

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 12-11-2018

Møtedato Mandag d. 12. november 2018 kl. 17:00

Møtested 2608

Indholdsfortegnelse

Ny linje160 og flexstur.....	3
Temadrøftelse – Letbane Frederikssundsvej.....	6
Evaluering af afgræsning med får på Radiomarken 2016-2018.....	8
Godkendelse af Støjhandlingsplan 2018-23.....	10
Stier mellem Mørkhøj og Tingbjerg.....	14
Håndhævelse af vejbyggelinjer i forbindelse med carporte, udhuse og lign.....	16
Trafik- og Teknikudvalget Budgetopfølgning 3. kvartal 2018.....	20
Status på Letbane.....	23
Meddelelser fra bestyrelser mm.....	24
Godkendelse af mødets beslutninger.....	25

Punkt 1: Ny linje 160 og flextur

18-1-05.00.00-P20

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 11.12.2018

Byrådet 19.12.2018

Sagsfremstilling

Ny linje 160

Byrådet besluttede 18.04.2018, Punkt 36, ved behandlingen af Nyt Bynet, at der skulle arbejdes videre med en løsning på den fremtidige busbetjening af blandt andet Hareskovbo og Bakkegården.

Movia har i samarbejde med By- og Miljøforvaltningen udarbejdet 4 forskellige scenarier, hvor linje 160 får en udvidet drift, så betjeningen af Hareskovbo og Bakkegården opretholdes.

Forslaget med udvidet drift på linje 160 tager udgangspunkt i den eksisterende rute, men med en ny linjeføring der også betjener lokalt i Bagsværd (se Bilag 1, Movia notat). By- og Miljøforvaltningen vurderer, at de forskellige scenarier kan besluttes indenfor den eksisterende økonomi for kollektiv trafik. Scenarierne 1-4 beskriver forskellige driftsscenarier for linjen og har en årlig kommunal udgift på mellem 1,4 mio. kr. til 1,9 mio. kr.

De forskellige scenarier anviser driftsomfanget på linjen. Scenarie 1 beskriver en køreplan med 5 daglige afgang på hverdage, scenarie 2 en udvidet betjening på hverdage, scenarie 3 med betjening på hverdage og i weekenden og scenarie 4 med udvidet betjening i hverdage og i morgentimerne. Forvaltningen vurderer, at løsningerne alle dækker det aktuelle behov, men at scenarie 4 med en udvidet drift fra 7.00-18.00 også vil give mulighed for at betjene i myldretiden. Linjen kan sammenlignes med andre Servicebusser i for eksempel Ballerup og Rødovre, som henholdsvis har 6-7 og 4 daglige afgang. Stoppestederne ved Hareskovbo og Bakkegården vil få færre afgang end i dag, hvor linje 68 betjener strækningen. Der er i dag ca. 60 daglige påstigninger på de to stoppesteder tilsammen.

Udover fortsat at sikre busdrift til Bakkegården og Hareskovbo, vil den eksisterende linje også blive forbedret, herunder linjens betjening af Provst Bentzons Vej, Høje Gladsaxe og Tinghøjvej. Desuden vil linjen, supplere busdriften på Hagavej og Solnavvej ved Kildebakken St. Den nuværende linje har i dag et begrænset driftsomfang med 4 daglige afgang og en "enkeltrettet" betjening, der gør det besværligt at benytte bussen ud og hjem. Den nye linje vil blive "dobbeltrættet" og få flere afgang dagligt og derved forbedre betjeningen på den eksisterende linje. Derudover vil linjen for eksempel også give en forbindelse fra Provst Bentzons Vej og Gladsaxe Trafikplads til Bagsværd samt opretholde busdrift på Søborg Parkalle og Søborg Torv.

Linjeføringen for bussen har en længde, som betyder, at der vil være halvanden time mellem hver tur. Af hensyn til økonomien er det forudsat, at linjen betjenes med en enkelt bus. For at holde den samlede køretid nede foreslår forvaltningen, at betjeningen af Høje Gladsaxe foregår fra Gladsaxevej i stedet for som idag på "ydre stamvej", og at der placeres et stoppested ved Bagsværd Torv, istedet for ved Bagsværd Station, når bussen kører tilbage mod Gladsaxe/Søborg.

Linjen vil kunne have driftsstart samtidigt med, at de andre besluttede ændringer af busnettet træder i kraft i august 2019. Movia er blevet forespurgt om bussen kan have en tidligere driftsstart men har ikke kunnet svare før sagens deadline. En tidligere start er afhængig af de nuværende kontrakter og vil også have en økonomisk effekt i 2019, hvor linjen så vil skulle køre flere måneder end forudsat, By- og Miljøforvaltningen orienterer på mødet om dette.

Linjen vil benytte almindelige 12 meter busser, men på længere sigt vil der være mulighed for at udbyde linjen med kortere busmateriel, når den eksisterende kontrakt udløber i 2021.

Forsøg med gratis Movia Flextur til Telefonfabrikken

Økonomiudvalget besluttede 24.10.2017, punkt 206 at indføre en tidsbegrænset forsøgsordning med gratis Movia Flextur til Telefonfabrikken i 2018, der blev afsat en pulje på 400.000 kr. til formålet. Forsøget har nu kørt i ca. 9 måneder, og der har været lidt mindre søgning på tilbuddet end forventet. Ved indførelsen af ordningen vurderede forvaltningen, at omfanget af ture ville lande på ca. 3.000 ture i 2018. Til og med august 2018 er der kørt ca. 1.250 ture til og fra Telefonfabrikken. Fortsætter samme benyttelse året ud, vil det samlede antal ture være ca. 1.875 med en samlet udgift på ca. 220.000 kr. for 2018. Det er forvaltningens vurdering, at ordningen giver et godt supplement til den almindelige kollektive trafik og sikrer, at flere har mulighed for at deltage i de aktiviteter, der tilbydes på Telefonfabrikken.

Forvaltningen foreslår, at ordningen fortsætter i 2019, og at der afsættes yderligere 50.000 kr. til formålet i 2019, så den samlede forventede pulje i 2019 er på 230.000 kr., forudsat at den resterende pulje fra 2018 overføres til 2019. By- og Miljøforvaltningen vurderer, at udgiften på 50.000 kr. i 2019 kan afholdes indenfor den eksisterende økonomi for kollektiv trafik. Forvaltningen foreslår, at ordningen evalueres i slutningen af 2019, hvor man også vil have de første erfaringer fra det nye busnet, og at der herefter tages stilling til ordningen.

Det bemærkes, at den almindelige Movia Flextur stadigvæk tilbydes i Gladsaxe, og at ordningen har ca. 1.000 ture om måneden. Denne ordning er permanent og har på interne ture i Gladsaxe Kommune en brugerfinansieret takst på 24 kr.

