

REFERAT Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget 2018 - 2025 d. 08-01-2020

Mødedato Onsdag d. 08. januar 2020 kl. 08:30

Mødested Seglet

Mødedeltagere Peter Langer, Lars Ole Skovgaard Larsen, Özgen Yücel, Mie Lausten, Dan Riise

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Udvidelse af Hillerød Golfklub, Nysøgårdsvej 9..... | 3 |
| Årsplan 2020 - 1. halvår..... | 5 |
| Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 - i høring..... | 6 |
| Trængselskortlægning - afrapportering..... | 8 |
| Status parkering..... | 10 |
| Anlægsoversigt - status på projekter..... | 12 |
| Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen..... | 14 |

Punkt 1: Udvidelse af Hillerød Golfklub, Nysøgårdsvej 9

19/17436

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget meddeler landzonetilladelse til udvidelse af Hillerød Golfklub.

Sagsfremstilling

Hillerød Kommune har den 22. oktober 2019 modtaget ansøgning om landzonetilladelse til udvidelse af eksisterende golfbaneanlæg og sø, Hillerød Golfklub.

En del af den eksisterende golfbane vil i forbindelse med etablering af den nye station ved Favrholt blive inddraget. Hillerød Golfklub har derfor behov for en udvidelse af det eksisterende golfbaneanlæg med yderligere areal. Med udvidelsen inddrages matr.nr. 8 q, Hammersholt. Eksisterende Driving Range ønskes flyttet til det nye areal (syd for jernbanen). Endvidere ønskes der placeret to nye baner på arealet.

I tilknytning til Driving Range ønskes der ud mod jernbanen indrettet overdækkede udslagspladser. Pladserne opføres med en højde på maksimalt 4 meter og udføres i trækonstruktion malet i afdæmpede farver i grønne, sorte eller brune nuancer.

Endelig ønskes eksisterende sø på baneanlægget udvidet fra ca. 400 m² til 2.100 m².

Ejendommen ligger i landzone, hvorfor det ansøgte forudsætter landzonetilladelse efter planlovens § 35, stk. 1.

I følge planlovens § 35, stk. 4 og forvaltningslovens § 19 skal Hillerød Kommune høre naboer, før der kan meddeles landzonetilladelse.

Ved fristens udløb er der indkommet indsigelse fra beboerne på Spættevej 7, 9, 11, 13, 15, 17 og 19. Indsigelser vedrører følgende forhold:

- Ændret placering af Driving Range af hensyn til udsigts- og støjgener
- De overdækkede udslagspladser vil tage udsigt med værdiforringelse til følge
- Støjgener fra Driving Range i form af udslag samt højlydt snak
- Ønske om, at der opsættes lysanlæg i forbindelse med Driving Range
- Nervøse for vildfarne golfbolde – erstatningspligt.

Naboernes indsigelse har været til udtalelse hos Hillerød Golfklub, som har sendt følgende kommentarer:

- Det er ikke muligt at vende Driving Range af sikkerhedsmæssige hensyn
- En evt. overdækning af udslagspladserne vil blive udført, således at topkoten ingen steder overstiger S-banens højde. Herved tages der ingen udsigt
- Der opsættes støjhegn hele vejen bag Driving Range, og højden overstiger ikke S-banens højde. Endvidere vil græsklipning kun foregå mellem kl. 07 – 18. Opsamling af golfbolde kan forekomme uden for dette tidsrum, men med så støjsvagt materiel, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser kan overholdes
- Der etableres ingen form for lysanlæg i forbindelse med Driving Range
- Der slås væk fra haverne, således at der ikke er nogen form for risiko for vildfarne bolde. Endvidere har Hillerød Golfklub en forsikring, der dækker eventuelle skader.

Forvaltningen vurderer på baggrund af ovenstående, at der vil kunne meddeles landzonetilladelse til udvidelse af Hillerød Golfklub.

Retsgrundlag

Planloven, kap. 7 om landzoneadministration.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-01-2020

Udvalget godkendte indstillingen.

