

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018-2021 d. 18-03-2020

Mødedato Onsdag d. 18. marts 2020 kl. 16:15

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsordenen.....	3
Regnskab 2019 (Orientering).....	4
Præsentation af anlægsprojekter - Vej og Park 2019 (Orientering).....	7
Ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje (Beslutning).....	8
Parkering langs Gyrithe Lemches Vej (Beslutning).....	14
Evaluerings af to kryds på Klampenborgvej (Beslutning).....	17
Trafiktiltag til sikring af eleveres rute til skole under ombygning af Lundtofte skole (Beslutning).....	21
Nyt enfamiliehus delvis indenfor skovbyggelinje på Skovfryd 19 (Beslutning).....	24
Forslag til Lokalplan 272 for Ørholm Nord (Beslutning).....	27
Forslag til kommuneplantillæg 13/2017 for retningslinjer for detailhandel i lokalcentre (Beslutning)	30
Kommende sager.....	32
Meddelelser.....	33
Anmodningssag om åbning af kolonihaver.....	35

Punkt 1: Godkendelse af dagsordenen

00.22.00-A00-5-17

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Et samlet udvalg optog en ny sag på dagsorden som pkt. 13 - Anmodningssag om åbning af kolonihaver.

Herefter blev dagsordenen godkendt.

Punkt 2: Regnskab 2019 (Orientering)

00.32.00-000-3-20

Resume

Kommunalbestyrelsen behandler den 4. april 2020 regnskab for 2019 med henblik på oversendelse af regnskabet til revisionen. Der skal ligeledes tages stilling til overførsler mellem regnskabsårene. Med denne sag orienteres udvalget om regnskabsresultatet for 2019 og de relevante overførsler på udvalgets område.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at regnskab 2019, overførsler fra 2019 samt foreløbig status for budget 2020 for Teknik- og Miljøudvalgets område tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I det følgende gennemgås det overordnede regnskabsresultat for 2019 på Teknik- og Miljøudvalgets område. Derudover gennemgås overførslerne fra 2019 til 2020-23. Sidst gives en foreløbig status på budget 2020 – jf. sag vedr. opdaterede styringsprincipper og skærpet økonomiopfølgning i 2020 godkendt af Kommunalbestyrelsen den 8. januar 2020.

Regnskabsresultat på Servicerammen

Teknik- og Miljøudvalget har et samlet mindreforbrug på servicerammen på 10,6 mio. kr.:

Tabel 1: Regnskab på serviceudgifter

1000 kr.	Serviceramme	Forbrug	afvigelse
Teknik- og Miljøudvalget	141.968	131.358	10.610

Alle områder under Teknik- og Miljøudvalget indgår i servicerammen. Forklaringen til de enkelte afvigelser ses nedenfor i driftsregnskabet.

Driftsregnskab (service og ikke-service)

Regnskabsresultatet for Teknik- og Miljøudvalgets område viser et mindreforbrug på 10,6 mio. kr. for både service og ikke-service:

Tabel 2: Driftsregnskab pr. aktivitetsområde

1.000 kr.	Oprindeligt budget	Korrigeret budget	Regnskab	Afvigelse	Service Overførsler
Vej og Park	76.212	76.709	76.397	-312	-312
Trafik	52.016	47.478	39.584	-7.894	-6.127
Klima, Natur og Miljø	13.249	17.781	15.378	-2.403	-2.403

Drift i alt	141.477	141.968	131.359	-10.609	-8.842
-------------	---------	---------	---------	---------	--------

På aktivitetsområde Vej og park er et mindreforbrug på 0,3 mio. kr., som dækker over en række afvigelser hvoraf de primære er et mindreforbrug på 3,4 mio. kr. vedr. vintertjenesten, som kan henføres til den milde vinter i 2019. Derudover et merforbrug på 3,6 mio. kr. vedrørende opgaver for private på kontrakt, som hovedsageligt skyldes udskudte indtægter.

På aktivitetsområde Trafik er et mindreforbrug på 7,9 mio. kr. som primært skyldes mindreforbrug på 5,0 mio. kr. vedrørende busdriften, som hovedsageligt skyldes forskydninger i afregningen til Movia, som følge af forskydninger i Letbaneprojektet. Derudover er der et mindreforbrug på parkering på 2,5 mio. kr., som skyldes forskydninger af afregninger på af parkeringsgebyr til staten og flere indtægter end forventet.

På aktivitetsområde Klima, miljø og natur er et mindreforbrug på 2,4 mio. kr., som dækker over en række afvigelser hvoraf de primære er et mindreforbrug på 1,0 mio. kr. vedr. puljen til Bæredygtigheds-strategien og mindreforbrug på 0,9 mio. kr. vedr. de takstfinansierede områder.

En detaljeret beskrivelse af afvigelserne fremgår af regnskabsforklaringerne (bilag).

Serviceoverførsler

På serviceudgiftsområder kan der som hovedregel overføres mindreforbrug på op til 5 pct. Alt merforbrug overføres jf. økonomistyringsprincipperne. Der er enkelte undtagelser vedr. eksempelvis eksternt finansierede projektmidler og de takstfinansierede områder, som skal balancere over tid.

Tabel 3: Serviceoverførsler

1.000 kr.	Overføres til 2020	Overføres til 2021	Overføres til 2022	Overføres til 2023
Vej og park	437	0	0	0
Trafik	2.348	3.779	0	0
Klima, miljø og natur	1.364	1.039	0	0
Teknik- og Miljøudvalget, i alt	4.149	4.818	0	0

Der overføres et samlet netto mindreforbrug på 9,0 mio. kr. på Teknik- og Miljøudvalgets, hvoraf der overføres 4,1 mio. kr. til 2020 og 4,8 mio. kr. til 2021. Den største post er på aktivitetsområdet trafik og vedrører busdriften, hvor der overføres 5,0 mio. fordelt på 2020 og 2021. kr. overførelsen skyldes hovedsageligt tidsforskydninger af Letbaneprojektet. Det bemærkes, at der også overføres 125 t. kr. til Vej og Park fra aktivitetsområdet "kommunale ejendomme" til analysearbejder i 2020. De detaljerede overførsler fremgår af regnskabsforklaringerne.

Ikke-service overførsler

På aktivitetsområdet trafik omplaceres 1,3 mio. kr. vedrørende betaling af parkeringsafgifter til staten til finansposter.

Status på budget 2020 på baggrund af regnskabsresultatet

Derfor forventes balance på Teknik- og Miljøudvalgets område 2020. En detaljeret status fremgår af regnskabsforklaringerne.

Lovgrundlag

Budget- og regnskabssystem for kommuner.

Økonomi

Overførslerne indarbejdes på baggrund af beskrivelserne i regnskabsforklaringerne. Kommunalbestyrelsen behandler overførslerne den 4. april.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Taget til efterretning.

Udvalget ønsker en gennemgang af regnskabet på næstkommende fysiske møde.

Bilag

Regnskabsforklaringer

Punkt 3: Præsentation af anlægsprojekter - Vej og Park 2019 (Orientering)

82.00.00-P07-2-20

Resume

Forvaltningen har udarbejdet en oversigt over anlægsprojekter på aktivitetsområdet "Vej og Park", der er arbejdet på eller gennemført i 2019. Forvaltningen udarbejdede en lignende oversigt for arbejder i 2018 til Økonomiudvalget, forelagt i marts 2019. Oversigten for arbejder i 2019 forelægges nu også Teknik- og Miljøudvalget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen om anlægsprojekter på aktivitetsområdet "Vej og Park" i 2019 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Forvaltningen fremlægger oversigt over anlægsprojekter på aktivitetsområdet "Vej og Park", som forvaltningen har arbejdet med i 2019 (bilag).

I oversigten er der for hvert projekt anført en række data, herunder eksempelvis budget og regnskab, entreprenør på opgaven mv. Ligeledes er anført, hvor langt det enkelte projekt er kommet i 2019. For nogle projekter har arbejdet for eksempel handlet om at afklare behov, udarbejde ideoplæg og byggeprogram og projektere, mens andre projekter har været i en udførelsesfase eller regnskabsafklæggelse.

Lovgrundlag

Ombygninger, herunder evt. som følge af ændrede anvendelser af lokaler/lokaliteter skal følge Bygningsreglementets regler.

Etablering af kapacitet ved nybygning eller ved nyindrettelse og ændret anvendelse af eksisterende bygninger kan tillige kræve lokalplanlægning samt tillæg til kommuneplanen. Særskilt sag om dette forelægges Byplanudvalget.

Indgåelse af aftaler om rådgivning og entrepriser som led i en byggesag skal ske under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder eksempelvis udbuds- og tilbudsloven. Indgåelse af aftaler er i øvrigt almindelig aftaleret, i hvilken forbindelse branchespecifikke standardbestemmelser ofte anvendes i forbindelse med aftaleindgåelse (f.eks. AB18, ABT18 og ABR18).

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Økonomiudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Taget til efterretning.

Bilag

Anlægsprojekter for Vej og Park 2019

Punkt 4: Ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje (Beslutning)

05.02.02-P20-1-19

Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 29. august 2019 at opsig de tidligere gældende vedligeholdelsesordninger og igangsætte samtidig udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag for en mulig ny vedligeholdelsesordning på de private fællesveje. Forvaltningen fremlægger med denne sag forslag om, at der i Lyngby-Taarbæk Kommune ikke tilbydes en ny vedligeholdelsesordning på de private fællesveje.

