

REFERAT Teknisk Udvalg 2018 - 2021 d. 14-08-2019

Mødedato Onsdag d. 14. august 2019 kl. 09:00

Mødested Administrationsbygningen i Rødby, Fruegade 7

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Forslag til Lokalplan 360-115 Digegaarden.....	4
Lokalplan 360-114 - Bymidteområde Ved Åen i Maribo.....	6
Administrationsgrundlag for bade- og bådebroer.....	8
Flexitur og Plustur.....	10
Ny afkørsel 50 med pendlerholdeplads.....	12
Retningslinjer for Camps i forbindelse med Femern projektet.....	14
Isætning af planker og betjeningsvejledning for udløbsbygværk fra Nørresø til Hunse Å.....	16
Strategi for autocamperturisme.....	18
Budgetoverslag for handicapramper ved det sydlolandske dige.....	20
Plejeplan for træer langs vejene i Lolland Kommune.....	22
Procedure for vejsager på private fællesveje.....	23
Orientering til Teknisk Udvalg på mødet 14. august 2019 - åben orientering.....	24
Lukket: Selvhjælpshandlinger ved separatkloakeringsprojekt.....	25
Lukket: Politianmeldelse af ejendom.....	26
Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom.....	27
Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom.....	28
Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom.....	29
Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom.....	30
Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom.....	31
Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom.....	32
Lukket: Kondemnering af ejerbolig.....	33
Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom.....	34
Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom.....	35
Lukket: Orientering om nedlagte forbud mod retlig og faktisk råden i henhold til Lov om Byfornyelse.....	36
Lukket: Orientering til Teknisk Udvalg på mødet 14. august 2019 - lukket orientering.....	37

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

00.01.00-G01-666-19

Sagsfremstilling

Godkendelse af dagsorden til Teknisk Udvalgs møde den 14. august 2019.

Beslutning

Godkendt.

Punkt 2: Forslag til Lokalplan 360-115 Digegaarden

01.02.05-P16-137-18

Sagsfremstilling

Lolland Kommune har modtaget en ansøgning om ændring af den eksisterende Lokalplan 381-38 for Digegaarden i sommerhusområdet Hummingen, så dele af området kan udstykkes til almindelige sommerhusgrunde. Digegaarden har samtidig en vision om at etablere rekreative faciliteter i det fri, særligt tiltænkt friluftsturister. Forslag til Lokalplan 360-115 Digegaarden - fremgår **Bilag 1** skal give mulighed for at etablere rekreative faciliteter på nabogrunden Gloslunde Strandvej 27. I dag anvendes arealet til offentlige formål, parkering og toilet for områdets gæster. En del af dette areal bliver udstykket og ændrer samtidig anvendelse til rekreativt område. På det tilbageværende offentlige parkeringsareal skal der fremover være mulighed for opsætning af en telemast.

Da den nye lokalplan 360-115 Digegaarden ikke er i overensstemmelse med Kommuneplan 2017-2029 (Kommuneplanramme 381-S7 Sommerhusområde ved Hummingen), kræver lokalplanens gennemførelse, at der vedtages et Tillæg 12 - fremgår af **Bilag 2** til kommuneplanen.

For at realisere Lokalplan 360-115 Digegaarden ændres kommuneplanrammens bestemmelse om bebyggelsesprocent for den enkelte ejendom, gældende for de tre erhvervsjendomme inden for rammen, matr. nr. 6bv, 26e og 9hr Gloslunde By, fra 15 til 20%. Alle øvrige bestemmelser i nuværende kommuneplanramme fastholdes. Den geografiske afgrænsning, som gælder for den nuværende kommuneplanramme, fastholdes.

Ifølge lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 om lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM) skal der foretages en miljøvurdering af planer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Der er foretaget en screening af lokalplanen og kommuneplantillægget, og på den baggrund har Lolland Kommune besluttet følgende jf. § 10:

Der foretages ikke en miljøvurdering af lokalplanen og kommuneplantillægget, idet planerne omhandler ændringer af en eksisterende plan og/eller et mindre område på lokalt plan, og planen vurderes ikke at danne grundlag for byggeri og/eller anlæg, der medfører en væsentlig påvirkning af miljøet jf. § 10 i lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM).

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

Teknik- og Miljømyndigheden har vurderet, at det ansøgte er lokalplanpligtigt jf. planlovens § 13. stk. 2, da udstykningen samt ændringen i anvendelsen af arealer, fremkalder væsentlige ændringer i det bestående miljø.

Området har status af sommerhusområde. Sommerhusområde bevares med den nye lokalplan.

Lokalplanen er i overensstemmelse med ny kommuneplanramme.

Indstilling

Teknik- og Miljømyndighed indstiller, at:

1. "Forslag til Lokalplan 360-115 Digegaarden" og "Forslag til kommuneplantillæg 12" godkendes og udsendes i offentlig høring i 4 uger.

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg.

Beslutning

Indstillingen godkendt med følgende rettelser:

- Da oversigtskort på side 2 er misvisende i forhold til referencebilleder, skal planen konsekvensrettes så der er overensstemmelse.
- Ved nærmere gennemgang af deklaration af 28. januar 1970 (løbenr. 572-32) fremgår det at ejendommen 6 bv Gloslunde By, Gloslunde er forpligtet til at være medlem af grundejerforeningen, hvorfor de tre nye ejendomme også skal være det. Dette skal indføres i lokalplanen.

Bilag

Bilag 1 - Forslag til Lokalplan 360-115 Digegaarden

Bilag 2 - Forslag til Kommuneplantillæg 12

Punkt 3: Lokalplan 360-114 - Bymidteområde Ved Åen i Maribo

01.02.05-P16-168-14

Sagsfremstilling

Forslag til Lokalplan 360-114 for bymidteområde Ved Åen i Maribo - fremgår som **bilag 1**, giver Maribo Storcenter mulighed for udvidelse af den nu lukkede fakta butik fra 750 m² til 1.250 m². Lokalplanen giver mulighed for at tiltrække nye dagligvare-, udvalgsvare- eller pladskrævende butikker til området.

Det aktuelle lokalplanområde har hidtil været omfattet af Lokalplan 360-15, som udlægger området til centerområde, og hvor der ud over butikker var givet mulighed for at etablere fem punkthuse ud mod Brovejen.

