

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 10-12-2018

Mødedato Mandag d. 10. december 2018 kl. 17:00

Mødested 2608

Indholdsfortegnelse

Letbane Frederikssundsvej.....	3
Brev til Transportministeren vedr. vejstøj.....	7
Prioriteringer cykelprojekter.....	9
Private fællesveje - Opsigelse af serviceaftaler.....	13
Udmøntning af Støjpulje.....	15
Indsatser for implementering af grøn strategi 2019.....	18
Træpolitik.....	22
Trafik- og Teknikudvalgets studietur 2019.....	25
Orientering om byggeriet på Tobaksvej 4B.....	27
Regulering af skorstensfejertakster.....	29
Status Letbane.....	30
Høringssvar om udvidelse af motorvej mellem Allerød og Hillerød.....	31
Meddelelser fra bestyrelser mm.....	32
Godkendelse af mødets beslutninger.....	33

Punkt 1: Letbane Frederikssundsvej

18-1-05.01.35-P20

Beslutning

Astrid Søborg havde følgende ændringsforslag til indstillingens 1. at:

At By- og Miljøforvaltningen går i dialog med Københavns Kommune m.fl. om omfang, finansiering mv. af en videre undersøgelse af Letbane på Frederikssundsvej, herunder løsninger der kan inkludere metro.

Et enigt Trafik- og Teknikudvalg tilsluttede sig ændringsforslaget.

Et enigt udvalg besluttede desuden følgende tilføjelse til 2. at: undersøgelser af alternative sydligere linjeføringer i Mørkhøj er en forudsætning og skal indgå i en eventuel videre undersøgelse.

Anbefalet med ovennævnte tilføjelser.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 22.01.2019

Byrådet 30.01.2019

Sagsfremstilling

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

Den fælles undersøgelse er en udvidet screening af en tidligere undersøgelse fra 2014 og gennemgår potentialer, fordele og ulemper ved forskellige linjeføringer. Undersøgelsen er nu afsluttet, og de endelige rapporter foreligger, herunder Resumerapport Letbane Frederikssundsvej, bilag 1.

Resumérapporten beskriver undersøgelsens anbefalede linjeføring, som forbinder metrosystemet ved Nørrebro Station med letbanen i Ring 3 ved Gladsaxe Trafikplads. Som i den tidligere undersøgelse fra 2014 peges der på en linjeføring over Husum Torv-Bystævnet-Tingbjerg-Mørkhøj Park Alle-Gyngemose Park-Gladsaxe Trafikplads. Der er i alt undersøgt 13 forskellige linjeføringer, herunder varianter der føres til Husum Station, Herlev Station og Høje Gladsaxe. Disse alternativer fremgår af den tekniske sammenfatning, bilag 2.

Trafik- og Teknikudvalget samt Økonomiudvalget havde en første drøftelse af afrapporteringen på møderne 12.11.2018, punkt 2, og 13.11.2018, punkt 11.

Et væsentligt udgangspunkt for de undersøgte linjeføringer er, at Københavns Kommune ser en letbane gennem Tingbjerg som en vigtig del af den samlede byudviklingsstrategi, der skal være med til at løfte Tingbjerg-Husum området, som i en årrække har været et udsat byområde med sociale problemer.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune behandlede afrapporteringen af den udvidede screening 22.11.2018. Et flertal godkendte, at forvaltningen arbejder videre mod etablering af en letbane fra Gladsaxe Trafikplads ved Ring 3, via Tingbjerg og Frederikssundsvej til Cityringen ved Nørrebro Station med mulighed for senere forlængelse til Nørreport Station. Borgerrepræsentationen gav desuden forvaltningen mandat til at indlede dialog med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, Gladsaxe Kommune og evt. Region Hovedstaden om igangsætning og finansiering af et udredningsarbejde herom.

Betydningen for Gladsaxe Kommune af en letbane fra Nørrebro Station til Gladsaxe Trafikplads

Kollektiv betjening af Gladsaxe Trafikplads/Gladsaxe Erhvervskvarter

Den foreslåede letbaneforbindelse vil understøtte Gladsaxe Trafikplads som et attraktivt kollektivt trafikknudepunkt. Undersøgelsen viser, at Gladsaxe Trafikplads dagligt vil få ca. 2.200 nye rejsende som følge af letbanelinjen, og at ca. 8.600 vil benytte Trafikpladsen dagligt i 2035. En station, for eksempel ved Sydmarken, vil forbedre den kollektive trafikbetjening af kommunens største erhvervsområde og give den sydlige del af Gladsaxe Erhvervskvarter stationsnærhed.

Den udvidede screening har ikke belyst konkret, hvordan trafikken kan indrettes på strækningen mellem Gladsaxe Trafikplads og Hillerødmotorvejen, hvor der i dag kører mange biler. Det er vigtigt, at en eventuel videre udredning belyser denne udfordring.

Kollektiv betjening af Mørkhøj

Der har igennem en årrække været ønske om at løfte den kollektive trafik i Mørkhøj området. Den byudvikling, der er sket i Gyngemose Park, har yderligere øget behovet for et løft. Det samlede indbyggertal for Mørkhøj og Gyngemosen er på ca. 10.000 i 2018 og forventes at stige til ca. 12.000 frem mod 2030. Ligesom Tingbjerg og Brønshøj i Københavns Kommune er Mørkhøj et af de områder i Fingerplanens indre storbyområde, der i dag ikke er stationære.

En letbane på Frederikssundsvej med endestation på Gladsaxe Trafikplads vil kunne sikre en mere robust højklasset kollektiv forbindelse fra Mørkhøj området til både Ring 3, lokalcentrene på Frederikssundsvej og mod København. Den estimerede køretid fra Gyngemose Park og Mørkhøj Park Alle til Nørrebro Station vil være på ca. 20 minutter. Fra Nørrebro Station vil det være muligt at stige om til metroen og derved nå Metrocityringens stationer på ca. 30-35 minutter. På længere sigt vil en yderlige udbygning af letbanen kunne give Mørkhøj en direkte forbindelse til indre by ved Nørreport Station.

I undersøgelsen er det valgt at lade linjeføringen køre af Mørkhøj Parkalle og syd om Enghavegård Skole til/fra Tingbjerg. Det er i undersøgelsen vurderet, at det vil være muligt at indrette denne linjeføring trafiksikkert, så der tages hensyn til, at området befærdes af mange skolebørn mv. Linjeføringen opfattes imidlertid som uhensigtsmæssig og utryk, og temadrøftelserne i Trafik- og Teknikudvalget samt Økonomiudvalget viste et klart ønske om at finde en alternativ linjeføring.

En videre udredning bør derfor belyse en løsning, hvor linjeføringen føres ud sydligere på Mørkhøjvej, længere væk fra Enghavegård Skole. Det vil give den fordel, at der kan etableres en letbanestation på Mørkhøjvej, som bedre betjener de tættere bebyggede områder i det sydlige Mørkhøj. Det bør endvidere undersøges, hvordan den lokale busbetjening af området kan understøtte en ny letbane og løfte den samlede kollektive betjening af Mørkhøj.

Kollektiv betjening af Høje Gladsaxe

Efter ønske fra Gladsaxe Kommune er der i forbindelse med undersøgelsen gennemført en screening af linjeføringer, der betjener Høje Gladsaxe. I scenarierne, hvor Høje Gladsaxe betjenes, føres letbanen efter Tingbjerg ad Ruten og videre ad Høje Gladsaxe Vej og Gladsaxevej med endestation ved Ring 3. De nuværende busstoppesteder på Gladsaxevej ved Høje Gladsaxe har i dag stor benyttelse og betjener både de ca. 4.400 beboere samt arbejdspladser i erhvervskvarteret.

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at det ikke vil være attraktivt for Høje Gladsaxe med en linjeføring, der kører over for eksempel Husum Torv, før den kører mod København. Det vil opfattes som en omkørsel, og rejsetiden mod København vil ikke blive forbedret. Forvaltningen vurderer, at det i højere grad vil være attraktivt at forbedre busdriften mod København i korridorerne mod Emdrup Torv-Nørreport Station, Nørrebro Station og på længere sigt mod Bellahøj, jf. Københavns Kommunes undersøgelser omkring en eventuel metrolinje til Bellahøj. Undersøgelsen peger desuden på, at det ville være svært fysisk at indrette en endestation i krydset Gladsaxevej-Gladsaxe Ringvej og samtidig opretholde en rimelig trafikafvikling i krydset. I forhold til passagertal har varianter med linjeføring over Høje Gladsaxe færre påstigere end varianterne over Mørkhøj, forskellen er dog ikke markant, bilag 2.