Indstilling

Forvaltningen foreslår at,

1. der ikke bliver etableret en ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje i Lyngby-Taarbæk Kommune, grundet de administrative og økonomiske konsekvenser,
2. netto-indtægtsbudgettet i den gamle vedligeholdelsesordning nulstilles, hvorved der indarbejdes 225.000 kr. årligt fra 2021 og frem i det administrative budgetgrundlag for budget 2021.

Sagsfremstilling

Grundet en række uhensigtsmæssigheder i de nuværende vedligeholdelsesordninger besluttede Kommunalbestyrelsen den 29. august 2019 at afvikle ordningerne og igangsætte udarbejdelsen af et beslutningsgrundlag for en mulig ny vedligeholdelsesordning.

Lyngby-Taarbæk Kommune har i perioden fra den 30. september til den 2. oktober 2019 truffet afgørelse om at afvikle de nuværende vedligeholdelsesordninger på de private fællesveje. Dette med virkning fra den 1. april 2020. Grundejerne får vedligeholdelsespligten tilbage enten den 1. april 2020 eller den 1. oktober 2020 alt efter, hvor omfattende et arbejde, der skal udføres på de enkelte vejstrækninger, inden vejen overdrages til grundejerne.

Forvaltningen har med rådgiverbistand undersøgt rammerne for en ny vedligeholdelsesordning på private fællesveje (bilag).

Der er tidligere undersøgt, hvorvidt øvrige omegnskommuner tilbyder en vedligeholdelsesordning til grundejere langs de private fællesveje. Rudersdal er ligesom Lyngby-Taarbæk Kommune i færd med at afvikle deres vedligeholdelsesordninger og forventer ikke at tilbyde en ny. Gladsaxe Kommune har ikke vedligeholdelsesordninger på private fællesveje.

Rammerne for en ny vedligeholdelsesordning

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje (PVL) giver kommunen mulighed for at udføre påbudsberettigede vedligeholdelsesarbejder på private fællesveje for de tilgrænsende grundejeres regning. En sådan ordning kan indgås, såfremt der er interesse fra grundejerne, der skal afholde mindst 2/3 af de samlede udgifter til vejens vedligeholdelse. Kommunen er dog ikke forpligtiget til at tilbyde en vedligeholdelsesordning på de private fællesveje.

I en ny vedligeholdelsesordning skal der føres regnskab pr. vejstrækning eller flere private fællesveje, der udgør en færdselsmæssig enhed. De tilgrænsende grundejere, tilmeldt en vedligeholdelsesordning, vil blive faktureret for det faktisk udførte arbejde samt kommunens dokumenterede administrative udgifter.

Forvaltningen foreslår, at grundejerne bliver varslet inden større vedligeholdelses- eller istandsættelsesarbejder påbegyndes.

Kommunen fordeler som udgangspunkt udgifterne til vedligeholdelsesarbejderne mellem grundejerne efter måden, hvorpå ejendommene benyttes eller må forventes at blive benyttet. Hvis kommunen vurderer, at ejendommene, der grænser til den private fællesvej, benyttes på en ensartet måde, kan kommunen fordele udgifterne med et ensartet beløb mellem ejendommene. I tilfælde af blandet benyttelse skal der ske en forholdsmæssig fordeling af udgifterne, bl.a. ud fra en vurdering af mængden af tunge køretøjer.

Grundejerne kan indbyrdes aftale en anden udgiftsfordeling i forbindelse med en vedligeholdelsesordning, og så skal kommunen fordele udgifterne efter denne.

I forbindelse med partshøringen af foreslået aftale med de pågældende veje vil den foreslået udgiftsfordeling blive vedlagt - grundejerne har således mulighed for at komme med indsigelser, såfremt det vurderes at kommunen ikke har foretaget en korrekt vurdering.

Afgørelsen omkring overtagelse af vedligeholdelsen samt udgiftsfordelingen kan påklages til Vejdirektoratet, der er klageinstans i disse sager. Afhængig af omfanget af klagen vil der være et administrativt ressourceforbrug forbundet med hver enkelt klage.

Processen med overtagelse af vedligeholdelsen

Grundejerne skal ansøge om varetagelse af vedligeholdelsesforpligtigelsen via ansøgningsblanket, der lægges på kommunens hjemmeside. Dernæst vurderer forvaltningen, om ansøgningerne opfylder rammerne for vedligeholdelsesordningen, og hvis der er 2/3 interesse, går forvaltningen videre med sagsbehandlingen. Er der ikke 2/3 interesse afsluttes sagsbehandlingen for vejstrækningen. Inden forvaltningen kan vurdere, om der er 2/3 interesse på vejen, skal grundejerne have udredt eventuelle spørgsmål om "vejret" (bilag). Kommunen bør udarbejde en skriftlig vejledning til grundejerne i forhold til spørgsmålet om vejret, så grundejerne kan blive guidet i, hvordan vejretsspørgsmål kan håndteres. Det er afgørende, at alle vejretsspørgsmål er afklaret for at kende den egentlige tilslutning blandt de vedligeholdelsesforpligtigede. Hvis der er 2/3 interesse blandt de vedligeholdelsesforpligtigede, udsender forvaltningen partshøringer, og efter partshøringens udløb kan forvaltningen træffe afgørelse om overtagelse af vedligeholdelsesforpligtigelsen.

Hvad omfatter vedligeholdelsesordningen?

Kommunen kan alene udføre det arbejde, som grundejerne selv ville være forpligtet til at udføre, hvis den løbende vedligeholdelsespligt ikke var overtaget af kommunen. Denne type arbejde kan således sidestilles med et påbud om vedligeholdelse. Kommunen har ikke hjemmel til at udføre arbejder, der tilgodeser andet end det færdselsmæssige hensyn. Det er således alene de arbejder, som sikrer, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdselens art og omfang, efter PVL § 44, som kommunen kan udføre for grundejerens regning. Ved "god og forsvarlig stand" forstås, at vejen skal fremstå sådan, at den muliggør, at færdslen afvikles uden væsentlige hindringer og gener og tilstrækkeligt sikkert i færdselsmæssig henseende.

Kommunen har mulighed for ved hjælp af PVL at kunne tilbyde grundejerne en afdragsordning i forbindelse med et større vedligeholdelsesarbejde. Dette er i en tidligere politisk sagsfremstilling blevet fravalgt (bilag).

Omkostninger for grundejerne i ny vedligeholdelsesordning

Når der er indgået en aftale om vedligeholdelsesordning med en vejstrækning, kan kommunen fakturere grundejerne for de dokumenterede udgifter, og ordningen bør derfor ikke have økonomiske konsekvenser for kommunen efterfølgende. Der bør i den forbindelse etableres et system, der kan tidsregistrere forbruget pr. vejstrækning med en aftale. Kommunen kan anvende OPUS Ressourcestyring, der allerede anvendes i kommunen til tidsregistrering. Det forventes dog at indebære en implementeringsudgift på anslået 50.000 kr. til konsulentbistand fra leverandøren.

Den udgift den enkelte grundejer skal betale kan opdeles i udgifter, der er i tilknytning til de konkrete vedligeholdelsesarbejder på den enkelte vej og udgifter, der er i tilknytning til administration af ordningen.

Udgifter i tilknytning til vedligeholdelse af den enkelte vej er baseret på bogførte vedligeholdelsesudgifter fra eksterne entreprenører, internt tidsforbrug til tilsyn af entreprenørens arbejde og internt tidsforbrug til møder og lignende med grundejerne.

Udgifter i tilknytning til administration af ordningen, er i denne kontekst alle de udgifter, der ikke knytter sig til, at der udføres vedligeholdelsesarbejder på vejen. Det er udgifter som: Administration af økonomisystem (herunder tidsregistreringssystem), udarbejdelse af opkrævningsgrundlag, opkrævning gennem ejendomsskattesystemet, massekommunikation, årlig vejbesigtigelse, udarbejdelse af besigtigelsesrapport og entreprisstyring (bogføringskontrol). Fælles for ovennævnte udgifter er, at disse afholdes selv om der ikke udføres vejvedligeholdelsesarbejder på den konkrete vej.

Det er ikke muligt på forhånd at fastslå størrelsen af udgifterne til vejvedligeholdelse og til administration, idet disse skal baseres på faktisk dokumenterede udgifter, og ikke en aftale om et konkret beløb til fx administration.

For at give en indikation på de forventede udgifter er der udarbejdet nogle modelberegninger. Eftersom omfanget af en eventuel fremtidig ordning er ukendt, er nedenstående et bud på en lille-, mellem- og stor ordning. Hvor mellem ordningen svarer til omfanget af den "gamle" vej-vedligeholdelsesordning, den "lille" ordning er halvt så stor som mellem ordningen, og den store ordning er 25 pct. større end mellem ordningen.

Nedenstående tabel viser omfanget af de forskellige modeller:

	Lille	Middel	Stor
Antal veje i alt	79	158	198
Antal grundejere	1.997	3.993	5.004
Km vej (ca.)	25	50	63

Modelberegninger viser nedenstående udgifter:

(I 1.000 kr.)	Lille	Middel	Stor
Administrative udgifter pr. år.	122	214	261
(I kr.)			
Pris pr grundejer ekskl. moms (i kr.) pr. år	61	54	52
Pris pr grundejer inkl. moms (i kr.) pr. år	76	67	65

Beregningerne er baseret på erfaringstal fra den gamle vejvedligeholdelsesordning og vinterordningen fra 2018-2019. Ovenstående viser, at de administrative omkostninger for de enkelte grundejere ligger således på 65-76 kr. (inkl. moms) pr. år.