Byggemulighederne for de fem punkthuse er imidlertid ikke blevet udnyttet, da det har vist sig, at der ikke er efterspørgsel på boligareal i området, og der er i dag opført anden bebyggelse inden for byggefeltene udlagt til punkthuse (Jysk, tankstation, vaskehal, elektriker-virksomhed). Byggemuligheden for punkthuse er derfor udtaget af lokalplanen. Derimod er der et aktuelt ønske om at kunne udvide butiksarealet i den sydlige del af området, bl.a. for at kunne imødekomme nye krav til modernisering og større enheder.

Detailhandelsanalyse

Teknik- og Miljømyndigheden fik i maj 2018 udarbejdet en ny detailhandelsanalyse for Lolland Kommune - fremgår som **bilag 2**.

Den helt generelle anbefaling i analysen er at revidere detailhandelsstrukturen i kommuneplanen med henblik på at skabe rammer for en balanceret udvikling.

En af analysens konklusioner er, at såfremt der planlægges for yderlige udvidelser af dagligvarebutikker i Maribo, som f.eks. Fakta og Lidl i Maribo, vil det betyde afvikling af den lokale dagligvarehandel, altså f.eks. Netto i Rødby.

Dagligvarehandlen i Maribo er over de sidste mange år "rykket" ud i periferien af Maribo (udvidelser af bymidten), så der i dag kun er én større dagligvarebutik tilbage i det centrale Maribo.

Nærværende lokalplan er således et dilemma mellem anbefalingerne i detailhandelsanalysen om ikke at udvide antallet af dagligvarebutiks m² og grundejers interesse i at kunne udnytte lokalplanområdet på en ny måde.

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

[Lov om planlægning](#) og [lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\)](#).

Lokalplanen er i overensstemmelse med den gældende kommuneplanramme.

Lokalplan 360-15 er gældende for området. Lokalplanen vil blive ophævet i sin helhed, da Lokalplan 360-114 omfatter hele den gamle lokalplan.

Der er gennemført en miljøscreening af planen. Teknik- og Miljømyndigheden vurderer, at der ikke skal udarbejdes en miljøvurdering af planen, idet den ikke danner grundlag for anlæg, der medfører en væsentlig påvirkning af miljøet.

Indstilling

Direktionen indstiller at:

1. Forslag til Lokalplan 360-114-Bymidteområde Ved Åen i Maribo godkendes og sendes i offentlig høring i 4 uger.

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg

Tidligere besluttet

Teknisk Udvalg, den 8.5. 2019, pkt. 8

Godkendt.

Supplerende sagsfremstilling

Forslaget til lokalplan har været udsendt i 4 ugers høring. Der er indkommet 2 høringssvar, fra naboen og Bevaringsforening By og Land Maribo - **bilag 3**.

Høringssvarene er uddybende beskrevet og kommenteret i **bilag 4**. Høringssvarene har ikke ført til ændringer af lokalplanen.

Direktionen indstiller at:

1. Lokalplan 360-114 Bymidteområde Ved Åen i Maribo godkendes endeligt.

Beslutning

Godkendt som indstillet

Henning A. Rasmussen ønkser den eksisterende plan opretholdt.

Bilag

Bilag 2 - Detailhandelsanalyse - Lolland Kommune

Bilag 3 - Høringssvar til forslag til Lokalplan 360-114

Bilag 1 - Forslag til Lokalplan 360-114 Bymidteområde - Ved Åen i Maribo

Bilag 4 - Notat med indkomne bemærkninger til forslag til Lokalplan 360-114

Punkt 4: Administrationsgrundlag for bade- og bådebroer

01.24.16-A26-2-19

Sagsfremstilling

Lolland Kommune giver tilladelse til opstilling af bade- og bådebroer jf. "Bekendtgørelse om bade- og bådebroer" og i overensstemmelse med retningslinjerne i [Kommuneplan 2017-2029](#).

Generelt fungerer bade- og bådebroer som støttepunkter ved kysterne og giver mulighed for naturoplevelser, friluftsliv og sport. Omvendt kan bade- og bådebroer hindre eller vanskeliggøre offentlighedens færdsel langs med kysten og ophold ved kysten.

Desuden er bade- og bådebroer som oftest den eneste installation på kysten og er derfor ofte et dominerende element i kystlandskabet. Bade- og bådebroer skal derfor etableres på en måde, så de ikke skæmmer landskabet eller forringer natur- og kulturarvsværdierne i området.

Jf. "Bekendtgørelse om bade- og bådebroer" skal bade- og bådebroer, der er lavet af andre materialer end træ, eller skal anvendes til andet formål end badning og fortøjning af både i høring i det pågældende miljøcenter under Miljøministeriet, inden der gives tilladelse. Kutymen var, at bade- og bådebroer i træ, hvor mindre dele herunder stolper og rækværker i stål eller aluminium, kunne opstilles, hvis kommunen vurderede, at broerne ikke var til gene, men kunne fungere som et godt støttepunkt ved kysten.

Miljøcentrene er i dag nedlagt, og det er nu Kystdirektoratet, der skal høres. Men da Kystdirektoratet samtidig er klageinstans, udtaler de sig generelt ikke om de konkrete sager.

Dette har tidligere ikke haft nogen betydning, da der generelt har været ansøgt om bade- og bådebroer i tråd med kutymen. Men i de seneste år er der sket en stigning i antallet af ansøgninger fra grundejerforeninger i sommerhusområder mv., og samtidig er der sket en udvikling af hvilke typer af bade- og bådebroer, der ansøges om, og hvilke materialer broerne er lavet af.

Flydebroer er blandt andet blevet mere populære, og der findes nu broer, hvor større eller mindre dele er lavet af beton, aluminium, plastik eller kompositmaterialer.

Flydebroer understøtter særligt muligheden for aktiviteter på vandet som f.eks. kano- og kajaksejls og er dermed i tråd med Turismestrategien.

