

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 02-09-2019

Mødedato Mandag d. 02. september 2019 kl. 19:00

Mødested 2608

Indholdsfortegnelse

Intelligent lys langs Hillerød motorvejen.....	3
Ejerskab og Drift af vejbelysning.....	4
Dispensation for etageantal Arveprins Knuds Vej 1.....	8
Indsigelser til dispensation til hus i to etager beliggende Slotsparken 44.....	10
Rækkehuse i Tobaksbyen, dispensation for boligstørrelse og placering af udhuse.....	12
Private fællesveje - Opsigelse af driftsoverenskomster.....	14
Trafik- og Teknikudvalgets mødeplan 2020.....	17
Trafik- og Teknikudvalgets studietur til Dublin 13. - 15. marts 2019.....	18
Status Letbane.....	19
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	20
Godkendelse af mødets beslutninger.....	21

Punkt 1: Intelligent lys langs Hillerødmotorvejen

19-15-05.01.02-P05

Beslutning

Anbefales. Udvalget ønsker at se projektet igen efter det har været udbudt, og priserne kendes.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 17.09.2019

Byrådet 25.09.2019

Sagsfremstilling

Der er i budget 2019-2021 afsat i alt 900.000 kr. til intelligent stibelysning langs Hillerødmotorvejen, fordelt med 300.000 kr i hvert år. Cykelstien langs Hillerødmotorvejen er en del af supercykelstien, kaldet Farumruten C95.

På Farumruten er der i dag belysning på flere delstrækninger. Langt den største del af stibelysningen er udført som dæmpet stibelysning, hvor en bevægelsessensor sikrer, at belysningsniveauet stiger, når der kommer fodgængere og cyklister. De to mindre strækninger med stibelysning ved Skovbrynet Station er uden dæmpning. By- og Miljøforvaltningen foreslår, at ny belysning udføres som den eksisterende stibelysning med dæmpning.

Der er flest cyklister på den sydligste del af Farumruten på strækningen mellem Mørkhøjvej/Gladsaxe Møllevej og kommunegrænsen mod Københavns Kommune. Forvaltningen anbefaler derfor, at den nye stibelysning etableres på begge sider af Hillerødmotorvejen på den sydligste del af Farumruten. Kommunens rådgiver vurderer, at det er muligt at etablere ca. 1.300 meter (2 x 650 meter) stibelysning inden for de afsatte midler, hvis anlægsarbejdet udføres i en samlet entreprise. Med en samlet entreprise kan vi undgå at bruge unødige ressourcer på at fjerne og genetablere blandt andet arbejdspladser.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at ny stibelysning etableres på den sydligste del af Farumruten på strækningen mellem Mørkhøjvej/Gladsaxe Møllevej og kommunegrænsen mod Københavns Kommune,

2. at stibelysningen etableres med intelligent stibelysning, som på eksisterende strækninger, og

3. at der fremrykkes rådighedsbeløb på 300.000 kr. fra 2021 til 2020 vedrørende intelligent belysning på Hillerødmotorvejen.

Økonomiske konsekvenser

For at få mest ud af de afsatte midler anbefaler forvaltningen, at der fremrykkes 300.000 kr. fra 2021 til 2020, således at arbejdet kan udbydes som en samlet entreprise henover årskiftet 2019/2020.

Punkt 2: Ejerskab og Drift af vejbelysning

19-1-05.01.02-P27

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 17.09.2019

Byrådet 09.10.2019

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget besluttede 10.11.2015, punkt 250, at Gladsaxe Kommune skulle købe vejbelysningen tilbage ultimo 2019. Dette var for at kunne opnå besparelser på vedligeholdelse af vejbelysningen og med henblik på at kunne udbyde driftsopgaven i konkurrence. Ifølge indgået aftale overtager Gladsaxe Kommune ultimo 2019 vejbelysningen for 14.850.000 kr. Denne beslutning vil By- og Miljøforvaltningen med henvisning til erfaringerne i andre kommuner bede Trafik og Teknikudvalget om at revurdere og evt. udskyde på ubestemt tid.

Baggrund

Som følge af blandt andet et højt prisniveau samarbejdede Gladsaxe Kommuner for 4-5 år siden med en række andre kommuner om tilbagekøb af vejbelysningen fra DONG. Mange kommuner, herunder Gladsaxe, besluttede at købe belysningen tilbage. Flere af kommunerne har nu købt belysningen tilbage og har høstet nogle erfaringer. I mellemtiden har udviklingen betydet, at prisniveauet har ændret sig.

Forvaltningen har været i dialog med flere af de kommuner, som har tilbagekøbt vejbelysningen, om deres erfaringer, blandt andet Ballerup, Herlev og Furesø. Erfaringerne viser blandt andet, at de lavere priser, som er opnået i udbuddet, giver anledning til ekstraarbejder og konfliktfyldt forhold til den nye entreprenør. Tilbagekøb har desuden vist sig at give en del mere opfølgning på driften af belysningen.

Flere kommuner (Høje-Taastrup, Rudersdal og Hørsholm) har besluttet ikke at købe lyset tilbage, trods tidligere politiske beslutninger om tilbagekøb. Kommunerne har i stedet indgået nye aftaler med Ørsted City Light (tidligere DONG) med 9 måneders opsigelse. Forvaltningen har været i dialog med Høje-Taastrup og Rudersdal. Høje-Taastrup har startet en ny model, hvor de har udskiftet over 10.000 armaturer i 2018 til LED og samtidigt har forlænget driftsaftalen med Ørsted. Rudersdal har tidligere på året politisk besluttet at udskyde tilbagekøbet 2 år. De har samtidigt afsat 19 millioner kroner til at udskifte 6000 armaturer til LED. Rudersdal og Hørsholm er på nuværende tidspunkt i forhandlinger med Ørsted om en forlænget driftsaftale.