Modelberegningerne er baseret på gennemsnitsbetragtninger, og det betyder at grundejere, der ikke får udført vedligeholdelsesarbejder, skal årligt betale de administrative udgifter og når grundejere får udført vejvedligeholdelse, vil udgiften være væsentligt større, idet grundejerne også skal betale de faktiske omkostninger til vedligeholdelsesarbejdet.

Forvaltningen kan oplyse, at grundejerne, som tidligere havde en vedligeholdelsesaftale med kommunen, har i gennemsnit haft en årlig omkostning på ca. 750 kr. Der er dog meget stor variation i den enkelte grundejers udgifter til vedligeholdelsesordningen.

Fordele og ulemper ved ny vedligeholdelsesordning

Forvaltninger vurderer, at der er følgende fordele og ulemper ved at tilbyde en ny vedligeholdelsesordning:

Fordele ved en ny ordning

- Grundejerne skal ikke håndtere samt opkræve udgifterne internt imellem sig, da kommunen vil fordele og opkræve udgifterne til vejens vedligeholdelse.
- Grundejerne skal ikke tage stilling til, hvornår og hvordan vejen skal vedligeholdes.
- Det er kun de faktiske omkostninger til hver enkelt vejstrækning, der bliver faktureret.
- Grundejerne har mulighed for ved en afdragsordning at sprede deres udgifter til større arbejder ud over en længere årrække.

Ulemper ved en ny ordning

- Grundejerne skal internt afklare spørgsmålet om bl.a. vejret inden der bliver sat en ansøgningsproces i gang.
- Grundejerne vil kunne udføre de nødvendige arbejder billigere, når de selv står for den løbende vedligeholdelse og ikke skal betale for administrative udgifter til kommunen.
- Den fremlagte ordning vurderes ligeledes ikke at have samme serviceniveau som den nu opsagte ordning, da det ikke er muligt for kommunen at udføre forebyggende vedligeholdelse som fx udlægning af nyt slidlag.
- Det er en stor administrativ opgave ved at granske indkomne ansøgninger efterfulgt af den skitserede godkendelsesproces.
- Opgaven vil medføre, at der skal afsættes ekstra medarbejderressourcer til at håndtere den nye vedligeholdelsesordning, eller at andre opgaver skal nedprioriteres.
- Såfremt der tilbydes en afdragsordning, stiger de administrative udgifter, da det er et stort arbejde at sætte en sådan ordning op og vedligeholde den.

På baggrund af ovenstående anbefaler forvaltningen, at der ikke etableres en ny vedligeholdelsesordning for de private fællesveje i Lyngby-Taarbæk Kommune. Forvaltningen anbefaler, at der tilgås en information til grundejerne, som tidligere havde en aftale med kommunen, såfremt der ikke etableres en ny vedligeholdelsesordning. Informationen bør indeholde en begrundelse for, hvorfor ordningen ikke tilbydes, samt oplysninger om, hvor grundejerne kan hente inspiration til at etablere en ny ordning i privat regi. Desuden kommunikeres der via kommunens hjemmeside og Det Grønne Område.

Forvaltningen anbefaler på baggrund af borgmesterens og formanden for Teknik- og Miljøudvalgets møde med Transportministeren, at der fortsat lægges pres på at få ændret lovgivningen, så der bliver mulighed for at tilbyde

grundejerne en mere attraktiv ordning.

Såfremt det besluttes at tilbyde en vedligeholdelsesordning, vil den videre proces være:

Kommunikationsplan for en ny ordning

1. Efter en politisk beslutning om at tilbyde en ny vedligeholdelsesordning kommunikeres dette ud via Det Grønne Område og kommunens hjemmeside.
2. Forvaltningen udarbejder en ansøgningsblanket og vejledninger til grundejerne om den fremtidige vedligeholdelsesordning, herunder hvordan spørgsmål om vejret kan håndteres. Ansøgningsblanketten og vejledningerne forventes at være klar primo 2020.
3. Henvendelser besvares via pfv@ltk.dk

Lovgrundlag

Bekendtgørelse af lov om private fællesveje § 44, 49, 51, 52 og 55.

Økonomi

Kommunen skal afholde de administrative udgifter indtil, at der er truffet en afgørelse om, at vedligeholdelsesansvaret overgår fra de tilgrænsende grundejere til kommunen. Derfor vil kommunen skulle afsætte ressourcer til de indledende arbejdsopgaver så som behandling af ansøgninger, rådgivning af borgere, partshøringer, indledende tilstandsvurderinger af vejene og udsendelse af afgørelser.

Forvaltningen ved ikke på det foreliggende grundlag, hvor mange af de private fællesveje forventeligt vil fremsende ansøgning om etablering af en vedligeholdelsesordning, men vurderer, at arbejdsbyrden vil svare til to årsværk i opstartsperioden. Derudover vil der være en række engangsudgifter til at få de administrative programmer klargjort. Når ordningen er i drift, vil der være behov for ca. 1/3 årsværk til at holde ordningen ved lige og sørge for håndtering af nye ansøgninger.

Såfremt finansieringen til opstart af ordningen skal findes indenfor den eksisterende driftsramme, vil konsekvensen heraf være, at en række af de store udviklingsopgaver skal udskydes, og der vil blive markant længere svartider (bilag).

I de budgetmæssige konsekvenser i forbindelse med at afvikle den gamle vedligeholdelsesordning er ikke indarbejdet i budget 2020- 2023.

I den gamle ordning er der et netto-indtægtsbudget på -225.000 kr., idet betalingerne fra grundejerne er større end de udgifter, der kan afholdes til vejvedligeholdelse. Dette skyldes at vejejerne betaler et bidrag til dækning af fællesudgifter i kommunen m.v.(jf. Indenrigsministeriets vejledning om omkostningsberegning). En eventuel ny ordning giver kun mulighed for at opkræve dokumenterede udgifter til ordningen, og derfor kan der ikke indarbejdes bidrag til dækning af fællesudgifter i kommunen.

Det er således ikke længere muligt at realisere dette netto-indtægtsbudget, og derfor indstilles det, at det ”nulstilles” fra 2021 og frem. Det indstilles at finansiering heraf (på 225.000 kr.) indarbejdes i det administrative budgetgrundlag for budget 2021.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Udsat.

Bilag

Vedligeholdelsesopgaver på private fællesvej og begrebet Vejret

Afdragsordning i forbindelse med istandsættelse af private fællesveje

Administrationsgrundlag for ny vedligeholdelsesordning

Intern finansiering af ny ordning

Punkt 5: Parkering langs Gyrithe Lemches Vej (Beslutning)

05.00.00-G01-57-18

Resume

Fremkommeligheden på Gyrithe Lemches Vej, mellem Lundtoftevej og Caroline Amalie Vej, er udfordret grundet intensiv parkering langs begge vejsider, når der er undervisning på Maskinmesterskolen, KNord og TEC. Forvaltningen har udarbejdet et idéprojekt vedrørende mulig forbedring af parkeringssituationen, og der skal med denne sag tages stilling til, om der skal frigives midler til detailprojektering og udførelse af projektet i 2020.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at idéprojektet godkendes og der gives en anlægsbevilling på 3.180.000 kr. vedrørende bevillingsprogrammet ”Parkeringstiltag afledt af ungdomsskolesalg” finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i budget 2019-2022. Der foretages i den forbindelse en tidsforskydning af budgettet således, at det samlede projekt gennemføres i 2020, jf. periodisering i økonomiafsnit.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget henvendelse fra Maskinmesterskolen om manglende parkeringsmuligheder på Gyrithe Lemches Vej. Forvaltningen har efterfølgende erfaret, at der opstår trafikfarlige situationer og situationer, hvor trafikken ikke kan afvikles på Gyrithe Lemches Vej grundet parkerede biler langs begge vejsider ved Maskinmesterskolen, KNord og TEC.

Der er et begrænset antal parkeringspladser på Maskinmesterskolen og KNords areal samt på det udlånte areal til TEC. Dette sammenholdt med, at bilejerskabet er stigende blandt de studerende, gør, at den nuværende parkeringskapacitet ikke i tilstrækkelig grad kan tilgodese behovet for parkering i dagtimerne på hverdage. Særligt Maskinmesterskolen har en stor andel af elever, for hvem bilen vælges som den mest hensigtsmæssige transportform, da skolen er den eneste skole på Sjælland, der uddanner maskinmestre.

Idéprojekt

Politiet har registreret to færdselsuheld på den berørte strækning i den seneste fem års periode; et i 2015 og et i 2017. Ingen af de to færdselsuheld kan relateres til udfordringen med parkering. Seneste hastighedsmålinger er foretaget midt på den berørte strækning i 2017. Målingen viser en gennemsnitshastighed på 47 km/t, og at 85% af trafikken afvikles med en hastighed under 56 km/t. Dermed skønnes den nuværende hastighedsdæmpning ikke i tilstrækkelig grad at dæmpe hastighedsniveauet til 40 km/t.

Gyrithe Lemches Vej er en trafikvej og indgår på den berørte strækning i det overordnede vejnet, hvor fremkommelighed vægtes højt. Strækningen er skiltet med en anbefalet hastighed på 40 km/t, som er etableret i forbindelse med, at der var 10. klasse og ungdomsskole.

