

# **REFERAT Teknik og Miljøudvalget (2005 - 2021) d. 11-05-2009**

**Mødedato** Mandag d. 11. maj 2009 kl. 00:00

**Mødested**

# Indholdsfortegnelse

Dagsorden.doc.....	3
Referat.doc.....	24

## **Punkt 1: Dagsorden.doc**



Gentofte Kommune

# Dagsorden til møde i Teknisk udvalg

Dagsorden åben / lukket

**Mødedato 11. maj 2009**  
**Mødetidspunkt 17.00**  
**Mødelokale Udvalgsværelse 1**

## Indholdsfortegnelse

Teknisk udvalg

den 11. maj 2009

### Åben dagsorden

- 1 Anlægsbevilling til etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen
- 2 Anlægsbevilling til renovering af Hellerup Havn
- 3 Anlægsbevilling til renovering af kystsikring
- 4 Anlægsbevilling til trafikregulerende foranstaltninger på Vilvordevej ved Smutvej
- 5 Anlægsbevilling til gennemførelse af "Cyklistkampagne 5. klasse 2009"
- 6 Anlægsbevilling til renovering af bump på Ordruphøjvej
- 7 Godkendelse af overordnet tidsplan for busbestilling 2011
- 8 Fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej
- 9 Regulativ for udførelse af overkørsler og gående adgang til privat grund
- 10 Natur og Miljøberetning 2008
- 11 Støjhandlingsplan 2008
- 12 forelæggelse af anlægsregnskab for oprensning af jordforurening på Mindevej 47-51
- 13 Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne

### Lukket dagsorden

- 14 Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne

## Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

### 1 Åbent Anlægsbevilling til etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen

[016009-2009](#)

#### Resumé

På Teknisk Udvalgs møde den 2. september 2008, pkt. 10 fremlagdes forslag til skitseprojekt til trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen. Udvalget vedtog at sende forslaget i høring. Forslaget har været fremlagt til høring hos beboerne langs Kystvejen i 2 omgange, senest i perioden 1. til 30. april 2009.

Sagen forelægges Teknisk Udvalg med henblik på en beslutning om, at der anlægsbevilges midler, jf. skema 3, til etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen i 2009.

#### Baggrund

Forslaget til trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen har været fremsendt i høring fra 1. december 2008 til 1. februar 2009 til beboerne langs Kystvejen. Der blev afholdt borgermøde om projektet den 19. januar 2009.

Projektet indeholdt bl.a. parkeringsbaner på vandsiden ud for ejendommen langs Kystvejen.

På baggrund af indkomne bemærkninger samt det afholdte borgermøde, er der udarbejdet et revideret projekt vedrørende trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen, hvor størstedelen af parkeringsbanerne er fjernet og erstattet med andre virkemidler.

Det reviderede projekt er sendt i høring hos borgerne langs Kystvejen i perioden 1. til 30. april 2009. Der har været afholdt borgermøde den 15. april 2009.

Projektet strækker sig fra Jægersborg Allés udmunding i Kystvejen i syd til grænsen mod Lyngby – Taarbæk Kommune i nord.

Projektet er godkendt af en trafiksikkerhedsrevisor og af Nordsjællands Politi.

Projektet bygger på samme principper som det første, og har til hensigt at nedsætte hastigheden på Kystvejen. Projektet indeholder følgende:

- Fra Jordan Rundt til Skovshoved Havn udvides det røde midterfelt og der etableres ingen parkeringspladser. Der etableres forbedrede overgangsmuligheder, hvor stierne fra Strandvejen udmunder i Kystvejen.
- Ud for Skovshoved Havn fastholdes de foreslåede venstre- og højresvingbaner. Derudover fastholdes forslaget om parkeringsbaner på østsiden, evt. med tidsbegrænset parkering.
- Nord for Skovshoved Havn erstattes parkeringspladserne af rød markering på øst- og vestsiden. Der etableres standsnings- og parkeringsforbud på strækningen. Hellerne fastholdes. De foreslåede parkeringspladser på østsiden, umiddelbart syd for Knud Rasmussen-statuen erstattes af et bredere rødt midterfelt.

Resumé vedrørende indkomne bemærkninger samt bemærkninger fra borgermødet vedlægges. **(Er p.t. under udarbejdelse).**

#### Vurdering

Det skal bemærkes, at Kommunalbestyrelsen kan beslutte at nedklassificere en vej som Kystvejen, der i dag er en klasse 1 vej, til en klasse 2 vej, dvs. til en hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Politiet skal, jf. Færdselslovens § 92 a give samtykke til en sænkning af hastigheden, og det vil politiet kun, såfremt en række betingelser opfyldes, herunder at der etableres en række omfattende fysiske foranstaltninger i henhold til vejreglerne, hvilket vil medføre væsentligt øgede anlægsudgifter.

Teknik & Miljø foreslår, at udgifterne til projektets gennemførelse afholdes over Trafik- og Miljøpuljen i 2009. Af vedlagte oversigt fremgår, hvad der resterer i puljen, såfremt der bevilges midler til trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen.

Der vedlægges kopi af høringsbrev af 30. marts 2009 og reviderede projekttegninger.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

1. At projektet godkendes.

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

2. At der anlægsbevilges midler til etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen, jf. skema 3.

3. At der anvises finansiel dækning over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb fra Trafik- og Miljøpuljen i 2009.

---

## **Bilag**

[Høringsbrev af 30. marts 2009](#)

[Revideret projekttegninger](#)

[Skema 3](#)

[Oversigt over brug af Trafik- og Miljøpuljen 2009](#)

## **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

### **2 Åbent      Anlægsbevilling til renovering af Hellerup Havn**

[000547-2009](#)

## **Resumé**

Pkt. er under udarbejdelse

---

## **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

### **3 Åbent Anlægsbevilling til renovering af kystsikring**

[000554-2009](#)

#### **Resumé**

**Pkt. er under udarbejdelse**

---

### **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

### **4 Åbent Anlægsbevilling til trafikregulerende foranstaltninger på Vilvordevej ved Smutvej**

[015783-2009](#)

#### **Resumé**

Teknisk Udvalg behandlede på deres møde den 3. marts 2009 punkt 14, et forslag til handleplan i forbindelse med udmøntning af Trafik- og Miljøpuljen 2009. Handleplanen blev vedtaget på Teknisk Udvalgs møde med enkelte rettelser og med en beslutning om, at hvert enkelt projekt på handleplanen blev fulgt op af selvstændige ansøgninger om anlægsbevilling

Projekt nr. 4 på handleplanen omhandler en trafiksikring af skolevejen til Skovgårdsskolen og består i etablering af et helleanlæg i krydset Vilvordevej / Smutvej aht. elever, der skal krydse Vilvordevej til og fra Skovgårdsskolen. Dette projekt forelægges Teknisk Udvalg med henblik på en beslutning om, at der anlægsbevilges de nødvendige midler, jf. skema 3, til detailprojektering og til udførelse af helleanlægget i 2009.

#### **Baggrund**

Teknik & Miljø har overvejet forskellige løsninger mht. udformning af helleanlægget men indstiller kun én af disse løsninger. Baggrunden for dette er, at Vilvordevej er relativ smal. Kørebanen har en samlet bredde på kun 6,3 meter, hvilket betyder, at der kun vil være plads til et 0,3 meter bredt helleanlæg på kørebanen, hvis der skal være plads til et kørespor i begge retninger på Vilvordevej. Yderligere plads til et helleanlæg kan i givet fald kun opnås ved at indsnævre fortovene og cykelstierne i begge vejsider. Dette vurderes at være en kostbar løsning og en løsning, som bliver svær at udføre i praksis, idet fortove og cykelstier på Vilvordevej allerede ligger tæt på Vejreglernes anbefalede minimumsbredder.

Teknik & Miljø indstiller derfor, at der besluttet en løsning, hvor kørebanen på Vilvordevej indsnævres til kun ét kørespor igennem krydset. Dette forslag vil give fysisk plads til at etablere sideheller på kørebanen, og man undgår en indsnævring af både fortove og cykelstier på Vilvordevej.

Forslaget indeholder i alt fire sideheller på Vilvordevej. Sidehellerne placeres i par overfor hinanden, hvorved der opnås en form for sluse på hver side af Smutvej. De to sluser forventes placeret symmetrisk på midten af kørebanen og vil have en bredde (åbning) svarende til et almindeligt kørespor. Skitseprojekt er optegnet i bilag 1.

## Vurdering

Det er Teknik & Miljø vurdering, at etableringen af sidehellerne vil forbedre oversigtsforholdene for krydsende fodgængere og cyklister på Vilvordevej samt give de bløde trafikanter en kortere krydsningsafstand på kørebanen. Desuden vurderes det, at de to sluser vil have en hastighedsdæmpende virkning på trafikken på Vilvordevej.

Etableringen af de to sluser på Vilvordevej vurderes også at kunne have en negativ virkning, idet det generelt kan være svært for trafikanterne at vurdere, hvem der har forkørselsret igennem en sluse. Desuden er det anbefalet i Vejreglerne for fartdæmpere, at der kun bør etableres sluser, hvis der kører under 300 køretøjer i timen på en vej. Tidligere trafiktællinger for Vilvordevej viser trafikdata svarende til Vejreglernes anbefalinger. Teknik & Miljø forventer derfor ikke fremkommelighedsproblemer på Vilvordevej som følge af de to sluser, men det bemærkes, at der vil være en risiko for, at de to sluser vil kunne medvirke til ekstra kødannelser på Vilvordevej i spidsbelastninger, f.eks. i forbindelse med de store dage til og fra Bakken. Teknik & Miljø ønsker derfor for en sikkerheds skyld at udføre en ekstra trafiktælling på Vilvordevej i dette forår på et hensigtsmæssigt tidspunkt.

Nordsjællands Politi i Hørsholm har godkendt skitseprojektet.

