

# REFERAT Plan- og Vejudvalget d. 02-06-2026

**Mødedato** Tirsdag d. 02. juni 2026 kl. 12:00

**Mødested** Mødelokale 13

## Indholdsfortegnelse

PV Introduktion til udvalget om udvalgets økonomi.....	3
PV Ansøgning om nedrivning af bevaringsværdig bygning 1, Spedalsø 23, Horsens.....	4
PV Ekstra stadeplads på Endelave Havn.....	7
PV Genvurdering af midler fra Trafiksikkerhedspuljen 2026.....	9
PV Budgetopfølgning pr. 30.04.2026.....	14
PV Budgetforslag 2027-2030.....	16
PV Forslag fra Venstre, skiltning vedr. forbud mod knallertkørsel på Havnepromenaden.....	18
PV Orientering om udbud af reklamefinansieret byudstyr.....	19
PV Orientering fra formanden og administrationen.....	22
Underskriftsark - Plan- og Vejudvalget, 2.6.2026.....	23

# **Punkt 1: PV Introduktion til udvalget om udvalgets økonomi**

00.15.00-G01-10-24

## **Resume**

Der gives en introduktion til udvalget om udvalgets økonomi.

Sagen afsluttes i Plan- og Vejudvalget.

## **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget tager orienteringen til efterretning.

## **Beslutning**

Plan- og Vejudvalget tog orienteringen til efterretning.

## **Sagsfremstilling**

Plan- og Vejudvalget præsenteres for udvalgets økonomi.

/JMC

## **Historik**

### **Beslutning fra Plan- og Vejudvalget, 05 05 2026:**

Plan- og Vejudvalget valgte at udsætte punktet.

Birthe Knudsen deltog ikke i mødet.

## **Bilag**

PVU 2026 Oplæg om udvalgets økonomi

## **Punkt 2: PV Ansøgning om nedrivning af bevaringsværdig bygning 1, Spedalsø 23, Horsens**

02.34.30-P19-99-25

### **Resume**

Administrationen har modtaget en ansøgning om tilladelse til nedrivning af bygning beliggende Spedalsø 23, 8700 Horsens. Bygningen er en etagebolig opført i 1923 og er i 1991 registreret med middel bevaringsværdi 4 på SAVE-skalaen.

Der søges om tilladelse til nedrivning af den eksisterende bygning, idet ejeren ønsker at opføre en ny etagebolig på ejendommen.

Administrationen anbefaler, at der gives afslag på dispensation til nedrivning af bygning 1. Bygningen vurderes som et markant kulturhistorisk eksempel på et byhus fra begyndelsen af 1900-tallet, med høj detaljeringsgrad og dekorative elementer, der bidrager væsentligt til områdets helhed og fungerer harmonisk i gademiljøet.

Sagen afgøres af Plan- og Vejudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget vedtager, at der gives afslag på ansøgning om nedrivning af bygning 1 (jf. BBR), Spedalsø 23, Horsens.

### **Beslutning**

Plan- og Vejudvalget vedtog indstillingen.

### **Sagsfremstilling**

Administrationen har modtaget en ansøgning om tilladelse til nedrivning af to bygninger beliggende på Spedalsø 23, 8700 Horsens.

Der søges om tilladelse til nedrivning af de eksisterende bygninger, idet ejeren ønsker at opføre en ny etagebolig på ejendommen.

Administrationens vurderinger tager afsæt i bygningens bevaringsværdi udtrykt i SAVE-tilstanden samt i forslaget til Bydelsplanen for Sønderbro, der aktuelt er i offentlig høring. Endelig skeler administrationen også til dogmerne i den nationale arkitekturpolitik fra november 2025.

I Bydelsplan for Sønderbro fremhæves bevaring af bydelens værdifulde bygninger som et centralt pejlemærke, fordi de er med til at fastholde Sønderbros særlige identitet, byggestil og kulturhistoriske karakter.

Når en bygning bevares og omdannes frem for at blive revet ned, reduceres CO<sub>2</sub>-udledningen i forhold til nybyggeri samtidig med, at bymiljøet, den oplevede trykthed og områdets særlige historiske præg understøttes.

I den nationale arkitekturpolitik lægges der vægt på, at "vi prioriterer vedligeholdelse, renovering og transformation fremfor at bygge nyt".

Samtidig fremhæves det, at "vi skal udvikle vores byer, landsbyer og landdistrikter med forståelse for den lokale kulturhistorie og byggeskik og bygge videre på de stedspecifikke værdier".

Bygning 1 er en etagebolig, opført i 1923 (jf. BBR). Bygningen er i Kommuneatlas for Horsens Kommune fra 1991 vurderet til at have en SAVE-værdi på 4.

Se bilag med SAVE-vurderingsskemaet.

I forbindelse med ansøgningen om nedrivning er der foretaget en ny vurdering ved besigtigelse.

Her fastholdes bevaringsværdien på 4. Bygningens tilstand er nedjusteret, mens originaliteten og den kulturhistoriske værdi er hævet.

Bygningen på Spedalsø 23 ligger i et område, hvor der er registreret flere bevaringsværdige bygninger efter SAVE-skalaen.

Se bilag "Kort med bevaringsværdige bygninger omkring Spedalsø".

Bygning 2 er et udhus, der ikke er registreret som bevaringsværdig og derfor behandles sagen administrativt.

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 150-2013, Skilte- og facaderegulering, der anfører, at ændringer på ejendomme inden for lokalplanområdet skal godkendes af Teknik og Miljø. Godkendelse sker i hvert enkelt tilfælde efter en konkret vurdering af ansøgningen, jf. § 4.03 i lokalplanen.

Bygning 1 er en fuldmuret én-etages længebygning med høj kælder og udnyttet tagetage. Den adskiller sig markant fra de øvrige huse i gaden gennem sin høje detaljeringsgrad, den præcise rytme i vinduer og døre, der giver facaden et karakteristisk udtryk.

Facaden rummer en række dekorative elementer, der er karakteristiske for byggeskikken omkring år 1900 og, der afspejler periodens håndværksmæssige kvalitet, hvilket ikke genfindes i de omkringliggende bygninger.