Udfordringer ved tilbagekøb

Det har vist sig, at der er en række udfordringer ved tilbagekøb, som ikke var forudsat, da beslutningen om tilbagekøb blev truffet i 2015. Der er stor usikkerhed om kablerne mellem masterne og i jorden. Erfaringerne fra de kommuner, som har tilbagekøbt, viser, at det ikke er muligt at få jordkablerne mellem masterne med i en ny kontrakt om vejbelysningen ved tilbagekøb. Det har for Fredensborg Kommune vist sig at være en bekostelig affære, da de har skullet skifte kabler på et mindre areal. Det har betydet store uforudsete investeringer, som den nye entreprenør ikke dækker.

Flere kommuner har ved udbud haft udfordringer med anskaffelsen af en ny database til oplysninger om belysning, master mv., som har givet uforudsete ekstraudgifter. Ved kontraktindgåelse med en ny entreprenør, som ikke er Ørsted, vil det også være en risiko for Gladsaxe. Det gælder også risiko for tab af data og forringet service.

Tilbagekøbet indebærer, at der skal være en konkurrenceudsættelse af opgaven. En konkurrenceudsættelse vil erfaringsmæssigt betyde, at entreprenøren er mere fokuseret på pris og ekstraarbejder end service. Dette skyldes, at priserne bliver presset, og at det derved ofte ikke er rentabelt for entreprenøren.

Det er forvaltningens vurdering, at en ny entreprenør og det arbejde, der medfølger tilbagekøbet, bedst håndteres af en kontraktholder. Det vil betyde, at forvaltningen samlet set skal bruge langt flere ressourcer, end der er at spare ved tilbagekøb og ny kontrakt. Ligeledes vil arbejdet med ny kontrakt, udbud samt eventuel ny samarbejdspartner med nye systemer kræve ekstra ressourcer.

I forbindelse med Letbaneprojektet er der indgået en samlet aftale om belysning på strækningen, hvor Ørsted City Light står for det samlede lysprojekt for de involverede kommuner. Ved tilbagekøb inden letbaneprojektet er afsluttet, vil det give ukendte forhold i forbindelse med ansvar og ejerskab for det nye lys.

I de kommende år skal der opsættes elmålere i belysningsanlægget, og samtidig skal den nuværende beregningsmodel for elforbrug nulstilles, i takt med at målerne opsættes. Samtidig risikerer kommunen efter elmåleropsætningen at skulle holde overblik i et stort antal elregninger. Forvaltningen kan med fordel samarbejde med en operatør, der har kendskab til elmarkedet, til at få udført denne omstilling.

Samarbejde med DONG/Ørsted City Light

Gladsaxe Kommune indgik en allonge med DONG (nu Ørsted) i december 2015. DONGs daværende priser var på det tidspunkt ikke konkurrencedygtige nok. Den nye allonge gav nogle skarpere priser på driften, hvilket gav besparelser på drift af vejbelysningen. På driften har Gladsaxe allerede sparet 1,2 mio. kr. i 2015, 1,5 mio. kr. i 2016 og 1,7 mio. kr. i hvert af årene 2017-2019. Besparelserne blev øremærket i budgetterne til nødvendig renovering af forældede armaturer (hvilket ikke indgår i den almindelige driftsaftale), nye master og belysning i forbindelse med anlæg af Hovedstadens Letbane, samt finansiering af målerskabe. Aftalen med Ørsted er en samlet pakke af drift, rådgivning og vejligehold af vejbelysningen i kommunen.

Opgaven varetages idag af Ørsted City Light, der er datterselskab til Ørsted. Ørsted City Light har mere end 100 års erfaring med at eje og drive vejbelysning i tæt samarbejde med kommunerne. De er ejer af og har ansvar for belysningen, de varetager den daglige drift og fører tilsyn, fungerer som kommunens rådgiver, udleverer LER oplysninger, håndterer skadessager, har overblik over, hvornår og hvilke armaturer der udgår af produktion. Derudover tager de de fleste kundenhenvendelser med service til borgerne, opdaterer løbende databasen med de relevante informationer og har lagerplads til master, armaturer mv, og de forhandler priser med underleverandører. Samtidig fungerer de som projektledere på renoveringsprojekter. Ved renoveringer til ny belysning, skal kommunen dog selv betale for det nye armatur og eventuelle ændringer i masten mv.

Forvaltningen er yderst tilfredse med den service, som Ørsted City Light hidtil har leveret som samarbejdspartner og rådgiver, og forvaltningen har på den baggrund stor tillid til Ørsted City Light og deres drift og rådgivning angående belysningsanlægget på vejene i Gladsaxe kommune.

Ørsted City Light har gennem de seneste år lagt mange kræfter i at modernisere og effektivisere håndteringen af vejbelysningen, både med hensyn til den løbende vedligeholdelse og fejlretning, og i forhold til rådgivning af

kommunerne. Samtidig er der fundet et gunstigt prisleje for begge parter. Ørsted City Light har også et godt udgangspunkt med de mange master og armaturer, de vedligeholder, når de forhandler priser med producenter, og kan derved få en god og konkurrencedygtig pris.

