

REFERAT By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 03-05-2021

Mødedato Mandag d. 03. maj 2021 kl. 15:00

Mødested virtuelt møde

Mødedeltagere Christian Holm Donatzky, Jens Bertram, Claus Christoffersen, Janus Kyhl, Michael Mathiesen, Peter Poulsen, Jørgen Bodilsen

Indholdsfortegnelse

Beslutning: Godkendelse af dagsorden.....	3
Orientering: Månedlig rapportering på forventet regnskab - marts.....	4
Orientering: Status på strategisk omstilling for budget 2022.....	8
Beslutning: Ny uddannelsesbygning ved Svingelport; projektgrundlag for borgermøde.....	11
Beslutning: Igangsætning af planlægning for udvidelse af Helsingør Svømmehal.....	16
Beslutning: Gadejordsareal i Skibstrup.....	19
Beslutning: Nyt vejnavn til boligområde ved Triumphgrunden, Højbjergvej 4 i Espergærde.....	22
Lukket.....	25
Lukket.....	26
Beslutning: Mere natur på kommunens bortforpagtede landbrugsjorder.....	27
Beslutning: Administrationsgrundlag for kystbeskyttelse.....	31
Beslutning: Optagelse af Hellebæk Kohaves Venner i Naturgruppen.....	34
Beslutning: Indkøb af 6 badekørestole til 4 strande i stedet for badehejs (Open Call).....	37
Beslutning: BRT-inspirerede tiltag langs 801A.....	40
Beslutning: Udbud af emissionsfri drift på buslinje 340, 345, 347, 801A, 802 og 803.....	43
Beslutning: Udbud af reklamefinansierede buslæskærme.....	47
Beslutning: Afrapportering af 2020 Byrumsprojekter.....	50
Beslutning: Parkering omkring Kulturhavnen og Nordhavnen.....	56
Beslutning: Parkering i Espergærde samt udkørsel til Mørdrupvej.....	59
Beslutning: Muligheder for trafikale forbedringer på Mørdrupvej ved Mørdrup Trinbræt.....	62
Beslutning: Trafikale forbedringer i Tikøb.....	67
Beslutning: Ansøgning til statslig cykelpulje - Cykelstiprojekt på Lappen.....	70
Beslutning: Tilstandsvurdering af vejafvanding.....	72
Orientering: Regelsæt for betalingsparkering som følge af ændring af kommunal udligning.....	75
Orientering: Afgørelser fra klageinstanser 03-05-2021.....	77
Beslutning: Meddelelser.....	79
Eventuelt.....	81
Orientering: Kommende sager.....	82
Godkendelse af referat.....	83

Punkt 1: Beslutning: Godkendelse af dagsorden

20/22241

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Udvalget besluttede at gøre punkt 26 til en beslutningssag. Dagsordenen blev herefter godkendt.

Punkt 2: Orientering: Månedlig rapportering på forventet regnskab - marts

21/9585

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Som led i kommunens løbende økonomistyring fremlægges til orientering forventet regnskab for 2021 på drift og anlæg for By-, Plan- og Miljøudvalget. Den månedlige rapportering er lavet på baggrund af marts måneds forbrug, og der er – så vidt muligt - taget højde for eventuelle ekstraudgifter som følge af Covid-19.

Retsgrundlag

Principper for økonomistyring i Helsingør Kommune.

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

1. Forventet regnskab marts - drift

På By-, Plan- og Miljøudvalgets driftsområder forventes et samlet mindreforbrug på 5.565.000 kr., jf. tabel 1.

Tabel 1: Forventet regnskab 2021 for By-, Plan- og Miljøudvalget - drift

Årets priser, netto i 1.000 kr.	Oprindeligt budget 2021	Forventet budget 2021*	Forbrugs- procent ift. forventet budget	Forventet regnskab 2021 pr. 31.3	Ændring ift. forventet regnskab pr. 28.2**	Mer/ mindre- forbrug ift. opr. budget***	Mer/ mindre- forbrug ift. forventet budget***
Budgetområde							
By-, Plan- og Miljøudvalget	138.520	142.060	16,0%	136.495	6.065	2.025	5.565
201 Miljø, Natur og Klima	4.765	6.450	-22,1%	5.985	465	-1.220	465
<i>Rammestyret</i>	<i>4.765</i>	<i>6.450</i>	<i>-22,1%</i>	<i>5.985</i>	<i>465</i>	<i>-1.220</i>	<i>465</i>
204 Trafik, Vej og Parkering	86.648	88.503	14,0%	83.403	5.600	3.245	5.100
<i>Rammestyret</i>	<i>86.648</i>	<i>88.503</i>	<i>14,0%</i>	<i>83.403</i>	<i>5.600</i>	<i>3.245</i>	<i>5.100</i>
206 Nordsjællands Park og Vej	47.107	47.107	25,0%	47.107	0	0	0
<i>Rammestyret</i>	<i>47.107</i>	<i>47.107</i>	<i>25,0%</i>	<i>47.107</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

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

** Forbedring af forventet regnskab angives med plus, og forøgelse angives med minus.

*** Merforbrug angives med minus, og mindreforbrug angives med plus.

På By-, Plan- og Miljøudvalgets områder forventes et samlet forbrug på 136.495.000 kr.

Budgetområde 201 Miljø, Natur og Klima:

I forhold til forventet budget forventes der et mindreforbrug på 465.000 kr., der dels skyldes mindreforbrug på lønbudgettet til rottebekæmpelsen, og dels mindreforbrug på naturbudgettet som følge af Covid-19, der forventes at forsinke nogle projekter.

I forhold til seneste rapportering er der et fald i forventet forbrug på 465.000 kr., jf. ovenfor.

Budgetområde 204 Trafik, Vej og Parkering:

I forhold til forventet budget forventes der et mindreforbrug på 5.100.000 kr.

Der forventes mindreforbrug på kollektiv trafik på 4.800.000 kr. under forudsætning af, at Movia modtager kompensation fra staten for manglende indtægter som følge af Covid-19. Den forventede kompensation er på ca. 5.800.000 kr. Hvis Movia ikke får den forventede Covid-19 kompensation fra staten i 2021, vil budgettet til kollektiv trafik have et merforbrug på ca. 1.000.000 kr.

Derudover forventes et mindreforbrug på 1.000.000 kr. på kontoen til vejafvanding som skyldes, at reglerne for opkrævning af vejafvandingsbidrag er ændret som følge af en landsretsdom fra december 2019 som fastslog, at grundlaget for forsyningsselskabernes opkrævning af vejafvandingsbidrag kun må indeholde anlægsudgifter, der vedr. vejvand. Der har derfor siden februar 2020 pågået en dialog med Forsyning Helsingør, for at finde frem til de anlægsprojekter, der vedr. vejvand. Der forventes afklaring i 2. kvartal 2021. Det samlede budget til vejafvanding i 2021 er på 4.189.000 kr.

Dertil kommer forventede mindreindtægter på parkeringsservice på 700.000 kr., der dels skyldes færre indtægter som følge af Covid-19, og dels færre indtægter som følge af fratrukket medarbejder. Der er budgetteret med 7.000 afgifter i 2021.

I forhold til seneste rapportering er der et fald i forventet forbrug på 5.400.000 kr., der primært skyldes forventet mindreforbrug på kollektiv trafik samt på kontoen til vejafvanding, jf. ovenfor.

2. Forventet regnskab marts – anlæg

På anlægsområdet forventes et samlet mindreforbrug på 8.728.000 kr., jf. tabel 2.

Tabel 2. Forventet regnskab 2021 for By-, Plan- og Miljøudvalget - anlæg

	Oprindeligt budget	Forventet budget 2021*	Forbrugsprocent ift. forventet budget	Forventet regnskab 2021 pr. 31.3	Ændring ift. forventet regnskab pr. 28.02**	Mer-/mindre-forbrug ift. oprindeligt budget***	Mer-/mindre-forbrug ift. forventet budget***
By-, Plan- og Miljøudvalget	47.502	57.367	8,2%	48.639	-303	-1.137	8.728
Udgifter i alt	47.502	65.367	7,2%	56.639	-303	-9.137	8.728
Indtægter i alt	0	-8.000	0,0%	-8.000	0	8.000	0

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

** Forbedring af forventet regnskab angives med plus, og forværring angives med minus.

*** Merforbrug angives med minus, og mindreforbrug angives med plus.

På By-, Plan- og Miljøudvalgets anlægsprojekter forventes et samlet forbrug på 48.639.000 kr.

I forhold til forventet budget forventes der mindreforbrug på følgende projekter:

Trafiksikring nyt sundhedshus: Der forventes et mindreforbrug på 3.135.000 kr. Projektering forventes gennemført i efteråret 2021 og de resterende midler søges overført til 2022, hvor det samlede anlægsarbejde udføres i foråret. Ibrugtagningen kan ske samtidig med sundhedshuset.

Cyklistløsning Gl. Hellebækvej/Marienlyst Alle: Der forventes et mindreforbrug på 3.200.000 kr. Det vurderes på nuværende tidspunkt, at ideoplæg og skitseprojekt kan udarbejdes inden sommerferien og detailprojektering i efteråret. Hvorvidt selve anlægsarbejdet kan påbegyndes i indeværende år er endnu ikke afklaret.

Trafikforhold Triumph og Espergærde Idrætsby: Der forventes mindreforbrug på 2.193.000 kr. Der har været afholdt møde med bygherren, der tidligst forventer opstart af projektet i efteråret 2021. Helsingør Kommunes del af projektet vil derfor først kunne gennemføres i sommeren 2022.

Sommariva udbuds- og planproces: Der forventes et mindreforbrug på 200.000 kr. I 2021 udarbejdes plangrundlag for to lokalplaner (hhv. Ketchercenter og Bolig- og parkområde), herunder landinspektørarbejde, trafikanalyser,

støjundersøgelser, VVM med tilhørende miljøundersøgelser, kommuneplantillæg og lokalplaner. Mindreforbruget forventes overført til 2022, hvor arbejdet med miljøundersøgelser, kommuneplantillæg og lokalplaner færdiggøres.

En udspecificeret opfølgning pr. anlæg fremgår af bilag 1.

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 forventet regnskab fremlægges til orientering.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Orientering foretaget.

Bilag

Bilag 1 - Udspecificeret opfølgning pr. anlæg - marts

Punkt 3: Orientering: Status på strategisk omstilling for budget 2022

21/12692

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Den 25. januar 2021 godkendte Byrådet budgetproces 2022-2025, og samtidig blev det årlige råderum, der skal frigøres til strategisk omstilling fastsat til 0,5 pct. af servicedriften.

Det enkelte udvalg er selv ansvarlig for, at drive omstillingsprocessen og sikre, at der frigøres et årligt råderum på udvalgets servicedriftsbudget. Udvalgets budget er reduceret med 0,5 pct., men mangler specifikation af forslag til udmøntning af By-, Plan- og Miljøudvalgets strategiske omstillinger.

I denne sag gøres der rede for, hvilke omstillinger, By-, Plan- og Miljøudvalget har iværksat for at finansiere 723.000 kr. Alle forslag til strategisk omstilling fra de enkelte udvalg samles i en orienteringssag til Økonomiudvalget i november.

Retsgrundlag

Ingen bemærkninger.

Relation til vision og tværgående politikker

Den strategiske omstilling skal medvirke til at omstille de kommunale servicetilbud til at opfylde målene i vision 2030 samt sikre en robust økonomi, og et årligt råderum som beskrevet i budgetprocessen for Helsingør Kommune.

Sagsfremstilling

1. Udmøntning af strategisk omstilling i budget 2022

By-, Plan- og Miljøudvalgets budget for 2022 er reduceret med 723.000 kr. svarende til råderummet, men reduktionen skal flyttes over på konkrete omstillinger. Forslag til strategiske omstillinger er listet op i Tabel 1 nedenfor.

Som det fremgår at tabel 1, bidrager de foreslåede omstillinger med i alt 723.000 kr. Dette svarer til det beløb udvalgets budget er blevet reduceret med.

Tabel 1 Omstillinger:

1.000 kr.	2022	2023	2024	2025
Budgetreduktion som følge af strategisk omstilling	-723	-723	-723	-723
<i>Foreslåede omstillinger budgetområde 204 Trafik, Vej og Parkering:</i>				
Byrumsmidler reduceres	-245	-245	-245	-245

Foreslåede omstillinger budgetområde 206 Nordsjællands Park og Vej:

Effektiviseringskrav 1 pct.*	-478	-478	-478	-478
I alt	-723	-723	-723	-723
<i>Difference mellem budgetreduktion og sum af foreslåede omstillinger</i>	0	0	0	0

* Effektiviseringskravet på 1 pct. forventes af blive godkendt på Nordsjællands Park og Vejs bestyrelsesmøde i juni måned.

2. Beskrivelse af de enkelte omstillinger:

2.1. Budgetområde 204 Trafik, Vej og Parkering:

I 2022 foreslås det, at budgettet til byrumsudvikling reduceres med 245.000 kr. Årsagen til at denne budgetpost er udvalgt er, at der som led i besparelse i 2020 på konto 826 blev reduceret i administration af byrumspuljen. Derfor er det naturligt, at puljen reduceres tilsvarende på driftsområdet. Byrumsmidlerne vil efter reduktion udgøre ca. 1,2 mio. kr.

2.2. Budgetområde 206 Nordsjællands Park og Vej:

Nordsjællands Park og Vejs bestyrelse forventes på bestyrelsesmøde i juni måned at fastsætte et effektiviseringskrav på 1 pct. af budgettet. Budgetrammen reduceres derfor med 478.000 kr. i 2022 og frem således, at det budget, der overføres reduceres.

Budgetområde 206 er en budgetramme, der hvert år overføres til Nordsjællands Park og Vej, der herefter udfører de opgaver, der er overdraget til §60 fællesskabet. Det er Nordsjællands Park og Vejs bestyrelse, der beslutter, hvordan effektiviseringen skal udmøntes.

2.3. Planer for strategiske omstilling i 2023 og frem

Strategisk omstilling er en kontinuerlig proces og allerede nu skal det drøftes, hvilke omstillinger, der skal arbejdes med til budget 2023 og frem.

Administrationen peger på, at der i forbindelse med vedtagelsen af budget 2021 er besluttet følgende anlægsbevillinger, der efter gennemførelsen forventeligt vil give mulighed for en driftsbesparelse.

4.000.000 kr. til nyt og forbedret busnet i 2021: Det er uklart hvilken besparelse, der kan opnås, da det afhænger af, hvor mange passagerer det lykkedes at tiltrække med et nyt busnet. Med et øget passagertal på 500.000 opretholdes den nuværende økonomi. Ved forøget passagertal til f.eks. 600.000 nye passagerer vil der være en driftsbesparelse på 750.000 kr., hvorimod en forøgelse på 400.000 passagerer vil give en merudgift på 750.000 kr.

Anlægssummen skal benyttes til at etablere nye stoppesteder ved Vapnagård med indsnævring, som samtidig giver en tiltrængt trafiksanering om Vapnagård.

600.000 kr. i 2022 og 2023 til overdragelse af vejbelysning: Der vil efter overdragelse af vejbelysning til grundejerne på de private fællesveje kunne opnås en besparelse på vejbelysningskontoen på ca. 200.000 kr. i 2023 og ca. 500.000 kr. fra 2024 og frem.

Økonomi/Personaleforhold

Jf. sagsfremstillingen.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring/borgerinddragelse

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at orientering om status strategisk omstilling foretages.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Orientering foretaget.

Punkt 4: Beslutning: Ny uddannelsesbygning ved Svingelport; projektgrundlag for borgermøde

20/13637

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

U/Nord ønsker at opføre en uddannelsesbygning ved Svingelport. Administrationen forhandler med U/Nord om bl.a. købsaftale for arealet og projektets indhold. Administrationen ønsker, at der holdes en indledende borgerdialog om projektet efter sommerferien 2021.

Udvalget skal træffe beslutning om, hvorvidt den indledende borgerdialog skal afholdes på det foreliggende grundlag.

Retsgrundlag

Planloven

Relation til vision og tværgående politikker

Opførelsen af en uddannelsesbygning til U/Nord udgør en del af realiseringen af Uddannelsesby Helsingør.

Helsingør Kommune har med Vision 2030 et mål om at styrke Helsingør som uddannelsesby. For at understøtte visionen ønsker Byrådet at udvikle den centrale del af Helsingør til et studiemiljø med lokale, regionale og internationale uddannelser, ungdomsboliger og kollegier. Uddannelserne og boligerne sammen med bykernens og Kulturhavnens mange handels- og oplevelsestilbud skaber et attraktivt studiemiljø, der kan tiltrække studerende fra et stort opland. Det fremtidige studiemiljø vil samtidig styrke Helsingør som handels-, kultur- og oplevelsesby.

Sagsfremstilling

1. Relaterede politiske beslutninger

Økonomiudvalget godkendte på mødet 17. februar 2020 en samarbejdsaftale mellem kommunen og U/Nord.

Byrådet besluttede på mødet den 27. april 2020 at igangsætte og prioritere arbejdet med en samlet planlægning for Studieby Helsingør.

På møderne i juni blev det besluttet at igangsætte lokalplanlægningen for U/Nord på Svingelport. (By-, Plan- og Miljøudvalget den 08-06-2020, Økonomiudvalget 15-06-2020, Byrådet den 22-06-2020).

2. Købsaftale

U/Nord skal købe arealerne til deres byggeri af Helsingør Kommune. Forhandlingerne med U/Nord omkring købsaftalen er endnu ikke afsluttet, og købsaftalen er stadig under udarbejdelse.

3. Foreløbig tidsplan

Den foreløbige tidsplan for projektet forudsætter indflytning i den nye uddannelsesbygning i sommeren 2024. Tidspunktet for indflytning er dermed rykket et år i forhold til tidligere udmeldinger. Ifølge tidsplanen udarbejdes lokalplan og miljøvurdering i efteråret 2021, og lokalplanforslaget kommer i høring i februar og marts 2022.

4. Projektets indhold

Ifølge den politiske beslutning fra juni 2020 skulle projektet bearbejdes i forhold til at sikre optimale tilkørselsforhold til pendlerparkeringsarealet mod syd og i forhold til udsynet over baneterrænet mod vandet.

U/Nord ønsker mulighed for at opføre en uddannelsesbygning på ca. 3500 m² i op til tre etager. Bygningen består nu af to længer i tre etager. Længen ud mod banen trapper ned til hhv. to og en etage mod nord, denne længe er trukket mod syd i forhold til tidligere projekt.

Der etableres tagterrasser på de aftrappede bygningsdele i 1 og 2 etager.

Lagerbygningen i en etage på Svingelport 7 bliver indrettet til cykelparkering.

5. Bygningens forhold til omgivelserne

a.