Finansiering

Det er i undersøgelsen anført, at en letbane fra Nørrebro Station til Gladsaxe Trafikplads vil kunne anlægges for ca. 3,0 mia. kr. Der er tale om et meget foreløbigt skøn, og det er forudsat, at den nye letbanestrækning bruger Hovedstadens Letbanes kontrol- og vedligeholdelsescenter i Glostrup. Denne mulighed vil skulle belyses yderligere i en eventuel videre udredning.

I undersøgelsen er der ikke taget stilling til en fordeling af anlægssummen på de enkelte strækninger. Det er dog en antagelse, at de indre strækninger i tæt by i København og igennem Tingbjerg vil være dyrest at anlægge. En endelig anlægssum vil blive påvirket af hvilke valg, der træffes i forbindelse med den fysiske indretning af vejarealer mv., herunder tiltag for at sikre trafikafvikling, beplantning, stationspladser mv. By- og Miljøforvaltningen vurderer dog, at der vil blive tale om en investering af en størrelse, der vil kræve finansiering fra Staten og evt. Region Hovedstaden.

Der er, i forbindelse med undersøgelsen, udført en foreløbig beregning af samfundsøkonomien af den foreslåede linjeføring. Beregningen, med de nuværende forudsætninger, viser en negativ intern rente og en samfundsøkonomisk effekt på ca. -2,8 mia. kr., se bilag 3. Resultatet er ikke usædvanligt for udbygning af kollektiv infrastruktur. Resultatet af analysen vil ikke kunne stå alene, men skal understøttes af beskrivelser og beregninger af de effekter, der ikke omfattes af metoden.

I forhold til driften af letbanen, viser beregningerne i undersøgelsen, at letbanen vil have et overskud på driften på ca. 15 mio. kr. årligt, hvilket skiller sig positivt ud i forhold til øvrige kollektive trafiktilbud.

Videre proces

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at en letbane fra Gladsaxe Trafikplads via Mørkhøj og Frederikssundsvej til Metrocityringen vil være et væsentligt led i et sammenhængende kollektivt trafiknet og anbefaler på den baggrund, at der indledes en dialog med Københavns Kommune m.fl. om indhold og finansiering af en videre udredning af projektet. En ny udredning vil blandt andet skulle belyse en alternativ linjeføring mellem Tingbjerg og Mørkhøj.

Københavns Kommune anslår, at en udredningsrapport vil koste ca. 15-20 mio. kr. og forventes at kunne udarbejdes på ca. 2 år. By- og Miljøforvaltningen anbefaler, at resultatet af drøftelserne med Københavns Kommune m.fl. forelægges Byrådet som grundlag for en eventuel beslutning om igangsættelse og finansiering af en udredning.

Strategiske overvejelser om udbygning af den kollektive transport i Hovedstaden

Greater Copenhagen har i et trafikcharter for en fælles vision for infrastruktur udpeget et sammenhængende kollektivt transportsystem som et prioriteret indsatsområde.

En højklasset sammenhængende kollektiv infrastruktur er væsentlig for at sikre fremkommeligheden i hele Hovedstadsområdet. KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden har udpeget en letbaneforbindelse fra Nørrebro Station (S-tog og Metro) via Frederikssundsvej til Gladsaxe Trafikplads og Hovedstadens Letbane som et af de såkaldte VIP projekter, det er særlig vigtigt at gennemføre for at løse de trafikale udfordringer i regionen i form af at øge kapaciteten og forbedre rejsetiden.

Strategiske overvejelser i Københavns Kommune

Ud over den fælles screening af en letbane i Frederikssundsvej til Gladsaxe Trafikplads har Københavns Kommune også undersøgt den samlede fremtidige udbygning af den kollektive infrastruktur i København i den såkaldte KIK2 rapport (Udbygning af Kollektiv infrastruktur i København). Analyserne beskriver forskellige mulige udbygninger af den kollektive trafik i København.

Københavns Kommunes undersøgelser peger på, at der på grund af befolkningstilvæksten vil opstå kapacitetsproblemer i metroen, som derfor bør udbygges med en ny metroforbindelse på tværs af havnen, i første omgang fra Københavns Hovedbanegård til Prags Boulevard, men på længere sigt med mulighed for også at betjene blandt andet Rigshospitalet og Refshaleøen med en Metro Havnering, og yderligere mulighed for afgrening til Bispebjerg Hospital og Bellahøj. På Frederikssundsvej forventes der også kapacitetsmæssige problemer for den nuværende busdrift. Fra 2030 forventes det ikke, at busser længere vil have kapacitet til at håndtere passagertallet.

I rapporten anbefales det derfor, at der anlægges en letbane på Frederikssundsvej i første omgang til Nørrebro Station, men med mulighed for senere at forlænge til Nørreport Station. En letbane har større kapacitet end et bussystem og vurderes at ville kunne sikre tilstrækkelig kapacitet på Frederikssundsvej. Planernes tidsperspektiv er med drift af første etape af Metro Havnering og letbane mellem Nørrebro Station og Gladsaxe Trafikplads omkring 2035, og yderligere udbygning af metroen og letbane til Nørreport Station i 2050.

Strategiske overvejelser om den kollektive infrastruktur i Gladsaxe

Hovedstadens Letbane vil med letbanen i Ring 3 styrke den kollektive trafik i Gladsaxe og på tværs af omegnskommunerne. Samtidigt vil udbygningen af metroen forbedre den kollektive betjening i de indre dele af København. I dag betjenes forbindelsen med kollektiv trafik mod København primært af de radiale S-togslinjer. For at sikre, at der opnås den optimale effekt af de store investeringer i letbane og metro, bør forbindelsen mellem de to systemer udbygges. I Gladsaxe Kommune er der især potentiale i at kigge på områder, der ligger indenfor Ring 3, for eksempel Mørkhøj, Gladsaxe Erhvervskvarter, Høje Gladsaxe og Søborg.

By- og Miljøforvaltningen foreslår, at der igangsættes en analyse af mulige scenarier for en samlet udbygning af den kollektive trafik i Gladsaxe Kommune, herunder specielt mulighederne for at få en mere højklasset kollektiv trafikbetjening af Høje Gladsaxe på både kort og længere sigt. Undersøgelsen bør gennemføres, så resultater kan indgå i en eventuel videre udredning af letbane på Frederikssundsvej.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at By- og Miljøforvaltningen går i dialog med Københavns Kommune m.fl. om omfang, finansiering mv. af en videre undersøgelse af Letbane på Frederikssundsvej,
2. at undersøgelser af alternative linjeføringer i Mørkhøj er en forudsætning og skal indgå i en eventuel videre undersøgelse,
3. at By- og Miljøforvaltningen forelægger en sag om eventuel igangsætning af en videre udredning, når resultater af drøftelser med Københavns Kommune foreligger, og
4. at forvaltningen udarbejder et oplæg til en analyse af en samlet udbygning af den kollektive trafik i Gladsaxe Kommune, herunder specielt mulighederne for at få en mere højklasset kollektivt trafikbetjening af Høje Gladsaxe.

Relateret behandling

Økonomiudvalget 15.03.2016, punkt 62 (åben)

Trafik- og Teknikudvalget 12.11.2018, punkt 2 (åben)

Økonomiudvalget 13.11.2018, punkt 11 (åben)

Bilag

Bilag 1: Resumerapport Letbane Frederikssundsvej

Bilag 2: Teknisk sammenfatning af fase 1 og fase 2 - Letbane Frederikssundsvej

Bilag 3: Kompendium af notater og rapporter

Punkt 2: Brev til Transportministeren vedr. vejstøj

18-2-05.01.02-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Det blev aftalt at brevet bliver suppleret med:

- at Vejdirektoratet bør undersøge muligheden for at opsætte støjdæmpende autoværn.
- at der refereres til det høringssvar, Gladsaxe Kommune har fremsendt i relation til forlængelse af Hillerød motorvejen.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Trafik- og Teknikudvalgets behandling af Støjhandlingsplan 2018-2023, 12.11.2018, punkt 4, blev det aftalt, at udvalget ville rette henvendelse til Transportministeren og anmode om, at der sættes ind for at hjælpe de mange borgere, der er ramt af støj fra motorvejene gennem kommunen.