I gadebilledet fungerer bygningen som en harmonisk del af miljøet og udgør samtidig en naturlig overgang mellem de større bygningsvolumener mod vest og de småskalabyhuse mod øst.

I BBR er bygningen registreret som opført i 1923, men både bygningsstilen og dokumentation fra Horsens Museum peger på en tidligere datering.

Museet oplyser, at folketællingen fra 1906 registrerer 16 personer på adressen, med den samme disponering som i dag. Det er administrations vurdering, at bygningen er opført omkring 1900.

Samlet fremstår bygningen som et repræsentativt eksempel på et byhus fra Horsens købstad i begyndelsen af 1900-tallet og bidrager væsentligt til områdets kulturhistoriske helhed.



Figur 1, oversigtskort med markering af Spedalsø 23, 8700 Horsens

## Høring

Ansøgningen om nedrivning har været sendt i høring hos Horsens Museum, Foreningen for Bedre Bymiljø i Horsens og Landsforeningen for bygnings- og landskabskultur.

Horsens Museum vurderer, at bygningen, set i et kulturhistorisk perspektiv, er et fint eksempel på et byhus fra den hastigt voksende købstad i begyndelsen af 1900-tallet. På baggrund af denne vurdering kan museet ikke anbefale en nedrivning.

Der er ikke modtaget høringssvar fra Foreningen for Bedre Bymiljø i Horsens og Landsforeningen for bygnings- og landskabskultur.

Sagen har desuden været i offentlig høring i fire uger jf. bygningsfredningsloven. Der er i den forbindelse ikke indkommet høringssvar.

### **Konsekvens af en tilladelse til nedrivning**

Med den registrerede SAVE-værdi, bygningens detaljeringsgrad og dens betydning for det samlede kulturmiljø vurderer administrationen, at en nedrivning vil have en væsentlig indvirkning på det omgivende miljø, gaderummets sammenhæng, den arkitektoniske helhedsoplevelse og områdets historiske karakter.

### **Konsekvens af et forbud mod nedrivning**

Hvis der meddeles forbud mod nedrivning, vil den eksisterende bygning kunne restaureres og der vil fortsat være mulighed for om- og tilbygning på husets bagside. Dette kan både skabe flere boligkvadratmeter og etablere gode udearealer. Herved fastholdes potentialet for at tilføre gaden nye boliger samtidig med, at det karakteristiske udtryk i gadebilledet bevares.

Dette understøtter et af formålene i Lokalplan 150-2013 om, at eksisterende bevaringsværdige bygninger ombygges med respekt for den oprindelige udformning og, at der arbejdes for kvalitetsbetonede omgivelser langs indfaldsveje.

Ejeren kan, jf. planlovens § 49, stk. 1, forlange ejendommen overtaget af kommunen mod betaling. Overtagelsespligten påhviler dog kun kommunen, hvis der er et væsentligt misforhold mellem ejendommens afkastningsgrad og afkastningsgraden for ejendomme med en lignende beliggenhed og benyttelse, der ikke er omfattet af et nedrivningsforbud jf. planlovens § 49, stk. 2.

Grundlaget for kommunens overtagelsespligt vurderes af Taksationskommissionen.

### **Ordforklaring**

SAVE er en sammenskrivning af "Survey of Architectural Values in the Environment" = Kortlægning af arkitektoniske værdier i miljøet.

Bevaringsværdien i forhold til SAVE angives på en skala fra 1-9. Karaktererne 1-3 regnes for en høj værdi, 4-6 for middel værdi og 7-9 for lav værdi.

/JCPA

### **Bilag**

Kort med bevaringsværdige bygninger omkring Spedalsø

Fotos af Spedalsø 23, 8700 Horsens

Høringssvar, Spedalsø 23, 8700 Horsens

Vurderingsskema Spedalsø 23, 8700 Horsens

## **Punkt 3: PV Ekstra stadeplads på Endelave Havn**

05.14.05-P00-2-24

### **Resume**

Administrationen har modtaget en ansøgning om en stadeplads på Endelave Havn udover den, der allerede er etableret.

Horsens Kommune arbejder løbende for at udvikle Endelave, bl.a. med afsæt i Strategisk-fysisk udviklingsplan Endelave. På samme måde kan en ny lokalplan for Endelave udvide mulighederne for havneaktiviteter på Endelave Havn.

Udvalget skal med denne sag tage stilling til, om der gives dispensation til yderligere en stadeplads på Endelave Havn.

Sagen afgøres af Plan- og Vejudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget bemyndiger administrationen til at give dispensation til at oprette stadeplads på Endelave Havn i henhold til sagsfremstillingen.

### **Beslutning**

Plan- og Vejudvalget vedtog indstillingen.

Socialistisk Folkeparti stemte imod med bemærkning om, at man ønsker den nuværende praksis fastholdt (jf. scenarie 1).

### **Sagsfremstilling**

Horsens Kommune arbejder bl.a. med afsæt i Strategisk-fysisk udviklingsplan Endelave for at udvikle Endelave Ø og de rammer og muligheder, der skal være på Endelave Havn.

Planen forholder sig ikke konkret til stadepladser, men i stedet til et samlet kvalitetsløft af øens udbud, hvad angår bl.a. spisesteder og indkøbsmuligheder.

Når en ny lokalplan for Endelave Havn bliver udarbejdet er det hensigten, at mulighederne for havneaktiviteter forbedres på linje med hensigterne i Strategisk-fysisk udviklingsplan Endelave, om at gøre havnen til et attraktivt ankomstpunkt. I modsætning til den nuværende lokalplan kan der med den nye lokalplan blive mulighed for at etablere flere stadepladser på havnearealerne.

Horsens Kommune udlejer i dag et areal på Endelave Havn til en stadeplads. Stadepladsen er indrettet som et spisested, der sælger fastfood såsom pølser, burgere, drikkevarer, is m.v.

### **Ansøgning**

Administrationen har modtaget en ansøgning om etablering af en ny stadeplads på Endelave Havn. Den nøjagtige placering fastlægges af administrationen.