By- og Miljøforvaltningen vil indhente udtalelse fra Seniorrådet i forhold til forslagene, så de kan fremlægges for udvalget.

Økonomiske konsekvenser

Økonomioversigt

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at de forskellige scenarier kan besluttes indenfor den eksisterende økonomi for kollektiv trafik. I nedenstående oversigt af økonomien for busdriften er indarbejdet scenarie 4 for linje 160 og Movia Flextur til Telefonfabrikken i 2019.

	2018	2019	2020
Samlede udgifter/indtægter	-34,3 mio. kr.	-35,8 mio. kr.	-40,2 mio. kr.
Kommunens budget	37,5 mio. kr.	41,7 mio. kr.	41,5 mio. kr.
Balance indeværende år	3,2 mio. kr.	5,9 mio. kr.	1,3 mio. kr.
Overflyttet fra foregående år	5,4 mio. kr.	8,6 mio. kr.	14,5 mio. kr.
Balance inkl. tidligere år - samlet buffer	8,6 mio. kr.	14,5 mio. kr.	15,8 mio. kr.

I 2018 forventes det ikke at benytte de afsatte 4,0 mio. kr. til busdrift under letbanens anlæg jævnfør sag nr. 48 Trafik- og Teknikudvalgets møde den 12. juni 2017, beløbet er afsat i både 2019 og 2020. I 2018 og 2019 modtager Gladsaxe Kommune en tilbagebetaling fra Movia på baggrund af for høj acontobetaling på henholdsvis 1,4 mio. kr. og 1,7 mio. kr. Fra sommeren 2019 udvides driftsomfanget i Gladsaxe Kommune i forbindelse med Nyt Bynet med halvårseffekt i 2019 og helårseffekt i 2020, jævnfør sag nr. 36 Byrådets møde den 18. april 2018.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at linje 160 får en udvidet drift som i scenarie 4, med opstart i august 2019, og

2. at forsøget med gratis kørsel til/fra Telefonfabrikken med Movia Flextur fortsætter i 2019.

Relateret behandling

Økonomiudvalget 24.10.2017, Punkt 206 (Åben)

Byrådet 18.04.2018, Punkt 36 (Åben)

Bilag

Bilag 1: Ny lokalbus i Gladsaxe Movia notat

Punkt 2: Temadrøftelse – Letbane Frederikssundsvej

18-1-05.01.35-P20

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 13.11.2018

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget besluttede 15.03.2016, punkt 62, at indgå i et samarbejde med Københavns Kommune og Region Hovedstaden om at undersøge muligheden for en letbane på Frederikssundsvej.

Den fælles undersøgelse er en udvidet screening af en tidligere undersøgelse fra 2014 og gennemgår potentialer, fordele og ulemper ved forskellige linjeføringer. Undersøgelsen er nu afsluttet, og de endelige rapporter foreligger og er sendt til Byrådets medlemmer.

Resumérapporten beskriver undersøgelsens anbefalede linjeføring, som forbinder metrosystemet ved Nørrebro St. med letbanen i Ring 3 ved Gladsaxe Trafikplads. Som i den tidligere undersøgelse fra 2014 peges der på en linjeføring over Husum Torv-Bystævnet-Tingbjerg-Mørkhøj Park Alle-Gyngemosepark-Gladsaxe Trafikplads. Der er i alt undersøgt 13 forskellige linjeføringer, herunder varianter der føres til Husum Station, Herlev Station og Høje Gladsaxe. Disse alternativer fremgår af den tekniske sammenfatning.

Rapporterne og anbefalinger behandles politisk i Københavns Kommune af Økonomiudvalget den 13.11.2018 – og efterfølgende i Borgerrepræsentationen den 22.11.2018.

I Gladsaxe Kommune vil rapporterne blive politisk behandlet i Trafik- og Teknikudvalget 10.12.2018 og herefter i Økonomiudvalget og Byrådet.

Ud over den fælles undersøgelse har Københavns Kommune også undersøgt den samlede fremtidige udbygning af den kollektive infrastruktur i København i den såkaldte KIK2 rapport, herunder den fremtidige udbygning af metroen. Analyserne i undersøgelseerne beskriver forskellige mulige udbygninger af den kollektive trafik i København. Gladsaxe Kommune skal ikke behandle KIK2 rapporten politisk, men den er udsendt til Byrådet til orientering.

Som oplæg til den politiske behandling af rapporterne om en letbaneforbindelse mellem metrosystemet og Ring 3 lægges der med denne dagsorden op til en temadrøftelse af perspektiverne for den kollektive trafik i Gladsaxe Kommune på længere sigt. Drøftelsen af rapporterne om letbanen langs Frederikssundsvej kan blandt andet tage afsæt i følgende udfordringer:

Fortsat udvikling af en effektiv, sammenhængende kollektiv transport i Hovedstaden er en væsentlig forudsætning for at kunne afvikle trafikken fremover. Også set med Gladsaxe øjne er den kollektive transport væsentlig for at opnå en acceptabel trafikafvikling. Der vil især være behov for at tænke i højklassede forbindelser til kommende og nuværende kollektive trafikknudepunkter i København, eksempelvis Nørrebro St., Nørreprot St. og evt. Bellahøj.

Erhvervslivet har et særligt fokus på, at trængselsproblemerne kan blive en trussel i forhold til at tiltrække og fastholde medarbejdere. Kollektiv trafik spiller en væsentlig rolle i forhold til at sikre Gladsaxes status som attraktiv erhvervskommune på sigt og i forhold til at sikre, at der vil være interesse for at omdanne udtjente erhvervsbyggerier.

Der har tidligere været en politisk opmærksomhed på områder i byen, hvor det kollektive trafiktilbud kan forbedres, herunder Mørkhøj og Høje Gladsaxe. En langsigtet plan for den kollektive trafikbetjening i Gladsaxe Kommune må samtidig, tage afsæt i, hvor potentialet for højklassede forbindelser er størst. Det vil for eksempel handle om at have fokus på tiltag, der kan sikre attraktiv kollektive forbindelser i korridorer, herunder strækningerne:

-Buddinge Station-Søborg Hovedgade-København,

-Buddinge Station-Gladsaxevej-Høje Gladsaxe-København samt

-Gladsaxe Trafikplads-Mørkhøj-København.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til drøftelse.