**Dansk Cyklistforbund er blevet hørt i sagen og har givet følgende bemærkninger til skitseprojektet. – Afventer mødet.**

Teknik & Miljø foreslår, at udgifterne til gennemførelse af forslaget finansieres over Trafik- og Miljøpuljen 2009. Af vedlagte oversigt over projekter og bevillinger under Trafik- og Miljøpuljen i 2009 fremgår, hvilket beløb, der resterer i puljen efter bevilling i sagen.

## Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

1. At der anlægsbevilges midler, jf. skema 3, til detailprojektering og etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Vilvordevej ved Smutvej med finansiel dækning over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb fra Trafik- og Miljøpuljen i 2009.

---

## Bilag

[Oversigtskort](#)

[Skitseprojekt](#)

[Skema 3](#)

[Oversigt over brug af Trafik- og Miljøpuljen 2009](#)

## Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

### 5 Åbent Anlægsbevilling til gennemførelse af "Cyklistkampagne 5. klasse 2009"

[014331-2009](#)

#### Resumé

Fra 2004 til 2008 har Gentofte Trafiksikkerhedsråd med succes gennemført en cykelhjelmkampagne for kommunens elever i 5. klasse. Gentofte Trafiksikkerhedsråd ønsker at gennemføre en ny lignende kampagne for de nye 5. klasser i skoleåret 2009/2010.

Kampagnen omfatter i år også indkøb af 300 sæt induktionscykellygter, som de sidste 2 år har været afholdt fra en separat anlægsbevilling.

Cyklistkampagnen er indeholdt som projekt nr. 7 i Handleplan i forbindelse med Trafikpolitikken 2009, som blev godkendt på Teknisk Udvalgs møde den 3. marts 2009, pkt. 14.

#### Baggrund

Kampagnen har til formål at øge interessen for at benytte cyklen som transportmiddel – at sætte børnene i stand til på forsvarlig måde at manøvrere en cykel således, at antallet af tilskadekomne cyklister i kommunen reduceres. Formålet er endvidere at sikre øget brug af cykelhjelm blandt eleverne i 5. klasse i særdeleshed, men også generelt, idet skadesgraden for de cyklister, som benytter cykelhjelm, er væsentlig mindre end for dem uden cykelhjelm. Kampagnen er primært lærerstyret og består af følgende materialer:

- 1) Husk lige - Cykel og hjelm
- 2) Husk lige - Det skal være sjovt
- 3) Husk lige - Øjenkontakt
- 4) Husk lige – Fotokonkurrencen
- 5) Materiale til lærerne
- 6) Orientering af forældrene pr. brev

Endvidere består kampagnen i at udlåne cykelhelme til de elever, som ikke selv har en hjelm. Efter endt kampagne tilbydes eleven at købe hjelmen til en reduceret pris. Der er en fotokonkurrence som består i, at eleverne skal fotografere og beskrive farlige/utrygge steder og situationer. Billederne kan også beskrive en hændelse eller andet om trafiksikkerhed, hvor eleverne får mulighed for at få tænkt og talt om, hvad der er sikkert mv.

Det foreslås også at gentage den del af kampagnen, der har været gennemført de seneste 2 år om udlevering af 300 sæt induktionscykellygter til 5. klasserne. Cykellygterne foreslås udleveret i forbindelse med ovennævnte kampagne om trafiksikkerhed for cyklister.

#### Vurdering

Sammenfattende vil det koste i alt 155.000 kr. at iværksætte kampagnen for kommunens ca. 1.100 elever i 5. klasse. Gentofte Kommune modtager 5.000 kr. i indtægt i forbindelse med salg af cykelhelme.

Det er Gentofte Trafiksikkerhedsråds opfattelse, at kampagnen fortsat skal være et gratis tilbud til skolerne, ellers risikeres det, at flere skoler melder fra.

Det foreslås, at udgifterne afholdes over Trafik- og Miljøpuljen i 2009. Af vedlagte oversigt fremgår, hvad der resterer i puljen, såfremt der bevilges midler til cyklistkampagnen.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

1. At cyklistkampagnen gennemføres.

til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

2. At der anlægsbevilges 155.000 kr. i udgift og 5.000 kr. i indtægt til gennemførelsen af cyklistkampagnen i efteråret 2009/ foråret 2010

3. At der anvises finansiel dækning på netto 150.000 kr. over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb fra Trafik- og Miljøpuljen i 2009.

---

## **Bilag**

[Skema 3](#)

[Oversigt over brug af Trafik- og Miljøpuljen 2009](#)

## **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

### **6 Åbent Anlægsbevilling til renovering af bump på Ordruphøjvej**

[015778-2009](#)

## **Resumé**

I forbindelse med udbygning af Skovgårdsskolen har afviklingen af skolevejstrafikken være drøftet, herunder også på Ordruphøjvej.

Ordruphøjvej er en klasse 3 vej. Grundejerne har ved brugerbetaling fået etableret fartdæmpning til en anbefalet hastighed på 40 km/t på strækningen fra Mosehøjvej til Berlingsbakke. Grundejerne mener fortsat, at der køres alt for stærkt på vejen.

Der findes i øjeblikket 2 nedkørte brostensbelagte bump til en anbefalet hastighed på 30 km/t på Ordruphøjvej på strækningen fra Berlingsbakke til Skovgårdsvej. Bumpene lever ikke op til gældende vejregler og foreslås omlagt nu og ikke som lovet, når vejen i øvrigt får renoveret fortov og vejbelægning, idet tidshorizonten for disse arbejder ikke er planlagt i nær fremtid.

Finansieringen planlægges at ske fra puljen til renovering af bump.

## **Baggrund**

Teknik & Miljø har gennem længere tid været i dialog med en række grundejere fra Ordruphøjvej om trafikken på vejen. Det er grundejernes opfattelse, at vejen er farlig at køre på som cyklist, og at hastigheden er for høj. I bilag 1 er resultaterne af trafiktællingerne på vejen vedlagt.

Grundejerne ønsker de gamle nedkørte bump på Ordruphøjvej mellem Berlingsbakke og Skovgårdsvej udskiftet med henblik på at reducere bilernes hastighed yderligere. Teknik & Miljø har i den forbindelse lovet grundejerne, at bumpene vil blive udskiftet i takt med, at kabellægning, fortovsrenovering og renovering af vejbelægningen skulle foregå.

Tidligere var der konkrete planer for, hvornår disse arbejder skulle udføres, men grundet en reduktion i renoveringspuljerne til infrastrukturprojekterne, foreligger der ikke planer om at udføre disse anlægsarbejder i nær fremtid.

### **Vurdering**

Idet de planlagte anlægsarbejder ikke udføres i nær fremtid, finder Teknik & Miljø det hensigtsmæssigt at udskifte de gamle brostensbelagte bump med nye asfaltbump i stil med de øvrige på Ordruphøjvej. Efterfølgende vil hele Ordruphøjvej leve op til vejreglerne for bump. Det foreslås, at udgifterne, jf. skema 3, afholdes over puljen for renovering af bump, som indeholdt på investeringsoversigten for 2009.

### **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

1. At der anlægsbevilges midler, jf. skema 3 til renovering af eksisterende bump på Ordruphøjvej.
2. At der anvises finansiel dækning over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb til renovering af bump i 2009.

---

### **Bilag**

[Oversigtskort](#)

[Trafiktælling på Ordruphøjvej](#)

[Skema 3](#)

### **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

#### **7 Åbent      Godkendelse af overordnet tidsplan for busbestilling 2011**

[015987-2009](#)

### **Resumé**

Styregruppen for Kommunegruppe København Nord (KKN) har godkendt den overordnede tidsplan for busbestilling 2011. Styregruppen ønsker, at tidsplanen behandles politisk, således at den fremover kan danne udgangspunkt for de kommende års tidsplaner for busbestilling.

### **Baggrund**

Styregruppen for KKN har på deres møde i februar 2009 godkendt en overordnet tidsplan for busbestilling 2011, som gælder for de 8 kommuner i KKN. Tidsplanen er baseret på de erfaringer, gruppen har høstet i forbindelse med busbestilling 2010. Styregruppen har lagt vægt på, at alle kommuner i gruppen koordinerer, hvornår indstillingen for de politiske udvalg fremlægges, samt hvornår en evt. offentliggørelse af linjeforslagene fremlægges. Styregruppen vil hvert år på sit møde i februar fastlægge og godkende den overordnede tidsplan for busbestilling 2 år senere, som

skal foreligge senest i april året før. Kommuner uden for KKN-samarbejdet kan have ændringsønsker, der berører linjer i en eller flere af kommunerne i KKN. I disse tilfælde vil det tilstræbes, at arbejdet med disse ændringsønsker følger KKN's tidsplan.

Bilag 1 viser den overordnede tidsplan, som er opdelt i 3 faser, startende med screeningsfasen i april 2009 frem mod den endelige busbestilling 2011, som skal afleveres til Movia senest den 30. april 2010. De enkelte faser er nærmere beskrevet nedenfor.

#### *Screening af kommunernes ønsker til 2011 (april - august)*

Processen kan startes med en politisk sondering af rammer og ønsker i april - maj 2009. Det skal konkretiseres, hvilket betjenings- og serviceniveau, kommunen ønsker fremover, herunder ændringer til busbetjeningen, forholde sig til de buslinjer, som Movia planlægger udbudt, samt vurdere mulighederne for at få tilskud fra regeringens aftale om "En grøn transportpolitik" - januar 2009.

Inden sommerferien 2009 skal Movia og de enkelte kommuner mødes og analysere de konkrete ønsker, ligesom Movia skal orientere om planlagte ændringer i banebetjeningen og kendte ændringsønsker i omegnskommunerne. Kommunerne skal bidrage til arbejdet med de ønsker og erfaringer, der er med den nuværende betjening, udviklingsplaner for de forskellige geografiske områder, serviceniveau, indsatsområder mm. Movia kan bidrage med analyser af passagertal og økonomiske nøgletal, samt med det overordnede overblik over ændringsønsker. Hvor det er relevant, kan Movia indkalde til screeningsmøder med flere kommuner samtidig for at starte processen med gensidig ideudviling vedrørende det fremtidige busnet.