Bilag

Ansøgning om landzonetilladelse

Oversigtskort

Punkt 2: Årsplan 2020 - 1. halvår

19/17801

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at drøfte og godkende årsplanen for 1. halvår 2020.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er at fremlægge forslag til årsplan for 1. halvår af 2020 for Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget til udvalgets godkendelse.

Årsplanen er et dynamisk dokument, der løbende kan revideres i indhold, og som medvirker til at give udvalgets medlemmer et overblik over kommende sager og planlagte dialogmøder.

Årsplanen tager udgangspunkt i udmøntningsplan 2020 samt forvaltningens øvrige kendskab til sager på nuværende tidspunkt.

Årsplanen forelægges til politiks behandling to gange årligt.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-01-2020

Udvalget besluttede, at anlægsoversigten tilføjes årsplanen.

Udvalget godkendte årsplanen.

Bilag

Årsplan 2020 - 1 - ABT

Punkt 3: Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 - i høring

19/21221

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget indstiller til økonomiudvalget og byrådet, at mobilitetsplanen fremlægges til godkendelse og eventuelle bemærkninger indarbejdes i høringssvaret.

Sagsfremstilling

Ifølge trafikselskabsloven skal Movia mindst hvert 4. år udarbejde en trafikplan sammen med de 45 kommuner og 2 regioner. Sidste gang Movia, kommuner og regioner aftalte en trafikplan var i 2016. Movia har denne gang udarbejdet et forslag til en mobilitetsplan, hvor der er lagt et bredere strategisk fokus på borgernes samlede mobilitet. Arbejdet med at gøre den kollektive transport mere relevant for borgerne er derfor udvidet til også at omfatte, hvordan borgerne let kommer til og fra den kollektive transport på gåben, med cykel eller bil, og nemt skifter ved stoppesteder, stationer og de større busterminaler.

Klimakrisen, udfordringer med trængsel i og omkring de større byer, og mangel på mobilitet uden for byerne er områder, som optager stat, kommuner, regioner, erhvervsliv og borgere i hele landet. Sammen kan Movia, de 45 kommuner og 2 regioner levere stærke, langsigtede løsninger på de nationale klima, mobilitets- og trængselsudfordringer med god inddragelse af interessenter.

Et obligatorisk element i mobilitetsplanen er, at der skal aftales et strategisk net af de vigtigste buslinjer og lokaltogsstrækninger med tilhørende flerårigt budget. Det strategiske net skal sammen med statens baner danne grundstammen i den kollektive transport de kommende år. Movia stiller forslag om, at holde fast i det nuværende strategiske net – og styrke det med højklassede busbaserede transportsystemer med højt serviceniveau (BRT-linjer) på udvalgte strækninger for at kunne håndtere den kraftige befolkningstilvækst i hovedstadsområdet frem mod 2030. Movia vil prioritere digitale skærme og sammenhæng på stationer og stoppesteder, der betjenes af buslinjer i det strategiske net og som har særlig stor betydning for flest rejsende.

Movia er meget interesseret i dialog om forslaget til mobilitetsplanens mål og forslag, så det sikres, at der på baggrund af en fælles plan arbejdes med de rigtige ting i årene frem. Derfor får Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget besøg af Movias ledelse til en drøftelse af mobilitetsplanen og hvordan den kan forankres i en Hillerød-sammenhæng.

Mobilitetsplan 2020 stiller forslag til fire temaer:

Sammenhæng på tværs

Der er behov for at flere transporterer sig sammen. Mange er afhængige af bil, fordi der ikke er en kollektiv transport-service til rådighed inden for rimelig afstand. Færdiggørelsen af udbygningen og renoveringen af statens banenet vil forkorte rejsetider mellem de sjællandske købstæder og hovedstaden mærkbart. Det vil forstærke udviklingen i bosætningen uden for hovedstaden og øge graden af pendling. Derfor foreslås, at de største busstrækninger i det strategiske net skal styrkes med BRT-linjer i hovedstadsområdet, så vækst, uddannelse, beskæftigelse og bosætning i den vigtige sjællandske geografi sikres. I større købstæder og stationsbyer som Hillerød kan BRT-inspirerede tiltag afhjælpe trængsel og binde byer og baner bedre sammen. Stoppesteder og stationer skal udbygges, så det bliver nemt og trygt for gående, cyklister og bilister at bruge dem og opholde sig der.

