen på servicegebyr varierer i henhold til den valgte app-udbyder, samt hvad app-udbyderen kan tilbyde af betalingsordninger, eksempelvis at kunden betaler et tillæg pr. parkering eller, at kunden betaler et fast månedligt abonnement og derfor intet tillæg pr. parkering.
- Betalingsautomat; der betales forud fra 1. minut og kan vælges parkering for intervaller på fx 15 min. Der er ikke mulighed for penge retur fra p-automat, hvis parkering afbrydes før udløb. Kunden betaler ikke servicetillæg, når der betales i automaten.

## 3. Handicapparkering

Parkering med gyldigt invalidekort kan foregå på alle parkeringspladser (og ikke kun de pladser, der er reserverede til handicapparkering). Der er registreret 44 handicappladser af det samlede antal parkeringspladser (fordelt med 38 i

bykernen, 5 i Kulturværftet og 2 på Havnetorvet), men hertil skal regnes de parkeringer der foretages på ikke reserverede pladser, med gyldigt handicapkort.

Erfaringer fra Københavns Kommune viser, at der kan være et problem med misbrug af handicapkort, og at denne praksis måske vil blive yderligere udbredt når handicapparkering undtages for betaling.

#### 4. Bycenter og Hestemøllestræde

Indførelse af betalingsparkering i Bycenteret og på parkeringspladsen i Hestemøllestræde er omfattet af en separat sag, da disse pladser ikke er 100 % ejet af Helsingør Kommune. Antallet af parkeringspladser for Bycenteret og Hestemøllestræde er medtaget i beregningerne i denne sag. Antallet af pladser er henholdsvis 181 i Bycenteret og 11 i Hestemøllestræde.

#### 5. Beboerlicenser i Helsingør Bykerne

Byrådet har vedtaget følgende:

Der indføres en beboerlicens for beboere i Helsingør Bykerne for ét køretøj per husstand, som kan holde på alle p-pladser i Helsingør Bykerne, hvor der indføres betalt parkering, til en pris af 2.400 kr. om året svarende til 200 kr. om måneden.

Administrationen har undersøgt og uddybet regler og omfang af potentielle beboerlicenser i Helsingør Bykerne.

Definitionen på en beboer er en beboer med folkeregisteradresse i det område, der er omfattet af betalingsparkering i Helsingør Bykerne. En beboerlicens kan derfor ikke rekvireres af ejere af erhvervsjendomme uden boligenheder. Så det er ikke muligt at få beboerlicens for erhvervsjendomme og erhvervslejemål i bykernen.

*Hvordan får man en licens:*

- Der ansøges via Helsingør Kommunes hjemmeside, ved forudbetaling med MitID. Licensen er gyldig for 1 år fra bekræftet betaling. Ved fraflytning eller opsigelse i øvrigt returneres resterende licens, når licensen er afmeldt (ikke med tilbagevirkende kraft).

*Hvem kan søge:*

- Beboer med folkeregisteradresse i område med betalingsparkering, som er registreret ejer eller bruger af bilen i Central Register for Motorkøretøjer (CRM).
- Leasingbiler – man kan godt få beboerlicens til en leasingbil, hvor beboeren er registreret som bruger af køretøjet i CRM.
- Firmabiler – ejerskabet skal være dokumenteret på en beboer med folkeregisteradresse inden for området med betalingsparkering.

*Håndtering af beboerlicenser:*

- Oprettelse og registrering af køretøj og bruger i en database via en webshop, der tilgås fra Helsingør Kommunes hjemmeside.
- Til systemet hører et sagsbehandler modul, hvor licenserne kan tilgås herunder, hvem der kan få dem, pris, længde og refusion efter eventuel opsigelse af licens før der er gået 1 år.
- Mulighed for at behandle ansøgninger, der ikke kan valideres automatisk eksempelvis borgere, der har hemmelig eller beskyttet adresse.

Licenssystem til beboerlicens skal indkøbes hos en af app-udbyderne. Udgifterne til et licenssystem er ca. 22.000 kr. og årlige driftsomkostninger på ca. 8.500 kr.

