

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2002-2005 d. 18-04-2005

Møtedato Mandag d. 18. april 2005 kl. 00:00

Møtested Rådhuset

Deltakere Peter Brooker, Jens Thind-Andersen, Trine Græse, Ole Rasmussen, Ebbe Skovsgaard, Henrik Sørensen, Kristian Niebuhr

Indholdsfortegnelse

Lukket.....	3
DISPENSATION FRA BYGGELINIE TIL OPFØRELSE AF TILBYGNING TIL KANTINE HOS	4
DISPENSATION FOR BYGGELINIE OG BYGGEFELT TO VINDFANG TIL BUTIKSTILBYGNI	6
KORRIDORPROJEKTET.....	8
OPFØLGNING PÅ STØJHANDLINGSPLAN.....	11
VEJSYN, MØLLEVÆNGET 7 - 25 OG 30 - 52.....	15
SERVICEBUSORDNING.....	18
MEDDELELSER.....	21
Lukket.....	23

Punkt 18: Lukket

TTU 18.04.2005, nr. 18

Punkt 19: DISPENSATION FRA BYGGELINIE TIL OPFØRELSE AF TILBYGNING TIL KANTINE HOS DYRUP, GLADSAXEVEJ 300

TTU 18.04.2005, nr. 19

Bilag

Bilag 2.pdf

Bilag 2a.pdf

Bilag 2c.pdf

TTU 18.04.2005, nr. 19

Udvalgstype: TTU Mødedato: 18.04.2005 Nummer: 19

DISPENSATION FRA BYGGELINIE TIL OPFØRELSE AF TILBYGNING TIL KANTINE HOS DYRUP, GLADSAXEVEJ 300

Der er modtaget en ansøgning om dispensation til udførelse af en let glastilbygning til kantine placeret på eksisterende terrasse i forsænket lysgård mellem kantine og Gladsaxevej. Kantine er beliggende i kælderplan i eksisterende bygning placeret 7 m fra vejskel. Tilbygningen vil få en afstand på 4 m fra vejskel.

Baggrunden for ansøgningen er et øget pres på den eksisterende kantine og en ombygning af denne efter krav fra Levnedsmiddelkontrollen.

Der lægges i ansøgningen vægt på at synligheden af tilbygningen vil være begrænset pga. hæk ved vejskel og niveauforskel, samt at tilbygningen ikke vil overskride linien for tidligere etablerede bygninger på ejendommen.

Teknik- og miljøforvaltningen bemærker, at Byplan 10, § 7 stk. 3, fastlægger en byggelinie 10 m fra vejskel, og at eksisterende bygninger, der ligger nærmere vej end 10 m, er opført før byplanen blev godkendt.

Ud fra en helhedsbetragtning har byplanafdelingen ikke indvendinger mod, at der meddeles dispensation. Byplanafdelingen foreslår, at bygningens højde søges reduceret, og, at den afskærmende hækbeplantning evt. forøges.

Kopi af ansøgning med tegninger, udtalelse fra byplanafdelingen og oversigtskort vedlægges til orientering (**bilag nr. 2**).

Teknik- og miljøforvaltningen indstiller,

højden på byggeriet søges reduceret ved drøftelse mellem forvaltningen og bygherren, og

der meddeles dispensation fra byplan 10, § 7 stk. 3, til overskridelse af byggelinie.



Bilag 2.pdf



Bilag 2a.pdf



Bilag 2c.pdf

TTU 18.04.2005:

Tiltrådt.

Punkt 20: DISPENSATION FOR BYGGELINIE OG BYGGEFELT TO VINDFANG TIL BUTIKSTILBYGNING SØBORG HOVEDGADE 106 -110

TTU 18.04.2005, nr. 20

Bilag

Bilag 3.pdf

Bilag 3a.pdf

Bilag 3c.pdf

TTU 18.04.2005, nr. 20

Udvalgstype: TTU Mødedato: 18.04.2005 Nummer: 20

DISPENSATION FOR BYGGELINIE OG BYGGEFELT TO VINDFANG TIL BUTIKSTILBYGNING SØBORG HOVEDGADE 106 -110

I forbindelse med ansøgning om tilladelse til opførelse af tilbygning til butik er der modtaget en ansøgning om dispensation til opførelse af vindfang på forsiden mod Søborg Hovedgade og på bagside mod parkeringsareal.