Med henblik på en evt. politisk behandling/orientering i september 2009 skal Movia sammenfatte de kommunale ønsker til ændringer i betjeningen, serviceniveau og økonomiske ramme, herunder beskrive de områder på tværs af kommunegrænserne, hvor der er ønsker om ændringer.

#### *Udarbejdelse af skitseforslag på tværs af kommunegrænser (september - december 2009)*

På baggrund heraf sammensætter Movia arbejdsgrupper, hvor de "mest berørte" kommuner kan mødes og udveksle forslag og ideer til den fremtidige busbetjening.

Kommunerne kan overveje, om der skal investeres i fremkommelighedstiltag, eksempelvis opgradering af en fælles strækning/linie, opgradering af infrastruktur (læskærme, cykelstativer ved knudepunkter) eller andre tiltag, som kan gøre den kollektive trafik mere attraktiv med henblik på ansøgningsfristen den 1. januar 2010 til regeringens puljemidler.

Der skal arbejdes hen imod, at der kan ske en politisk behandling i januar 2010 af et forslag til linienet med enkelte alternativer. Forslaget vil være beskrevet med konkret linieføring, forslag til frekvens og tilhørende økonomiske nøgletal.

#### *Konkret udkast til busbestilling 2011 (januar - april 2010)*

Kommunens forslag til busbestilling 2011 kan herefter lægges op til en kort offentlighedsfase. Parallelt hermed skal Movia og de involverede kommuner forhandle de sidste detaljer på plads og de økonomiske konsekvenser af det endelige forslag skal beregnes, således at der kan ske en politisk vedtagelse senest i april 2010 af busbestillingen for 2011, som skal afleveres til Movia 30. april 2010.

## **Vurdering**

Teknik & Miljø vurderer, at den overordnede tidsplan vil være et godt værktøj i forbindelse med forhandlinger med Movia og andre kommuner omkring evt. ændringer i bustrafikken. Desuden viser den overordnede tidsplan, hvor tidskrævende busbestillingen hos Movia er.

Den overordnede tidsplan er et værktøj, som med fordel kan benyttes i forbindelse med planlagte ændringer i bustrafikken. Den er som følge af det relativt lange tidsforløb ikke velegnet i forbindelse med akutte besparelsesplaner i de enkelte kommuner.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

1. At den overordnede tidsplan for busbestilling 2011 godkendes.

2. At den overordnede tidsplan principielt danner udgangspunkt for tidsplanen for de kommunede års busbestilling.

---

## Bilag

[Overordnet tidsplan for busbestilling 2011](#)

### Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

#### 8 Åbent Fartdæpende foranstaltninger på Skovvej

[021584-2007](#)

#### Resumé

Sagen blev behandlet på Teknisk Udvalgs møde den 3. februar 2009, pkt. 1, hvor sagen blev udsat, idet udvalget ønskede yderligere forslag til fartdæpende foranstaltninger.

Der er foretaget en vurdering af muligheden for etablering af forskellige typer fartdæpende foranstaltninger på Skovvej. Dette vil kunne lade sig gøre, men det vil give nogle ulemper i forhold til drift af vejen.

#### Baggrund

På baggrund af en henvendelse fra grundejere på Skovvej på strækningen mellem Solbakkevej og Lille Femvej med ønske om etablering af fartdæmpere på samme strækning, har TU har på møde den 3. februar 2009, pkt. 1, behandlet etablering af fartdæmpere i form af pudebump. Ved den lejlighed blev det besluttet at undersøge muligheden for i stedet at etablere en alternativ form for fartdæpende foranstaltning på strækningen.

Skovvej er klassificeret i vejklasse 3, og er på den pågældende strækning busførende.

Årsdøgntrafik og hastigheder målt i 2007, 2008 og 2009 fremgår af vedlagte bilag.

Årsdøgntrafikken for begge retninger i alt er på ca. 1000 biler. Gennemsnitshastigheden er med en enkelt undtagelse lavere end den tilladte hastighed på 50 km/t. Den hastighed, som ikke overskrides af 85 % af bilisterne ligger på max. 51 km/t for 7 ud af 8 målinger, og i en enkelt måling er den på 65 km/t.

I forbindelse med det tidligere fremlagte forslag til etablering af pudebump var der 70 % tilslutning fra de høringsberettigede på selve strækningen. Imidlertid har det senere vist sig, at en af de hastighedsmålinger, som har været grundlag for beboernes stillingtagen, var fejlbehæftet og viste for høje hastigheder. Se endvidere vedlagte brev fra Skovvej 16.

Teknik & Miljø har overvejet flere mulige fartdæpende foranstaltninger på Skovvej på strækningen mellem Lille Femvej og Solbakkevej, og det er resulteret i følgende 2 forslag til fartdæmpere:

Forsætninger med ensidige indsnævring af kørebanen til et spor.

## Bussluse

Den mest hensigtsmæssige placering af de to typer foranstaltninger er omkring nr. 23/16 på lige strækning med størst mulig synlighed, forventet størst hastighed samt stiforbindelse til Jægerbakken. Denne placering er dog ikke mulig for busslusen pga. mange tætliggende indkørsler. Eneste mulige placering af en bussluse, som samtidig vurderes at kunne have en effekt, er ved det eksisterende busstoppested umiddelbart sydvest for Solbakkevej ud for nr. 30/Solbakkevej 29.

Vælges det at etablere 3 stk. ensidige indsnævring, kan disse placeres ved nr. 27, ved skel mellem nr. 14/16 samt ved nr. 15.

Forsætninger kan gives mange forskellige udformninger. Et forslag med heller med chausséstensbelægning er vist på bilag 1. Alternativt til chausséstensbelægning kan der etableres beplantning i hellerne. Kantstenene skal være affasede og med 5 cm kantstenslysning (normkrav). Bag disse føres cykelsluser i 1,25 m bredde. I henhold til Vejreglerne bør der kun etableres forsætninger, hvor den ønskede hastighed er 40 km/t og derunder, så hvis denne løsning vælges, bør den kombineres med skiltning med tavle: "Område med fartdæmpning – 40 km/t" (blå 40 km/t-tavle). Desuden skal der skiltes med standsningsforbud så cyklisters passage sikres.

Busslusen kan udformes som vist på bilag 2 med ca. 1 m brede refuger. Bag disse føres cykelsluser i ca. 1,3 m bredde. For at lette handicappedes passage af cykelsluserne, hæves belægningsniveauet i cykelsluserne, så kantstenslysningen mellem refuge og cykelsluse kun udgør 2,5 – 3 cm. Her skal der ligeledes etableres standsningsforbud lokalt omkring busslusen.

En eventuel udførelse bør i givet fald ske i 2009 samtidig med den planlagte fortovsrenovering på Skovvej, så udgifter til færdselsregulerende foranstaltninger og byggeplads minimeres, og i hvert fald inden den efterfølgende slidlagsudlægning, så der ikke kommer lapper i ny slidlagsbelægning fra arbejdet.

Anlægsudgifterne til etablering af de viste foranstaltninger anslås til ca. 100.000 kr. for 3 stk. ensidige indsnævring (alternativt ca. 125.000 kr. for heller med 1 træ og bunddække i hver helle) hhv. ca. 130.000 kr. for busslusen. Alle beløb er excl. moms. Etableringen vil skulle være brugerfinansieret.

Der vil efterfølgende desuden være forøgede driftsomkostninger, som påhviler kommunen. Den smalle bredde af cykelsluserne medfører, at det feje- og snerydningsmateriel, som normalt anvendes på strækningen, ikke vil kunne bruges. Heller ikke det materiel, som anvendes på fortove og cykelstier er smalt nok til de smalle cykelsluser. Snerydning, saltning og fejning vil derfor skulle ske pr. håndkraft, hvilket er dyrt, og betyder at der ikke vil blive sneryddet og saltet om natten. Alternativt skal cykelsluserne udføres i større bredde (minimum 1,60 m for at de små maskiner kan komme igennem).

Dette medfører, såfremt busslusen vælges, at fortovskantstenene skal forsættes til siden, så fortovene bliver smallere ud for busslusen. Derved øges anlægsudgiften til ca. 175.000 kr. excl. moms ved udførelse samtidig med fortovsrenoveringen hhv. 235.000 kr. excl. moms ved udførelse uafhængigt af fortovsrenoveringen.

For forsætningerne vil det ikke betyde merudgifter.

En større bredde af cykelsluserne medfører dog større risiko for, at bilister vil forsøge at passere forbi en holdende bus eller en modkørende på cykelstien, hvilket betyder en forringelse af trafikikkerheden. Dette kan derfor ikke anbefales.

## Vurdering

Vurderet ud fra årsdøgntrafik og hastighedsmålinger er der ikke belæg for at etablere hastighedsdæmpende foranstaltninger. Etablering heraf er i givet fald alene begrundet i borgernes oplevede utryghed.

Movias holdning i forbindelse med eventuel etablering af en bussluse på Skovvej er neutral. En bussluse giver ro og sikkerhed ved busstoppestedet, men Movia føler ikke et udpræget behov for en bussluse det pågældende sted. Movia vil heller ikke protestere mod etablering af ensidige indsnævring.

Nordsjællands Politi har i forbindelse med principgodkendelse af det tidligere skitseforslag med pudebump givet udtryk for, at de umiddelbart ikke mener, at der er behov for fartdæmpere på strækningen. De to løsningsforslag har været drøftet mundtligt med politiet. Politiet har umiddelbart ikke noget imod nogen af løsningerne, men foretrækker ensidige indsnævring, da busslusen kun har effekt, hvis der holder en bus eller kommer en modkørende.

For begge forslagene kan det være problematisk, at trafikanter kan føle sig usikre mht. hvem der skal holde tilbage, eller at der i nogle tilfælde kan blive kapløb om, hvem der kommer først.

Når det også skal være muligt for busser og evt. sættevognstog at køre på strækningen, giver forsætninger ingen særlig stor hastighedsreduktion for personbiler, selv hvis de ensidige indsnævring placeres parvis, med mindre der samtidig etableres belægningsskift på kørebanen, f.eks. brosten, hvor kun de store køretøjer skal passere den ujævne belægning. En sådan belægning vil give støjæssige gener og kan ikke anbefales i bymæssig bebyggelse.