I forhold til nabobygninger mod syd på vejen Svingelport: Bygningens højde er ca. 13 m mod naboerne her, snit vedlagt som bilag viser højdeforskellen mellem uddannelsesbygningen og nærmeste naboer, som er på lidt over 5 m. Bygningen placeres tæt på skel og vil opleves i sin fulde højde fra nabogrunden.

Skyggevirkninger: Da bygningen ligger nord for, er skyggevirkningen på naboer mod syd begrænset til hovedsagelig at finde sted i morgentimerne omkring midsommer, hvor solen står i nordøst. Se bilag med skyggediagrammer.

Det er administrationens vurdering, at facaden mod syd bør bearbejdes og detaljeres yderligere i den videre lokalplanproces. Det bør sikres, at der ikke er indblik til private haver syd for bygningen og facaden kan evt. begrønnes.

b.

Bygningens generelle volumen vil være markant i områdets bybillede, og det vurderes, at ejendommene med adresse til Svingelport nord for Jernbanevej, ejendommene der ligger hvor Jernbanevej møder Stengade, de sydligst beliggende ejendomme på Strandgade og de nordligst beliggende ejendomme på Sdr. Strandvej vil opleve deres udsyn mod vandet blive beskåret i varierende omfang. Bygningen er ca. 13 m høj. Nabobygningen musikskolen er 15,50 m høj til øverste tagkrop.

Skyggevirkninger: I forhold til ejendommene med adresse til Svingelport nord for Jernbanevej og de sydligst beliggende ejendomme på Strandgade viser diagrammerne skyggevirkninger i dagtimerne omkring vintersolhverv.

Det er administrationens vurdering, at bygningens højde og den oplevede højde mod gaden og naboerne bør bearbejdes yderligere i den videre lokalplanproces.

c.

Forholdet til udpeget kulturmiljø: Området omkring vejen Svingelport er i kommuneplanen udpeget til kulturmiljø, hvor det af retningslinjerne fremgår, at nyt byggeri ikke må forringe oplevelsen af kulturmiljøet.

Ud over de ovenfor beskrevne bearbejdnings af bygningens højde i forhold til umiddelbare naboer og det generelle volumen, er det administrationens vurdering, at uddannelses-bygningens facade mod den fredede musikskole skal gives særlig opmærksomhed og udformes med en høj grad af hensyntagen til musikskolebygningen og kulturmiljøet som helhed. Bearbejdningen skal sikre facadens åbenhed, dimensionering, materialekvalitet og detaljeringsniveau.

6. Udearealer

U/Nords udearealer omfatter tagterrasser på bygningens østlige længe i 1 og 2 etagers højde. Hertil kommer en forplads med opholdsmuligheder ud mod Jernbanevej. På forpladsen indrettes et boldbur, og her placeres også cykelparkering.

7. Cykelparkering

U/Nord skal etablere i alt 140 cykelparkeringspladser. Der indrettes 78 overdækkede pladser i lagerbygningen på Svingelport og de resterende 63 pladser placeres på forpladsen.

8. Bilparkering

Der er foretaget en konkret vurdering af parkeringsbehovet for U/Nord, som er fastsat til ca. 30 pladser. Uddannelsesbygningens grundareal rummer ikke plads til parkering. Parkeringspladserne skal derfor tilvejebringes andetsteds. Der arbejdes på en løsning i nærheden, der ikke forringer den nuværende parkeringskapacitet. Det er ikke muligt at reservere areal til privat parkering på offentlige parkeringspladser.

Øget parkeringskapacitet på sigt: Økonomiudvalget har den 15. marts 2021 besluttet at arbejde videre med et skitseprojekt for opførelse af et parkeringsdæk som en del af et byggeri på pendlerparkeringsarealet syd for Svingelport.

9. Konsekvenser for vejforhold

Når uddannelsesbygningen er opført fastholdes adgangsvejen til pendlerparkeringen syd for Svingelport langs baneterrænet, dog justeres dens forløb i forhold til i dag for at give plads til uddannelsesbygningen. Vejen skal stadig kunne rumme såvel personbiltrafikken til pendlerparkeringen som trafikken til BaneDanmarks oplagsareal.

10. Afledte trafikprojekter på Jernbanevej

Uddannelsesbygningen medfører et behov for forbedringer på Jernbanevej:

- Etablering af signalanlæg med fodgængerovergange på Jernbanevej ved adgangsvejen til pendlerparkeringen.
- Etablering af lysreguleret fodgængerovergang på hævet flade ud for hovedindgangen til U/Nord.
- Afsøgning af muligheder for etablering af gennemgående fortov på østsiden af Jernbanevej mellem U/Nord og stationen.

Herudover undersøges mulighederne for at forbedre forholdene for cyklister og gående på Jernbanevej på strækningen mellem UNord og stationen.

11. Konsekvenser for kommunal ejendom: den tidligere musikskole, Svingelport 7A

Der foretages mindre justeringer i skel mellem den nye uddannelsesbygning og musikskolen, hvor et mindre areal tillægges U/Nord. På grund af uddannelsesbygningens placering i skel, skal der udlægges en vej til brandredning i en bredde af 5 m fra skel på musikskolens grundareal. Arealet skal friholdes for konstruktioner, parkering mv.

Lagerbygningen, der hører til musikskolen, forventes solgt til U/Nord, der ønsker at anvende den til cykelparkering i projektet.

12. Byggeperiodens konsekvenser

Byggeperioden forventes at vare ca. 15 måneder. Opførelse af byggeriet vil kræve en række midlertidige omlægninger i området (se illustration i bilag: ”Skitse: ændringer og byggeplads”)

- Den eksisterende vej langs banen kan i byggeperioden kun benyttes af varetransport til byggepladsen (den anvendes herudover til stilladsopbygning og oplag af byggematerialer).
- Vejen Svingelport bliver midlertidig ny adgangsvej til den offentlige pendlerparkeringsplads på Svingelport via gården i Svingelport 8. Dette kræver etablering af signalanlæg i krydset med Jernbanevej.
- Byggeplads og byggepladsparkering indrettes i gårdrummene til de kommunale ejendomme Svingelport 6 og 8.
- Evt. midlertidig gennemføring af vejen Svingelport; det undersøges om vejen skal føres igennem til pendlerparkeringen mod syd via en rampe for at muliggøre BaneDanmarks trafik til deres areal syd for pendlerparkeringen.
- Midlertidig nedlæggelse af et antal p-pladser på den offentlige pendlerparkeringsplads. Det vurderes, at byggeperioden medfører behov for midlertidig nedlæggelse af et antal p-pladser i den nordligste del af den offentlige pendlerparkeringsplads for at give plads til køreveje til byggeplads mm. Hvis der skal anlægges rampe til gennemføring af vejen Svingelport, er antallet anslået ca. 40 pladser, hvis rampen kan undlades, anslås det, at 15-20 pladser skal nedlægges midlertidigt.

Arbejdet forventes koordineret med Forsyning Helsingørs arbejde på ny kloakering i området

Økonomi/Personaleforhold

Der er vedtaget at yde anlægsstøtte til U/Nord på 15 mio. kr.

Projektet vurderes herudover at medføre kommunale udgifter til:

- Trafikale tiltag på Jernbanevej, jf. punkt 10
- Etablering af den justerede adgangsvej til pendlerparkeringen
- Opførelse af parkeringsdæk som en del af et byggeri på pendlerparkeringsarealet

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

BYLAB ønsker i samarbejde med U/Nord at invitere til indledende dialog med borgerne omkring projektet efter sommerferien. Hvis corona-situationen tillader det, vil mødet blive afholdt som et ”Åbent hus”-arrangement, gerne i området for byggeriet, alternativt holdes mødet digitalt.

Indstilling

Administrationen indstiller,

at Byrådet beslutter, om det foreliggende projekt kan danne grundlag for et indledende borgermøde.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Enhedslisten foreslog, at beslutningen omkring projektgrundlaget for borgermøde omkring ”Ny Uddannelsesbygning ved Svingelport” udskydes med den begrundelse at Projektbeskrivelsen ”Jernbanevej 7, Nyt Handels og Teknisk Gymnasium” ikke er tilstrækkeligt beskrevet til at opfylde de mål, som bl.a. Økonomiudvalget har vedtaget i forbindelse med aftalen mellem U/Nord og Helsingør Kommune. Det hedder således, at der skal være mulighed for” at lade andre uddannelser indgå i det kommende uddannelsesbyggeri ved Svingelport og Værftshallerne”. Det har været forventet, at byggeriet ved Svingelport skal kunne muliggøre EUD uddannelser eller introforløb til disse, for således at udvide uddannelsesmulighederne i Helsingør - og ikke blot flytte eksisterende uddannelses tilbud fra Rasmus Knudsens Vej til bykernen. Sådanne muligheder kræver imidlertid værkstedsfaciliteter. Disse fremgår ikke af det eksisterende materiale. Det foreslås derfor, at udvalget giver U/Nord lejlighed til at udarbejde materiale, som allerede i planlægningsfasen af byggeriet ved Svingelport muliggør flere og flere håndværksmæssige uddannelses tilbud til Helsingørs unge.

For forslaget stemte Jørgen Bodilsen (Ø).

Imod forslaget stemte Claus Christoffersen (A), Peter Poulsen (A), Christian Holm Donatzky (B), Jens Bertram (C), Janus Kyhl (C) og Michael Mathiesen (C).

Forslaget faldet.

Herefter anbefalede et enigt udvalg administrationens indstilling.

Bilag

1: Skitse: ændringer og byggeplads

2: Projekt med illustrationer_ opd_28-04-2021

Punkt 5: Beslutning: Igangsætning af planlægning for udvidelse af Helsingør Svømmehal

21/10549

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Det er besluttet at udvide Helsingør Svømmehal med en ny hal, der placeres i forbindelse med den eksisterende hal.

Udvalget skal tage stilling til igangsætning af udarbejdelse af en lokalplan for svømmehallens udvidelse.

Retsgrundlag

Planloven

Relation til vision og tværgående politikker

Udbygning af svømmehallen med en ny hal med fokus på offentlige brugere, herunder familier, vil understøtte kommunens Vision 2030 på en række områder, bl.a. satsningsområdet: ”Vi udvikler levende bysamfund med aktive rum og udfoldelsesmuligheder” og herunder at ”Skabe faciliteter og rekreative udfoldelsesmuligheder, som motiverer til øget sundhed og et varieret fritidsliv.”

Sagsfremstilling

1. Relaterede politiske beslutninger

I forbindelse med budget 2019-2022 blev det besluttet at opføre en ny svømmehal.

Idræts- og Fritidsudvalget (den 6. juni 2019) og Økonomiudvalget (17. juni 2019) besluttede bl.a. at placere en ny svømmehal til offentlige brugere ved siden af den eksisterende svømmehal.

2. Byggeriet

Nybyggeriet er på ca. 2700 m² og placeres vest for den eksisterende svømmehalsbygning. De to bygninger sammenbygges via en mellembygning, og den nye bygning muliggøres i samme højde som den eksisterende svømmehal.

3. Udearealer

Parkering

Det skal afklares i hvilket omfang, nybyggeriet medfører et øget behov for parkering til biler og cykler. Parkeringen skal indpasses på områdets udearealer.

Tryghed

Områdets store skala og opdelte funktioner og trafikformer betyder, at der er behov for at arbejde med tryghedsskabende forbedringer på udearealerne. BYLAB vurderer, at særligt tunnelerne mod hhv. Multiparken i nord og under Klostermosevej mod vest bør forbedres. Lokalplanen bør give mulighed for bl.a. terrænreguleringer, der nedbryder tunneleffekten samt stille krav til den nye bygnings åbenhed mod omgivelserne for at sikre kontakt mellem ude og inde.

4. Potentialet for styrkelse af intern sammenhæng i lokalområdet og et generelt løft.

Svømmehallen og dens udearealer ligger centralt i forhold til at fungere som bindeled mellem Vapnagård, Prøvestenscentret, Multiparken og Færgevejskilen. Der er potentiale for et generelt løft af lokalområdet ved at supplere udvidelsen af svømmehallen med en aktivering af udearealerne. Svømmehalsområdet forbinder Multiparken mod nord med Færgevejskilen mod syd, og indretning af udearealerne kan supplere multiparkens aktiviteter evt. med fokus på familier og udnytte det rekreative potentiale omkring søen syd for svømmehallens parkeringsområde til styrke forbindelserne mellem byområdet og den grønne kile.

5. Lokalplanens indhold

Omfang og udseende: Lokalplanen vil regulere den nye bygnings omfang og indeholde bestemmelser omkring facader, bl.a. materialer og fastlæggelse af en stor grad af åbenhed imod omgivelserne. Hertil kommer bestemmelser om placering af solceller og mulighed for aktivering af tagflader med bl.a. udeservering.

Udearealer: På udearealerne muliggøres anlæg og rekreative funktioner, der kan skabe aktiviteter og styrke området som bindeled mellem boligområdet, handelscentret, multiparken og den grønne kile. Lokalplanen vil muliggøre terrænreguleringer omkring stiforbindelserne og fastlægge LAR (lokal afledning af regnvand).

Anvendelser: BYLAB vurderer, at lokalplanen ud over svømmehalsaktiviteterne bør muliggøre eks.: klublokaler, caféfunktioner, fitness og lignende med tilknytning til svømmehal og fritidsaktiviteter. Anvendelserne skal styrke potentialet for at skabe aktiviteter og sammenhæng til gavn for hele lokalområdet.

6. Nuværende planforhold

Byplanvedtægt

Området, hvor den eksisterende svømmehal ligger, er omfattet af partiel byplanvedtægt nr. 17 fra 1974, der udlægger arealet til svømmehal. På grund af den nye svømmehals størrelse og betydningen for udearealer mv. har BYLAB vurderet, at det kræver udarbejdelse af en ny lokalplan.

Kommuneplan

Udbygningen til svømmehal er i overensstemmelse med kommuneplanen, der udlægger området til offentlige formål.

7. Tidsplan

Center for Økonomi og Ejendomme har projektledelsen på anlægssagen for den nye svømmehal. Udarbejdelsen af lokalplanen indgår som en del af processen for etablering af svømmehallen.

Lokalplanen forventes endeligt vedtaget i foråret 2022.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Center for Dagtilbud, Skoler, Idræt og Fritid har gennemført brugerundersøgelser af, hvilke ønsker og behov borgere og andre interessenter har til den nye svømmehal.

Der er i den forbindelse gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt borgere og offentlige gæster i svømmehallen (med 1364 modtagne besvarelser) og afholdt workshops med hhv. medarbejderne i svømmehallen, brugerne i klubregi samt udvalgt sundhedspersonale i kommunen.

I forbindelse med den videre detaljering af svømmehallen påregner totalrådgiveren at afholde yderligere et par opfølgende workshops.

De fremkomne ønsker til byggeri, udearealer og anvendelser indgår i grundlaget for lokalplanarbejdet.

Forslag til lokalplan forventes udsendt i offentlig høring i begyndelsen af 2022.

Indstilling

Administrationen indstiller,

at lokalplanlægning for tilbygning til Helsingør Svømmehal igangsættes.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Et flertal, Claus Christoffersen (A), Peter Poulsen (A), Christian Holm Donatzky (B), Jens Bertram (C), Janus Kyhl (C) og Michael Mathiesen (C), godkendte administrationens indstilling.

Jørgen Bodilsen (Ø) stemte imod.

Bilag

1: Helsingør Svømmehal - Input til lokalplan

2: Lokalplanens område

Punkt 6: Beslutning: Gadejordsareal i Skibstrup

20/38243

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Hjørneejendommen Rosendalsvej 4 ligger ud til de offentlige veje Rosendalsvej, Gørlundevej og Skibstrupvej jf bilag 1.

I forbindelse med salg af ejendommen anmoder ejer om berigtigelse af skellet mod de offentlige veje og anmoder om anerkendelse af hævd for et areal, som ejendommen har rådet over i 100 år.

Sagen forelægges By-, Plan- og Miljøudvalget med henblik på anerkendelse af hævd for gadejordsarealet og anerkendelse af skel mod de offentlige veje.

I forbindelse med sagsbehandling af Rosendalsvej 4 ønsker administrationen tillige, at rette sydskellet fra naboejendommen Rosendalsvej 6 mod offentlig vej Rosendalsvej.

Retsgrundlag

- Udstykningsloven § 46
- Tingslyst deklaration om brugsret af 1921

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

Denne sag handler om anerkendelse af hævd for et stykke gadejord og tilretning af skel op mod offentlig vej af grundareal.

Rosendalsvej 4 har siden 1921 haft eneråden og brugsret (se bilag 2) over gadejordsareal og anmoder med denne sag om berigtigelse af skel.

Rosendalsvej 4 har også siden 1921 ved tingslyst deklaration rådet *over flere dele af matrikel 23*, ca. 179 m², som haveareal.

Del af *matrikel 23* henligger tillige med skel, der er placeret skævt over boligejendommen Rosendalsvej 4. Dette areal (ca. 67 m²) har altid været del af Rosendalsvej 4.

Resterende dele af *matrikel 23*, der ikke er omfattet af hævdsanmodning og skelberigtigelse, anvendes til offentlig vej.

Til bevis for brugsret og hævdsanmodning, har ansøger vedlagt tingslyst deklaration fra 1921, der tildeler brugsretten af arealet til Rosenlundsvej 4. Arealet kan efter deklaration ikke bebygges og dette forhold vil fortsat være gældende og tinglyst efter anerkendelse af hævvd.

Administrationen vurderer, at brugsretten og ejerskabet af de arealer ansøger anmoder om hævdvundet ejerskab til er velbegrunderet. Administrationen er således enige i ansøgers vurdering af hævdsanmodningen.

Se bilag til sag, hvor nuværende og fremtidige skel er angivet.

I forbindelse med afklaring af skel for ejendommen Rosendalsvej 4 er det nødvendigt tillige at berigtige et forkert beliggende skel fra ejendommen Rosendalsvej 6.

Det sydlige skel af denne ejendom er placeret helt ud til midten af den offentlige vej Rosendalsvej.

Af ordenshensyn og af hensyn til behovet for klarhed over præcis beliggenhed af de offentlige veje ønsker administrationen, at afholde udgifter til korrigerende af dette skel ved overflytning af ca. 51 m² til vejmatrikel.

I forbindelse med løsning af denne sag vil øvrige matrikulære fejl omkring de to ejendomme og ud til offentlig vej blive rettet.

Historisk baggrund

Gadejord var oprindeligt jord under fælles eje af en landsby eller bylaug. Med indførelse af kommuner ophørte betydningen af bylaug og ejerskabet til gadejord blev ofte uklart. Over tid og ved hævvd blev jorden ofte fordelt og inddraget til nærliggende ejendomme, men ikke alle forhold blev tinglysningsmæssigt tilrettet.

