

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 01-03-2021

Mødedato Mandag d. 01. marts 2021 kl. 19:00

Mødested Microsoft Teams-møde

Indholdsfortegnelse

Nedlæggelse af §14 forbud imod opførelse af etageejendom, Vadgårdsvej 14.....	3
Igangsætning af revision af plejeplan for Radiomarken.....	5
Godkendelse af forslag til retningslinjer for ladestandere.....	7
Afslag på ønske om privat parkeringskontrol i Hannedal Vejforening.....	9
Analyse af mikromobilitetsløsninger i Gladsaxe Erhvervskvarter.....	12
Orientering om etablering og udvidelse af flagalléen.....	15
Status Letbane.....	16
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	17
Godkendelse.....	18

Punkt 1: Nedlæggelse af §14 forbud imod opførelse af etageejendom, Vadgårdsvej 14

20-21830-02.00.00-A00

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

Resumé

By- og Miljøforvaltningen har modtaget ansøgning om opførelse af et etagebyggeri med 4 lejligheder på Vadgårdsvej 14. Ejendommen er omfattet af Byplanvedtægt 5, som fastsætter, at byggeri skal opføres som åben boligbebyggelse (blokkebebyggelse). Ejendommen er dog omgivet af enfamiliehuse, og By- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at der nedlægges et §14 forbud og udarbejdes en ny lokalplan for området.

Projekt

Der er indsendt et skitseprojekt for en boligbebyggelse med 4 lejligheder. Bebyggelsen overholder afstand og højde i forhold til naboerne. Der er tale om mindre lejligheder, se bilag 1.

Høring

Forslaget om nedlæggelse af §14 forbud har været i høring hos ansøger, og hans bemærkninger er, at han ønsker en ny lokalplan som giver mulighed for at opføre række/klyngehuse eller vinkelhuse i op til 1½ etage og med en bebyggelsesprocent på 40. Eventuelt som senior boliger.

Naboerne til Vadgårdsvej 14 har været meget bekymrede ved udsigten til, at der kan opføres etagebyggeri på ejendommen, da naboejendommene består af enfamiliehuse.

By- og Miljøforvaltningens vurdering

Det er By- og Miljøforvaltningens vurdering, at et etagebyggeri på den pågældende ejendom, som er smal og lang, vil skabe et byggeri, som ikke er attraktivt, og herudover vil det være en uønsket fortætning af området, som primært består af enfamiliehuse.

Lovgivning

Byplanvedtægt 5 fastsætter i §5, stk. 2, at for midterområdet må der kun opføres åben boligbebyggelse (blokkebebyggelse) med to fulde etager og kælder. Langs Buddingevej må der opføres åben boligbebyggelse med 3 fulde etager og kælder, mens der på den anden side af midterområdet kun må opføres almindelig villabebyggelse med 2 lejligheder og i 2 fulde etager med kælder. På bilag 2 er markeret med gult, hvilke ejendomme der ligger i midterområdet. Området til venstre for er udlagt til villabebyggelse, og området til højre for er udlagt til lidt højere boligbebyggelse. Bilag 3 viser, hvordan Byplanvedtægt 5 fastsætter, at området kan bebygges.

I dag er der åben boligbebyggelse i noget af midterområdet, mens der i den resterende del ligger enfamiliehuse.

Kommuneplanens ramme for området 12B2 udlægger området til etagebyggeri.

Efter planlovens § 14 kan kommunalbestyrelsen nedlægge forbud mod forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbuddet kan højst nedlægges for 1 år.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der nedlægges forbud i henhold til planlovens § 14, hvilket indebærer, at der skal udarbejdes et forslag til lokalplan indenfor 1 år.

Bilag

Bilag 3: Anvendelsen udlagt i Byplanvedtægt 5

Bilag 2: Mellemområdet til boligbebyggelse

Bilag 1: Skitseprojekt for etagebyggeri

Punkt 2: Igangsætning af revision af plejeplan for Radiomarken

20-1-04.01.11-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

Den nuværende plejeplan for Radiomarken er udløbet, og derfor foreslår By- og Miljøforvaltningen en proces for udarbejdelse af en ny plejeplan. En tilsvarende sag er på Miljøudvalgets møde 01.03.2021, da de orienteres om igangsætning af planen.