Bilag

Bilag 1: Udvidet Screening af Letbane på Frederikssundsvej 2018

Bilag 2: Teknisk sammenfatning af fase 1 og fase 2 - Letbane via Frederikssundsv

Bilag 3: Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2 KIK2 (2)

Punkt 3: Evaluering af afgræsning med får på Radiomarken 2016-2018

18-7-04.01.11-G01

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

By- og Miljøforvaltningen etablerede i foråret 2016 to folde med udgangspunkt i den gældende plejeplan for Radiomarken. Foldene, som dækker et areal på ca. 7 ha, giver mulighed for, at der kan græsse 40 får med lam. Forvaltningen tegnede dengang en kontrakt med en erfaren dyreholder med mulighed for forlængelse. Aftalen løber i perioden fra 15.04.2016 til 01.11.2018. Dyreholder skal varetage det daglige tilsyn med dyrene samt tage sig af plejen af dyrene.

Der blev i 2016 udsat 30 får, og i 2017 blev der udsat 40 får for at øge græsningstrykket. I 2018 blev der udsat 40 får med lam. Fårene har nu afgræsset det fredede overdrev i 3 sæsoner fra 15. april til 1. november.

Trafik- og Teknikudvalget besluttede på mødet 19.02.2018 pkt. 10, at ordningen med fårehold skal evalueres, inden kontrakten med dyreholder udløber.

Evaluering

Forvaltningen vurderer, at de fleste borgere har været glade for projektet. Fra foreningen Radiomarkens Venner har der dog været modstand mod projektet, idet de ønsker et område, hvor man kan lufte hunde uden snor. Trafik- og Teknikudvalget besluttede på mødet 19.02.2018 pkt. 10, at dette spørgsmål skulle behandles i forbindelse med revision af plejeplanen for Radiomarken. Arbejdet med den kommende plejeplan forventes igangsat i 2019.

Forvaltningen har i de tre sæsoner holdt øje med, hvordan fårene afgræsser arealet, herunder hvor meget af den uønskede vegetation fårene afgræsser, og hvilke andre effekter afgræsning med får har givet. Inden projektet blev igangsat, har der været foretaget floraundersøgelser, og disse er efterfulgt af undersøgelser i 2018. Resultatet af disse viser, at fåregræsningen har været med til at bevare områdets karakteristiske vegetation med sjældne arter. Dette ville ikke kunne forventes, hvis arealet havde været drevet, som før afgræsningen blev igangsat, dvs. med én årlig slåning. Samtidig viser undersøgelserne, at fåregræsningen er med til at bekæmpe de invasive arter i området. Undersøgelserne viser dog også, at tre græsningssæsoner ikke har været tilstrækkeligt til at forbedre vegetationen, så det afspejles i resultaterne. Hvis det havde været kvæg, der afgræssede arealet i stedet for får, ville der forventeligt have været en hurtigere forbedring af naturindholdet.

By- og Miljøforvaltningen vurderer:

- at afgræsningen med får i de to folde har været tilfredsstillende,
- at 40 får med lam har givet den ønskede græsningseffekt,
- at dyreholderen har været god til at tilpasse antallet af får og græsningstrykket til vejsituationen,
- at arealet er blevet mere tilgængeligt for brugerne, fordi græsset plejes hele sæsonen og ikke kun ved slåning én gang årligt,
- at de vilde dyr og planter trives bedre i området som følge af fårenes naturplejende effekt,
- at fårene er blevet en attraktion til glæde for både børn og voksne og
- at udsætning af lam har øget attraktionsværdien, samt forbedret den naturplejende effekt.

På baggrund af de gode erfaringer med afgræsning med får foreslår By- og Miljøforvaltningen, at der forhandles en ny kontrakt med en dyreholder for en periode på to sæsoner. Endvidere at ordningen med erhvervsmæssigt fårehold skal evalueres i forhold til, hvorvidt der skal være får fremadrettet, inden en eventuel kontrakt udløber 01.11.2020.

Miljøudvalget har på deres møde 25.10.2018, punkt 4, drøftet sagen. Miljøudvalget anbefaler, at Trafik- og Teknikudvalget vedtager, at der forhandles en ny kontrakt med en dyreholder for en periode på to sæsoner. Endvidere at ordningen med erhvervsmæssigt fårehold skal evalueres i forhold til, hvorvidt der skal være får fremadrettet, inden en eventuel kontrakt udløber 01.11.2020.

Økonomiske konsekvenser

Udgiften til afgræsning med får foreslås finansieret af de afsatte midler under Trafik- og Teknikudvalget til naturplejeprojekter i 2019 og 2020.

By og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der forhandles en ny kontrakt med en dyreholder for en periode på to sæsoner, og
2. at ordningen med erhvervsmæssigt fårehold evalueres, inden en eventuel kontrakt udløber 01.11.2020.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget, 19.02.2018, Punkt 10

Punkt 4: Godkendelse af Støjhandlingsplan 2018-23

18-2-05.01.02-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

På Trafik- og Teknikudvalgets møde 20.08.2018, punkt 1, blev høringsoplægget ”Forslag til Støjhandlingsplan 2018-23”, bilag 1, godkendt. Udvalget besluttede, at oplægget skulle sendes i otte ugers høring og forelægges til endelig behandling på Trafik- og Teknikudvalgets møde 12.11.2018.

Forslaget foreligger nu til endelig vedtagelse efter, at det har været fremlagt til høring på kommunens hjemmeside i perioden 21.08.2018 - 16.10.2018, suppleret med facebook annoncering rettet mod Gladsaxeborgere.

Støjhandlingsplanen er baseret på Gladsaxe Kommunes støjkortlægning fra 2017 og dækker en periode på 5 år. Støjhandlingsplanen afløser Støjhandlingsplan 2013-18. Handlingsplanen indeholder en gennemgang af området, gældende grænseværdier, resultaterne af støjkortlægningen, udført støjbekæmpelse siden sidste støjhandlingsplan samt forslag til handling og tiltag.

Støjhandlingsplanens primære virkemiddel er udlægning af støjsvage asfaltbelægninger på veje med en hastighedsbegrænsning over 50 km/t, idet det vil ske med udgangspunkt i en konkret vurdering af den teknisk og økonomisk bedste løsning i forhold til virkningen. Udgifter til disse afholdes som hidtil af belægningskontoen. Derudover har Byrådet i høringsperioden besluttet, at der for budgetperioden 2019-22 afsættes midler til en støjpulje, hvor støjramte borgere kan søge om tilskud til støjdæmpende foranstaltninger. Støjpuljeordningen er derfor tilføjet Støjhandlingsplanen som nyt virkemiddel. Der vil på Trafik- og Teknikudvalgets møde i december 2018 blive fremlagt en sag med forslag til principper for udmøntningen. Støjhandlingsplanen lægger desuden op til hastighedsdæmpende tiltag som opsætning af "Din fart" visere og mulighed for støjskærme på strækninger af Gladsaxe Ringvej ved Præstebrovej og på Buddingevej. Fartskiltene medvirker typisk til en nedsættelse af hastigheden og dermed også til en reduktion af støjniveaut.