På Byrådsmødet 21.11.2018, punkt 10, stillede Pia Skou på vegne af Venstres byrådsgruppe følgende forslag:

"Baggrund:

I Gladsaxe kommune er trafikstøj den primære kilde til ekstern støj. Ca. 65 % af alle helårsboliger i kommunen er belastet med et støjniveau over Miljøministeriets vejledende grænseværdi på 58 dB.

Forskningsresultater viser, at trafikstøj påvirker vores helbred.

Den stigning i trafikstøj, som Gladsaxes borgere oplever, skyldes både en kraftig stigning af trafikken på motorvejene og at effekten af den støjdæmpende asfalt på Motorring 3 er aftaget grundet slitage.

Kommunen ejer de almindelige veje, hvorimod motorvejene er statsveje og Vejdirektoratet har ansvaret for motorvejene.

En hastighedsnedsættelse er påvist at reducere støjen.

Forslag:

Venstre foreslår at Gladsaxe Byråd retter henvendelse til Vejdirektoratet med følgende konkrete ønsker og forslag til reduktion af støj på Motorring 3 og Hillerød motorvejen:

1. Hastigheden nedsættes på Motorring 3 og Hillerød motorvejene beliggende i Gladsaxe kommune på samme måde, som hastigheden er reduceret på Lyngbyvejen og på dele af Motorring 3 beliggende i Gentofte Kommune.
2. Gladsaxe Byråd ønsker på begge motorveje den belægning som nedsætter støjen mest.
3. Gladsaxe Byråd ønsker en status på den eksisterende lavtstøjende asfalt og hvornår den forventes udskiftet næste gang.
4. Opsættelse af støjskærme langs motorvejene, som ikke bare kaster støjen længere væk.
5. Opsættelse af fastsiddende permanente størekasser til fartmåling. Denne opfordring skal også sendes til Rigspolitiet.
6. Gladsaxe Byråd ønsker en status fra Vejdirektoratet på hvilke foranstaltninger Vejdirektoratet har i sigte for at bekæmpe støj fra motorvejene kørende gennem Gladsaxe.
7. Vejdirektoratet undersøger muligheden for en yderligere hastighedsnedsættelse i tidsrummet 22.00-06.00 på Motorring 3 og Hillerød motorvejene."

Byrådet oversendte på mødet forslaget til behandling i Trafik- og Teknikudvalget.

By- og Miljøforvaltningen har med udgangspunkt i udvalgets tidligere drøftelser og ovenstående forslag skrevet vedlagte udkast til brev til Transportministeren.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at vedlagte udkast til brev sendes til Transportministeren med kopi til medlemmerne i Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

Bilag

Bilag 1: Borgmesterbrev til Transport- bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen

Punkt 3: Prioriteringer cykelprojekter

18-95-05.00.00-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Gladsaxe Kommune har gennem de seneste år etableret mange cykelstier på de kommunale fordelings- og skoleveje. Det har stor betydning for at få flere skolebørn til at cykle i skole. Cykelstier medfører ofte en øget tryghed hos forældre, så de lader deres børn cykle. På den måde fremmes cyklismen på både kortere og længere sigt.

Trafik- og Teknikudvalget har tidligere på TTU møde 18.08.2014, punkt 65, fået fremlagt en prioriteringsliste over mulige cykelstiprojekter. Listen indholdt et forslag til prioriteringsrækkefølge ud fra en vurdering af, hvor der kører mange skolebørn, hvor der kan komme til at køre mange skolebørn og andre pendlere, og hvor der er anlagt hastighedsdæmpning langs vejene. Med afsæt prioriteringslisten er der i budgetperioden 2015-2018 planlagt og etableret nye cykelstier på Kong Hans Allé, Møllemarken, Aldershvilevej, Triumfvej og den sydlige del af Hagavej. Prioriteringslisten er vedlagt, Bilag 1, prisopdateret til 2018.

Der resterer stadig en del veje på prioriteringslisten, hvor der ikke er etableret cykelstier. By- og Miljøforvaltningen vurderer, at følgende cykelstiprojekter er de mest relevante at realisere, se kortoversigt Bilag 2:

Vejstrækning	Cykelbane	Hastighedsbegrænsning på 40 km/t	Bump	Længde (m)	Overslag (kr.)
Grønnemose Allé (øst for rundkørsel)	Ja	Ja	Nej	550	4.850.000
Juni Allé (Mørkhøjvej - Rybjerg Allé)	Nej	Ja	Ja	810	7.150.000
Maglegårds Allé (Syd for Gladsaxevej)	Ja	Ja	Ja	1130	13.550.000
Klausdalsbrovej (Buddingevej - Buddinge Hovedgade)	Nej	Ja	ja	680	6.000.000

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at det af hensyn til trafikafviklingen vil være problematisk at etablere cykelstierne på Klausdalsbrovej, før letbaneprojektet er færdigt. Ud over fremkommelighedsudfordringen, så har Movia lige nu midlertidige stoppesteder på strækningen, og det kan der også blive behov for under letbanearbejderne.

Foruden cykelstiprojekterne på prioriteringslisten er der andre aktuelle cykelprojekter, som ikke er på kommunale fordelingsveje eller falder under kategorien vigtige skoleveje uden cykelstier. Det drejer sig om følgende anlæg:

- Tobaksvejen
- Krydsningen mellem Vandledningsstien og Vandtårnsvej
- Stiforbindelse mellem Søborg Møbel og Vandledningsstien

Tobaksvejen er 560 m lang, har en hastighedsbegrænsning på 50 km/t og ingen bump. Vejen er præget af en blanding af tung trafik samt trafik til både uddannelsesinstitution (Teknisk Erhvervsskole) og børneinstitution. Forvaltningen vurderer, at cykelstier på Tobaksvejen er aktuelt, da der i forbindelse med letbanearbejderne forventes en markant trafikstigning i form af gennemkørende trafik på vejen, men også trafik fra lokale beboere og virksomheder der forventes at køre ud og ind via Gladsaxe Møllevej i stedet for via Gladsaxe Ringvej. I forbindelse med udbygningen af Tobaksbyen har bygherren allerede etableret cykelstier på den nordlige side af den del af Tobaksvejen, der ligger i Tobaksbyen, og bygherren skal også sørge for etablering af cykelstier i den sydlige side. Overslagsmæssigt vil et cykelstiprojekt på den resterende del af Tobaksvejen koste kr. 4.950.000. I forbindelse med 2. behandlingen af lokalplan 221 for House of Prince i Byrådet 14.11.2012, punkt 118, vurderede forvaltningen, at Tobaksvejen bør forsynes med cykelstier, når vejen åbnes.

Krydsningen mellem cykelstien langs Vandledningsvejen og Vandtårnsvej har løbende været drøftet i Trafik- og Teknikudvalget. På Trafik- og Teknikudvalgets møde 12.06.2017, punkt 54, blev det besluttet, at By- og Miljøforvaltningen yderligere skulle belyse muligheden for at etablere signalanlæg ved Vandledningsstien på Vandtårnsvej, før der tages stilling til prioriteringen af cykelstier på Tobaksvejen.

By- og Miljøforvaltningen har arbejdet videre med at vurdere mulighederne. På grund af Vandtårnsvejs krumning er det svært for cyklister fra nord på Vandledningsstien at se bilerne fra øst. Krydsningen opleves derfor utryk, selvom der ikke er nogen uheldskoncentration på stedet. Et signalanlæg har været vurderet, og der er også udarbejdet et skitseprojekt. Et signalanlæg i stikrydsningen har dog nogle ulemper. Grundet den begrænsede trafikstrøm af både bilister og lette trafikanter vil respekten for signalanlægget mindskes, og derfor vil der være en risiko for, at flere trafikanter vil vælge at krydse uden at afvente grønt.

By- og Miljøforvaltningen undersøger aktuelt muligheden for i stedet at etablere en ny type dynamisk bump ved krydsningen, hvor bumpeffekten kun fremkommer, når man kører hurtigere end hastighedsbegrænsningen på 40 km/t. Det vil tilgodese bustrafikken på strækningen. Forvaltningen vil fremlægge et løsningsforslag på sikring af krydset for Trafik- og Teknikudvalget senere i 2019.