Begge typer foranstaltninger vil dog medføre en reduktion af hastigheden, når der er modkørende eller for busslusens vedkommende, når der holder en bus ved stoppestedet.

Da en løsning med 3 ensidige indsnævring placeret som nævnt ovenfor medfører begrænsning i muligheden for at parkere langs kantstenen, bør det undersøges, om der fortsat er tilstrækkelig tilslutning til projektet blandt de høringsberettigede.

## Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

1. At der ikke gives tilladelse til etablering af en hastighedsdæmpende foranstaltning på Skovvej.
2. Alternativ, såfremt denne indstilling ikke følges, anbefales det at etablere brugerfinansierede forsætninger bestående af 3 chausséstensbelagte heller som vist i bilag 1.

---

## Bilag

[Oversigtskort](#)

[Trafiktælling på Skovvej](#)

[Brev fra Skovvej 16](#)

[Projekttegning - Forsætninger](#)

[Projekttegning - Bussluse](#)

## Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

### 9 Åbent grund Regulativ for udførelse af overkørsler og gående adgang til privat grund

[014316-2009](#)

#### Resumé

Det gældende "Regulativ for udførelse af overkørsler over fortove" fra 1. januar 1988, med seneste revision af januar 2006, er vurderet ikke at være fyldestgørende nok, i forhold til de spørgsmål fra grundejerne, der er i forbindelse med overkørsler og gående adgange. Derfor er der i det nye regulativ tilføjet svar på de oftest forekommende spørgsmål. Samtidig bliver regulativet opdateret i forhold til den nye opdatering af Vejloven, lovbekendtgørelse nr. 432 og 433.

#### Baggrund

I henhold til Lov om offentlige veje (Vejloven), lovbekendtgørelse nr. 432 af 22. maj 2008, Kapitel 6, § 70, stk. 1 må der ikke etableres hverken gående eller kørende adgang til en offentlig vej eller foretages ændringer på de eksisterende adgangsveje uden Vejmyndighedens tilladelse.

Nedlæggelse af overkørsel eller gående adgang, skal ligeledes meddeles Vejmyndigheden.

I henhold til Lov om private fællesveje, lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. maj 2008, § 48, fremgår det, at kapitel 6 i lov om offentlige veje, også finder anvendelse på de private fællesveje.

Park og Vej modtager mange henvendelser med uddybende spørgsmål til det eksisterende regulativ for udførelse af overkørsler og med ønsker om, at disse fremgår af regulativet. Derfor er der i det nye "Regulativ for overkørsler og gående adgang til privat grund" tilføjet svar på de oftest fremkommende spørgsmål i forbindelse med etablering af overkørsler, definitioner på arealerne, lovhjemmel m.m..

En tilladelse til etablering af overkørsel giver ikke automatisk tilladelse til opførelse af carport eller garage eller omvendt. Efter aftale med Bygningsmyndigheden er der derfor tilføjet en bemærkning herom, ligesom Bygningsmyndigheden på deres byggeanmeldelser gør opmærksom på, at ændringer af adgangsforholdene kræver særskilt tilladelse fra Vejmyndigheden.

Regulativet forholder sig således, både til dem, som skal udføre arbejdet, og som har brug for materialebeskrivelser, men også til den enkelte grundejer om forløbet i en overkørselssag eller sag om gående adgang på henholdsvis offentlige veje og privat fællesveje.

#### Vurdering

Der er ikke ændret på, hvad den enkelte grundejer skal foretage sig i forbindelse med etablering af en overkørsel eller gående adgang. Regulativet er blot blevet mere uddybende samtidig med, at lovhjemlen er blevet tilføjet. Dette forventes at medføre færre forespørgsler fra grundejerne.

#### Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At det nye "Regulativ for overkørsler og gående adgang til privat grund" godkendes og erstatter det eksisterende fra 1988.

## Bilag

[Regulativ for overkørsel og gående adgang til privat grund](#)

### Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

#### 10 Åbent Natur og Miljøberetning 2008

[044908-2008](#)

#### Resumé

Myndigheder, der fører tilsyn efter Miljøbeskyttelsesloven, skal hvert år udarbejde en indberetning til Miljøstyrelsen om årets tilsyn. Indberetningen skal offentliggøres.

Fra 2007 har kommunerne desuden en gang årligt skullet offentliggøre indsats og resultater som følge af kommunens lovpligtige kvalitetsstyringssystem for myndighedsopgaverne på natur og miljøområdet.

I Gentofte Kommune er kvalitetsstyring en integreret del af indsatsen på natur- og miljøområdet, hvorfor Natur og Miljø har udarbejdet én samlet beretning.

#### Baggrund

Følgende hovedpunkter fra miljøberetningen for 2008 skal fremhæves:

- Gentofte Kommune har i 2008 overholdt kravene i aftalen mellem Kommunernes Landsforening (KL) og Miljøministeren om minimumsfrekvenser for tilsynet på forskellige kategorier af virksomheder. Dette gælder både listevirksomheder, øvrige gebyrpligtige virksomheder samt virksomheder omfattet af branchebekendtgørelser.
- Tilsynet med virksomheder blev også i 2008 højt prioriteret, idet Gentofte Kommune med undtagelse af et enkelt tilsyn har overholdt tilsynsfrekvensen fastsat i miljøsamarbejdet, der ligger højere end aftalen mellem KL og Miljøministeren.
- Sager vedrørende klager over miljøgener har gennem en årrække været et centralt fokusområde i Gentofte Kommune, hvor effektivitet og service i behandlingen af disse sager er øget væsentligt. Kommunens gennemsnitlige sagsbehandlingstid lå i 2008 på 4,4 uger, og kun ganske få sager varer længere end et halvt år.
- På jordforureningsområdet har der igen i år været en stigning i antallet af sager vedrørende anvisning af forurenede jord. Dette må blandt andet tilskrives, at al byjord fra 2008 per definition er klassificeret som lettere forurenede og dermed skal anvises, når jorden opgraves og flyttes.
- Der gøres en stor indsats for at forebygge at forurening skal opstå, særligt fra private olietanke. Der følges således aktivt op på oplysninger fra naturgasselskabet HNG vedr. ejendomme, som er overgået til naturgas, hvor det checkes, om eventuelle tidligere olietankinstallationer er sløjftet korrekt.
- Når forurening er sket, rykkes der hurtigt ud, og der føres som oftest tilsyn samme dag. De juridiske muligheder for meddelelse af påbud om undersøgelser og/eller oprensning vurderes inden for 2 uger, og der meddeles påbud i alle sager, hvor der hjemmel til det.

#### Vurdering

Samlet set har Gentofte Kommunes miljøindsats medvirket til reduktion af luftemissioner samt støj og lugt fra virksomheder og reduceret risikoen for unødigt spild ved uhensigtsmæssig opbevaring af farligt affald. Behandlingstiden for sager vedrørende klager over miljøgener er fastholdt på et lavt niveau. Risikoen for grundvandsforureninger begrænses mest mulig ved hurtig vurdering af påbudsmulighederne i jordforureningsager. Risikoen for at nye forureninger fra olietanke skal opstå er reduceret ved de gennemførte olietankstilsyn. Desuden holdes udledningen af miljøfremmede stoffer til Øresund på et lavt niveau ved regulering af industrispildevand. Gentofte Kommune har gennem en årrække arbejdet målrettet med kvalitet og effektivitet i sagsbehandlingen af myndighedsopgaverne på miljøområdet via fastsættelse af mål herfor i budgetter og virksomhedsplaner. Som følge heraf var der i forvejen udarbejdet en lang række retningslinier og paradigmer for sagsbehandlingen. I 2006 - 2008 er de eksisterende tværgående procedurer tilpasset den nye lovgivning, og der er udarbejdet sagsbehandlingsprocedurer på de enkelte sagsområder. I 2008 viste den interne audit af systemet, at systemet er velfungerende og følges nøje ved behandlingen af sagerne. Kvalitetspolitik og kvalitetsmål for 2009, som er fastsat i forbindelse med vedtagelsen af den interne kontrakt for Natur og Miljø, fremgår af miljøberetningen for 2008.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At Miljøberetning for 2008 godkendes.

---

## **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

### **11 Åbent      Støjhandlingsplan 2008**

[040973-2008](#)

## **Resumé**

EU's støjdirektiv samt Danmarks støjbekendtgørelse stiller krav om gennemførelsen af en kortlægning af den aktuelle støjbelastning i større byområder samt udarbejdelse af en støjhandlingsplan for de kommende 5 år. En plan, der redegør for, hvad kommunen gør og vil gøre for at nedbringe støjen fra de kommunale veje.

En orientering om støjkortlægningen blev på Teknisk Udvalgs møde den 3. marts 2009 taget til efterretning.

Teknisk Udvalg skal drøfte, hvordan en støjhandleplan for Gentofte Kommune skal udformes

## **Baggrund**

*EU's støjdirektiv fra 2002* fastlægger retningslinjerne for vurderingen og styringen af ekstern støj. Der er fastsat fælles europæiske grænseværdier for støjudsendelsen fra en lang række af

støjkilder, især vejtrafik, som medlemslandene er forpligtede til at efterleve. EU's støjdirektiv er herhjemme udmundet i regeringens *Støjbekendtgørelse*.

EU's støjdirektiv samt Danmarks støjbekendtgørelse stiller krav om gennemførelsen af en kortlægning af den aktuelle støjbelastning i større byområder, herunder blandt andet Gentofte Kommune. Bekendtgørelsen sætter retningslinjer omkring omfang og detaljeringsgrad af støjkortlægningen og Miljøministeriet har, til hjælp for kommunerne, udarbejdet en vejledning med en nærmere præcisering af opgaven. Støjkortlægningen skal benyttes som baggrund for en udarbejdelse af en støjhandlingsplan, som ligeledes er et krav i EU's støjdirektiv.