Trafik- og Teknikudvalget tiltrådte 21.05.2012, punkt 16, Plejeplan for Radiomarken, som er gældende for perioden 2012 - 2016.

Gladsaxe Kommune har plejemyndigheden for det fredede område og skal udarbejde plejeplan i henhold til fredningen af Radiomarken af 28. december 1993.

Status

De overordnede mål for plejen i den nuværende plejeplan er:

- at bevare hovedparten af Radiomarken som et naturområde
- at sikre offentlig adgang
- at opretholde områdets landskabelige værdier.

I 2013 foretog Gladsaxe Kommune en rydning af beplantning på de lysåbne områder. Efterfølgende er området hegnet ind, og der er udsat får for at hindre yderligere tilgroning af de lysåbne arealer og derved forbedre de rekreative og landskabelige værdier.

Derudover er ”blindestien” blevet renoveret for nogle år siden.

Politikker og strategier

Plejeplanen udarbejdes så den lever op til fredningsbestemmelserne for Radiomarken samt gældende lovgivning. Derudover sikres ophæng i gældende strategier og politikker for Gladsaxe Kommune som fx Gladsaxe Strategien, Vores grønne Gladsaxe og Træpolitikken.

Proces

En detaljeret tidsplan for revision af planen er vedlagt som bilag. By- og Miljøforvaltningen vil inddrage høringsberettigede, brugere, interessenter og naboer på et tidligt tidspunkt i processen for revision af plejeplanen. Forløbet indledes med at høre det Grønne Råd om overordnede emner i april måned.

I maj måned vil Teknik- og Trafikudvalget og Miljøudvalget få mulighed for at drøfte væsentlige temaer og problemstillinger, som kan sætte pejlemærker for den nye plejeplan. Det kan fx være temaer som græsning, hundeluftning og adgangsforhold.

Der vil blive afholdt besigtigelse og workshop for interessenter i juni under hensyn til gældende Corona restriktioner. Indkaldelse til workshoppen annonceres i lokalavisen og på kommunens hjemmeside samt sociale medier. De høringsberettigede indbydes skriftligt.

Det forventes, at Teknik- og Trafikudvalget kan få forelagt udkast til plejeplanen i efteråret 2021. Herefter sendes forslaget i offentlig høring i 4 uger. Den endelige plan forventes at kunne godkendes foråret 2022.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at proces for revision af plejeplan for Radiomarken godkendes.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 21.05.2012, punkt 16.

Bilag

Bilag 1: Tidsplan for udarbejdelse af plejeplan for Radiomarken.docx

Punkt 3: Godkendelse af forslag til retningslinjer for ladestandere

20-1-05.00.00-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

Med denne sag forelægges et forslag til retningslinjer for etablering af ladestandere i Gladsaxe Kommune til godkendelse.

Strategisk plan for ladeinfrastruktur

Strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler blev drøftet på Miljøudvalgets temamøde 19.10.2020, punkt 1, og Trafik- og Teknikudvalgets møde 02.11.2020, punkt 3.

By- og Miljøforvaltningen er ved at tilrette planen ud fra udvalgenes bemærkninger, og planen vil blive forelagt til endelig godkendelse på Miljøudvalgets møde 12.04.2021.

Inden planen kan godkendes endeligt af Miljøudvalget, skal retningslinjer for ladestandere, som vedrører kommunens veje, godkendes af Trafik- og Teknikudvalget.

Estimeret behov for 450-530 ladestandere i Gladsaxe

I strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler er der estimeret et behov for ladestandere for borgere, som ikke kan parkere på egen grund. Det vil sige etageboliger med parkering på enten offentlig vej eller intern boligvej samt rækkehuse, som parkerer på enten privat fælles vej eller offentlig vej. Planen viser et behov for 450-530 ladestandere.