Af bilagsmaterialet fremgår to mulige placeringer af en ny stadeplads.

I henhold til den nuværende stadepladskontrakt er der ikke kontraktmæssigt noget til hinder for, at der gives tilladelse til en ekstra stadeplads på havnen.

Ansøgeren har til hensigt at etablere endnu et spisested/madbod på havnen og på den måde sikre et varieret udbud på havnearealet. Derudover er det hensigten, at der som udgangspunkt er mindst et spisested åbent i den almindelige åbningstid inden for sæsonen på havnearealet.

### **Plangrundlag**

Det eksisterende plangrundlag fastsætter, at havnearealerne alene er udlagt til offentlige formål. Det vil derfor kræve en dispensation fra lokalplanen at kunne etablere yderligere en stadeplads.

Samtidigt forudsættes dispensationen af Kystdirektoratets godkendelse, som indhentes af ansøgeren. En dispensation vil have en varighed på 3 år, hvorefter sagen kan genbehandles.

## **Scenarier**

Administrationen vurderer, at hvad angår kundegrundlaget er det usikkert, om det er tilstrækkeligt til, at to sammenlignelige erhverv kan drive forretning på marinaen. Det medfører en risiko for, at det på sigt kan betyde, at ét af de to erhverv lukker.

Administrationen har opstillet følgende scenarier for stadepladser på Endelave Havn, hvoraf administrationen anbefaler pkt. 3:

1. Nuværende praksis for stadeplads på Endelave Havn fastholdes. Det vil sige fornyelse af lejekontrakten for stadepladsen hvert 5. år. Lejekontrakten sendes ikke i udbud.
2. Der fastholdes én stadeplads på havnearealet, der sendes i udbud ved førstkommande lejlighed (forventeligt ved den nuværende kontraktperiodes udløb).
3. Administrationen meddeler, med Plan- og Vejudvalgets godkendelse, dispensation til yderligere en stadeplads, hvor der stilles krav om, at den skal indpasses i området omkring havnen. Dispensationen forudsættes af Kystdirektoratets godkendelse.

Lejeprisen for stadepladsen fastsættes med afsæt i den nuværende stadepladskontrakt.

Opstilling af en ny stadeplads forudsættes af, at der meddeles byggetilladelse.

/ALYHA

## **Historik**

### **Beslutning fra Plan- og Vejudvalget, 05 05 2026:**

Plan- og Vejudvalget valgte at udsætte punktet.

Birthe Knudsen deltog ikke i mødet.

## **Bilag**

Evt. placering af stadeplads

Kortbilag - Stadepladsens udstrækning

## **Punkt 4: PV Genvurdering af midler fra Trafiksikkerhedspuljen 2026**

05.13.00-P00-51-25

### **Resume**

Plan- og Vejudvalget behandlede den 7. april 2026 en prioritering af indeværende års trafiksikkerhedsmidler.

Det blev besluttet, at løsningsforslaget om indkørselsforbud på Beringsgade fra Allegade skal belyses yderligere med fordele og ulemper samt sammenholdt med et alternativt forslag.

Indkørselsforbud på Beringsgade ved Allegade fremgår desuden i Mobilitetsplan 2035 (V28), hvor det er prioriteret som nr. 2 på listen.

Administrationen bringer med denne sag uddybende beskrivelse af indkørselsforbud på Beringsgade fra Allegade og skitserer derudover to alternative løsninger.

Desuden blev det besluttet, at der ikke skal arbejdes med adfærdsregulering, med fokus på forbedre trafiksikkerhed og tryghedsfremme via deltagelse i de nationale trafik kampagner. Disse midler skal prioriteres på konkrete projekter svarende til 0,6 mio. kr.

Sagen afgøres af Plan- og Vejudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget godkender, at indkørselsforbud på Beringsgade fra Allegade udføres.
2. Plan- og Vejudvalget godkender at gennemføre lokale hastighedsbegrænsninger ved skoler, jf. sagsfremstillingen, for 0,6 mio. kr.

### **Beslutning**

Indstillingens punkt 1: Et flertal bestående af Socialdemokratiet, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Danmarksdemokraterne stemte imod.

Et mindretal bestående af Venstre og Socialistisk Folkeparti stemte for. Venstre bemærker, at det er vigtigt at prioritere sikkerheden for cyklister og respektere sortpletudpegningen.

Plan- og Vejudvalget besluttede herefter at igangsætte alternativ 2.

Indstillingens punkt 2: Plan- og Vejudvalget vedtog indstillingen.

### **Sagsfremstilling**

Plan- og Vejudvalget besluttede den 7. april 2026 at udsætte dagsordenspunkt nr. 8, indstillingspunkt nr. 1 om godkendelse af uheldsbekæmpelse Allegade/Beringsgade, med henblik på at få yderligere belyst løsningsforslaget med fordele og ulemper samt få det sammenholdt med et alternativt løsningsforslag.

Nedenfor bliver forslaget beskrevet som indkørselsforbud på Beringsgade fra Allegade.

Indkørselsforbud på Beringsgade ved Allegade fremgår desuden i Mobilitetsplan 2035 (V28), hvor det er prioriteret som nr. 2 på listen.

Der er registreret fire uheld i krydset i perioden fra 2020-2024. Ved alle fire uheld er cyklister fra nord kollideret med biler, der svinger ind eller ud fra Beringsgade.

Krydset Allegade/Beringsgade er udpeget som sort plet, fordi uheldsbilledet er tydeligt og det er muligt at eliminere uheldene, ved at fjerne konflikt punktet mellem cykler og svingende biler.

### **Belysning af indkørselsforbud på Beringsgade fra Allegade**

For at bekæmpe uheld i krydset er det nødvendigt at fjerne kollisionspunktet mellem de ligeud kørende cyklister og de

svingende bilister fra Allegade. Den oplagte løsning er derfor et indkørselsforbud, så det ikke længere er muligt at svinge ned ad Beringsgade fra Allegade.