#### *Hvor mange licenser pr. husstand:*

Byrådet har besluttet, at der skal indføres beboerlicens med 1 licens pr. husstand. Det vurderes dog ikke at være muligt at indføre en husstandsbeskrænkning i udstedelse af parkeringslicenser. Københavns Kommune har undersøgt lovligheden for ”kun” 1 licens pr. husstand og vurderingen er;

”at en de facto fordeling af køretøjer med parkeringslicens mellem husstandene i kommunen ikke vurderes at være et hensyn, som er omfattet af vejloven og parkeringsbekendtgørelsen”.

Det vurderes derfor ikke, at være muligt at selektere mellem hvem i en husstand, der skal have en licens. Ønskes der en begrænsning i antallet af licenser er dette muligt ved at begrænse antallet af licenser i et geografisk område, samt at der kun kan udstedes 1 licens pr. person over 18 år. (Således begrænses antallet af licenser hvis 1 person har flere biler).

#### *Potentielle licenser i Helsingør Bykerne:*

I forbindelse med beslutning om indførelse af licenser for beboerne i Helsingør Bykerne er der lavet en vurdering af antal borgere, der potentielt kan få en beboerlicens. Vurderingen tager udgangspunkt i geografien vist på figur 1.



*Figur 1 Helsingør Bykerne omfattet af betalingsparkering*

### *Antal husstande:*

Antallet af husstande (beboelsesenheder) i bykernen er 1.545.

Der tælles på husstande, som defineres som BBR beboelsesenheder. Datagrundlaget er CPR-registeret, hvor folk har tilmeldt folkeregister adresse pr. 10. december 2023 i det udvalgte geografiske område.

### *Fordeling af personer i Bykernen:*

Af figur 2 ses en fordeling af personer over 18 år, med folkeadresse inden for bykernen.

	<i>Antal</i>
Personer Over 18 år	2.237
18 – 24 år	238
25 – 65 år	1.385
66 – 80 år	473
Over 80 år	141

### *Figur 2 Fordeling af antal personer over 18 år i Bykernen*

#### *Antal biler i bykernen:*

Antallet af biler registreret til beboere i bykernen kendes ikke – men et skøn beregnet på bilejerskabet i kommunen og antallet af beboere i kommunen over 18 år giver et overslag på at ca. 54 % af indbyggerne i Helsingør Kommune ejer en bil. Hertil kommer så de billister, der er registrerede brugere af biler (leaser, lejer eller har firmabil).

I bykernen vurderes bilejerskabet at være lavere end i resten af kommunen, grundet nærheden til den kollektive trafik og handlemuligheder. Derudover vurderes ejerskabet blandt 18-24 år og over 80 år ligeledes at være 0.

Med disse forbehold vurderes antallet af biler i bykernen, at være op til ca. 1000 biler.

Det vurderes, at disse biler i dag parkerer dels på 24 timers pladserne omkring bykernen og efter kl. 17 og indtil kl. 9 parkeres dels i bykernen.

Antallet af potentielle betalingsparkeringspladser i bykernen er 731 (fratrasket handicappladser).

Under Økonomi beregnes en potentiel indtægt for betalingsparkering med og uden beboerlicenser.

### *Administrationens vurdering:*

Indførelse af beboerlicenser i tidsrummet 9-17 hverdage og 9-13 lørdage, kan skabe udfordringer i forhold til den ønskede parkeringsadfærd i bykernen.

Det må forventes, at et væsentligt antal af biler med beboerlicenser (jf. antallet af biler) vil flytte fra de omkringliggende 24-timers pladser til de pladser, der er beliggende i bykernen hvorfor tilgængeligheden til parkeringspladser reduceres for handlende og andre besøgende og dermed skaber større søgetrafik.

Administrationen vurderer yderligere, at det ikke er muligt at gennemføre en begrænsning af beboerlicenser til 1 pr. husstand. Hvis der ønskes en regulering i antal licenser skal det gøres geografisk, men det bliver først til mølle med en begrænsning på max 1 licens pr. person over 18 år.

Med potentielt 1000 bilejerskaber i bykernen og 731 parkeringspladser (inklusive 181 i Bycenteret), vurderes antallet af parkeringer med licenser, at kunne dominere parkeringspladserne i butikkernes åbningstider.