Ørsted City Light tager afstand fra social dumping. De stiller krav til og følger op på, at det ikke sker hos selskabets underleverandører, og videregiver systematisk information om sådanne forhold til relevante myndigheder.

Ørsted leverer et markant bidrag til opfyldelse af FNs 7. verdensmål om energi. Ørsted er et af verdens førende inden for vedvarende energi, herunder blandt andet havvindmølleparker. Deres ambition er helt at have udfaset anvendelse af kul på sine kraftværker i 2023. Ørsted City Light installerer og driver energieffektive belysningsløsninger, som reducerer CO₂ udledningen og giver besparelser på driften.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at tilbagekøb af vejbelysningen udskydes på ubestemt tid,
2. at Gladsaxe Kommune indgår en aftale med Ørsted med 9 måneders opsigelsesvarsel og løbende følger op på erfaringerne hermed, og
3. at der gives en negativ tillægsbevilling på 15,561 mio. kr. til anlægsbevillingen til infrastrukturinvestering.

Relateret behandling

Økonomiudvalget 10.11.2015, punkt 250

Økonomiske konsekvenser

Det er forvaltningens vurdering, at et eventuelt tilbagekøb vil kræve en række tiltag og investeringer, som ikke kan rummes inden for det gældende budget til belysning:

- Ekstra mandskab, kontraktholder i kommunen til at administrere kontrakten, holde tilsyn, tjekke ekstraregninger, udleverer ledningsoplysninger, håndtere buslæskærme og delanlæg med flere belysningskunder, varetage dialog med borgere om lys, der ikke virker, justere for blænding, håndtere lygter der ønskes flyttet, skadessager, som f.eks. blotlagte ledninger i forbindelse med påkørsler af belysningsmaster eller skabe m.m. Samlet vurderer forvaltningen det til en udgift på omkring 650.000 kr., svarende til et årsværk (denne service bliver i dag håndteret af Ørsted).
- Indkøb eller udvikling af ny database til at samle og løbende opdatere oplysninger om belysningsanlægget, udgift til dette er endnu ukendt.
- Indkøb af nyt fejlmeldingssystem, udgift til dette er ukendt.
- Gennemførelse af udbud, svarende til en udgift på omkring 250.000 kr. per 4. år

- Løbende rådgivning og juridisk assistance, det forventes at koste i omegnen af 250.000 kr. per år (denne rådgivning bliver i dag også håndteret af Ørsted)

- Lagerplads til master. Behovet til lagerets størrelse samt udgiften hertil er endnu ukendt. Ved tilbagekøb vil forvaltningen skulle undersøge, om der kan findes lagerplads i materielgården.

- Udgifter til renovering af kabler i jorden, hvilket er en meget usikker størrelse. Gladsaxe har cirka 281.795 meter kabler mellem masterne. Ledningerne holder i omegnen af 60 år. Renovering af disse ledninger koster omkring 500 kr. per løbende meter, dog afhængig af kompleksitet. Det giver en udgift på omkring 141 mio. kr. de næste 60 år.

I forhold til mastepris har forvaltningen foretaget en beregning, som viser en fordyrelse på ca. 378 kr. per lysmast per år ved tilbagekøb, hvis man ser den samlede pris med udgifter til de ovenstående punkter. Samlet set giver tilbagekøb en ekstraudgift på gennemsnitlig 3 mio.kr. årligt. Denne pris er beregnet ud fra, hvordan Rudersdal har foretaget deres beregninger ved et samlet tilbagekøb. Gladsaxe har 8154 master, og Rudersdal har 12.320 master.

Ved afmelding af tilbagekøb og indgåelse af ny kontrakt med Ørsted vil der være en fremskrivning af prisen på 3% per år. Denne fremskrivning vil forvaltningen formentlig kunne forhandle med Ørsted.

Såfremt tilbagekøbet udskydes, vil det afsatte budget på cirka 15 mio. kr. til tilbagekøbet ikke belaste Gladsaxe Kommunes anlægsloft i denne periode.

Hvis tilbagekøbet udsættes eller sløjfes, vil forvaltningen arbejde mod at opnå en driftaftale med samme prisniveau som i dag. Gladsaxe Kommune arbejder på løbende at udskifte hele vejbelysningen til LED. I 2019 udskiftes 1.124 armaturer for cirka 5 mio. kr., bevilget fra den strategiske investeringspulje. Forvaltningen vil fremadrettet søge strategiske puljer til at etablere bedre drift og CO₂ mål.

Punkt 3: Dispensation for etageantal Arveprins Knuds Vej 1

19-20455-02.00.00-A00

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

By- og Miljøforvaltningen har modtaget en ansøgning om opførelse af et nyt enfamiliehus i delvist to etager på adressen Arveprins Knuds Vej 1. Sagen blev fremlagt på Trafik- og Teknikudvalgets møde 03.06.2019, punkt 6, men blev udsat med henblik på at foretage naboorientering.

Ansøger ønsker at bygge et hus i funkisstil, der gør brug af grundens eksisterende skrånende terræn, således at det set fra vejen/naboer fremstår i kun en etage med en højde på ca. 5 m, men nedenunder vil bygningen få en fuld kælderetage, der åbner sig med vinduer ud mod haven.

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 74 "Regattakvarteret", vedtaget 12.08.1992.

Byggeriet overholder ikke lokalplanens bestemmelse om det maksimale etageantal. Lokalplanens § 5, stk. 5.1.1. fastlægger:

Bebyggelse må højst opføres med 1 etage og udnyttelig tagetage, og bebyggelsens højde over terræn må ikke overstige 8,5 m.