Grøn og bæredygtig omstilling

Klimaudfordringerne er reelle, og der er bred politisk opbakning til et ambitiøst, nationalt klimamål. Kommuner og regioner skal naturligvis kunne følge med og levere på den nationale dagsorden. Transportsektoren står for knap 30 procent af den samlede CO₂-udledning og skal give sit bidrag. Derfor skal bus, flextrafik og lokaltogstrafik gøres bæredygtig hurtigt. Men den nationale 70 pct.-målsætning kan ikke nås, hvis ikke vi lykkes med at få flere til at bruge kollektiv transport. Derfor skal vi også have bæredygtige BRT-linjer til byer med mange mennesker og stigende trængsel og bedre first-/lastmile løsninger til områder, hvor der er langt til den kollektive transport. De 45 kommuner og 2 regioner har sammen med Movia sat meget ambitiøse mål for den grønne omstilling i trafikplanen i 2016. I forslaget til Mobilitetsplan 2020 foreslås, at busserne på Sjælland skal være fossilfri i 2030, heraf skal mindst halvdelen være elbusser. Flex-trafikken skal køres i elbiler senest i 2030, og alle nye lokaltog skal være eldrevne.

Pendling til og fra arbejdspladser

Mange virksomheder er dybt optaget af den grønne dagsorden, som en del af virksomhedernes samfundsansvar. Samtidig er fremkommelighed – eller mangel på samme – vigtigt, når medarbejdere skal rekrutteres. Kortere afstand mellem arbejdsplads og kollektiv transport kan få flere til at vælge bilen fra – og det kan reducere trængsel. I forslaget til

Mobilitetsplan 2020 indgår forslag om, at kommuner, regioner går sammen med Movia om at styrke samarbejdet med erhvervslivet om bedre mobilitet for medarbejdere og varer til og fra arbejdspladser og erhvervsområder. Kollektiv transport skal tænkes ind tidligt i de kommunale planer – det gør det både nemmere og billigere at få gode kollektive transport løsninger. Der stilles også forslag om at Movia kan tilbyde at vise mobilitetsservicen i alle kommuner via kommunernes hjemmesider, så virksomheder og lokale arbejdspladser og borgere kan få et godt overblik over kommunens service.

Om at forbedre den kollektive mobilitet uden for de større byer

Hver femte borger på Sjælland bor i en landsby eller på landet. Men den enkeltes behov for mobilitet bliver ikke mindre af at bo længere fra en større by. Der er brug for flere løsninger, som kan supplere bus og tog. Det er vigtigt, at inddrage lokalsamfundet for at finde de løsninger, som passer netop der. Flextrafik og plustur sikrer transport fra havelågen til et stoppested eller en station – det stiller Movia forslag om udbredes til flere relevante geografier. De godt 2 mio. bilsæder, som kører tomme rundt hver morgen, kan også udnyttes bedre, så flere kører sammen. Det vil Movia gerne lave forsøg med sammen med kommuner og lokale ildsjæle. Det kan kræve nye lovgivningsmæssige rammer for transportsektoren, hvis opgaven skal løses. Adgangen til kollektiv transport har også indflydelse på, om de unge færdiggør deres uddannelser. I forslaget til Mobilitetsplan 2020 er der derfor forslag om at supplere busdriften til og fra de store uddannelsesinstitutioner på tværs af kommunegrænser med ny og mere målrettet information og konkrete mobilitetstiltag på campusområder.

Høringsfristen for forslag og bemærkninger til Forslag til Mobilitetsplan 2020 er den 20 marts 2020.

Retsgrundlag

Lov om Trafikselskaber.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-01-2020

Direktør Dorthe Nøhr og udviklingsdirektør Peter Rosbæk præsenterede mobilitetsplanen.

Udvalget godkendte indstillingen og sender sagen videre til økonomiudvalget og byrådet.