Støj fra vejtrafik kan overordnet forebygges gennem planlægning, men i en fuldt udbygget kommune som Gentofte, er der færre muligheder for dette. I Gentofte Kommune skal der i stedet ses på mulige virkemidler til at afbøde generne ved støj. Mulige tiltag vil her være f.eks. at nedsætte hastigheden, anvende støjdæmpende belægning, facadeisolere og/eller opsætte støjskærme på visse strækninger. I forbindelse med de forskellige virkemidler skal der foretages overvejelser vedrørende økonomi, effektivitet og udformning.

Vedlagte bilag redegør for trafikstøjen fra kommunens veje samt kortlægningen heraf. Endvidere redegør bilaget for virkemidler der, med forskellig effekt, kan tages i brug for at reducere trafikstøjen.

Teknisk Udvalg tog på mødet den 3. marts 2009, pkt. 1, en orientering om støjkortlægningen til efterretning

### **Vurdering**

For at opfylde krav fra EU's og Miljøministeriets side, skal Gentofte Kommune, på baggrund af støjkortlægningen, som minimum udarbejde en handleplan for de næste 5 år. Hvilke initiativer der ønskes at tages, er op til kommunen at beslutte.

Vejdirektoratet er vejmyndighed på de statslige veje, herunder også Helsingørmotorvejen, og har dermed ansvaret for udarbejdelsen af støjkortlægningen og –handleplan af disse.

Støjkortene giver et umiddelbart indtryk af støjbelastningen langs kommunens vejstrækninger, og der er foretaget beregning af, hvor mange boliger og personer, der er berørt af trafikstøj.

Der er forskellige tiltag, som kan afbøde effekten af trafikstøjen.

Anvendelse af støjreducerende asfalt

Etablering af støjværn

Facadeisolering af støjramte boliger (udskiftning af vinduer)

Nedsættelse af hastigheden på vejene

I Gentofte benyttes allerede støjreducerende asfalt de steder hvor den eksisterende asfalt skal skiftes pga. slidtage.

Etablering af støjværn er foretaget på enkelte vejstrækninger i kommunen. Der vil i en udbygget kommune som Gentofte være begrænsninger på, hvor denne løsning kan tages i anvendelse.

Facadeisolering af støjramte boliger er en mulighed, der kan tages i anvendelse de fleste steder. Løsningen kan finansieres på forskellig vis. I nogle kommuner er der etableret en pulje, som borgerne kan søge om tilskud til vinduesudskiftning fra. Endelig kan det overvejes, om støjgener kan indgå som et kriterium i byfornyelsessammenhæng.

En hastighedsnedsættelse er et brugbart virkemiddel, men ifølge Trafik- og Miljøplan 1999-2009 er det dog ikke kommunens hensigt udelukkende at sænke hastigheden med baggrund i en støjreduktion. Ligeledes er vejklasser og de dertilhørende lovpligtige fastsatte hastighedsgrænser netop vedtaget i kommunens trafikpolitik. I forbindelse med at sikre en overholdelse af de lovpligtige hastighedsgrænser, vil brugen af hastighedsnedsættende foranstaltninger, i form af fx størekasser, dog samtidig bidrage til en støjreduktion fra vejtrafikken.

I Trafikpolitikens handleplan er der afsat 50-200.000 kroner til udarbejdelsen af en støjhandleplan. Beslutter Gentofte Kommune en minimumsløsning foreslås det, at kommunen selv udarbejder planen, mens en mere ambitiøs handleplan, der evt. indebærer yderligere undersøgelser, udføres i samarbejde med eksterne rådgivere.

## **Indstilling**

Plan og Teknik & Miljø indstiller til Teknisk Udvalg, at udformningen af en støjhandleplan drøftes.

---

## **Bilag**

[Støjnotat \(under udarbejdelse\) til TU 5. maj 09](#)

## **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

### **12 Åbent forelæggelse af anlægsregnskab for oprensning af jordforurening på Mindevej 47-51**

[003420-2009](#)

## **Resumé**

Det indstilles, at Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen godkender anlægsregnskabet for oprensning af jordforurening på Mindevej 47-51. Anlægsregnskabet er særskilt revideret og revisionen har ikke givet anledning til bemærkninger.

## **Baggrund**

I Maj 2004 blev der konstateret en kraftig olieforurening på Mindevej 47-51. Forureningen stammede fra et utæt produktrør på Mindevej 49, som på en strækning mellem olietank og fyr var nedgravet i jorden.

Oprrensning af forureningen viste sig hurtigt at overstige villaolietanksforsikringens ramme på 2 mio. kr. udgifter herover er kommunen i henhold til jordforureningsloven forpligtet til at afholde. På mødet d. 29. november 2004, pkt. 15 vedtog en enstemmig kommunalbestyrelse af give anlægsbevilling på 1.450.000 kr. i udgift. Til yderligere udgifter vedrørende udbetaling af erstatning til ejer besluttede en enstemmig kommunalbestyrelse på mødet d. 28. november 2005, pkt. 11, at give en tillægsbevilling på 1.250.000 kr. i udgift.

Den samlede anlægsbevilling efter ovenstående bevillinger er 2.700.000 kr. i udgift. Sagen er nu afsluttet og der aflægges hermed anlægsregnskab for oprensning af jordforurening på Mindevej 47-51, med en samlet udgift på 3.105.645 kr., anlægsregnskabet udviser derfor et

merforbrug på 405.645 kr., som skyldes at der i sagsbehandlingen har været behov for juridisk bistand, samt at der efter retablering var behov for monitorering af grundvandet.

### **Vurdering**

Da brutto udgifterne overstiger 2 mio. kr. og løber over flere regnskabsår, er anlægsregnskabet særskilt revideret. Revisionen har ikke givet anledning til forbehold, og konkludere, at anlægsregnskabet er aflagt i overensstemmelse med kommunens principper- og retningslinier for økonomistyring.

### **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

1. At anlægsregnskabet vedrørende oprensning af jordforurening på Mindevej 47-51 godkendes.
2. At orienteringen om sagsforløbet tages til efterretning.
3. At der gives en tillægsbevilling på merforbruget med finansiering over likvide aktiver.

---

### **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

**13 Åbent      Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne**

[034136-2008](#)

---

### **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

**14 Lukket      Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne**

[034136-2008](#)



## **Punkt 2: Referat.doc**



Gentofte Kommune

# Referat af møde i Teknisk udvalg

Referat åben / lukket

**Mødedato 11. maj 2009**  
**Mødetidspunkt 17.00**  
**Mødelokale Udvalgsværelse 1**

Protokollen blev  
læst og mødet  
hævet kl.:

**18:15**

Tilstede:

**Eva Hvidt, Lisbeth Winther, Marianne Zangenberg,  
Brigitta Volsted Rick, Søren B. Heisel, André Lublin  
(Deltog ikke i behandlingen af pkt. 9), Lise Rovsing**

Fraværende:

## Indholdsfortegnelse

Teknisk udvalg

den 11. maj 2009

### Åben dagsorden

- 1 **Anlægsbevilling til etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen**
- 2 **Anlægsbevilling til renovering af Hellerup Havn**
- 3 **Anlægsbevilling til renovering af eksisterende kystsikring langs Øresund i 2009**
- 4 **Anlægsbevilling til trafikregulerende foranstaltninger på Vilvordevej ved Smutvej**
- 5 **Anlægsbevilling til gennemførelse af "Cyklistkampagne 5. klasse 2009"**
- 6 **Anlægsbevilling til renovering af bump på Ordruphøjvej**
- 7 **Fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej**
- 8 **Regulativ for udførelse af overkørsler og gående adgang til privat grund**
- 9 **Ekstra fejning af offentlige veje ved rideskoler**
- 10 **Natur og Miljøberetning 2008**
- 11 **Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne**

### Lukket dagsorden

- 12 **Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne**

## Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

### 1 Åbent Anlægsbevilling til etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen

[016009-2009](#)

#### Resumé

På Teknisk Udvalgs møde den 2. september 2008, pkt. 10 fremlagdes forslag til skitseprojekt til trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen. Udvalget vedtog at sende forslaget i høring.

Forslaget har været fremlagt til høring hos beboerne langs Kystvejen i 2 omgange, senest i perioden 1. til 30. april 2009.

Sagen forelægges Teknisk Udvalg med henblik på en beslutning om, at der anlægsbevilles midler, jf. skema 3, til etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen i 2009.

Projektet er indeholdt med prioritet 2 i handleplan i forbindelse med Trafikpolitikken 2009, som blev godkendt af Teknisk Udvalg på møde den 3. marts 2009, pkt. 14.

#### Baggrund

Forslaget til trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen har været fremsendt i høring fra 1. december 2008 til 1. februar 2009 til beboerne langs Kystvejen. Der blev afholdt borgermøde om projektet den 19. januar 2009.

Projektet indeholdt bl.a. parkeringsbaner på vandsiden ud for ejendommen langs Kystvejen.

På baggrund af indkomne bemærkninger samt det afholdte borgermøde, er der udarbejdet et revideret projekt vedrørende trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen, hvor størstedelen af parkeringsbanerne er fjernet og erstattet med andre virkemidler.

Det reviderede projekt er sendt i høring hos borgerne langs Kystvejen i perioden 1. til 30. april 2009. Der har været afholdt borgermøde den 15. april 2009.

Projektet strækker sig fra Jægersborg Allés udmunding i Kystvejen i syd til grænsen mod Lyngby – Taarbæk Kommune i nord.

Projektet er godkendt af en trafiksikkerhedsrevisor og af Nordsjællands Politi.

Projektet bygger på samme principper som det første, og har til hensigt at nedsætte hastigheden på Kystvejen. Projektet indeholder følgende:

- Fra Jorden Rundt til Skovshoved Havn udvides det røde midterfelt og der etableres ingen parkeringspladser. Der etableres forbedrede overgangsmuligheder, hvor stierne fra Strandvejen udmunder i Kystvejen.
- Ud for Skovshoved Havn fastholdes de foreslåede venstre- og højresvingbaner. Derudover fastholdes forslaget om parkeringsbaner på østsiden, evt. med tidsbegrænset parkering.
- Nord for Skovshoved Havn erstattes parkeringspladserne af rød markering på

øst- og vestsiden. Der etableres standsnings- og parkeringsforbud på strækningen. Hellerne fastholdes. De foreslåede parkeringspladser på østsiden, umiddelbart syd for Knud Rasmussen-statuen erstattes af et bredere rødt midterfelt.