Udgangspunktet for bade- og bådebroer er, at de skal være lavet i træ, men undtagelsesvis kan være lavet i andre materialer. Der er derfor udarbejdet et administrationsgrundlag - tilknyttet som **Bilag 1**, der åbner op for brugen af andre materialer i havne og bebyggede miljøer, samt i forlængelse af eksisterende bade- og bådebroer, hvis det er forenligt med de landskabelige og naturmæssige interesser i området. Af administrationsgrundlaget fremgår det samtidig, hvilke kriterier der lægges vægt på ved ansøgning om bade- og bådebroer, hvilke oplysninger der skal bruges i sagsbehandlingen, samt hvilke vilkår man kan forvente, at der stilles i en tilladelse - herunder krav om vedligeholdelse og ansvar. Administrationsgrundlaget understøtter samtidig Kommuneplan 2017-2029, Turismestrategien og Naturpolitikken.

Økonomi

-

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

"Bekendtgørelse om bade- og bådebroer" og Kommuneplan 2017-2029.

Høring/udtalelse

Administrationsgrundlaget har været i høring hos Park og Vej samt Kultur og fritid.

Indstilling

Teknik- og Miljømyndigheden indstiller:

1. at "Administrationsgrundlag for bade- og bådebroer" godkendes.

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg

Tidligere besluttet

Teknisk Udvalg, den 4.6. 2019, pkt. 13

Udsættes til næste møde.

Supplerende sagsfremstilling

Sagen om administrationsgrundlag for bade- og bådebroer genoptages fra mødet den 4-6-2019

Beslutning

Indstillingen godkendt med følgende ændringer:

Administrationsgrundlaget rettes således:

- Det skal fremgå, at badebroer så vidt muligt skal være handicapvenlige
- Afsnittet "Brugen af beton, aluminium" tages ud (s.1)
- Bente Borreskov er imod indstillingen - det skal sikres at plastikbroer ikke afgiver plastik til vandet

Bilag

Bilag 1 - Administrationsgrundlag for bade- og bådebroer

Punkt 5: Flextur og Plustur

13.05.16-G01-41-15

Sagsfremstilling

Movia tilbyder en ny model for flextur og som noget nyt muligheden for indførelse af Plustur. I den anledning ønsker Movia, at alle kommuner tager stilling til, om og hvordan Flextur og Plustur skal indgå i kommunens kollektive mobilitetstilbud og melde tilbage til Movia om dette.

Flextur:

Kommuner, som allerede har indført Flextur-ordningen, kan fortsætte med at tilbyde denne ordning til borgerne, til samme takster som i dag.

Kommuner kan også gøre brug af det nye tilvalg for højere takst i byområder samt mulighed for at tilbyde gratis kørsel til/fra udvalgte adresser i kommunen.

Lolland Kommune har indført Flextur-ordningen (skete i august måned 2012). Grundprisen for en tur op til 10 km. inden for kommunegrænsen koster 36,00 kr. Efterfølgende km. koster 6,00 kr. pr. km. Børn under 16 år, som rejser alene, rejser til halv pris, både hvad angår grundtakst og efterfølgende km.

Lolland Kommune har i 2017 haft forsøg med dobbeltakst i Nakskov og Maribo by (pris pr. tur 72,00 kr). Dette blev politisk fravalgt igen, da det var for dyrt for borgerne at bruge ordningen. Herefter vendte Lolland Kommune tilbage til grundtaksten på kr. 36,00 pr. tur.

Plustur:

Er et nyt produkt, som Movia tilbyder - fremgår som **Bilag 1**. Passagererne skal bestille via Rejseplanen og som primært tilbydes turen i de tilfælde, hvor bus og tog ikke kører hele vejen. Turen skal bestilles 2 timer før afgang. Plustur styrker på den måde det kollektive rutenet, der hvor der ikke er så megen kollektiv trafik i forvejen. I de få tilfælde, hvor det ikke er muligt at tage en bus eller tog på dele af rejsen, tilbydes Plustur hele vejen.

Plustur kører alle dage fra kl. 6.00 til kl. 23.00

Plustur kører i og mellem de kommuner, der tilbyder Plustur - kan derfor kører over kommunegrænsen. Ordningen kombineres med andre former for flextrafik-ture bl.a handicapkørsel.

Kunden betaler en fast takst for plusturen på 21,00 kr. (starttakst på kr. 24,00 kr minus 10 % onlinerabat). Børn under 16 år rejser til halv pris. Prisen er uafhængig af rejselængden. Kommunen betaler den øvrige del af rejseudgiften. Det er altid den kommune plusturen starter i, som betaler for den del af plusturen, som ikke dækkes af kundens betaling - også selv om turen slutter i andre kommuner (på samme måde som Flextur).

Det er muligt at tilbyde plustur for borgerne uden at tilbyde flextur eller omvendt.

Kommuner, som ønsker at have Plustur som en ny service, kan kontakte Movia. Ordningen kan igangsættes på et vilkårligt tidspunkt i 2. halvår af 2019.

Økonomi

Flextur:

Udgiften til Flextur i 2018 kostede kr. 2.2 mio kr. for Lolland Kommune.

Plustur:

Erfaringen fra pilottesten af Plustur hos Movia er, at kommunerne i gennemsnit har ca. 12 ture pr. måned og en udgift på 1.500 pr. måned i 2019. Antallet af ture og udgiften til disse afhænger dog af den enkelte kommunes tilbud med bus/tog. Således varierer udgiften for kommunerne mellem ca. 200 kr. og 3.000 kr. pr. måned. Det kan måske vise sig, at den gennemsnitlige udgift til Plustur vil stige, når/hvis flere kommuner kommer med i ordningen, og denne vil blive mere udbredt blandt kunderne.

Økonomisk vil det være billigere for den enkelte kommune, at tilbyde Plustur frem for rutebusserne til de sidste borgere, der bor mere spredt i yderområderne.

Indstilling

Teknik og Miljømyndigheden indstiller:

1. at Flexturordningen i Lolland Kommune forsætter uændret, med en grundtakst på 36,00 for kørsel i en radius på 10 km og efterfølgende km koster 6,00 kr. pr. kørt km.

2. at Plustur afprøves som forsøgsordning i Lolland Kommune i en etårig periode, gældende fra 1/10 2019. Herefter tages politisk stilling til om ordningen skal fortsætte.

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg

Beslutning

Godkendt som indstillet.