Retningslinjer for ladestandere i Gladsaxe

Forslag til strategisk plan for ladeinfrastruktur indeholder forvaltningens forslag til en række retningslinjer, jf. bilag 1, som skal overholdes, når der skal sættes ladestandere op på offentlig vej og på privat fællesvej.

Retningslinjerne skal være med til at sikre by kvaliteten og de mange hensyn, der skal tages i byens rum. Derudover sikrer retningslinjerne eksempelvis også, at ladestanderne skal kunne bruges af alle el-bilbrugere, og at alle brugere skal have fri og lige adgang til at benytte el-ladestandere mod betaling for den brugte strøm.

I forslag til planen er der åbnet for, at borgere, som ikke kan parkere på egen grund, og derfor parkerer på offentlig vej eller privat fællesvej, kan søge kommunen om at få tilladelse til at lægge en skridsikker skinne i fortovet, så ladekablet kan føres fra en ladeboks på egen grund over fortovet til elbilen. Der er åbnet for muligheden, fordi mange borgere i Gladsaxe ikke har mulighed for at parkere og dermed oplade en elbil på egen grund.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at forslag til retningslinjer for ladestandere godkendes med henblik på at blive indarbejdet i Strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 02.11.2020, punkt 3.

Bilag

Bilag 1: Forslag til retningslinjer for ladestandere

Punkt 4: Afslag på ønske om privat parkeringskontrol i Hannedal Vejforening

21-2-05.00.00-A00

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

Hannedals Vejforening har ansøgt om at indføre privatretlig beboerparkering med mulighed for særlige p-tilladelser for beboerne på vejene i foreningens område. By- og Miljøforvaltningen finder ikke, at der er parkeringsproblemer i området, der tilsiger en sådan løsning, og indstiller, at forslaget afvises. Forvaltningen har desuden vurderet, om der er grundlag for at opkvalificere vejene til offentlige veje. Dette vurderer forvaltningen ikke er tilfældet.

Hannedals Vejforening

Hannedals Vejforening består af de private fællesveje Skjoldborg Alle, Hannedal og dele af Gustav Esmanns Alle, Marienborg Alle og Karl Gjellerups Alle. Foreningens vejnetværk består af lokalveje, der er omfattet af en 40 km/t hastighedsbegrænsning. Midt i Hannedals Vejforening ligger den kommunalt ejede ejendom Buddinge Batteri, som i 2021 forventes åbnet som et offentligt tilgængeligt grønt område.

Hannedals Vejforening er i dag omfattet af kommunens offentligretlige parkeringskontrol. På Skjoldborg Alle, stykket mellem Søborg Hovedgade og Karl Gjellerups Alle, samt på Søborg Hovedgade er der indført 1 times parkeringsrestriktion mellem klokken 8-18.

Parkeringsrestriktionerne er indført af hensyn til en fælles regulering af parkeringen i området i forhold til hovedgadens handelsliv.

Ansøgning om privatretlig parkering

Hannedals Vejforening har ansøgt om at indføre privatretlig beboerparkering på vejmatrriklerne 26a, 26br og 27a, Marienborg Alle samt på de private fællesveje Skjoldborg Alle, Karl Gjellerups Alle, Hannedal og Gustav Esmanns Alle. Ansøgningen er vedlagt som bilag 1. Vejforeningen ønsker at give mulighed for 2 timers parkering for alle, og herefter vil p-tilladelse være påkrævet for dem, som ønsker at parkere mere end 2 timer på vejen.

