

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget 2022-2025 d. 08-08-2022

Møtedato Mandag d. 08. august 2022 kl. 19:00

Møtested Lokale 3608 - Ekstraordinært møde

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af kommissorier for BRT 400S og for BRT 200S.....	3
Ansøgning om dispensation i forbindelse med opførelse af etageejendom på Skjoldborg Alle 1.....	6
Ansøgning om dispensation til udvidelse af produktionsvirksomhed.....	8
Orientering om håndhævelse af fortidsmindebeskyttelseslinjen for Bagsværdfortet.....	10
Af rapportering af analyse vedr. nedsættelse af hastighed på motorveje.....	12
Orientering om prioritering af opgaver i Afdeling for Trafik og Mobilitet.....	14
Orientering om handleplan for fastholdelse og rekruttering.....	15
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	17
Godkendelse.....	18

Punkt 1: Godkendelse af kommissorier for BRT 400S og for BRT 200S

22-2-05.00.00-P35

Beslutning

Ad indstillingens pkt. 1) Anbefales

Ad indstillingens pkt. 2) Anbefales

Ad indstillingens pkt. 3) Tiltrådt

Et enigt udvalg anbefalede et yderligere beslutningspunkt:

”Gladsaxe Byråd foreslår, at der i kommissoriet for BRT 400S tilføjes, at der undersøges et supplerende scenarie, baseret på at Ring 4 ikke opgraderes og udvides med et ekstra spor. Scenariet skal indeholde en vurdering af konsekvenserne i forhold til passagergrundlaget for BRT 400S samt reduktion i anlægsudgift på Ring 4-strækningen.”

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 16.08.2022

Byrådet 31.08.2022

Sagsfremstilling

Som en del af Folketingets Infrastrukturplan 2035 indgik forligspartierne bl.a. aftale om, at der afsættes statslige midler til at udarbejde et beslutningsgrundlag for etablering af BRT på henholdsvis linje 200S og 400S. De berørte kommuner langs de to strækninger samt Region Hovedstaden skal på den baggrund godkende kommissorium for miljøkonsekvensvurdering (VVM) for BRT på linje 400S og kommissorium for forberedende analyse for BRT på linje 200S.

En godkendelse af kommissorierne er alene en accept af igangsætning af nærmere undersøgelser, og ikke en stillingtagen til, hvorvidt projekterne faktisk skal gennemføres. En miljøkonsekvensvurdering for BRT 400S er et beslutningsværktøj, så der efterfølgende kan tages konkret stilling til projektet på et oplyst grundlag, og den forberedende analyse for BRT 200S skal danne grundlag for en efterfølgende beslutning om at gå videre med en miljøkonsekvensvurdering for strækningen.

BRT

BRT (Bus Rapid Transit) er en højklasset busløsning, hvor bussen helst kører i eget tracé og prioriteres i de lysregulerede kryds og dermed sikres høj rejsehastighed og pålidelighed. Stoppestederne på BRT-linjer har karakter af stationer med niveaufri ind- og udstigning, og BRT-busserne vil være eldrevne ledbusser. Konceptet har mange af de samme fordele som tog, metro og letbane, men er billigere at anlægge. Omvendt kan BRT-busser ikke transportere så mange passagerer som en letbane.

Infrastrukturplan 2035

Regeringen og forligskredsen afsatte med Infrastrukturplan 2035 midler til to BRT-projekter og et letbane-projekt i Gladsaxe Kommune:

- BRT-400S i Ring 4 korridoren fra Ishøj til Lyngby med start i 2026
- BRT-200S fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads med start i 2026
- Letbane fra Nørrebro til Gladsaxe Trafikplads med start en gang efter 2026.

I forhold til letbane fra Nørrebro til Gladsaxe Trafikplads har både Gladsaxe og Københavns kommuner ytret ønske om, at der ikke alene skal undersøges en letbane, men også en BRT-løsning på strækningen. Der pågår nu dialog mellem Transportministeriet, Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune om udarbejdelse af kommissorium.

Forståelsespapir som ramme for det videre arbejde

Beliggenhedskommunerne på strækningerne for 400S og 200S, Region Hovedstaden og Transportministeriet er blevet enige om et Forståelsespapir, der beskriver de overordnede præmisser for det videre arbejde med de to BRT-projekter, se bilag 3. Med forbehold for politisk godkendelse af forligskredsen bag Infrastrukturaftalen er der opnået enighed om tidsplaner, og at der med udgangen af 2022 skal foreligge en afklaring af forhold omkring finansiering af BRT-projekterne. Beliggenhedskommunerne har i Forståelsespapiret stillet som forudsætning, at kommunal medfinansiering af eventuelle anlæg skal ske uden for det kommunale anlægsloft og skal kunne lånefinansieres.

BRT 400S

Projektet forløber i Ring 4 korridoren fra Ishøj til Gladsaxe/Lyngby på cirka samme strækning som bus 400S kører i dag. Der er gennemført en forberedende analyse, som blev præsenteret for Trafik- og Teknikudvalget 27.06.2022, punkt 4.