Vindfanget mod Søborg Hovedgade er en tilbygning til eksisterende vindfang beliggende udenfor byggefelt og foran byggelinie, placeret op mod nabobygningen, der har facade beliggende foran byggelinien.

Vindfanget på bagsiden mod parkeringsarealet er placeret udenfor byggefeltet ved siden af indgangsdør til boligerne, der samtidig overdækkes.

Begrundelsen for dispensationsansøgningen er et ønske om at minimere trækgenerne for personalet i kasseområdet og samtidig et ønske om at synliggøre og forskønne bebyggelsen.

Teknik- og miljøforvaltningen bemærker, at Lokalplan 150 fastlægger følgende :

§ 6.1, Langs Søborg Hovedgade gælder den til enhver tid af vejmyndigheden fastlagte byggelinie,

§ 8.1, Ny bebyggelse må kun opføres inden for de på kortbilag 2 viste byggefelter.

Det er byplanafdelingens opfattelse, at byggefeltet er udtryk for den maksimale bebyggelsestæthed, som bør tillades i lokalplanområdet. Byplanafdelingen kan derfor ikke anbefale en overskridelse af det fastlagte byggefelt.

Kopi af ansøgning og tegninger, udtalelse fra byplanafdelingen samt oversigtskort vedlægges til orientering (**bilag nr. 3**).

Teknik- og miljøforvaltningen indstiller, at der meddeles afslag på dispensation til begge vindfang.

Bilag:



Bilag 3.pdf



Bilag 3a.pdf



Bilag 3c.pdf

TTU 18.04.2005:

Det blev besluttet at sagen sendes i nabohøring.

Punkt 21: KORRIDORPROJEKTET

TTU 18.04.2005, nr. 21

Bilag

Bilag 5.pdf

TTU 18.04.2005, nr. 21

Udvalgstype: TTU Mødedato: 18.04.2005 Nummer: 21

KORRIDORPROJEKTET

Byrådet behandlede 09.03.2005, sag nr. 55, en indstilling fra Trafik- og Teknikudvalget om, at Gladsaxe Kommune tilsluttede sig et supplerings-notat udarbejdet i en arbejdsgruppe mellem amtet og kommunen.

Til sagen forelå et ændringsforslag fra Det Konservative Folkeparti.

Byrådet besluttede at tilbagesende sagen, sammen med ændringsforslaget (**bilag nr. 4**), til behandling i Trafik- og Teknikudvalget.

Om Korridorprojektet

I vinteren 2000-2001 vurderede Cowi for HUR, Københavns Amt og Trafikministeriet en række højklassede kollektive trafikløsninger ad Ring 3 mellem Lyngby og Glostrup. Disse omfattede en metro-, en letbane-, en sporbus- og en højklasset busløsning.

I 2003 udarbejdede Københavns Amt og HUR en supplerende undersøgelse med nye aspekter. Disse var byudvikling langs Ring 3 og vurderinger af billigere linieføringer og udformninger.

En orientering om korridorprojektet blev forelagt Trafik- og Teknikudvalget 20.09.2004, sag nr. 85, sammen med et kommunikationsnotat udarbejdet af amtet. Notatet, som indeholder en beskrivelse af undersøgelserne fra 2001 og 2003 vedlægges (**bilag nr. 5**). Trafik- og Teknikudvalget blev ligeledes orienteret om en igangværende arbejdsgruppe med Københavns Amt om udarbejdelse af et supplerende trafiknotat til 2003 undersøgelsen. Arbejdsgruppen skulle behandle supplerende lokale spørgsmål til en skinneløsning gennem Gladsaxe særlig med hensyn til en letbaneløsning.