I høringsperioden er der indkommet 8 høringssvar, bilag 2. Disse har ikke givet anledning til forslag til ændringer i den endelige støjhandlingsplan:

1. Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune
2. Marie Schultz, privatperson
3. Haspegårdens Grundejerforening
4. Lotte Sterup, Louisehøj 5, 2880 Bagsværd
5. Henrik Næsby, privatperson
6. Søren Enghof, Frøstjernevej 25, 2880 Bagsværd
7. Herlev Kommune
8. Torben Sønnichsen, Jægergangen 16, 2880 Bagsværd

Høringssvarene omhandler samlet følgende emner:

A. Motorvejsstøj fra statsvejene (Hillerødmotorvejen og Motorring 3)

B. Beregningsmetoderne i støjkortlægningen

C. Støjskærme

D. Støjpulje til udskiftning af vinduer

E. Støjreducerende asfaltbelægninger

F. Stilleområder

G. Øvrige

A. Motorvejsstøj fra statsvejene (Hillerødmotorvejen og Motorring 3)

Hovedparten af høringssvarene giver udtryk for, at der opleves betydelige og generende støjgener fra statsvejene Motorring 3 og Hillerødmotorvejen. Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune (1), Marie Schultz (2), Haspegårdens Grundejerforening (3), Søren Enghof (6) og Torben Sønnichsen (8) opfordrer til, at Gladsaxe Kommune aktivt går i dialog og presser på overfor Vejdirektoratet / Folketinget for at få lavet støjdæmpende foranstaltninger i form af enten støjskærme, ny støjreducerende asfaltbelægning eller overdækning af Motorring 3.

Torben Sønnichsen (8) foreslår, at der opsættes farttavler med hastighedsbegrænsning på 70 km/t på Motorring 3.

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

Motorring 3 og Hillerødmotorvejen er statsveje. Vejdirektoratet har ansvar for drift og vedligeholdelse af statsvejnettet. Gladsaxe Kommune har derfor ingen direkte indflydelse på prioritering af støjdæmpende tiltag på disse veje. Forvaltningen anbefaler dog i forlængelse af vedtagelsen af Støjhandlingsplan 2018-23, at Gladsaxe Kommune tager kontakt til Vejdirektoratet for en dialog omkring støjproblemerne fra statsvejnettet.

B. Støjkortlægning og beregningsmetoder

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune (1) vil gerne have suppleret støjberegningerne med støjresultater for dagtimerne kl. 07-18 og kl. 18-22 samt angivelse af variansen på gennemsnitsstøjen. De ønsker endvidere, at der foretages simuleringer af, hvad en hel eller delvis overdækning af Motorring 3 vil medføre af støjreduktion. Søren Enghof (6) stiller spørgsmål til om, der ved beregningen af støjniveauet i Smørmosen og Fedtmosen er taget hensyn til landskabets specielle karakter. Torben Sønnichsen (8) forslår, at der skal foretages støjmålinger i stedet for en støjkortlægning, da han mener, at det giver et mere præcist billede af støjniveauet.

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

Støjberegningerne er udført i forhold til de krav, der er angivet i støjbekendtgørelsen. I den forbindelse er der gjort brug af tilgængelige digitale terrændata samt placering og højde af omkringliggende bygninger, volde, skærme m.m. Beregningsresultaterne er angivet for støjindikatorerne L_{den} (day-evening-night) og L_n (night), som det er påkrævet i støjbekendtgørelsen. Der er ikke planer om at beregne støjindikatorer for yderligere tidsintervaller, da det vurderes, at de allerede beregnede støjindikatorer giver et tilstrækkeligt oplysende billede af støjbelastningen. De støjmassige konsekvenserne af en hel eller delvis overdækning af Motorring 3 kan Gladsaxe ikke begynde at undersøge selvstændigt, da Motorring 3 er en statsvej, som Gladsaxe Kommune ikke er vejmyndighed for.

Ved støjkortlægninger af større områder er beregnede støjniveauer almindelig praksis, da det vil være en uoverkommelig opgave at skulle ud og måle støjniveauet alle steder i kommunen. Der er også en masse usikkerhed ved en støjmåling, da vejr- og vindforhold kan variere meget fra dag til dag.

C. Støjskærme

Henrik Næsby (5) ønsker opførsel af støjværn langs Bagsværdvej fra Højgaards Vænge/Højgards Allé frem til Skovalléen. På denne strækning er der ikke udkørsel fra tilstødende ejendomme. Søren Enghof (6) mener, at Gladsaxe Kommune bør gå i dialog med staten om at dele omkostningerne for støjskærme langs de statsvejsstrækninger i Gladsaxe Kommune, hvor staten ikke vil financiere omkostningerne alene. Ligeledes bør Gladsaxe Kommune gå i dialog med Herlev Kommune og staten omkring grænseområderne mellem Herlev og Gladsaxe Kommune. Ligeledes kan der ses på muligheden for at forhøje eksisterende støjskærme.

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

De foreslåede kommunale støjskærmsprojekter i Støjhandlingsplanen er prioriteret efter nytteeffekten i forhold til omkostningerne ved etablering af støjskærmene. Her dominerer Gladsaxe Ringvej grundet de store trafikmængder og deraf højere støjniveauer. Gladsaxe Kommune er allerede på administrativt niveau i kontakt med nogle af nabokommunerne i forhold til drøftelse af de fælles støjproblemer fra statsvejene.

D. Støjpulje til udskiftning af vinduer

Henrik Næsby (5) foreslår, at Gladsaxe Kommunes tidligere ordning med tilskud til vinduesudskiftning til støjdæmpende vinduer genoptages.

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

Gladsaxe Byråd har netop i forbindelse vedtagelsen af budgetforlig for 2019-22 afsat midler til en støjpulje med tilskud til vinduesudskiftning til støjdæmpende vinduer. Trafik- og Teknikudvalget skal på et kommende møde fastsætte kriterier for at få tildelt midler af puljen.

E. Støjreducerende asfaltbelægninger på kommuneveje

Marie Schultz (2) og Henrik Næsby (5) appellerer til, at der snarest udlægges støjreducerende asfaltbelægning på Bagsværdvej.

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

Der er allerede indenfor de seneste år udlagt støjreducerende asfalt på Bagsværdvej øst for Bindeledet. Hvornår, der udlægges nyt støjreducerende asfaltbelægning på den resterende del af Bagsværdvej, vurderes løbende ud fra den nuværende restlevetid og generelle prioritering af, hvilke veje der trænger mest til renovering.

F. Stilleområder

Søren Enghof (6) peger på muligheden for at udpege stilleområder i kommunen - herunder specielt Smørmosen og Fedtmosen.