Administrationen vurderer derfor, at indførelsen af beboerlicenser kan reducere den adfærdsmæssige effekt af betalingsparkering og ikke give et ønskeværdigt trafikflow.

Hvis det ønskes at bibeholde beboerlicenser, bør begrænsningen i antallet af licenser være 1 licens pr. person over 18 år.

## 6. Videre proces

Administrationen har igangsat en udbuds- og indkøbsproces omfattende HUB- og App-løsning, skilte (færdselstavler og informationsskilte), og betalingsstandere samt indgåelse af driftsaftale.

Administrationen forventer, at betalingsparkering kan være i drift med udgangen af 1. kvartal 2024, hvis indkøb og igangsætning ikke møder uforudsete forhindringer. Inden den endelige skiltning igangsætning, skal denne godkendes af politiet.

Derudover kræver indførelse af betalingsparkering i Bycenterets parkeringshus, og parkeringspladserne ved Hestemøllestræde, at den juridiske udredning af ejerforhold, -andele og ejernes beslutningskompetencer (gældende for Bycenteret) og eventuel fysisk udmatrikulering af pladserne er på plads, dette behandles i en særskilt sag.

## 7. Registrering af 24-timers parkering

Efter Byrådets vedtagelse af betalingsparkering er der fremkommet et ønske fra budgetforligspartierne om, at indføre registrering af parkering på 24 timers parkeringspladser, med det formål at kunne regulere overholdelse af tidsrestriktionen på 24 timer.

Hvis dette vedtages skal alle parkanter registrere deres parkering – dette ved at benytte en app eller automat til at registrere parkeringen, eller ved at der opsættes nummerpladsescannere (eller lign) ved ind og udkørsel til pladserne. Sidstnævnte løsning er umiddelbart en dyr løsning og har kun anvendelse på de pladser, der har ind og udkørsel. Derfor anbefales denne løsning ikke til dette formål.

Hvis det vælges at benytte automater og app, vil dette betyde opsætning af yderligere automater på parkeringspladserne uden for Bykernen – Lundegade, Allegade, Herluf Trollesvej og Rantzausvej, Svingelport og Sdr. Strandvej samt de 24 timers pladserne på Kulturværftet og i Bycenteret – i alt 4-5 automater samt informationsskilte og færdselstavler. Anvendelse af app løsning til registrering vil være omfattet af opkrævning af administrationsgebyr til app udbyderen, også selv om parkeringen er til 0 kr.

## Økonomi/Personaleforhold

Beregningsgrundlaget har siden vedtagelse af betalingsparkering i november 2024 ændret sig væsentligt. Dette skyldes at der siden november er sket følgende:

- Undtagelse af Prøvestenscenterets parkeringsplads (-530 pladser).
- Inddragelse af Kulturværftets parkeringsplads (+52 pladser).
- Undtagelse af betaling på handicappladser (-46 pladser).
- Beboerlicenser for beboere i Bykernen.
- Registrering af 24 timers parkering på pladser umiddelbart rundt om bykernen.

### 1. Indtægt ved betalingsparkering ved indførelse af beboerlicenser i Helsingør Bykerne samt undtagelse af betaling på handicappladser

Tabel 1 og 2 viser de potentielle indtægter ved indførelse af betalingsparkering og indførelse af beboerlicenser.

Der er som udgangspunkt regnet med en belægningsgrad på 75 %, hvilket baserer sig på de nuværende parkeringsmønstre. Hvor vidt belægningsgraden fortsat vil være 75 % efter indførelse af betalingsparkering er usikkert. Administrationen har dog ikke et reelt grundlag for at estimere et bedre bud på en kommende belægningsgrad, hvorfor 75 % fastholdes.

Beregningen med beboerlicenser er ligeledes behæftet med stor usikkerhed. Som beskrevet kendes antallet af beboere med bilejerskab, billeje, billeasing og/eller firmabil for Bykernen ikke. Derfor er der lavet en skønnet beregning ud fra bilejerskab og antal beboere i bykernen, der potentielt kunne ansøge om en parkeringslicens.