På baggrund af den forberedende analyse er der efterfølgende udarbejdet et kommissorium, bilag 1, for den videre miljøkonsekvensvurdering, som nu skal godkendes af beliggenhedskommuner samt Region Hovedstaden.

En miljøkonsekvensvurdering (tidligere kaldet en VVM - Vurdering af Virkning på Miljøet) er en vurdering af miljøforhold bredt betragtet, hvor der bl.a. undersøges tekniske forhold som f.eks. linjeføring, stationer, anlægslogistik og trafikafvikling, og miljøforhold som f.eks. påvirkning af natur-, plante- og dyreliv. Der undersøges ligeledes areal- og ejendomsforhold samt støjgener under både anlæg og i den efterfølgende drift. Også økonomien undersøges herunder anlægsøkonomi, budsdriftsøkonomi og samfundsøkonomi. I forbindelse med gennemførslen af miljøkonsekvensvurderingen afholdes der både et indledende borgermøde og en afsluttende offentlig høring.

BRT 200S

Projektet strækker sig fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads, cirka samme strækning som bus 200S kører i dag. Movia har gennemført et overordnet mulighedsstudie i 2020, men projektet har ligget stille siden. Transportministeriet har accepteret, at der efter modellen for linje 400S først gennemføres en forberedende analyse med specielt fokus på særlige kritiske strækninger. For Gladsaxe gælder det specielt mulighederne på Mørkhøjvej/Gladsaxe Møllevej samt en nærmere koordinering af et evt. BRT/letbane-projekt fra Nørrebro til Gladsaxe Trafikplads.

Beliggenhedskommuner samt Region Hovedstaden skal nu godkende kommissorium for den forberedende analyse for BRT 200S, bilag 2. Den forberedende analyse skal danne grundlag for beslutning om, hvorvidt der efterfølgende skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering. Først herefter skal der tages endelig beslutning om eventuel gennemførelse af projektet.

Økonomisk konsekvens

Miljøkonsekvensvurderingen for BRT 400S er fuldt finansieret af staten.

Til den forberedende analyse for BRT 200S skal Gladsaxe Kommune bidrage med 412.500 kr., som disponeres indenfor eksisterende ramme på kontoen for kollektiv trafik. Den forberedende analyse for 400S var ligeledes medfinansieret af

kommuner.

Som nævnt er det videre arbejde med undersøgelser af et BRT/letbane-projekt fra Nørrebro til Gladsaxe Trafikplads endnu ikke igangsat, men der er i Gladsaxe Kommune allerede afsat 1 mio. kr. til medfinansiering af undersøgelser på kontoen kollektiv trafik.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at kommissorium for miljøkonsekvensvurdering for BRT 400S godkendes,
2. at kommissorium forberedende analyse for BRT 200S godkendes,
3. at der disponeres 412.500 kr. fra konto "kollektiv trafik" til deltagelse i forberedende analyse for BRT 200S.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 06.09.2021, punkt 12

Trafik- og Teknikudvalget 27.06.2022, punkt 4

Bilag

Bilag 1: BRT 400S-Kommissorium for Miljøkonsekvensvurdering_2022.03.09

Bilag 2: BRT 200S Kommissorium Forberedende analyse_2022.06.01

Bilag 3: BRT 400S og 200S - Forståelsespapir_2022.07.01

Punkt 2: Ansøgning om dispensation i forbindelse med opførelse af etageejendom på Skjoldborg Alle 1

21-4043-02.00.00-A00

Adresse

Skjoldborg Alle 1

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget skal tage stilling til, om der skal gives dispensation til at overskride bebyggelsesprocenten ved opførelse af etageboligbyggeri på Skjoldborg Alle 1.

Resumé

By- og Miljøforvaltningen har 30.06.2021 modtaget ansøgning med senere revideret projekt 11.05.2022 om tilladelse til at opføre etageboligbyggeri på Skjoldborg Alle 1, se bilag 1. Projektet indeholder nogle afvigelser fra lokalplanen og bygningsreglementets bestemmelser.

Beskrivelse af projektet

By- og Miljøforvaltningen har modtaget ansøgning om opførelse af nyt etageboligbyggeri indeholdende 4 boliger og med 2 etager samt kælder. 1. salen etableres med dobbelt høje rum og hems. Tagkonstruktionen udføres med asymmetrisk taghældning og kviste, se bilag 2.

Projektet har et etageareal på 179,66 m² og en bebyggelsesprocent på 30.

Naboejendommen mod nordøst er en etageejendom i 5 etager, og ejendomme mod sydvest er enfamiliehuse. På modsatte side af Skjoldborg Alle er en ejendom i 4 etager.

Projektet overskrider lokalplanens bestemmelse om en bebyggelsesprocent på 25.