Indkomne bemærkninger i høringsperioden vedlægges dagsordenen sammen med resumé fra borgermødet den 15. april 2009.

## **Vurdering**

Det skal bemærkes, at Kommunalbestyrelsen kan beslutte at nedklassificere en vej som Kystvejen, der i dag er en klasse 1 vej, til en klasse 2 vej, dvs. til en hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Politiet skal, jf. Færdselslovens § 92 a give samtykke til en sænkning af hastigheden, og det vil politiet kun, såfremt en række betingelser opfyldes, herunder at der etableres en række omfattende fysiske foranstaltninger i henhold til vejreglerne, hvilket vil medføre væsentligt øgede anlægsudgifter.

Teknik & Miljø foreslår, at udgifterne til projektets gennemførelse afholdes over Trafik- og Miljøpuljen i 2009. Af vedlagte oversigt fremgår, hvad der resterer i puljen, såfremt der bevilges midler til trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen.

Der vedlægges kopi af høringsbrev af 30. marts 2009 og reviderede projekttegninger.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

1. At projektet godkendes.

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

2. At der anlægsbevilges midler til etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Kystvejen, jf. skema 3.

3. At der anvises finansiel dækning over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb fra Trafik- og Miljøpuljen i 2009.

## **Beslutninger**

**Pkt. 1 vedtaget, idet det præciseres at det er et forsøgsprojekt.**

**Pkt. 2 og 3 anbefales til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen**

*Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Økonomiudvalget*

---

**Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

**2 Åbent      Anlægsbevilling til renovering af Hellerup Havn**

## **Resumé**

Som led i renovering af de maritime konstruktioner i Hellerup Havn søges frigivet midler – jf. skema 4. Midlerne skal anvendes til renovering af havneanlæggene. Der er bevilget en anlægsbevilling til projektering af renovering af Hellerup Havn på Kommunalbestyrelsens møde den 30.marts 2009, pkt. 15.

## **Baggrund**

Der blev i 2008 udarbejdet en tilstandsrapport for de maritime anlæg i havnene. Rapporten konkluderer, at den samlede tilstand af havnenes konstruktioner kræver en gennemgribende renovering. Såvel moler og kystsikringer i Hellerup Havn som Skovshoved Havn trænger til gennemgribende renovering. Arbejderne er planlagt gennemført over en 20-årig periode med investeringer for ca. 20 mio.kr. i de første 5 år.

Dele af Nordre og Søndre molehoveder i Hellerup Havn er nedslidte og udskiftes med nye materialer. På Søndre mole og på indfatningen ud for bådklubben er spunsvæggen stærkt korroderet og har ikke den fornødne bæreevne. Der etableres derfor en ny spunsvæg.

## **Vurdering**

Da renoveringen gerne skulle være overstået inden sejlersæsonen næste år, og da der er op til ½ års leveringstid på spunsjern til renoveringen, foreslås det, at anlægsbevillingen gives på baggrund af anlægsoverslaget. Når licitationen er gennemført, vil udvalget blive orienteret om resultatet.

Det vurderes, at der vil være en synergieffekt ved at udbyde projektet sammen med renoveringen af kystsikringen.

Anlægsbevilling til renovering af Hellerup Havn foreslås finansieret fra puljen til renovering af havne.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At der anlægsbevilges midler, jf. skema 4, til renovering af Hellerup Havn med finansiering over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb i 2009 til renovering af havne.

## **Beslutninger**

**Anbefales til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen**

*Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Økonomiudvalget*

---

## Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

### 3 Åbent Anlægsbevilling til renovering af eksisterende kystsikring langs Øresund i 2009

[000554-2009](#)

#### Resumé

Som led i renovering af kystsikring langs Øresund søges frigivet midler – jf. skema 4. Midlerne skal anvendes til en partiel renovering af kystsikringen. Der er bevilget en anlægsbevilling til projektering af renovering af kystsikringen på Kommunalbestyrelsens møde den 30. marts 2009, pkt. 14.

#### Baggrund

Der er udarbejdet en tilstandsrapport for kystsikringen langs Øresund. I den forbindelse er det konstateret, at kystsikringen er i en sådan forfatning, at en gennemgribende renovering er påkrævet.

Igennem en længere periode er antallet af sugehuller langs den eksisterende kystsikring steget kraftigt. Hullerne opstår som følge af nedbrydning af betonen, som holder kystsikringen sammen. Det er derfor nødvendigt at udbedre hullerne, således at nedbrydningen kan standses.

Der skal desuden arbejdes på udbedring af skader ved bastion ved Knud Rasmussen- statue. Ligeledes skal løse granitsten genplaceres, og i områder uden for kystsikringsmuren skal stenkastningen forhøjes/fornys.

#### Vurdering

Da renoveringen gerne skulle være overstået inden badesæsonen næste år, og da der er lang leveringstid på granitsten til renoveringen, foreslås det, at anlægsbevillingen gives på baggrund af anlægsoverslaget. Når licitationen er gennemført vil udvalget blive orienteret om resultatet.

Det vurderes, at der vil være en synergieffekt ved at udbyde projektet sammen med renoveringen af Hellerup Havn.

Anlægsbevilling til renovering af kystsikringen foreslås finansieret fra puljen til renovering af kystsikring langs Øresund.

#### Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At der anlægsbevilges midler, jf. skema 4, til renovering af kystsikring langs Øresund med finansiering over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb i 2009 til renovering af kystsikring langs Øresund.

## **Beslutninger**

### **Anbefales til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen**

*Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Økonomiudvalget*

---

## **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

### **4 Åbent Anlægsbevilling til trafikregulerende foranstaltninger på Vilvordevej ved Smutvej**

[015783-2009](#)

#### **Resumé**

Teknisk Udvalg behandlede på deres møde den 3. marts 2009 punkt 14, et forslag til handleplan i forbindelse med udmøntning af Trafik- og Miljøpuljen 2009. Handleplanen blev vedtaget på Teknisk Udvalgs møde med enkelte rettelser og med en beslutning om, at hvert enkelt projekt på handleplanen blev fulgt op af selvstændige ansøgninger om anlægsbevilling

Projekt nr. 4 på handleplanen omhandler en trafiksikring af skolevejen til Skovgårdsskolen og består i etablering af et helleanlæg i krydset Vilvordevej / Smutvej aht. elever, der skal krydse Vilvordevej til og fra Skovgårdsskolen. Dette projekt forelægges Teknisk Udvalg med henblik på en beslutning om, at der anlægsbevilges de nødvendige midler, jf. skema 3, til detailprojektering og til udførelse af helleanlægget i 2009.

#### **Baggrund**

Teknik & Miljø har overvejet forskellige løsninger mht. udformning af helleanlægget men indstiller kun én af disse løsninger. Baggrunden for dette er, at Vilvordevej er relativ smal. Kørebanen har en samlet bredde på kun 6,3 meter, hvilket betyder, at der kun vil være plads til et 0,3 meter bredt helleanlæg på kørebanen, hvis der skal være plads til et kørespor i begge retninger på Vilvordevej. Yderligere plads til et helleanlæg kan i givet fald kun opnås ved at indsnævre fortovene og cykelstierne i begge vejsider. Dette vurderes at være en kostbar løsning og en løsning, som bliver svær at udføre i praksis, idet fortove og cykelstier på Vilvordevej allerede ligger tæt på Vejreglernes anbefalede minimumsbredder.

Teknik & Miljø indstiller derfor, at der besluttes en løsning, hvor kørebanen på Vilvordevej indsnævres til kun ét kørespor igennem krydset. Dette forslag vil give fysisk plads til at etablere

sideheller på kørebanen, og man undgår en indsnævring af både fortove og cykelstier på Vilvordevej.

Forslaget indeholder i alt fire sideheller på Vilvordevej. Sidehellerne placeres i par overfor hinanden, hvorved der opnås en form for sluse på hver side af Smutvej. De to sluser forventes placeret symmetrisk på midten af kørebanen og vil have en bredde (åbning) svarende til et almindeligt kørespor. Skitseprojekt er optegnet i bilag 1.

## **Vurdering**

Det er Teknik & Miljø vurdering, at etableringen af sidehellerne vil forbedre oversigtsforholdene for krydsende fodgængere og cyklister på Vilvordevej samt give de bløde trafikanter en kortere krydsningsafstand på kørebanen. Desuden vurderes det, at de to sluser vil have en hastighedsdæmpende virkning på trafikken på Vilvordevej.

Teknik & Miljø forventer ikke fremkommelighedsproblemer på Vilvordevej som følge af de to sluser.

Teknik & Miljø vil gennemføre en ekstra trafiktælling på Vilvordevej, inden foranstaltningerne etableres.

Nordsjællands Politi i Hørsholm og Dansk Cyklistforbund har godkendt skitseprojektet uden bemærkninger.

Teknik & Miljø foreslår, at udgifterne til gennemførelse af forslaget finansieres over Trafik- og Miljøpuljen 2009. Af vedlagte oversigt over projekter og bevillinger under Trafik- og Miljøpuljen i 2009 fremgår, hvilket beløb, der resterer i puljen efter bevilling i sagen.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At der anlægsbevilges midler, jf. skema 3, til detailprojektering og etablering af trafikregulerende foranstaltninger på Vilvordevej ved Smutvej med finansiel dækning over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb fra Trafik- og Miljøpuljen i 2009.

## **Beslutninger**

**Anbefales til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen**

*Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Økonomiudvalget*

---

**Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

## 5 Åbent 2009"

## Anlægsbevilling til gennemførelse af "Cyklistkampagne 5. klasse

[014331-2009](#)

### Resumé

Fra 2004 til 2008 har Gentofte Trafiksikkerhedsråd med succes gennemført en cykelhjelmkampagne for kommunens elever i 5. klasse. Gentofte Trafiksikkerhedsråd ønsker at gennemføre en ny lignende kampagne for de nye 5. klasser i skoleåret 2009/2010.