En fuld lukning af vejen vil kræve et indkørselsforbud for lastbiler i modsatte ende af vejen, fordi der ikke er de nødvendige arealforudsætninger til etablering af en vendeplads. Det vil have betydning for, at mulige rutevalg for områdets beboere og brugere begrænses.

To ud af fire uheld i krydset sker, hvor biler fra nord svinger ind foran cykler, der kommer fra nord, altså de klassiske højresvingulykker.

Et uheld er en cyklist, som overses af venstresvingende bil fra Allegade. Vurderingen er, at bilister kan føle sig presset af biler bagfra og derved forcere svingningen, hvorved de ikke får foretaget den nødvendige orientering, hvor cyklister kommer med høj fart ned ad bakken.



Billede 1: Situation med cyklist og højresvingende bilist på Allegade (23. april 2026 kl. 12.45)

Da uheldsbilledet primært er uheld ved svingning fra Allegade er det derfor vurderet, at en mere lempelig løsning med indkørselsforbud for indkørende biler fra Allegade kan være tilstrækkelig.

Med et indkørselsforbud vil det fortsat være muligt at færdes i begge retninger på Beringsgade, og trafikanterne på vejen kan dermed køre både til og fra Beringsgade via Houmannsgade og ud ad Allegade. Dermed påvirkes beboere og brugere på de omkringliggende veje mindst muligt.

Ved kun at lukke for indkørsel fra Allegade, vil det også være muligt for renovationsbilen at køre ind på vejen fra Houmannsgade og ud på Allegade.

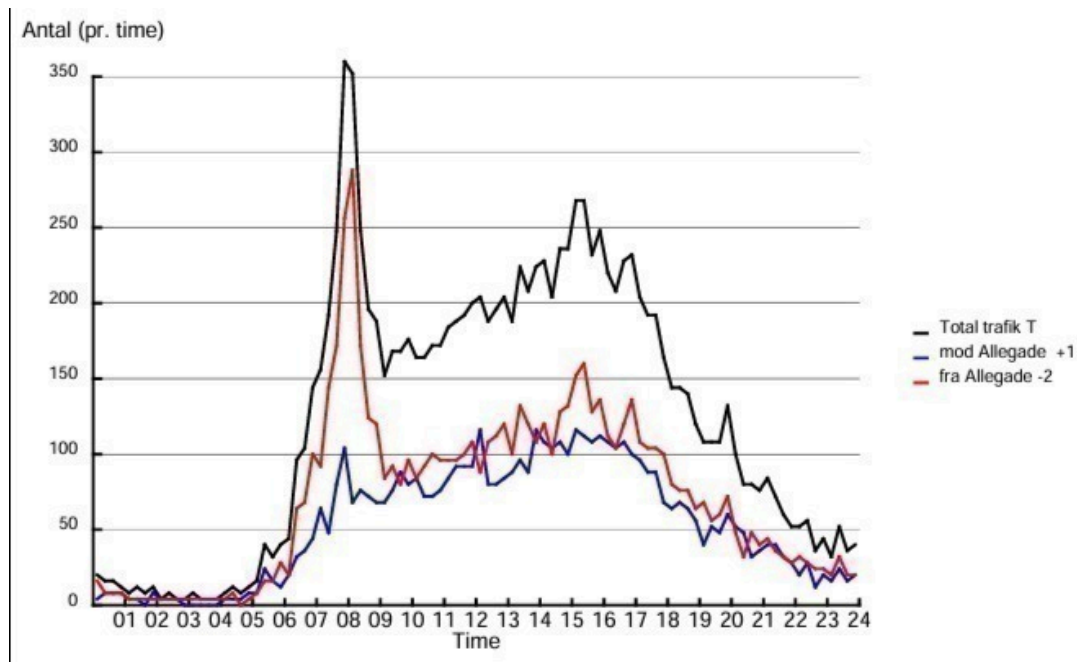
Ved at vælge et indkørselsforbud vil beboere og brugere i området blive generet mindst muligt, mens der stadig opnås en højere trafiksikkerhed for cyklisterne på Allegade.

Administrationen har derfor anbefalet et indkørselsforbud fra Allegade, da løsningen fjerner konfliktpunktet for den indkørende trafik og samtidig tilgodeser øvrige manøvrer og fleksibilitet i området mest muligt.

For at vurdere konsekvensen af et indkørselsforbud, har administrationen gennemgået de data, der er til rådighed, med henblik på at finde den løsning, der vil have mindst mulig negativ påvirkning af trafikken og gener for beboere og brugere i området samtidig med, at trafiksikkerheden i krydset forbedres.

En tælling fra 2023 viser en ÅDT (årsdøgns trafik) på 2.470 biler. Som det fremgår af nedenstående figur, kører bilerne primært i retningen fra Allegade. I morgenspidstimen fra kl. 7.30-8.30 er der talt 222 biler i retning fra Allegade. Dette indikerer, at der er meget trafik, der søger mod banegården og Campusområdet med smutvejskørsel gennem Beringsgade.

Selvom vejen kun er 74 meter lang og den anbefalede hastighed er 30/t, er hastigheden målt til 34,7 km/t (85 % fraktilen), hvilket kan indikere, at der køres forceret gennem vejen.



Figur 1: Graf fra kMastra med retningstrafik – Tælling 14.-22. november 2023

Konsekvensen ved et indkørselsforbud er, at bilister, som kører ind på Beringsgade fra Allegade, vil blive tvunget til nye rutevalg.

Det forventes, at bilister fra nord i højere grad vil benytte Vestergade og Emil Møllers Gade, der begge er trafikveje, når de vil køre mod banegården og Campusområdet.

Ligeledes vil der være bilister, som vil komme til at benytte en rute via Kongensgade. Det vurderes også, at bilister, som kører gennem byen og som benytter sig af smutvejskørsel for undgå krydset ved Kongensgade og Vitus Berings Plads, vil blive tvunget til at vælge en anden rute.

Det vurderes derfor, at der vil ske en lille aflastning af trafikken på Allegade, fordi mere trafik vil blive flyttet til Vestergade og Emil Møllers Gade.