Herudover fremstår byggeriet i 3 etager mod vejen på grund af den asymmetriske tagkonstruktion og kvistene, og tagkonstruktionen overskrider derudover det skrå højdegrænseplan, der er fastlagt i bygningsreglementets kap. 8. Disse overskridelser skal Trafik- og Teknikudvalget dog ikke tage stilling til, da projektet kan ændres, sådan at de overholdes.

Naboorientering

Projektet har været sendt i naboorientering 15.02.2022 med frist til 04.03.2022. Der er modtaget bemærkninger fra ejerne af nabohuset, der mener, at projektet er en overskridelse af formålet med lokalplanen, og har bemærkninger til:

- Placering og antal af parkeringspladser
- Placering af terrasse
- Overskridelse af bebyggelsesprocenten.

Byggeriet er i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser om formål og antal parkeringspladser. Terrassen er efter nabohøringen fjernet fra projektet, og der er søgt om dispensation til at overskride bebyggelsesprocenten.

By- og Miljøforvaltningens vurdering

Det er By- og Miljøforvaltningens vurdering, at der ikke skal gives dispensation til en bebyggelsesprocent på 30. By- og Miljøforvaltningen giver sædvanligvis udelukkende dispensation til en bebyggelsesprocent på op til 30 ved enfamiliehuse, hvis projektet ikke afviger fra andre bestemmelser. Her er der dog tale om et etagebyggeri på en lille grund. Forvaltningen vurderer, at projektet medfører en uhensigtsmæssig indretning og anvendelse af ejendommen.

Konsekvensen af et afslag

Hvis der gives afslag til dispensationen, har bygherren fortsat mulighed for at opføre et etagebyggeri med 4 boliger, hvis alle lokalplanens bestemmelser overholdes, da der ikke er nogen bestemmelser i lokalplanen eller bygningsreglementet, som forhindrer dette. Regulering af antallet af boliger på ejendommen vil kræve udarbejdelse af en ny lokalplan.

I forbindelse med et tidligere projektforslag på ejendommen besluttede Økonomiudvalget i oktober 2019 ikke at udarbejde en ny lokalplan for ejendommen.

Lovgivning

Ejendommen er omfattet af lokalplan 185, delområde 3. Lokalplanen fastsætter for området:

§3.3 anvendelsen fastsættes til boligformål, boligbebyggelse til helårsbeboelse i maksimalt 2 etager.

§4.7 Bebyggelsen må maksimalt være 2 etager og skal opføres inden for byggefeltet, der fremgår af lokalplanens Kortbilag 2. Den maksimale bebyggelsesprocent er 25.

§5.3 Bebyggelse skal i materialer og udformning tilpasses den omkringliggende villabebyggelse.

§8.3 I lokalplanens område 3 og 4 skal der ved nybyggeri etableres 2 parkeringspladser pr. bolig.

§10.4 Inden for lokalplanens område skal der i forbindelse med bebyggelse sikres udendørs opholdsarealer, svarende til mindst 50 % af bruttoetagearealet. Terrasser og altaner kan medregnes som dele af de samlede udendørs opholdsarealer.

Bygningsreglementet 2018, fastsætter i byggeretten §177, stk. 1, nr. 1 at den maksimale højde er 1,4 x afstanden til naboskel og sti.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der ikke gives dispensation til en bebyggelsesprocent på 30.

Bilag

Bilag 1: Kort og luftfoto

Bilag 2: Projekt

Punkt 3: Ansøgning om dispensation til udvidelse af produktionsvirksomhed

22-19-01.02.05-P00

Adresse

Contura International A/S, Sydmarken 23, 2860 Søborg

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Baggrund

Contura International A/S, Sydmarken 23 i Gladsaxe Erhvervskvarter, er en produktionsvirksomhed, der blandt andet fremstiller medicin mod slidgigt. Der er stor efterspørgsel på virksomhedens produkter, og de har derfor behov for at udvide.

Conturas planer for udvidelse kræver politisk behandling i henhold til lokalplan 10.10. Det drejer sig om godkendelse af henholdsvis p-pladser og intern kørevej i to forskellige beplantede bælter samt dispensation til overdækket varelevering i det ene bælte. I dag er kvaliteten af beplantningen på ejendommen ikke særlig høj, og selvom ejendommen vil blive mere intensivt udnyttet, vurderer forvaltningen, at kvaliteten af beplantningen og det generelle udseende vil blive væsentligt forbedret med virksomhedens udvidelsesplan.

Overskridelse af højde og vejbyggelinje i mindre omfang

Ejendommen er omfattet af lokalplan 10.10 for et område i Gladsaxe Erhvervskvarter. I § 5.2 udlægges vejbyggelinjer på 10 meter fra vejskel langs flere veje i området, blandt andet Sydmarken. Den planlagte udvidelse medfører en mindre overskridelse af vejbyggelinjen i et hjørne mod sydvest. Grundens hjørne er skåret fra til en vendeplads, og byggelinjen gør dermed det samme, men da den nye bygning har et 90 graders hjørne, overskrides byggelinjen, se bilag 1. Det er forvaltningens vurdering, at overskridelsen er så lille, at den ikke kræver dispensation.