I forbindelse med vedtagelsen af lokalplanen for nye boliger på Søborg Møbel er der indgået en udbygningsaftale med grundejer om etablering af en stiforbindelse mellem Søborg Møbelfabrik og Vandledningsstien. Stien planlægges etableret for at sikre skolevejsforbindelsen mellem de kommende boliger og Grønnemose Skole. Der allerede afsat 1.5 mio. kr. til projektering og anlæg af stiforbindelsen indenfor projektet Fremkommelighed Ringby, Fase 1. I budgetforliget 2019-2022 er der yderligere i 2019 afsat 1,0 mio. kr. til arealerhvervelser i forbindelse med realisering af stien.

På Investeringsoversigten for 2019-21 er der for Pulje til trafiksanering, cykelstier, motionsruter m.v. samlet afsat 14 millioner kroner, fordelt pr. år med følgende beløb:

	2019	2020	2021
Pulje til trafiksanering mv.	1.669.000	6.375.000	5.956.000

Byrådet besluttede 12.02.2016, punkt 12, at fremrykke en række anlægsprojekter fra 2018/2019 til 2016/2017. Det betød, at puljen til trafiksanering mv. for 2019 blev reduceret med 4.611.000 kr. Derfor er midlerne i Puljen til trafiksanering i 2019 betydelig lavere end for 2020 og 2021.

Ud over anlæg af cykelstier skal puljen til trafiksanering også dække øvrige mindre trafiksaneringsprojekter - herunder trafikssikkerhedsprojekter til afhjælpning af konsekvenser af de kommende letbanearbejder.

By- og Miljøforvaltningen foreslår på baggrund af ovenstående, at arbejdet med at skabe sikre forhold for cyklister - herunder primært skolebørn fortsætter, og at der etableres cykelstier på Tobaksvejen og Grønnemose Allé (fra rundkørsel ved Mars Allé til kommunegrænsen til Københavns Kommune mod øst). Etablering af cykelstier på Tobaksvejen vil, som ovenfor angivet, overslagsmæssigt koste ca. 4.950.000 kr., mens etablering af cykelstier på Grønnemose Allé vil koste ca. 4.850.000 kr.

By- og Miljøforvaltningen foreslår, at cykelstier langs Tobaksvejen bliver projekteret og udført i henholdsvis 2019 og 2020, og at cykelstier langs Grønnemose Allé bliver projekteret og udført i henholdsvis 2020 og 2021 med følgende årlige udgiftsfordelinger:

Projekter	2019	2020	2021
Tobaksvejen - Projektering	250.000		
Tobaksvejen - Anlæg og tilsyn		4.700.000	
Grønnemose Allé - Projektering		250.000	
Grønnemose Allé - Anlæg og tilsyn			4.600.000
I alt	250.000	4.950.000	4.600.000

Forvaltningens forslag til cykelstiprojekter er forelagt Cyklistforbundet, Afdeling Gladsaxe. Deres kommentarer vil blive forelagt på mødet.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at projektet for cykelstier på Tobaksvejen projekteres i 2019 og anlægges i 2021,
2. at projektet for cykelstier på Grønnemose Allé øst for rundkørsel ved Mars Allé projekteres i 2020 og anlægges i 2021,
3. at der forelægges et projekt for hver af cykelstiprojekterne for Trafik- og Teknikudvalget, inden projekterne sendes ud i høring, og
4. at finansieringen sker fra de afsatte midler på Trafiksanering 2019 kr. 1.669.000, Trafiksanering 2020 kr. 6.375.000 og Trafiksanering 2021 kr. 5.956.000.

Relateret behandling

Byrådet 14.11.2012, punkt 118 (åben)

Byrådet 10.02.2016, punkt 12 (Åben)

Trafik- og Teknikudvalget 18.08.2014, punkt 65 (åben)

Trafik- og Teknikudvalget 12.06.2017, punkt 54 (åben)

Bilag

Bilag 1: Prioritering af behov for cykelstier, 2018

Bilag 2: Oversigt over prioriterede veje med vurderet behov for cykelstier

Punkt 4: Private fællesveje - Opsigelse af serviceaftaler

18-3-05.02.02-A26

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Ankestyrelsen har overfor Lyngby-Taarbæk Kommune truffet afgørelse om, at deres serviceaftaler med vejejerne om at udføre vinterbekæmpelse af kørebane og renholde rendestene på private fællesveje er ulovlig.

Ankestyrelsen finder ikke, at der i privatvejsloven er hjemmel til, at kommuner indgår serviceaftaler med vejejerne mod betaling. Sådanne serviceaftaler er alene lovlige efter kommunalfuldmagtsreglerne, hvis kommunen med serviceaftalen udnytter overskudskapacitet på driftsområdet.

Private fællesveje i Gladsaxe Kommune

Gladsaxe Kommune har ligesom mange andre kommuner serviceaftaler om private fællesveje vedrørende vejvedligeholdelse og vinterbekæmpelse. Dermed vil Ankestyrelsens afgørelse få konsekvenser i Gladsaxe Kommune.

I Gladsaxe Kommune er der 131 private fællesveje, fordelt på ca. 20 km vejstrækning. Heraf er der indgået serviceaftaler om vedligeholdelse mv. på 77 private fællesveje, der tilsammen har en distance på ca. 12 km. Oversigt over private fællesveje og serviceaftaler samt kort over vejenes placering er vedlagt som bilag 1 og 2.

Kommunens serviceaftaler om private fællesveje kan ifølge Ankestyrelsens afgørelse ikke opretholdes, fordi der ikke er tale om at udnytte overkapacitet på driftsområdet. Serviceaftalerne er baseret på en fast takst, afregnet med private aktører for arbejdernes udførelse. Der er således ikke tale om udnyttelse af en kommunal overskudskapacitet, og det betyder, at aftalerne må opsiges.

Proces for opsigelse af serviceaftaler

Kommunens serviceaftaler er indgået med et opsigelsesvarsel på 6 måneder til udgangen af et år. Aftalerne kan derfor tidligst opsiges med virkning fra januar 2020, og kommunen er uanset Ankestyrelsens afgørelse kontraktmæssigt bundet i denne periode.

Når serviceaftalerne opsiges, er ejerne af de private fællesveje nødsaget til at finde nye løsninger for vejvedligeholdelsen.

En opsigelse fra 2020 vil give tid til orientering og dialog mellem kommunen og vejejerne om aftalernes ophør samt tid til, at ejerne finder nye løsninger og indgår nye aftaler om vejvedligeholdelse. By- og Miljøforvaltningen indstiller derfor, at serviceaftalerne opsiges senest 01.03.2019 med henblik på aftalernes ophør pr. 01.01.2020.

Myndighedsbeslutninger for private fællesveje

Gladsaxe Kommune er vejmyndighed for de private fællesveje og kan med hjemmel i privatvejsloven træffe en række offentligretlige afgørelser af almene trafik- og vejhensyn af betydning for vinterbekæmpelse og vejvedligeholdelsen. Vejmyndigheden kan bl.a. beslutte:

1. at private fællesveje overgår til offentlig vej
2. at vinterbekæmpelse på private fællesveje udføres af kommunen på ejernes regning, og
3. at ejerne skal udføre bestemte arbejder, der sikrer, at vejen fremstår i god og forsvarlig tilstand i forhold til færdsels art og omfang.

En privat fællesvej kan klassificeres som offentlig vej ud fra en samlet trafikale vurdering, hvis den private vej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør være offentlig. Ejerne af private fællesveje kan endvidere kræve, at vejen overgår til offentlig vej, hvis den gennemgående motorkørende trafik på vejen udgør mere end 50%.

Såfremt grundejerne i kommunens vinter- og renholdelsesregulativ er blevet pålagt vinterbekæmpelsen på en privat fællesvej, kan kommunen træffe afgørelse om at udføre denne opgave på grundejernes regning, hvis vintervedligeholdelsen forsømmes. Det samme er gældende, hvis kommunen som myndighed vurderer, at vedligeholdelse af vejen forsømmes til gene for trafikken.

Der er på nuværende tidspunkt ikke truffet myndighedsbeslutninger af trafik- eller vejhensyn i Gladsaxe Kommune.

Opfølgning på serviceaftaler

By- og Miljøforvaltningen indstiller på baggrund af Ankestyrelsens afgørelse, at kommunens serviceaftaler for de private fællesveje opsiges senest 01.03.2019 med henblik på aftalernes ophør pr. 01.01.2020.