Økonomi - letbane og metro

I forbindelse med 2003 undersøgelsen blev vurderet alternative samt mere prisbillige løsninger i forhold til 2001 undersøgelsen.

Således blev fundet løsninger med letbane i terræn mellem Lyngby-Glostrup til en udgift på ca. 2,3 mia. kr. og et passagergrundlag på 38.000 påstigere pr. døgn.

Udvides strækningen til Lundtofte-Brøndby vil udgiften være 3,2 mia. kr. og have et passagergrundlag på ca. 58.000 påstigere pr. døgn. Det nye antal kollektive rejser, som følge af en letbaneløsning Lundtofte-Brøndby vil samlet andrage ca. 16.000 passagerer. Herfra kommer ca. 9.800 fra biler. Tidsgevinsten på strækningen, sammenholdt med kollektiv rejsetid for bus i myldretiden er 17 minutter.

Til sammenligning andrager udgiften til en metroløsning mellem Lundtofte og Brøndby, med kombinerede tunneler og højbane, 10,0 mia. kr. Passagergrundlaget er beregnet til 68.000 påstigende pr. døgn. Tidsgevinsten udgør 30 minutter.

Det bemærkes, at Byrådet i forslag til Kommuneplan 2005 har bakket op om en ringbane/letbane mellem Lyngby og Glostrup i Ringvejens tracé, som et stort løft til den kollektive trafik.

Trafikbetjeningen af Høje Gladsaxe

En variant af metroløsningen via Høje Gladsaxe andrager 10,4 mia. kr. Sidstnævnte har et passagergrundlag på 69.000 påstigere pr. døgn.

Det vurderes at en metroforbindelse fra centrum til Høje Gladsaxe vil være en bedre løsning end den omtalte variant af metroforbindelsen.

Suppleringsnotatet

Amtets rådgiver Cowi har fremvist dokumentation for en hensigtsmæssig afvikling af biltrafikken i tilfælde af

en letbaneløsning i terræn, i det sværest belastede trafikknudepunkt på en ringvejsstrækning i Gladsaxe, Buddinge Rundkørsel. Dokumentationen er sket i form af edb-baserede simuleringer.

Tilsvarende fremgår af suppleringsnotatet (**bilag nr. 6**), at en letbaneløsning ikke vil give anledning til hørbare stigninger i trafikstøjen i forhold til dagens situation.

Notatet indeholder ligeledes forslag til forbedringer af omstigningsforholdene mellem letbanen og Gladsaxe Trafikplads i form af tunnel og ø-perron.


Alternative letbaneløsninger via Høje Gladsaxe har været vurderet, men anbefales ikke.

Teknik- og miljøforvaltningen indstiller

at udvalget anbefaler en letbaneløsning i terræn gennem Gladsaxe Kommune som en teknisk/økonomisk god løsning til forbedring af den kollektive trafik, og

at udvalget desuden tilslutter sig suppleringsnotatet.

Sagen skal til Økonomiudvalget

BR 9.03.2005, sag nr. 55 

Bilag:



Bilag 5.pdf

TTU 18.04.2005:

Der blev stillet følgende ændringsforslag:

at udvalget principielt vil foretrække en metroløsning, men i tilfælde af at dette ikke kan gennemføres, er en letbaneløsning en acceptabel løsning til forbedring af den kollektive trafik.

at Høje Gladsaxe bør forbindes til en af de fremtidige letbane/metrolinier, og

at udvalget tager suppleringsnotatet til efterretning.

For stemte 6 (Jens Thind-Andersen, Trine Græse, Ole Rasmussen, Ebbe Skovsgaard, Henrik Sørensen og Kristian Niebuhr).

Imod stemte Peter Brooker idet han fandt, at metroløsningen er alt for dyr.