Bilag

Plustur

Punkt 6: Ny afkørsel 50 med pendlerholdeplads

01.00.00-P17-5-19

Sagsfremstilling

I anlægsloven for Femern forbindelsen dateret den 4. maj 2015 er det nye tilslutningsanlæg 50 på motorvejen mellem Rødby og Holeby udformet således, at trafikken til og fra Rødbyhavn prioriteres. Udformningen giver ikke mulighed for direkte til- og frakørsel til Rødby og Holeby samt den nye togstation, da tilslutningsanlægget er planlagt placeret der, hvor motorvejen svinger ned mod Femern tunnellen, dvs. hvor den nye etape af motorvejen påbegyndes, fremgår af **bilag 1**.

Det medfører, at tilslutningsanlægget ikke understøtter en hensigtsmæssig afvikling af den lokale trafik og især ikke trafikken til og fra Rødby, Holeby og den nye togstation. Derudover er det kommunens overordnede vurdering, at denne udformning af tilslutningsanlægget er uhensigtsmæssig både i forhold til fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Teknik- og Miljømyndigheden har derfor bedt NIRAS om at udarbejde forslag til en mere hensigtsmæssig udformning af det nye tilslutningsanlæg 50. NIRAS har i et notat udarbejdet flere forskellige forslag til en udformning af et afkørselsanlæg og overordnet vurderet forslagene i forhold til følgende parametre: Fremkommelighed, trafiksikkerhed, tilgængelighed og økonomi.

Forslagene er derefter blevet vurderet internt af Park og Vej og Teknik- og Miljømyndigheden. I notatet har NIRAS et forslag, hvor tilslutningsanlægget fysisk deles op i 2 halvdele bestående af en til- og frakørsel, hvor motorvejen svinger ned mod Femern tunnellen, og et traditionelt til- og frakørselsanlæg (rudelanlæg) placeret hvor Ringsebøllevej føres over motorvejen, fremgår af **bilag 2**.

Det vurderes overordnet, at denne udformning er den mest optimale i forhold til parametrene fremkommelighed, trafiksikkerhed og tilgængelighed. Derudover vurderes det overordnet, at denne udformning af et nyt tilslutningsanlæg 50 kan etableres inden for den samme anlægsramme som det tilslutningsanlæg, der er beskrevet i anlægsloven for Femern forbindelsen.

I henhold til anlægsloven er der ikke planlagt en pendlerholdeplads i forbindelse med tilslutningsanlæg 50. Det er dog Teknik- og Miljømyndighedens vurdering, at det i en tid hvor samkørsel kommer mere og mere på dagsordenen ville være uhensigtsmæssigt at etablere et nyt tilslutningsanlæg på Sydjylland uden samtidig at etablere en pendlerholdeplads for at kunne facilitere samkørsel m.m. Det er ligeledes Teknik- og Miljømyndighedens vurdering, at en pendlerholdeplads kan etableres for en relativ mindre anlægsramme. Det foreslås derfor, at der etableres en mindre pendlerholdeplads i tilknytning til tilslutningsanlægget med ud- og indkørsel via Ringsebøllevej, og at Femern A/S opfordres til at indarbejde dette i projektet.

Femern A/S er bemyndiget via anlægsloven, til at etablere en fast Femern forbindelse. Det er dog Transportministeriet, der er myndighed på området, og derfor skal henvendelser om ændringer af projektet fremsendes til Transportministeriet.

Placering af tilslutningsanlægget ved Ringsebøllevej indebærer, at det vil være en fordel at opgradere Mosevej, vejetape ned mod den nye togstation ved Holeby. Det er dog allerede planlagt at opgradere Mosevej, da det er nødvendigt for at få en fornuftig afvikling af trafikken mellem den nye togstation og Rødby samt Holeby. Opgraderingen af Mosevej er medtaget i Lolland Kommunes anlægsplan som et anlægsønske.

Økonomi

Etableringen af et nyt tilslutningsanlæg 50 er en del af anlægsloven for Femern forbindelsen, og anlægsudgifterne afholdes derfor af Femern A/S. Kommunen har en forventning om, at etablering af en tilhørende pendlerholdeplads ligeledes finansieres af Femern A/S.

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

Anlægsloven for Femern forbindelsen med tilhørende Implementeringsredegørelse.

Høring/udtalelse

Intern høring har kun vist, at etableringen af et nyt tilslutningsanlæg ved Ringsebøllevej skal koordineres med den 132 KV el-ledning, som planlægges ført igennem området.

Indstilling

Teknik- og Miljømyndigheden indstiller:

1. at Lolland Kommunes reviderede forslag til udformning af det nye tilslutningsanlæg 50 samt tilhørende pendlerholdeplads fremsendes til Transportministeriet til videre behandling.

Sagen afgøres af

Byrådet

Tidligere besluttet

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget har den 2. september 2015 besluttet, at der bør etableres en bedre afkørsel mod togstationen.

Beslutning

Udsættes til møde i september.

Bilag

Bilag 2 Forslag til udformning af nyt tilslutningsanlæg 50

Bilag 1 Anlægslovens udformning af nyt tilslutningsanlæg 50 - landscape

Punkt 7: Retningslinjer for Camps i forbindelse med Femern projektet

01.00.00-P17-14-19

Sagsfremstilling

Stadig flere aktiviteter omkring Femern projektet igangsættes, og behovet for en klar planmæssig styring fra kommunens side stiger derfor. Allerede i 2010 traf Økonomiudvalget beslutning om, at kommunen ønsker en tæt styring af, hvor der etableres camps uden for produktionsområdet for at sikre, at der ikke vokser nye boligområder frem.

Denne beslutning genfremsendes hermed til fornyet beslutning - nu opdateret efter de seneste lovændringer m.v, fremgår af **Bilag 1**.

I forbindelse med etableringen af den faste Femern Bælt forbindelse etableres der, som bekendt, en tunnelementfabrik ved Rødbyhavn. Som en del af tunnelementfabrikken etableres der ligeledes en større camp til medarbejderne fra tunnelementfabrikken, medarbejdere fra den nærliggende tunnelportal samt medarbejdere, som arbejder med etablering af arbejdshavn, tunnelrende samt nye forlande. Det er forventningen, at mange af disse medarbejdere ikke vil være bosat i nærområdet, hvorfor det er nødvendigt at etablere en camp, hvor medarbejderne kan opholde sig, når de ikke arbejder. Denne camp er ligesom tunnelementfabrikken og øvrige produktionsfaciliteter en del af anlægsloven og som sådan ikke reguleret af disse retningslinjer.