Jævnfør lokalplanens § 6,1 må intet punkt på en bygning være hævet mere end 12 m over terræn. Der er terrænfald på ejendommen fra øst mod vest, og det projekterede elevatorårn, som ligger mod vest, rager derfor 13,5 m op, se bilag 2.

Omfang og placering er nævnt i lokalplanens formål i § 1, og der kan derfor ikke dispenseres fra dette krav, men forvaltningen vurderer begge forhold som værende en mindre overskridelse. Derudover har forvaltningen aftalt med Contura, at de gør noget ekstra ud af den arkitektoniske udformning af elevatorårnet, og at de arbejder med beplantning på taget.

Mindre beplantet areal men med variation og biodiversitet

I § 8.3 stiller lokalplanen krav om, at arealet mellem vejskel og vejbyggelinje skal anlægges som et grønt areal, men at det med særlig tilladelse kan anvendes til parkering og intern kørevej, hvis det forsat sikres en grøn karakter. Mod vest, ud mod stikvejen til Sydmarken, ønsker Contura en intern kørevej med indkørsel sydfra og udkørsel mod nord, hvilket vil reducere arealet betydeligt.

På kortbilag 2 i lokalplanen er der vist et levende hegn mod syd, som i § 8.4 udpeges til bevaring og fortsat vedligeholdelse. Der er ingen angivelser på bredden af hegnet, men Contura ønsker at placere p-pladser på dette sted. I 2009 gav Gladsaxe Kommune tilladelse til at arealet udelukkende kunne være beplantet med græs, men der står stadig et smalt hegn. P-pladserne vil således primært fjerne græsarealet. Det er desuden et krav i § 10.4, at parkeringsarealer mod vej ligeledes skal godkendes.

I dag består beplantningen på begge arealer af ensartede buske og enkelte træer. Fremover vil der blive arbejdet med variation i højder og arter i form af forskellige træer som højstammet løn, flerstammet birk, og evt. stedsegrøn fyr og blomstrende kirsebærtræ. I bunden foreslås en engblanding mellem store mark- eller kampesten. Dermed opnås en karakterfuld beplantning, der ligeledes forbedrer biodiversiteten. Der skal være hegn om virksomheden, da der opbevares lægemidler, men det vil blive bagved beplantningen. Forvaltningen vurderer, at den grønne karakter forberedes væsentligt, selvom det beplantede areal reduceres begge steder.

Overdækket varelevering skal beplantes

I forbindelse med varelevering er der brug for en overdækning af den interne kørevej, hvor lastbilerne kan læsse af i tørvejr. Dette er ikke i overensstemmelse med lokalplanen og kræver en dispensation fra § 8.3. Forvaltningen vurderer, at overdækningen kan bearbejdes, så den fremstår som et element i det grønne bælte, og at den dermed ikke skæmmer det grønne indtryk.

Conturas projekt lever op til de bystrategiske målsætninger

Lokalplanen stiller i § 7.1 krav om, at facadematerialer ikke må virke skæmmende. I § 10.2 stiller den krav om, at der skal etableres 0,6 m² udendørs opholdsareal pr. dagsbeskæftiget, begge krav har været drøftet med Contura og indgår i deres projekt. Den samlede situationsplan for udvidelsen fremgår af bilag 1 og viser beplantning, vejbyggelinjer, p-pladser, overdækning af varelevering, udendørs opholdsarealer, ny- og eksisterende bebyggelse samt ind- og udkørsler til ejendommen. I forbindelse med overkørsler til stikvejen har forvaltningen desuden set på kørekurver for lastbiler for at sikre, at de har den fornødne plads. Bilag 2 viser nye- og eksisterende facader med facadematerialer, højder og beplantning. Samlet set vurderer forvaltningen projektet positivt. Tiltagene er i overensstemmelse med Gladsaxe Kommunes bystrategiske målsætninger, og forvaltningen vurderer, at projektet kan tilføre området mere værdi.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der gives tilladelse til at placere en intern kørevej mellem vejskel og vejbyggelinje jf. § 8.3,
2. at der gives tilladelse til at placere p-pladser langs det levende hegn jf. § 10.4,
3. at der gives dispensation fra lokalplanens § 8.3 til en overdækning af arealet til varelevering.

Bilag

Bilag 1: Situationsplan

Bilag 2: Facader

Punkt 4: Orientering om håndhævelse af fortidsmindebeskyttelseslinjen for Bagsværdfortet

22-28-01.05.00-P25

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Resumé

Bagsværdfortet er et beskyttet fortidsminde, der er omkranset af en fortidsmindebeskyttelseslinje, der beskytter fortidsmindet mod byggeri med mere. I forbindelse med sagsbehandling af ønskede tilbygninger på eksisterende boliger ved Bagsværdfortet, har By- og Miljøforvaltningen været nødsaget til også at forholde sig til øvrige eksisterende forhold indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjen. Retspraksis indenfor denne linje er meget restriktiv og derfor har forvaltningen iværksat en proces omkring lovliggørelse af disse forhold. Visse forhold kræver en fysisk lovliggørelse, altså nedrivning af skure, udhuse med videre.