Samlet set vurderes det at være positivt ud fra målsætningerne i mobilitetsplanen, hvor vi ønsker, at bilister vælger det overordnede vejnet og ikke benytter sig af smutvejskørsel på de mindre veje, som vi ønsker fredeliggjort.

For at imødekomme de ændrede trafikmønstre, der vil opstå med de projekter, der er udpeget i mobilitetsplanen, er der blandt andet projekter på både Vestergade (V21) og på Emil Møllers Gade (V24), der vil forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på disse veje.

Valget af løsningen ved Beringsgade kan få betydning for den løsning, der skal vælges på Kongensgade, der ligeledes indgår med et projekt i Mobilitetsplan 2035, hvor Kongensgade ønskes konverteret til busgade (V25).

Hvis man lukker for indkørende trafik på Beringsgade, kan Kongensgade eventuelt holdes åben for trafik i vestgående retning, såfremt dette vurderes nødvendigt. Den konkrete løsning her vil afhænge af en større analyse.

Med et indkørselsforbud opnås der således både øget trafiksikkerhed samtidig med, at et af projekterne i mobilitetsplanen realiseres.

Opsummeret, så vil et indkørselsforbud:

- sikre høj fremkommelighed på Allegade, der indgår i det overordnede vejnet. Den svingende trafik fra Allegade til Beringsgade nedsætter fremkommeligheden på Allegade, der er sekundær trafikvej
- reducere smutvejskørsel på Beringsgade, Fabrikvej, Godsbanegade (øst for Emil Møllers Gade) og Konsul Jensens Gade, der alle er lokalveje, hvor der netop ønskes at reducere smutvejskørsel, for at fredeliggøre områderne
- prioritere cyklisterne på Allegade. Det skal være attraktivt at tage cyklen. Det betyder også, at der skal være en høj grad af sikkerhed og tryghed. Ved vejlukningen prioriterer vi cyklisternes sikkerhed og tryghed
- med indkørselsforbuddet reduceres krydsende trafik over en supercykelsti. Allegade indgår i supercykelstiruten Horsensruten. En supercykelsti defineres som en cykelrute, der prioriterer, at cyklisterne kommer hurtigt og sikkert frem

## **Alternative løsningsforslag**

For at imødekomme udvalgets beslutning om et alternativt løsningsforslag, har administrationen genovervejet løsningsmulighederne.

For at eliminere uheld i et kryds, skal kollisionspunktet fjernes.

En anden metode til at nedbringe antallet af uheld kan være at give trafikanterne bedre forhold og mulighed for at erkende en potentiel konflikt.

Administrationen har her overvejet to alternativer: Højresvingsbane på Allegade og tydeliggørelse af cykelstien. Løsningsforslagene er vurderet herunder.

### *Alternativ 1: Højresvingsbane på Allegade*

Administrationen har undersøgt muligheden for at etablere en højresvingsbane. En højresvingsbane kan give bilisten mere ro til at sikre sig en god orientering inden svingmanøvren fortsættes uden, at bilisten vil føle sig presset af bagfrakommende biler. Løsningen har imidlertid flere konsekvenser og de arealmæssige forudsætninger til løsningen er ikke til stede.

For at få plads til en højresvingsbane, vil det være nødvendigt at fjerne den eksisterende venstresvingsbane, der er etableret syd for krydset og det vil det være nødvendigt at fjerne en krydsningsfacilitet for fodgængere på Allegade. Derudover har vejens eksisterende geometri ikke den nødvendige bredde til en svingbane. Etablering af en svingbane er dermed ikke muligt inden for vejens eksisterende geometri.

Konsekvensen af en løsning med en ny højresvingsbane kan betyde, at det i stedet vil blive bilister fra syd på Allegade, som vil svinge til venstre, der vil føle sig presset og evt. forcere deres sving, og fodgængere på Allegade vil miste en tryk og sikker krydsningsmulighed.

Løsningsforslaget vil ikke være i overensstemmelse med Mobilitetsplan 2035 og vil ikke medføre de gevinster, der ses ved et indkørselsforbud. Løsningen vil ikke bidrage til højere fremkommelighed på Allegade og vil ikke reducere smutvejskørsel.

Udover, at de geometriske forudsætninger ikke er til stede, ses løsningen at være mindre god, fordi der med løsningen skabes andre uheldige forhold og fordi, det efter al sandsynlighed ikke vil medføre væsentligt højere grad af sikkerhed for cyklister i krydset.

### *Alternativ 2: Tydeliggørelse af cykelsti*

En anden mulighed er at synliggøre cykelstien med blå cykelfelt eller ved at hæve cykelstien, så bilister bliver mere opmærksomme på, at der er en cykelsti.

Det er dog administrationens vurdering, at løsningen ikke vil forbedre sikkerheden i krydset væsentligt. Der er en stor andel af smutvejskørsler, hvor bilister i højere grad har en tendens til at køre forceret og bruge mindre tid på at orientere sig uagtet, at cykelstien tydeliggøres.

En hævnning af cykelstien kan tillige medføre, at sving foretages langsommere med deraf nedsat fremkommelighed på Allegade, hvor løsningen dermed også kan være med til at reducere den generelle trafiksikkerhed og skabe flere bagendekollisioner.

Løsningsforslaget vil ikke være i overensstemmelse med Mobilitetsplan 2035 og vil ikke medføre de gevinster, der ses ved en vejlukning. Løsningen vil ikke bidrage til højere fremkommelighed på Allegade og vil ikke reducere smutvejskørsel.

## **Anbefaling**

Med afsæt i ovenstående fastholder administrationen anbefalingen om, at et indkørselsforbud på Beringsgade fra Allegade med en delvis lukning af Beringsgade gennemføres, idet løsningen både vil bidrage til højere trafiksikkerhed og fordi, at det er i tråd med målsætningerne i mobilitetsplanen.

## **Forslag til disponering af midler til adfærdsregulering**

I disponering af årets trafiksikkerhedsmidler havde administrationen indstillet 0,6 mio. kr. til adfærdsregulering med fokus på forbedret trafiksikkerhed og tryghedsfremme. Af disse midler indgår også gennemførelse af undersøgelser som transport- og tryghedsundersøgelse på skoler og Den Nationale Cyklistundersøgelse.