En række underentreprenører kan ligeledes få behov for, at medarbejdere, som ikke er bosat, i nærområdet har mulighed for at overnatte. Vi kan således forvente, at Lolland Kommune får en række henvendelser om, hvordan evt. mindre camps kan lokaliseres og etableres.

I henhold til Planloven kræver camps bestående af helt ned til 3 campingvogne/autocampere/pavilloner som udgangspunkt lokalplan. Større camps skal screenes for VVM pligt. Hvis der skal udarbejdes en VVM redegørelse, skal der også udarbejdes et kommuneplantillæg.

Placering af camps i det åbne land kan umiddelbart ikke lade sig gøre, da camps betragtes som boligområder ligeledes i henhold til Planloven. Camps kan derfor kun lokaliseres i forbindelse med allerede eksisterende bebyggelser/boligområder eller i forbindelse med produktionsstederne.

Da Lolland Kommune i forvejen har for mange boliger i forhold til indbyggerantallet, er det kommunens vurdering, at der ikke skal udlægges nye boligområder som camps. Dette primært begrundet i at en placering af eventuelle camps i tilknytning til f.eks. Rødby, Rødbyhavn eller Holeby ikke harmonerer med den udbygning af boligmassen, som beskrives i rammerne for kommuneplanen.

Camps placeret i erhvervsområder, som tidligere foreslået af diverse investorer, indebærer miljømæssige konflikter i form af bl.a. røg- og støjgener fra det omliggende erhverv samt planlægningsmæssige problemer, idet planstatus for den del af erhvervsområdet, hvor campen placeres, skal ændres for at kunne rumme beboelse, hvilket igen medfører gener for eksisterende og fremtidig erhverv pga. den førnævnte ændring af planstatus for det tidligere erhvervsområde.

Ovenstående fører frem til, at der ikke må etableres camps udover den allerede planlagte camp i forbindelse med den kommende tunnelementfabrik ved Rødbyhavn. Behov for mindre overnatningsfaciliteter f.eks. i forhold til medarbejdere fra underentreprenører skal opfyldes via eksisterende boligmasse, hotelovernatning m.m.

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

Planloven og Miljøbeskyttelsesloven

Indstilling

Teknik- og Miljømyndigheden indstiller:

1. at vedlagte retningslinjer godkendes som grundlag for lokalisering af camps i forbindelse med etablering af Femern Bælt forbindelsen.

Sagen afgøres af

Byrådet

Beslutning

Indstillingen godkendt - dog med den rettelse at sidste sætning i sagsfremstillingen udtages (behov for mindre overnatningssteder).

Bilag

Notat vedr. retningslinjer for lokalisering af Camp

Punkt 8: Isætning af planker og betjeningsvejledning for udløbsbygværk fra Nørresø til Hunse Å

06.02.16-P19-26-17

Sagsfremstilling

Udløbsbygværket, som leder vandet fra Nørresø til Hunse Å, blev opført i 1997. Det skulle være selvregulerende, men det viste sig, at der løb for meget vand af søerne om foråret i forhold til de naturinteresser, der er omkring Maribosøerne. Derfor ændrede Storstrøms Amt på udløbsbygværket, så der kunne monteres 10 cm høje planker i overløbsbygværket, og omløbsstryget kunne delvis spærres for at tilbageholde noget af vandet i Søndersø om sommeren.

Storstrøms Amt udfærdigede i 2002 en intern betjeningsvejledning om, hvornår der skulle isættes planker. Nogle lodsejere langs Søndersø har efter oversvømmelserne i sommeren 2011 gjort Lolland Kommune opmærksom på, at denne betjeningsvejledning ikke havde en vandløbslovmæssig godkendelse.

Efter en del dialog med lodsejerne traf Lolland Kommune den 2.3.2015 en afgørelse om, at der var hjemmel til at isætte planker på grundlag af de forudsætninger, der lå til grund for Amtets tilladelse til at opføre udløbsbygværket i 1997. Lolland Kommunes afgørelse blev indklaget til klagemyndigheden af de samme lodsejere. Miljø- og Fødevareklagenævnet traf den 21.9.2017 afgørelse om at ophæve Lolland Kommunes afgørelse og hjemvise sagen til kommunens fornyede behandling.

Teknisk Udvalg besluttede på mødet den 5.9.2018, at der kan isættes 10 cm høje planker i udløbsbygværket fra Nørresø til Hunse Å efter retningslinjer i "Betjeningsvejledning for udløbsbygværk fra Nørresø til Hunse Å".

Beslutningen blev taget på grundlag af Orbicons "Supplerende konsekvensvurdering af ændringen af afløbet fra Søndersø", som fremgår af **Bilag 1**, og efter at sagen havde været i offentlig høring.

Beslutningen var en tilladelse efter vandløbslovens § 48. Tilladelsen blev anket til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som i afgørelse af 12.4.2019 har ophævet afgørelsen og hjemvist sagen til fornyet behandling hos kommunen, fremgår i **Bilag 2**.

Det betyder, at der pt. ikke er en godkendelse til at regulere vandstanden i Maribosøerne med planker. Lolland Kommune skal derfor, som vandløbsmyndighed, træffe en ny afgørelse efter vandløbslovens § 48 om ændring af opstemningsanlæg, for at kunne tilbageholde vand i søerne ved hjælp af planker for at sikre naturinteresserne i Maribosøerne. Inden der kan træffes en endelig afgørelse, skal sagen i offentlig høring i mindst 4 uger efter vandløbslovens regler.

Begrundelsen for at Miljø- og Fødevareklagenævnet hjemviste sagen er, at der ved den af kommunen vedtagne betjeningsvejledning i modsætning til den amtslige sker en generel vandstandssænkning på 2 cm i Søndersø, og at det ikke specifikt er undersøgt, om denne vandstandssænkning vil påvirke arter, som er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 177 Maribosøerne, herunder specifik hvas avneknippemoser.