Forvaltningen vil i den sammenhæng vurdere, om trafik- og vejhensyn betyder, at der for enkelte private fællesveje samtidig bør træffes myndighedsafgørelser i forbindelse med opsigelsen af serviceaftalerne. Konkret vil forvaltningen vurdere, om der er grundlag for, at nogle af de private fællesveje optages som offentlig vej på grund af deres betydning for den almene færdsel. Forvaltningen forelægger en samlet sag for Trafik- og Teknikudvalget med anbefalinger til eventuelle supplerende myndighedsafgørelser ved opsigelsen af serviceaftalerne.

I forbindelse med opsigelse af serviceaftalerne vil ejerne af de private fællesveje blive vejledt om konsekvenserne heraf, og såfremt der træffes supplerende afgørelser af vejmyndigheden, vil afgørelsen ligeledes indeholde tydelig vejledning om, hvad afgørelsen betyder for vejejerne.

Økonomiske konsekvenser

Trafik- og Teknikudvalget har i forbindelse med de private fællesveje et indtægtsbudgetkrav på 844.000 kr. i 2018 samt 860.000 i 2019 og frem. I forbindelse med opsigelsen af de private fællesveje fra 01.01.2020 skal indtægtsbudgettet nulstilles. Dette vil ske gennem en teknisk korrektion gældende for 2020 og frem.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at kommunens serviceaftaler om vejvedligeholdelse på private fællesveje opsiges senest 01.03.2019 med virkning pr. 01.01.2020,

2. at By- og Miljøforvaltningen inden opsigelserne forelægger en sag for Trafik- og Teknikudvalget om eventuelle vejmyndighedsafgørelser for de private fællesveje, og

3. at budgetindtægtskravet vedrørende private fællesveje bliver nulstillet i forbindelse med ordningens ophør fra 01.01.2020 ved en teknisk korrektion.

Bilag

Bilag 1: Oversigt over private fællesveje og serviceaftaler

Bilag 2: Oversigtskort over private fællesveje

Punkt 5: Udmøntning af Støjpulje

18-4-05.01.02-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Byrådet har i forbindelse med budgetaftalen for 2019-2022 afsat 400.000 kr. årligt til en støjpulje, som borgere i Gladsaxe kan søge tilskud fra til støjdæmpende foranstaltninger. Trafik- og Teknikudvalget skal i forlængelse heraf fastsætte kriterier for, hvornår man kan få tildelt midler fra puljen.

By- og Miljøforvaltningen vil foreslå, at udvalget fastsætter kriterier for hvilke borgere, der kan søge fra puljen, og hvad der kan søges om tilskud til.

Støjhandlingsplanen viser, at 20.900 boliger er udsat for en støjbelastning, der er højere end den vejledende grænseværdi. Samtidig viser støjkortlægningen, at ca. 2.500 boliger kan betegnes som stærkt støjramte med grænseværdier over 68 dB.

By- og Miljøforvaltningen foreslår, at de afsatte midler først anvendes til tilskud til de mest støjramte borgere, dvs. til boliger der er udsat for over 68 dB i følge kortlægningen.

Forvaltningen vurderer, at den bedste støjreduktion indendørs opnås ved at isætte støjdæmpende vinduer/ruder eller at etablere støjdæmpende friskluftsventiler. Udendørs kan opsætning af støjværn medvirke til at reducere støjen. Effekten er dog meget afhængig af placeringen, og større støjdæmpende anlægsforanstaltninger som for eksempel støjskærme vil vanskeligt kunne realiseres indenfor de økonomiske rammer for støjpuljen.

By- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at de afsatte midler anvendes til tilskud til stærkt støjramte borgere, som ønsker at udskifte deres vinduer/ruder til støjdæmpende vinduer/ruder eller etablere støjdæmpende friskluftsventiler, dvs. til de ca. 2.500 boliger med et støjniveau højere end 68 dB.

Byrådet har lagt vægt på, at der gøres en særlig indsats for at gøre opmærksom på ordningen. Derfor foreslår forvaltningen, at en del af de afsatte midler benyttes til en målrettet informationskampagne, rettet mod de tilskudsberettigede boligejere. Hvis det viser sig, at der ikke modtages tilstrækkeligt med ansøgninger om tilskud, vil forvaltningen vende tilbage med en sag til udvalget med forslag til lempeligere krav til støjbelastning for at kunne modtage tilskud.

Af hensyn til nem administration af støjpuljen er principperne for tildeling af tilskud forsøgt forenklet i forhold til den tidligere ordning. Dette er sket ud fra ønsket om, at administrationsudgifterne ikke skal komme til at udgøre en uforholdsvis stor andel af den samlede støjpulje. Det betyder, at der ikke som tidligere anvendes en ekstern støjkonsulent til at beregne den støjmessige effekt af de enkelte vinduesrenoveringer.

Forvaltningen foreslår følgende principper for tildeling af tilskud og udbetaling fra Støjpuljen til vinduesrenovering:

1. Tilskudsberettigede er helårsboliger i Gladsaxe Kommune med støjgener på mindst 68 dB(A) fra kommune- eller statsveje. Beregningen, der foretaget i forbindelse med kommunens støjkortlægning fra 2017, lægges til grund.
2. For at kunne modtage tilskud fra puljen skal eksisterende vinduer være nedslidte og dårligt isolerende mod støj.
3. Tilskuddet udgør 50% af de godkendte ombygningsudgifter - dog maksimalt 25.000 kr. pr. bolig.
4. Der gives kun tilskud til støjisolering af beboelsesrum ved vinduesudskiftning og/eller etablering af støjdæmpende friskluftsventiler i følgende rum i helårsboliger:
 - Stuer
 - Soverum
 - Værelser og kamre
 - Køkkenalrum /Spisekøkken så fremt de bruges til længerevarende ophold ud over madlavning
5. Det er ejendomsejer/bestyrelse der skal indsende ansøgning, og som vil være modtager tilskuddet.
6. Boligejeren har ansvaret for støjisoleringsprojektet og afholder selv udgifterne i forbindelse med støjisoleringsarbejdet, idet tilskuddet først vil blive udbetalt, når arbejdet er færdigt og godkendt.
7. For at opnå tilskud skal arbejdet udføres af momsregistrerede håndværkere. Endvidere skal indhentes mindst 2 tilbud på hver arbejdsopgave.
8. Arbejdet må først sættes i gang, når den støjdæmpende løsning og håndværkerens tilbud er godkendt, samt at der er givet skriftligt tilsagn om tildeling af tilskud. Der ydes ikke tilskud til allerede udført arbejde. Boliger, som én gang har modtaget tilskud, kan ikke forvente at modtage tilskud igen senere.
9. Boliger opført efter april 1984 skal ifølge Bygningsreglementet være beskyttet mod vejtrafikstøj. Boliger med døre og vinduer fra før dette årstal bliver prioriteret først.

Forløb fra start til slut

Forvaltningen foreslår følgende proces i forbindelse udmøntning af støjpuljen:

1. Måltrettet information om Støjpuljen.
2. Frist for boligejers ansøgning om tilskud.
3. De modtagne ansøgninger vurderes.
4. De indkomne ansøgninger behandles.
5. Der meddeles tilsagn om tilskud med angivelse af betingelser og tidsfrister.
6. Boligejeren udfører støjisoleringsarbejderne.
7. Boligejeren færdigmelder arbejder og fremsender dokumentation for udført arbejde.
8. Der udføres kontrol af, at arbejdet er udført.
9. Udbetaling af tildelt tilskud.

De afsatte midler foreslås fordelt til de ansøgningsberettigede ud fra støjkortlægningen fra 2017, således at højere støjbelastning prioriteres forud for lavere støjbelastning. Såfremt støjen hovedsagelig stammer fra statsveje, skal ansøger først undersøge muligheden for tilskud fra Vejdirektoratet.