Da der stadig er mange, der skal på tværs af vejen, foreslår forvaltningen, at vejen stadig skal fartdæmpes. Forvaltningen foreslår samtidig, at den nuværende fartdæmpning med sideheller udskiftes til en løsning med asfaltbump, da bump mere effektivt dæmper hastigheden til det ønskede niveau. Movia busser føres kun undtagelsesvis på strækninger, der er fartdæmpet ved bump anlagt til anbefalet 40 km/t eller derunder. Dette skyldes, at kørsel over bump generer både buschauffører og passagerer, hvor særligt buschaufførens placering foran forakslen ofte giver større G-påvirkning end tilladt. Ved at etablere bump og fartdæmpe strækningen til anbefalet 45 km/t, er vejen fremtidssikret, hvis der viser sig behov for at busbetjene denne strækning i forbindelse med kommende busbestillinger.

Vejen er ca. 20 m bred og indrettet med ca. 2,6 meter bred græsrabat langs den nordlige vejside og ca. 4,2 meter bred græsrabat langs den sydlige vejside. I rabatten på den nordlige side af vejen er filtrationsledninger, som har funktion som en faskine. Derfor er det vanskeligt og omkostningstungt at ændre på den nordlige græsrabat. I den sydlige rabat er der ikke tilsvarende afvandingsløsning, dog ligger hele området i et opland, der skal afvandes med nedsivning.

Idéprojektet (bilag) arbejder med en opbygning med 2 meter parkeringsbaner og 3,25 meter vejbane i hver retning. Dette opnås ved at inddrage dele af den sydlige græsrabat, dels til parkering og dels til en mindre vejudvidelse, hvorved trafikken kan afvikles sikkert i begge retninger.

Der kan etableres i størrelsesorden 70 parkeringspladser med de foreslåede justeringer. Af disse vil der være tale om en tilvækst på ca. 40 parkeringspladser, da de ca. 30 parkeringspladser skønnes at være flytning af nuværende uhensigtsmæssig og ulovlig parkering til en mere hensigtsmæssig placering.

Lovgrundlag

Lov om offentlige veje § 8, hvoraf fremgår, at vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på kommunens veje.

Økonomi

Der er i budget 2019-2020 afsat et samlet rådighedsbeløb på i alt 3.813.400 kr. til "Etablering af parkeringstiltag afledt af salg af ungdomsskole". Der er ikke stillet vilkår i salgsaftalen om etablering af parkering. På baggrund af dialogen med politikere og forvaltningen, er det forvaltningens vurdering, at Maskinmesterskolen har en berettiget forventning om, at parkeringsforholdene forbedres.

Med indstillingen søges frigivet 3.180.000 kr. til projektet. Udgifterne påtænkes anvendt rådgiverydelser og til entreprenørarbejder. Det forventes at projektet gennemføres i 2020, og derfor ønskes det at fremrykke rådighedsbeløb på 1,805 mio. kr. fra 2021 til 2020, jf. nedenstående tabel.

På nuværende tidspunkt forventes det, at projektet kan gennemføres for de frigivne midler, og dermed er budgettet i 2021 på 0,633 mio. kr. ikke disponeret på nuværende tidspunkt.

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetsområde	2020	2021	2022	2023	Varig?
Rådighedsbeløb Parkeringsstiltag (*)	Økonomiudvalget / Anlæg	-2.008	-1.805	0	0	Nej
Opdateret periodisering	Økonomiudvalget / Anlæg	3.180	633	0	0	Nej
I alt (kassen)		1.172	-1.172	0	0	0

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

(*) Af de budgetterede udgifter i 2020, er 203 t.kr. budgetlagt i 2019, og disse overføres til 2020, i forbindelse med afslutning af regnskab 2019.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Udsat, idet forvaltningen forventningsafstemmer med Tech omkring de fremtidige udnyttelsesplaner for pavillonerne.

Bilag

Gyrithe Lemches Vej - Idéprojekt

Punkt 6: Evaluering af to kryds på Klampenborgvej (Beslutning)

05.13.00-G00-14-16

Resume

Den 6. december 2017 traf Teknik- og Miljøudvalget beslutning om at foretage mindre tilpasning af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej og krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej. Med denne sag fremlægges forslag til og tidsplan for den fremtidige regulering af krydsene samt yderligere analyse af lokalveje i Hjortekær, som følge af de foreslåede krydsreguleringer.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. der på baggrund af gennemgang af tidligere udførte trafikanalyser arbejdes videre med signalregulering i krydsene Klampenborgvej/Ermelundsvej og Klampenborgvej/Hjortekærvej inkl. vejlukning af "Ved Fortunen",
2. der i 2023 udføres analyse af mulige vejlukninger i Hjortekær samt forslag til forsøgslukninger med det formål at begrænse trafikken på de enkelte lokalveje,
3. der afholdes dialogmøde med grundejerforeninger, inden forsøgslukninger udføres i marken i 2023/2024.

Sagsfremstilling

Den 6. december 2017 traf Teknik- og Miljøudvalget beslutning om at foretage mindre tilpasning af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej og krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej, herunder at forvaltningen giver en status for projekterne og efterfølgende en evaluering efter yderligere drøftelse med og tilbagemeldinger fra alle grundejerforeninger. Krydsene er ombygget henholdsvis efterår 2017 og efterår 2018.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. juni 2018 forelagde forvaltning status efter ombygningen af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej. Den 22. januar 2019 har forvaltningen afholdt dialogmøde med grundejerforeningerne, hvor forvaltningen gav en status på projekterne, og grundejerforeningerne kom med tilbagemelding om, hvordan foreningerne oplever trafikken efter ombygningerne samt foreningernes anbefaling til kommunen i forhold til det videre arbejde. På mødet er der blevet informeret om, at forvaltningen udarbejder evaluering samt anbefalinger til det videre forløb og efterfølgende afholdes et nyt dialogmøde med grundejerforeningerne, hvor dette præsenteres.

Evaluering af krydsene Klampenborgvej/Hjortekærvej og Klampenborgvej/Ermelundsvej

På baggrund af uheldsudviklingen, trafikudviklingen, besigtigelser i forbindelse med krydsombygningerne, input fra grundejerforeninger og tidligere udførte trafikanalyser har forvaltningen udarbejdet evaluering (bilag) med anbefalinger for det videre arbejde.

Der er lille datagrundlag til at vurdere effekten af ombygningerne af krydsene, men på baggrund af foreliggende data, er det forvaltningens umiddelbare vurdering, at ombygningen af krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej ikke har haft den ønskede effekt i forhold til at begrænse uheld. Politiet har registreret 4 uheld i 2018, men ingen i 2019. Der er sket 1 cyklistuheld af samme type, som der også skete før ombygningen. De resterende uheld er et enueheld og uheld mellem bilister. Alle uheld skyldes, at bilister fra Hjortekærvej ikke overholder deres vigepligt. Der sker således stadig uheld med cyklister i krydset. Der er ligeledes sket 1 uheld i krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej efter ombygningen, men det er ikke sket pga. udformningen af krydset.

Tilbage melding fra grundejerforeningerne og institutioner

Foreningerne oplever ikke, at trafikforholdene er forbedret for fodgængere og cyklister. De oplever blandt andet at utålmodige højresvingende bilister fra Hjortekærvej til Klampenborgvej presser sig ud ved at køre delvis på cykelstien

Der er mange forslag til løsninger fra grundejerforeningerne alt afhængig af, hvor i området foreningerne er placeret. I forhold til krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej er der forslag til, at krydset reetableres med 2 ligeudkørende spor, der etableres signalanlæg, der etableres rundkørsel, mens andre ikke ønsker rundkørsel. Der er også forslag til, at Trongårdsparken åbnes op mod Klampenborgvej for gennemkørende trafik med det samme.

Der er ønske om, at eventuelle yderligere ændringer i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej bør afvente åbningen af Trongårdsparken mod Klampenborgvej. Der er endvidere ønske om en udvidet undersøgelse af en rundkørsel set i forhold til øvrige kryds på strækningen.

Der er ønske om at krydset Klampenborg/Ermelundsvej signalreguleres, samt at dette sker først, så der kommer huller i trafikken i forhold til udkørsel fra Hjortekærvej.

Tilbage meldingerne fra Grundejerforeningerne kan ses i evalueringen.

I forhold til problem med utålmodige højresvingende bilister, har forvaltningen iværksat opsætning af gummisteler og afmærkning på cykelstien således, at bilister ikke kan køre delvis på cykelsti.

I forhold til forslag om at afvente eventuelle yderligere ændringer i kryds Klampenborgvej/Hjortekærvej til efter åbning af Trongårdsparken, kan forvaltningen oplyse, at det forventes, at Trongårdsparken åbnes op mod Klampenborgvej efteråret 2020. Krydset Klampenborgvej/Hvidegårdsparken/Trongårdsparken er ombygget forår 2017 til signalreguleret kryds. Det anvendes pt. som adgang for byggepladstrafik til byggeriet af H.C. Ørsted Gymnasium samt boliger på Trongårdens Byområde, men i forbindelse med færdiggørelse af gymnasium efteråret 2020 forventes det, at Trongårdsparken åbner op mod Klampenborgvej. Ved kø på Hjortekærvej, er der risiko for at ruten via Trongårdsvej og Trongårdsparken til Klampenborgvej kan blive attraktiv. Forvaltningen vil derfor løbende foretage trafiktællinger og hastighedsmålinger for at følge trafikudviklingen.

Krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej - anbefalinger på baggrund af tidligere trafikanalyser

Der er udarbejdet en række trafikanalyser, som er gennemgået i evalueringen.

Forvaltningen har tidligere anbefalet etablering af signalreguleret kryds på baggrund af uheldsanalyse og kapacitetsberegninger. Beregningerne af de fremtidige forhold viser, at en udformning med signalanlæg i krydset giver en god trafikafvikling og en god trafiksikkerhed, der vil fjerne den registrerede type uheld mellem bilister og cyklister. De lette trafikanter får forbedret deres forhold, idet der etableres fodgængerfelter i alle krydset ben. Ulempen ved etablering af signalreguleret kryds er, at vejen "Ved Fortunen" skal lukkes, da det ikke anbefales at etablere vejtilslutninger nær signalregulering. Løsningen blev i sin tid besluttet, dog under den forudsætning at der findes løsning for lokaltrafikken i området.

Det er foretaget kortlægning af trafikken og konsekvenser heraf ved lukning af vejen "Ved Fortunen". Analysen viser, at der er få biler, der bruger vejene til gennemkørsel. Der er således tale om lokaltrafik eller kørsel med ærinde. Analysen viser ligeledes, at hvis "Ved Fortunen" lukkes, vil trafikken til og fra Dyrehavegårdsvej og "Ved Fortunen" flyttes til de resterende veje i området. Primært vil Gustav Adolphs Vej blive benyttet, da denne ligger tættest ved.

Andre krydsløsninger er undersøgt herunder en rundkørsel samt en rundkørsel, hvor vejen "Ved Fortunen" tilsluttes i rundkørslen. Det er vurderet at en rundkørsel ikke kan afvikle den fremtidige trafik og hvis "Ved Fortunen" tilsluttes i rundkørslen forudsætter det, at der etableres en signalreguleret rundkørsel med et to-tresporet cirkulationsareal, som

kræver arealerhvervelse. Kapacitetsberegninger viser, at denne løsning har dårligere serviceniveau end en løsning med signalreguleret kryds.

Krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej.

Der er foretaget kapacitetsberegninger for nuværende udformning af krydset både med nuværende trafik i spidstimerne, men også med en øget trafikvækst. Beregninger for nuværende trafik viser, at trafik kan afvikles i krydset, men der er beregnet store forsinkelser for om eftermiddagen for trafikken fra den sydlige del af Ermelundsvej og ud på Klampenborgvej. Ved yderligere trafikvækst vil der opstå yderligere forsinkelser/sammenbrud på Ermelundsvej. Det vurderes, at med den trafikvækst, der er i dag, vil der være uacceptable lange ventetider fra sidevejene inden for en kommende 10-årig periode.

Der er set på flere forskellige krydsløsninger, men beregninger for fremtidige forhold med øget trafik viser, at en udformning med signalregulering i krydset giver en god trafikafvikling og med en forbedret trafiksikkerhed.

Anbefalinger for det videre arbejde med de to kryds

På baggrund af de udførte trafikanalyser anbefaler forvaltningen, at der arbejdes videre med

- en løsning med signalregulering i krydset Klampenborgvej/Hjortekærvej, inkl. vejlukning af "Ved Fortunen". Konsekvenser ved vejlukningen er undersøgt, men det anbefales, at der laves analyser af mulige vejlukninger i Hjortekær med det formål at begrænse mængden af trafik på de enkelte lokalveje. På baggrund af analyserne foreslås det, at der afholdes dialogmøde med Grundejerforeningerne forud for forsøgslukning i marken.
- en løsning med signalanlæg i krydset Klampenborgvej/Ermelundsvej. Krydset er beliggende op mod Gentofte Kommune, så forvaltningen har indledt en dialog med Gentofte kommune om denne løsning.
- løbende trafiktællinger og hastighedsmålinger på Trongårdsvej og Tongårdsparken, når Trongårdsparken åbnes op mod Klampenborgvej, for at følge trafikudviklingen.

Tidsplan

Der er ikke afsat anlægsbudget til etablering af 2 signalanlæg. Da der først er ledige anlægsmidler i 2025, foreslås, at anlæggene udføres 2025/2026, men at analyser og forsøgslukninger udføres 2023/2024 i tidsmæssig tilknytning til anlægsarbejderne.

Forvaltningen vil løbende holde øje med politiregistreret uheld i krydsene, og såfremt der registreres flere uheld med cyklister og fodgængere foreslås anlæggene opprioriteret.

Fartdæmpning af Hjortekærvej

Hjortekærvej på strækningen nord for Trongårdsvej er i efterår 2017 blevet fartdæmpet svarende til byzone. Vejen er indsnævret ved anlæg af bredere midterheller og midterafmærkning. Skiltene med lokal hastighedsbegrænsning på 60 km/t er nedtaget, så hastighedsbegrænsningen på hele Hjortekærvej er nu byzone – altså 50 km/t. Fartdæmpningen af Hjortekærvej er også behandlet i evalueringen.

Der er foretaget uheldsanalyse, der har kortlagt, at strækningen ikke er uheldsbelastet. Der var i sin tid grundlæggende ikke trafiksikkerhedsmæssige argumenter for at fartdæmpe Hjortekærvej. Imidlertid var der blandt borgere et stort ønske om ændring af vejen af tryghedsmæssige årsager, herunder for sikring af krydsninger for elever til Trongårdsskolen på grund af en forventet øget trafik som følge af byudviklingen.

Strækningen er medtaget i evalueringen, da der er gennemført hastighedsmålinger på Hjortekærvej. Hastighedsmålinger er foretaget mellem Fortunparken og Dyrehavegårdsvej før og efter ombygningen for at undersøge effekten af tiltagene. Hastighedsmålinger viser, at gennemsnitshastigheder og de høje hastigheder er faldet, dog ikke til det forventede niveau.

Vejen er en trafikvej, hvor trafikken skal afvikles. Det er derfor svært at lave yderligere fartdæmpende foranstaltninger. Forvaltningen foreslår, at der fortsat foretages hastighedsmålinger for at vurdere den videre udvikling.

Lovgrundlag

Klampenborgvej, Hjortekærvej og Ermelundsvej er offentlige veje. I henhold til vejlovens § 8 bestemmer vejmyndigheden, hvilke arbejder der skal udføres på kommunens veje.

Økonomi

På mødet den 13. juni 2018 er der i forbindelse med sag om status for projekterne informeret om, at der til trafiktællinger, vurderinger af forslag mv. vil skulle anvendes ca. 150.000 kr., som betales over puljen for parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag.

Der er ikke afsat anlægsbudget til ombygning af krydsene og til eventuelle ændringer af lokalvejen. Anlægsoverslag for signalkrydsene er ca. 3,7 mio. kr. pr. kryds inkl. rådgiverydelser, i alt 7,4 mio. kr. Det estimeres, at etablering af to signalanlæg vil medføre afledt drift på ca. 38.000 kr. årligt pr. signalanlæg, i alt 76.000 kr. årligt. Der kan først udarbejdes anlægsoverslag over eventuelle ændringer på lokalvejene efter evaluering af forsøgslukninger.

Der er ledige anlægsmidler i 2025 til anlæggene, hvorfor forvaltningen peger på at anlæggene først kan udføres herefter. På nuværende tidspunkt (før februar 2020) udgør det planlagte anlægsbudget for 2025 og 2026 henholdsvis 40,1 mio. kr. og 21,8 mio. kr. Anlægsniveauet i 2025-2026 er således under niveauet på 100 mio. kr. som angivet som økonomisk styringsprincip i budgetaftalen 2020-2023. På nuværende tidspunkt indarbejdes der ikke rådighedsbeløb i anlægsbudgettet og ej heller afledte driftsudgifter.

Analysen og forsøgslukninger udføres forud for anlægsarbejder i 2023/2024.

Analyse af mulige vejlukninger i Hjortekær med henblik på at reducere trafikken på lokalvejene samt forslag til forsøgslukninger forventes at koste 26.000 kr. i rådgiverydelser. Forsøgslukninger, trafiktællinger under forsøget og evaluering af forsøgslukninger samt trafiktællinger på Trongårdsvej og Trongårdsparken estimeres omkostningsmæssigt til 174.000 kr. Det vil sige et samlet budget på 200.000 kr. til analyse og forsøgslukning, hvilket overstiger beløb, der er disponeret til opgaven i år. Det foreslås, at dette beløb disponeres i puljen for Parkerings- og trafiksikkerhedsmæssige tiltag i 2023.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen fsva. indstillingspunkt 1.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. indstillingspunkt 1-3.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Udsat.

Bilag

Evaluering krydsombygninger Klampenborgvej og anbefalinger om videre forløb-sammenflettet inkl bilag

Punkt 7: Trafiktiltag til sikring af elevers rute til skole under ombygning af Lundtofte skole (Beslutning)

05.01.02-G01-15-18

Resume

Lundtofte skole skal ombygges. Under ombygningen skal nogle af bygningerne forsat fungere som skole for elever i 0. - 6. klasse. Der forelægges forslag til anlæg af trafiktiltag til sikring af elevers rute til og fra skole samt til sikring af afsætningsmuligheder. Tiltagene foreslås etableret inden august 2020, hvor ombygning af skolen påbegyndes.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forslag til trafiktiltag til sikring af elever under ombygning af Lundtofte skole godkendes og iværksættes og at der gives anlægsbevilling på 200.000 kr. som finansieres af rådighedsbeløb til anlægsprojekt "Parkeringstiltag på Gyrithe Lemches Vej". Der periodiseres desuden 200.000 kr. fra 2021 til 2020 jf. økonomiafsnittet.