Punkt 22: OPFØLGNING PÅ STØJHANDLINGSPLAN

TTU 18.04.2005, nr. 22

Bilag

Bilag 7.pdf

Støjkort_A3.pdf

Bilag 8.pdf

TTU 18.04.2005, nr. 22

Udvalgstype: TTU Mødedato: 18.04.2005 Nummer: 22

OPFØLGNING PÅ STØJHANDLINGSPLAN

Byrådet tiltrådte 10.11.2004, sag nr. 172, "Forslag til støjhandlingsplan" (bilag nr. 7). I den forbindelse er der fra år 2005 afsat 700.000 kr. årligt til trafikstøjsdæmpende tiltag. Disse omfatter støjreducerende belægninger, eventuelle støjskærme samt tilskud til facadeisolering af boliger (vinduesudskiftning).

Støjreducerende belægninger

Generelt vil udlagte slidlag i 2005 primært omfatte udlægning af LowNoise slidlag jævnt for TTU 21.02.2005, sag nr. 9. Udgifterne hertil afholdes over belægningskontoen. Den støjreducerende virkning opnås gennem anvendelse af små kornstørrelser.

Støjhandlingsplanen indeholder konkrete forslag om udlægning af støjreducerende belægninger på Vandtårnsvej, Gladsaxevej, Aldershvilevej, Kildebakkegårds Allé og Værebrovej – som alle er støjbelastede.

Aldershvilevej fra Bondehavevej mod øst planlægges udført med LowNoise belægning i 2005 i forbindelse med årets planlagte belægningsarbejder.

Der foreslås en fremrykning af slidlagsarbejder på Kildebakkegårds Allé til 2005 finansieret af beløb afsat til støjbekæmpelse. Disse arbejder var i PM-systemet tidligere forudsat først at skulle ske i 2009.

Den samlede udgift til istandsættelse af Kildebakkegårds Allé er overslagsmæssigt beregnet til ca. 1.650.000 kr., hvoraf udlægning af støjreducerende slidlagsbelægninger udgør ca. 700.000 kr.

Antallet af støjbelastede boliger på Kildebakkegårds Allé er fordelt således:

Antal boliger	<55	55-60	60-65	65-70
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
530	237	56	204	33

Udlægningen af støjreducerende slidlag på Kildebakkegårds Alle forventes at medføre en støjreduktion i størrelsesordenen 1,5-3 dB(A).

Støjpulje

Med hensyn til etablering af en facadeisoleringspulje, skal de nærmere tilskudsprincipper besluttes og offentligheden informeres om ordningen. Tilskudsberettigede er boliger og institutioner i Gladsaxe Kommune med støjgener fra kommune-, amts- eller statsveje.

Vejdirektoratet har gennem en årrække haft en tilsvarende støjisoleringsordning for boliger langs statsvejene (**bilag nr. 8 til udvalgets medlemmer**).

Det foreslås, at principperne for denne ordning også danner udgangspunkt for Gladsaxe Kommunes facadeisoleringsordning.

Vejdirektoratet har inddelt de tilskudsberettigede boliger i tre grupper afhængig af den beregnede udendørs støjbelastning på boligfacaden:

Tilskudsgruppe	Støjbelastning	Tilskud
1	> 70 dB(A)	90%
2	65-70 dB(A)	75%
3	60-65 dB(A)	50%

Tilskuddet tilbydes dog kun indenfor et fastsat maksimalt tilskudsberettiget beløb, som for Vejdirektoratet udgjorde kr. 86.200 pr. 1. januar 2000.

Vejdirektoratets tilskudsregler stiller endvidere krav til støjisoleringsens virkning for at tilskud kan udbetales til ansøger. Virkningen skal blandt andet være mindst 5 dB(A), og der ydes ikke tilskud til boliger, hvor støjniveauet indendørs er mindre en 30 dB(A).

Fordelingen af boliger i Gladsaxe med et støjniveau større end 60 dB(A) er:


Støjbelastning	Boliger i Gladsaxe
> 70 dB(A)	183
65-70 dB(A)	1792
60-65 dB(A)	3914

Det bemærkes, at det næppe vil være muligt at indhente ansøgninger til facadeisoleringspuljen samt behandle og udføre disse i 2005.