Ansøgningsfrister

Af hensyn til muligheden for at prioritere de hårdest støjplagede boliger foreslår forvaltningen, at ansøgningerne behandles to gange om året de næste fire år til og med 2022, og at der fastsættes ansøgningsfrister i hvert af årene den 1. maj og 1. oktober. Ejer/boligbestyrelse kan dog løbende indsende ansøgninger.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at de foreslåede principper for tildeling og udbetaling af tilskudsmidler samt ansøgningsfrister godkendes som udgangspunkt for tildeling af tilskud fra Gladsaxe Kommunes støjpulje ,
 2. at der igangsættes en målrettet informationsindsats i forhold til målgruppen for støjpuljen,
 3. at By- og Miljøforvaltningen meddeler tilskud efter retningslinjerne, og
 4. at de første erfaringer med administrationen af støjpuljen forelægges på Trafik- og Teknikudvalgets møde i juni 2019 med
- henblik på evt. justeringer i administrationspraksis m.m.

Punkt 6: Indsatser for implementering af grøn strategi 2019

18-2-04.00.00-P20

Beslutning

Michael Dorph Jensen havde følgende ændringsforslag:

- A. At der afsættes 50-100.000 kr. fra projekter for grønne byrum, til fordel for større indsats for biodiversitet.
- B. At der afsættes 50.000 kr. fra formidling, til fordel for større indsats for biodiversitet.

Michael Dorph Jensen stemte for forslaget.

Christina Rittig Falkberg undlod at stemme.

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise

Tønner, Lene Svendborg, Astrid Søborg, Henrik Back Mortensen og Kristian Niebuhr) stemte i mod.

Ændringsforslaget faldt.

Ad indstillingen.

Tilrådt.

Sagsfremstilling

20.06.2018, punkt 62, vedtog Byrådet den grønne strategi, Vores Grønne Gladsaxe. Strategien udstikker de langsigtede mål for udviklingen af Gladsaxe som en grøn by og er tæt koblet til Gladsaxestrategiens målsætninger for den grønne og levende by. der er afsat i alt 3,6 mio. kr. fra henholdsvis Vækstpuljen og i Budgetaftalen for 2018-2021 til realisering af den grønne strategi. Denne sag beskriver forslag til den overordnede disponering af disse midler. Sagen fremlægges her til beslutning i Trafik- og Teknikudvalget og efterfølgende til orientering i Miljøudvalget 13.12.2018.

Målsætninger i den grønne strategi

Vores Grønne Gladsaxe tager udgangspunkt i tre målsætninger:

- De grønne områder skal være inspirerende og rumme stor variation af oplevelser
- Flere Gladsaxeborgere skal have adgang til grønne rekreative oplevelser i deres nærområde
- Naturen i Gladsaxe skal være rig og mangfoldig

Implementering af den grønne strategi

Strategien går på tværs af forvaltninger og fagområder. Den skal implementeres i det daglige arbejde, så udviklingen af den grønne Gladsaxe er integreret i planlægnings-, drifts- og anlægsprojekter. Den grønne strategi og udviklingen af en grøn by går også på tværs af arealtyper, idet den grønne på både offentlige og private arealer bidrager til, at Gladsaxe er en grøn by. Der er brug for samarbejde på tværs og med borgere, erhvervsliv og boligselskaber. Ligesom frivillige og interesseorganisationer er vigtige medspillere i arbejdet med den grønne by.

Status for 2018

Flere større anlægsprojekter, der alle bidrager til realisering af den grønne strategi, er afsluttet eller startet op i 2018. Klimaprojekter som Værebrobassinet og Gedvadprojektet giver helt nye oplevelsesmuligheder i byens rum med udgangspunkt i behovet for klimatilpasning. På Søborg Torv er anlæg af et nyt byrum under udførelse, på Magle Torv er den indledende proces om en ny legeplads startet, og anlæg af åbningstrækket i Bagsværd Bymidte igangsættes inden årets udgang. 2018 har også indeholdt mindre projekter som "Mere vild natur i Rådhusparken" og "Omlægning af græspleje på et areal i Høje Gladsaxeparken". Begge projekter har til formål at styrke Gladsaxes biodiversitet samt at give borgerne mulighed for flere naturoplevelser.

På planlægningssiden er udkast til træpolitik på vej i høring, og samarbejdet med private aktører om at bidrage til at løfte de grønne projekter har især båret frugt med Dyrups åbning af Æblelunden i Gladsaxe Erhvervsby. Med konceptet "Øje for naturen" har By- og Miljøforvaltningen fokus på at formidle viden om og oplevelser i naturen til borgerne, mens hæftet "Brug byen", der ligger på gladsaxe.dk, opfordrer borgerne til at bruge byens torve, pladser og grønne områder. Et bredt udsnit af projekter, som i 2018 har fremmet det strategiske arbejde med udvikling af det Grønne Gladsaxe, kan ses i Status 2018 (Bilag 2).

Det grønne idekatalog

Som led i realiseringen af den grønne strategi har By- og Miljøforvaltningen samlet projektideer i et dynamisk grønt idekatalog (Bilag 1). Projekterne skal styrke udviklingen af en grøn by med udgangspunkt i den grønne strategis målsætninger. Idekataloget afspejler, at opgaven skal løftes ved mange forskellige typer af projekter på tværs af organisationen og i samarbejde med eksterne aktører.

Forslag til den overordnede disponering af den afsatte anlægspulje og idekatalogets projektideer er indhentet gennem den løbende involvering af organisationer og borgere og andre aktører herunder:

- 1) I arbejdet med udviklingen af den grønne strategi, hvor der blev gennemført en borgerundersøgelse,
- 2) i de politiske debatter og workshops med Byråd og Det grønne Råd,
- 3) og i det daglige samarbejde i og på tværs af forvaltningerne og med borgere og virksomheder.

Det grønne idekatalog samler projektideer, der kan igangsættes i 2019 samt projektideer, der på grund af behov for nærmere afklaring eller timing, kan overvejes til de efterfølgende år. Projektideer til 2019 skal både skabe synergi til allerede udførte projekter og synlige resultater i det fysiske miljø. Beplantningsprojekter er begrænset af, at de skal udføres på specifikke årstider og under de rette vejrforhold. Derfor er to planteprojekter igangsat nu, hvor vejrforholdene er særlige gunstige, så borgerne allerede til næste forår kan få nye grønne oplevelser. Det drejer sig om Fornyelse af vejbeplantning på Gammelmosevej og Plantning af træer på Høje Gladsaxe Torv.

Fordeling af anlægsmidler til realisering af grøn strategi

Den grønne strategi peger på, at udviklingen af den grønne by skal understøttes ved en bred vifte af indsatser. Anlægsprojekter i by- og vejrum er teknisk tunge og ofte mere ressourcekrævende. Derfor foreslår forvaltningen, at en del af anlægspuljen afsættes til de grønne byrumsprojekter, der skal give borgerne flere og mere frodige grønne oplevelser i hverdagen. Desuden foreslår forvaltningen, at der afsættes midler til projekter, der styrker biodiversiteten i naturområderne og midler til at styrke formidlingsindsatsen med fokus på de private arealer og private aktører. Endelig foreslår forvaltningen, at der disponeres 1 mio. kr. til et basis landskabsprojekt, så Buddinge Batteri kan åbnes for adgang, når de ikke-historiske bygninger er revet ned.

Midlerne består af 2,6 mio. kr., som er disponeret i Vækstpuljen 2017 samt Grøn Strategipuljen med 0,5 mio. kr. i henholdsvis 2018 samt 2019

Åbning af Buddinge Batteri 1.000.000

Der disponeres 1 mio. kr. til at dække de grundlæggende tiltag som at anlægge sti, renovere trapper og plante hæk i skel mod naboer. Projektet gennemføres efter nedrivning af ikke-historiske bygninger og er derfor disponeret til 2020-21.

Grønne byrumsprojekter 1.700.000

Der disponeres 1,7 mio. kr. til grønne byrumsprojekter inklusiv projektering, som skal skabe mere frodige og varierede grønne bymiljøer.

Styrket biodiversitet i naturområderne 500.000

Der disponeres 500.000 kr. til at styrke Gladsaxes biodiversitet gennem konkrete projekter i naturområderne, eller hvor en indsats kan forbedre eller skabe levesteder for beskyttede plante- og dyrearter.

Formidling 400.000

Der disponeres 400.000 til at indsatser for formidling blandt andet med fokus på, hvordan private grundejere kan bidrage til en grøn by, samt fokus på formidling af Gladsaxes naturværdier.