Sagsfremstilling

Lundtofte skole skal ombygges. Under ombygningen fungerer skolegården som byggeplads og vil være lukket af. Adgang til byggepladsen sker gennem porten fra Nøjsomhedsvej, hvorfor busstoppested og afsætningsbane nedlægges midlertidigt. Skoleombygningen forventes udført i perioden august 2020 - december 2021.

Inden ombygningen opstilles pavilloner på skolens boldbaner, som skal huse 4 - 6 klasse, mens 0 - 3 klasse bliver genhuset i indskolingshuset som ikke er omfattet af skolebyggeriet. Carlshøjvej 10A skal huse 7 - 9 klasserne under byggeperioden.

Trafiktiltag under ombygning af Lundtofte skole.

I forbindelse med ombygningen, skal elevers rute til og fra skole sikres ligesom afsætningsmuligheder ved skolen skal sikres.

I skolevejsanalyse fra 2017 har eleverne blandt andet indtegnet deres rute til og fra skole (gang og cykel). Her fremgår det, at flest elever kommer fra vest fra Danmarksvej og Nøjsomhedsvej. Det skal derfor sikres, at disse elever kan komme til skolen uden at skulle krydse byggepladsvejen.

Der er registreret trafik til og fra Lundtofte skole en hverdag i december 2017. Her fremgår det, at om morgenen er der 51 biler, der afsætter elever i afsætningsbanen foran skolen. Der er derfor behov for at disse afsætningspladser genetableres i byggeperioden.

Der foreslås følgende trafiktiltag under ombygningen (bilag):

1. Busstop på Nøjsomhedsvej flyttes midlertidigt mod vest. Forvaltningen er i dialog med Movia herom.
2. Afsætningsbane på Nøjsomhedsvej ud for skolen flyttes til Lundtoftevej, hvor der afmærkes afsætningsbane.
3. Stiforbindelse fra Nøjsomhedsvej til indskolingsbygning og pavillon forbedres og der etableres cykelstativer. Elever der kommer cyklende og gående fra vest kan således komme til skole uden at skulle krydse byggepladsvejen.

Trafiktiltagene bør etableres inden august 2020, hvor ombygning af skolen påbegyndes. Det anbefales endvidere, at der udarbejdes information til elever og forældre om gang- og cykelruter til skole under ombygning af Lundtofte skole

Både ved opsætning af pavillon syd for skolen og under ombygning af skolen vil vejmyndigheden stille vilkår om spærretid for tung trafik til og fra byggepladsen af hensyn til elevernes sikkerhed i tidsrummet kl. 7.30 - 8.30 og eventuel igen om eftermiddagen efter nærmere aftale med skolen.

Trafiktiltag efter ombygning af Lundtofte skole

Forvaltningen har i sag til Byplanudvalget den 10. oktober 2018 om planprocesser i Lundtofte beskrevet, at der fremlægges en sag vedrørende beslutning om trafik anlæg efter ombygning af Lundtofte skole herunder finansieringsmuligheder.

Forvaltningen har igangsat trafikanalyser til vurdering af hvilke trafiktiltag der er behov for efter ombygning af skolen i forhold til parkering, cykelparkering og trafikikkerhed, herunder anlægsoverslag for tiltagene. Tidsplanen for trafikanalysen følger den politiske proces for licitationsresultatet for ombygning af skolen, således at forslag til trafiktiltag efter ombygning og forslag til finansiering forelægges samtidig. Det forventes at de forelægges for økonomiudvalget på møde den 18. juni 2020.

Lovgrundlag

Nøjsomhedsvej og Lundtoftevej er offentlig vej. I henhold til "Lov om offentlig vej" §8 bestemmer vejmyndigheden, hvilke arbejder der skal udføres på de offentlige veje. I henhold til Love om offentlige veje §49 kan vejmyndigheden stille vilkår i forbindelse med etablering af adgange eller benyttelse af eksisterende adgange.

Økonomi

Trafiktiltag under ombygning af Lundtofte skole

Anlægsoverslag for trafiktiltagene udgør ca. 200.000 kr. for afmærkning af afsætningsbane på Lundtoftevej, samt forbedring af stiforbindelse ved at ændre trappe til rampe.

Det foreslås, at anlægsudgiften finansieres af ledigt rådighedsbeløb på projektet Parkeringstiltag på Gyrithe Lemches Vej, hvor der i henhold til sag på samme møde forventes at være et rest rådighedsbeløb på 633.000 kr. i 2021. Indsatsen vedrørende trafiktiltagene skal udføres i 2020, og derfor periodiseres rådighedsbeløbet som følge heraf.

Cykelstativer flyttes som en del af projektet for ombygningen af Lundtofte Skole og kulturcenter og har dermed ingen afledte økonomiske konsekvenser for sagen.

Trafiktiltag efter ombygning af Lundtofte skole

Der er på nuværende tidspunkt ikke opført anlægsbudget til infrastrukturelle tilpasninger under ombygning af Lundtofte skole såvel som efter ombygningen. Forvaltningen har i sag til Byplanudvalget den 10. oktober 2018 om planprocesser i Lundtofte beskrevet om planprocesser i Lundtofte beskrevet, at der fremlægges en sag vedrørende beslutning om trafik anlæg efter ombygning af herunder finansieringsmuligheder.

Trafikanalyser til vurdering af trafiktiltag efter ombygning finansieres af restbeløb på 100.000 kr. fra "Skolevejsprojekt" jf. regnskab på aktivitetsområde trafik under punktet "Diverse udgifter og indtægter".

Tabel til bevillingsmæssige ændringer:

Overskrift	Udvalg / Aktivitetssområde	2020	2021	2022	2023	Varig ja/nej
Rådighedsbeløb Parkeringsiltag Gyrithe Lemches Vej	Økonomiudvalget / Anlæg	0	-200	0	0	Nej
Trafikiltag ombygning af Lundtofte Skole	Økonomiudvalget / Anlæg	200	0	0	0	Nej
I alt (kassen)		200	-200	0	0	Nej

(2020 P/L-niveau, t. kr.)

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Anbefalet.

Bilag

Trafikiltag under ombygning af Lundtofte Skole

Punkt 8: Nyt enfamiliehus delvis indenfor skovbyggelinje på Skovfryd 19 (Beslutning)

02.00.00-G02-49-19

Resume

Lyngby Taarbæk Kommune har modtaget en ansøgning om opførelse af nyt enfamiliehus delvis beliggende indenfor skovbyggelinje mod Dyrehaven. Det ansøgte kræver dispensation fra skovbyggelinjen.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at forvaltningen bemyndiges til at meddele dispensation fra Naturbeskyttelseslovens § 17 til den ansøgte overskridelse af skovbyggelinjen.

Sagsfremstilling

Lyngby Taarbæk Kommune har den 9.12.2019 modtaget revideret dispensationsansøgning (bilag) om opførelse af nyt enfamiliehus delvis beliggende indenfor skovbyggelinjen mod Dyrehaven.

Der henvises til tidligere sag behandlet på Teknik- og Miljøudvalget den 18. september 2019, hvor nærværende ansøgning nu er revideret i overensstemmelse med beslutningen.

Ejendommen

Ejendommen er omfattet af lokalplan 219 for Hjortekær langs Jægersborg Dyrehave.

Ejendommen er omfattet af skovbyggelinje mod Dyrehaven. Skovbyggelinjen er en reduceret (oprindelig på 300 m) skovbyggelinje, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, 15 m ind på grunden fra matrikelskel.

Gældende begrænsninger betyder, at der kun er et meget smalt stykke på ca. 5,5 m i dybden og en længde på ca. 19 m, som reelt set kan bebygges, når skovbyggelinje, afstandskravet på 2,5 m mod naboskel jf., BR18 og afstandskravet på 5 m fra naboskel mod nord og syd jf. lokalplan 219 skal overholdes.

På ejendommen er i dag opført et enfamiliehus på 103 m² i 1 etage hvor cirka halvdelen af arealet er beliggende indenfor skovbyggelinjen mod Dyrehaven (bilag).

Området

Området er præget af enfamiliehuse der overskrider skovbyggelinjen. Husene varierer i etageantal, men er primært i én til halvanden etage.

Ansøgning

Der er søgt om dispensation til opførelse af nyt enfamiliehus, som ønskes opført delvis på eksisterende fundament fra det eksisterende enfamiliehus. Enfamiliehusets areal er 147 m² i stueplan og 49 m² i tagetagen således med en bebyggelsesprocent på 24,2. Enfamiliehusets facader beklædes med lyse tegl og taget beklædes med sorte, matte tagsten. Ansøger har oplyst, at bestemmelser jf. bygningsreglement BR18 og lokalplan 219 er overholdt ved det ansøgte.

Den del af det nye enfamiliehus som ligger indenfor skovbyggelinjen fremstår som nuværende enfamiliehus i 1 etage. Den resterende del af det nye enfamiliehus fremstår i 1½ etage med kviste og altan af sædvanligt omfang.