På Plan- og Vejudvalgsmødet i april blev det besluttet, at midler til adfærdsregulering i stedet skal disponeres til konkrete projekter.

Administrationen anbefaler, at midlerne skal disponeres, så der skabes yderligere udbredelse af lokal hastighedsbegrænsning ved skoler.

Konkret anbefales det, at der afsættes midler til følgende projekter:

- Egebjergskolen (Egevej og Gl. Kirkevej)
- Langmarkskolen
- Søvind Skole
- Dagnæsskolen (Strandkærvej)

I bilag "Prioritering og status på 40 km/t omkring skoler" fremgår den anbefalede rækkefølge, økonomi samt noter og status på de enkelte projekter.

For realisering af lokal hastighedsbegrænsning ved skoler, hvor vejen har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling, kan hastigheden nedsættes til 40 km/t, når væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor.

Da det er politiet, der er myndighed på hastigheden, kan flere af de lokale hastighedsnedsættelser kræve en forhandling med politiet, for at gennemføre projektet.

/ALYHA

## **Bilag**

PVU 06 2026\_Prioritering og status på 40 km\_t omkring skoler

## Punkt 5: PV Budgetopfølgning pr. 30.04.2026

00.30.14-000-5-26

### Resume

Som en del af den samlede økonomistyring i Horsens Kommune foretages en budgetopfølgning pr. 30. april 2026.

På den skattefinansierede drift forventes et mindreforbrug på 4,3 mio. kr.

Dette skyldes mindreforbrug på diverse puljemidler og opsparing til kommende vedligeholdelsesarbejder og omvendt et forventet merforbrug på vintertjenesten.

På anlæg forventes et mindreforbrug på 5,2 mio. kr.

Sagen afgøres af Plan- og Vejudvalget.

### Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget godkender og fremsender budgetopfølgningen til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet, som led i den samlede budgetopfølgning for alle områder.

### Beslutning

Plan- og Vejudvalget vedtog indstillingen.

### Sagsfremstilling

Nedenstående tabel viser det forventede resultat for Plan- og Vejudvalgets skattefinansierede drift fordelt på styringsområder pr. 30. april 2026.

*Tabel 1: Plan- og Vejudvalget, skattefinansieret drift, forventet regnskab 2026*

i 1.000 kr.	Korr. budget 2026	Heraf rammeoverførsel 2025-2026	Forventet regnskab (forbrug) 2026	Forventet regnskab 2026 ift. korr. budget	Forventet rammeoverførsel 2026-2027	Bevillingsansøgninger
<b>Rammebelagt</b>	<b>139.347</b>	<b>28.011</b>	<b>125.447</b>	<b>13.900</b>	<b>13.900</b>	<b>0</b>
Trafik og Vej	139.347	28.011	125.447	13.900	13.900	0
<b>Ikke rammebelagt</b>	<b>18.346</b>	<b>0</b>	<b>27.943</b>	<b>-9.596</b>	<b>0</b>	<b>9.596</b>
Trafik og Vej	18.346	0	27.943	-9.596	0	9.596
<b>BUM-model</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Service og Beredskab	38	0	38	0	0	0
<b>I alt</b>	<b>157.731</b>	<b>28.011</b>	<b>153.428</b>	<b>4.304</b>	<b>13.900</b>	<b>0</b>

### Skattefinansieret drift

De rammebelagte områder under Trafik og Vej dækker primært over budget til vejvedligeholdelse, belægnings og diverse budgetpuljer til politisk disposition, f.eks. trafikikkerhed- og cykelstipuljen.

På det rammebelagte område forventes et mindreforbrug på 13,9 mio. kr. i 2026. Dette inkluderer en overførsel på ca. 28 mio. kr. fra 2025.

Den samlede opsparring forventes derfor reduceret med 14,1 mio. kr. i 2026.

Anvendelsen af opsparringen er planmæssig og skyldes, at:

- tidligere politisk prioriterede projekter (før 2026) ved trafiksikkerhed og cykelstier forventes at blive gennemført i år
- opsparring på puljen til udbedring af klimaskader bliver brugt i år på arbejdet med Skovvej i Egebjerg
- udskudte midler til belægningsarbejde, såsom asfaltering og genmarkeringer, anvendes i år
- udvalgets pulje til afledt drift overgår til en central pulje under Økonomi- og Erhvervsudvalget

På det ikke rammebelagte budget (vejafvandingsbidrag, vintertjeneste, parkering og Horsens Marina) forventes samlet set et merforbrug på 9,6 mio. kr., der skyldes merudgifter til vintertjenesten. Der søges derfor med budgetopfølgningssagen til Økonomi- og Erhvervsudvalget en tillægsbevilling til vintertjenesten.

Ved Service og Beredskab forventes balance, men der er pt. usikkerhed om resultatet p.g.a. de nuværende prisstigninger på brændstof, materialer og ydelser, som følge af situationen i Mellemøsten. Herudover rejser en voldgiftskendelse fra februar 2026 usikkerhed om de lønmæssige forhold for deltidsansatte.

### Anlæg

Ved budgetopfølgningen pr. 30. april 2026 forventes samlet set et mindreforbrug på 5,2 mio. kr. i forhold til budgettet.

*Tabel 2: Plan- og Vejudvalgets forventet regnskab 2026, anlæg*

<b>i 1.000 kr.</b>	<b>Anlæg, korr. budget 2026</b>	<b>Forventet regnskab (forbrug) 2026</b>	<b>Forventet regnskab 2026 ift. korr. budget</b>
Skattefinansieret anlægsramme	166.123	165.748	-4.125
Brugerfinansieret anlægsramme	22.244	12.900	9.344
<b>I alt</b>	183.866	178.648	5.218

I forbindelse med budgetopfølgningen fremsendes ændringer i rådighedsbeløb vedr. bl.a. færdiggørelser og vejprojektet. Ændring i rådighedsbeløb finansieres via fremrykning af midler fra 2027 eller senere.