På tegningerne er byggeriet tænkt udført i én etage og med underliggende kælderetage, hvilket er samme princip som den nuværende bebyggelse. Da byggeriet på denne måde følger grundens eksisterende hældning, vil det ikke komme til at fremstå så markant, som eksempelvis et byggeri i en etage med udnyttet tagetage ville gøre. Højden på byggeriet mod vej er vist til ca. 5 m.

Det eksisterende hus er ligesom flere huse i nærområdet opført i forskudte plan, hvor det set fra vejen og naboerne syner af én etage, men set nede fra Bagsværd Sø fremstår i to etager. Hvis et nybyggeri bygges efter lokalplanens bestemmelser og udnytter bestemmelsen om maksimal højde fuldt ud, vil højden blive øget til 8,5 m og være langt mere skæmmende for naboer/bagboere i forhold til udsigten til Bagsværd Sø.

Jævnfør ovenstående anbefaler forvaltningen, at der meddeles dispensation til at overskride det maksimale etageantal, da huset med sin disposition i forhold til grundens terræn benytter den oplagte placering og udformning både i forhold til ejendommens brugere men i lige så høj grad i forhold til de omkringliggende boliger.

Da der vil blive tale om en dispensation fra lokalplanens bestemmelser, har sagen været sendt i nabohøring, hvortil der er modtaget en indsigelsesskrivelse fra beboerne i Skovbrynet 66, som fremfører følgende punkter:

- Den præcise afstand mellem fremtidig vestvendt mur og skel fremgår ikke af fremsendte situationsplan. Hvis fremsendte situationsplan er målfast, tvivler vi på, at afstanden til skel følger retningslinjen om 5 meter til skel for

en to-plansbolig.

- Vi har studeret de oprindelige bygningstegninger af det nuværende hus og mener, at det fremgår at taget er i kote ca. 29 meter, mens at koten for taget på det projekterede hus er 30,96 meter, hvilket betyder at det projekterede hus vil blive knap 2 meter højere. Hvis vores antagelse om at den projekterede bolig vil blive knap 2 meter højere end den nuværende, synes vi, at det vil blive en meget høj vestvendt mur meget tæt på vores skel.

Ud fra naboens bemærkninger fremgår det, at de primært er bekymrede for, at vestsiden af huset på Arveprins Knuds Vej 1, der ligger over mod deres grund, bliver 2 meter højere end det eksisterende, og de antager ligeledes, at den kommer til at overskride den maksimale afstand til skel. Der er ikke krav om 5 meter afstand til skel. Den korrekte maksimale afstand til skel ligger på 2,5 meter, hvilket det ansøgte projekt overholder. At huset fremstår delvist i 2 plan har ikke indflydelse på denne bestemmelse.

I henhold til det fremsendte ansøgnings- og tegningsmateriale ses det, at byggeriet ligeledes i alle andre henseender holder sig indenfor byggeretten. Det overholder i forbindelse hermed også det skrå højdegrænseplan. Den nye bygnings højde er 7,9 meter, hvilket ligger under den højest tilladelige højde på 8,5 meter. Derfor vurderer forvaltningen, at bygningshøjden ikke er af et omfang, der skulle være til betydelig gene for nabo.

Naboen tilkendegiver i øvrigt i begyndelsen af brevet, at de er enige i, at det giver mening at bygge et hus i 2 etager på grunden.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der gives dispensation til byggeri af et enfamiliehus på adressen Arveprins Knuds Vej 1 i delvist to etager, som vist i tegningsmaterialet.

Bilag

Bilag 1: Høringssvar til Arveprins Knuds Vej 1

Bilag 2: Samlet materiale, Arveprins Knuds vej 1

Punkt 4: Indsigelser til dispensation til hus i to etager beliggende Slotsparken 44.

19-20558-02.00.00-A00

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Denne sag vedrører en anmodning om dispensation til et hus i delvist to etager på Slotsparken 44. Sagen blev fremlagt på Trafik- og Teknikudvalgets møde 29.04.2019, punkt 2, hvor det blev vedtaget, at der kan dispenseres til byggeri i to fulde etager, idet sagen dog skulle forelægges igen, hvis der efter fortaget naboorientering fremkom væsentlige indsigelser. I forbindelse med orienteringen er der kommet indsigelser fra to af de orienterede, og sagen fremlægges derfor til fornyet behandling.

Indsigelserne er i punktform følgende (indsigelserne er i kursiv med By- og Miljøforvaltningens kommentarer nedenunder):

Beboeren i Slotsparken 48:

1. Vi syntes, at huset er en voldsom kolos, der ikke passer ind i naturen og vil ændre kvarterets udtryk.

Huset overholder afstande, højder og størrelse, som beskrevet i lokalplanen og byggeretten (BR-18). Spørgsmålet om etageantal, som den ønskede dispensation vedrører, har beboeren ikke forholdt sig til.

Beboeren i Slotsparken 46 (via sin advokat):

1. Det er kun en mindre del af bygningen (mod vej), hvor den overholder kravet om 1 etages bygning eftersom hældningen på grunden gør, at bygningen åbner sig kraftigt op ud mod søsiden.

Bemærkningen opfatter forvaltningen som en konstatering mere end en egentlig indsigelse, og det er netop dette forhold dispensationen vedrører.