Beregningen omfatter henholdsvis at 0 %, 25 %, 50 %, 75 % eller 100 % er optaget af beboere med beboerlicenser. De pladser der kan være optaget af beboerlicenser er bykernen (731 pladser), derudover regnes der med betalingsparkering på Kulturværftet (48 pladser) og Espergærde Havnetorv (26 pladser).

Det skal nævnes, at det potentielle antal beboerlicenser er estimeret til ca. 1000 bilejere (herunder leasing, leje og firmabiler).

Der er i tabel 1 regnet på indtægterne ved betalingsparkering hvor 0-100 % af pladserne benyttes uden beboerlicenser. Der er regnet på forskellige scenarier, hvor pladserne er optaget af beboere med licenser. Beregningen er lavet ud fra antallet af potentielle betalingsparkeringspladser, der er til rådighed for besøgende uden licenser.

Antallet af pladser optaget af beboerlicenser er ikke ensbetydende med antal licenser. Der kan være flere licenser udstedt end det antal pladser der er optaget af beboere med licenser. Derfor kan indtægterne ikke summeres – således at 75 % betalingsparkering kan adderes indtægten fra med 25 % af bilejerne har beboerlicenser. Beboerlicenserne er regnet på bilejerskab og ikke på p-pladser. Der er et potentielt bilejerskab og dermed ønske om p-licenser på 1000 i bykernen. (se

tabel 2) Der er regnet med et total antal parkeringspladser på 731, heraf fremgår det i tabellen, hvor meget de 181 pladser i Bycenteret udgør.

*Tabel 1: Beregning af potentiel indtægt ved indførelse af betalingsparkering (med betaling fra 1. sekund).  
Betalingsparkering indføres på de pladser, der i dag er tidsbegrænset parkering (15 min, 1,2 og 3 timer), med undtagelse af Prøvestenscenteret. Handicapppladser er undtaget betaling. Beregningerne indeholder medtagelse af beboerlicenser på hhv. 0, 25, 50 og 100 % af pladserne).*

<i>Antal i % af pladser der er tilgængelige for parkanter uden licenser</i>	<i>Antallet er pladser med betaling er beregnet ud fra et total på 805 for Bykernen, Espergærde og Kulturværftet. Beboerlicenser er kun gældende i Bykernen, hvorfor de øvrige 74 pladser i Espergærde og Kulturværftet ikke påvirkes af beboerlicenser.</i>	Potentiel indtægt
	<i>De 181 pladser i Bycenteret er indregnet men fremgår også særskilt.</i>	betalingsparkering (75 % belægning)
	Antal p-pladser med betaling i alt 805 pladser:	13.282.650 kr.
	Bykernen (100 % af 731): 731	
100 %	Espergærde: 26	
	Kulturværftet: 48	Heraf udgør Bycenteret
	0 pladser optaget af beboerlicenser	ca. 3 mio kr.
	Antal p-pladser med betaling i alt 622 pladser:	10.267.125 kr.
	Bykernen (75 % af 731): 548	
75 %	Espergærde: 26	
	Kulturværftet: 48	Heraf udgør Bycenteret
	25 % af pladserne i bykernen er optaget af beboerlicenser	ca. 2,2 mio kr.
	Antal p-pladser med betaling i alt 440 pladser:	7.251.750 kr.
	Bykernen (50 % af 731): 366	
50 %	Espergærde: 26	
	Kulturværftet: 48	Heraf udgør Bycenteret
	50 % af pladserne i bykernen er optaget af beboerlicenser	ca. 1,5 mio kr.
25 %	Antal p-pladser med betaling i alt 257 pladser:	4.236.375 kr.
	Bykernen (75 % af 731): 183	
	Espergærde: 26	
	Kulturværftet: 48	

75 % af pladserne i bykernen er optaget af beboerlicenser  
Heraf udgør Bycenteret  
ca. 750.000 kr.

Antal p-pladser med betaling i alt 74 pladser:

Bykernen (100 % af 731): 0

0%      Espergærde: 26      429.000 kr.