Teknik- og miljøforvaltningen indstiller,

- at der udarbejdes lokale retningslinjer for Gladsaxe Kommunes facadeisoleringsordning med udgangspunkt i Vejdirektoratets retningslinjer,
- at informationskampagne om facadeisoleringspuljen igangsættes medio 2005 med ansøgningsfrist 01.11.2005 for tilskudsberettigede facadeisoleringsarbejder i 2006, og
- at der meddeles anlægsbevilling til udlægning af støjreducerende slidlag på Kildebakkegårds Allé på 700.000 kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb til reduktion af støj fra veje, idet øvrige istandsættelsesudgifter afholdes over belægningskontoen.

Sagen skal til Økonomiudvalget

BR 10.11.2004, sag nr. 172 

Bilag:



Bilag 7.pdf



Støjkort_A3.pdf



Bilag 8.pdf

TTU 18.04.2005:

Anbefales

Til Økonomiudvalget.



Støjkort_A3.pdf

Punkt 23: VEJSYN, MØLLEVÆNGET 7 - 25 OG 30 - 52

TTU 18.04.2005, nr. 23

Bilag

Bilag 9.pdf

Bilag 10.pdf

Bilag 11.pdf

Bilag 12.pdf

Bilag 13.pdf

TTU 18.04.2005, nr. 23

Udvalgstype: TTU Mødedato: 18.04.2005 Nummer: 23

VEJSYN, MØLLEVÆNGET 7 - 25 OG 30 - 52

Der har været afholdt vejsyn på de private fællesveje, Møllevænget 7 - 25 og 30 - 52 på begæring af færdselsberettigede lodsejere.

Vejsynet blev for Møllevænget 7 – 25's vedkommende afholdt d. 20.12.2004, kl. 14:00, og der er udarbejdet protokol (**bilag nr. 9**). For Møllevænget 30 – 52's vedkommende blev vejsynet afholdt samme dag, kl. 15.00. Der er udarbejdet protokol (**bilag nr. 10**).

Ved vejsynet for Møllevænget 7 – 25 var der mødt lodsejere fra følgende ejendomme: Nr. 9, 11, 15, 17, 19, 21, 23 og 25.

Ved vejsynet for nr. 30 – 52 var der mødt lodsejere fra følgende ejendomme: Nr. 30, 32, 34, 38, 40, 42 og 46.

For begge vejsyn gælder, at teknik- og miljøforvaltningen udleverede en bidragsfordeling for Møllevænget 7 – 25 (**bilag nr. 11**), og Møllevænget 30 – 52 (**bilag nr. 12**) som angivet i privatvejsloven.

Bidragsfordelingerne er udarbejdet i henhold til § 11, stk. 1-2, og stk. 5 i lovbekendtgørelse nr. 713 om grundejerbidrag til offentlige veje. Facadelængde er vægtet med 20 %, grundareal er vægtet med 40 %, og ejendomsværdi er vægtet med 40 %.

Inden for indsigelsesperioden, der udløb 01.04.2005, er der modtaget indsigelse (**bilag nr. 13**) fra Thomas Norling, Møllevænget 36, 2800 Kgs. Lyngby.

Indsigelsen indeholder forslag om, at udgiften til istandsættelsen fordeles ligeligt mellem vejens beboere, eller også må hver beboer vedligeholde vejarealet grænsende til ejendommen.

Teknik- og miljøforvaltningen bemærker hertil, at forslaget om ligelig fordeling af vejbidrag kan foretages alene under hensyn til størrelsen af ejendommens arealer eller med ensartede beløb, såfremt der er enighed mellem alle grundejere.

Gøres der indsigelse fra en grundejer skal udgiftsfordelingen foretages ud fra de tre kriterier: facadelængde mod vej, størrelsen af ejendommens areal og ejendomsværdien ved ensartet benyttelse af ejendommene.


Teknik- og miljøforvaltningen indstiller,

at de i protokollen angivne vejarbejder bringes til udførelse,

at den udarbejdede udgiftsfordeling godkendes,

at den fremkomne indsigelse ikke tages til følge, og

at arbejderne søges udført samtidigt med istandsættelsen af den offentlige kommunevej Møllevænget ved kommunens foranstaltning.