2. Ud over det udtryk bygningen har fra siderne og søsiden (som en 2 etagers bygning), da vil det også skabe betydelige indbliksgener for min klient, idet vinduerne mod min klients grund er langt højere placeret end, hvis bygningen havde overholdt lokalplanens krav om en 1 etagers bygning. Det samme gør sig selvsagt gældende for den højt hævede terrasse, der er planlagt mod øst og søsiden.

Det ansøgte projekt, både selve bygningen samt den hævede terrasse, overholder byggeretten som fastlagt i bygningsreglementet BR18, med en afstand til naboskel på henholdsvis 5 og 6,5m.

3. Endvidere vil højden på bygningen også hindre min klients udsigt ud over landskabet, hvortil bemærkes, at min klient må have en berettiget forventning om, at de huse der bliver opført på nabogrundene opfylder lokalplanens krav.

Der er ikke noget, der hedder udsigtsret i hverken planloven eller byggeloven. Når det er sagt, er det ikke forvaltningens vurdering, at det ansøgte hus i 2 etager vil medføre nogen væsentlige foringelser af indsigers udsigt. Hvad angår indsigers berettigede forventning om, at nyt byggeri i området opfylder lokalplanens krav, så kan kommunalbestyrelsen dispensere fra en lokalplans bestemmelse, så længe dispensationen ikke er i strid med principperne i planen (planloven §19).

4. Det vil have en betydelig negativ indvirkning på værdien af min klients ejendom, hvis der gives tilladelse til at opføre en så markant bygning på nabogrunden, der åbenlyst er i strid med lokalplanens bestemmelser og formål.

Et eventuelt værditab af ejendommen er ikke et hensyn, der indgår i forvaltningens lovmæssige forvaltninggrundlag.

5. Det er uforståeligt, at By- og Miljøforvaltningerne alene støtter deres argumentation på, hvad beboerne i en enkelt nabobygning måtte have udtalt. Hertil bemærkes, at forvaltningen ikke selv har talt med beboerne, men alene støtter sagen på de oplysninger der kommer fra ansøger.

By- og Miljøforvaltningen træffer ikke beslutning om dispensation uden forudgående naboorientering, så alle berørte parter har mulighed for at komme med indsigelser.

Konklusion

Det er By- og Miljøforvaltningens vurdering, at indsigelserne ikke er væsentlige nok til at ændre beslutningen om at meddele dispensation til, at huset opføres delvis i 2 etager.

Forvaltningen finder, at lokalplanens formål, der blandt andet skal sikre området som et attraktivt boligområde domineret af åben-lav boligbebyggelse, er iagttaget. Grunden til dette er, at huset i sit hovedgreb, fra vejen (det offentlige rum) fremstår i 1 etage og er væsentligt lavere, end hvis lokalplanens bebyggelsesregulerende bestemmelse blev udnyttet fuldt ud (byggeri i 1 etage med udnyttet tagetage og en højde på op til 8,5 m).

Huset udnytter det naturlige terrænfald på grunden. Det skal bemærkes, at grundens eksisterende hus, lige som huset på Slotsparken 46, begge er i 2 fulde etager med udnyttet tagetage, disse huse er opført før lokalplanens bekendtgørelse. 2 etager er således ikke usædvanligt for området.

Forvaltningen foreslår, at der før en byggetilladelse udstedes, afholdes et afklarende møde med arkitekten, hvor husets endelige udtryk, farver, materialer, vinduer, værn osv. godkendes.

By og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der gives dispensation til det ansøgte hus i 2 etager på Slotsparken 44.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 29.04.2019, punkt 2

Punkt 5: Rækkehuse i Tobaksbyen, dispensation for boligstørrelse og placering af udhuse

18-21242-02.00.00-A00

Beslutning

Tiltrådt med en betingelse til bygherre om, at der bygges tre rækker med almene boliger (32 boliger).

Sagsfremstilling

Lokalplan 245 for en del af Tobaksgrunden nord for Tobaksvejen giver mulighed for at bygge boliger, dels som etageboliger i karré i 3-5 etager, samt mulighed for 4 rækker med rækkehuse i 2-3 etager i den nordligste del af ejendommen. Lokalplan 245 indeholder en bestemmelse om, at minimum 12,5 procent af det samlede etageareal skal opføres som almene boliger. Der er givet byggetilladelse til etageboligebebyggelsen, som er fremlagt for Trafik- og Teknikudvalget den 10.12.2018. Udvikler af lokalplanområdet ønsker at placere almene boliger i delområdet udlagt til rækkehusbebyggelse (tæt-lav).

Lokalplan 245 indeholder i § 6.6. en bestemmelse om, at hvert enkelt rækkehus skal have et bruttoetageareal på mindst 120 m². Det er som følge af Bekendtgørelse om støtte til almene boliger mv., ikke muligt at bygge almene boliger større end 110 m² i gennemsnit. Derfor ønsker udvikler at opnå dispensation til at opføre rækkehuse på 110 m² som almene boliger i de 3 rækker, samt at opføre den 4. række som private rækkehuse med en størrelse på 148 m².

Illustrationer af de ønskede de private boliger og almene boliger er vist i bilag 1.

Da lokalplanen blev udarbejdet, var det forvaltningens formodning, at de almene boliger skulle placeres i delområderne med etageboligebebyggelse. Bestemmelsen om boligstørrelsen på rækkehusene har derfor ikke taget hensyn til muligheden for at placere de almene boliger i rækkehusene. Tilsvarende er der ikke taget hensyn til, at der med mindre boliger vil kunne opføres lidt flere boliger inden for byggefeltet og den forudsatte byggeret.