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

I Gladsaxe Kommune er der ikke udpeget stilleområder i forbindelse med støjkortlægningen. Stilleområder er udpegede og afgrænsede områder, hvor støjbelastningen i forvejen er lav, og hvor der gøres noget for fortsat at bevare området som stille. Smør- og Fedtmosens nære placering til Hillerød motorvejen gør, at det generelle støjniveau for området er så højt, at det ikke i forbindelse med denne støjhandlingsplan vurderes aktuelt at udpege området til stilleområde.

G. Øvrige

Lotte Sterup (4) gør opmærksom på, at det oplevede støjniveau varierer meget, selvom det er på samme tidspunkter i hverdage, og at man bør analysere, hvad der skal til for at give den bedste effekt.

Torben Sønnichsen (8) mener, at støjbelastede boliger skal have 25% reduktion af grundskyld og ejendomsskatter, samt at der bør opsættes yderligere "Stærekasser" i kombination med støjmålinger.

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger:

Det er primært to meteorologiske faktorer, der bestemmer, hvor godt lyd udbredes. Det er vinden (retning og hastighed) og temperaturgradienten. Alt efter hvordan disse to faktorer påvirker lydudbredelsen, kan støjniveauet opleves meget forskelligt det samme sted, selvom trafikken er den samme. Reduktion af grundskyld og ejendomsskatter for støjbelastede boliger har der ikke hidtil været politisk stemning for. Opsætning og valg af placering af "Stærekasserne" varetages af Rigspolitiet og Vejdirektoratet. Det er ikke noget Gladsaxe Kommune har bestemmende indflydelse på.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at høringsudgaven af Støjhandlingsplan 2018-23 vedtages med tilføjelse af Støjpuljeordningen som en fremtidig indsats, men ellers uden ændringer, og

2. at planen fremsendes til Miljøministeriet og offentliggøres.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 20.08.2018, punkt nr. 1

Bilag

Bilag 1: Høringssvar til Forslag til Støjhandlingsplan 2018-23

Bilag 2: Støjhandlingsplan 2018-23, TTU 12.11.2018.Rev1.docx

Punkt 5: Stier mellem Mørkhøj og Tingbjerg

18-81-13.05.00-G01

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget drøftede på mødet 22.10.2018, punkt 1, en sag vedrørende en mulig busforbindelse mellem Tingbjerg og Mørkhøj. Dagsordenen tog udgangspunkt i en tidligere beslutning i Byrådet om at samarbejde med Københavns Kommune om at undersøge forskellige mulige kollektive busforbindelser mellem Tingbjerg og Mørkhøj samt at afdække mulighederne for at opgradere det eksisterende stinet i området. På mødet 22.10.2018, punkt 1, besluttede udvalget at anbefale Byrådet, at der ikke arbejdes videre med en mulig busforbindelse. I forbindelse med spørgsmålet om stiforbindelser ønskede udvalget en præcisering fra forvaltningen af, hvilke stier der kan blive tale om at undersøge muligheden for en opgradering af. Denne dagsorden vedrører derfor alene spørgsmålet om stier mellem Mørkhøj og Tingbjerg.

Der er i dag et net af stier i det grønne område mellem Mørkhøj og Tingbjerg - se luftfoto nedenfor (kommunegrænsen er vist med rødt). Stierne benyttes både som rekreative stier og af pendlere, som skal gennem de to bydele. Stierne ligger overvejende i Københavns Kommune og er omkring Enghavegård Skole forbundet til stisystemet i Gladsaxe Kommune. Hensigten med Byrådets beslutning 09.11.2016, punkt 119, var at arbejde med konkrete forslag til at opgradere stierne i området for både gående og cyklister. Der var således ikke på forhånd peget på konkrete stier.



Udgangspunktet for By- og Miljøforvaltningens indstilling var en vurdering af, at stierne har stor betydning for borgere på begge sider af kommunegrænsen i forhold til at benytte de rekreative muligheder i området, som udover selve Gyngemosen også handler om adgangen til Utterslev Mose og Vestvolden. Brugen af områderne er i dag hæmmet af ringe muligheder for orientering, særligt i forhold til koblingen mellem stisystemerne. Det er derfor forvaltningens vurdering, at

en generel opgradering af stiforbindelserne i området i form af primære og sekundære stier samt naturstier og lettere parkbelysning vil kunne øge brugen af områderne til gang- og cykelpassage, og at dette vil være til gavn for borgerne i Mørkhøj.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der arbejdes videre med et konkret forslag, der kan opgradere stierne i området for gående og cyklister.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 22.10.2018, punkt 1

Byrådet 09.11.2016, punkt 119

Punkt 6: Håndhævelse af vejbyggelinjer i forbindelse med carporte, udhuse og lign.

18-933-00.01.00-A26

Beslutning

Udvalget tiltrådte forvaltningens oplæg til justering af administrationspraksis.

Sagsfremstilling

I næsten alle områder med enfamiliehuse er der i en lokalplan eller byplanvedtægt fastlagt en vejbyggelinje på 5 meter mod vejskel. Vejbyggelinjens funktioner kan være mange. Typisk er bestemmelsen indføjet i en lokalplan eller byplanvedtægt for at sikre en åben og luftig karakter langs med villavejen. Vejbyggelinjen sikrer, at det er den primære bygnings arkitektur, der fremstår mest synlig, idet den typisk ikke er dækket bag ved for eksempel en stor dobbelt garage. Vejbyggelinjen sikrer desuden, at der typisk altid er en ekstra parkeringsplads på grunden, idet en eventuel carport vil ligge tilbagetrukket med minimum 5 meter.

Denne sag lægger op til en drøftelse af, hvordan dispensationer til byggeri af carporte, udhuse og lignende småbygninger inden for vejbyggelinjen skal håndteres fremadrettet, og hvordan lovliggørelse af allerede ulovligt opførte bygninger skal håndteres. Sagen omhandler alene placering af småbygninger som carporte, garager, udhuse, drivhuse, brændeoverdækninger etc., der ikke anvendes til beboelse.

Historisk set har vejbyggelinjen været administreret og håndhævet relativt stramt. Der findes historisk meget få eksempler på, at der er meddelt dispensation til opførelse af småbygninger inden for vejbyggelinjen. Trafik- og Teknikudvalget har med mellemrum drøftet administrationspraksis. Spørgsmålet om grønne forhaver var senest til drøftelse ved det årlige møde med grundejerforeningerne i 2016, og efterfølgende havde Trafik- og Teknikudvalget en drøftelse på mødet 03.04.2017, punkt 31. Drøftelserne viste et grundlæggende fælles ønske om at have grønne forhaver, og specielt grundejerforeningerne ønskede, at der i kommunens praksis skal være mulighed for at tage individuelle hensyn. I Trafik- og Teknikudvalgets drøftelse var der en anerkendelse af, at de øgede krav til placering af affaldsbeholdere og behov for cykelskure i relation til ønsket om at fremme cyklismen i kommunen kan afstedkomme et øget behov for småbygninger inden for vejbyggelinjen.