Kulturværftet: 48

100 % af pladserne i bykernen er optaget af beboerlicenser

*Tabel 2: Beregning af potentiel indtægt ved indførelse af beboerlicenser i Helsingør Bykerne. Beregningerne indeholder et estimeret antal af potentielle beboerlicenser på 1000 stk. Beregningen er foretaget for 0, 25, 50 og 100 % af de 1000 beboere ønsker licenser.*

<i>Antal beboerlicenser</i>	<i>Beskrivelse</i>	<i>Potentiel indtægt fra beboerlicenser (max 1000 stk. a 2.400 kr./år)</i>
0	Ingen beboere ønsker licenser	0 kr.
250	25 % af borgerne ønsker beboerlicenser	600.000 kr.
500	50 % af borgerne ønsker beboerlicenser	1.200.000 kr.
750	75 % af borgerne ønsker beboerlicenser	1.800.000 kr.
1000	100 % af borgerne ønsker beboerlicenser	2.400.000 kr.

## 2. Finansiering af anlæg (og afledt drift af anlæg).

Der er i budget 2024 givet en anlægsbevilling på 4,0 mio. kr. til etablering af betalingsstandere, skiltning, app-løsning og hertil afledt drift. Betalingsløsning er sendt i udbud. Anlægsmidlerne er givet til etablering af betalingsparkerings i bykernen og Prøvestenscenteret og Espergærde. Det er besluttet at undlade Prøvestenscenteret men medtage Kulturværftet – hvorfor anlægsmidlerne benyttes til etablering ved Kulturværftet i stedet for Prøvestenscenteret. Når alle priser (både indkøb og anlæg) er indhentet, vides det, om der er overskydende midler til eventuel del-finansiering af anlægsudgifter til beboerlicenser og 24 timers registrering.

## 3. Finansiering af beboerlicenser inkl. personalemæssige konsekvenser

Der er i de tidligere sager ikke beregnet drift til etablering og håndtering af beboerlicenser – det skønnes, at der skal bruges yderligere midler til indkøb og drift af system til beboerlicenser samt 1/4 årsværk til håndtering af denne administrative opgave.

Opgaven består i håndtering af ansøgninger (herunder håndtering af berigtigelse af oplysninger fremsendt i forbindelse med ansøgning om licens – ejerskab, licensaftaler, lejeaftaler og firmaaftaler, samt tilbagebetaling hvis licensen søges afsluttet før udløb.

Tabel 3 Driftsønske – beboerlicenser

Økonomi	Budgetområde	2024	2025	2026	2027
Afledt drift (udgifter)	204 – Trafik, vej og Parkering	160.000 kr.	160.000 kr.	160.000 kr.	160.000 kr.
	System indkøb	30.000 kr.			
	Licens	10.000 kr.	10.000 kr.	10.000 kr.	10.000 kr.
<i>I alt</i>		<i>200.000 kr.*</i>	<i>170.000 kr.</i>	<i>170.000 kr.</i>	<i>170.000 kr.</i>

\*)Beløbet i 2024 forventes at kunne indeholdes i anlægsbevillingen på de 4 mio. kr. der ligger i anlægsplanen.

Hvis der ønskes registrering på 24 timers pladserne ved brug af app og automater, skal der påregnes indkøb af yderligere ca. 4 automater samt info- og færdselstavler. Det vurderes, at dette vil kræve en anlægsbevilling på yderligere op til 4 mio. kr. Hvis udgiften bliver lavere lægges overskydende budget tilbage i kassen.

## **Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse**

I forbindelse med indførelse af betalingsparkering, vil der blive kommunikeret til borgere og brugere af de omfattede parkeringspladser ved dels fysisk skiltning og via kommunens hjemmeside og øvrige kommunikationsmidler (aviser, erhvervsnyt og SoMe).

## **Indstilling**

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at antallet af beboerlicenser begrænses til 1 licens pr. beboer over 18 år.
2. at der gives en tillægsbevilling til indførelse af beboerlicenser på 200.000 kr. i 2024 og der indarbejdes en driftskorrektion på 170.000 kr. i 2025 og frem.
3. at der indføres registrering på 24 timers pladserne hvis anlægsønske vedr. registrering af 24 timers pladser til budget 2025 imødekommes.
4. at der udarbejdes et anlægsønske til budget 2025 på registrering af 24 timers pladser omkring bykernen.