TTU 21.06.2004, sag nr. 59 

Bilag:



Bilag 9.pdf Bilag 10.pdf Bilag 11.pdf Bilag 12.pdf Bilag 13.pdf

TTU 18.04.2005:

Tiltrådt.

Punkt 24: SERVICEBUSORDNING

TTU 18.04.2005, nr. 24

TTU 18.04.2005, nr. 24

Udvalgstype: TTU Mødedato: 18.04.2005 Nummer: 24

SERVICEBUSORDNING

Som en del af budgetaftalen 2005-2008 indgår en fremrykning af starttidspunktet for indførelsen af en servicebusordning i Gladsaxe Kommune til medio 2005.

Formålet med servicebusordningen er at dække lokale transportbehov, der kræver et højere serviceniveau end den generelle kollektive bustrafik normalt kan tilbyde. Ordningen er åben for alle, men målgruppen er især ældre og handicappede.

I den forbindelse er der nedsat en administrativ arbejdsgruppe under social- og sundhedsforvaltningen, der i tæt samarbejde med HUR skal stå for det praktiske arbejde i forbindelse med indførelsen af servicebusordningen. Arbejdsgruppen består af repræsentanter for social- og sundhedsforvaltningen, central- og skatteforvaltningen og teknik- og miljøforvaltningen.

Idet servicebusordningen er forankret under Socialudvalget har ordningen tidligere været politisk behandlet i udvalget. Senest har Socialudvalget på møde 16.03.2005, sag nr. 47 fastlagt kontraktvilkårene for servicebusordningen herunder blandt andet, at Rådhuset vælges som knudepunkt for de to servicebusruter (en nordlig og en sydlig), samt at ruterne skal kunne gennemkøres på en time.

På denne baggrund har den administrative arbejdsgruppe i samarbejde med HUR udarbejdet et forslag til ruteføringen for servicebusordningen (**bilag nr. 14**). Forslaget har ikke været i offentlig høring, men Ældrerådet og Handicaprådet er løbende blevet inddraget.

Servicebusrute

Forslaget indebærer at servicebusserne bl.a. skal køre ad trafiksanerede veje, herunder Triumfvej, hvor der kræves justering af 3 vejbump ud for Stengård skole. Dette skyldes, at servicebusserne er lavgulvsbusser, hvilket gør bussen velegnet til ældre og handicappede. Dette medfører til gengæld, at de ikke kan passere eksisterende 30 km/t bump på ruterne medmindre disse justeres.

Stoppesteder

Servicebusordningen vil som udgangspunkt benytte eksisterende stoppesteder. Det vil dog visse steder være nødvendigt at etablere nye stoppesteder langs ruterne. I den forbindelse vil grundejere ud for stoppestedet blive informeret forud for udførelsen. Placeringen af de supplerende stoppesteder er endnu ikke endelig fastlagt, idet det afventer en gennemkørsel af ruterne. Stoppestederne vil bestå af en busstander samt evt. flisebelægning. Endvidere vil servicebusserne, ved prajning, stoppe efter påstigningsbehov på såkaldte vinkestrækninger uden stoppesteder.

Knudepunkt

Med udgangspunkt i valget af Rådhuset som knudepunkt har arbejdsgruppen vurderet, at den mest fordelagtige placering af servicebusknudepunktet er på Søborg Hovedgade ud for Hovedbiblioteket. Her er allerede etableret buslæskærm til betjening af buslinie 42/43.

I den forbindelse skal nævnes, at HUR og Københavns Amt (vejmyndighed for Søborg Hovedgade) netop er i færd med at forlænge det eksisterende højresvingsspør ud for Rådhuset frem mod Buddinge Rundkørsel. Det sker som led i HUR's bestræbelser for at forbedre busfremkommeligheden. Projektet indebærer, at højresvingbanen kommer til at starte ved de nuværende Taxi-holdepladser. De nuværende taxi-holdepladser planlægges flyttet hen foran Hovedbiblioteket. Samtidig flyttes det eksisterende busstoppested ud for Hovedbiblioteket over ved starten af højresvingssporet ved de nuværende Taxiholdepladser.