I 1990 blev alle gadejorder matrikulært indført i tingbøger med matrikelnummer, men uden angivelse af tingslyst ejer.

I tvivlstilfælde er formodningsreglen, at gadejord ejes af kommunen.

Undtaget fra denne regel er arealer, der er taget i brug af nærliggende ejendomme eller har anden tydelig brug, fx vejmatrikel, som tilfældet er i denne sag.

Økonomi/Personaleforhold

Udgifter til korrigerende af skel mod Rosendalsvej 4 afholdes af grundejer

Udgifter til korrigerende af vejmatrikel mod Rosendalsvej 6 afholdes af administrationen fra konto; Trafik og Infrastruktur, Vejudskillelse

Omkostning estimeres til ca. kr. 10.000

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

I forbindelse med tilretning af skel mod vej fra Rosendalsvej 6 skal ejer af ejendommen høres og anerkende nyt skel. Det er en forudsætning for Helsingør Kommunes medvirken til berigtigelse af matrikulære skel, at sagens parter anerkender Helsingør Kommunes ejendomsret over gadejord beliggende på ibrugtaget rabat- og vejareal.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at hævdsanmodning fra Rosendalsvej 4 anerkendes og at skel flyttes, jf. bilag 1.
2. at skellet mod offentlig vej fra Rosendalsvej 6 berigtiges til faktisk beliggenhed.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Ad 1 og 2: Indstillingerne godkendt.

Bilag

- 1: Forslag til berigtigelse af skel mod vej, Rosendalsvej 4 og 6
- 2: Deklaration vedr. gadejordsareal i Skibstrup v. Rosendalsvej/Skibstrupvej - Aftale fra 1921

Punkt 7: Beslutning: Nyt vejnavn til boligområde ved Triumphgrunden, Højbjergvej 4 i Espergærde

21/2443

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Dagsorden handler om navngivning af en ny vej til boligområde ved Triumphgrunden, som ligger på Højbjergvej 4, 3060 Espergærde.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal beslutte det endelige vejnavn.

Retsgrundlag

Bekendtgørelse om vejnavne og adresser nr. 271. af 13. april 2018.

Adresseloven nr. 136 af 1. februar 2017.

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

Bygherre ønsker at opføre nyt byggeri i overensstemmelse med gældende lokalplan for området. I den forbindelse skal der anlægges en ny boligvej.

By-, Plan- og Miljøudvalget besluttede på møde den 14. januar 2019 følgende proces for tildeling af nye vejnavne:

- Ejer/bygherre beder om nyt vejnavn, hvis boligprojektet overstiger et vist antal boliger, og der derfor er behov for et nyt vejnavn
- Kommunen annoncerer efter forslag til vejnavn til boligprojektet på vores hjemmeside og sætter en nyhed på kommunens facebookside
- Efter udløbet af annonceringsfristen danner kommunen en liste med alle indkomne forslag, og sender den til kommentering hos Helsingør kommunes museer.
- Herefter sendes det i partshøring hos ejer/bygherre.
- Endelig forelægges sagen for By-, Plan- og Miljøudvalget, som beslutter et nyt vejnavn.

Derudover ligger der et ældre politisk ønske om, på et tidspunkt at anvende ”Ove Thelin” i et vejnavn.

Den 27. januar og efterfølgende den 19. marts 2021 har bygherre Balder Danmark A/S, fremsendt følgende forslag til nyt vejnavn:

- Rabalderstræde
- Bybjerget
- Hirsevænget
- Lingeriparken
- Toftegårdsvej

Borgerne har haft mulighed for at give forslag til vejnavn med frist for indkomne forslag fredag den 5. marts 2021. Bilag 3 er vedhæftet med borgernes forslag til nyt vejnavn.

De vejnavne der er markeret i bilaget med rødt, er vejnavne, der allerede eksisterer i Helsingør kommune eller udtalelsmæssigt er meget lig eksisterende vejnavne. Disse vejnavne kan derfor ikke anvendes.

De vejnavne der er markeret med grøn, er personer, der er nulevende. Navne på nulevende personer eller fornyligt afdøde personer bør ikke anvendes i vejnavne. Det anbefales i vejledning til lovgivningen, at venteperioden for afdøde personer fastsættes til at være mellem 3 og 5 år.

Navneforslagene har været til udtalelse hos Helsingør Kommunes Museer.

Museets bemærker, at ”triumphbuen”, som det overvejende flertal af borgerne har foreslået, er et oplagt forslag, både med hensyn til vejudformning, og grunden er i folkemunde kendt som Triumphgrunden.

Det taler samtidig imod, at det giver associationer til Paris og at firmaet ”Triumph” stadig eksisterer. Det kan misforstås som vildledende og som ”Product Placement”.

Altså en form for skjult reklame.

Museets anerkender følgende borgerforslag:

- Akkermanns Gade
- Laursens Gade
- Galschiøts Gade

Disse forslag er velvalgte og historiske interessante navne med Anna Akkermann, Caroline Laursen og Henriette Galschiøt, som var de 3 første kvinder i Helsingør Byråd, da de blev valgt ind under valget i 1909.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at udvalget beslutter, hvilket vejnavn, der skal vælges.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Et enigt udvalg besluttede, at vejen skal hedde ”Triumphbuen”.

Bilag

- 1: Vejnavneforslag fra borgerne
- 2: Oversigt Højbjergvej 4, 3060 Espergærde, Triumphgrunden
- 3: Annonce-oversigt Triumphgrunden

Punkt 8: Lukket

21/5893

Punkt 9: Lukket

21/8028

Punkt 10: Beslutning: Mere natur på kommunens bortforpagtede landbrugsjorder

20/20046

Sagen afgøres i:

Økonomiudvalget 2018-2021

Indledning

Økonomiudvalget vil i denne dagorden blive præsenteret for konklusionerne fra en screeningsundersøgelse af natur- og klimapotentialer på 10 af kommunens landbrugsjorder.

Baggrunden for undersøgelsen er bl.a. Biodiversitetsplanens målsætning om mere natur på kommunens landbrugsjord, når de eksisterende aftaler udløber i sept./okt. 2022.

Økonomiudvalget skal tage stilling til, om fire af de bortforpagtede landbrugsjorder i fremtiden skal udvikle mere naturindhold.

Retsgrundlag

Kommunalfuldmagten

Relation til vision og tværgående politikker

Ifølge Biodiversitetsplan 2019-30 skal der ved udløb af de eksisterende forpagtningsaftaler på kommunens bortforpagtede landbrugsjorder tages politisk stilling til, hvilken driftsform der fremover skal være på arealerne og om de skal udvikles til naturarealer.

Sagsfremstilling

Center for By, Land og Vand har fået lavet en screeningsundersøgelse (bilag 1) af 160 ha landbrugsjord, fordelt på 10 områder: 9 forpagtningsarealer, hvor de 5-årige kontrakter udløber i efteråret 2022, og 1 tilstødende areal uden forpagtningsaftale i dag. Der er tale om langt hovedparten af kommunens landbrugsjord. Arealerne drives i dag efter almindelig landbrugspraksis med flerårigt græs eller årlige afgrøder – enkelte med vedvarende græs. Undersøgelsen er iværksat for at vurdere og udpege arealer, der er velegnede til at udføre klimaprojekter på, samt at udpege arealer, der kan være med til at understøtte biodiversiteten. Konklusionerne er:

- Potentialet for mere biodiversitet på landbrugsjorderne er godt på 6 ud af de 10 arealer.
- Potentialet for klima-lavbundsprojekter, hvor man tager kulstofrige marker ud af drift, er ringe, da jorden ikke er rig på kulstof (tørvejord) på de kommunale landbrugsjorder.

I Klima- og bæredygtighedsplanen er skovrejsning vurderet til at være et kompenserende tiltag med relativt lavt potentiale i Helsingør Kommune i forhold til reduktion i CO₂ udledning. Dette skyldes dels planmæssige barrierer, men også den forventede effekt af tiltaget ift. arealbehovet. Der er i denne screening ikke udpeget potentielle skovrejsningsområder på kommunens landbrugsarealer.

1. Udvalg af projektområder

Center for By, Land og Vand har sammen med Center for Økonomi og Ejendomme udvalgt 4 af de 6 landbrugsjorder med godt naturpotentiale som potentielle projektarealer.

Det drejer sig om:

- Flynderupgård, Rørtang – fredet område - 65 ha
- Flynderupgård, Præstebjerget fredet område – 14 ha
- Rolighed – øst for motorvejen - 10 ha
- Nygård - de nordligste arealer, der grænser op til Hellebæk Kohave – 5 ha

(Se bilag 2-5)

Øget naturindhold på netop disse lokaliteter understøtter intentionerne i Rørtangfredningen, Nationalpark Kongernes Nordsjælland og Grønt Danmarkskort og giver muligheder for sammenhængende bynære rekreative landskaber. Det er oplagt at samarbejde med Flynderupgård om de historiske landskaber og markdriften omkring museet.

Ved Rolighed, øst for motorvejen, vil et større naturprojekt være med til at implementere Kelleris-lokalplanens udpegninger om at skabe et overdrevslandskab i kilen mellem den fremtidige bebyggelse og motorvejen samt styrke sammenhængen til Rolighedsmoserne.

Forpagtningerne Snoagergård og Sindshvile, som også er nævnt i screeningen, har relativt gode forudsætninger for at udvikle natur. Centret anbefaler, at disse to områder samt Rolighed, vest for motorvejen, i første omgang bortforpagtes som hidtil, men at de genovervejes om max. 5 år ved udløb af forpagtningerne.

De resterende arealer har lavt potentiale for at udvikle høj naturværdi, hovedsageligt fordi arealerne er for fragmenterede eller ligger for langt fra eksisterende natur. Det vil dog sandsynligvis også være muligt i en eller anden grad at indarbejde et højere naturindhold på disse forpagtningsjorder, f.eks. forbedring af eksisterende søer for padder.

2. Fremtidig drift af arealerne

De 10 områder er fra 2,5 ha for det mindste til 65 ha for det største. Det betyder, at ingen af områderne i sig selv er store nok til at bære et genforvildningsprojekt, hvor arealerne udlægges til naturlige vilde processer.

På de 4 udvalgte forpagtninger bør man, for at fremme naturværdien, integrere natur og landbrug på en måde, hvor der bliver plads til vilde dyr og planter samtidig med en form for landbrugsdrift. Det vil skulle ske gennem ekstensiv landbrugsdrift, hvor man med græssende dyr eller høslæt skaber eller vedligeholder et lysåbent naturlandskab.

Jo mindre områder, jo sværere vil det være at finde en forpagter, for hvem det er økonomisk muligt at drive arealerne ekstensivt. På mindre områder kan der derfor være andre tiltag, der kan komme i spil. F.eks. kan levende hegn, vandhuller eller bufferzoner om naturområder have god værdi. Dog er også værdien af disse tiltag størst, hvis de anlægges i forbindelse med større flader, der ikke dyrkes/omlægges.

Efter afvejning af ressourceforbrug over for de forventede effekter for biodiversiteten anbefaler administrationen, at alle 10 arealer fortsat bortforpagtes eller udlejes i op til 5 år, men at:

- de 4 udpegede områder skal have nye rammer for landbrugsdriften. Det skal i aftalegrundlaget sikres, at jorderne drives skånsomt, så levesteder for dyr- og planter forbedres gennem driften. Aftalegrundlaget skal også muliggøre større naturgenopretningsprojekter, f.eks. forbedret hydrologi og konvertering til overdrev.
- øvrige områder bortforpagtes som hidtil med standardvilkår om pesticidfri drift. Snoagergård, Sindshvile samt Rolighed, vest for motorvejen, genovervejes efter max. 5 år ved udløb af kontrakter. Dertil mulighed for at kommunen kan gennemføre naturpleje af småbiotoper.

3. Konsekvenser og risici

Store arealer som disponeres varigt til natur er et af de vigtigste virkemidler for biodiversitet.

De 4 arealer på sammenlagt 94 ha med vedvarende natur vil være vigtigt bidrag til forbedring af levevilkår (føde og redesteder) for fx bier, sommerfugle og svirrefluer, som er under pres for levesteder. Indsatsen kan indgå i konkurrencen Danmarks Vildeste Kommune.

For bysamfundene omkring Kelleris, ved Rørtang og Espergærde skabes der nye store sammenhængende og bynære naturområder, hvor der er eller kan indarbejdes høj rekreativ værdi.

Ved bortforpagtning af de fire områder har kommunen en indtægt på ca. 150.000 kr. årligt.

Forpagtningsafgiften svarer omtrent til den værdi, arealerne repræsenterer i den almindelige landbrugsstøtte (grundbetalingen).

Indtægterne vil formentlig kunne opretholdes, men arealerne kan blive sværere at bortforpagte, hvis vi stiller andre krav eller laver tiltag, der vanskeliggør driften.

Skulle arealerne fremover blive vanskelige at bortforpagte, har kommunen dog den mulighed selv at søge statens landbrugsstøtte, og at Nordsjællands Park og Vej (NSPV) opretholder en minimumsdrift (høslæt) for at opretholde landbrugsstøtten, indtil der findes en forpagter.

Økonomi/Personaleforhold

Forpagtningsindtægter er som udgangspunkt uændret, og ellers er der mulighed for at opretholde indtægter gennem landbrugsstøtte. Der kan være engangsudgifter til projekter (hegning og klargøring), som dækkes af naturforvaltningsbudgettet (budgetområde 201). Der kan komme midlertidige udgifter til såning, drift og pleje, som ligeledes kan dækkes af naturforvaltningsbudgettet.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen behandles i:

By-, Plan- og Miljøudvalget den 3. maj.

Sagen besluttet i Økonomiudvalget den 25. maj.

Indstilling

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

1. at By-, Plan- og Miljøudvalget anbefaler den beskrevne disponering af arealerne, da det vurderes at medføre en forbedring af biodiversiteten.
2. at Økonomiudvalget beslutter, at rammerne for driften af de fire udvalgte landbrugsjorder skal designes med henblik på at fastholde eller udvikle højt naturindhold, når der skal indgås nye forpagtningsaftaler. Samt at øvrige forpagtningsaftaler fortsætter som hidtil eller med mindre forbedringer i en ny 5-års periode, og derefter genovervejes.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Ad 1:

Indstillingen godkendt.

Ad 2:

Christian Holm Donatzky (B) stillede forslag om at delområde 3 - Snoagergård medtages i denne runde.

For forslaget stemte Christian Holm Donatzky (B) og Jørgen Bodilsen (Ø).

Imod forslaget stemte Claus Christoffersen (A), Peter Poulsen (A), Jens Bertram (C), Janus Kyhl (C) og Michael Mathiesen (C).

Forslaget faldet.

Herefter anbefalede udvalget centerets indstilling.

Bilag

1: Klima- og naturprojekter på kommunal landbrugsjord. Version 3

2: Flynderupgård, Rørtang

3: Flynderupgård, Præstebjerget

4: Rolighed

5: Nygård

Punkt 11: Beslutning: Administrationsgrundlag for kystbeskyttelse

20/29860

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

Administrationsgrundlaget for kystbeskyttelse skal sikre, at kystbeskyttelsessager behandles ens samt, at der er en helhedsbaseret tilgang til udviklingen af kysten i kommunen.

By-, Plan- og Miljøudvalget fik fremlagt administrationsgrundlaget den 11. januar 2021 og besluttede, at administrationsgrundlaget skulle i høring hos relevante parter forud for endelig vedtagelse. Administrationsgrundlaget har nu været i høring i 6 uger, og der foreslås i forlængelse heraf nogle mindre tilretninger af administrationsgrundlaget.

Byrådet skal tage stilling til, om forslaget til administrationsgrundlag for kystbeskyttelse kan vedtages med ændringer efter høringen.

Retsgrundlag

Kystbeskyttelsesloven

Relation til vision og tværgående politikker

Dagsordenspunktet relaterer til Vision 2030 i forhold til klimasikring af kyststrækninger, samt til, at borgerne har let adgang til naturen.

Sagsfremstilling

Kommunerne har siden 1. september 2018 haft kompetence efter kystbeskyttelsesloven til at meddele tilladelse til kystbeskyttelses anlæg. Kystdirektoratet havde tidligere denne opgave. I henhold til kystbeskyttelsesloven er det som udgangspunkt grundejer, der betaler for kystbeskyttelse på egen matrikel.

I henhold til kommuneplanen 2019 ønsker Byrådet en kystbeskyttelse, som både sikrer kysten og er miljøvenlig. Der ønskes forbedret adgang til strandene og forbedret passage langs kysten.

1. Baggrund

For at sikre ensartethed i sagsbehandlingen og for at sikre, at Byrådets ønsker til kystens udvikling føres ud i livet, har Center for By, Land og Vand udarbejdet et forslag til administrationsgrundlag for kystbeskyttelse (Bilag 1). Administrationsgrundlaget er vejledende, og Center for By, Land og Vand foretager i hver enkelt sag en konkret og individuel vurdering.

Administrationsgrundlaget blev fremlagt for By-, Plan- og Miljøudvalget den 11. januar 2021. Udvalget besluttede, at administrationsgrundlaget skulle i høring hos relevante parter forud for endelig vedtagelse.

Administrationsgrundlaget indeholder beskrivelse af erosionsforholdene på kommunens kyststrækninger, opsummering af kystbeskyttelseslovens formål, forslag til retningslinjer for administration af kystbeskyttelsessager samt en gennemgang af de forskellige kystbeskyttelsesmetoder og deres fordele og ulemper.

2. Høring

Administrationsgrundlaget har været i høring hos Kystdirektoratet, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, kommunens 3 kystlag samt 10 bade- og brolaug i kommunen. Høringsperioden var 18. januar -1. marts 2021. Høringen har også været offentlig tilgængelig på kommunens hjemmeside. Der er modtaget 6 høringssvar (Bilag 2-7).

Høringssvarene har omhandlet mange emner, fx erosion, sandfodring, hårde kystbeskyttelsesplanlægning, adgang langs stranden, materialer til kystbeskyttelsesplanlægning mm. Center for By, Land og Vand har udarbejdet en hvidbog (Bilag 8). Heri er høringssvarene opsummeret sammen med Center for By, Land og Vands bemærkninger til høringssvarene.

3. Foreslåede ændringer i forslag til administrationsgrundlag på baggrund af høringssvarene

Center for By, Land og Vand foreslår, på baggrund af høringssvarene, nedenstående ændringer og tilføjelser. Ændringerne er også indført i bilag 1 (administrationsgrundlaget).

Foreslået ændring/tilføjelse

Kombinationsløsninger er ofte en optimal løsning (fx to forskellige slags hård kystbeskyttelse eller hård kystbeskyttelse og sandfodring).