## **Beslutninger By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 den 16-01-2024**

### Ad 1

Hele udvalget undlod at stemme.

### Ad 2-4

Janus Kyhl og Jens Bertram (C) samt Ulla Kokfelt (UP) kan ikke anbefale indstillingen.

Claus Christoffersen og Peter Poulsen (A), Jørgen Bodilsen (Ø) samt Thomas Kok (UP) undlod at stemme.

## **Bilag**

1: Parkeringspladser med tidbegrænset parkering

## **Punkt 8: Orientering: Afgørelser fra klageinstanser 16.01.24 (BPT) og 31.01.24 (KBU)**

23/42

### **Sagen afgøres i:**

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

### **Indledning**

Der er 7 afgørelser til orientering.

### **Retsgrundlag**

Byggeloven.

Planloven.

Miljøvurderingsloven.

### **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 boligtilbygning i skel, Strandvejen 131B, 3070 Snekkersten – Sags nr. 23/14757 og 23/34122*

Center for By, Land og Vand gav den 8. juni 2023 lovliggørende tilladelse til en tilbygning på 61 m<sup>2</sup> bolig i skel mod nabo på ejendommen Strandvejen 131B.

Naboen har klaget over tilladelsen.

Byggeklageenheden har afgjort, at naboen ikke er klageberettiget.

Tilladelsen står derfor ved magt.

Dele af klagen omfatter forhold vedrørende Planloven, hvorfor Byggeklageenheden har oversendt klagen til Planklagenævnet.

De skal herefter træffe afgørelse vedrørende forhold efter Planloven.

*1.2 Afgørelse i sag om lovliggørende tilladelse til blandt andet et skur, Ved Sundet 3, 3060 Espergærde – Sags nr. 23/44417 og 23/47774*

Center for By, Land og Vand gav en lovliggørende byggetilladelse til et skur, der var 8 cm for højt.

Naboen påklagede afgørelsen.

Byggeklageenheden har afvist klagen, da klageren ikke er klageberettiget.

*1.3 Afgørelse i sag om byggetilladelse til at opføre et nyt enfamiliehus i 2 etager, Gammel Strandvej 440E, 3060 Espergærde – Sags nr. 21/25573 og 22/545704*

Center for By, Land og Vand gav den 23. juni 2022 byggetilladelse til opførelse af et nyt enfamiliehus i 2 etager på Gammel Strandvej 440E, Espergærde.

Center for By, Land og Vand har indlagt et niveauplan, og fastslået at byggeriet på baggrund heraf overholder maksimal byggehøjde.

En nabo har klaget over afgørelsen.

Byggeklageenheden stadfæster Center for By, Land og Vands afgørelse, idet de har lagt vægt på, at Center for By, Land og Vand har fastlagt et niveauplan efter de gældende bestemmelser i bygningsreglementet.

*2.1 Afgørelse i sag om at en tilbygning er i overensstemmelse med lokalplanen, Kildestien 2, 3060 Espergærde – Sags nr. 22/11873 og 22/557437*

Planklagenævnet har givet Center for By, Land og Vand medhold, i at tilbygning er i overensstemmelse med lokalplan nr. 3.55, bevaring og udvikling af Espergærde, øst for Kystbanen og ikke kræver dispensation.

Center for By, land og Vand har tilladt et dobbelthøjt rum, hvor lokalplanen tillader 1½ etage og en facadehøjde på 6,5 m.

*2.2 Afgørelse i sag om afslag på lovliggørende landzonetilladelse til terrænregulering i forbindelse med etablering af en ridebane og opførelse af en løsdriftsstald, Esrumvej 455 Plejelt, 3230 Græsted – Sags nr. 22/536866 og 22/554941*

Planklagenævnet har hjemvist Center for By, Land og Vands afslag på lovliggørende landzonetilladelse til en ridebane og en løsdriftsstald på Esrumvej 455 til fornyet behandling.

Nævnet stadfæstede den 8. juni 2023 Center for By, Land og Vands afslag på landzonetilladelse med påbud om at fjerne stald og terrænændring til ridebane.

Nævnet genoptog imidlertid sagen, da ejeren tilkendegav, at indretningerne var opført til stutteri.