Vejforeningen begrundes deres ansøgning med, at:

- Gladsaxe Kommune har indført parkeringsrestriktioner med parkeringsvagter på alle de omkringliggende veje, der grænser op til Hannedals Vejforening, som er Søborg Hovedgade, Vandtårnsvej og Carl Møllers Alle
- vejbanerne bliver med mange parkerede biler snævre, især for store køretøjer, herunder udrykningskøretøjer
- vejenes beboere kan have vanskeligt ved at finde en parkeringsplads
- fortovene er umulige at passere for borgere med barnevogne, klapvogne, rollatorer o.l., fordi nogle biler parkerer delvist på fortovet

Gladsaxe kommune har kun et enkelt sted i kommunen overdraget den offentligretlige kommunale parkeringskontrol til privatretlig parkering ved et privat firma. Det er sket på Gyngemose Parkvej efter at først politiet og dernæst både politiet og kommunens eget parkeringskorps forgæves forsøgte at komme de ulovlige parkeringer til livs ved jævnligt at foretage parkeringskontrol.

Da flere fortsatte med at parkere ulovligt fandt politiet, at det gav mening at overdrage parkeringskontrollen til et privat parkeringsfirma med følgende begrundelse:

- Opgaven var uløselig for politi og kommunens parkeringskorps,
- Gyngemose Parkvej er et afgrænset område, der ligger mellem Mørkhøjvej, Hillerødmotorvejen, sø- og moseområdet mod Københavns kommune samt bagsiden af Enghavegård skole, og
- der er kun én indkørsel til boligområdet (fra Mørkhøjvej).

Privatretlig parkering vil ikke skabe bedre parkeringsforhold

Hannedals Vejforening har i dag de samme parkeringsrestriktioner som andre nærliggende offentlige veje omkring Søborg Hovedgade. Hannedals Vejforening indgår som en del af det almindelige offentlige tilgængelige vejnet, og parkeringspladserne indgår som en del af de samlede parkeringsmuligheder i området for bl.a. erhvervsliv og i forbindelse med besøg på Buddinge Batteri.

By- og Miljøforvaltningen har på baggrund af ansøgningen foretaget en besigtigelse af området og finder ud fra en samlet trafikvurdering ikke, at privatretlig parkering vil medføre bedre parkeringsforhold i området. Forvaltningen har i den forbindelse været i dialog med Beredskab Øst, som ikke oplever fremkommeligheden i området som et problem. Forvaltningen har også været i dialog med politiet, som udtaler, at henvendelsen fra Hannedals Vejforening ikke kan sammenlignes med Gyngemose Parkvej, fordi der ved Hannedals Vejforening ikke er tale om et lukket/afgrænset område, men derimod om veje, der er en del af en større boligområde. Politiet oplyser også, at de tidligere har givet samtykke til parkeringsrestriktioner på særligt Skjoldborg Alle og Hannedal, og de finder at disse restriktioner bør dække de behov, der er. Hvis dette ikke er tilfældet, er politiet villige til at indgå i en dialog om, at skiltningen på stederne optimeres.

Forvaltningens anbefaling af, at der bør gives afslag på ansøgningen om privatretlig parkering, er baseret på:

- at der bør være en ensartet offentligretlig regulering af parkering i de mest trafikerede dele af kommunen for at sikre, at private fællesveje i begrænset omfang kan bidrage til de samlede parkeringsforhold i kommunen
- at Gladsaxe Kommune allerede foretager en effektiv parkeringskontrol i området
- at kommunen efter dialog med Beredskab Øst, samt besigtigelse i området, ikke finder det som et aktuelt problem, at der er fremkommelighedsproblemer
- at andelen af gennemkørende trafik i området er meget lav
- at det med beboerparkering ikke vil være muligt at tilgå Buddinge Batteri i bil for udefrakommende.

Kriterier for optagelse som offentlig vej

I henhold til lov om private fællesveje, paragraf 58, skal kommunen mindst hvert 5. år vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig, jf. paragraf 15 i lov om offentlige veje.

Hvis andelen af gennemgående motorkørende trafik overstiger 50 procent har kommunen pligt til enten at optage vejen som offentlig eller at gennemføre færdselsregulering, der bringer den gennemkørende færdsels andel ned under 50

procent. Herudover vil en privat fællesvej kunne komme i betragtning til optagelse som offentlig vej, hvis den private fællesvej er en gennemgående vej, hvor man kan køre fra én offentlig vej til en anden offentlig vej.