I førnævnte rapport (**Bilag 1**) har Orbicon vurderet, at vandstanden generelt bliver sænket med 2 cm ved den af kommunen vedtagne betjeningsvejledning i forhold til den tidligere af amtet udfærdigede betjeningsvejledning. Det skyldes, at målepunktet for styrevandstanden flyttes opstrøms fra vandstandsmåleren ved Vestergade til vandstandsmåleren ved Naturskolen.

Hvis man ved flytningen af målepunktet fra Vestergade til Naturskolen samtidig hæver styrekoten fra 8,72 til 8,74, bliver forholdene status quo i forhold til tidligere, og der vil derfor ikke ske en forandring i forhold til naturinteresserne. Det betyder også, at der ikke bliver behov for yderligere undersøgelser som krævet af Miljø- og Fødevareklagenævnet - en undersøgelse som bliver bekostelig og vil tage flere år.

Styrevandstanden er derfor ændret fra 8,72 til 8,74 i forslag til "Betjeningsvejledning for udløbsbygværk fra Nørresø til Hunse Å, fremgår af **Bilag 3**, men er ellers uændret i forhold til den, der blev godkendt af Teknisk Udvalg den 5.9.2018.

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

Ændring af opstemningsanlæg herunder driftsmæssige ændringer må ikke anlægges eller ændres uden vandløbsmyndighedens godkendelse jfr. § 48 i vandløbsloven.

Høring/udtalelse

Sagen skal i offentlig høring efter bestemmelser i Vandløbsloven

Indstilling

Teknik- og Miljømyndigheden indstiller at:

1. Forslag til betjeningsvejledning sendes i 4 ugers høring iht. vandløbslovens bestemmelser.

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg.

Beslutning

Godkendt som indstillet - Den aftalte betjeningsvejledning fastholdes.

Henning A. Rasmussen kan ikke tiltræde den nye betjeningsvejledning.

Bilag

Bilag 1 supplerende konsekvensvurdering af ændring afløbet fra Søndersø (4098690)

Bilag 2 Afgørelse i sag om isætning af planker i udløbsbygværk fra Nørresø til Hunse Å

Bilag 3 Betjeningsvejledning for udløbsbygværk fra Nørresø til Hunse Å forslag til TU møde den 14.8

Punkt 9: Strategi for autocamperturisme

00.01.10-A21-1-19

Sagsfremstilling

Lolland og Guldborgsund Kommune har de senere år haft en markant vækst i antal turismeovernatninger og en rimelig vækst turismeomsætningen. Yderligere vækst vil kræve yderligere overnatningskapacitet i den samlede destination og det gælder for så vidt i alle typer overnatningsfaciliteter – både mere traditionelle som hoteller, feriehus, camping mm., men også nye typer tilbud som safarilodge-camping, husbåde, shelters, autocampere mm. som tiltrækker nye segmenter. Visit Lolland Falster (VLF) arbejder med en målsætning om yderligere 400.000 overnatninger frem mod 2022 (5 årigt perspektiv), hvilket naturligvis forudsætter, at kommunerne arbejder målrettet med at tilvejebringe rammebetingelserne for, at det kommer til at ske.

Et af de segmenter, der er i særlig vækst er autocamperturismen. På blot et år er salget af autocampere steget med 35,1 procent i Danmark. Nyere registreringer af autocampere viser, at antallet af nye autocampere i 2017 satte rekord med 111.000 fabriksnye autocampere, hvilket betyder, at der i dag er mere end 2 millioner registrerede autocampere i hele Europa. Det største autocamperland i Europa er Tyskland med mere end 520.000 autocampere. Norge har ca. 50.000, Finland ca. 52.600, Sverige ca. 94.000 og Danmark ca. 10.600 autocampere (2017-tal). Antallet af autocampere overhalede antallet af campingvogne i 2012, og markedet er i fortsat vækst. Ved den seneste turismemesse i Herning i 2019 måtte der udvides med en ekstra hal for autocamperturisme.

Autocamperturister har oftest andre ønsker end traditionelle campister. Derfor vælger autocamperturister for det meste at overnatte andre steder end på campingpladser. Undersøgelser viser, at højest på målgruppens ønskeliste er centrumsnære og enklere pladser til overnatning, end campingpladser kan tilbyde. Campingbranchen oplever også, at nogle af de nye autocampister er folk, som tidligere har haft lystbåd. Mange af pladserne til autocampisterne ligger da også i forbindelse med en lystbådehavn, og det betyder, at nogle af bådejerne får mod på at prøve en ny ferieform, hvor man fortsat har ferieboligen med på farten. Opholdet er også ofte kortere (typisk 24 - 72 timer) end den typiske campist. Autocamperturisten er ofte tilfreds med såkaldte Stellpladser (Stellplatz) efter bl.a. tysk forbillede. Det er autocamperparkering, der ikke har de mange faciliteter og de tilbud som campingpladser tilbyder, og som derfor også kan holdes nede i pris. Autocampergruppen i Danmark udgav i 2018 en rapport (bilag) om tiltrækning af Europas hurtigst voksende turistsegment (autocampere), og heri fremgår det bl.a. at mange autocamperturister er villige til at betale for overnatning, og for de faciliteter der er brug for med den ferieform. Det er især forsyningsforhold og bortskaffelse, dvs. frisk vand og tømning af spildevand (køkken og brusebad) samt toilet.

I Guldborgsund Kommune har man valgt fremover at arbejde med omdannelse af havnearealer, der skaber bedre forhold for autocampisterne, og hvor mange af de faciliteter der efterspørges af autocampere i forvejen findes. Med beslutningen håber Guldborgsund Kommune, at man på den måde kan få autocamperturisterne tæt på bymidter, så det bliver let og attraktivt at handle i butikkerne, spise på restauranterne og besøge seværdigheder, og på den måde støtte op om det lokale erhvervsliv.