Med henblik på at etablere 32 almene boliger som rækkehuse anmoder udvikler om, at der meddeles dispensation til:

1. at boligstørrelsen reduceres til 110 m² for de almene boliger (§6.6),
2. at øge antallet af boliger i de to midterste rækker fra op til 10 boligheder til 11 enheder (§ 7.3),
3. at der ikke stilles krav om, at højden på byggeriet inden for række 1 og 2 skal veksle mellem 2 og 3 etager, idet dette kun imødekommes kun i række 3 og 4 (§6.5), og
4. at der anlægges 2 ekstra parkeringspladser, idet der opføres 2 ekstra boliger (§5.7).

Det er By- og Miljøforvaltningens vurdering, at det er en god ide at etablere de almene boliger som rækkehuse, da det er en efterspurgt boligtype til familier. Det er samtidig forvaltningens vurdering, at de ønskede dispensationer kan gives, uden at det vil forringe de arkitektoniske principper, som lokalplanen angiver.

I henhold til lokalplanens § 6.3 kan der opføres udhuse til bebyggelsen uden for byggefeltet, hvis de er sammenbygget med selve rækkehuset. Udvikler har af hensyn til lys i boligerne og de relativt smalle haver fremsendt 2 forslag til udhuse. Det ene har en smal overdækning, sammenbygget med huset, der kan anvendes til f.eks. udekøkken. Den anden har udhusene liggende frit. I den sidst nævnte løsning vil bestemmelsen i lokalplanens § 8.9 om, at private haver kun må have

faste hegn op til 150 cm i højden, være overholdt. I det første tilfælde vil den smalle overdækning udgøre hegning mellem haverne og have en højde på ca. 2,4 m jf. bilag 1.

Forvaltningen har gjort udvikler opmærksom på, at rækkehushaverne skal have et grønt udtryk, og at terrasser maksimalt må optage 30 % af det samlede haveareal. Dette er illustreret i forbindelse med illustration af alternativt udhus.

Det er forvaltningens anbefaling, at der meddeles tilladelse til den alternative udhus løsning, selvom den er adskilt fra rækkehuset, idet den vurderes at give de bedste lysforhold i de små private haver.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der meddeles dispensation til det ansøgte projekt, idet det forudsættes, at projektet gennemføres som en helhed.

Bilag

Bilag 1: Rækkehuse

Punkt 6: Private fællesveje - Opsigelse af driftsoverenskomster

18-3-05.02.02-A26

Beslutning

Ole Skrald Rasmussen foreslog, at et forslag om at finde penge til at tilvejebringe vejledning og støtte til at etablere vejlaug mv. oversendes til budgetforhandlingen.

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise Tønner, Lene Svendborg, Astrid Søborg, Martin Skou Heidemann) stemte for forslaget.

Michael Dorph Jensen stemte imod forslaget.

Kristian Niebuhr undlod at stemme.

Ad Indstillingen.

Tilrådt.

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget behandlede 04.02.2019, punkt 6, en sag om opsigelse af serviceaftaler for private fællesveje. Udvalget besluttede, at kommunens driftsoverenskomster om vintervedligeholdelse, renholdelse og vejvedligeholdelse på private fællesveje skulle opsiges senest 01.03.2019 med virkning pr. 01.01.2020. I samme forbindelse blev det besluttet, at ingen private fællesveje skulle optages som offentlig vej, samt at der i 1. halvdel af 2019 skulle afholdes orienteringsmøde for ejerne langs de private fællesveje med driftsoverenskomst og udarbejdes en pjece med oplysninger og gode råd.

Efterfølgende har By- og Miljøforvaltningen udsendt breve med opsigelse af indgåede driftsoverenskomster til alle ejere af ejendomme langs privat fællesveje med driftsoverenskomst. Brevet indeholdt endvidere en invitation til informationsmøde 21.05.2019 om opsigelse af driftsoverenskomsten og konsekvenserne heraf.

Informationsmøde og tilkendegivelser

På informationsmødet deltog ca. 120 borgere. Mødedeltagerne udtrykte generelt utilfredshed med, at driftsoverenskomsterne var blevet opsagt. Der var et udbredt ønske om, at driftsaftalerne fortsætter i det omfang, det er muligt i henhold til gældende lovgivning, eller at de private fællesveje blev optaget som offentlige veje.

By- og Miljøforvaltningen er på den baggrund blevet bedt om at belyse muligheder for at overtage de private fællesveje som offentlige veje eller at fortsætte aftalerne helt eller delvist. Forvaltningen belyser i det følgende 3 scenarier for de private fællesveje:

1. Opklassificering til offentlig vej
2. Udførelse af grundejernes forpligtelse til vintervedligeholdelse / renholdelse
3. Udførelse af grundejernes vejvedligeholdelse

For alle tre scenarier gælder det, at der ikke kan træffes generelle beslutninger, men at eventuelle kommunale tiltag skal ske ved en konkret myndighedsbeslutning for den enkelte vej, baseret på almene offentlige vejtekniske- og færdselsmæssige hensyn. Ingen beslutning må træffes alene af økonomiske hensyn. I scenarie 2 og 3 vil vejforpligtelserne

fortsat påhvile grundejerne, uanset vejmyndigheden udfører opgaven, og alle omkostninger afholdes derfor af grundejerne.