Forholdene omkring Bagsværdfortet gør det svært at give dispensation

Bagsværdfortet blev opført i 1892-93 som et batteri i nordfronten af Københavns Befæstning. Fortet blev fredet i 1937 og revitaliseret omkring 2011. Bagsværdfortet har sammen med Buddinge Batteri, Gladsaxe Fort og Tinghøj Batteri en stor værdi i forståelsen af Københavns befæstning. Hele det grønne areal omkring Bagsværdfortet er fredet som fortidsmindet "Bagsværdfortet".

Som udgangspunkt er der en 100 meters beskyttelseslinje omkring fortidsminder. Denne fortidsmindebeskyttelseslinje er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1. Bestemmelsen indeholder et forbud mod fysiske tilstandsændringer inden for 100 meter fra fortidsminder, bortset fra visse nærmere oplyste undtagelser.

I forbindelse med udarbejdelse af en lokalplan i 1998 reducerede Miljøstyrelsen fortidsmindebeskyttelseslinjen, så den kun omfatter 1. række af matrikler omkring fortidsmindet. Reduktionen har betydet, at det beskyttede område er blevet betydeligt mindre. Konsekvensen af en reduceret beskyttelseslinje er, at der bliver en ekstra restriktiv praksis omkring det tilbageværende beskyttede område. Det bliver derfor ekstra svært at meddele dispensation til byggeri med mere indenfor dette område.

Det er kommunen, der er myndighed indenfor fortidsmindebeskyttelseslinjen. Der kan kun i særlige tilfælde dispenseres fra forbuddet mod fysiske tilstandsændringer.

I 2022 har der været to henvendelser fra henholdsvis rækkehusbebyggelsen Louisehøj og Fortgrunden med et ønske om etablering af tilbygning til eksisterende beboelseshuse. Det har været muligt at dispensere til disse tilbygninger, blandt andet fordi de ønskes opført i tilknytning til eksisterende beboelse. Det vil ofte være svært at dispensere, hvis en bygning ligger tæt på fortidsmindet og ikke er tilknyttet en eksisterende beboelse. Det kan dreje sig om udhuse, skure, hegn og lignende.

Som en del af behandlingen af disse sager er der konstateret forhold på de fleste matrikler, der er opført i perioden 1965 - 2021 uden den fornødne dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 18. I visse tilfælde er der givet byggetilladelse, men langt fra i alle.

Det er disse sager, som forvaltningen nu er i gang med en lovliggørende proces omkring. Lovliggørelsen kan enten være retslig, hvor der gives en dispensation, eller fysisk, hvor det ulovlige forhold skal fjernes. Det drejer sig om ca. 17 ejendomme.

Tidligere afslag stadfæstet i Miljø- og Fødevareklagenævnet

I 2020 fik en ejer meddelt afslag fra Miljøafdelingen til opsætning af en carport tæt på fortidsmindet. Afgørelsen blev påklaget men stadfæstet i Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Miljø- og Fødevareklagenævnet begrundede blandt andet afgørelsen med følgende:

- at der kun i ganske særlige tilfælde meddeles dispensation fra en konkret reduceret fortidsmindebeskyttelseslinje,
- at carporten var ønsket "i første række" til fortidsmindet,

- at man ikke ønsker en fortætning af bebyggelsen omkring fortidsmindet, hvilket vil påvirke oplevelsen af fortet som landskabsselement,
- eksisterende bebyggelse kan i sig selv ikke begrunde en dispensation, og beplantning (som hække) kan altid fjernes, uanset hvad der står i lokalplanen.

Disse ovenstående argumenter er en retspraksis, som vil gælde de øvrige forhold langs Bagsværdfortet.

Slots- og Kulturstyrelsen ønsker lovliggørelse

Da Slots- og Kulturstyrelsen (blandt flere) er klageberettiget på afgørelser efter naturbeskyttelseslovens § 18, har forvaltningen været i dialog med dem omkring forholdene ved Bagsværdfortet inden sagsbehandlingen af de aktuelle sager. Slots- og Kulturstyrelsen er tydelige om, at forholdene skal lovliggøres, og de er enige i forvaltningens udspil til henholdsvis retslig og fysisk lovliggørelse.

Proces om lovliggørelse og dialog er igangsat

Forvaltningen er i øjeblikket i gang med retsligt at lovliggøre diverse tilbygninger ved Louisehøj. Det betyder, at der meddeles en lovliggørende dispensation til allerede opsatte bygninger, hvis der er særlige omstændigheder, der kan tillade dette.