Autocamperturisme i Lolland Kommune er for nuværende begrænset. Dog har flere private aktører set potentialet, og er begyndt at agere på dette. Således er der i 2019 åbnet autocamperplads ved Bandholm, og flere af de private havne, som f.eks. Errindlev og Kragenæs Marina har anvist udlejningspladser for autocampere. Også flere gårde/landsteder har såkaldte stellpladser for autocampere. De findes bl.a. i Torrig, Dannemare, Vestenborg, Torrig og ved Knuthenborg. Med Guldborgsund Kommunes udmelding på området, er det derfor også Lolland Kommunes administrations anbefaling, at Lolland Kommune understøtter udviklingen på autocamperområdet. Det vil medvirke til at understøtte gode rammebetingelser for et af de hurtigst voksende turistsegmenter, og derfor være i tråd med Visit Lolland-Falsters kommende strategi på området. Det anbefales derfor, at der politisk træffes en principbeslutning om, at Lolland Kommune skal undersøge, om der kan etableres flere autocamperpladser i kommunen, og hvordan kommunen evt. kan opnå disse pladser, hvor de kan placeres samt afdække, om der er nogle private investorer, som ønsker at varetage denne opgave? Næste step kan være, at administrationen i samarbejde med turisterhvervet (f.eks. campingpladser, Bed and Breakfast, udlejningsfirmaer af sommerhuse o.a.) fremlægger en anbefaling til hvordan kommunen evt. kan tiltrække autocampere, og hvilke lokaliteter i kommunen der egner sig som autocamperpladser, hvad det kræver lovgivningsmæssigt, samt hvem der kan drive disse.

I forbindelse med en kommende dialog med turisterhvervet bør det tillige undersøges, hvilke udgifter der er forbundet med at etablere autocamperfaciliteter (f.eks. vand- og strømforsyning, bortskaffelsesforhold og/eller betalingssystemer). Disse forhold vil være af interesse for både Lolland Kommune og for private aktører, hvis Lolland Kommune vælger at udlægge områder til autocamperpladser med henblik på privat drift.

Indstilling

Afdeling for Planer og Kort og Strategi- og Direktionssekretariatet indstiller at;

- Teknik og Miljømyndighed og Strategi- og Direktionsekretariatet i samarbejde med turisterhvervet i kommunen udarbejder principper og forslag til hvad kommunen og turisterhvervet evt. kan gøre for at tiltrække autocampere til kommunen, herunder hvor og hvordan der evt. kan etableres autocamperpladser.

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg

Beslutning

Godkendt som indstillet.

Punkt 10: Budgetoverslag for handicapramper ved det sydlollandske dige

05.00.00-G01-4-19

Sagsfremstilling

Park og Vej er på Teknisk Udvalgsmøde den 4. juni 2019 blevet anmodet om at udarbejde et budgetoverslag på 2 handicapramper til augustmødet.

Dette er indforstået 2 ramper, der skal forbinde offentlig adgang fra vej/sti til digestien på toppen af det sydlollandske dige.

Adgang skal ske via handicapramper således, at de tjener til adgang for handicappede og gangbesværede med de dertil følgende krav for adgange.

Der vedlægges 2 skitser 1 for Humminge **Bilag 1**, og 1 for Lalandiaområdet **Bilag 2**.

Økonomi

Ramperne er hver ca. 120 m lange og udføres i slotsgrus, indbygget på jordvold af tilkørt jord og tilpasset de naturlige omgivelser.

Overslagspris

Tilkørsel af jord ca. 1500 m³ pr. sted 150.000,- (pris ex. Jord).

Formning af jord 100.000,-

Anlæg af sti i slotsgrus 100.000,-

Beplantning/tilsåning 100.000,-

I alt 450.000,- pr. rampe

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

Adgangsramper skal udføres i.h.t. lovgivning for adgangsveje for handicappede.

Der skal søges byggetilladelse og dispensation for strandbeskyttelseslinjen.

Høring/udtalelse

TMM's Byg afdeling udtaler:

Som nævnt pr. telefon vurderes, at den største udfordring er strandbeskyttelseslinjen, hvor Kystdirektoratet er myndighed.

Ramperne tænkes udført som en terrænregulering. Dette vurderes, som en god løsning.

Ramperne vil kræve landzonetilladelse, og i vurderingen vil der blandt andet blive lagt vægt på de forhold, som Natur & Miljø har nævnt vedrørende natur. Det vil desuden være afgørende, at ramperne indpasses bedst muligt i landskabet.

Såfremt der vælges at udføre ramperne i træ, vil de formentlig også kræve en byggetilladelse.

Natur & Miljø udtaler:

Der er tjekket op på naturforholdene, og der er ikke noget, der ligger til hindring for, at rampen ved Humminge kan etableres, som vist på tegningerne.

Ved Lalandia kan det dog være lidt anderledes. Der er blandt andet en grøft langs med noget af stien, som nok ikke vil være så hensigtsmæssig at tildække. Derudover er der en anden problematik, som bør tænkes ind i projektet fra start af. Området både øst og vest for stien er lokalplanlagt til sommerhuse. Men den yderste del tættest på vandet, et bælte på samme bredde som rampens længde, er friholdt for sommerhusbebyggelse, således at der er en grøn korridor, hvor vilde dyr kan vandre frit langs med vandet. Hvis man på den nordlige del har sommerhuse og på den sydlige del har en rampe, som hæver sig op i landskabet, så får man en form for barriere, som begrænser det vilde dyrelivs frie bevægelse. Det vil også gøre det meget svært, hvis området på et tidspunkt skal afgrænses, som led i noget naturpleje, at få dyrene fra den ene fold til den anden, hvis de ikke kan passere rampen. Så måske en løsning a lá den ved Hummingen kunne være bedre?

Der er ikke foretaget afklaring med lodsejere på stederne.

Park og vej indstiller:

1. at Teknisk Udvalg udtaler, om der skal arbejdes videre med 1 eller 2 af ramperne

2. at Teknisk Udvalg beslutter, om der skal reserveres penge på driftsbudget 2020 til ramperne.

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg

Beslutning

Godkendt som indstillet - der arbejdes videre med begge ramper.

Bilag

Bilag 2 handicaprampe Lalandia

Bilag 1 handicaprampe Humminge

Punkt 11: Plejeplan for træer langs vejene i Lolland Kommune

05.00.00-A26-1-19

Sagsfremstilling

Park og Vej har begrænsede midler til pleje af træer langs kommunes ca. 1400 km veje. Teknisk Udvalg har bedt Park og Vej om at få en plejeplan for vejtræerne i kommunen.