Bilag

Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Høringsbrev - Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Punkt 4: Trængselskortlægning - afrapportering

19/891

Indstilling

Direktionen indstiller til Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget at tage kortlægningens indledende resultater til efterretning.

Sagsfremstilling

På Arkitektur, Byplan og Trafikudvalgets møde den 6. marts 2019 besluttede udvalget at godkende den videre proces for udarbejdelse af et katalog for fremkommeligheds- og mobilitets tiltag for Hillerød Kommune. Byrådet meddelte på efterfølgende møde den 27. marts en anlægsbevilling på 200.000 kr. til rådgivning i forbindelse hermed.

Til realisering af projekter i 2020 for bil- og busfremkommelighed samt mobilitetsprojekter for at overflytte biltrafik til cykeltrafik har byrådet 27. november 2019 meddelt en samlet anlægsbevilling på 7,7 mio. kr. Tilsvarende er på budget 2021 afsat et yderligere rådighedsbeløb på 7,0 mio. kr.

Byrådet besluttede på sit møde den 27. november at reservere et beløb fra fremkommelighedspuljen i 2020 til opdatering af fremkommelighedskortlægningerne og identifikation af indsatspunkter til brug for prioritering af midlerne i 2021.

Forvaltningen har på den baggrund arbejdet sammen med COWI om at etablere et grundlag for en løbende kortlægning af trængsel. Kortlægningen er et værktøj, der sætter forvaltningen i stand til på sigt at udarbejde trendanalyser over trafikens historiske udvikling samt at give et her og nu billede af trængslen på Hillerød Kommunes vejnet.

Arbejdet med opstilling af datamodel og grundlag for kortlægningen er nu færdiggjort og resultaterne afrapporteret, i vedlagte bilag 1. Forvaltningen vil gennemgå resultaterne på mødet.

Det er væsentligt i den forbindelse at skelne mellem den trafikmodel, som byrådet har besluttet og trængselskortlægningen.

Trafikmodellen tager udgangspunkt i den eksisterende trafik. Forvaltningen kan på baggrund af forventede anlægsprojekter og andre trafikale tiltag bruge modellen til at beskrive den forventede fremtidige trafik. Trængselskortlægningen kan derimod anvendes til dels at dokumentere hvor der er reel trængsel på kommunens veje, og dels at analysere historiske data og trends i fremkommeligheden på vejnettet.

Trængselskortlægningen tager udgangspunkt i målinger af rejsehastigheder med brug af berigede GPS data. På baggrund af disse data er det muligt at beregne middelhastigheden for strækninger på det udpegede vejnet. Det overordnede vejnet er opdelt i delstrækninger med knudepunkter, hvor de enkelte veje krydser hinanden.

For hver delstrækning og i hver retning er der beregnet middelhastigheder opdelt på 15 minutters tidsrum. Kortlægningen er opstillet således, at det er muligt at indlæse nyere data og på den måde sammenligne udviklingen over en årrække, således at udviklingen over år kan sammenlignes. Det er væsentligt at bemærke at der i perioden for dataudtrækket har været flere større anlægsarbejder i Hillerød By, herunder byggeriet på Frederiksbro og Carlsbergvej.

Resultaterne af de gennemførte beregninger kan bruges og præsenteres på mange måder. I opgaven er det valgt at analysere og præsentere følgende:

- Udpegning af de mest trængselsramte delstrækninger i korte tidsrum
- Udpegning af de mest trængselsramte delstrækninger i længere tidsrum.

I denne analyse er 15 minutter anvendt som udtryk for et kort tidsrum. Udpegningen er relevant for at finde alle de steder, hvor der potentielt er problemer med fremkommelighed.

I analysen er 1 time anvendt som et længere tidsrum, herved får man et billede af steder og tidspunkter, som sandsynligvis opleves af flere trafikanter og samlet giver større forsinkelser.

Tilsammen giver de to udpegninger et godt overblik over steder, der kan være relevante at starte med at analysere nærmere.