1. Opklassificering til offentlig vej

Opklassificering af en privat fællesvej til offentlig vej kan ske, når den private fællesvej udover at vejbetjene vejens egne beboerne har betydning for den almene færdsel i kommunen. Dette kan eksempelvis ske, hvis trafikken til og fra en skole eller institution, som er beliggende på den private fællesvej, er væsentlig, eller hvis vejen fungerer som trafikalt bindeled mellem forskellige områder i byen.

En opklassificering af vejen skal gennemføres, hvis 2/3 af de vedligeholdelsespligtige grundejere på en privat fællesvej anmoder om det, og en trafiktælling viser, at mere end 50 % af trafikken skyldes almen gennemkørende færdsel. Som alternativ til opklassificering kan vejmyndigheden beslutte, at den gennemkørende trafik i stedet nedbringes til under 50 % ved trafikale tiltag. En opklassificering betyder, at Gladsaxe Kommune fremadrettet har ansvaret for vejens vedligeholdelse samt vintervedligeholdelse og renholdelse.

Langt størstedelen af de private fællesveje i Gladsaxe Kommune er blinde veje af begrænset længde (mindre end 250 m), som primært tjener det formål at skabe adgang til ejendommene på vejen. På disse vejstrækninger vurderer By- og Miljøforvaltningen ikke, at der umiddelbart er vej- eller trafik hensyn, der kan begrunde en opklassificering til offentlig vej.

2. Vintervedligeholdelse og renholdelse

Grundejerne på en privat fællesvej er ansvarlige for vejens vintervedligeholdelse og renholdelse.

Vejmyndigheden kan imidlertid beslutte, at kommunen udfører grundejernes forpligtelser til vintervedligeholdelse og renholdelse på grundejernes regning, hvis kommunen vurderer, at der er særlige hensyn såsom at sikre et sammenhængende vejnetværk, mobiliteten i vej/sti-forbindelser og generel trafiksikkerhed og trafikal afvikling.

Vejmyndigheden kan ligeledes lægge vægt på koordineringen af en ensartet og rettidig udførelse af forpligtelserne på den enkelte vej, hvis samtlige vedligeholdelsespligtige grundejere på en privat fællesvej i enighed anmoder kommunen om at udføre grundejerforpligtelsen.

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at der på de fleste private fællesveje ikke vil være offentlige vej- og trafik hensyn, der begrunder, at kommunen udfører grundejernes forpligtelser.

Samtlige grundejere på en vej kan anmode kommunen om at udføre grundejerforpligtelsen, hvor efter kommunen skal tage konkret stilling til behovet på den konkrete vej.

3. Vejvedligeholdelse

Grundejerne på en privat fællesvej er ansvarlige for vejens løbende vedligeholdelse og stand.

Vejmyndigheden kan af egen drift eller efter anmodning fra grundejerne træffe beslutning om en vejstrækningens vedligeholdelsesstand og påbyde arbejder, gennemført af grundejerne. Hvis disse ikke udføres inden en rimelig frist, kan vejmyndigheden udføre arbejderne for grundejernes regning.

Vejmyndigheden har i den forbindelse mulighed for at beslutte, at kommunen overtager grundejernes forpligtelser i forhold til vejvedligeholdelse med henblik på at sikre vej- og trafik hensyn samt en ensartet vejvedligeholdelsesstandard i kommunen.

En beslutning herom kan træffes af kommunen efter anmodning fra 2/3 af de vedligeholdelsespligtige grundejere, når vejvedligeholdelsen skal udføres som et samlet arbejde. Udgiftsfordelingen blandt grundejerne på vejen besluttet af kommunen.

Vejmyndighedens beslutning om at stå for grundejernes vedligeholdelsespligter kan dække vedligeholdelsespligten helt eller delvist og gælde for både aktuelle og fremtidige arbejder.

Hvis kommunen træffer beslutning om at stå for grundejernenes vedligeholdelsespligter på en privat fællesvej, sker udførelsen af grundejernenes forpligtelser på grundejernenes regning.

By- og Miljøforvaltningens vurdering

By- og Miljøforvaltningen vurderer overordnet for de private fællesveje, at det er et fåtal af vejene, der af hensyn til offentlige vejtekniske- og færdselsmæssige hensyn kan optages som offentlige veje. Der er dog eksempler på veje med en vis trafik til og fra offentlige institutioner/skole eller veje med nogen gennemkørende trafik, hvor konkrete hensyn kan tale for en opklassifisering.

Ligeledes er det forvaltningens vurdering, at der generelt heller ikke findes offentlige vej- eller trafik hensyn, der tilsiger, at vejmyndigheden udfører vintervedligeholdelse/renholdelse eller vejvedligeholdelse på grundejernenes vegne.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Trafik- og Teknikudvalget tager de lovgivningsmæssige rammer for overtagelse af private fællesveje til efterretning og tilkendegiver, at man ud fra en konkret vurdering er indstillet på at overtage grundejerforpligtelser i tilfælde, hvor private fællesveje belastes af væsentlig offentlig trafik.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget, 04.02.2019, punkt 6

Økonomiske konsekvenser

I det omfang det beslutes, at nogle private fællesveje bør optages som offentlig vej som følge af deres betydning for den almene færdsel, vil det betyde en økonomisk merudgift for Gladsaxe Kommune i forhold til tidligere, hvor det var de private grundejere langs den private fællesvej, der selv afholdt udgifterne til vejrenovering, vintervedligeholdelse og renholdelse m.m.