Ved tilladelse til sandfodring skal der tages stilling til det naturligt forekommende sediment på kysten.

Det anbefales at indgå et samarbejde med naboer om at fodre på en længere strækning i stedet for kun på en matrikel.

Kornstørrelsen for ral tilrettes.

Hvis ejendommen er medlem af et kystsikringslag, er det som udgangspunkt kystlaget der søger om tilladelse til kystbeskyttelse på ejendommen. Hvis ejendommen selv søger, skal kystlaget godkende anlægget, før der kan gives tilladelse.

Begrundelse for foreslået ændring/tilføjelse

I nogle tilfælde kræves der to forskellige slags kystbeskyttelsesplanlægning for at løse udfordringen på ejendommen. Hvis ansøger begrundes og dokumenteres, at der er behov for 2 slags kystbeskyttelsesplanlægning, kan der gives tilladelse til dette.

Dette gør, at sandfodringen bliver en naturlig del af landskabet.

Materialevandringen foregår langs hele kysten, og sandfodring fungerer derfor bedst på længere strækninger.

Er en konsekvensrettelse.

Center for By, Land og Vand har løbende dialog og samarbejde med kystlagene i kommunen. Det er vigtigt, at ansøger er opmærksom på, om ejendommen er medlem af et kystlag.

Derudover har høringssvarene ikke givet anledning til ændringer. Mange af høringssvarene var bemærkninger og spørgsmål, som er besvaret i hvidbogen (Bilag 8).

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ingen afledte konsekvenser for økonomi eller personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Jf. sagsfremstillingen.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at det tilrettede administrationsgrundlag med foreslåede ændringer vedtages.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Sagen blev udsat med henblik på, at der afholdes et fysisk borgermøde.

Bilag

- 1: Tilrettet forslag til administrationsgrundlag for kystbeskyttelse i Helsingør Kommune
- 2: Høringssvar fra Kronborg Badelaug
- 3: Høringssvar fra Ålsgårde Kystsikringslag
- 4: Høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening
- 5: Høringssvar fra Snekkersten og Espergærde Strand- og Brolaug
- 6: Høringssvar fra Kystdirektoratet
- 7: Høringssvar fra Marienlyst Dige- og Kystsikringslag
- 8: Hvidbog

Punkt 12: Beslutning: Optagelse af Hellebæk Kohaves Venner i Naturgruppen

21/7335

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Helsingør Kommunes grønne råd, Naturgruppen, har modtaget en ansøgning fra Hellebæk Kohaves Venner om optagelse som medlem i Naturgruppen. Naturgruppen anbefaler, at Hellebæk Kohaves Venner optages.

Ifølge Naturgruppens kommissorium skal By-, Plan- og Miljøudvalget godkende optagelse af nye medlemmer.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om Hellebæk Kohaves Venner skal optages i Naturgruppen.

Retsgrundlag

Naturgruppens kommissorium

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

Naturgruppen består p.t. af repræsentanter fra lokale afdelinger af Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Agenda 21, Danmarks Jægerforbund, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug samt Naturstyrelsen, Nordsjælland og Nordsjællands Landboforening.

Derudover deltager formanden for By-, Plan- og Miljøudvalget, repræsentanter fra Center for By, Land og Vand og ByLab samt en repræsentant fra Nordsjællands Park og Vej.

Naturgruppen mødes 4 gange årligt med følgende formål

- at give foreningernes repræsentanter mulighed for, over for Helsingør Kommune, at påpege belastninger af natur og miljø, som foreningerne mener, er problematiske eller at påpege forhold, der kan forbedres.
- at give foreningerne mulighed for at fremsætte ideer og forslag til forbedring af miljø, natur og friluftsliv i Helsingør Kommune.
- at give foreningernes repræsentanter mulighed for i øvrigt at drøfte planlægningen for Helsingør Kommune med repræsentanter for kommunen.

- at give Helsingør Kommune mulighed for at drøfte idéer eller emner med de organisationer, der er repræsenteret i Naturgruppen.

Helsingør Kommune har modtaget en ansøgning fra Hellebæk Kohaves Venner om optagelse i Naturgruppen. Foreningen fremhæver sig i ansøgningen som den mest aktive naturorganisation i kommunen, med et omfattende turprogram med 4-600 deltagere årligt på foreningens arrangementer, 3-4 årlige nyhedsbreve og mange følgere på Facebook.

Den konkrete anledning til at søge om optagelse er, at foreningens interesseområde, Hellebæk Kohave, Teglstrup Hegn, Hammermølle og Hellebæk Skov på mere end 1000 ha, om få år sandsynligvis vil udvikle sig til et naturområde af national betydning med de ændringer i Naturstyrelsens forvaltning, der er på vej. Området udlægges som urørt statsskov og er muligvis i spil i udpegningen af naturnationalparker.

Foreningen søger derfor at deltage i et dialogforum med kommunen og de andre organisationer om at udvikle det potentiale for biodiversitet og naturformidling, som disse beslutninger fører med sig.

Foreningens bestyrelse og medlemmer besidder mange naturfaglige kompetencer, som også kan bidrage relevant til Naturgruppens drøftelser af bredere og mere generel karakter.

Naturgruppen har drøftet Hellebæk Kohaves Venners ansøgning og anbefaler optagelse af Hellebæk Kohaves Venner.

Center for By, Land og Vands bemærkninger

Naturgruppens medlemmer har indtil nu bestået af lokale afdelinger af, eller repræsentanter for, *landsdækkende* foreninger, der har beskyttelse og/eller benyttelse af naturen som hovedformål med foreningens virke. Der skal derfor være et helt særligt sigte med at optage en forening i naturgruppen, som udelukkende er lokalt forankret.

Hellebæk Kohave med omgivelser er både en del af Nationalpark Kongernes Nordsjælland, EU-beskyttet (Natura 2000) og potentielt en del af en kommende naturnationalpark. Centret vurderer derfor, at der er tale om et helt særligt naturområde i kommunen af national betydning. Centret vurderer i forlængelse heraf, at Hellebæk Kohaves venner kan bidrage positivt til dialogen i Naturgruppen og, at foreningens formål er relevant for Naturgruppens virke.

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 optagelse af Hellebæk Kohaves Venner i Naturgruppen godkendes.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Indstillingen godkendt.

Bilag

1: Kommissorium Naturgruppen

2: Ansøgning om optagelse Hellebæk Kohaves Venner

Punkt 13: Beslutning: Indkøb af 6 badekørestole til 4 strande i stedet for badehejs (Open Call)

21/270

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

Byrådet har som en del af Open Call tildelt midler til en badehejs, til en badebro ved en strand i Helsingør Kommune. Det var ikke defineret, hvor badehejsen skulle placeres.

Byrådet skal tage stilling til, om midlerne i stedet skal anvendes til at indkøbe 6 badekørestole, der fordeles på Hornbæk, Grønnehave, Snekkersten og Espergærde strand.

Retsgrundlag

Ingen bemærkninger.

Relation til vision og tværgående politikker

Tilgængelighedsplan for byrum og naturområder.

Turismepolitik.

Sagsfremstilling

I forbindelse med ”Open Call” om udviklingen af det offentlige byrum i Helsingør Kommune vedtog Byrådet udmøntning af midlerne den 21. december 2020. Jf.:

<https://dagsordener.helsingor.dk/vis/#cd812dc5-ab55-4a4b-a1a8-f56fdab52b61>

Byrådet tildelte midler til en badehejs, i alt 108.000 kr.

1. Badehejs

Administrationen har undersøgt forskellige muligheder for badehejse. Et eksempel er en model, der koster 300.000 - 350.000 kr. for indkøb af selve badehejsen, dertil kommer anlægsomkostninger til at trække strøm til badehejsen. Se bilag 1.

Administrationen har ikke fundet egnede badehejse, der kan anskaffes inden for beløbsrammen på 108.000 kr., når der tages hensyn til drift og sikkerhed.

2. Badekørestole

Administrationen anbefaler i stedet for at indkøbe 6 badekørestole. Se bilag 2.

Administrationen anbefaler, at de 6 badekørestole fordeles på Hornbæk, Grønnehave, Snekkersten og Espergærde strand. Badekørestolene kan udlånes af den Nordsjællandske Kystlivredningstjeneste til borgere med bevægelseshandicap til at bade ved stranden. Denne type badekørestole har været i brug på Dronningmølle, Tisvildeleje, Hornbæk og Liseleje

strand siden 2019. Den Nordsjællandske Kystlivredningstjeneste fik doneret de 4 badekørestole/amfibie-kørestole af en fond, der hedder ”Fonden af 20. december” i 2019.

Den Nordsjællandske Kystlivredningstjeneste bemærker, at de 4 badekørestole har fungeret godt, og at de har været brugt i 2 sæsoner uden vedligeholdelsesomkostninger. Badekørestolene har været så populære, at enkelte brugere har benyttet badekørestolen i lange tidsrum, så det kan overvejes, at badekørestolene udlånes ½-1 time ad gangen, hvis der er mange, der ønsker at benytte badekørestolen på samme tidspunkt.

3. Udlåning og opbevaring af badekørestolene

Administrationen har været i dialog med den Nordsjællandske Kystlivredningstjeneste om udlån af badekørestolene. I sommermånederne vil den Nordsjællandske Kystlivredningstjeneste gerne stå for at udlåne badekørestolene, og holde dem under opsyn om dagen, og aflåse dem om natten.

Økonomi/Personaleforhold

Pris for en badekørestol ca. 15.000 - 18.000 kr.

6 badekørestole ca. 90.000 - 108.000 kr.

Administrationen har aftalt med Nordsjællands Park og Vej (NSPV), at NSPV står for at aflevere badekørestolene til den Nordsjællandske Kystlivredningstjeneste om sommeren og afhenter badekørestolene efter badesæsonens afslutning, og opbevarer badekørestolene hos NSPV om vinteren.

NSPV forventer at driftsomkostningerne er 5.000 kr. pr. år. Driftsomkostningerne afholdes inden for Center for By, Land og Vands eget budgetområde.

Leverandøren af badekørestolene oplyser, at der forventes, at være ca. 1 måneds leveringstid på badekørestolene efter ordregivning.

Leverandøren oplyser, at den forventede levetid for badekørestolene er ca. 8-10 år.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Høringssvar fra Handicaprådet

Handicaprådet har haft sagen i skriftlig høring, og har sendt følgende høringssvar:

”Indkøb af de 6 badestole til fordeling på 3 strande i kommunen kan være en god hjælp for en ”smal” gruppe af personer med handicap. Den ”smalle” gruppe antages at være personer med et stort behov for hjælp (ledsagelse) til befordring til stranden, til passage hen over stranden og til ophold i vandet – f.eks. skrøbelige beboere på plejehjem og ”tungere” kørestolsbrugere.

Personer med handicap, som foretrækker at være selvhjulpne eller lægger vægt på værdighed vil formentlig ikke anvende badestolene, når/hvis de bader fra stranden.

Den handicapvenlige strand i bred forstand skal f.eks. rumme gode parkeringsforhold (flere handicapparkeringspladser), korte og jævne og faste gangstier til vandet, rækværk i den ene side til støtte (og helt ned til og i vandet), måske en badebro (evt. med hejs) eller pontonløsning, samt en afskærmet plads til af- og påklædning.

Frem for at etablere ”smalle” løsninger på flere strande anbefales på sigt, at der findes en ”bred” løsning til én badestrand i kommunen.

Et kommende ”bredt” forslag kunne forberedes gennem en arbejdsgruppe med brugerrepræsentation.”

Badevandsprofiler

Bemærk, at hvis der indkøbes 6 badekørestole, så skrives det ind i badevandsprofilerne på de fire strande, at der udlånes badekørestole af Kystlivredningstjenesten i badesæsonen.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at der indkøbes 6 badekørestole i stedet for en badehejs.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Indstillingen anbefales.

Bilag

1: Badelift

2: Badekørestol

Punkt 14: Beslutning: BRT-inspirerede tiltag langs 801A

20/34797

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Movia har i samarbejde med Helsingør Kommune udarbejdet et ide-katalog om BRT-inspirerede tiltag langs med 801A. BRT betyder "BusRapidTransit". Når der anlægges en BRT i tætbefolkede byområder, etableres der to vejbaner, hvor det kun er busser der må køre, og den øvrige trafik kører på vejbaner ved siden af. Ide-kataloget om BRT-inspirerede tiltag er et bud på, hvordan BRT-inspirerede tiltag kan tilpasses en købstad som Helsingør.

By-, Plan- og Miljøudvalget orienteres med denne sag om ide-kataloget.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der skal udarbejdes et anlægsønske til etablering af trappe og rampe til stoppestedet Rytterbakken.

Retsgrundlag

Ingen bemærkninger.

Relation til vision og tværgående politikker

Kommuneplan

Plan for klima og bæredygtighed i Helsingør Kommune i 2020 - 2030

Helsingør Kommunes Mobilitetsplan 2015 - 2020

Movias Mobilitetsplan 2020

Region Hovedstadens Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen

Sagsfremstilling

Movia skriver i deres Mobilitetsplan 2020, at BRT-inspirerede tiltag i købstæder kan være med til at afhjælpe trængslen og binde byer og baner sammen. Movia tilbød i 2020 Helsingør Kommune, at få udarbejdet et ide-katalog om BRT-inspirerede tiltag langs med buslinje 801A, og det har administrationen sagt ja til. Movia har betalt for at få udarbejdet ide-kataloget af eksterne rådgivere, og det er sket i samarbejde med administrationen.

I ide-kataloget foreslås en række tiltag for at øge fremkommeligheden på 801A og forbedre stoppestederne langs med ruten. Se bilag 1. Tiltagene i ide-kataloget spænder bredt:

- forbedrede stoppesteder og tryghedsskabende foranstaltninger
- nye signalanlæg, nye helleanlæg og busbaner reserveret kun til busser
- lettere adgange til stoppestederne

De fleste af tiltagene i ide-kataloget forudsætter nærmere undersøgelser, hvis man vil gå videre med dem.

1. Anlægsforslag om forbedret adgang til stoppestedet "Rytterbakken"

Administrationen anbefaler, at der fremsættes et anlægsønske om at etablere trappe og rampe til stoppestedet Rytterbakken i 2022, for at forbedre adgangen til stoppestedet fra et nærliggende boligområde. I idekataloget er der foretaget en tilgængelighedsanalyse, som viser, at der er en barriere (et autoværn og en stejl skråning) mellem stoppestedet Rytterbakken og beboelsen mod øst. Dermed er adgangen til stinettet øst for Borgmester P Christensens Vej ikke mulig direkte fra stoppestedet, men via en stitunnel, der ligger et stykke nord for stoppestedet. Dette giver ekstra lange gangafstande til stoppestedet Rytterbakken for beboerne i beboelsen mod øst, se figuren på side 15 i bilag 1. En ny trappe og rampe fra stoppestedet til stinettet vil gøre det væsentligt lettere for beboerne øst for stoppestedet Rytterbakken, at benytte 801A, jf. side 19 i bilag 1.

2. Effekter af ide-kataloget

De eksterne rådgivere vurderer i ide-kataloget, at de foreslåede BRT-inspirerede tiltag vil mindske bussens køretid med lidt mere end 1 minut. Dette svarer til 8% kortere rejsetid for passagererne. Det vurderes af de eksterne rådgivere, at de BRT-inspirerede tiltag giver en samlet passagergevinst på ca. 9%. Se bilag 1, side 29.

3. Den statsejede del af Kongevejen

Forslagene for fase 2 i ide-kataloget vedrører delstrækninger på Kongevejen (Rønnebær Alle til Flynderborgvej), hvor Vejdirektoratet er vejejer og vejmyndighed, og dermed Vejdirektoratet, der beslutter, om der skal ske ændringer i vejudformning og signalanlæg. Konsekvenserne af en forbedret kollektiv trafik i korridoren er, at bilerne især i krydsene vil kunne opleve forsinkelser. Se bilag 1, side 29. Det vil også skabe forsinkelser i forhold til lastbiltrafikken til og fra færgerne. Da det er et udtalt ønske fra beboerne langs med strækningen og fra Vejdirektoratet, at lastbiltrafikken til/fra færgerne skal afvikles effektivt, så kræver det yderligere undersøgelser og dialog med Vejdirektoratet, før man kan vurdere, hvorvidt tiltagene vil være realistiske at gennemføre. Tiltagene skal også ses i sammenhæng med andre kommende planmæssige tiltag og udviklingsprojekter langs Kongevejen.

4. Anlægsoverslag fra ide-kataloget

De eksterne rådgivere har vurderet anlægsoverslag for tiltagene, som er delt op i to faser:

- fase 1 indeholder tiltag på det kommunale vejnet: I alt 12,9 mio. kr., se bilag 1, side 31
- fase 2 indeholder tiltag på det statslige vejnet: I alt 15,3 mio. kr., se bilag 1, side 32

Dvs. et samlet anlægsoverslag på 28,2 mio. kr. Administrationen har sammenlignet priserne fra ide-kataloget med anlægspriser for sammenlignelige anlægsopgaver modtaget fra entreprenører i 2020 og 2021. Administrationen vurderer på denne baggrund, at anlægsoverslagene for de enkelte tiltag er for lavt estimeret af de eksterne rådgivere.

5. Fortsat fokus på at øge fremkommeligheden for den nye 801A

Administrationen vil i løbet af de kommende år vurdere om der skal arbejdes videre med forslagene fra ide-kataloget, samt lignende tiltag langs med resten af strækningen for den nye 801A, dvs. fra Prøvestenscenteret til Espergærde station.

Økonomi/Personaleforhold

Det vurderes i ide-kataloget, at det vil koste 0,2 mio. kr., at etablere trappe og rampe til stoppestedet Rytterbakken, se side 19 i bilag 1.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Ingen bemærkninger.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at idekataloget forelægges til orientering.
2. at der udarbejdes anlægsønske om at etablere trappe og rampe til stoppestedet Rytterbakken.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Jørgen Bodilsen (Ø) stillede følgende forslag:

at der udarbejdes anlægsforslag til, at der ved det nye stoppestedet ved ”Piskesmældet” på siden over mod Borupgård, anlægges et fortovej fra stien, gennem kilen, til det nye busstoppested.

at busstoppesteder med navnet ”Skolen ved Rønnebærralle” får ændret navn til ”Kulturhus Syd” såfremt det er udgiftsneutralt.

Et enigt udvalg godkendte forslaget fra Ø.

Herefter godkendte udvalget centerets indstillinger.