På situationsplaner er omfanget af den ansøgte overskridelse vist i forhold til den nuværende overskridelse af skovbyggelinjen. Omfanget af det eksisterende enfamiliehus er vist som en blå flade og omfanget af nyt enfamiliehus er vist som en orange flade.

Det nye enfamiliehus ønskes således bygget indenfor det eksisterende fundament, men således, at areal indenfor skovbyggelinjen er ca. 16 m² mindre end det eksisterende enfamiliehus.

Ansøger har på situationsplan og facadetegning vist det eksisterende enfamiliehus (vist med fuldt optrukket blå streg) kontra det nye enfamiliehus (vist med orange stipling) med bl.a. facadetegning visuelt redegjort for eksisterende og fremtidige bygningsvolumener.

Forvaltningen har foretaget forudgående høring til skovejer og Danmarks Naturfredningsforening, og der er efterfølgende modtaget høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening. Danmarks Naturfredningsforening angiver bl.a. i høringssvaret, at "Danmarks Naturfredningsforening finder, at Lyngby-Taarbæk Kommune bør afvise ansøgningen, da både Naturklagenævnet og Natur- og Miljøklagenævnet utallige gange har slået fast, at de reducerede skovbyggelinjer skal overholdes ved nybyggeri." og "Danmarks Naturfredningsforening anmoder derfor Lyngby-Taarbæk Kommune om at meddele afslag på den del af byggeriet, der ikke respekterer den reducerede skovbyggelinje på 15 meter fra skel til Jægersborg Dyrehave" (bilag).

Ejerne har herefter kommenteret høringssvaret fra DN, og har bl.a. angivet flg. "I DN Lyngby-Taarbæks høringssvar beror begrundelsen for DN's holdning på; "Naturklagenævnet og Natur og Miljøklagenævnet utallige gange har slået fast, at de reducerede skovbyggelinjer skal overholdes ved nybyggeri." Dette er som sådan korrekt. Ved en mere detaljeret gennemgang af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser fremgår det imidlertid bl.a. af Sag NMK-502-00071 fra 2013 (bilag) at: "Opførelse af bygninger til erstatning for eksisterende betragtes som udgangspunkt som nyopførelse. Efter praksis meddeles der normalt tilladelse til opførelse af en bygning med samme placering, størrelse anvendelse og karakter. Det er en forudsætning, at det eksisterende byggeri er lovligt opført og at det ikke er så forfaldent, at det ikke repræsenterer nogen værdi af betydning." og "Vi vil derfor anmode Lyngby-Taarbæk Kommune om at meddele dispensation på den del af byggeriet, der er omfattet af skovbyggelinjen i(det) dette understøttes af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser og udsagn om praksis" (bilag).

Til orientering er sagen fra Natur- og Miljøklagenævnet (NMK), sag NMK-502-00071 fra 2013, som ejerne refererer til, en afgørelse hvor NMK omgjorde Lyngby-Taarbæk Kommunes afgørelse om dispensation. I den specifikke sag var der tale om at tre bygninger, herunder en kusebolig og skure, skulle erstattes af en børnehave. Bygningerne var i øvrigt delvist nedbrændt. Den nye bebyggelse var ansøgt med en anden placering og størrelse end det ansøgte. NMK vurderede, at der i denne sag ikke var tale om et særligt tilfælde idet der ikke var tale om genopførelse af bebyggelse med samme placering, størrelse, anvendelse og karakter.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen anbefaler en dispensation fra skovbyggelinjen, da forvaltningen vurderer, at der ved en genopførelse af et nyt enfamiliehus er tale om en fuldt ud sammenlignelig bebyggelse med samme placering, størrelse indenfor skovbyggelinjen, anvendelse og karakter, og i det der ligeledes henvises til, at byggemulighederne på ejendommen er stærkt begrænsede hvis skovbyggelinjen skal overholdes i sin fulde udstrækning. Efter forvaltningens vurdering er der tale om et særligt tilfælde hvor en dispensation fra skovbyggelinjen til placering af nyt byggeri, delvist på eksisterende fundament, ikke vil skabe præcedens i området.

Lovgrundlag

Naturbeskyttelseslovens § 17 hvor af det fremgår, at der ikke må placeres bebyggelse, campingvogne og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove. For privatejede skove gælder dette kun, hvis arealet udgør mindst 20 ha sammenhængende skov. Skovbyggelinjen på denne ejendom er en reduceret (oprindelig på 300 m) skovbyggelinje, jf. naturbeskyttelseslovens § 17, 15 m ind på grunden fra matrikelskel.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Oversendes til Kommunalbestyrelsen.

Bilag

Tegninger

Eksisterende hus

Høringssvar fra DN Lyngby-Taarbæk

Ejernes kommentarer til DN's høringssvar

Afgørelse NMK-502-00071

Oversigtskort nr. 2

Oversigtskort nr. 1

Punkt 9: Forslag til Lokalplan 272 for Ørholm Nord (Beslutning)

01.02.05-P16-5-18

Resume

Forslag til lokalplan 272 for Ørholm Nord skal behandles og sendes i offentlig høring i 8 uger. Forvaltningen lægger op til, at der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget. Forvaltningen foreslår dertil et borgermøde i høringsperioden.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til lokalplan 272 for Ørholm nord offentliggøres og fremlægges i offentlig høring i 8 uger,
2. høringsområdet godkendes,
3. der afholdes borgermøde om lokalplanforslaget i høringsperioden,
4. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget.

Sagsfremstilling

Baggrund for lokalplanen

Boligområderne omkring Ørholmkvarteret har siden 1940 været reguleret af Byplanvedtægt 1, der har dækket et ganske stort område med både Ørholm, Brede og Lundtofte. Baggrunden for lokalplanforslag 272 (bilag) er at føre planlægningen op til dags standard og lovgivning.

Formålet med lokalplanen er

- at fastsætte anvendelsen til åben-lav helårs boligbebyggelse, rekreativt grønt areal og lokalcenter,
- at udpege bevaringsværdig bebyggelse,
- at sikre områdets grønne karakter
- at fastsætte grundstørrelser svarende til områdets karakter.

Anvendelse

Lokalplanområdet indeholder tre delområder. Delområde 1 er åben-lav boligbebyggelse. Delområde 2 er rekreativt område. Delområde 3 er lokalcenter Ørholm. Nøjsomhedsvej 43, som indgår i lokalcenteret, er bolig i dag og kan fortsætte således.

Bebyggelsens omfang

Boligbebyggelse må højst opføres i 1½ etage. I lokalcenteret i op til to etager (dog kun 1½ etage for Nøjsomhedsvej 43). Bebyggelsesprocenten er maks. 30 for boliganvendelse og 45 i lokalcenteret (30 % for Nøjsomhedsvej 43 ved frastykning). Der må etableres tagterrasser eller altaner på i alt 10 m² pr. ejendom. Garager, carporte og udhuse må ikke opføres højere end 3 m.

Grundstørrelser

Grunde i delområde 1 må ikke være mindre end 900 m² eks. vej pr. bolig. Den gennemsnitlige grundstørrelse til boliger i området er i dag ca. 930 m². I delområde 3 må de ikke være mindre end 700 m², hvilket giver mulighed for eventuel frastykning af Nøjsomhedsvej 43.

Byggelinjer

Der fastsættes 5 m byggelinjer mod de største veje, hvor der ikke må opføres bebyggelse. Jf. lokalplanforslagets bilag 2. Hvis den eksisterende villa i forvejen ligger tættere på vej end 5 m, kan byggelinjen overskrides under visse forudsætninger.

Ubebyggede arealer

Hegning mod vej og sti skal være levende hegn. Lokalplanen hindrer desuden opbevaring af både og campingvogne, der

har en totallængde på mere end 6 m. Forvaltningen har erfaring med, at oplag af denne art kan være til gene for naboer. Campingvogne placeres derudover tit i arealet foran carporte/garager og strider derfor også med kommunens ønske om en grøn og åben vejprofil.

Bevaring

Lokalplanforslaget udpeger bevaringsværdige bygninger. Se lokalplanforslagets bilag 3. Fem af husene på Islandsvej er éns. Forvaltningen foreslår, at Egegårdsvej 4 også udpeges som bevaringsværdig, selvom den kun har bevaringsværdi 4 i FBB. Huset er fra 1888 med en ny større tilbygning mod nord. Forvaltningen vurderer, at tilbygningen er meget veltilpasset og at huset i øvrigt bidrager væsentligt til områdets miljø og historie. Jf. forvaltningens oversigt over de udpegede bygninger (bilag).

Bygningskultur Foreningen ønsker principielt at fastholde de nuværende bevaringsværdier. Kommuneplan 2017 fastsætter, at alle ejendomme med bevaringsværdi 1 - 3 skal udpeges som bevaringsværdige i kommende lokalplaner. Det er dog forvaltningens erfaring, at der i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplaner gøres flere overvejelser om bevaringsværdier i takt med at kendskabet til området øges.

Der udpeges desuden bevaringsværdige træer. Se lokalplanforslagets bilag 3. De bevaringsværdige træer er særligt markante i vej billedet. Træerne er udpeget på baggrund af kommunens retningslinjer for udpegning af bevaringsværdige træer.

Servitutter

Lokalplanforslaget beskriver de servitutter, som foreslås enten helt eller delvist aflyst med lokalplanens endelige vedtagelse. Servitutterne vedlægges lokalplanforslagets annoncering, så de påtaleberettede har mulighed for at sammenligne dem med lokalplanforslaget. Aflysning af servitutterne vil lette forvaltningens administrative arbejde, så området for fremtiden primært reguleres af lokalplanens bestemmelser.