Stutterier defineres ifølge Planklagenævnets praksis som landbrug, hvis de har 5-7 avlshopper af samme gren og er professionelt drevet.

Bygninger og andre indretninger til landbrug er ifølge planlovens § 36 stk. 1 nr. 3 undtaget fra krav om landzonetilladelse.

Ønskes bygninger og anlæg til landbrug uden tilknytning til ejendommens øvrige bygninger, skal Center for By, Land og Vand dog udstede landzonetilladelse (planlovens § 36 stk. 2) til placeringen (planlovens § 35 stk. 1).

Større husdyrhold med staldarealer over 200 m<sup>2</sup> er ikke reguleret af planloven, men skal i stedet have tilladelse efter husdyrbrugslovens § 16B.

Center for By, Land og Vand skal behandle sagen på ny, og indkalder i det nye år ejerne til dialog for at afklare hesteholdets karakter, hvorvidt husdyrbrugstilladelse er nødvendig, hvor anlæggene ønskes og hvilke oplysninger, der skal foreligge ved ansøgning.

### *3.1 Afgørelse i sag om ikke-miljøvurderingspligt (VVM) for et kunstgræsbaneanlæg, Falkenbergvej 20, 3140 Ålsgårde – Sags nr. 21/33391*

Miljø- og Fødevareklagenævnet har efter indsendte klager fra naboer til banen på Falkenbergvej i Ålsgårde gennemgået sagen.

Nævnet har den 27. november meddelt, at det ophæver Center for By, Land og Vands afgørelse fra oktober 2021 om ikke-miljøvurderingspligt (VVM) for kunstgræsbanen og hjemviser sagen til fornyet behandling.

Nævnet har vurderet, at det ikke i tilstrækkelig grad er godtgjort, at støj fra banen ikke vil udgøre en væsentlig gene for de nærliggende boliger.

Nævnets afgørelse betyder, at bygherre dvs. Helsingør Kommune, skal lave en mere detaljeret analyse af den forventede støjpåvirkning af omgivelserne og endvidere identificere de eventuelle tiltag, der skal til for at skabe sikkerhed for, at de nærmeste boliger ikke udsættes for en væsentlig støjgene.

Derefter kan Center for Økonomi og Ejendomme fremsende den udvidede screening af projektet for miljøpåvirkning til myndigheden dvs. Center for By, Land og Vand, der så træffer en ny afgørelse i forhold til krav om miljøvurdering.

### *3.2 Afgørelse i sag om nedsivnings- og udledningstilladelse i Haveforeningen OF-Kvistgård, Hornbækvej 125, 3490 Kvistgård – Sags nr. 22/667848 og 22/669718*

Miljø- og Fødevareklagenævnet har ophævet tilladelse til nedsivning og udledning af regn- og spildevand i OF-Kvistgård, da foreningen ikke ønsker at udnytte tilladelsen.

Tilladelsen er givet efter Miljøbeskyttelsesloven.

### **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 16-01-2024**

Orientering foretaget.

### **Bilag**

1. Afgørelse - Byggeklageenheden - Strandvejen 131B.pdf
  2. Afgørelse - Byggeklageenheden - Ved Sundet 3.pdf
  3. Afgørelse - Byggeklageenheden - Gammel Strandvej 440E.pdf
1. Afgørelse - Planklagenævnet - Kildestien 2.pdf
  1. Afgørelse - Miljø- og Fødevareklagenævnet - Falkenbergvej 20.pdf
  2. Afgørelse - Planklagenævnet - Esrumvej 455.pdf
  2. Afgørelse - Miljø- og Fødevareklagenævnet - Hornbækvej 125.pdf

## **Punkt 9: Meddelelser**

23/53603

### **Sagen afgøres i:**

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

**Beslutninger By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 den 16-01-2024**

Intet at bemærke.

## **Punkt 10: Eventuelt**

23/53602

### **Sagen afgøres i:**

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025

**Beslutninger By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025 den 16-01-2024**

Intet at bemærke.

## **Punkt 11: Beslutning: Godkendelse af referat**

### **Sagen afgøres i:**

By-, Plan- og Trafikudvalget 2022-2025