Bilag

1: Ide-katalog om BRT-inspirerede tiltag i Helsingør

Punkt 15: Beslutning: Udbud af emissionsfri drift på buslinje 340, 345, 347, 801A, 802 og 803

21/115

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Movia har meddelt, at Helsingør Kommune kan indgå i Movias kommende udbud A21 for buslinjerne 340, 345, 347, 801A, 802 og 803, se bilag 1, 2 og 3. Byrådet besluttede i efteråret 2020, at kommende udbud skal være med emissionsfrie busser.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal tage stilling til om der skal udarbejdes et driftsønske, så Helsingør Kommune skal indgå i Movias kommende udbud A21, med driftsstart i 2023. Eller om vi skal vente 2 år, og indgå i et senere udbud, med driftsstart i 2025.

Retsgrundlag

Lov om Trafikselskaber, § 5.

Relation til vision og tværgående politikker

Plan for Klima og Bæredygtighed i Helsingør Kommune 2020 - 2030

Mobilitetsplan 2015 – 2020

Klimasamarbejdsaftale mellem Transport- og Boligministeriet og Helsingør Kommune.

Sagsfremstilling

Movia har meddelt til Helsingør Kommune, at Helsingør Kommune kan indgå i Movias udbud A21 for buslinjerne 340, 345, 347, 801A, 802 og 803 med driftsstart i december 2023. Med mulighed for at stille krav om emissionsfri drift/el-busser. Se bilag 1.

Helsingør Kommune skal meddele sin beslutning til Movia senest 30. oktober 2021, hvor der er truffet beslutning om drivmiddel, buslængde, reklamer på busserne, samt digitale linjefriser og digitale skærme i busserne. Se tidsplan og proces for udbuddet i bilag 1 side 3.

Hvis Byrådet ikke ønsker, at indgå i Movias udbud A21 for buslinjerne 340, 345, 347, 801A, 802 og 803 med driftsstart i december 2023, så vil den nuværende kontrakt fortsætte indtil december 2025, hvor kontrakten endeligt udløber. Byrådet skal da senest i oktober 2023 træffe beslutning om Movias kommende udbud, og meddele Movia, om der skal være emissionsfri drift/el-busser for buslinjerne 340, 345, 347, 801A, 802 og 803 i Movias kommende udbud, med driftsstart i december 2025. Bemærk, at det er følgende buslinjer fra det nye busnet, som kommer til at indgå i udbuddet: 340, 345, 347 og 801A.

1. Klimasamarbejdsaftale

I forlængelse af målene i Plan for Klima og Bæredygtighed i Helsingør Kommune 2020 - 2030 tiltrådte Byrådet i efteråret 2020 en klimasamarbejdsaftale med Transport- og Boligministeriet med følgende målsætninger i relation til busser:

- ”nulemissionsbusser (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser fra 2021”
- ”CO2-neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser) fra 2021”, og
- ”i forbindelse med udbud vil Helsingør Kommune løbende afklare mulighederne for at indsætte CO2-neutrale eller nulemissionsbusser sammen med nabokommuner.”

2. Meromkostning for emissionsfri drift / el-busser

Movia har i udbudsmaterialet beregnet meromkostningen for en grøn omstilling af den busdrift, som udbydes i A21. Movia bemærker:

”I de seneste udbud af almindelig rutekørsel har Movia efter ønske fra trafikejerne udbudt en række udbudsenheder med krav om emissionsfrihed og med en

optionspris på fossildrift eller fossilfrihed (eller omvendt). På baggrund af de afgivne tilbud

vurderer Movia merprisen for emissionsfrihed i forhold til fossil drift til 0-7%.”

Se bilag 1, side 11.

Movia og administrationen anbefaler emissionsfrihed som miljøstandard for alle 12 busser i udbuddet i Helsingør Kommune, se bilag 2.

Hvis Helsingør Kommune ønsker emissionsfri drift på buslinje 340, 345, 347, 801A, 802 og 803, med forventet driftsstart i december 2023, så viser Movias modelberegninger følgende forventede meromkostninger i forhold til en 12-årig fossil kontrakt:

- stigningen i kommunens årlige tilskudsbehov til de berørte linjer ved omstilling til emissionsfri drift i kommende udbud vil ligge på 1,8 mio. kr. pr. år. Se bilag 1, side 13.

3. Kontraktlængde

Bemærk, at ”Movia udbyder emissionsfri busdrift med en garanteret kontraktlængde på 10 år med en mulighed for forlængelse af kontrakten i 2 år. Bevæggrunden for den lange garanterede kontraktperiode er, at el- og brintbusser er dyrere i indkøb, hvorfor operatørens

initialinvestering bliver større, ligesom der fortsat er betydelige usikkerheder forbundet med

rest- og gensalgsværdien af el- og brintbusser.” Se bilag 1, side 11.

4. Buslængde og kapacitet, reklamer på busserne, samt digitale linjefriser og digitale skærme

Hvis Helsingør Kommune ønsker at indgå i Movias kommende udbud skal Helsingør Kommune ud over beslutningen om drivmiddel også træffe beslutning om buslængde, reklamer på busserne, samt digitale linjefriser og digitale skærme i busserne. Administrationens anbefaler busstørrelser på 12 m, reklamer på busserne, digitale linjefriser og digitale skærme på buslinje 801A. Jf. bilag 4.

5. Driftsomfang

Hvis Helsingør Kommune ønsker at indgå i Movias kommende udbud skal Helsingør Kommune træffe beslutning om driftsomfanget for Helsingør Kommunes busser i det kommende udbud. Movia og administrationen anbefaler, at driftsomfanget er fastlagt med beslutning om nyt busnet. Jf. beslutning i Byrådet 1. marts 2021.

Økonomi/Personaleforhold

Tilskudsbehov

Movia har foretaget en modelberegning, der estimerer, at kommunens årlige tilskudsbehov til busdrift vil øges med op mod 1,8 mio. kr. pr. år, hvis kommunen overgår til emissionsfri busdrift, i forhold til en 12-årig fossil kontrakt. Se bilag 1, side 13. Det endelige årlige tilskudsbehov for at overgå til emissionsfri busdrift afhænger af det kommende udbud.

Priserne for indkøb og drift af elbusser har været faldende i de seneste år, så der er mulighed for, at tilskudsbehovet viser sig, at blive lavere end Movias modelberegning. Men der kan også være faktorer, der bevirker, at priserne stiger og tilskudsbehovet øges. Det endelige årlige tilskudsbehov, som Helsingør Kommune skal betale for at overgå til emissionsfri busdrift, afhænger af Movias kommende udbud. Tilskudsbehovet/prisen kendes først, når Movias udbudsproces er færdig. Prisudviklingen pr. køreplantage i Movias udbud A1,2008 - A16,2019 fremgår af bilag 6.

Det samlede budget for kollektiv transport i Helsingør Kommune er 52 mio. kr. i 2022.

De økonomiske konsekvenser af tilvalg af reklamer på busserne, samt tilvalg af digitale linjefriser og digitale skærme på buslinje 801A fremgår af bilag 4. Det vil koste i alt 61.000 kr. pr. år for at få digitale skærme og digitale linjefriser på buslinje 801A. Jf. bilag 4.

Øget tilskudsbehov ved emissionsfri drift og øget tilskudsbehov for digitale linjefriser og digitale skærme på 801A:
1.800.000 kr. + 61.000 kr. = 1.861.000 kr.

Coronapandemiens langsigtede konsekvenser fremgår af bilag 5.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Når det nye busnet indføres i december 2021, så bliver nogle af bussernes ruter og numre ændret. Hvis Helsingør Kommune ønsker at indgå i udbuddet, så vil udbuddet ved driftsstart i december 2023 omhandle buslinjerne 340, 345, 347 og 801A i Helsingør Kommune.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at der udarbejdes et driftsønske til budget 2022, på 78.000 kr. i 2023 og 1.861.000 kr. i 2024 og frem, hvor Helsingør Kommune indgår i Movias kommende udbud A21 for buslinjerne 340, 345, 347, 801A, 802 og 803, med krav om emissionsfri drift, busstørrelser på 12 m, reklamer på busserne, digitale linjefriser og digitale skærme på buslinje 801A, og hvor driftsomfanget er fastlagt med beslutning om nyt busnet.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Indstillingen godkendt.

Bilag

1: Udbudsgrundlag A21

2: (Movias bilag 1) til udbudsgrundlag A21

3: (Movias bilag 2) til udbudsgrundlag for A21. Omkostning per trafikejer Movia april 2021

4: Administrationens anbefaling af buslængde reklamer digitale linjefriser og digitale skærme

5: Coronapandemiens langsigtede konsekvenser

6: Movia. Prisudvikling i køreplantimer

Punkt 16: Beslutning: Udbud af reklamefinansierede buslæskærme

21/188

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Helsingør Kommunes aftale med Clear Channel om reklamefinansierede buslæskærme udløber i december 2021. Administrationen vurderer, at der er 4 mulige veje at gå når By-, Plan- og Miljøudvalget skal tage stilling til, hvad der skal ske, når den nuværende aftale med Clear Channel ophører. Dette er beskrevet i 4 forskellige modeller.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal tage stilling til, hvilken af modellerne, der skal arbejdes videre med.

Retsgrundlag

Bekendtgørelse om tildeling af koncessionskontrakter BEK nr. 1625 af 15/12/2015.

Relation til vision og tværgående politikker

Gademanualen

Kommuneplan

Plan for klima og bæredygtighed i Helsingør Kommune i 2020 - 2030

Mobilitetsplan 2015 – 2020

Sagsfremstilling

Der er i alt 154 buslæskærme i Helsingør Kommune. Heraf ejer Helsingør Kommune 104 buslæskærme. Helsingør Kommune indgik i 1996 og i 2006 aftaler med firmaet Clear Channel om reklamefinansierede buslæskærme. Aftalen indebærer, at Clear Channel ejer, drifter og vedligeholder 50 af de buslæskærme, der er i kommunen, uden udgifter for kommunen. Som modydelse/indtægtskilde sælger Clear Channel reklamepladser i buslæskærmene, og i 15 fritstående reklamestandere (vitruiner) på kommunens vejareal. Se yderligere oplysninger om ejerforhold og vedligehold af buslæskærmene, samt eksempler på buslæskærme i bilag 1.

I december 2021 udløber Helsingør Kommunes aftale med firmaet Clear Channel om reklamefinansierede buslæskærme. Administrationen vurderer, at der er 4 mulige veje at gå når By-, Plan- og Miljøudvalget skal tage stilling til, hvad der skal ske, når den nuværende aftale med Clear Channel ophører:

1. Helsingør Kommune ejer selv alle buslæskærme fra 2022
2. Nyt udbud for reklamefinansierede buslæskærme
3. Begrænset udbud for reklamefinansierede buslæskærme
4. Nuværende aftale med Clear Channel forlænges i 3 år

Anlægs- og driftsomkostninger for de 4 modeller fremgår af skema 1.

Fordele og ulemper ved modellerne beskrives i bilag 2.

Skema 1: Anlægs- og driftsomkostninger for de 4 modeller

Model	Udgifter til anlæg	Ændring i driftsudgifter
1 Helsingør Kommune ejer selv alle buslæskærme fra 2022	3 mio. kr	0,24 mio. kr.
2 Nyt udbud for reklamefinansierede buslæskærme	0	0
3 Begrænset udbud for reklamefinansierede buslæskærme	0,38 mio. kr	0,05 mio. kr.
4 Nuværende aftale med Clear Channel forlænges i 3 år	0	0

Se uddybning af skema 1, samt fordele og ulemper ved modellerne i bilag 2.

Økonomi/Personaleforhold

Model 1 og 3 forudsætter at der afsættes finansiering hertil i budgetforhandlingerne. Såfremt der ikke opnås finansiering ved budgetforhandlingerne forlænges kontrakten i 3 år.

Ved valg af model 2 eller 4 er der det samme og uændrede udgiftsniveau som hidtil, for Helsingør Kommune til anlæg og drift af buslæskærme. Jf. bilag 2.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Ingen bemærkninger.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at der træffes beslutning om, hvilken af modellerne der skal arbejdes videre med, og som der evt. skal udarbejdes anlægsønske til, jf. skema 1 i sagsfremstillingen.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Et flertal, Claus Christoffersen (A), Peter Poulsen (A), Jens Bertram (C), Janus Kyhl (C), Michael Mathiesen (C) og Jørgen Bodilsen (Ø), godkendte model 4, dvs. at den nuværende aftale med Clear Channel forlænges i 3 år.

Christian Holm Donatzky (B) stemte imod med den forklaring, at B ønskede model 3, dvs. et begrænset udbud for reklamefinansierede buslæskærme.

Bilag

1: Buslæskærme og Vitriner. Ejerskab, vedligehold og foto-eksempler

2: Fordele og ulemper ved de 4 modeller

Punkt 17: Beslutning: Afrapportering af 2020 Byrumsprojekter

21/11667

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Byrådets besluttede den 27. april 2020, hvordan byrumsmidlerne for 2020 skulle udmøntes.

Med denne sag orienteres By-, Plan- og Miljøudvalget og Kultur- og Turismeudvalget om resultatet af byrumsprojekter gennemført i 2020/2021.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal træffe beslutning om, der for udvalgte projekter skal udarbejdes anlægsønsker i budget 2022-2025, til videre tiltag.

Retsgrundlag

Lov om offentlige veje

Relation til vision og tværgående politikker

Vision 2030. Kommuneplan 2019. Byrumsplan - Helsingør Bykerne. Tilgængelighedsplan for byrum og naturområder. Kulturpolitik. Idræts- og fritidspolitik. Turismepolitik. Sundhedspolitik. Politik for borgerinddragelse.

Sagsfremstilling

Det samlede budget for udvikling af byrum i 2020 var i alt 2.300.000 kr. fordelt med henholdsvis 1.600.000 kr. på By-, Plan- og Miljøudvalgets budget og 700.000 kr. på Kultur- og Turismeudvalgets budget.

Trods corona er stort set alle projekter gennemført som planlagt. En del af nedenstående projekter er præsenteret for By-, Plan- og Miljøudvalget, Kultur- og Turismeudvalget og/eller Byrådet i hhv april og maj 2021 og er ikke vedlagt i bilag. De øvrige projekter er kort beskrevet nedenfor og mere uddybende i bilag 1-7.

Tabel 1: Oversigt over projekter

Projekter	Indhold	Bemærkninger	Status og forventet videre forløb
Tilgængelighed 2020	Nyt og længere strandfortov med opholdsplateauer midt på Grønnehave Strand. Se bilag 1	Dialoggruppe om tilgængelighed foreslår, at mulighed for at opsætte bænke på nogle af plateauerne undersøges.	Projektet er gennemført som planlagt. Evt. supplement kan søges via næste Open Call.
Wayfinding-koncept for bykernen	Grafisk profil for skilte i bykernen.	Se dagsordenspunkter på BPM og KTU	Grafisk profil er sendt til politisk godkendelse.

udvalgenes møder i april.

Der er bevilget 450.000 kr. i ”Genstart” til produktion og opsætning af skilte i bykernen.

Aktivering af byens rum med midlertidighed	Etablering af Skibsskruer på den røde plads og Akseltorv samt julebelysning på Simon Spies Plads.	Installationen på Akseltorv indgår i planerne for legeplads.	Projektet er gennemført som planlagt.
Grøn udviklingsplan for Sommarivaparken	Se bilag 1. Konkret forslag til, hvordan kommunen kan renovere Sommarivaparken, efter intentionerne i helhedsplanen.	Projektet er en del af den samlede udviklingsplan for Sommarivaområdet. Anlægsønsket kan deles i 3 faser (5 mio, 0,5 og 3 mio)	Der anbefales udarbejdet anlægsønske for udførelse af projektet i 2023. Anlægsoverslag på i alt 8,5 mio kr
Udvikling af nye byrum og styrkelse af sammenhænge i Helsingørs Nordvestkvarter	Idéoplæg til den videre udvikling af Blichervejs vestlige ende. Se bilag 3	Boliggården og Helsingør Kommune vil i foråret 2021 indgå et Bydelspartnerskab om udviklingen af Helsingør Nordvest. Den videre udvikling af Blichervej vil være en naturlig del af dette samarbejde. Projektet er blevet præsenteret for BPM på mødet i marts 2021. Der søges ekstern finansiering til samarbejdet med Nordvestskolen og Klimahaven.	Der anbefales udarbejdet anlægsønske for udførelse af projektet i 2022 og 2023. Anlægsoverslag på i alt 8.75 mio kr.

Potentialeplan for kommunens eksisterende legepladser og afprøvning af case	Etablering af 3 sand-legeområder og indkøb af frø og materialer til siddeplinte samt materiale om røgfrit byrum.	Tømmergrunden blev udvalgt som pilotprojekt til afprøvning af en proces med en arbejdsgruppe på tværs af fagcentre og fagligheder.	Projektet er delvist gennemført i 2020, færdiggøres i 2021. Den afprøvede proces anvendes som grundlag for arbejdsmetoden i den kommende Legepladsstrategi.
	Se bilag 1		Projektet er gennemført.
Understøtte borgerdrevet byudvikling i Espergærde	Skitseforslag for Bibliotekshaven i Espergærde.	Borgerinddragelse og kommunikation i øvrigt udestår. Foreningen planlægger at søge fondsmidler til hel eller delvis finansiering af projektet.	Anlægsoverslaget er i 1,2 mio. kr. ex. moms.+ option på 300.000 kr. ex. moms. Kommunal medfinansiering anbefales ansøgt via Open Call
	Se bilag 4 og 5		Projektet er gennemført.
Understøtte borgerdrevet byudvikling i Ålsgårde	Skitseforslag for Identitet og karakterskabende rum i Hellebæk – Ålsgårde.	Foreningen planlægger at afholde et borgermøde når Covid-19 situationen tillader det, og dette er meldt ud i lokalområdet. Foreningen planlægger at søge fondsmidler til delvis finansiering af projektet.	Anlægsoverslaget er i alt 3,54 mio. kr. ex. moms. Heraf foreslår foreningen en kommunal medfinansiering til anlæg af streetmiljø på 565.000 kr. ex. moms. Kommunale midler anbefales ansøgt via Open Call
	Se bilag 6 og 7		
Fondsprojekt i Hornbæk med fokus turisme- og byrumsudvikling	Ikke gennemført.	Se dagsordenspunkt på KTU og BPM på møder i april 2021 om Helhedsplan for Hornbæk Havn og Strand.	Midlerne er overført til 2021 og foreslås anvendt til Proces for udarbejdelse af Helhedsplan for Hornbæk Havn og Strand.