I bilag 1 er resultaterne af den kortlægningen anført. Overordnet kan man se, at der som forventet, i det værste kvarter er trængselsproblemer på stort set alle veje omkring Marie Mørk krydset, ligesom indfaldsvejene fra Hillerødmotorvejens forlængelse er kraftigt belastede. For værste time ændrer billedet sig en smule. Selv om der stadig er problemer omkring Marie Mørk krydset så er det fortrinsvist på Milnersvej, hvor trafikanterne oplever lang rejsetid. De mest belastede strækninger er alle i tråd med de oplevede udfordringer med fremkommeligheden.

Der er også de strækninger, hvor trafikanterne oplever nedsat fremkommelighed uden, at der dog er tale om sammenbrud. Her kan det bemærkes, at Herredsvejen ganske vist er kraftigt belastet, men kun i indadgående retning og kun i en kort periode. Vejene omkring Tikanten er også belastet og den registrerede hastighed ligger mellem 40 og 60% af den tilladte hastighed.

På baggrund af den kortlægningen har forvaltningen sammen med COWI igangsat et arbejde med at identificere de bagvedliggende årsager til trængslen på de udpegede steder, og udpegning af mulige løsningsforslag.

Forvaltningen forventer på den baggrund at kunne fremlægge forslag til projekter som kan prioriteres i forbindelse med fordeling af fremkommelighedspuljens midler i 2021. Forvaltningen vil fremlægge forslag til projekter i 2. kvartal 2020, således at projekterne kan indgå i de politiske drøftelser forud for budgetforhandlingerne.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-01-2020

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Forvaltningen bemærkede supplerende under mødet, at det er i udadgående retning Herredsvejen er belastet.

Bilag

Bilag 1 - Afrapportering trængselsanalyse del 1, Kortlægning

Punkt 5: Status parkering

18/4982

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen om status for parkering til efterretning.

Sagsfremstilling

Forvaltningen vil med denne sag give en status på parkering herunder orientere om hvornår parkeringspladserne ved Åmosen, Markedspladsen og P-hus Øst/Torvet bliver berørt af byggeri og samtidig give en status på fremdriften i arbejdet med parkering.

Igangværende projekter

På udvalgsrådet i september besluttede Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at der skulle igangsættes en udvidet kapacitetsanalyse om parkering, som også skulle omfatte konsekvenserne af byggeri på Åmosevej og Markedspladsen samt en kortlægning af, hvor medarbejderne, som arbejder i bymidten, parkerer på nuværende tidspunkt. Rapporten er ved at blive udarbejdet, men forvaltningen kan orientere om selve parkeringsregistreringen som blev udført i slutningen af oktober (vedlagt som bilag). Udvalget vil få en samlet orientering af sagen til februar mødet.

Konklusionen på seneste registrering er, at der generelt er ledig kapacitet på parkeringsarealerne i eller nær Hillerød Bymidte, når man ser på belægningen henover dagen. I spidstimen (kl. 13-14) er 55 % af de ca. 3.550 parkeringspladser i brug på såvel en hverdag eller lørdag. Afstanden til bymidten samt eventuelle parkeringsrestriktioner gør dog, at nogle parkeringsarealer er mere populære end andre. På hverdage er det især parkeringsarealerne ved Teglgårdssøen, Batzkes Bakke og grusparkeringsområdet ved Åmosevej, der bliver benyttet, da disse ligger relativt tæt ved Hillerød Bymidte eller Hillerød Station, og hverken har tidsrestriktioner eller er afgiftsbelagt. I spidstimen mellem kl. 13:00 og 14:00 er mere end 80 % af de gratis parkeringspladser optaget. På lørdage er det i højere grad parkeringspladserne i bymidten ved Markedspladsen, Markedsstræde og Posen samt P-husene i forbindelse med Slotsarkaderne, der bliver benyttet. Disse parkeringsarealer er kendetegnet ved at ligge meget centralt og være afgiftsbelagt. I spidstimen ml. kl. 13:00 og 14:00 er knap 75 % af de attraktive betalingsparkeringspladser centralt i bymidten optaget.