Den videre proces

Nogle af idekatalogets forslåede projekter kan igangsættes her og nu, mens andre kræver nærmere planlægning, indhentning af priser og eventuel inddragelse af Det Grønne Råd mv. Som opfølgning på den overordnede disponering af anlægsmidlerne og idekataloget fremlægges forvaltningens forslag til projekter i 2019 til beslutning på Trafik- og Teknikudvalgets møde 23.01.2019 og med efterfølgende orientering til Miljøudvalget.

Økonomiske konsekvenser

Økonomi

Den grønne strategi er først og fremmest en strategi, der skal implementeres i måden, vi arbejder på, og som skal fremme, at strategiens tre grønne spor tænkes ind helt fra start i alle typer af projekter.

Der er afsat 2,6 mio. kr. under Vækstpuljen 2017 til realisering af Grøn strategi samt 0,5 mio. kr. i henholdsvis 2018 og 2019, Budgetnote 10a i Budgetaftale 2018-2021.

Der er ikke på forhånd disponeret midler til afledt drift i forbindelse med anlægsmidlerne. Forvaltningen vil i forbindelse med fremlæggelse af konkrete projekter til behandling i Trafik- og Teknikudvalget vurdere omfanget af de afledte driftsudgifter og komme med forslag til finansiering heraf, herunder om den afledte drift kan rummes indenfor eksisterende driftsbudget.

I Budget 2019-22 er der endvidere prioriteret 2.000.000 kr. pr. år i 2019-2022 til plantning af træer samt 600.000 kr. pr. år til grøn forskønnelse af byens rum i samme budgetperiode. Nogle af projektideerne til fremtidige projekter vil eventuelt kunne prioriteres indenfor disse anlægspuljer.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at den overordnede disponering af den samlede anlægspulje på 3,6 mio. kr. til realisering af grøn strategi godkendes.

Relateret behandling

Økonomiudvalget 07.02.2017, punkt 35

Trafik- og Teknikudvalget 14.05.2018, punkt 46

Økonomiudvalget 11.06.2018, punkt 128

Byrådet 20.06.2018, punkt 62

Bilag

Bilag 1: Grøn Strategi - Grønt Idekatalog 2019

Bilag 2: Grøn Strategi - Status 2018

Punkt 7: Træpolitik

18-1-01.00.00-P22

Beslutning

Michael Dorph Jensen havde følgende ændringsforslag:

Der tilføjes følgende to nye punkter i bilaget til udkast til Træpolitik af 10. 12. 2018, i afsnittet: "Vi vil bevare eksisterende træer" s.6 " 7

Å "Derfor har vi fokus på:"

A. Å Nyt pkt. 1. Eksisterende sunde træer skal som udgangspunkt bevares.

B. Å Tilføjelse som pkt. 9. Hensyn til udsigt, skygge og andre gener kan ikke alene begrunde fjernelse af sunde træer.

Å

Michael Dorph Jensen stemte for forslaget.

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise

Tanner, Lene Svendborg, Christina Rittig Falkberg, Astrid Sørensen, Henrik Back Mortensen og Kristian Niebuhr) stemte i mod.

Å

Ændringsforslaget faldt.

Å

Ad indstillingen.

Tiltrædt.

Sagsfremstilling

Gladsaxe Strategien Vores Gladsaxe og beslutningsnote 81b i budgetaftale 2018-2021 danner baggrunden for udkastet til træpolitikken.

Å

Vores Gladsaxe blev vedtaget i Byrådet 20.06.2018, punkt 62, og udstikker de langsigtede strategiske mål for en grøn udvikling af byen. Strategien opererer med tre spor: adgang og forbindelser, natur og bynatur, oplevelser og livskvalitet. I forlængelse heraf sætter træpolitikken særlig fokus på træerne, der er essentielle elementer for at opnå og bevare en grøn by. Politikken er udarbejdet efter samme skabelon som de seneste vedtagne politikker i Gladsaxe Kommune og indeholder vision, værdier, strategiske mål, fokusområder og indsatser.

Å Å

Byrådet, Det Grønne Råd og borgere fra Borgerpanelet var den 10.09.2018 inviteret til workshop om træpolitikken. Å

På workshoppen blev der lagt op til diskussion og kvalificering af fire strategiske mål med tilhørende fokusområder.

Å

1. Bevare træer

2. Plante flere træer

3. Plantning af varierede træarter

4. Vækst forhold

Å

I arbejdsgrupperne var der stor opmærksomhed på træernes værdi for byens borgere. Både nytteværdier som skygge, biodiversitet og klimatilpasning, men også herlighedsværdier som historie, identitet og sanselighed.

Å

Der blev vendt mange interessante synspunkter og dilemmaer. Opsummeret var der bred enighed om, at beplantninger skal gennemgås, når der udarbejdes lokalplaner, for at sikre eventuelt bevaringsværdige træer. Vi skal passe på de eksisterende træer og holde entreprenører og andre erstatningsansvarlige for skader på træerne, når vi anlægger og bygger. Der skal plantes nye træer, der hvor borgerne finder, og der skal gøres plads til træerne i byrummene.

Å

Deltagernes engagement og diskussionerne på workshoppen har resulteret i, at By- og Miljøforvaltning foreslår to strategiske mål i træpolitikken i stedet for fire, så målene om gode vækstforhold og varierede træarter er indarbejdet i de andre mål. Se (Bilag 1, Træpolitik udkast 10.12.2018)

Å

Å

1. Vi vil bevare eksisterende træer

Mange af de eksisterende gamle træer i byen fortæller en historie og giver identitet i byens rum og grønne områder. De er levested for blandt andet fugle og insekter, og nogle træer har vokset i generationer. De yngre træer er fundamentet for de kommende generationers økonomiske Gladsaxe og tilvejebringelsen af en ny historie. Derfor vil vi gerne bevare og passe på træerne.

Å

2. Vi vil plante flere træer i Gladsaxe

Gladsaxe skal opleves som en grøn kommune. Træerne er en vigtig del af klimatilpasningen, og nye træer skal etableres efter et princip om økonomiske træ på rette steder, hvor der tages hensyn til eksempelvis vækstforhold, udtryk, skyggeforhold og saltpåvirkninger. I Gladsaxe ønsker vi sunde træer, variation i plantevalg og gode vækstvilkår.

Å

Indsatserne gøres på tværs af både forvaltninger og fagområder og berører både de kommunalt ejede arealer og de private arealer.

Træpolitikken er et afsnit for administrationen i arbejdet med træerne. Det vil give sig til udtryk i forhandlingerne i forbindelse med byudviklingen, hvor politikken kan hjælpe med at sikre en grønner by og ligestille træerne med andre nødvendige byfunktioner. Træpolitikken kan give en større respekt for byens træer og et større ejerskab for både borgere, politikere og for administrationen.

Å

Å By- og miljøforvaltningen foreslår, at udkastet til træpolitik sendes i høring hos medlemmerne i Det Grønne Råd, som repræsenterer foreninger og interesseorganisationerne i Gladsaxe Kommune.

Å

Å

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at udkast til Træpolitik sendes i høring hos medlemmerne i Det Grønne Råd fra 03.01.2019 til 31.01.2019.

Relateret behandling

Byrådet 20.06.2018, punkt 62 (Åben)

Bilag

Bilag 1: Træpolitik udkast 10.12.2018

Punkt 8: Trafik- og Teknikudvalgets studietur 2019

18-65-85.02.02-P35

Beslutning

Henrik Back Mortensen stillede følgende forslag:

I respekt for Byrådets beslutning i Gladsaxe Strategien med fokus på bæredygtighed, herunder at kommunen skal arbejde for en markant nedsættelse af CO₂ aftrykket, foreslår Venstre, at det beslutes at fortage studietur med letbane som tema til Århus og ikke til Dublin.

Astrid Søborg og Henrik Back Mortensen stemte for forslaget.

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise Tønner, Lene Svendborg, Christina Rittig Falkberg, Michael Dorph Jensen og Kristian Niebuhr) stemte i mod.

Ændringsforslaget faldt.

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise Tønner, Lene Svendborg, Christina Rittig Falkberg, Michael Dorph Jensen og Kristian Niebuhr) stemte for forslaget om, at studieturens destination bliver Dublin med letbane som tema.

Astrid Søborg og Henrik Back Mortensen undlod at stemme.

Sagsfremstilling

I Byrådets aktivitetskalender for 2019 er der reserveret til Trafik- og Teknikudvalgets studietur fra 13.03.2019-15.03.2019.