For at give et overblik vedhæftes:

- Plejeplan for træer langs vejene - fremgår af **Bilag 1**
- Oversigt over metoder for beskæringer og konsekvenser af samme - fremgår af **Bilag 2**

Økonomi

Der prioriteres af driftsmidler til denne opgave. Ved vintre med mildt vejr eller vintre med mindre snefald, er der mulighed for lidt øget prioritering af mandskabstimer til disse opgaver.

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

Ifølge vejeloven skal der sikres et fritrumprofil for kørsel på vejene samt gående og kørende på stier og fortove. Private er underlagt samme regelsæt.

Indstilling

Park og Vej indstiller:

at Teknisk Uvalg godkender plejeplanen, og at denne prioriteres i det omfang, det kan gøres indenfor de afsatte økonomiske ressourcer

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg

Beslutning

Godkendes med følgende tilføjelse:

I løbet af en årrække plantes nye ikke plejekrævende træer. Udgiften holdes indenfor udvalgets budget.

Bilag

Bilag 2 Park og vejs måde at beskære

Bilag 1 Plejeplan for vejtræer i Lolland kommune

Punkt 12: Procedure for vejsager på private fællesveje

05.00.00-A26-2-19

Sagsfremstilling

I lov om private fællesveje §1. stk. 2 fastsættes, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed.

I Lolland Kommunes styrelsesvedtægt er Teknisk Udvalg udpeget til vejmyndighed, og Park og Vej varetager den daglige administration af lov om private fællesveje.

En privat fællesvej har ofte flere brugere (vejberettigede), der ikke altid kan komme til enighed om, hvorledes vejens stand skal være i forhold til færdsdens art og omfang.

I sådanne tilfælde kan en vejberettiget anmode vejmyndigheden om at tage sagen op til behandling.

Disse sager kan i nogle tilfælde medføre en meget lang og tung sagsbehandlingstid for Park og Vej, hvilket er en økonomisk belastning for afdelingen.

I lov om private fællesveje § 14, stk. 3 er der hjemmel til, at Vejmyndigheden kan opkræve dokumenterede udgifter hos den vejberettigede, der har rejst sagen over for vejmyndigheden.

Park og Vej har indtil nu afholdt de påløbne udgifter også til eventuelle eksterne sagkyndige, der har været tilknyttet sagsbehandlingen, men skønner at det er rimeligt, at den vejberettigede, der har rejst sagen, afholder udgifter i sagen, der overstiger kr. 5000 pr. henvendelse.

Park og Vej ønsker fremover at indføre en ny procedure, hvor der, i sager der skønnes at blive tidskrævende, tilknyttes ekstern bistand (landinspektør ell. Lign) og at dokumenterede udgifter over 5.000 kr. opkræves hos den vejberettigede, der har rejst sagen.

Når en vejberettiget fremover rejser en sag overfor vejmyndigheden, vil den vejberettigede blive orienteret om, at der kan blive tale om egenbetaling for dokumenterede udgifter, som overstiger kr. 5.000 pr. henvendelse.

Planmæssige forhold/Lovgrundlag

Lov om private fællesveje - kapitel 6:

Vedligeholdelse

§ 13. De vejberettigede er ansvarlige for, at vejen er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang.

§ 14. En vejberettiget kan anmode kommunalbestyrelsen om at tage stilling til, om en vej er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang eller til udgiftsfordelingen vedrørende den af kommunalbestyrelsen fastsatte fremtidige vedligeholdelse.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan af egen drift tage stilling til de i stk. 1 nævnte spørgsmål.

Stk. 3. Kommunalbestyrelsen kan pålægge den, der efter stk. 1 har anmodet kommunen om at tage stilling til vejens vedligeholdelsesstand eller om at fastsætte en ny udgiftsfordeling vedrørende vejens fremtidige vedligeholdelse, at afholde kommunens dokumenterede administrative udgifter, når dette efter kommunalbestyrelsens skøn er rimeligt.

Indstilling

Park-og Vejchefen indstiller:

1. at Teknisk Udvalg godkender, at der fremadrettet opkræves dokumenterede udgifter, der overstiger kr. 5.000 pr. henvendelse i sager, hvor en vejberettiget anmoder vejmyndigheden om at tage stilling til, om en vej er i god og forsvarlig stand i forhold til færdsdens art og omfang.

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg

Beslutning

Godkendt som indstillet.

Punkt 13: Orientering til Teknisk Udvalg på mødet 14. august 2019 - åben orientering

00.22.00-I00-2-18

Sagsfremstilling

-

Sagen afgøres af

Teknisk Udvalg

Beslutning

- Indvielse Jøncksvej den 24.9. 2019
- Der mangler en politisk prioritering af pasning af grunde og andre kommunale arealer.

Til et af de kommende møder skal laves en sag om veligehold af grønne områder, tomme grunde, fortorve m.v.

- Bogø vindmøller - indsigelser/bemærkninger sende til orientering til udvalget
- Borgerhenvendelser vedr. takster for taxakørsel på hjemmesideen stemmer ikke med virkeligheden. Administrationen følger op

Punkt 14: Lukket: Selvhjælpshandlinger ved separatkloakeringsprojekt

06.01.05-K08-38-19

Punkt 15: Lukket: Politianmeldelse af ejendom

05.01.10-G01-18-18

Punkt 16: Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom

01.11.34-K08-1498-19

Punkt 17: Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom

01.11.34-K08-1492-19

Punkt 18: Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom

01.11.34-K08-1496-19

Punkt 19: Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom

01.11.34-K08-1494-19

Punkt 20: Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom

01.11.34-K08-1486-19

Punkt 21: Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom

01.11.34-K08-1497-19

Punkt 22: Lukket: Kondemnering af ejerbolig

01.11.34-K08-1500-19

Punkt 23: Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom

01.11.34-K08-1495-19

Punkt 24: Lukket: Kondemnering af udlejningsejendom

01.11.34-K08-1491-19

Punkt 25: Lukket: Orientering om nedlagte forbud mod retlig og faktisk råden i henhold til Lov om Byfornyelse og udvikling af byer § 80 - Udvalgs møde d. 14. august 2019

01.11.34-G00-20-18

Punkt 26: Lukket: Orientering til Teknisk Udvalg på mødet 14. august 2019 - lukket orientering

00.22.00-I00-1-18