Etablering af et servicebus-knudepunkt foran Rådhuset vil med fastholdelse af det nuværende antal taxa-holdepladser (3 stk.) betyde en reduktion af de eksisterende 1 timers p-pladser foran Hovedbiblioteket fra 8 stk. til 4 stk.

Københavns Amt har i forbindelse med den planlagte udførelse af forlængelsen af højresvingbanen forsøgt at afklare det aktuelle behov for taxa-holdepladser, men der foreligger endnu intet resultat heraf. Københavns Amt har telefonisk meddelt, at udførelsen forventes igangsat i maj 2005.

Fastlæggelse af ruterne for servicebusserne vil blive behandlet på Socialudvalgets møde 20.04.2005. Fastlæggelsen af den præcise placering af knudepunktet ved Rådhuset vil ske i samarbejde med Københavns Amt, som er vejmyndighed for Søborg Hovedgade.

Videre forløb

Efter fastlæggelsen af ruteføringen vil de nødvendige anlægsmæssige opgaver blive foretaget. Udgifterne i denne forbindelse afholdes over servicebusprojektet. Servicebusordningen starter 01.09.2005.

Det bemærkes, at Stengård skole ved Triumfvej informeres om forslaget og at eventuelle kommentarer forventes at foreligge på mødet.

Teknik- og miljøforvaltningen indstiller,

- at det tages til efterretning at knudepunktet for servicebusordningen etableres foran Rådhuset efter nærmere aftale med Københavns Amt,
- at 30 km/t bumpene på Triumfvej (3 stk.) ud for Stengård skole bibeholdes, men justeres så overkørsel med lavgulvsbusser muliggøres, og
- at grundejerne informeres forud for etablering af stoppesteder ud for deres ejendom.

TTU 18.04.2005:

Udvalget tiltrådte indstillingen med bemærkning om, at skolens forslag om fodgængerfelt samt grundejersammenslutningens forslag om nedlæggelse af taxaholdeplads skulle undersøges nærmere.

Punkt 25: MEDDELELSER

TTU 18.04.2005, nr. 25

TTU 18.04.2005, nr. 25

Udvalgstype: TTU Mødedato: 18.04.2005 Nummer: 25

MEDDELELSER

MEDDELELSER

TTU 18.04.2005:

Blå orientering:

Nr. 03 Spørgsmål om veje- og trafik.
Nr. 04 Udvidelsen af Motorring 3 - vejarbejde på de skærende veje.

Kristian Niebuhr var ikke tilfreds med besvarelse af spørgsmål, jfr. orientering nr. 03 og efterlyste i øvrigt svar på spørgsmål fra sidste møde.

Henrik Sørensen spurgte til anvendelse af Søborg Hovedgade 36 og stillede spørgsmål om Gladsaxe Kommune tænker i at anvende modulbyggeri i stedet for elementbyggeri.

Peter Brooker orienterede om, at fristen for aflevering af medlemsforslag til udvalgets dagsorden er 2 dage før udsendelsen, dvs. for TTU's vedkommende mandag inden mødet den efterfølgende mandag.

Ebbe Skovsgaard bad om at få orienteringspunkt på næste møde vedrørende Bagsværdvej.

Jørgen Sterner nævnte, at forvaltningen har fået orientering fra vejdirektoratet om støjskærme på Ring4 til 45 mio. kr.
Anlægsperioden er 06-08.

Jørgen Sterner orienterede om henvendelse fra Erhvervs- og Byggestyrelsen vedrørende handlingsplan for byggesagsbehandling. Fristen for indsendelse til Erhvervs- og Byggestyrelsen er 08.05.2005, og oplæget forelægges Økonomiudvalget 03.05.2005.

Punkt 26: Lukket

TTU 18.04.2005, nr. 26