Ikke grundlag for optagelse som offentlig vej

På Trafik- og Teknikudvalgsmødet 02.09.2019, punkt 6, drøftede udvalget muligheden for at overtage de private fællesveje i forbindelse med opsigelsen af driftsaftaler for private fællesveje. Det blev på det tidspunkt besluttet, at der ikke fandtes grundlag for at overtage vejene.

By- og Miljøforvaltningen anbefaler ud fra en samlet trafikale vurdering, at de private fællesveje i Hannedals Vejforening heller ikke på nuværende tidspunkt optages som offentlige veje. Forvaltningen lægger særligt vægt på, at andelen af gennemkørende trafik i området er meget lav, og langt under kriteriet på 50 procent. Herudover lægger forvaltningen til grund, at de private fællesveje i området primært er blinde stikveje, som derfor ikke lever op til kriteriet om, at den private fællesvej er gennemgående fra én offentlig vej til en anden.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Hannedal Vejforenings ansøgning om privatretlig parkering afvises
2. at områdets private fællesveje ikke opklassificeres til offentlige veje.

Bilag

Bilag 1: Hannedals Vejforenings ansøgning om indførelse af privatretlig parkering

Punkt 5: Analyse af mikromobilitetsløsninger i Gladsaxe Erhvervskvarter

20-5-05.00.00-Ø54

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Resumé

By- og Miljøforvaltningen har i partnerskab med Gladsaxe Erhvervsby fået foretaget en analyse af muligheden for at bruge el-løbehjul og delecycler, også kaldet mikromobilitetsløsninger, i Gladsaxe Erhvervskvarter for at understøtte, at flere bruger kollektiv trafik fremfor bil, når de skal til og fra arbejde i Gladsaxe Erhvervskvarter.

På Trafik- og Teknikudvalgets møde vil konsulent Anette Jerup Jørgensen fra Via Trafik fremlægge analysen, som de har udarbejdet for Gladsaxe Kommune.

Hvad er mikromobilitet?

Mikromobilitet dækker over den måde, man transporterer sig på over korte afstande, og udgør som oftest en meget lille del af pendlerens samlede rejse. Køretøjer, der falder inden for definitionen mikromobilitet, er cykler, løbehjul, scootere, skateboards, segway m.v., som alle er små køretøjer med eller uden motor, som for de flestes vedkommende transporterer én person.

Målet er flere passagerer i letbanen

I Gladsaxe Erhvervskvarter har vi valgt at se på mikromobilitet for at undersøge, om det kan være med til at understøtte passagertallet i letbanen og tiltrække flere passagerer ved at give bedre muligheder for kombinationsrejser.

Analysen viser, at der er potentiale for at tiltrække op til 10 procent flere passagerer til letbanen, hvis rejsen kan kobles med mikromobilitet, særligt el-løbehjul og delecycler, på den sidste del af rejsen fra letbanestop til arbejdspladsen.

Fokus på first/last mile problematikken

Gladsaxe Kommune er en del af EU-projektet LINC, som sætter fokus på first/last mile problematikken og den nemme adgang til og fra den kollektive transport. Jo nemmere det er at komme til og fra stationer og stoppesteder, jo flere vil potentielt benytte den kollektive transport.

I LINC-projektet har der bl.a. været fokus på små selvkørende shuttles som en fleksibel til- og frabringerservice til letbanen. Arbejdet med mikromobilitetsløsninger skal ses som en forløber til selvkørende shuttles, som først forventes at kunne tages i brug om en del år. Analysen af mikromobilitet er derfor også finansieret af EU-midler fra LINC-projektet.

Dialog med medarbejdere i erhvervskvarteret

I analysen har vi lagt vægt på at undersøge, om der er potentiale for mikromobilitetsløsninger i Gladsaxe Erhvervskvarter gennem en spørgeskemaundersøgelse og interviews med medarbejdere i erhvervskvarteret. Det er de potentielle brugere af mikromobilitetsløsningerne, og derfor har det været vigtigt at undersøge, om de ønsker at benytte løsningen, hvis den introduceres, samt at få deres indtryk af, om en mikromobilitetsløsning vil kunne understøtte, at de vælger kollektiv transport fremfor bil.