Med loven og klagenævnets strenge praksis er forvaltningen også forpligtet til, at der i en række tilfælde iværksættes en fysisk lovliggørelse af diverse udhuse, skure og drivhuse. Begrundelsen for dette er, at disse bygninger med mere ikke ligger i tilknytning til eksisterende beboelse, og at de alle er placeret meget tæt (få meter) på fortidsmindet. Bygningerne skaber en fortætning omkring fortidsmindet, hvilket ikke er i tråd med lovens hensigt.

Der vil i forbindelse med sagsbehandlingen af disse sager blive fastsat vilkår om, hvor hurtigt de pågældende bygninger skal fjernes. Vilkårene vil blandt andet tage hensyn til, hvor længe bygningerne har stået der, og om de er opsat i god tro. Det vil betyde, at nyopførte bygninger og lette konstruktioner (eksempelvis udhuse), der ikke har opnået en byggetilladelse, vil få en kort frist på ca. 6 måneder, hvorimod bygninger, der har stået i mange år og som har fået en byggetilladelse, vil få en længere frist på op til 5 år, inden de skal fjernes. Forvaltningens sagsbehandling omkring lovliggørelsen er i gang og forventes afsluttet i løbet af efteråret 2022.

Undervejs i sagsbehandlingen vil berørte matrikelejere, der får vilkår om at fjerne bygninger, blive partshørt. Derved bliver der mulighed for indsigelser til forvaltningens (og Slots- og Kulturstyrelsens) vurdering af netop deres sag. Desuden er Forvaltningen i dialog med et medlem af grundejerforeningens bestyrelse om et evt. møde for relevante beboere i Louisehøj.

Sagen sendes til orientering i Klima- og Miljøudvalget 08.08.2022, punkt 3.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Bilag

Bilag1: Bagsværdfortet.pdf

Punkt 5: Afrapportering af analyse vedr. nedsættelse af hastighed på motorveje

22-7-05.01.02-P00

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget besluttede 02.05.2022, punkt 3, at der skulle gennemføres en analyse af konsekvenserne, hvis hastigheden på motorvejene i Gladsaxe Kommune fik en hastighedsbegrænsning på 80 km/t. Da Trafik- og Teknikudvalget 10.01.2022, punkt 1, besluttede at arbejde for at sænke hastigheden på alle kommunens veje til maksimalt 50 km/t, er konsekvenserne for dette også undersøgt.

Analysen er nu gennemført og afrapporteret i notat, se bilag 1. By- og Miljøforvaltningen vil sammen med rådgiver gennemgå hovedpunkterne i analysen på mødet.

Analysens udgangspunkt

Analysen beskriver, ud fra trafikmodeller på et overordnet niveau, konsekvenserne (trafikbillede, støjforhold og CO₂) i Gladsaxe Kommune ved hastighedsnedsættelserne. Der er i analysen taget udgangspunkt i to scenarier:

- Scenarie 1, hvor Hillerødmotorvejen og Motorring 3 får en hastighedsbegrænsning på 80 km/t
- Scenarie 2, hvor Hillerødmotorvejen og Motorring 3 får en hastighedsbegrænsning på 80 km/t og de kommunale veje Ring 4, Ring 3 og Høje Gladsaxevej får en hastighedsbegrænsning på 50 km/t.

Analysens resultater

I Scenarie 1, hvor Hillerødmotorvejen og Motorring 3 får en hastighedsbegrænsning på 80 km/t på strækningerne gennem Gladsaxe, sker der en overflytning af trafik fra motorvejene til de kommunale veje. Omfordelingen af biltrafikken betyder, at der dagligt bliver kørt ca. 110.000 færre km på motorvejene i Gladsaxe, men 13.000 flere km på det kommunale vejnet. I mindre omfang bliver der overflyttet bilture til ture med cykel, gang og kollektiv trafik. Som følge af hastighedsnedsættelse øges transporttiden for trafikanterne. Det årlige tidstab i scenarie 1 er beregnet til 1,0 mio. timer.

Hastighedsnedsættelsen giver en mindre årlig CO₂-besparelse på 10.600 tons i hovedstadsområdet. Trafikstøjen fra motorvejene vil typisk falde med 1-3 dB, mens trafikstøjen vil stige med typisk 0,5-1 dB på nogle af de kommunale veje, hvor trafikken øges. Samlet set vil antallet af støjbelastede boliger falde med 15 % i Gladsaxe Kommune.