/JMC

## Punkt 6: PV Budgetforslag 2027-2030

00.30.00-Ø00-14-26

### Resume

Der er udarbejdet budgetforslag 2027-2030 for Plan- og Vejudvalget.

Udvalgene skal indenfor de fastsatte budgetrammer aflevere et budgetforslag til Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Sagen afgøres af Plan- og Vejudvalget.

### Indstilling

Direktionen indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget godkender og fremsender budgetforslaget til Økonomi- og Erhvervsudvalget og Byrådet, som led i den samlede budgetlægning for alle områder i kommunen.

### Beslutning

Plan- og Vejudvalget vedtog indstillingen.

### Sagsfremstilling

#### Plan- og Vejudvalgets driftsbudget 2027-2030

Økonomi- og Erhvervsudvalget har den 17. marts 2026 vedtaget budgetrammerne for udvalgenes budgetlægning for 2027 og for overslagsårene 2028-2030.

Budgetrammer fastsættes med udgangspunkt i overslagsårene 2027-2029 i det vedtagne budget 2026.

Udgangspunktet er efterfølgende justeret, som følge af tekniske korrektioner på baggrund af byrådsbeslutninger, budgettekniske tilpasninger, omplaceringer og lignende.

Fagudvalgene skal inden for de fastsatte budgetrammer aflevere et budgetforslag til Økonomi- og Erhvervsudvalget.

Administrationen har udarbejdet et forslag til budget 2027. Som udgangspunkt er der ikke væsentlige ændringer i Plan- og Vejudvalgets budgetforslag.

Budgetforslag 2027 er for Plan- og Vejudvalget opsamlet i nedenstående tabel:

Tabel 1: Plan- og Vejudvalgets budgetforslag 2027

<i>i 2027 priser, i 1.000 kr.</i>	<b>Budgetforslag 2027</b>
Skattefinansieret drift	
Trafik og Vej	126.932
Service og Beredskab (BUM)	-205
Skattefinansieret drift i alt	126.727
Takstfinansieret drift	
Trafik og Vej	-979
Takstfinansieret drift i alt	-979
<b>Plan- og Vejudvalget i alt</b>	<b>125.748</b>

## **Bemærkninger til Plan- og Vejudvalgets budgetforslag**

Budgetbemærkninger til Plan- og Vejudvalgets budgetforslag er vedlagt som bilag.

I det følgende gives der enkelte kommentarer til budgetforslaget.

### **Den økonomiske politik**

Byrådet godkendte den 16. december 2025 den økonomiske politik. I udvalgets budgettrammer er den økonomiske politik indarbejdet.

Det betyder, at fagudvalgenes rammebelagte budgetter hvert år reduceres med 0,5 procent.

I 2027 svarer den økonomiske politik til en reduktion af budgettrammerne på 0,5 mio. kr. ved Trafik og Vej.

Reduktionen findes inden for Trafik og Vejs ramme.

### **Yderligere tekniske korrektioner**

I budgetforslaget er kun indarbejdet en mindre teknisk korrektion efter Økonomi- og Erhvervsudvalgets udmelding af rammerne til udvalget.

Det er budget til stadepladser, der er overført fra Økonomi- og Erhvervsudvalget til Plan- og Vejudvalget.

### **Diverse takster vedr. Plan- og Vejudvalget**

I bilag er vedlagt diverse gebyrer og takster vedr. veje, Horsens Marina og Endelave lystbådehavn.

Taksterne er som udgangspunkt fremskrevet med KL's pris- og lønskøn.

### **Plan- og Vejudvalgets investeringsoversigt**

Administrationen udarbejder forslag til ny investeringsoversigt, der fremsendes og forelægges til godkendelse ved Økonomi- og Erhvervsudvalget samt Byrådet i forbindelse med vedtagelsen af budget 2027-2030.

### **Høring**

Budgetforslaget har været til høring i MED-systemet, som ikke havde bemærkninger til budgetforslag 2027.

/JMC

## **Bilag**

Plan- og Vejudvalget, budgetbemærkninger 2027

Plan og Vejudvalget, Forslag til takstblad øvrige

## **Punkt 7: PV Forslag fra Venstre, skiltning vedr. forbud mod knallertkørsel på Havnepromenaden**

00.01.00-G01-310-25

### **Resume**

Martin Ravn, Venstre, har foreslået, at der opsættes skilte med forbud mod knallertkørsel på Havnepromenaden.

Sagen afgøres af Plan- og Vejudvalget.

### **Indstilling**

Martin Ravn, Venstre indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget vedtager, at der opsættes skilte med forbud mod knallertkørsel på Havnepromenaden.

### **Beslutning**

Et mindretal bestående af Venstre og Socialistisk Folkeparti stemte for.

Et flertal bestående Dansk Folkeparti, Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance stemte imod.

Danmarksdemokraterne undlod at stemme.

### **Sagsfremstilling**

Martin Ravn, Venstre fremsender følgende forslag:

"Det er i dag tilladt at køre på knallert på Havnepromenaden. Det skaber utryghed for gående og giver støjgener for beboerne i området. Et forbud mod knallertkørsel på Havnepromenaden vil kun have positive effekter for området og flytte knallertkørsel ud på de veje, som er beregnet og skabt til formålet."

### **Historik**

#### **Beslutning fra Plan- og Vejudvalget, 05 05 2026:**

Plan- og Vejudvalget valgte at udsætte punktet.

Birthe Knudsen deltog ikke i mødet.

## **Punkt 8: PV Orientering om udbud af reklamefinansieret byudstyr**

05.05.00-P00-1-26

### **Resume**

Horsens Kommunes kontrakt om levering, drift og vedligeholdelse af kommunens byinventar udløber, hvorfor opgaven nu skal sendes i nyt udbud.

Udbuddet omfatter en samlet pakke af byinventar i det offentlige rum bestående af bl.a. buslæskærme, infotavler, affaldsbeholdere, stoppestedstandere, plakatsøjler samt offentlige toiletter.