Erfaringen fra byggesagsbehandlingen viser, at der rundt omkring i villaområderne er opført småbygninger inden for vejbyggelinjen uden tilladelse. Når kendskabet til disse dukker op, har forvaltningen pligt til at søge en lovliggørelse af forholdene. Det kan enten være fysisk eller retligt - se nedenfor.

Baggrunden for en drøftelse af administrationspraksis på området er således på den ene side et ønske fra mange grundejere om at få lov at placere småbygninger inden for vejbyggelinjen, og på den anden side et behov for at drøfte praksis i forbindelse med lovliggørelse af allerede opførte småbygninger.

Nye ansøgninger

Fremadrettet er det Forvaltningens forventning, at der vil komme et yderligere pres på ønsket om at opføre småbygninger inden for vejbyggelinjen. Der kommer løbende forespørgsler fra ejere, der ønsker at etablere cykeloverdækninger, drivhuse, udhuse, affaldsoverdækninger mv. inden for vejbyggelinjen. Samtidig er der flere, der ønsker at etablere dobbelte carporte eller garager, der typisk ved de ældre ejendomme ikke kan placeres ved siden af det eksisterende hus.

Forvaltningen foreslår derfor, at udvalget drøfter, hvor restriktivt vejbyggelinjen håndhæves. En mindre restriktiv holdning kan tage udgangspunkt i småbygningens placering, anvendelse, størrelse og højde. Det kan for eksempel indgå i vurderingen, om der er tale om en enkelt småbygning, som naturligt vil have plads det pågældende sted. Det kunne for eksempel være en cykeloverdækning. Overvejelser om, hvordan en grøn forhaver bedst tilgodeses, kan også indgå i vurderingen.

Ved en mindre restriktiv håndhævelse af vejbyggelinjen vil det fortsat forudsætte, at bygningsreglementets bestemmelser omkring byggeretten i øvrigt er overholdt for ejendommen, og at lokalplanens bestemmelser i øvrigt overholdes.

I forhold til garager og carporte er det forvaltningens anbefaling, at den nuværende vejbyggelinje fortsat bør håndhæves restriktivt. Dels for at fastholde det åbne indtryk langs villavejene, dels for at give plads til minimum to hensigtsmæssige parkeringspladser på egen grund.

Lovliggørelsessager

Forvaltningen kan få kendskab til småbygninger, der er opført uden tilladelse, på flere måder:

- Ved behandling af en ny byggesag på en ejendom, eksempelvis ansøgning om en tilbygning, viser det sig til tider, at der er småbygninger på ejendommen, som ejer (herunder tidligere ejere) af ejendommen ikke har ansøgt om.
- En del sager dukker op i forbindelse med køb/salg af ejendomme.
- En mindre del af sagerne opstår som følge af en anden sag i området. Det kan for eksempel være i situationer, hvor der er meddelt afslag til opførelse af en carport over vejbyggelinjer, hvorefter ansøgere påpeger et antal adresser i området, som de mener kan danne præcedens for deres sag. Ofte viser undersøgelse af byggesager på disse adresser, at der ikke har været søgt eller opnået tilladelse til den pågældende bygning.
- By- og Miljøforvaltningen forventer, at Vurderingsstyrelsens (tidl. SKAT) arbejde med de nye ejendomsvurderinger vil kunne give udslag i en række lovliggørelsessager. Forvaltningen har ikke på nuværende tidspunkt et bud på omfanget heraf.

I tilfælde, hvor der opstår kendskab til en ulovligt opført bygning, er Gladsaxe Kommune som bygningsmyndighed forpligtet til at søge forholdet lovliggjort jf. Byggelovens §16C stk. 3.

En lovliggørelse kan ske på to måder. Enten i form af en fysisk lovliggørelse, der betyder, at den ulovlige bygning fjernes eller ombygges, så den lever op de bestemmelser, der er gældende. Eller en retlig lovliggørelse, der betyder, at der meddeles dispensation til at beholde det ulovlige byggeri. En retlig lovliggørelse kan, hvis der ikke er særlige forhold, der taler for dispensationen, danne præcedens i andre lignende sager.

By- og miljøforvaltningen har pt. en række lovliggørelsessager, der skal afgøres i de kommende måneder. Sammenfattende har sagerne en række af nedenstående problematikker:

Ansøger har tidligere fået afslag, men har opført småbygningen alligevel for eksempel et par år senere, men denne gang uden at spørge

Forvaltningen vurderer, at en ejer, der er bekendt med reglerne, men alligevel opfører en ulovlig bygning, i byggelovens forstand handler i ond tro. I denne type af sager vil der derfor normalt ikke være forhold, der taler for en retlig lovliggørelse af forholdet.

Ejer af ejendommen har købt ejendommen incl. den ulovlige småbygning

Det er ifølge Byggelovens § 17 altid den nuværende ejers ansvar at sikre, at ejendommen er i lovlig stand. I forbindelse med en bolighandel er der professionelle aktører inde over handlen i form af advokater og ejendomsmæglere, som vil kunne vejlede både køber og sælger i forbindelse med handlen. Forvaltningen vurderer derfor, at der som udgangspunkt normalt ikke er særlige forhold, der taler for en retlig lovliggørelse af forholdet.

Småbygningens opførelsesår

I forbindelse med vurdering af en eventuel fysisk lovliggørelse vil bygningens alder kunne lægges til grund. En småbygning, der er opført for eksempelvis 30 år siden og i øvrigt ikke har givet anledning til klager, vil kunne vægte positivt i forhold til en eventuel retlig lovliggørelse.

Med til dette hører også, at tinglysningsystemet (hvor ejer kan finde oplysninger om vejbyggelinjer) tidligere ikke var digitalt, og dermed var mindre tilgængeligt. Tinglysningsystemet og andre digitale løsninger på blandt andet kommunens hjemmeside er udviklet over de seneste 25-30 år og har gjort det lettere for borgeren selv at søge oplysningerne frem.

Derfor er det forvaltningens vurdering, at der ved lovgivning af bygninger, der er opført for 25-30 år siden, vil kunne være forhold der taler for en retlig lovgivning.

Hjørne ejendomme

Ejere af ejendomme, der er omgivet af vej på flere sider, vil opleve, at det kan være svært at placere småbygninger lovligt grunden. Det er forvaltningens vurdering, at det kan tale for en retlig lovgivning af andre bygninger end garager og carporte. Det gælder for eksempel placering af mindre udhuse og drivhuse ved den sekundære vej, dvs. det vejskel, som ikke er "adgangsskellet" til ejendommen.