Citydressing og forskønnelse af Helsingør bymidte	Produktion og ophængning af silhuetter i gågaderne i Bykernen er gennemført. Se bilag 1.	Kræver en årlig driftsbevilling på ca. 45.000 kr. til opsætning, nedtagning, opbevaring og forsikring.	Der er pt. ikke afsat midler til fortsat drift. Kommunale midler anbefales ansøgt via Open Call eller som et driftsønske.
Tilskud til Nordisk træstadskonference	Ikke gennemført	Arrangementet blev udsat pga Covid-19.	Midlerne er søgt overført til 2021. Arrangementet ventes afholdt i 2021.
Ideforslag til ændring af Strandvejen ved Havnetorvet i Espergærde	Udarbejdelse af ideforslag, herunder analyse af parkeringssituationen ved Havnetorvet i Espergærde samt bedre udkørsel fra Mørdrupvej til Strandvejen.	Se dagsordenspunkt på BPM udvalgets mødet i maj 2021.	Dette projekt behandles på BPM udvalgets møde i maj 2021. Anlægsoverslaget er på i alt 7,7 mio kr. ex moms.
Tunnelmaleri mellem Vapnagaard og Nøjsomhed	Tunnelmalerier i 2 tunneller under Borgmester P. Christensvej og Kongevejen. Se bilag 1.		Projektet er gennemført som planlagt.

Yderligere midler til anlæg som følge af de gennemførte projekter:

Af ovenstående projekter afføder følgende ønsker om yderligere finansiering til det videre forløb og eventuel realisering/anlæg:

- Grøn udviklingsplan for Sommarivaparken (anlæg)
- Udvikling af nye byrum og styrkelse af sammenhænge i Helsingørs Nordvestkvarter – Blichersvej (anlæg)
- Understøtte borgerdrevet byudvikling i Espergærde - Bibliotekshaven i Espergærde (anlæg)
- Understøtte borgerdrevet byudvikling i Ålsgårde - Identitet og karakterskabende rum i Hellebæk – Ålsgårde (anlæg)
- Ideforslag til ændring af Strandvejen ved Havnetorvet i Espergærde (anlæg)
- Citydressing og forskønnelse af Helsingør bymidte (fortsat drift)

Af de mange spændende projekter nævnt ovenfor anbefaler administrationen, at der udarbejdes et anlægsønske til budget 2022-2025 for følgende projekter:

Budget 2022: Gennemførelse af Idéoplæg til den videre udvikling af Blichersvejs vestlige ende. Projektet indgår som en del af den samlede udvikling af Helsingør Nordvest.

Budget 2023: Sommerriva-parken til anlæg i 2023, således at den anlægges i sammenhæng med den øvrige udvikling af Sommerriva

For Ideforslag til ændring af Strandvejen ved Havnetorvet i Espergærde afventes selvstændig beslutning på By-, Plan- og Miljøudvalgs mødet i maj.

For de øvrige projekter foreslår administrationen, at de indgår i prioriteringen af byrumsmidlerne, ved ansøgning af kommunal medfinansiering op til max 500.000 kr.

Økonomi/Personaleforhold

Der er udarbejdet vejledende anlægsoverslag på skitseniveau på baggrund af erfaringspriser fra tilsvarende anlæg.

Det vurderes på den baggrund, at der inkl. projektering, tilsyn og uforudseelige udgifter på skal budgetteres med nedenstående.

Tabel 2: Oversigt over anlægsønsker

Projekt	Estimeret anlægspris	2022	2023
Blichersvej	6.350.000 kr.	350.000 kr.	6.000.000 kr.
Sommeriva parken	8.500.000 kr.		8.500.000 kr.

Anlægsønske for Ideforslag til ændring af Strandvejen ved Havnetorvet i Espergærde fremlægges i selvstændigt punkt.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen forelægges til orientering i Kultur- og Turismeudvalget den 11. maj 2021.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at der udarbejdes anlægsønske til gennemførelse af Udviklingsplan for Blichersvej til budget 2022/2023, jf. tabel 2).
2. at der udarbejdes anlægsønske til Sommerivaparken til budget 2023, jf. tabel 2.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Indstillingerne godkendt.

Bilag

1: Byrumsprojekter udført i 2020

- 2: Sommarivaparken_skitseforslag 2021
- 3: Blichersvej - Grønt kvarter i fællesskab
- 4: Skitseforslag for Bibliotekshaven i Espergærde
- 5: Bibliotekshaven - Anlægsoverslag
- 6: Skitseforslag for Identitet og karakterskabende rum i Ålsgårde
- 7: Notat - Undersøgelse af planforhold i Ålsgårde

Punkt 18: Beslutning: Parkering omkring Kulturhavnen og Nordhavnen

21/9408

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

I budgetaftalen 2021-2024 fremgår det at ”Parkering er en stor udfordring i Helsingør by, ... Aftaleparterne afsætter derfor 1,8 mio. kr. til ombygning af busafsætningspladsen ved Kronborg til parkeringspladser. ... Aftaleparterne er også enige om at undersøge mulighederne for at etablere flere parkeringspladser i området ved Kulturhavnen og Nordhavnen”.

Byrådet orienteres hermed om analysen og skal tage stilling til, om der skal udarbejdes anlægsønske til nærmere undersøgelser samt udarbejdelse af skitseprojekt.

Retsgrundlag

Budgetbog 2021

Relation til vision og tværgående politikker

Ingen bemærkninger.

Sagsfremstilling

1. Parkeringsanalysen

Center for By, Land og Vand har i samarbejde med Center for Økonomi og Ejendomme samt Helsingør Nordhavn, afsøgt og drøftet mulighederne for yderligere parkering i og omkring området Kulturhavnen og Nordhavnen. Resultatet af analysen er vedlagt i notat i bilag 1.

Notatet indeholder en beskrivelse af ledige områder/arealer og potentialet for, at disse kan anvendes til ekstra parkeringspladser. Områderne er indtegnet på kortet i bilag 2. Kortet giver et overblik over, om pladserne er eksisterende offentlige parkeringspladser, eksisterende private parkeringspladser eller områder, hvor der potentielt kan undersøges nærmere for omdannelse/anlæg af parkeringspladser. I bilag 3 ses belægningsgraden for de eksisterende parkeringspladser pr. januar 2021. Her skal der tages forbehold for, at tællingerne er foretaget under Coronanedlukning, hvormed en del beboere benytter pladserne, og at der næsten ingen turister er repræsenteret.

Af notatet fremgår det, at der findes tre potentielle muligheder for etablering af mere parkering. Det vil det være nødvendigt at foretage nærmere undersøgelser af disse.

Bag Øresundsakvariet, er en grusplads som ligger bag ved Københavns Universitet Marinebiologisk og Øresundsakvariet. Den benyttes i dag som parkering.

Der er interesse fra Nordhavnen i, at etablere materialegård samtidigt med parkeringsplads. BYLAB overvejer at inddrage arealet i lokalplan for Nordhavnen samt at undersøge hvilke ønsker der er til arealet. Området er omfattet af Lokalplan 1.81. Lokalplanen fastlægger, at området kun må bruges til offentlige formål: Undervisning og forskning, herunder kursusfaciliteter med tilhørende overnatningsmuligheder samt udstilling med offentlig adgang.

Hvis det besluttes at etablere parkeringsplads på arealet vil pladsen blive benyttet af gæster og ansatte ved Københavns Universitet Marinebiologisk og Øresundsakvariet samt af havnens gæster.

Gasværksgrunden, for enden af Grønnehavevej, der i dag er udlagt som grønt areal. Det vil kræve udarbejdelse af en ny lokalplan, såfremt denne skal anvendes til parkering. Der arbejdes også med Gasværksgrunden som mulighed for etablering af studieboliger, hvor parkeringsmuligheder kan integreres - eksempelvis i konstruktion.

Grunden er forurenet og derfor vil det kræve en særlig håndtering af jordarbejde og forundersøgelserne være særligt vigtige for at bestemme, hvor stor en udfordring forureningen udgør i projektet.

Der er udfordringer med kapaciteten af parkeringspladser til beboerne i området og også til besøgende til plejehjemmet. Brugere af en plads her vil ud over beboerne i nærområdet være turistbusser, badegæster til Grønnehave strand og gæster til Kulturhavnen.

Tømmerpladsen, mellem Allégade og Sct. Annagade, der i dag anvendes som udeområde for dagsinstitutionen Sommerlyst og hundeluftning for lokale, kan omdannes til parkering inden for lokalplanens bestemmelser. Det bør indgå i overvejelserne, hvordan de bymæssige konsekvenser ved at fjerne dette areal, som anvendes af lokale og især af børneinstitutionen (beliggende på nabogrunden) vil påvirke området. Tømmerpladsen blev i forbindelse med Byrumsprojekterne i 2020 udpeget til pilotprojekt for at løfte kommunale byrum og udearealer i samarbejde på tværs af fagcentre.

2. Ombygning af busholdeplads ved Kulturværftet

Center for By, Land og Vand er i gang med den indledende projektering og planlægning af projektet hvor den eksisterende busafsætningsplads omdannes til ekstra parkeringspladser. Det omfatter nedrivning af muren ved Værftshallerne, hvorved der bliver en større plads at indrette parkering på.

Der bevares en afsætningsplads for busser, hvor gæster træder ud på en perron. Skitsetegning af den foreslåede løsning ses på bilag 4.

Økonomi/Personaleforhold

Der er afsat 1,8 mio. kr. i 2021 til ombygning af busafsætningspladsen samt nedrivning af muren.

Såfremt der ønskes at arbejde videre med parkeringsmuligheder i området bør der udarbejdes et anlægsønske til de kommende budget forhandlinger 2022-2025.

Følgende tabel giver viser hvordan økonomien for de tre udpegede områder vil se ud.

Det bemærkes at anlægsoverslaget er et estimat og at det vil skulle kvalificeres yderligere i forbindelse med forundersøgelse og skitseprojekt.

Område	Antal pladser	Analyse (kr.)	Anlæg (kr.)
Gasværksgrunden	210	500.000	7.000.000
Tømmerpladsen	50	200.000	2.200.000

(Sct. Annagade)

”Bag Øresundsakvariet”

140

200.000

3.000.000

+ grusplads ved Grønnehave st.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Ingen bemærkninger

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at Byrådet orienteres om undersøgelsen.
2. at Byrådet beslutter om der skal udarbejdes anlægsønske til nærmere undersøgelse af potentialerne.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Ad 1:

Orientering foretaget.

Ad 2:

Udvalget anbefaler, at der udarbejdes anlægsønsker for henholdsvis en nærmere analyse af udformningen af P-plads ”bag Øresundsakvariet” og et anlægsønske af selve parkeringspladsen.

Bilag

- 1: Notat - parkering omkring kulturhavnen
- 2: Oversigt over parkering omkring Kultur- og Nordhavnen
- 3: Belægning parkering omkring Kultur- og Nordhavnen
- 4: Kulturværft_P_tegning

Punkt 19: Beslutning: Parkering i Espergærde samt udkørsel til Mørdrupvej

21/9408

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

I budgetaftalen 2021-2024 fremgår det at ”Parkering er en stor udfordring i Helsingør by, ... Aftaleparterne afsætter derfor 1,8 mio. kr. til ombygning af busafsætningspladsen ved Kronborg til parkeringspladser. ... Aftaleparterne er også enige om at undersøge mulighederne for at etablere flere parkeringspladser i området ved Kulturhavnen og Nordhavnen”.

Samtidigt undersøges parkeringssituationen ved Havnetorvet i Espergærde samt bedre udkørsel fra Mørdrupvej til Strandvejen”

Byrådet orienteres hermed om den gennemførte undersøgelse og skal tage stilling til, om der skal udarbejdes anlægsønske til ombygning af krydset fra Mørdrupvej til Strandvejen.

Retsgrundlag

Budgetbog 2021-2024

Relation til vision og tværgående politikker

Ingen bemærkninger.

Sagsfremstilling

1. Parkeringsanalysen

Center for By, Land og Vand har genbesøgt og opdateret den kortlægning og undersøgelse som blev lavet i 2017 om parkeringsmulighederne i Espergærde på vandsiden af Kystbanen. Espergærde er i sommerhalvåret udfordret af mange parkerede biler, især på varme sommerdage, hvor strand og havn er særligt attraktive.

Bilag 1 er et notat, der beskriver de eksisterende parkeringsmuligheder, som også fremgår af kortet på bilag 2. Som det fremgår af notatet, er der ikke oplagte muligheder for at udvide parkeringsmuligheder i området.

I 2017 gennemførte Center for By, Land og Vand en lignende analyse, hvor 4 udpegede forslag til udvidelsesmuligheder blev vurderet. Bilag 1 indeholder hovedkonklusionerne fra denne analyse. Administrationen vurderer, at der med de fysiske rammer i området, ikke kan tilvejebringes flere parkeringsmuligheder, heller ikke med en ekstern undersøgelse.

Af de i notatet nævnte forslag til nye parkeringspladser er forslaget om at indrette parkering på området ved rensningsanlægget, det eneste der kan realiseres, men det er med et udbytte på 10 pladser for en estimeret sum af 1,2 mio. kr. Dertil forudsættes, at den gældende lokalplan ændres.

De øvrige forslag kan ikke lade sig gøre.

2. Udkørsel fra Mørdrupvej til Strandvejen

I forbindelse med Open Call (Byrumsmidlerne) i 2020 blev 100.000 kr. tildelt et skitseprojekt af området omkring Espergærde Havn, på foranledning af Espergærde Byforening.

I forbindelse med projektet er der blevet udarbejdet en skitse med forslag til ændring af krydsets udformning – og arbejdet med skabelse af sammenhæng i området omkring krydset og Espergærde havn. Skitsen ses i bilag 3.

Projektet lægger op til at stramme det nordlige hjørne af krydset yderligere op, på samme måde, som det blev gjort ved ombygningen af Espergærde Havnetorv i 2017. Det vil være oplagt at fortsætte samme princip for belægning og materialer – herunder tydeliggørelsen af afgrænsningen mellem fortov og kørebane med jision-steler (matchene de der er anvendt rundt langs Havnetorvet.

Derudover foreslås, en overkørbar midterø på Strandvejen, som den der findes på Mørdrupvej mellem Hovvej og Lokalbanen. Midterøen vil visuelt snævre Strandvejen ind, så der opfordres til en lavere hastighed samt øget opmærksomhed i området omkring krydset, uden at forhindre at større køretøjer som lastbiler og busser fortsat kan køre igennem.

Projektet kan udføres som et samlet projekt, eller deles op i etaper:

Etape 1 - Ombygning af kryds og ny belægning på nordsiden af Mørdrupvej

Etape 2 – Etablering af midterø på Strandvejen

Etape 3 – Vandsiden af Strandvejen og ned mod havnen

Etape 1 og 2 har en gavnlig effekt på både opmærksomhed, tryghed og formentligt også en væsentlig effekt på hastighed på strækningen på Strandvejen.

Etape 3 har mindre trafikale fordele, men vil gavne den visuelle sammenhæng mellem by, havn og strand på tværs af Strandvejen og gøre området endnu mere attraktivt for både borgere og besøgende.

Økonomi/Personaleforhold

Projektet kan gennemføres for i alt 7.700.000 kr., enten som et samlet projekt eller opdelt i etaper:

Etape 1 forventes at have en anlægssum på 2.200.000 kr.

Etape 2 forventes at have en anlægssum på 2.000.000 kr.

Etape 3 forventes at have en anlægssum på 3.500.000 kr.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Espergærde Byforening har været involveret i udarbejdelsen af skitseprojekt for Espergærde Havneområde.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at Byrådet orienteres om analysen.

2. at det besluttet, om der skal udarbejdes anlægsønske til ombygning af krydset med Mørdrupvej og Strandvejen.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Ad 1:

Orientering foretaget.

Ad 2:

Udvalget anbefaler, at der udarbejdes anlægsønsker for etape 1 - Ombygning af kryds og ny belægning på nordsiden af Mørdrupvej og Etape 2 - Etablering af midterø på Strandvejen.

Bilag

1: Notat Parkering Espergærde_udkørsel Mørdrupvej

2: Parkeringsmuligheder Espergærde

3: Skitse Mørdrupvej-Strandvejen

Punkt 20: Beslutning: Muligheder for trafikale forbedringer på Mørdrupvej ved Mørdrup Trinbræt

21/5827

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

Der har gennem længere tid været både borger og politiske ønsker til forbedring af de trafikale forhold på Mørdrupvej fra byzonegrænsen til Hovvej. By-, Plan- og Miljøudvalget besluttede den 8. marts 2021, at administrationen skal udarbejde en sag om status på trafiksikkerhed på og omkring Mørdrup Trinbræt. Se bilag 1. Byrådet besluttede endvidere den 1. marts 2021, at forslaget fra Dansk Folkeparti om muligheden for at flytte Mørdrup trinbræt skulle indgå i den tilsvarende sag i By-, Plan- og Miljøudvalget. Se bilag 2.

Med denne sag vender administrationen tilbage med den ønskede status og undersøgelse.

Byrådet skal tage stilling til, hvilke forhold der skal arbejdes videre med, og om der skal udarbejdes anlægsønske.

Retsgrundlag

Ingen bemærkninger.

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

1. Trafikale forhold på Mørdrupvej

Mørdrupvej har status som trafikvej og indgår i det rutenummererede vejnet som sekundærrute nr. 213 Espergærde-Ålsgårde. Seneste trafiktælling er fra 2005, hvorfor årsdøgntrafik i størrelsesorden 6500 køretøjer er baseret på et skøn ud fra spidstimetælling foretaget i krydset Mørdrupvej/Hovvej i 2020.

Der er ikke sket politiregistrerede færdselsuheld på strækningen uden for vejkryds i Mørdrup inden for de seneste fem år. Der er registreret 10 uheld, som alle er sket ved krydsene med henholdsvis Aage Louis Hansens Alle, Hovvej, Nørremarken og Agnetevej. De fem er sket ved Hovvej, og dette kryds ombygges til signalregulering i indeværende år.

På bilag 3 er hastighedsgrænserne angivet, tillige med en markering af hvor færdselsuheldene er sket.

Vejforløbet fra land til by og den deraf ændrede hastighedsgrænse fra 70 km/t til 50 km/t understøttes af det visuelle udtryk. Kørebanebredden reduceres væsentligt på strækningen fra rampekrydsene ved Helsingør-motorvejen til umiddelbart efter jernbaneoverkørslen. Derudover er der anlagt et chausséstensbånd midt på vejen gennem Mørdrup landsby. Der er faciliteter for lette trafikanter på hele strækninger i form af cykelstier og delte stier.

Ved kørsel fra det åbne område ved motorvejsrampekrydsene og videre mod Mørdrup sker der derfor en tydelig erkendelse af indsnævring af vejen. Samtidig udgør bomanlægget ved jernbaneoverkørslen en slags ”port” godt suppleret af den høje beplantning helt ud til bagkant af gangsti i begge sider. Vejforløbet fremstår som kørsel ind i en ”tragt”.