Kampagnen omfatter i år også indkøb af 300 sæt induktionscykellygter, som de sidste 2 år har været afholdt fra en separat anlægsbevilling.

Cyklistkampagnen er indeholdt som projekt nr. 7 i Handleplan i forbindelse med Trafikpolitikken 2009, som blev godkendt på Teknisk Udvalgs møde den 3. marts 2009, pkt. 14.

### Baggrund

Kampagnen har til formål at øge interessen for at benytte cyklen som transportmiddel – at sætte børnene i stand til på forsvarlig måde at manøvrere en cykel således, at antallet af tilskadekomne cyklister i kommunen reduceres. Formålet er endvidere at sikre øget brug af cykelhjeml blandt eleverne i 5. klasse i særdeleshed, men også generelt, idet skadesgraden for de cyklister, som benytter cykelhjeml, er væsentlig mindre end for dem uden cykelhjeml. Kampagnen er primært lærerstyret og består af følgende materialer:

- 1) Husk lige - Cykel og hjelm
- 2) Husk lige - Det skal være sjovt
- 3) Husk lige - Øjenkontakt
- 4) Husk lige – Fotokonkurrencen
- 5) Materiale til lærerne
- 6) Orientering af forældrene pr. brev

Endvidere består kampagnen i at udlåne cykelhelme til de elever, som ikke selv har en hjelm. Efter endt kampagne tilbydes eleven at købe hjelmen til en reduceret pris. Der er en fotokonkurrence som består i, at eleverne skal fotografere og beskrive farlige/utrygge steder og situationer. Billederne kan også beskrive en hændelse eller andet om trafiksikkerhed, hvor eleverne får mulighed for at få tænkt og talt om, hvad der er sikkert mv.

Det foreslås også at gentage den del af kampagnen, der har været gennemført de seneste 2 år om udlevering af 300 sæt induktionscykellygter til 5. klasserne. Cykellygterne foreslås udleveret i forbindelse med ovennævnte kampagne om trafiksikkerhed for cyklister.

### Vurdering

Sammenfattende vil det koste i alt 155.000 kr. at iværksætte kampagnen for kommunens ca. 1.100 elever i 5. klasse. Gentofte Kommune modtager 5.000 kr. i indtægt i forbindelse med salg af cykelhelme.

Det er Gentofte Trafiksikkerhedsråds opfattelse, at kampagnen fortsat skal være et gratis tilbud til skolerne, ellers risikeres det, at flere skoler melder fra.

Det foreslås, at udgifterne afholdes over Trafik- og Miljøpuljen i 2009. Af vedlagte oversigt fremgår, hvad der resterer i puljen, såfremt der bevilges midler til cyklistkampagnen.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

1. At cyklistkampagnen gennemføres.

til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

2. At der anlægsbevilges 155.000 kr. i udgift og 5.000 kr. i indtægt til gennemførelsen af cyklistkampagnen i efteråret 2009/ foråret 2010

3. At der anvises finansiel dækning på netto 150.000 kr. over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb fra Trafik- og Miljøpuljen i 2009.

## **Beslutninger**

**Pkt. 1 vedtaget**

**Pkt. 2 og 3 anbefales til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen**

*Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Økonomiudvalget*

---

## **Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

### **6 Åbent      Anlægsbevilling til renovering af bump på Ordruphøjvej**

[015778-2009](#)

#### **Resumé**

I forbindelse med udbygning af Skovgårdsskolen har afviklingen af skolevejstrafikken være drøftet, herunder også på Ordruphøjvej.

Ordruphøjvej er en klasse 3 vej. Grundejerne har ved brugerbetaling fået etableret fartdæmpning til en anbefalet hastighed på 40 km/t på strækningen fra Mosehøjvej til Berlingsbakke. Grundejerne mener fortsat, at der køres alt for stærkt på vejen.

Der findes i øjeblikket 2 nedkørte brostensbelagte bump til en anbefalet hastighed på 30 km/t på Ordruphøjvej på strækningen fra Berlingsbakke til Skovgårdsvej. Bumpene lever ikke op til gældende vejregler og foreslås omlagt nu og ikke som lovet, når vejen i øvrigt får renoveret fortov og vejbelægning, idet tidshorizonten for disse arbejder ikke er planlagt i nær fremtid.

Finansieringen planlægges at ske fra puljen til renovering af bump.

## Baggrund

Teknik & Miljø har gennem længere tid været i dialog med en række grundejere fra Ordruphøjvej om trafikken på vejen. Det er grundejernes opfattelse, at vejen er farlig at køre på som cyklist, og at hastigheden er for høj. I bilag 1 er resultaterne af trafiktællingerne på vejen vedlagt.

Grundejerne ønsker de gamle nedkørte bump på Ordruphøjvej mellem Berlingsbakke og Skovgårdsvej udskiftet med henblik på at reducere bilernes hastighed yderligere. Teknik & Miljø har i den forbindelse lovet grundejerne, at bumpene vil blive udskiftet i takt med, at kabellægning, fortovsrenovering og renovering af vejbelægningen skulle foregå.

Tidligere var der konkrete planer for, hvornår disse arbejder skulle udføres, men grundet en reduktion i renoveringspuljerne til infrastrukturprojekterne, foreligger der ikke planer om at udføre disse anlægsarbejder i nær fremtid.

## Vurdering

Idet de planlagte anlægsarbejder ikke udføres i nær fremtid, finder Teknik & Miljø det hensigtsmæssigt at udskifte de gamle brostensbelagte bump med nye asfaltbump i stil med de øvrige på Ordruphøjvej. Efterfølgende vil hele Ordruphøjvej leve op til vejreglerne for bump.

Det foreslås, at udgifterne, jf. skema 3, afholdes over puljen for renovering af bump, som indeholdt på investeringsoversigten for 2009.

## Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

1. At der anlægsbevilges midler, jf. skema 3 til renovering af eksisterende bump på Ordruphøjvej.
2. At der anvises finansiel dækning over det på investeringsoversigten afsatte rådighedsbeløb til renovering af bump i 2009.

## Beslutninger

**Pkt. 1 - 2 anbefales til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen**

*Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Økonomiudvalget*

---

**Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

**7 Åbent      Fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej**

[021584-2007](#)

## Resumé

Sagen blev behandlet på Teknisk Udvalgs møde den 3. februar 2009, pkt. 1, hvor den blev udsat, idet udvalget yderligere forslag til fartdæmpende foranstaltninger.

Der er foretaget en vurdering af muligheden for etablering af forskellige typer fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej. Dette vil kunne lade sig gøre, men det vil give nogle ulemper i forhold til drift af vejen.

## Baggrund

På baggrund af en henvendelse fra grundejere på Skovvej på strækningen mellem Solbakkevej og Lille Femvej med ønske om etablering af fartdæmpere på samme strækning, har TU har på møde den 3. februar 2009, pkt. 1, behandlet etablering af fartdæmpere i form af pudebump. Ved den lejlighed blev det besluttet at undersøge muligheden for i stedet at etablere en alternativ form for fartdæmpende foranstaltning på strækningen.

Skovvej er klassificeret i vejklasse 3, og er på den pågældende strækning busførende.

Årsdøgntrafik og hastigheder målt i 2007, 2008 og 2009 fremgår af vedlagte bilag. Årsdøgntrafikken for begge retninger i alt er på ca. 1000 biler. Gennemsnitshastigheden er med en enkelt undtagelse lavere end den tilladte hastighed på 50 km/t. Den hastighed, som ikke overskrides af 85 % af bilisterne ligger på max. 51 km/t for 7 ud af 8 målinger, og i en enkelt måling er den på 65 km/t.

I forbindelse med det tidligere fremlagte forslag til etablering af pudebump var der 70 % tilslutning fra de høringsberettigede på selve strækningen. Imidlertid har det senere vist sig, at en af de hastighedsmålinger, som har været grundlag for beboernes stillingtagen, var fejlbehæftet og viste for høje hastigheder. Se endvidere vedlagte brev fra Skovvej 16.

## Vurdering

Af vedlagte notat vedrørende alternative muligheder for etablering af fartdæmpende foranstaltninger på Skovvej, dateret 29. april 2009, redegøres nærmere for mulighederne for etablering af foranstaltninger på Skovvej.

Ud fra de foretagne vurderinger foreslår Teknik & Miljø, at der ikke gives tilladelse til etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på Skovvej.

## Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At der ikke gives tilladelse til etablering af en hastighedsdæmpende foranstaltning på Skovvej.







## Beslutninger

**Udvalget besluttede løsning 1, som skal drøftes med beboerne.**

Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Ingen videre behandling

---

## Bilag

-  [Oversigtskort](#)
-  [Trafiktælling på Skovvej](#)
-  [Brev fra Skovvej 16](#)
-  [Projekttegning - Forsætninger](#)
-  [Projekttegning - Bussluse](#)
-  [Notat, dateret 29. april 2009](#)

## Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

### 8 Åbent Regulativ for udførelse af overkørsler og gående adgang til privat grund

[014316-2009](#)

#### Resumé

Det gældende "Regulativ for udførelse af overkørsler over fortove" fra 1. januar 1988, med seneste revision af januar 2006, er vurderet ikke at være fyldestgørende nok, i forhold til de spørgsmål fra grundejerne, der er i forbindelse med overkørsler og gående adgange. Derfor er der i det nye regulativ tilføjet svar på de oftest forekommende spørgsmål. Samtidig bliver regulativet opdateret i forhold til den nye opdatering af Vejloven, lovbekendtgørelse nr. 432 og 433.

#### Baggrund

I henhold til Lov om offentlige veje (Vejloven), lovbekendtgørelse nr. 432 af 22. maj 2008, Kapitel 6, § 70, stk. 1 må der ikke etableres hverken gående eller kørende adgang til en offentlig vej eller foretages ændringer på de eksisterende adgangsveje uden Vejmyndighedens tilladelse. Nedlæggelse af overkørsel eller gående adgang, skal ligeledes meddeles Vejmyndigheden.