Der har været delte holdninger fra de adspurgte i forhold til både mikromobilitetsløsninger og brug af kollektiv transport. Flere er meget glade for deres bil, og spørgeskemaundersøgelsen viste, at 60 % af de adspurgte medarbejdere benytter bilen som deres primære transportmiddel til og fra arbejde. Andre af de adspurgte har kun bil af praktiske årsager og vil gerne benytte kollektiv transport, hvis bl.a. transporttiden kan mindskes.

Fordele og ulemper ved el-løbehjul

Fordelene ved el-løbehjul er, at de tilbyder en hurtig, effektiv og fleksibel transport, der også er pladsbesparende set i forhold til andre transportformer. Den største ulempe er, at der er en høj ulykkesrisiko (7-10 gange højere end på cykel) forbundet med el-løbehjul. Der vil fra 1. januar 2022 være hjælpåbud for el-løbehjulsbrugere, og det kan udgøre en barriere for flere potentielle brugere af en el-løbehjulsservice.

Målgruppen for el-løbehjul er primært unge voksne i alderen 18-30 år, og det svarer ikke overens med interviewgruppen af medarbejdere fra erhvervskvarteret, som var i alderen 37-65 år. Interviewene viste derfor også, at flere opfattede el-løbehjul som risikable, særligt fordi de ikke havde erfaring med at bruge dem.

Fordele og ulemper ved delecycler

Delecycler tilbyder ligesom el-løbehjul hurtig, effektiv, fleksibel og potentiel miljøvenlig transport. Delecycler fylder mere, men henkastes ikke på samme måde i byrummet, som el-løbehjul kan blive det. Derudover blev delecycler af de interviewede medarbejdere betragtet som det nemme og sikre valg, fordi alle har prøvet at cykle. Derfor vurderes en delecycelservice som en løsning, der har større sikkerhed for at kunne indfri potentialet end en service med el-løbehjul.

Vigtigt med kommunalt reguleret løsning

Erfaringer fra andre byer viser, at et ureguleret marked for mikromobilitetsservices skaber udfordringer for bymiljøet. Særligt for el-løbehjulsservices har der i nogle byer været problemer med trafiksikkerhed og udfordringer med el-løbehjul, der flyder og roder i byrummet. Det er derfor vigtigt, at markedet reguleres, og her har Gladsaxe Kommune en rolle, for med de rette reguleringer viser analysen, at en mikromobilitetsservice har potentiale for at blive en berigelse for Gladsaxe Erhvervskvarter.

I analysen anbefales det, at Gladsaxe Kommune laver aftale med én leverandør, hvis der ønskes en mikromobilitetsservice i Gladsaxe Erhvervskvarter. Aftalen bør som minimum omfatte: Antal af mikromobilitetsløsninger, mulighed for fleksibel tilpasning ift. aktuelt behov, lejepris for brugere, aftaler om oprydning/flytning af fejlplacerede mikromobilitetsløsninger, kontrol og sanktioner af selskabet og brugere ved manglende overholdelse af regler om korrekt placering i de etablerede parkeringshubs.

Det bør også overvejes, om mikromobilitetsløsninger skal sikres mod hærværk i sene aften- og nattetimer ved at låse dem inde i boks eller lukket sted, da andre byer har oplevet massive problemer med tyveri og hærværk.

Hvad skal der til, for at mikromobilitet bliver en succes?