På udvalgsrådet i oktober besluttede Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, at forvaltningen skulle arbejde med hvordan parkeringsvejvisning kan bidrage til en bedre udnyttelse af de eksisterende parkeringspladser i bymidten. Arbejdet pågår stadig, men forvaltningen kan dog fortælle, at der er afholdt møde med de største private parkeringsudbydere og Hillerød Byforum om opgaven og hvordan et vejvisningssystem til parkering kan give værdi til byen. Parkeringsaktørerne ser positivt på opgaven.

I oktober besluttede Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget også, at forvaltningen skal undersøge mulighederne for at forbedre parkeringsforholdene for beboere i afgrænsede områder. Eksempelvis ved at se på hvordan Københavns Kommune har arbejdet med parkeringszoner med tidsrestriktioner i bl.a. Vanløse. Forvaltningen vender tilbage til udvalget.

Berørte parkeringsanlæg

Den 6. januar lukkede grusparkeringsområdet ved Åmosen med ca. 160 parkeringspladser. Kommunen har orienteret i løbet af december om lukningen, dels ved at opsætte skilte ved hver ind- og udkørsel, dels ved at formidle det på kommunens hjemmeside og på Facebook.

I april 2020 hvor bygherre forventer at starte byggeri på Markedspladsen står Markedspladsen til at lukke med 79 pladser. 75 pladser bliver reetableret når byggeriet står færdigt. Efter nuværende planer starter byggeriet på P-hus Øst/Torvet i 2021. Bygherre forventer at det ikke vil være nødvendigt af nedlægge alle 205 pladser mens byggeriet pågår. Bygherre forventer at hovedparten af pladserne bliver reetableret når byggeriet står færdigt. Tidsplanerne er seneste oplyst af bygherre og der kan ske forskydninger.

Kommunen kan henvise til ledige parkeringspladser, hvor der i spidstimen på hverdage findes gratis ledige pladser langs Roskildevej (ca. 40 stk.), ved Teglgårdssøen (ca. 40 stk.) og ved Batzkes Bakke (ca. 10 stk.). På lørdage er der endnu flere ledige gratis pladser her. Derudover kan vi henvise til ledige betalingsparkeringspladser, hvor der i spidstimen på hverdage findes ledige pladser i parkeringshusene P-hus Nord (ca. 140 stk.), P-hus Syd (ca. 430 stk.), Gallerierne (ca. 130 stk.) og P-hus Øst (ca. 80 stk.). På lørdage er der også ledig kapacitet i P-hus Nord (ca. 60 stk.), P-hus Syd (ca. 150 stk.), Gallerierne (ca. 130 stk.) og P-hus Øst (ca. 70 stk.).

Uden for spidstimen er endnu flere parkeringspladser i bymidten ledige.

Forvaltningen bemærker at antallet af parkeringspladser ikke ligger fast, idet byrådet har besluttet at forvaltningen skal arbejde videre med løsninger på Markedspladsen/Markedsstræde. Der er i dag 45 pladser. Det er uafklaret hvad arbejdet på sigt får af betydning, men det bliver afklaret i den videre proces.

På mødet får udvalget en demonstration af hvordan et parkeringsvejvisningssystem kan se ud i Hillerød, herunder hvor skilte bør placeres og hvordan man kan detektere antallet af biler på parkeringspladser.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-01-2020

Jakob Tønnesen fra COWI præsenterede oplæg.

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Bilag

Belægningsanalyse Hillerød Bymidte oktober 2019

Punkt 6: Anlægsoversigt - status på projekter

18/3109

Indstilling

Direktionen indstiller, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen om status på anlægsprojekter til efterretning.