I Scenarie 2, hvor Hillerødmotorvejen og Motorring 3 får en hastighedsbegrænsning på 80 km/t og de kommunale veje Ring 4, Ring 3 og Høje Gladsaxevej får en hastighedsbegrænsning på 50 km/t., vil der ligesom i scenarie 1 være mindre trafik på motorvejene og mere trafik på de kommunale veje, men samlet set sker der også et fald i trafikken på de kommunale veje. Omfordelingen af biltrafikken betyder, at der dagligt bliver kørt ca. 104.000 færre km på motorvejene i Gladsaxe og 2.000 færre km i Gladsaxe Kommune. Faldet er størst på ring 3 og ring 4, mens mindre kommuneveje vil få øget trafik, ligesom veje udenfor Gladsaxe Kommune også vil få øget trafik. I scenarie 2 vil der også blive overflyttet noget trafik fra bilture til cykel, gang og kollektiv trafik, og en lille smule mere end i scenarie 1. Som følge af hastighedsnedsættelsen øges transporttiden for trafikanterne. Det årlige tidstab, som er noget større end i scenarie 1, er beregnet til 1,3 mio. timer.

Hastighedsnedsættelsen giver en årlig CO2-besparelse i scenarie 2 på 11.300 tons, altså lidt større end i scenarie 1. I scenarie 2 vil trafikstøjen fra både motorvejene og fra kommunevejene, hvor hastigheden nedsættes, falde med typisk 1-3 dB. For enkelte kommunale veje, hvor trafikken beregnes at stige, øges støjen med op til 3 dB. Det betyder dog, at antallet af støjbelastede boliger samlet set beregnes at falde med 18 % i scenarie 2. At der er færre støjbelastede boliger i scenarie 2 skyldes, at hastighedsnedsættelsen er udstrakt til flere veje.

Samlet fremgår det af analysen, at hastigheden har en stor betydning for trafikbilledet og støjforholdene og i mindre grad også for CO2-udslippet. Analysen viser at hastighedsnedsættelserne har en betydning for trafikanternes rutevalg, hvor der sker en overflytning fra motorveje til kommunale veje. Denne overflytning er i konflikt med det overordnede princip om at mest mulig trafik fastholdes på motorvejene og sekundært på kommunale hovedveje/fordelingsveje og helst ikke på de mindre veje. Dette bl.a. på grund af trafiksikkerhed, men også på grund af støj.

Videre forløb

Analysens resultater vil indgå i det videre arbejde i den kommende Trafik- og mobilitetsplan.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Sagen fremlægges af

Afdelingschef for Trafik og Mobilitet Jacob Pryds Winkel og af rådgiver Jakob Høj fra Moe

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 02.05.2022, punkt 3

Byrådet 23.03.2022, punkt 19

Bilag

Bilag 1: Notat om Hastighedsnedsættelse på Motorveje_2202.06.21

Punkt 6: Orientering om prioritering af opgaver i Afdeling for Trafik og Mobilitet

21-13-00.22.04-A30

Beslutning

Til efterretning.

Kommende behandlingsforløb

By- og Miljøforvaltningens Afdeling for Trafik og Mobilitet er i øjeblikket ramt af, at der lige nu er to ubesatte stillinger, og at en af afdelingens bærende kræfter inden for trafiksikkerhed og vejmyndighed stopper pr. 1. september for at tiltræde som teamleder i en anden kommune.

Alt i alt vil afdelingen forventeligt ikke være fuldt bemandet før ultimo 2022. Der trækkes på ekstra konsulentbistand, men det kan ikke fuldt opveje de manglende ressourcer internt. Derfor er der i den kommende tid behov for at prioritere i afdelingens opgaver.

På myndighedsområdet vil afdelingen især prioritere letbaneprojektet og udbygning af fjernvarmen. Trafiksikkerhedsplanen vil blive forsøgt færdiggjort, mens opgaver som f.eks. nyt trafikforsøg på Helmsvej og en række trafikale analyser samt dele af arbejdet med trafik- og mobilitetsplanen til gengæld må udsættes.

Der vil fortsat være fokus på sagsbehandlingen af de daglige henvendelser og opgaver samt gravetilladelser, men svartiden må forventes at blive længere. Der er mange borgerhenvendelser om f.eks. skiltning, belysning og parkering. Såfremt der ikke er tale om henvendelser vedrørende akut trafikmæssigt uforsvarlige forhold, så vil egentlige opfølgende undersøgelser eller gennemførelse af fysiske ændringer blive udsat.

Renovering af Søborg Hovedgade vil blive prioriteret højt, mens f.eks. udbud af projekteringen for anlæg af nye cykelstier på Tobaksvej og Møbelstien udskydes sammen med nærmere analyser af Vandlekningsstien samt anlæg af helleanlæg ved Stengården Station.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering

Punkt 7: Orientering om handleplan for fastholdelse og rekruttering

22-7-00.01.00-P27

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget forelægges Handleplan for fastholdelse og rekruttering til orientering med henblik på at få et indblik i, hvordan By- og Miljøforvaltningen arbejder med temaet på de kommunaltekniske fagområder.