I henhold til Lov om private fællesveje, lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. maj 2008, § 48, fremgår det, at kapitel 6 i lov om offentlige veje, også finder anvendelse på de private fællesveje.

Park og Vej modtager mange henvendelser med uddybende spørgsmål til det eksisterende regulativ for udførelse af overkørsler og med ønsker om, at disse fremgår af regulativet. Derfor er der i det nye "Regulativ for overkørsler og gående adgang til privat grund" tilføjet svar på de oftest fremkommende spørgsmål i forbindelse med etablering af overkørsler, definitioner på arealerne, lovhjemmel m.m..

En tilladelse til etablering af overkørsel giver ikke automatisk tilladelse til opførelse af carport eller garage eller omvendt. Efter aftale med Bygningsmyndigheden er der derfor tilføjet en bemærkning herom, ligesom Bygningsmyndigheden på deres byggeanmeldelser gør opmærksom på, at ændringer af adgangsforholdene kræver særskilt tilladelse fra Vejmyndigheden.

Regulativet forholder sig således, både til dem, som skal udføre arbejdet, og som har brug for materialebeskrivelser, men også til den enkelte grundejer om forløbet i en overkørselssag eller sag om gående adgang på henholdsvis offentlige veje og privat fællesveje.

## Vurdering

Der er ikke ændret på, hvad den enkelte grundejer skal foretage sig i forbindelse med etablering af en overkørsel eller gående adgang. Regulativet er blot blevet mere uddybende samtidig med, at lovhjemlen er blevet tilføjet. Dette forventes at medføre færre forespørgsler fra grundejerne.

Det nugældende "Regulativ for udførelse af overkørsler over fortove" vedlægges.

## Indstilling

Teknik & Miljø [indstiller](#)

Til Teknisk Udvalg:

At det nye "Regulativ for overkørsler og gående adgang til privat grund" godkendes og erstatter det eksisterende fra 1988.

## Beslutninger

### Vedtaget

*Beslutningsstatus:* Behandlet, *indstillet til:* Ingen videre behandling

---

## Bilag

-  [Regulativ for overkørsel og gående adgang til privat grund](#)
-  ["Regulativ for udførelse af overkørsler over fortove" \(nugældende\)](#)

## Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

### 9 Åbent      Ekstra fejning af offentlige veje ved rideskoler

[017263-2009](#)

## Resumé

Teknik & Miljø har fra grundejere, der bor i nærheden af rideskoler i Gentofte Kommune modtaget klager over hestenes efterladenskaber på de offentlige veje.

Teknik & Miljø fremlægger beregning over, hvad det vil koste at foretage ekstra fejninger af offentlige veje ved rideskoler.

## Baggrund

Der er 4 rideskoler i Gentofte Kommune. Teknik & Miljø har gennem årene modtaget en del klager fra borgere over hestenes efterladenskaber på de offentlige veje.

Dette resulterede for nogle år siden i, at Teknik & Miljø skrev til rideskolerne med henstilling om at sørge for at renholde de tilstødende offentlige veje rene for hestenes efterladenskaber.

Dette har dog ikke resulteret i, at alle rideskoler har efterkommet henstillingerne. Specielt har der været klager over problemer på Ridehusvej, Parkovsvej, Tagesmindevej, Dronningemarken og den asfalterede ridesti langs Bernstorffsvej.

## **Vurdering**

I lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, LBK nr. 391, § 17, fremgår, at "såfremt nogen på vej eller sti, der er åben for almindelig færdsel, henkaster eller efterlader affald eller genstande, der kan være til ulempe for færdslen eller er særlig forurenende, er vej- eller kommunalbestyrelsen eller i påtrængende tilfælde politiet berettiget til for den pågældendes regning at lade det henkastede eller efterladte fjerne."

Teknik & Miljø har foretaget en beregning af, hvad det vil koste at foretage ekstra fejninger på offentlige veje ved en af rideskolerne.

Gentofte Kommune har ikke selv kapacitet til at udføre en sådan renholdelsesopgave, men har indhentet pris hos den entreprenør, der forestår fejningen af de offentlige veje.

I dag fejes der 1 gang om måneden på de offentlige veje. Det vurderes, at det vil være nødvendigt at feje 2 – 3 gange yderligere om måneden. En fejning beløber sig til ca. 1.300 kr., i alt ca. 30.-35.000 kr. pr. år.

Det er Teknik & Miljø's opfattelse, at der er en risiko for, at det kan danne præcedens andre steder, hvis Gentofte Kommune udfører den ekstra fejning på de nævnte vejstrækninger på kommunens regning.

## **Indstilling**

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At sagen drøftes

## **Beslutninger**

**Udvalget besluttede, at kommunen ikke skal betale for ekstra fejninger, men at forvaltningen kontakter rideskolen med henblik på en dialog om problemstillingen.**

**André Lublin deltog ikke i behandlingen af punktet på grund af inhabilitet.**

*Beslutningsstatus: Behandlet, indstillet til: Ingen videre behandling*

---

## Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009

### 10 Åbent Natur og Miljøberetning 2008

[044908-2008](#)

#### Resumé

Myndigheder, der fører tilsyn efter Miljøbeskyttelsesloven, skal hvert år udarbejde en indberetning til Miljøstyrelsen om årets tilsyn. Indberetningen skal offentliggøres.

Fra 2007 har kommunerne desuden en gang årligt skullet offentliggøre indsats og resultater som følge af kommunens lovpligtige kvalitetsstyringssystem for myndighedsopgaverne på natur og miljøområdet.

I Gentofte Kommune er kvalitetsstyring en integreret del af indsatsen på natur- og miljøområdet, hvorfor Natur og Miljø har udarbejdet én samlet beretning.

#### Baggrund

Følgende hovedpunkter fra miljøberetningen for 2008 skal fremhæves:

- Gentofte Kommune har i 2008 overholdt kravene i aftalen mellem Kommunernes Landsforening (KL) og Miljøministeren om minimumsfrekvenser for tilsynet på forskellige kategorier af virksomheder. Dette gælder både listevirksomheder, øvrige gebyrpligtige virksomheder samt virksomheder omfattet af branchebekendtgørelser.
- Tilsynet med virksomheder blev også i 2008 højt prioriteret, idet Gentofte Kommune med undtagelse af et enkelt tilsyn har overholdt tilsynsfrekvensen fastsat i miljøsamarbejdet, der ligger højere end aftalen mellem KL og Miljøministeren.
- Sager vedrørende klager over miljøgener har gennem en årrække været et centralt fokusområde i Gentofte Kommune, hvor effektivitet og service i behandlingen af disse sager er øget væsentligt. Kommunens gennemsnitlige sagsbehandlingstid lå i 2008 på 4,4 uger, og kun ganske få sager varer længere end et halvt år.
- På jordforureningsområdet har der igen i år været en stigning i antallet af sager vedrørende anvisning af forurenede jord. Dette må blandt andet tilskrives, at al byjord fra 2008 per definition er klassificeret som lettere forurenede og dermed skal anvises, når jorden opgraves og flyttes.
- Der gøres en stor indsats for at forebygge at forurening skal opstå, særligt fra private olietanke. Der følges således aktivt op på oplysninger fra naturgasselskabet HNG vedr. ejendomme, som er overgået til naturgas, hvor det checkes, om eventuelle tidligere olietankinstallationer er sløjftet korrekt.
- Når forurening er sket, rykkes der hurtigt ud, og der føres som oftest tilsyn samme dag. De juridiske muligheder for meddelelse af påbud om undersøgelser og/eller oprensning vurderes inden for 2 uger, og der meddeles påbud i alle sager, hvor der hjemmel til det.

## Vurdering

Samlet set har Gentofte Kommunes miljøindsats medvirket til reduktion af luftemissioner samt støj og lugt fra virksomheder og reduceret risikoen for unødigt spild ved uhensigtsmæssig opbevaring af farligt affald. Behandlingstiden for sager vedrørende klager over miljøgener er fastholdt på et lavt niveau. Risikoen for grundvandsforureninger begrænses mest mulig ved hurtig vurdering af påbudsmulighederne i jordforureningssager. Risikoen for at nye forureninger fra olietanke skal opstå er reduceret ved de gennemførte olietankstilsyn. Desuden holdes udledningen af miljøfremmede stoffer til Øresund på et lavt niveau ved regulering af industrispildevand.

Gentofte Kommune har gennem en årrække arbejdet målrettet med kvalitet og effektivitet i sagsbehandlingen af myndighedsopgaverne på miljøområdet via fastsættelse af mål herfor i budgetter og virksomhedsplaner. Som følge heraf var der i forvejen udarbejdet en lang række retningslinier og paradigmer for sagsbehandlingen.

I 2006 - 2008 er de eksisterende tværgående procedurer tilpasset den nye lovgivning, og der er udarbejdet sagsbehandlingsprocedurer på de enkelte sagsområder.

I 2008 viste den interne audit af systemet, at systemet er velfungerende og følges nøje ved behandlingen af sagerne.

Kvalitetspolitik og kvalitetsmål for 2009, som er fastsat i forbindelse med vedtagelsen af den interne kontrakt for Natur og Miljø, fremgår af miljøberetningen for 2008.

## Indstilling

Teknik & Miljø indstiller

Til Teknisk Udvalg:

At Miljøberetning for 2008 godkendes.

## Beslutninger

### Vedtaget

*Beslutningsstatus:* Behandlet, *indstillet til:* Ingen videre behandling

---

## Bilag

 [Natur- og Miljøberetning færdig](#)

**Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

**11 Åbent Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne**

[034136-2008](#)

*Beslutningsstatus:* Behandlet, *indstillet til:* Ingen videre behandling

---

**Møde i Teknisk udvalg den 11. maj 2009**

**12 Lukket Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne**

[034136-2008](#)

*Beslutningsstatus:* Behandlet, *indstillet til:* Ingen videre behandling

---