Sagsfremstilling

Formålet med sagen er at orientere udvalget om status på større verserende anlægsprojekter eller projekteringsopgaver, hvor der er givet anlægsbevilling. Listen omfatter ikke driftsrelaterede anlægsbevillinger som asfalt, støttemure, læskærme samt skilteprojekter.

| Infrastruktur projekter | Stade | Tidsplan | Bemærkninger |
|--|---|---|-----------------------------|
| Cykelsti Nødebo | Anlæg af sidste etape sti fra Jespervej til skoven | Ibrugtaget november 2019 – mangelarbejder pågår | |
| Cykelstier Frejasvej og Selskovvej | Ekspropriationsbeslutning december 2019 | Anlæg afsluttes november 2020 | |
| Cykelstier Holmegårdsvej | Under anlæg | Anlæg afsluttes 1. kv. 2020 | |
| Milnersvej, signalreguleret stikrydsning mv. | Projektering pågår | Anlæg afsluttes 1-2 kv. 2020 | |
| Genopretning Roskildevej samt signalanlæg | Udført – mangelarbejder pågår | Afsluttes december 2019 | |
| Fremkommelighed og mobilitet | Analyser pågår | Anlægstiltag sker i 2020-21 | |
| Trafiksanering Nødebo | Udskiftning af vejbelysning og opsætning af signalanlæg | Vejbelysning og opsætning af signalteknik ultimo 2019 – primo 2020. Øvrige arbejder afsluttes november 2020 | |
| Trafiksikring Bendstrup - Lykkesholm | Undersøgelser pågår | Resultat af undersøgelser fremlægges 1. kv. 2020 | Bevilling til undersøgelser |
| Shunt fra motorvejens forlængelse | Forhandlinger med Vejdirektoratet om aftale | Projektering 1 kv. 2020 – udførelse 2020-2021 | |
| Favrholm stationsplads, stibro, buslommer og erstatningsgolfbane | Projekteringsfase | Anlæg erstatningsgolfbane 2020 | |

Forplads, stibro og buslommer 2022-2023

| | | | |
|---|--|--|--|
| Sti bag badmintonhallen | Entreprisekontrakt indgået. Arbejde foran svømmehallen igangsat | Anlæg december 2019 – marts 2020, dog afhængig af vejret | |
| Byrumsprojekter | Stade | Tidsplan | Bemærkninger |
| Torvet | Planlægning, projektering pågår. Arbejde med fondssøgning pågår. | Planlægning og projektering 2019-2020 | Bevilling til projektering. |
| Murer Tonny Stræde | Afsluttet i 2019 | Afsluttet | |
| Legplads ved Posen | Afsluttet i 2018 | Afsluttet | |
| Turist Wi-Fi | Under planlægning | Forår 2020 | Projektkrav EU årsag til justeret tidsplan |
| Vejombygninger og byggemodninger | Stade | Tidsplan | Bemærkninger |
| Ullerød Nord byggemodning | EU anlægsudbud | Anlæg 2020-2022 | |
| Smørkildefingeren (Favrholm) | Projektering og arkæologiske undersøgelser pågår | Anlæg afsluttes 2023 | |
| Favrholm to signalkryds på Overdrevsvejen | Anlæg afsluttet i 2019, mangelarbejder pågår | Anlæg afsluttet i 2019 | |
| Favrholm stier | Udarbejdelse af rådgiverudbud pågår | Udbud rådgiver 1. kv. 2020. Anlæg 2022-2023 | |
| Frederiksbro forlægning af Trollesmindealle | Under udførelse | Afsluttes 1. kv. 2020 | Privat byggemodning |

Forvaltningen bemærker, at en tilsvarende projektoversigt er lagt på kommunens hjemmeside og at denne løbende suppleres med detailbeskrivelser af de enkelte projekter. Tilsvarende opdateres projektoversigten, hvis der indtræffer uforudsete begivenheder, der påvirker tidsplaner.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-01-2020

Udvalget tog orienteringen til efterretning.

Punkt 7: Nyt fra udvalgsformanden og forvaltningen

17/400

Indstilling

Direktionen indstiller til, at Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget tager orienteringen til efterretning.

Sagsfremstilling

Udvalgsformanden og forvaltningen giver en opfølgende orientering vedr. sager drøftet på sidste møde samt orienterer om aktuelle emner med interesse for udvalget.

Retsgrundlag

Ikke relevant for sagen.

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Beslutning i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget den 08-01-2020

Udvalget tog orienteringen til efterretning.