Overholdelse af anden lovgivning

I enkelte af sagerne vil der, ud over overskridelsen af vejbyggelinjen, også være overtrædelse af for eksempel bestemmelserne om længde i skel. Forvaltningen vurderer, at der normalt ikke vil være forhold, der taler for at lave en fysisk lovgivning af forholdet, idet disse bestemmelser overordnet set har været en fast del af de almene bestemmelser i byggelovgivningen gennem tiderne. Bestemmelserne har haft enkelte variationer, i disse tilfælde vil vurderingen blive foretaget ud fra de bestemmelser, der var gældende på opførelsestidspunktet, hvis det er til gunst for ejer af ejendommen.

Praksis ved fysisk lovgivning

I de sager, hvor afgørelsen ender med en fysisk lovgivning, vil forvaltningen sikre, at ejer får god tid til at lovgivning forholdet. Når afgørelsen er truffet, vil ejendommens ejer blive inddraget i at fastlægge en tidsplan for den fysiske lovgivning. Ofte drejer det sig om mindre småbygninger, eksempelvis brændeoverdækning eller drivhus, som vil kunne fysisk omplaceres på grunden uden særligt store foranstaltninger.

Drøftelse af administrationspraksis

Forvaltningen foreslår, at udvalget drøfter ønsker til forvaltningens administrationspraksis, herunder eventuelle ønsker til særlige forhold, som kan tale for en retlig lovgivning af småbygninger, der er opført uden tilladelse.

Hvis udvalget ønsker ændringer i praksis, kan det ske ved at sende signaler til forvaltningen om kriterier og forhold, som forvaltningens vurderinger skal tage afsæt i ved dispensations- og lovgivningssager. Det kan også ske ved at ændre det gældende plangrundlag med nye bestemmelser om mulighed for byggeri inden for vejbyggelinjen eller om vejbyggelinjen i øvrigt. I så fald kan udvalget anmode Økonomiudvalget om, at der udarbejdes et nyt plangrundlag eventuelt ved en temalokalplan for samtlige områder med åben-lav byggeri, villaer. Det er dog forvaltningens anbefaling, at der i første omgang ses på, om forvaltningens administrative praksis skal ændres.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at udvalget drøfter de fremlagte problematikker som grundlag for en fremtidig administrationspraksis i forhold til både lovgivningssager og fremtidige ansøgninger omkring småbygninger inden for vejbyggelinjen.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 03.04.2017, punkt 31.

Punkt 7: Trafik- og Teknikudvalget Budgetopfølgning 3. kvartal 2018

18-26-00.01.00-Ø02

Beslutning

Til efterretning.

Det er aftalt, at økonomien i anlægsprojekterne gennemgås på kommende møde.

Sagsfremstilling

Denne sag omhandler budgetopfølgning på Trafik- og Teknikudvalgets driftsudgifter, herunder servicrammen, og anlægsudgifter efter 3. kvartal.

Driftsregnskab, serviceudgifter og servicramme

Nedenstående tabel angiver budgetrammer, forbrug efter 3. kvartal, forventet forbrug hele året samt forventede afvigelser til budgetrammer. I bilag 4 findes et diagram, der gengiver det korrigerede budget, forbruget samt forskellen mellem det korrigerede budget og forbruget.

Tabel 1: Budgetopfølgning 3. kvartal 2018, nettodriftsudgifter, mio. kr.:

Bevilling	Vedt.	Korr.	Forbrug	Forv. Forbrug 2018	Forskel		Forskel
	Budget	Budget	3. kvrt.		Vedt. Budget	Korrig. budget	
1. Myndighed for veje og friarealer	48,6	55,5	31,8	47,3	1,3	8,2	
1a. Heraf kollektiv trafik	38,8	41,2	29,1	36,3	2,5	4,9	
1b. Heraf vejbelysning	6,5	10,4	3,0	7,1	-0,6	3,3	
2. Udfører for veje og friarealer	49,1	57,0	34,4	51,9	-2,8	5,1	
2a. Heraf vintertjeneste	4,8	10,9	3,0	6,1	-1,3	4,8	
3. Byggesagsbehandling	0,2	-0,1	-1,6	-0,9	1,1	0,8	
4. Kortdata	0,7	1,5	0,6	0,7	0,0	0,8	
TTU i alt	98,6	113,9	65,2	99,0	-0,4	14,9	

Note: Forskel angives som mindre- (+) / merforbrug (-)

Trafik og Teknikudvalgets vedtagne budget er 98,6 mio. kr., og det korrigerede budget er på 113,9 mio. kr.

Forskellen på det vedtagne budget 2018 og det korrigerede budget 2018 består af

- de overførte midler fra regnskab 2017 til regnskab 2018. De overførte midler er beskrevet i regnskab 2017 for Trafik- og Teknikudvalgets område (se referat af Trafik- og Teknikudvalgsmøde 12.03.2018, punkt 25)
- tillægsbevillinger (både positive og negative), som er givet Trafik- og Teknikudvalget i løbet af 2018.

Forbruget ultimo 3. kvartal 2018 udgør 65,2 mio. kr. Samlet set forventer By- og Miljøforvaltningen et mindreforbrug på 14,9 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget.

Bemærkninger vedrørende budgetområde 1 Myndighed for Veje- og Friarealer

Budgetområdet omfatter fælles formål, vejvedligeholdelse og busdrift. Der forventes et samlet mindreforbrug inden for dette område på 8,2 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget (jfr. række 1 i tabel 1), som i det væsentlige udgøres af forventede mindreudgifter inden for kollektiv trafik samt vejbelysningsområdet, som ses i række 2 og 3 i tabel 1. Dette mindreforbrug er disponeret i de kommende år, hvor midlerne dels skal anvendes i forbindelse med øgede udgifter til kollektiv trafik under Letbane anlægsfasen og dels anvendes til ekstraudgifter i forbindelse med hjemtagelsen af vejbelysningen ultimo 2019. Dette er beskrevet i Trafik- og Teknikudvalgets dagsorden 17.9.2018, punkt 8, jfr. note 1 i bilag 2.

Bemærkninger vedrørende budgetområde 2 Udfører for Veje- og Friarealer

Budgetområdet omfatter tværgående vejformål, arbejder for fremmed regning, driftsbygninger og pladser, øvrige fælles funktioner, vejvedligeholdelse m.v. og vintertjeneste og grønne områder og naturpladser. Opgaverne varetages af Driftsafdelingen.