Resumé

23.03.2022, punkt 8, godkendte Gladsaxe Kommunes byråd ”Strategi for fastholdelse og rekruttering med særligt fokus på uddannelse”. I Budgetaftalen 2022-2025 er det besluttet, at der fra 2023 afsættes en pulje på 8 mio. kr. årligt til indsatser, der understøtter fastholdelse og rekruttering. Forslag til indsatser er beskrevet i ”Handleplan for fastholdelse og rekruttering”. På baggrund af indstillinger fra fagudvalgene, udmønter Økonomiudvalget puljens midler.

Manglen på arbejdskraft er uden sammenligning den største udfordring, vi står over for de kommende år. Arbejdskraftudfordringen kalder på handling både nationalt, regionalt og lokalt. Lokalt er det en udfordring, som kræver handling og radikal nytænkning både politisk og ledelsesmæssigt på de velfærdsområder, hvor vi står med de største udfordringer. ”Handleplan for fastholdelse og rekruttering” i Gladsaxe Kommune er således et første lokalt bidrag, der dog ikke kan stå alene som løsning på udfordringen.

Handleplan

”Handleplan for fastholdelse og rekruttering” (bilag 1) udtrykker ambitionen om, at Gladsaxe Kommune vil være en attraktiv arbejdsplads i hele arbejdslivet. Handleplanen sætter fokus på fem temaer, hvor vi mener, vi kan noget særligt i Gladsaxe:

1. Vi vil investere i vores medarbejdere og bygge videre på deres engagement og faglighed
2. Vi vil være en arbejdsplads, hvor man både kan og vil bidrage sent i arbejdslivet
3. Vi vil være en stærk uddannelseskommune
4. Vi vil være en arbejdsplads, hvor nyansatte og nyuddannede medarbejdere kommer godt i gang i nyt arbejde
5. Vi vil brande Gladsaxe som arbejdssted og styrke vores rekruttering.

Inden for hvert tema har fagområderne vurderet forslag til indsatser, der fremadrettet kan styrke arbejdet med fastholdelse og rekruttering i Gladsaxe Kommune. På Trafik- og Teknikudvalgets område er der pt. ikke vurderet et behov for nye indsatser til fastholdelse og rekruttering, der vil kræve finansiering fra den afsatte pulje til formålet, og derfor forelægges denne sag til orientering.

Handleplanen er blevet drøftet på et temamøde i Hovedudvalget 20.04.2022 og Økonomiudvalget har 14.06.2022, punkt 16, godkendt de fem temaer i ”Handleplan for fastholdelse og rekruttering”.

Baggrund for handleplanen

I alle forvaltninger og på alle fagområder er der indsatser i gang med henblik på fastholdelse og rekruttering. I tilknytning til handleplanen har forvaltningerne derfor udarbejdet ”Baggrund for handleplan” (bilag 2), der beskriver det væsentligste, der allerede bliver arbejdet med på tværs af forvaltninger og fagområder.

Særlige indsatsområder, By- og Miljøforvaltningen

By- og Miljøforvaltningen har udvalgt en række særlige indsatser, der arbejdes med for at styrke fastholdelse og rekruttering. Områderne dækker såvel indsats for Trafik- og Teknikudvalgets område samt tværgående fælles initiativer for såvel Trafik- og Teknikudvalget som Klima- og Miljøudvalget (bilag 3).

Løn

Løn er i stigende grad et konkurrenceparameter i forhold til fastholdelse og rekruttering, men indgår ikke som selvstændig indsats i handleplanen. De centrale overenskomster sætter rammerne for, hvad medarbejdere i en given stilling skal have i løn og indeholder bestemmelser om lokal løndannelse. Der bliver til Gladsaxe Kommunes Hovedudvalg løbende udarbejdet overordnede og sektorspecifikke analyser af lønniveauer på velfærdsområderne til brug for lønpolitiske drøftelser i Hovedudvalget.

Den videre proces

På baggrund af indstilling fra fagudvalgene, udmønter Økonomiudvalget efter sommerferien puljens 8 mio. kr. for budgetår 2023. Hvis finansiering af indsatserne samlet set overstiger puljens 8 mio. kr., vil Økonomiudvalget foretage den nødvendige prioritering.

Fremover vil fagudvalgene modtage status på igangværende indsatser.

I den udstrækning, at puljens midler ikke anvendes til længerevarende/varige indsatser med årlig tilbagevendende finansiering fra puljen, udmønter Økonomiudvalget fremover de overskydende midler på baggrund af indstilling fra direktionen.

Økonomiske konsekvenser

Der er ingen økonomiske konsekvenser på Trafik- og Teknikudvalgets område.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Relateret behandling

Byrådet 23.03.2022, punkt 8

Økonomiudvalget 14.06.2022, punkt 16

Bilag

Bilag 1: Handleplan for fastholdelse og rekruttering 14.06.2022

Bilag 2: Baggrund for handleplan

Bilag 3: BMF Indsatsområder 06.07.2022

Punkt 8: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

21-9-00.22.04-A30

Beslutning

Ingen meddelelser.

Punkt 9: Godkendelse

21-8-00.22.04-A30

Beslutning

Godkendt.