Miljøscreening

Forvaltningen har på baggrund af en miljøscreening (bilag) af lokalplanforslag 272 vurderet, at der ikke skal udarbejdes miljørapport jf. miljøvurderingsloven. Afgørelsen om ikke at udarbejde miljørapport for planforslaget annonceres sammen med offentliggørelsen af planforslaget.

Høring og invitation til borgermøde

Forvaltningen foreslår, at forslag til lokalplan 272 sendes i offentlig høring i 8 uger, og at der inviteres til borgermøde i høringsperioden. Forvaltningen vedlægger forslag til høringsområde (bilag), hvor ejere, lejere og foreninger bliver orienteret om lokalplanforslaget og borgermøde. Derudover sendes til de tilstødende rækkehouses grundejerforeninger. Planforslaget vil blive annonceret på kommunens hjemmeside.

Kommuneplantillæg 13/2017 for retningslinjer for detailhandel i lokalcentre

Parallelt med dette lokalplanforslag fremlægges forslag til ændring af retningslinjerne for detailhandel i lokalcentre.

Lovgrundlag

Planlovens §§ 24, 25 og 26 om offentliggørelse af planforslag. Miljøvurderingslovens § 33 om offentliggørelse af afgørelse om ikke at gennemføre en miljøvurdering.

Økonomi

Udarbejdelse af planforslag sker inden for de afsatte midler til administration.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1 - 3.

Teknik- og Miljøudvalget fsva. pkt. 4.

Beslutning

Byplanudvalget, den 18. marts 2020

Ad 1-3) Anbefalet

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Ad 4) Anbefalet.

Bilag

Lokalplanforslag 272 for Ørholm nord

Oversigt over bevaringsværdige bygninger

Miljøscreening lokalplan 272 Ørholm Nord

Høringsområde lokalplanforslag 272

Oversigtskort

Punkt 10: Forslag til kommuneplantillæg 13/2017 for retningslinjer for detailhandel i lokalcentre (Beslutning)

01.02.15-P16-1-20

Resume

Forslag til kommuneplantillæg 13/2017 skal behandles og sendes i offentlig høring i 8 uger. Forvaltningen lægger op til, at der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at

1. forslag til kommuneplantillæg 13/2017 - retningslinjer for detailhandel i lokalcentre - offentliggøres og fremlægges i offentlig høring,
2. der ikke afholdes borgermøde i forbindelse med planforslaget,
3. der ikke udarbejdes miljørapport i forbindelse med planforslaget.

Sagsfremstilling

Kommuneplantillægget (bilag) indebærer, at det maksimale bruttoetageareal til dagligvarebutikker i lokalcentrene ændres fra 1.000 m² med mulighed for yderligere op til 200 m² personalefaciliteter til maks. 1.200 m² bruttoetagemeter inklusiv eventuelle personalefaciliteter. Ændringen af bruttoetagearealerne i lokalcentre indgår som en strategi og indsats i Plan- og Agenda 21 Strategi 2019 "Byudvikling i balance". Kommuneplantillægget ændrer det maksimale bruttoetagemeterareal for dagligvarebutikker i lokalcentrene:

- Lokalcenter Christian X's Allé
- Lokalcenter Engelsborgvej
- Lokalcenter Lundtofteparken
- Lokalcenter Brede Torv
- Lokalcenter Ørholm
- Lokalcenter Eremitageparken

Når kommuneplantillægget er endeligt vedtaget, vil de nye detailhandelsbestemmelser indgå i Kommuneplan 2017's retningslinjer. De øvrige strategier og indsatser inden for detailhandelsområdet indarbejdes ved revisionen af Kommuneplan 2017.

Da forslaget ikke medfører markante ændringer i lokalcentrene, foreslås der ikke afholdt borgermøde om forslaget.

Miljøscreening

Forvaltningen har på baggrund af en miljøscreening (bilag) af kommuneplantillæg 13/2017 vurderet, at der ikke skal udarbejdes miljørapport jf. miljøvurderingsloven. Afgørelsen om ikke at udarbejde miljørapport for planforslagene annonceres sammen med offentliggørelsen af planforslaget.

Lovgrundlag

Planlovens §§ 24 og 25 om offentliggørelse af planforslag. Miljøvurderingslovens § 33 om offentliggørelse af afgørelse om ikke at gennemføre en miljøvurdering

Økonomi

Udarbejdelse af planforslag sker inden for de afsatte midler til administration.

Beslutningskompetence

Kommunalbestyrelsen.

Byplanudvalget fsva. indstillingspunkt 1-2

Teknik og Miljøudvalget fsva. pkt. 3

Beslutning

Byplanudvalget, den 18. marts 2020

Ad 1-2) Anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Ad 3) Anbefalet.

Bilag

Kommuneplantillæg 13/ 2017 for retningslinjer for detailhandel i lokalcentre

Miljøscreening kommuneplantillæg 13/2017

Punkt 11: Kommende sager

00.01.00-A00-58-17

Resume

Udvalget orienteres om kommende sager, der er planlagt til behandling.

Indstilling

Forvaltningen foreslår, at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Listen over sager på vej er et planlægningsredskab for kommende møder.

Forvaltningen bemærker, at de nævnte sager kan flytte datoer, nye sager kan komme til og varslede sager kan blive uaktuelle og udgå.

Følgende sager er planlagt til det kommende møde:

Indledende beslutninger om Trafikbestilling 2021 – herunder principper for udbud af buslinjer

- P-Søgeringen - Godkendelse af vejprojekt for Kanalvej
- Deltagelse i Danmarks Naturfredningsforenings initiativ om giftfri kommuner
- Emne til mødet i Naturforum 2020
- Lyngby Idrætsby – trafikforbedringer
- Status på overdragelse af private fællesveje.

Lovgrundlag

Det er valgfrit for kommunerne, om udvalget skal orienteres om kommende sager.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser.

Beslutningskompetence

Teknik- og Miljøudvalget.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Taget til efterretning.

Punkt 12: Meddelelser

00.22.04-A21-4-17

Sagsfremstilling

1. Håndhævelse af bygge- og anlægsaffald

Forvaltningen har politianmeldt tre bygherrer og nedrivere for manglende anmeldelse af bygge- og anlægsaffald. Anmeldelserne er foretaget i januar, april og september 2018.

Når der fremkommer bygge- og anlægsaffald fra renoveringer og nedrivninger, er det bygherres ansvar at anmelde affaldet til kommunen, jf. affaldsbekendtgørelsens regler. Det er herefter kommunens pligt at klassificere affaldet og anvise, hvortil affaldet skal afleveres, således at affaldet håndteres og bortkøres korrekt. Den praktiske del af renoveringen/nedrivningen udføres typisk af en entreprenør. Udgangspunktet for sagsbehandlingen er selvfølgelig altid dialog imellem bygherre, entreprenør og kommune.

Der har i de politianmeldte sager været overtrædelser af reglerne, der har været så grove, at forvaltningen har fundet det nødvendigt at politianmelde forholdene.

To af sagerne er nu afgjort. I den ene sag, hvor bygherre var tiltalt, har bygherre erkendt overtrædelserne umiddelbart før sagen skulle i retten i december 2019 og vedkendt at betale bøden. Den anden sag var for retten i januar 2020. Her var både bygherre og entreprenør tiltalt. Bygherre er dømt skyldig og fået en bøde, mens entreprenør fik en advarsel af dommeren.

Det er forvaltningens vurdering, at der på baggrund af politianmeldelserne og dommene er sket en kvalitetsforbedring af de anmeldelser om byggeaffald kommunen modtager. Dette tilskrives, at det rygtes i branchen, at det kan betale sig at følge reglerne.

2. Indretning af fremtidige letbanetog

På Teknik- og Miljøudvalgs møde den 19. februar 2020 blev der stillet spørgsmål vedrørende cykel- og handicapforholdene i de fremtidige letbanetog.

Det Grønne område bragte den 22. februar 2020 en artikel - en HL pressemeddelelse omkring de fremtidige forhold i letbanetogene.

De nye letbanetog, der leveres af Siemens, bliver blandt andet indrettet med fire flexområder, som hver er placeret lige overfor en dør, hvor der vil være plads til både kørestolsbrugere, barnevogne og cykler. Hvert flexområde kan huse enten en kørestol, en barnevogn eller to cykler.

Der vil også være afmærkede prioritetssæder (forbeholdt gangbesværede) indenfor hver dør, mens dørene i toget vil blive lakeret med en kontrastfarve, der sikrer høj synlighed af hensyn til svagtseende.

Indretningen af letbanens tog, og i særdeleshed indretningen af flexområderne, er blevet til i dialog med Hovedstadens Letbanes tilgængelighedspanel, der består af repræsentanter fra forskellige handicap- og ældreorganisationer.

Beslutning

Teknik- og Miljøudvalget, den 18. marts 2020

Taget til efterretning.

Punkt 13: Anmodningssag om åbning af kolonihaver

01.12.00-Ø54-1-17

Sagsfremstilling

Teknik- og Miljøudvalget anmoder om, at forvaltningen på baggrund af den ekstraordinære situation omkring corona-smitte arbejder på at åbne for ophold eller lovlig overnatning i kommunens kolonihaver hurtigst muligt.

Beslutning

Godkendt.