Med denne sag orienteres om rammerne for det forestående udbud, herunder status for den nuværende ordning, indholdet i den kommende udbudspakke samt den forventede tidsplan for udbudsprocessen.

Sagen afsluttes i Plan- og Vejudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget tager orienteringen til efterretning.

### **Beslutning**

Plan- og Vejudvalget tog orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Horsens Kommunes kontrakt om levering, drift og vedligeholdelse af kommunens byinventar udløber, hvorfor opgaven nu skal sendes i nyt udbud.

Den nuværende aftale om byinventar blev indgået for 12 år siden og omfatter levering, opstilling, drift og vedligeholdelse af inventar placeret i det offentlige rum.

Aftalen skal ses som et supplement til det inventar, der er kommunalt ejet og findes på tværs af kommunen både i oplandet og i byerne.

Den nuværende kontrakt omfatter følgende inventar, der primært findes i Horsens by:

- 54 buslæskærme i henholdsvis smal eller normal udgave afhængigt af de stedlige pladsforhold
- 54 stoppestandsstandere monteret som selvstændig enhed ved buslæskærmene
- 54 affaldsbeholdere monteret ved buslæskærmene
- 31 informationstavler med bykort på den ene side og reklame på den anden side

Herudover indeholder den nuværende kontrakt følgende optioner:

- 30 affaldsbeholdere
- 11 interaktive infoskærme i læskærmene
- 30 bænke
- 3 offentlige toiletter
- 3 plakatsøjler

Den nuværende aftale omfatter endvidere levering og opstilling af byinventaret i Horsens Kommune samt rengøring og vedligeholdelse, herunder udbedring af hærværk og skader samt den generelle drift og vedligeholdelse. Tømning af affaldsbeholdere udføres af Service og Beredskab.

Den kommende udbudspakke tager udgangspunkt i den eksisterende ordning, men tilpasses de aktuelle behov og ønsker til indretningen af det offentlige rum.

Den nye pakke omfatter følgende inventar, der primært skal opstilles i Horsens by:

- 54 buslæskærme i henholdsvis smal eller normal udgave afhængigt af de stedlige pladsforhold
- 54 stoppestedsstandere monteret som selvstændig enhed ved buslæskærmene
- 22 selvstændige stoppestedsstandere ved øvrige stoppesteder
- 54 affaldsbeholdere monteret ved buslæskærmene
- 18 informationstavler med bykort på den ene side og reklame på den anden side. Det forventes, at det bliver digitale tavler
- 3 plakatsøjler
- 3 offentlige toiletter (et ved Vitus Berings Plads og to ved Langelinje)

Herudover indeholder den kommende kontrakt følgende optioner:

- Prisoptioner på flere affaldsbeholdere
- Prisoptioner på flere offentlige toiletter

Den nye aftale vil ligeledes omfatte levering og opstilling af byinventaret i primært Horsens by samt rengøring og vedligeholdelse, herunder udbedring af hærværk og skader samt generel drift og vedligeholdelse. Tømning af affaldsbeholdere vil fortsat blive varetaget af Service og Beredskab.

Den nye udbudspakke er sammensat med henblik på at sikre et fortsat funktionelt, tidssvarende og vedligeholdt byinventar, der understøtter byrummenes anvendelse i kommunen.

Der vil i udbudsprocessen være dialog med mulige bydende, om at opstille yderligere inventar på tværs af Horsens Kommune inden for den økonomiske ramme.

Administrationen gør opmærksom på, at mængderne af byinventaret stadig kan variere og blive tilpasset, når udbuddet ligger mere fast.

### Økonomi

Det forventes ikke, at Horsens Kommune skal betale penge for ovenstående grundet, at der i aftalen også er mulighed for byder at få indtægter fra reklamevirksomhed. Så derfor forventes det, at aftalen løber i nul eller der vil være en mindre indtægt på aftalen.

### Tidsplan

Det forventes, at udbudsprocessen gennemføres efter følgende overordnede tidsplan:

Dato	Aktivitet
April	Markedsafdækning Færdiggørelse af udbudsmateriale og offentliggørelse den 18. maj.
Maj-juni	Udbudsperiode på 6 uger Evt. orienteringsmøde
Juni	Frist for at stille skriftlige spørgsmål
Primo juli	Tildeling Forventet udsendelse af tildelingsmeddelelse
August	Forventet kontraktindgåelse

Tidsplanen kan justeres i takt med den videre planlægning og gennemførelse af udbudsprocessen.

Parallelt med denne sag bringes den også til orientering i Bæredygtigheds-, Natur- og Klimaudvalget.

/ALYHA

## **Historik**

### **Beslutning fra Plan- og Vejudvalget, 05 05 2026:**

Plan- og Vejudvalget valgte at udsætte punktet.

Birthe Knudsen deltog ikke i mødet.

## **Punkt 9: PV Orientering fra formanden og administrationen**

00.01.00-G01-310-25

### **Resume**

Orientering fra formanden og administrationen.

Sagen afsluttes i Plan- og Vejudvalget.

### **Indstilling**

Direktionen indstiller, at

1. Plan- og Vejudvalget tager orienteringen til efterretning.

### **Beslutning**

Plan- og Vejudvalget tog orienteringen til efterretning.

### **Sagsfremstilling**

Orientering om:

- Udvidelse af domicilbyggeri, J W Schurs Vej 1, Horsens
- Byggeri, Østerhaven, Brædstrup
- Udvidelse af byggeri, Brædstrup Implantat Center
- Festival, Endelave

/BE

### **Historik**

#### **Beslutning fra Plan- og Vejudvalget, 05 05 2026:**

Plan- og Vejudvalget valgte at udsætte punktet.

Birthe Knudsen deltog ikke i mødet.

## **Punkt 10: Underskriftsark - Plan- og Vejudvalget, 2.6.2026**

00.13.06-P35-7-25

### **Resume**

Underskrift af beslutningsprotokol.

### **Beslutning**

Plan- og Vejudvalget godkendte beslutningsprotokollen.

### **Sagsfremstilling**

For at godkende og underskrive beslutningsprotokollen, skal mødedeltagerne klikke på "godkend".