Det snoede vejforløb igennem Mørdrup lægger givetvis en dæmper på de fleste bilisters hastighed. Efter anlæg i 2004 af henholdsvis chaussestensbånd på midten af kørebanen og udvidelse af fortov til delt sti i begge sider med deraf følgende reduktion af kørebanebredden, blev gennemsnitshastigheden målt til 42,3 km/t. Det antages derfor at hastighedsniveauet faldt som følge af trafiksaneringen, og det skønnes ikke at hastighedsniveauet efterfølgende er steget.

Ved lokalbanen er der placeret et trinbræt på begge sider af vejen. Toget i nordgående retning standser nordøst for Mørdrupvej og toget i sydgående retning standser sydvest for Mørdrupvej. Det betyder, at gymnasieelever der ankommer fra syd, hver morgen skal krydse Mørdrupvej for at komme til gymnasiet. Lokaltog oplyser, at der med toget lidt før kl. 8 ankommer i størrelsesorden 150 elever. Mange af eleverne krydser Mørdrupvej diagonalt, og der krydses på flere forskellige steder. Flere trafikanter oplever det utrygt, at eleverne krydser forskellige steder og ofte uden at være særlig opmærksom på trafikken.

På baggrund af ovenstående vurderes der ikke at være trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på Mørdrupvej. Borgernes bekymringer er derfor et udtryk for, hvordan de oplever trafiksikkerheden, og hvor trygge de føler sig, når de færdes på strækningen.

2. Flytning af Mørdrup Trinbræt

Administration har 25. marts 2021 afholdt møde med Lokaltog for afklaring af mulighederne for flytning af Mørdrup trinbræt, således at passagererne ikke skal krydse vejbanen for at komme til og fra gymnasiet. Referat fra mødet er vedlagt som bilag 4. Kortbilag med markering af trinbræt er vedlagt som bilag 5.

Der er følgende tre løsninger, såfremt den nordlige perron skal nedlægges.

1. Flytning af den nordlige del af trinbrættet til umiddelbart syd for Mørdrupvej – sammen med eksisterende sydligt trinbræt

Konsekvens: Lang bomtid (op til fem min.) ved nordgående tog uanset hastighedsgrænsen for toget (Af hensyn til sikkerheden aktiveres bommen uanset om trinbrættet er placeret sydvest eller nordøst for Mørdrupvej. Det skyldes, at toget er gennemkørende, hvis ingen passagerer skal af eller på ved trinbrættet. – - bomtid ved nuværende placering af nordgående trinbræt er max 2 min),, risiko for tilbagestuvning på Mørdrupvej til motorvejsrampekryds samt til Hovvej

Anlæg: Nordlig perronanlæg skal nedlægges, nyt signal og dobbelt bomsystem etableres

Skønnet ca. 5-10 mio. kroner

2. Anlæg af trinbræt ved Bybjergvej

Konsekvens: Ved trinbræt standser toget kun, hvis der er passagerer i toget eller på perronen, der har trykket stop, der kan derfor forekomme gennemkørende tog. Der vil derfor enten være behov for en væsentlig hastighedsreduktion for toget (fra 100 km/t sat ned til 45 km/t) eller lang bomtid (op til fem min.).

Anlæg: Nyt trinbræt, nedlæggelse af eksisterende trinbræt, stiforbindelser til nyt trinbræt

Skønnet af Lokaltog 15 mio. kr. til anlæg af nyt trinbræt hertil skal lægges udgifter til nedlæggelse af eksisterende trinbræt ved Mørdrupvej.

Udgifter til nye stiforbindelser, hegning af fodboldbaner og lignende indgår ikke i Lokaltogs skønnede beløb.

3. Anlæg af to-sporet station ved Bybjergvej

Konsekvens: Ingen ændring i forhold til hastighed eller øget bomtid

Anlæg: Ny to-sporet station, nedlæggelse af eksisterende trinbræt

Skønnet af Lokaltog 30 mio. kr. til anlæg af ny station med dobbelt spor hertil skal lægges udgifter til nedlæggelse af eksisterende trinbræt ved Mørdrupvej.

Udgifter til arealerhvervelse til ny station, nye stiforbindelser, hegning af fodboldbaner og lignende indgår ikke i Lokaltogs skønnede beløb.

Da det er Helsingør Kommune, der ønsker ændrede forhold, vil det samlede anlæg uanset valg af løsning skulle finansieres af Helsingør Kommune. Ved anlæg af to-sporet station kan finansieringen eventuelt ske i samarbejde med Region Hovedstaden (Regionen har dog tidligst frie midler efter 2026).

3. Trafiksanering af Mørdrupvej

På By-, Plan- og Miljøudvalgsmødet den 8. marts 2021 blev det besluttet, at der skulle ske en drøftelse af mulige løsninger, der kan sænke farten på Mørdrupvej og imødegå de farlige situationer, der opleves på strækningen.

Etablering af lokal hastighedsbegrænsning med effektiv fartdæmning med bump og indsnævringer vil næppe være forenelig med vejens funktion som trafikvej. Desuden er nogle af de gamle bygninger langs vejen relativt tæt på vejareal, hvorfor anlæg af bump vil kunne medføre oplevelse af rystelser i bygningerne.

Administrationen peger på, at der er forskellige løsningsmuligheder, men at de har et meget stort økonomisk spænd. Løsningen med lav omkostning påtænkes udført i indeværende år for driftsmidler. Såfremt en af de øvrige løsninger med henholdsvis mellem eller stor omkostning ønskes gennemført, skal udgiften indarbejdes i anlægsbudgettet.

- Lav omkostning: Der kan for relativt få midler ske en simpel tydeliggørelse af byzonetavlen ved eksempelvis at flytte eksisterende tavler over på en hvid baggrundsplade samt markere byzonetavler med symboler på kørebanen. Derudover kan der eventuelt anlægges en kørebanelægning i afvigende farve ved byporten. Disse tiltag kan etableres i indeværende år for eksisterende driftsmidler.
- Mellem omkostning: Der kan etableres en egentlig byport med fartdæmper i form af hævet flade eller bremsehelle eksempelvis som på rute6 ved Fredensborg, suppleret med god belysning, beplantning med videre. Placering og udformning af en byport skal undersøges nærmere i forhold til samspil med eventuelt kommende signalregulering og adgangsvej til Trelleborg.
- Stor omkostning: Mørdrupvej kan forlægges uden om Mørdrup landsby med niveaufri skæring ved lokalbanen. Der har igennem mange år været reserveret areal til forlægningen i kommuneplanen. Forlægningen vil løse

problematikken omkring Mørdrup Trinbræt. Se bilag 6 med udklip fra Kommuneplan 2019, hvor forlægningen af Mørdrupvej er vist.

4. Administrationens anbefaling

Der vurderes ikke, at være trafiksikkerhedsmæssige udfordringer på Mørdrupvej, hverken for bilister eller lette trafikanter. Flytning af trinbræt/station vurderes at være en betydelig udgift for kommunen, der ikke står mål med gevinsterne for de lette trafikanter. Såfremt flytningen af station/trinbræt ønskes, bør man afvente, at området Espergærde vest er færdigudbygget, for hermed at kunne optimere placeringen i forhold til den ændrede brug af området.

Såfremt der er et politisk ønske, kan der i indeværende år etableres tiltag, der tydeliggør byzonetavlen, i form af supplerende baggrundsplade samt ved at markere byzonetavler med afstribning i form af supplerende symbol på kørebanen. Med dette gøres bilisterne opmærksomme på, at der sker et skift i hastigheden og opmærksomheden på lette trafikanter skal forøges. Dette er et mindre beløb på ca. 50.000 kr., som kan finansieres inden for driftsrammen.

Såfremt der er et politisk ønske om at der arbejdes videre med forlægning af Mørdrupvej, kan der udarbejdes et anlægsønske på 400.000 kr. til en egentlig trafikanalyse, hvori forholdene og økonomien omkring forlægning af Mørdrupvej fastlægges.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har p.t. ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring/borgerinddragelse

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

1. at udvalget tager stilling til, om der skal opsættes supplerende tiltag til byzonetavler, jf. sagsfremstillingen.
2. at udvalget træffer beslutning om der skal udarbejdes et anlægsønske til yderligere tiltag på og omkring Mørdrupvej/Mørdrup Trinbræt.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Ad 1:

Udvalget anbefaler, at der opsættes supplerende tiltag til byzonetavler, jf. sagsfremstillingen.

Ad 2:

Udvalget anbefaler, at der udarbejdes et anlægsønske ”mellem omkostninger”, jf. sagsfremstillingen

Bilag

- 1: Fra BPM 210308 - Forslag om redegørelse for trafiksikkerhed på Mørdrupvej v. Mørdrup Trinbræt
- 2: Fra Byrådsmøde 210301, Beslutning Forslag om flytning af Mørdrup trinbræt

3: Mørdrupvej med angivelse af færdselsuheld og hastighedsgrænser

4: Referat møde 250321 Mørdrup trinbræt

5: Mørdrup trinbræt - kortbilag med eksisterende og forslag til eventuel ny placering

6: Udklip fra KP19 med forlægning af Mørdrupvej

Punkt 21: Beslutning: Trafikale forbedringer i Tikøb

21/6287

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Der har gennem længere tid været både borger og politiske ønsker til forbedring af de trafikale forhold på Hornbækvej i Tikøb. By-, Plan- og Miljøudvalget har den 8. 3.2021 besluttet, at administrationen skal undersøge muligheden for at lave trafiksikkerhedsskabende og fartdæmpende tiltag på Hornbækvej ved Tikøb – og udarbejde anlægsønske til budgetprocessen for at realisere det.

Udvalget skal tage stilling til, om der skal udarbejdes anlægsønske til budget 2022 til analyse, ideoplæg og projektering af forslag til trafikale forbedringer af Hornbækvej i Tikøb.

Retsgrundlag

Ingen bemærkninger.

Relation til vision og tværgående politikker

Ingen bemærkninger.

Sagsfremstilling

1. De trafikale forhold

Hornbækvej er trafikvej og indgår som sekundærrute 235 i det rutenummererede vejnet. Vejen er en del af det overordnede vejnet, der betjener gennemkørende trafik.

Hornbækvejs forløb er langt og lige, og vejen fremstår meget bred. På en del af strækningen både i syd- og nordgående retning er der åbne marker på den østlige side.

Der er i begge sider af vejen anlagt fortov og cykelsti. Ved Harreshøjvej er anlagt

krydsningshelle, således lette trafikanter kan krydse vejen i to tempi.

En trafikmåling foretaget ultimo april – primo maj 2020 på strækningen mellem Harreshøjvej og Gurrevej viser en gennemsnitshastighed på 50,4 km/t og at 85% af bilisterne kører under 57,6 km/t. Der er en samlet årsdøgntrafik på 8443 køretøjer.

Udtræk fra fartviseren placeret i sydgående retning mellem byzonetavlen og Gurrevej viser et noget højere hastighedsniveau. Politiet har løbende i 2020 foretaget ATK-målinger i sydgående retning ved Gurrevej. Målingerne bekræfter et for højt hastighedsniveau.

Der er de seneste fem år sket fem politiregistrerede uheld på Hornbækvej ved Tikøb – heraf er det ene sket ved Kvistgårdsvej og altså uden for tættere bebygget område på en strækning med hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Der er sket uheld ved indkørsel til tankstationen og de øvrige tre ved krydset med Harreshøjvej. Ulykkerne skyldes overordnet

set vigepligtsforseelser, ingen af ulykkerne er hastighedsrelateret. To ulykker er med personskade, begge hvor motorcyklist kørende på primær vejen påkøres af udkørende sidevejstrafik.

Ingen af de implicerede parter har været fodgængere eller cyklister.

På vedlagte bilag er hastighedsgrænser og målesteder på Hornbækvej i Tikøb markeret.

2. Udførte tiltag som er aftalt med Tikøb Borger- og Grundejerforening

Efter dialog med Tikøb Borger- og Grundejerforening er der inden for de seneste par år sket en tydeliggørelse af afgrænsningen af tættere bebygget område i begge retninger, med opsætning af byzonetavler i begge sider af vejen suppleret med kantplader. Derudover blev der, for at tilkendegive at der køres gennem byområde, givet tilladelse til placering af blomsterkummer.

3. Administrationens vurdering

Hastigheden på Hornbækvej gennem Tikøb er for høj både i forhold til den generelle hastighedsbegrænsning og i forhold til bestemmelserne om passende lav hastighed i tættere bebygget område. Det vurderes, at hastigheden omkring krydset med Harreshøjvej reduceres som følge af forankørende svingende trafik.

Det vurderes, at det høje hastighedsniveau formentlig skyldes, at vejprofilet ikke er specielt selvforklarende til hastighedsgrænsen for tættere bebygget område. Skal kørehastigheden være lavere, vil det være nødvendigt med en egentlig ombygning af vejen.

Skal antallet af ulykker reduceres, er det ikke tilstrækkeligt at etablere hastighedsregulerende tiltag på strækning, men der skal sættes ind med trafiksikkerhedsløsninger i krydsene.

Administrationen vurderer, at der er behov for trafiksikkerhedsfremmende og fartdæmpende tiltag på Hornbækvej i Tikøb. Det vurderes, at der er behov for en grundigere analyse af forhold og muligheder, inden det fastlægges hvilke tiltag der skal etableres. Tiltagene og nødvendige analyse er af en størrelsesorden, der ikke kan finansieres af driftsbudgettet.

4. Planstrategi 2030

I forbindelse med Planstrategi 2030 arbejdes med at udlægge yderligere areal til boliger øst for Hornbækvej, hvilket øger behovet for en sikker krydsning af Hornbækvej, da skole og indkøb er placeret på den vestlige side af Hornbækvej.

5. Muligheder for tiltag

Der er mange muligheder for forbedring af de trafikale forhold på Hornbækvej i Tikøb. Mulighederne har et stort økonomisk spænd.

- Mindre omkostning (op til 500.000 kr.): afmærkning, eksempelvis supplerende tiltag omkring byzonetavlerne i form af symboler på kørebanen samt afvigende belægning i eksisterende spærreflade.
- Mellem omkostning (1.000.000 – 5.000.000 kr.): bump, eventuel mindre krydsombygninger Hornbækvej ved henholdsvis Gurrevej, Harreshøjvej og Kvistgårdsvej.
- Stor omkostning (fra 7.000.000 kr.): omprofilering og større krydsombygninger eksempelvis rundkørsel/signaler

6. Administrationens anbefaling

Administrationen anbefaler, at der afsættes 400.000 kr. til udarbejdelse af uddybende trafikale analyse, idéoplæg og skitseprojektering i 2022. Det vurderes, at de mindre tiltag alene ikke vil have den nødvendige effekt. De mindre tiltag bør derfor udføres som en del af en samlet løsning.

Det foreslås, at der på baggrund af den trafikale analyse udarbejdes tre forslag til ideoplæg/skitseprojekt i tre forskellige prisklasser. De tre oplæg præsenteres for fagudvalget i foråret 2022, således der kan indgives budgetønske til udførelse i 2023 eller overslagsår.

Økonomi/Personaleforhold

Ingen bemærkninger.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring/borgerinddragelse

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at der udarbejdes anlægsønske til budget 2022 til analyse, ideoplæg og projektering af forslag til trafikale forbedringer af Hornbækvej i Tikøb.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Indstillingen godkendt.

Bilag

Bilag: Hornbækvej i Tikøb, hastighedsgrænser og målesteder

Punkt 22: Beslutning: Ansøgning til statslig cykelpulje - Cykelstiprojekt på Lappen

21/9780

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

By-, Plan- og Miljøudvalget besluttede i 2020 at bruge nogle af cyklisthandlingsplanens udmøntningsmidler til at opdatere skitseprojekt – cykelsti på Lappen fra 2010.

Formålet var at være klar med et skitseprojekt som ansøgningsmateriale til en statslig cykelpulje. Staten har som del af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten (d. 4. december 2020) offentliggjort en cykelpulje og den endelige bekendtgørelse har nu været i høring.

Ansøgningsfristen påregnes at være 17. maj 2021 og, at der stilles krav om 50 % egenfinansiering.

By-, Plan- og Miljøudvalget skal beslutte, om der skal sendes en ansøgning til den statslige cykelpulje.

Retsgrundlag

§ 28 på finansloven for finansåret 2020

Relation til vision og tværgående politikker

Cyklisthandlingsplan 2020-2030

Sagsfremstilling

1. Beskrivelse af projektet på Lappen

Lappen har i flere år været præget af mange cyklister, men uden cykelinfrastruktur.

Cykelstiprojekt på Lappen vil være en væsentlig forbedring af sikkerheden for både cyklister og fodgængere, imellem Sct. Annagade/Allegade og Nordre Strandvej. I dag er der på begge strækninger en delt sti, som består af både cykelsti og fortov.

Skitseprojektet forholder sig til balancen imellem gode forhold for fodgængere og cyklister men samtidigt at håndtere trafikafvikling og busforbindelse. Forslag til udformning kan ses på bilag 1 og bilag 2. Bilag 1 viser koblingen til Nordre Strandvej og bilag 2 viser koblingen til Sct. Annagade og Classensvej.

2. Puljeansøgning

Puljen skal ansøges i år men først med anlæg i 2022.

Administrationen foreslår, at muligheden for at søge statslige puljemidler udnyttes og, at der i 2021 søges statslige puljemidler til etablering af cykelsti på Lappen med henblik på anlæg i 2022. Cykelsti på Lappen indgår i indsatskataloget i Cyklistplanen 2020-2030, jf. indsats nr. 16.

Cykelstiprojekt på Lappen er anslået til at koste 4.100.000 kr.

Det foreslås at reservere alle 2.073.000 kr. fra rammen til Udmøntning af Cyklisthandlingsplan i 2022 som egenfinansiering og ansøge den statslige pulje om tilsvarende 2.073.000 kr.

Udkast til bekendtgørelse af cykelpuljen har været i høring frem til 6. april 2021 – udkastet kan læses i bilag 3.

Såfremt der ikke opnås støtte, fremlægges en ny plan for udmøntning af rammen for Udmøntning af Cyklisthandlingsplan for 2022.

Økonomi/Personaleforhold

Hvis der opnås tilsagn om støtte fra den statslige pulje reserveres 2.073.000 kr. på rammen for Udmøntning af Cyklisthandlingsplan i 2022.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring/borgerinddragelse

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at den statslige cykelpulje 2021 ansøges om medfinansiering til Cykelstiprojekt på Lappen.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Indstillingen godkendt.

Bilag

- 1: Kobling til Nordre Strandvej
- 2: Kobling til Sct. Annagade-Classensvej
- 3: Udkast_bekendtgørelse om pulje til cykelprojekter

Punkt 23: Beslutning: Tilstandsvurdering af vejafvanding

21/13449

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Vejafvandingen består af grøfter, brønde og stikledninger som afvander vejene og spiller bl.a. en vigtig rolle i forhold til klimatilpasning, så oversvømmelser i forbindelse med skybrud minimeres.