I samråd med udvalgsformanden foreslår By- og Miljøforvaltningen, at destinationen for studieturen bliver Dublin med letbane som overordnet tema.

Dublin har haft letbane siden 2004. For et års tid siden blev letbanenettet suppleret med endnu en forbindelse ind gennem centrum af byen. Dermed er der forholdsvis friske erfaringer i Dublin med at gennemføre anlæg af letbane gennem tætte byområder. Ud over at høre om erfaringer fra anlægsfasen vil turen kunne indeholde et besøg på trafikstyringscentral og vedligeholdelsescenter, og vi vil kunne høre mere om driftsudfordringer i forhold til sikkerhed, tryghed og strategier for at øge passagerantal i den kollektive trafik mv.

Såfremt udvalget vælger Dublin som destination, vil forvaltningen undersøge, hvilke øvrige besøg i byen, der kunne være relevante for udvalget. Det kunne f.eks. handle om by udvikling, offentlige pladser og samarbejdet mellem detailhandlen i byen. I Dublin er der flere års erfaring med et samarbejde i BID (Business Improvement Districts), som er den model, der er hentet inspiration fra i det samarbejde, Gladsaxe Kommune nu har igangsat med handelslivet i Søborg og Bagsværd.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at udvalget fastlægger destination for studieturen.

Punkt 9: Orientering om byggeriet på Tobaksvej 4B

18-259-02.34.00-P19

Adresse

Tobaksvej 4B

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

By- og Miljøforvaltningen har modtaget ansøgning om tilladelse til at opføre etagebyggeri på Tobaksgrunden beliggende Tobaksvej 4B.

Der ønskes opført fire karre-bygninger indeholdende boliger og blandet erhverv i stueetagerne, i karre nr. 7 etableres fuld parkeringskælder. Lejlighederne fordeler sig på 12 forskellige typer med et areal vekslende fra 69 til 116m². Udvalgte tegninger fra byggesøgningen vedlagt, bilag 1.

Byggeriet er udformet i henhold til lokalplanens detaljerede bestemmelser for omfang, placering samt ydre fremtræden. Hver karré varieres med spring i facaderne, generelt falder højden på karréerne mod nord. Hver karré fremstår i den samme farve og type tegl, så man opnår en rolig og sammenhængende facade på de enkelte karréer. Variationen opstår i facadespring og spring i højden. Ligeledes får hver karré deres eget særpræg i både volumen og kombinationen af facadefarve og vinduesfarve. Alle bygningers tage udføres med sedum (grønne tage), som afsluttes med en stjernkant i zink.

Porte i bebyggelserne fører beboerne ind i de forskellige gårde og binder samtidig gårdrummene sammen med kig på tværs af gade- og gårdforløb i den samlede bebyggelse. Karré 7 åbner op mod Bypladsen og i overgangen placeres et lege- og opholdsområde. Gårdrummet i karré 6 bliver en del af Fælleden, så gårdrummet smelter sammen med det grønne bælte på tværs af området. Alle gårdrum indrettes med private terrasser i kombination med fælles opholdsarealer af forskellig karakter, så der opstår muligheder for forskellige aktiviteter og anvendelser i gårdrummene; nogle af mere praktisk karakter og andre som rekreative områder.

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 245 ”Tobaksbyen nord for Tobaksvej”, vedtaget af Byrådet 29.03.2017, punkt 36. Byggeriet overholder bestemmelserne i lokalplanen med undtagelse af to forhold. Der er søgt om dispensation fra følgende forhold i lokalplanen:

1. Byggefelter

Lokalplanens § 6. stk. 6.3 fastlægger:

Bebyggelse må kun opføres inden for de på kortbilag 2 viste byggefelter. Derudover gælder:

For rækkehusene må sekundære bygninger som udhuse, overdækninger og småskure opføres uden for byggefelterne, men kun sammenbygget med de primære bygninger,

For hele lokalplanområdet må fælles redskabsskure, teknikkabiner, affalds- og cykeloverdækninger og andre mindre bygninger, som er nødvendige for områdets fælles drift, opføres uden for byggefelterne.

For at tilføje kantzoner og tilgodese lysforhold i gårdene er karréernes placering forskudt i forhold til byggefelter i lokalplanen. Hovedgrebet fra Lokalplanen følges stadig, men der rykkes lidt på placering af karréerne. Derudover mangler der mellem lokalplanens byggefelter bredde nok til, at de beskrevne funktioner kan etableres i Bygaden (fortov, sti, vejbane, p-pladser).

2. Lukning af spalter i byggefelter

Lokalplanens § 7. stk. 7.5 fastlægger:

Den enkelte boligkarré skal derudover variere i etageantal, og karréerne skal brydes 1 eller 2 steder, så der opstår visuel forbindelse fra bygaden til bagvedliggende gårdrum, se kortbilag 2.

Karréer udføres med lukkede hjørner, så der i stedet for et brud i karréens fulde højde etableres brede portåbninger, som bidrager til god fysisk og visuel kontakt mellem gårdrum og gaderum. Grebet med at lukke spalten giver ligeledes mulighed for at "flytte" kvadratmeter, så bygningshøjderne bliver fordelt bedre i forhold til lys i gårdrummene. Der opstår dermed en lidt mere klassisk karréudformning med porte i stedet for spalter.

Jævnfør ovenstående er forvaltningen indstillet på, at meddele dispensation til overskridelsen. Der foretages ikke partshøring pga. den store afstand til tilstødende bebyggelse, og fordi byggeriet i øvrigt opføres i henhold til lokalplanens bestemmelser.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Bilag

Bilag 1: Bilag til Tobaksvejen

Punkt 10: Regulering af skorstensfejertakster

18-2-02.25.00-I00

Meddelelse

Regulering af de vejledende gebyrer for skorstensfejerarbejde 2019

Kommunernes Landsforening og Skorstensfejerlauget har reguleret de vejledende gebyrer for skorstensfejerarbejde 2019.

Taksterne er fra 2018 til 2019 fremskrevet med 2,14 procent. Til sammenligning blev de fra 2017 til 2018 fremskrevet med 2,10 procent.

I aftalen mellem Gladsaxe Kommune og skorstensfejermester Peter Frithioff er det bestemt, at de vejledende gebyrer, fastsat af Kommunernes Landsforening og Skorstensfejerlauget af 11. februar 1778, er gældende i Gladsaxe Kommune.

Skorstensfejermester Peter Frithioff er orienteret om de regulerede takster.

Taksterne bliver annonceret i lokalpressen og kan fra januar 2019 ses på kommunens hjemmeside

Sak 11: Status Letbane

18-124-85.02.02-P35

Beslutning

Ny status på igangværende anlægsarbejder fra Hovedstadens Letbane er udsendt og vedhæftes referatet som bilag.

Maj Green orienterede om, at Hovedstadens Letbane arbejder på et oplæg om økonomien i forhold til udskiftning af signalanlæg og lysmaster i forbindelse med letbanen, og at forvaltningen i den forbindelse forventer at kunne forelægge en sag for udvalget i februar 2018.

Sagsfremstilling

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

Forvaltningen informerede om at:

- Lyngby Viadukt lukker januar 2020.
- HL har fremsendt supplerende materiale til deres tidligere Statusrapport - materialet vil blive vedhæftet.
- Arbejdet med ledningsomlægninger på Buddingevej starter den 13/12-18. Der vil på skift være åbent 1 kørebane i den ene retning og to kørebaner i den modsatte retning.
- Priser på erstatning af gammelt byinventar med nyt, når Letbanen er etableret er ved at være kendte. Der forventes en sag om det på udvalgets møde i februar.

Vedlegg

Bilag 1: Kommune- og Regionsorientering november 2018

Sak 12: Høringssvar om udvidelse af motorvej mellem Allerød og Hillerød

18-1-05.01.45-P17

Meddelelse

Vejdirektoratet har haft forslag til VVM-undersøgelse af udvidelse til motorvej mellem Allerød og Hillerød i høring.

Gladsaxe Kommune har fremsendt vedlagte høringssvar.

Vedlegg

Bilag 1: Høringssvar

Sak 13: Meddelelser fra bestyrelser mm

18-65-85.02.02-P35

Meddelelse

Ingen meddelelser.

Sak 14: Godkendelse af mødets beslutninger

18-65-85.02.02-P35

Meddelelse

Godkendt.