For at en eventuel mikromobilitetsservice i Gladsaxe Erhvervskvarter kan blive en succes, er det nødvendigt at nedbryde en række barrierer. I analysen anbefales det derfor, at:

- den fysiske infrastruktur tilpasses, så det er nemt, hurtigt og sikkert at færdes med mikromobilitetsløsninger mellem letbanestationerne og virksomhederne i Gladsaxe Erhvervskvarter, og at mikromobilitetshubs etableres synligt og i få skridts afstand fra de kommende letbanestationer og interesserede virksomheder

- der vælges én leverandør af mikromobilitetsservice og tages stilling til, om det skal være en selvstændig service eller en integreret del af den kollektive trafik under DOT, så rejsekortet kan anvendes på hele rejsen fra dør til dør
- der laves virksomhedsrettede tiltag, fx inddragelse af ansatte i valg af service/leverandør og placering af hubs, og opstartskampagne, der skal få de ansatte til at benytte servicen

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Sagen fremlægges af

På mødet fremlægges analysen af Anette Jerup Jørgensen fra rådgiverfirmaet Via Trafik, der har udarbejdet rapporten.

Bilag

Bilag 1: Analyse af potentialet for mikromobilitetsløsninger i Gladsaxe Erhvervskvarter

Punkt 6: Orientering om etablering og udvidelse af flagalléen

21-1-05.01.08-G01

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Resumé

I forbindelse med vedtagelsen af budgettet for 2021 og overslagsårene, blev der afsat 350.000 kr. på Trafik- og Teknikudvalgets område til etablering og udvidelse af flagalléen i Søborg og i Bagsværd.

Samtidig blev der afsat kr. 50.000 årligt i budget 2022 og overslagsårene til opsætning og nedtagning af de nye flagstænger.

Status

Der er i dag flagallé på hele Søborg Hovedgade. På strækningen fra Rundkørslen til Kildebakkegårds Alle står flagstængerne i grupper på 3. På den resterende del af Søborg Hovedgade står de enkeltvis.

Der er flagallé på Bagsværd Hovedgade fra Til Jernbanen til Ibsvej og på Bindeleddet fra Bagsværd Hovedgade til Aldershvilevej. Alle flagstængerne står enkeltvis.

44 nye flagstænger

Forvaltning har efter besigtigelse besluttet at etablere og udvide flagalléen følgende nye steder:

På Bagsværd Hovedgade etableres der grupper med 3 flagstænger fra Hesteskoen til Buegården, der opsættes i alt 36 nye flagstænger.

Der etableres flagallé på Vadstrupvej fra Bagsværd Hovedgade til Lidl, der opsættes i alt 8 nye flagstænger.

By- og Miljøforvaltningen fremlægger sagen til orientering

Bilag

Bilag 1: Flagstanghuller_Bagsværd Feb_2021

Punkt 7: Status Letbane

20-53-05.00.00-P20

Beslutning

Trafik- og Teknikudvalget blev orienteret om status på Letbanearbejdet jf. vedhæftet bilag. Letbaneprojektet forventes fortsat at følge budgettet og den udmeldte tidsplan.

Bilag

Bilag 1: Statusnotat om Letbanen 25.02.2021

Punkt 8: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

19-14-00.22.04-A30

Meddelelse

Det blev aftalt, at der den 09.03.21 kl. 15-17 så vidt muligt vil blive arrangeret en besigtigelse af ejendommen på Bagsværd Hovedgade 192, og at der vil blive afholdt et ekstraordinært udvalgmøde om sagen torsdag den 11.03.21 kl. 17 - 18.

Lise Tønner spurgte til:

- Den dialog forvaltningen har om studierne i tv-byen med ejeren af området. Tina Saaby oplyste, at der ikke er noget nyt at fortælle. Forvaltningen vil følge op på sagen.
- Om det vil være muligt at få udlagt fx træflis i det område mellem hundefold og hestefold i Høje Gladsaxeparken, som er blevet meget fugtigt. Ole Skrald oplyste, at forvaltningen er opmærksom på det fugtige område, og at man vil lægge noget grus og evt. træflis ud på området.

Punkt 9: Godkendelse

19-13-00.22.04-A30

Meddelelse

[Her skriver du meddelelsen til udvalget. På en meddelelse kan der ikke træffes beslutning, så derfor skal du ikke skrive indstilling]