Det er vanskeligt at udarbejde nøjagtige prognoser inden for dette budgetområde, da det er meget afhængigt af, hvor tidligt vinteren sætter ind og hvordan vintervejret bliver. I budgetopfølgningen ultimo 3. kvartal 2018 forventes der et samlet mindreforbrug på 5,1 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget (jfr. tabel 1, række 4). Det forventede mindreforbrug skal primært anvendes til vintertjenesten, udgifter til besluttede tiltag på klimatilpasningsområdet, som først falder i det kommende år, samt til finansiering af forskellige projekter, der ligeledes blev beskrevet i Trafik- og Teknikudvalgets dagsorden 17.9.2018, punkt 8, jfr. note 2 i bilag 3.

Bemærkninger vedrørende budgetområde 3 Byggesagsbehandling

Budgetområdet omfatter konsulentbistand og gebyrer for byggesagsbehandling, diverse udgifter og indtægter samt skadedyrsbekæmpelse. Budgetområdet er i høj grad gebyrfinansieret.

Indtægterne for gebyrer på byggesagsområdet er afhængige af byggeaktiviteten i Gladsaxe Kommune og ikke mindst af fordelingen mellem de forskellige typer af byggesager, som behandles. Der forventes samlet merindtægter fra byggesagsbehandling i forhold til det korrigerede budget på 0,8 mio. kr. (jfr. tabel 1, række 6). Merindtægten hænger også sammen med, at den fulde effekt af det nye bygningsreglement mod forventning endnu ikke er slået igennem. Når nye certificeringsordninger er etableret, vil en væsentlig del af den kommunale byggesagsbehandling overgå til private rådgivere.

Bemærkninger vedrørende budgetområde 4 Kortdata

Budgetområdet omfatter diverse udgifter og indtægter samt fælles formål i forbindelse med udvikling og vedligeholdelse af kortdata. Der forventes et mindreforbrug i forhold til det korrigerede budget på 0,8 mio. kr.

Serviceudgifter

Trafik- og Teknikudvalgets vedtagne budget vedrørende serviceudgifter, som er på 98,6 mio. kr., består af det vedtagne budget for Myndighed for veje- og friarealer, Udfører for veje- og friarealer, Byggesagsbehandling samt Kortdata. Serviceudgifterne danner rammen for aftalen mellem regeringen og KL om kommunernes økonomi for 2018, som blev indgået primo juni 2017. Der forventes et merforbrug på 0,4 mio. kr. i forhold til denne ramme.

Udviklingen fra 1.kvartal 2018 til 3. kvartal 2018 i skønnet for udvalgets forbrug vedrørende serviceudgifter fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 2: Udvikling i forventning til årets forbrug, serviceudgifter, mio. kr.

Serviceudgifter	Forventet forbrug	Forventet forbrug	Forventet forbrug
Vedtaget budget	1. kvartal 2018	Første halvår	3. kvartal 2018
98,6	100,4	99,4	99,0

Anlægsregnskab

En oversigt over opfølgningen på anlægsudgifter for Trafik- og Teknikudvalget fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 3: Budgetopfølgning 3. kvartal 2018, nettoanlægsudgifter, mio. kr.

Vedtaget budget	Korrigeret Budget	Forbrug	Forventet forbrug Hele	Forskel Vedtaget	Forskel Korrigeret
-----------------	-------------------	---------	------------------------	------------------	--------------------

		3. kvartal	2018	budget	budget
54,0	106,0	15,9	33,0	21,0	73,0

Oversigten viser, at det vedtagne budget for nettoanlægsudgifterne på Trafik- og Teknikudvalgets område er på i alt 54,0 mio. kr., mens det korrigerede budget er på 106,0 mio. kr. Forskellen på det vedtagne budget 2018 og det korrigerede budget 2018 består af de overførte anlægsmidler fra regnskab 2017 til regnskab 2018 samt de anlægstillægsbevillinger, som er blevet givet i løbet af 2018.

Forbruget efter 3. kvartal 2018 udgør 15,9 mio. kr. Samlet set forventer forvaltningen et mindreforbrug i forhold til det korrigerede budget på 73,0 mio. kr., idet ikke alle anlæg færdiggøres i 2018. Det er primært Letbanerelaterede projekter, der bliver periodiseret til kommende år.

En oversigt over de enkelte anlægsprojekter med vedtaget budget, korrigeret budget, forbrug efter 3. kvartal 2018 samt forventet forbrug i hele 2018 fremgår af bilag 1.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Sagen fremlægges af

Kristian Hjort.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 17.9.2018, punkt 8

Trafik- og Teknikudvalget 12.3.2018, punkt 25

Økonomiudvalget 3.4.2018, punkt 65

Bilag

Bilag 1: TTU anlægsoversigt 3 kvartal 2018

Bilag 2: Note 1

Bilag 3: Note 2

Bilag 4: Diagram, Trafik- og Teknikudvalget Budgetopfølgning 3. kv. 2018

Punkt 8: Status på Letbane

18-124-85.02.02-P35

Meddelelse

Fast punkt på dagsordenen med en kort status omkring Letbane på Ring 3.

Midterarealet nord for Buddinge Station bliver sidst i uge 46 (umiddelbart fra 15.11.2018 til 25.11.2018) fjernet, som følge af, at flere vand- og kloakledninger skal flyttes. Under fjernelsen af midterarealet vil der mellem kl. 09.00 - 15.00 være et spor åbent i sydgående retning og to i nordgående.

Fra 13.11.2018 og ca. 6 måneder frem vil det omfattende arbejde med ledningsomlægninger blive udført. Det vil foregå i 3 måneder i den ene side af vejen og 3 måneder på den anden side af vejen. Under dette arbejde vil der skiftevis være et spor åbent i den ene retning og to spor åben i den anden retning. Cykler og fodgængere vil stadig kunne komme forbi arbejdet, dog med mindre gener og lokale omlægninger.

Arbejdet omkring Slotsherrensvej i Glostrup (som har skabt en del gener på Ring 3) fortsætter frem til foråret.

I januar går Lyngby-Taarbæk Forsyning i gang med ledningsomlægninger ved viadukten på Buddingevej (lige ved Lyngby Station). Dette må forventes af kunne give store trafikale gener i Lyngby.

Bilag

Bilag 1: Foreløbig oversigt over kryds og strækninger der kan blive berørt

Punkt 9: Meddelelser fra bestyrelser mm

18-64-85.02.02-P35

Meddelelse

Jakob Skovgaard Koed orienterede fra bestyrelsesmøde i Bådfarten.

Kristian Niebuhr meddelte, at der fortsat er parkeringsproblemer i Høje Gladsaxe. Kristian Niebuhr efterlyste, at der intensiveres med parkeringskontrol tidlig morgen og aften.

Punkt 10: Godkendelse af mødets beslutninger

18-64-85.02.02-P35

Meddelelse

Godkendt.