Driftsafdelingen har ud fra deres erfaringstal estimeret de årlige driftsomkostninger for overtagelse af de private fællesveje til ca. 105.000 kr. pr. km vej årligt i 2019 niveau, eksklusiv udgifter til vejbelysningen.

Hvis der træffes beslutning om at overtage udvalgte private fællesveje, er det en forudsætning, at de veje, hvor der skal fortages en gennemgribende renovering af fortove, hævnning af kantsten og udlægning af nyt slidlag, bliver renoveret løbende over en årrække. (2- 3 veje pr. år). Der vil ikke kunne foretages ændringer af den eksisterende udformning af fortove og veje, f.eks. ændres grusfortove ikke til flisefortove, inden for den estimerede økonomi for en overtagelse.

Bilag

Bilag 1: Borgmesternotat om private fællesveje

Punkt 7: Trafik- og Teknikudvalgets mødeplan 2020

19-10-00.22.04-A30

Beslutning

Tiltrådt. Møderne holdes mandage og en enkelt torsdag (den 28. maj 2020).

Sagsfremstilling

I forlængelse af Byrådets og Økonomiudvalgets møder foreslås følgende møder i Trafik- og Teknikudvalget:

06.01.2020

03.02.2020

02.03.2020

30.03.2020

04.05.2020

28.05.2020

07.09.2020

05.10.2020

02.11.2020

30.11.2020

Møderne holdes på mandage med start kl. 19.00.

Til orientering kan det oplyses, at KL Teknik & Miljø finder sted den 23. og 24. april 2020.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at mødeplanen godkendes.

Punkt 8: Trafik- og Teknikudvalgets studietur til Dublin 13. - 15. marts 2019

19-10-00.22.04-A30

Meddelelse

Trafik- og Teknikudvalgets tur til Dublin havde afsæt i letbanen som hovedtema, herudover fik udvalget oplæg om udviklingen og planlægningen i Dublin samt om arbejdet med at styrke byens handelsliv og byliv.

Rapporten er vedlagt.

Bilag

Bilag 1: TTU studietur 2019

Punkt 9: Status Letbane

18-124-85.02.02-P35

Meddelelse

Forvaltningen orienterede om status på arbejdet med letbanen:

Å

Der er pt. meget vejafspærring på Buddinge Hovedgade. TDC arbejder med, at de er blevet forsinket ved PET/Kvickly. TDC er endvidere begyndt at lave ledningsomlægninger nord for Buddinge Station. Å Å

Forvaltningen er orienteret om, at der har været et problem for samtlige entreprenører at finde arbejdskraft i sommerferien. Å

Ring 3 - tågt ved Herlev Kommune: Novafos og Gladsaxe Kommune har sendt et borgerbrev ud til borgerne i området ved Batterivej og hele Markhøj Erhvervskvarter, hvor der er orienteret om det kommende ledningsarbejde. Første etape for ledningsarbejderne er fra kommunegrænsen ved Herlev til Dynamovej, som vil forløbe fra efteråret 2019 til sommer 2020. Å

Der foregår pt. en koordinering med Radius om en stor el-ledning fra Herlev Hospital. Å

Kommune- og Regionsorientering, Supplement til Status letbane af august 2019 er vedlagt til orientering.

Å

Bilag

Bilag 1: Kommune- og Regionsorientering - august 2019.docx Kommune- og Regionsorientering - august 2019

Punkt 10: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

19-3-00.22.04-A30

Meddelelse

Martin Skou Heidemann spurgte ind til en række forhold vedrørende Vadstrupvej 27, herunder etablering af midlertidig parkeringsplads, afvanding, terrænregulering, etablering af støttemur og plantning af træer på Vadstrupvej.

Forvaltningen orienterede bl.a. om baggrunden for en tilladelse til en midlertidig parkeringsplads i området, samt om at der har været dialog med bygherre om afvandingsforholdene. Forvaltningen vil følge op på, om den etablerede støttemur er i overensstemmelse med det tilladte. Der er kun givet en midlertidig ibrugtagningstilladelse til byggeriet.

Vedrørende Tobaksvejen

Hvornår bliver den nye vejforbindelse ved Tobaksvejen etableret?

Forvaltningen oplyste, at der i lokalplanen er stillet krav om, at vejen skal være etableret, når der er bygget 40.000 m². Det forventes, at der i begyndelsen af 2020, vil være bygget 40.000 m², så der derved kan stilles krav om, at vejen er etableret, inden der meddeles ibrugtagningstilladelse. Forvaltningen er i dialog om, at en åbning af vejen kan ske så hurtigt som muligt.

Kristian Niebuhr spurgte til følgende forhold:

Kan vi opsigte den midlertidige tilladelse til parkering ved Vadstrupvej 27?

Forvaltningen vil undersøge nærmere og vende tilbage.

Ønsker at udvalget får fremsendt opdateret information om Nyt Bynet i Gladsaxe Kommune.

Forvaltningen vil fremsende opdateret information.

Er det muligt, at der kan blive lagt nyt slidlag på sidevejene ved Høje Gladsaxe?

Forvaltningen oplyste, at de pågældende veje ikke er kommunale veje, hvorfor det ikke er kommunen, der har vedligeholdelsen af dem.

Parkeringskontrollen i løbet af sommeren ved Kildebakkegårds Alle, Høje Gladsaxe, Værebros Park og Sportscenteret.

Forvaltningen oplyste, at der har været udført parkeringskontrol i sommerferien.

Punkt 11: Godkendelse af mødets beslutninger

19-4-00.22.04-A30

Meddelelse

Godkendt.