Der er i efteråret 2020 gennemført TV inspektion (se bilag 1) af vejbrønde og stikledninger omfattende vejbrønde og stikledninger, på 100 strækninger over hele kommunen. På baggrund af inspektionen, har en rådgiver udarbejdet en rapport som konkluderer, at der er opbygget et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb.

Retsgrundlag

Vejloven

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

I byerne afvandes vejene via vejbrønde og stikledninger til kloakken, mens afvanding langs veje på landet sker til grøfter. Der er omkring 11.000 brønde med tilhørende stikledninger på de offentlige veje i byer og landsbyer i Helsingør Kommune. Kendskabet til disse anlæg er meget begrænset, og der er kun sparsom viden om tilstanden. På den baggrund har Nordsjællands Park og Vej i samarbejde med Center for By, Land og Vand iværksat en stikprøveinspektion af vejbrønde og stikledninger. Der er ikke taget stikprøver i centrum, som udgør ca. 5 % af vejbrøndene, da der blev foretaget nogle store renoveringer for 12-15 år siden, og da Center for By, Land og Vand sammen med Forsyningen er i gang med klimatilpasning på vejafvandingen i centrum (investeringsplanen).

Der er undersøgt det, der svarer til 0,9 % af det samlede antal brønde og stikledninger. Undersøgelsen er søgt planlagt, så dens indhold forventes at give et repræsentativt billede af den generelle tilstand. Så med begrundelse i, at vores forhåndsforventning er bekræftet og undersøgelsen er repræsentativt planlagt forventer vi, at konklusionerne er valide trods et beskedent statistisk grundlag.

Undersøgelsen viser, at en væsentlig del af de undersøgte strækninger har behov for renovering. Op mod 30 % af vejbrøndene og 60 % af stikledningerne har behov for akutte reparationer. Af undersøgelsen fremgår det også, at ca. 15 % af vejbrøndene er udskiftet til plastbrønde, hvilket kan være forklaringen på den signifikante forskel på den konstaterede forskel i tilstanden mellem stikledninger og vejbrønde.

Mange af strækningerne er gamle betonbrønde, som formodes at være fra 1930-1960. I rapporten anbefales at udskifte dem med nye plastbrønde, da deres tekniske levetid anses for at være opbrugt. Levetiden for betonbrønde og ledninger er ca. 50 år. Levetiden for nye plastbrønde og stikledninger er 100 år for nuværende. Levetiden forventes at blive længere i takt med udviklingen af materialer.

Både i byer og på landet er der opbygget et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb, og vejafvandingen har derfor nedsat funktionalitet, hvilket særligt påvirker håndteringen af kraftige regnskyl, der bliver hyppigere i disse år. Vejafvandingen er samtidig afhængig af de hovedledninger, som stikledningerne er tilsluttet. Disse ledninger vedligeholdes af Forsyning Helsingør. Hovedledningerne er dimensioneret til at kunne håndtere vandet fra stikledningerne, men hvis stikledningerne

renoveres med en større kapacitet for at imødekomme kraftigere regn, skal hovedledningerne derfor også opgraderes for at øge afvandingskapaciteten. Fremtidig udskiftning og renovering skal derfor koordineres med Forsyningens planlagte udskiftning.

Det vurderes, at grøfterne generelt er i middel stand, og der er et efterslæb på oprensning, der skal sikre deres funktionalitet. Der er i de sidste 3 år brugt mellem 0,05-0,1 mio. kr. af det samlede budget til afvanding, til oprensning af grøfter. Det vurderes ikke at være tilstrækkeligt til at bremse opbygningen af efterslæb. Nordsjællands Park og Vej har ultimo 2020 igangsat en kortlægning af grøfterne. Kortlægningen forventes færdig i 2022, og det vil da være muligt, at vurdere behov for oprensning og reprofilerung af grøfterne.

Løsningsforslag

Den del af afvandingsystemet, der ligger i Helsingør indre by (5 % af brøndene) og den del, der er konstateret skiftet til plastbrønde (15 % af brøndene) vælges udeholdt af denne genopretningsplan. Det forventes, at de håndteres i andet regi eller at de vil have en restlevetid, der ikke gør det aktuelt at overveje udskiftning i den periode, vi kigger på her. Det er således de resterende 80 % af det samlede antal vejbrønde på 11.000, som herefter udgør 8.800 samt 95 % af stikledningerne der kigges på.

Det foreslås at bringe afvandingen op til et acceptabelt niveau, med en udskiftning over f.eks. 30 år. Det vurderes, at der skal skiftes op mod ca. 290 vejbrønde og 350 stikledninger om året, men i praksis skiftes der maksimalt 90-130 om året. Efter gennemført udskiftning vurderes det, at det oprindelige eller et mindre budget er tilstrækkeligt til at opretholde niveauet.

Ved udskiftning af vejbrønde og stikledninger vil det samtidig være optimalt, at foretage en kortlægning, så oplysninger om vejafvandingen digitaliseres og kan indgå i LER (ledningsejer registret).

Økonomi/Personaleforhold

Udgiften til udskiftning af en brønd inkl. stikledning vurderes til at være ca. 20.000-30.000 kr., afhængig af metoden og længden af stikledningen. Se bilag 2.

Udskiftning af alle brønde inkl. stikledninger vil således løbe op i 192-294 mio.kr.

Antal vejbrønde i alt	11.000	Udgift min. mio. kr.	Udgift max. mio. kr.
80% af vejbrøndene	8.800	88	106
95% af stik	10.450	105	188
Sum		193	294

Med en foreslået udskiftning over 30 år vil det blive 6,4-9,8 mio.kr. om året. Hvis der i stedet regnes med udskiftning over f.eks. 40 år bliver det 4,8-7,3 mio.kr. pr. år.

Budgettet til udskiftning og renovering af vejbrønde har de sidste år ligget på ca. 3,2 mio. kr. Forbruget har varieret mellem 3-4 mio. kr. Forbruget er inklusive øvrige driftsopgaver som tømning af sandfang i vejbrønde, akut arbejder på grøfter og underføringer samt rensning af olieudskillere i pumpebrønde. Forbruget alene på renovering af vejbrønde og stikledninger har varieret fra 2,2-3,2 mio. kr., hvilket giver et gennemsnits forbrug på 2,7 mio. kr. årligt.

I nedenstående tabel fremgår udgiften der vil være behov for at udskifte og renovere vejbrønde og stikledninger over en periode på henholdsvis 30 og 40 år.

Udskiftning (ekskl. gennemsnits forbrug)	Udgift min. mio.kr.	Udgift max. mio.kr.
30 år	3,7	7,1
40 år	2,1	4,6

På denne baggrund forslår administrationen, at der udarbejdes et anlægsønske på en årlig pulje på 3,5 mio. kr. til udskiftning og reovering af vejbrønde og stikledninger.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Sagen giver ikke anledning til særskilt kommunikation/høring/borgerinddragelse

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at der udarbejdes et anlægsønske på en årlig pulje til udskiftning og reovering af vejbrønd og stikledning på 3,5 mio. kr. årligt.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Indstillingen godkendt.

Bilag

1: Notat - Vurdering af brønde og stikledninger - Helsingør Kommune

2: Estimat over udskiftning af vejbrønde

Punkt 24: Orientering: Regelsæt for betalingsparkering som følge af ændring af kommunal udligning

21/6846

Sagen afgøres i:

Byrådet 2018-2021

Indledning

I lov om ændring af kommunal udligning m.m. indgår bl.a. ændringer i lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner, som følge af indtægter fra parkering.

Med denne sag orienteres om lovændringen og indtjeningsmulighederne ved indførelse af betalingsparkering.

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 omfatter muligheden for at opkræve betaling for benyttelse af offentlige parkeringspladser og –anlæg.

Relation til vision og tværgående politikker

Intet at bemærke.

Sagsfremstilling

I det følgende beskrives lovgrundlag og ændringerne for betalingsparkering.

1. Vejloven om opkrævning af betaling for parkering

Vejmyndigheden kan i medfør af Vejlovens § 90, stk. 1, kræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og –anlæg. Særligt indrettede parkeringsanlæg omfatter for eksempel egentlig aflukkede parkeringsanlæg i form af parkeringskældre eller parkeringshuse. Indtægten fra en sådan ordning skal bruges til at dække udgiften ved indretning og drift – herunder tilsyn. Det skal med andre ord hvile i sig selv.

Vejmyndigheden har herudover – med politiets samtykke – mulighed for at opkræve betaling for parkering på p-pladser, p-anlæg m.m. Opkrævningen skal ske med adfærdsregulering som formål, og dermed skal betalingen ses som en tilskyndelse til at parkere andetsteds fremfor som en indtægtskilde. Midlerne kan anvendes til offentlige formål, herunder infrastruktur anlæg herunder flere p-pladser.

2. Lovgivning om betalingsparkering og parkeringsafgifter (udligningsreformen 2020)

I forbindelse med vedtagelsen af udligningsreformen 2020, blev der bl.a. fastsat nye regler vedrørende nedsættelse af kommunernes statstilskud, som følge af indtægter fra betalt parkering samt parkeringsafgifter.

Med de nye regler indføres et fast loft på indtægter fra betalingsparkering. Loftet fastsættes fra tilskudsåret 2020 til 320 kr. pr. indbygger og reguleres årligt med den forventede pris- og lønudvikling for den kommunale sektor. Alt over dette beløb skal afleveres til staten.

Set i forhold til nuværende regler betyder det, at den enkelte kommune kan beholde en større andel af betalingsindtægterne. Derved understøttes kommunernes mulighed for at investere i parkeringsanlæg. Med et indbyggertal på 62.695 giver det et loft på 20.062.400 kr. i indtægter for Helsingør Kommune. (Indtægt ved parkeringsafgifter indgår ikke i dette beløb.)

2.1. Parkeringsafgifter

Indtægter fra parkeringsafgifter er med udligningsreformen ikke længere omfattet af modregningsordningen (ekstra 20 % til staten). Kommunen vil dog stadig, som følge af de indgåede aftaler om parkeringskontrol, aflevere 50 % af indtægterne fra afgifter til staten, jf. færdselsloven. Herunder afgifter, der skrives for f.eks. manglende betaling, hvis der indføres betalingsparkering.

Der er, som del af parkeringsbudgettet, indregnet en indtægt til Helsingør Kommune fra parkeringsafgifter på 1.785.000 kr. svarende til 7.000 afgifter årligt. Et tilsvarende beløb betales til staten. Beløbets størrelse afhænger af, hvor mange afgifter der pålægges, hvilket igen afhænger af antal vagttimer på gaden og folks adfærd.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

Såfremt det ønskes at gå videre med at undersøge mulighederne for betalt parkering, bør dette ske i en tæt dialog med borgerne og erhvervslivet i kommunen.

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at orientering foretages.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Sagen blev udsat til næste møde.

Punkt 25: Orientering: Afgørelser fra klageinstanser 03-05-2021

21/980

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Indledning

Der er 2 afgørelser til orientering.

Retsgrundlag

Byggeloven

Planloven

Relation til vision og tværgående politikker

Sagen har ingen særskilt relation til vision og tværgående politikker.

Sagsfremstilling

1.1 Afgørelse i sag om byggetilladelse til at indrette 3 boliger i bevaringsværdig bygning, Mørdrupvej 17, 3060 Espergærde – Sags nr. 18/4563

Center for By, Land og Vand har den 9. maj 2018 meddelt byggetilladelse til at indrette 3 boliger i bevaringsværdig bygning på Mørdrupvej 17. Ejendommen er omfattet af en lokalplan.

Naboer har bl.a. klaget over bevaringsforhold vedrørende bygningen.

Byggeklageenheden har den 12. marts 2021 afvist klagen. Byggeklageenheden har oplyst, at man kun kan tage stilling til spørgsmål som er reguleret i byggeloven. I øvrigt anses klager ikke for at være klage berettiget.

2.1 Stadfæstelse af afgørelse i sag om dispensation til brud på dige til adgangsvej til råstofområde, Helsingørsvej 98, 3490 Kvistgård – Sags nr. 20/21397

Miljø- og Fødevareklagenævnet har behandlet en klage fra Danmarks Naturfredningsforening over Center for By, Land og Vands dispensation til at bryde et kulturhistoriske dige i Reerstrup.

Bruddet på diget er nødvendigt for at skabe adgang til Råstofområde A1, der er planlagt nord for Helsingørsvej og vest for Reerstrupvej.

Klagenævnet stadfæster Center for By, Land og Vands dispensation, som blev udstedt efter beslutning i By-, Plan og Miljøudvalget.

Nævnet justerer dog dispensationen, så karakteristisk digehjørne bevares.

Økonomi/Personaleforhold

Sagen har ikke afledte konsekvenser for økonomi og personaleforhold.

Kommunikation/Høring/Borgerinddragelse

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

Indstilling

Center for By, Land og Vand indstiller,

at orientering foretages.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Orientering foretaget.

Bilag

1. Afgørelse - Byggeklageenheden - Mørdrupvej 17

1. Afgørelse - Miljø- og Fødevareklagenævnet - Helsingørsvej 98

Punkt 26: Beslutning: Meddelelser

20/22243

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Sagsfremstilling

1. Byggesagsstatistik

Vedhæftet en oversigt over byggesagsstatistikken.

Der er i første kvartal 2021 er der oprettet/modtaget 848 sager, hvilket er 28 % flere end samme periode som sidste år. Og sidste år var et rekordår i antal sager.

Der er sendt svar/afgørelser indenfor 4 uger i 61 % af sagerne der er afgjort første kvartal 2021.

Sagsbehandlingstiden er 63 dage i snit.

Der er i øjeblikket ca. 12-16 ugers sagsbehandlingstid på sagerne.

Og der ligger i øjeblikket ca. 500 sager, som ikke er påbegyndt sagsbehandling på.

Fortsætter sagsmængden på dette niveau vil det ikke være muligt at nedbringe sagsbehandlingstiden i øjeblikket, tværtimod må den forventes at stige. Der alene være tale om fortsat hård prioritering, således at lovliggørelsessager og klagesager bliver nedprioriteret til fordel for ansøgninger om nybyggeri samt om- og tilbygninger.

Foruden de indkommende byggesager, kan det oplyses, at SKAT har meddelt at de er tæt på at færdiggøre rettelser af erhvervsjendommers registreringer i BBR. Konkret har SKAT ændret registreringerne af 1289 erhvervsjendomme, af de 1522, der skal rettes.

Ændringerne i registreringerne kan være antal m², men er typisk anvendelsen, som er ændret. For alle sager fremgår det nu i BBR, at ændringen ikke er godkendt i forhold til bygge Lovgivningen. Dette medfører at ejer må forventes at henvende sig, senest i en salgssituation.

Byggesagsafdelingen har således 1289 sager stigende til 1522 sager, som skal gennemgås for lovliggørende byggesagsbehandling. Denne opgave er IKKE påbegyndt. Det vil først kunne ske efter en betydelig nedgang i antallet af nye sager, eller en tilgang af nye ressourcer. Centeret er i den forbindelse i færd med at undersøge muligheden for indkøb af konsulenter til opgaven.

2. Helsingør Kommune registreret under "Cities Race to Zero"

Helsingør Kommune har på vegne af borgmester Benedikte Kiær underskrevet "Cities Race to Zero". Hermed bidrager kommunen til en internationale kampagne frem mod COP26, der forpligtiger deltagerne til at sætte ambitiøse klimamål.

"Cities Race to Zero" er et spor særligt for byer, som organiseres i et partnerskab mellem C40, Global Covenant of Mayors (GCoM), ICLEI, United Cities and Local Governments (UCLG), Carbon Disclosure Project (CDP) World Wildlife Fund (WWF) og World Resource Institute (WRI).

Målet er at mobilisere 1000 byer på globalt plan og vise, at byerne står sammen med virksomheder, investorer, universiteter og regioner om at møde de ambitiøse målsætning i Parisaftalen om klimaneutralitet i 2050.

Underskriften er sket i forlængelse af kommunens DK2020-godkendte klima og bæredygtighedsplan og det eksisterende engagement i Global Covenant of Mayors samt rapportering til Carbon disclosure Project. Der følger ikke nye forpligtigelser af tilslutningen.

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Sagen overgår til behandling, jf. punkt 1.

Ad 1:

Med udgangspunkt i den store sagsmængde og Covid-19 situationen besluttede udvalget, at Center for By, Land og Vand skal prioritere behandling af byggesager fremfor lovliggørelse af skilte og vinduer i bykernen frem til primo 4. kvartal 2021, jf. tidligere sag om kampagnen i bymidten.

Ad 2:

Orientering foretaget.

Bilag

Byggesagsstatistik Q1.pdf

Punkt 27: Eventuelt

20/22247

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Intet at bemærke.

Punkt 28: Orientering: Kommende sager

20/22245

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021

Sagsfremstilling

Sager til juni-mødet

Orientering: Klimaudvalget afrapporterer Virkemiddelkatalog

Orientering/Beslutning: Afrapportering fra øresundsudvalget

Beslutning: Budgetsag

Beslutning: Endelig vedtagelse af strategi for ladeinfrastruktur

Beslutning: Legepladsstrategi

Beslutning: P-normerne

Beslutning: Endelig beslutning af nyt regulativ for husholdningsaffald

Beslutning: Endelig beslutning af nyt regulativ for erhvervsaffald

Beslutning: Endelig beslutning af nyt jordregulativ

Beslutning: Dispensation til kunstgræsbane

Beslutning: Dispensation fra lokalplan Kelleris

Beslutning: Skitseprojekt for Svingelport

Beslutning: Revision af vandløbsregeulativer - høring

Beslutning: Forlag til Tillæg nr. 1 til Lokalplan 1.150 for Helsingør Bykerne

Beslutning: Lokalplan for almene boliger på Rønnebær Allé

Beslutning: Afgrænsning af lokalplanområdet for bevarende lokalplan for Hellebæk

Beslutning: Forslag til lokalplan 1.179 Kolonihaveområdet Pindemosen

Beslutning: Endelig vedtagelse af strategi for ladeinfrastruktur

Beslutning: Temalokalplan for bevaringsværdige bygninger - udsat på mødet 8.3

Beslutning: Endelig vedtagelse af Lokalplan for boliger på Vinkelvej

Beslutning: Endelig vedtagelse af Lokalplan for boliger i Hornbæk Vandtårn

Beslutning: Endelig vedtagelse af Visionsplan for CinemaBYEN

Beslutning: Udmøntning af byrumspuljemetode

Beslutninger By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021 den 03-05-2021

Orientering foretaget.

Punkt 29: Godkendelse af referat

Sagen afgøres i:

By-, Plan- og Miljøudvalget 2018-2021