

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget 2022-2025 d. 30-10-2023

Mødedato Mandag d. 30. oktober 2023 kl. 19:00

Mødested Mødelokale 2608 Gladsaxeværrelset

Indholdsfortegnelse

Anlægsregnskab for Gladsaxe Trafikplads.....	3
Ny model for gebyr til bekæmpelse af rotter.....	5
Valg af driftsorganisation og forretningsfører for Hovedstadens Letbane.....	7
Nedlæggelse af §14-forbud mod opførelse af 12 små boliger på Buddinge Hovedgade 161.....	9
Beslutning om beplantning og svingbaner på Dynamovej i relation til letbane-projektet.....	13
Finansiering af kunst på letbanens stationsforpladser.....	16
Høring af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering af øget kapacitet på Motorring 3.....	18
Genbekræftelse af at de private fællesveje skal belyses.....	20
Plejeplan for Bagsværdfortet til godkendelse.....	22
Orientering om udbudsproces og tidsplan for stationsforpladserne.....	25
Status Letbane.....	28
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	29
Godkendelse.....	30

Punkt 1: Anlægsregnskab for Gladsaxe Trafikplads

23-1-05.01.02-S00

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 14.11.2023

Byrådet 22.11.2023

Sagsfremstilling

Der foreligger nu regnskab for anlægsprojektet Gladsaxe Trafikplads.

Ombygningen af Gladsaxe Trafikplads havde til formål at tilpasse trafikpladsen og dermed gøre plads til Hovedstadens Letbane.

Der er bygget en ny trafikplads med busstoppesteder og gjort plads til, at busserne kan holde og vente.

For at få trafikpladsen til at fungere, inden Hovedstadens Letbane står færdig, indgik Gladsaxe Kommune en aftale med Hovedstadens Letbane om ombygning af Gladsaxe Møllevej fra trafikpladsen og op til Gladsaxe Ringvej. Aftalen er en såkaldt "negativ tilkøbsaftale" på i alt 2.158.075 kr., heraf 1.843.641 kr. til dette projekt, hvor Hovedstadens Letbane godtgør Gladsaxe Kommunes udgifter til projektet. De resterende 314.434 kr. er godtgørelse på 158.075 kr. til Etablering af Gladsaxe Boulevard projektet og 156.369 kr. til Pulje til Trafiksanering og forbedring for cyklister for udgifter til øvrige letbanerelaterede arbejder.

Arbejdet er afsluttet, midlerne fra Hovedstadens Letbane er overført, og anlægsregnskabet kan aflægges.

Finansiering

Byrådet meddelte 21.11.18, punkt 6, en anlægsbevilling på 13.000.000 kr. Heraf var der allerede brugt 700.000 kr. til Gladsaxe Trafikplads, inden budgettet blev udskilt i 2020. Der blev derfor overført 12.300.000 kr. til anlægskontoen Gladsaxe Trafikplads.

Anlægsbevilling:		
Bevilling i alt	U 12.300.000 kr.	I 1.843.641 kr.
Forbrug i alt	U 14.143.641 kr.	I 1.843.641 kr.
Merforbrug	U 1.843.641 kr.	I -1.843.641 kr.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at anlægsregnskabet godkendes,
2. at der til anlægsprojektet Gladsaxe Trafikplads gives tillæg til rådighedsbeløb og anlægsbevilling på 1.843.641 kr., og
3. at der til anlægsprojektet Gladsaxe Trafikplads gives anlægsbevilling og rådighedsbeløb til indtægt på 1.843.641 kr., finansieret af indtægt fra Hovedstadens Letbane, og
4. at der til anlægsprojektet Etablering af Gladsaxe Boulevard gives tillæg til rådighedsbeløb og anlægsbevilling på 158.075 kr., og
5. at der til anlægsprojektet Etablering af Gladsaxe Boulevard gives anlægsbevilling og rådighedsbeløb til indtægt på 158.075 kr., finansieret af indtægt fra Hovedstadens Letbane, og
6. at der til anlægsprojektet Pulje til trafiksanering og forbedringer for cyklister gives tillæg til rådighedsbeløb og anlægsbevilling på 156.359 kr., og
7. at der til anlægsprojektet Pulje til trafiksanering og forbedringer for cyklister gives anlægsbevilling og rådighedsbeløb til indtægt på 156.359 kr., finansieret af indtægt fra Hovedstadens Letbane.

Relateret behandling

Byrådet 21.11.2018, punkt 6.

Punkt 2: Ny model for gebyr til bekæmpelse af rotter

23-14-09.13.01-G01

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 14.11.2023

Byrådet 22.11.2023

Sagsfremstilling

Resumé

Fra 2024 vil ejendomsskatten bliver opkrævet af staten, mens bl.a. gebyr for rottebekæmpelse fortsat skal opkræves af kommunen. Byrådet kan derfor godkende, at gebyret til dækning af omkostningerne ved den kommunale rottebekæmpelse opkræves på baggrund af areal frem for ejendomsværdi.

Baggrund

Gebyret for rottebekæmpelse har hidtil være opkrævet via ejendomsskattebilletten i Gladsaxe Kommune. Fra 2024 vil ejendomsskatten blive opkrævet af staten, mens bl.a. rottegebyret fortsat skal opkræves af kommunen.

Ny beregningsmetode

Indtil nu har omkostningerne for kommunal rottebekæmpelse været opkrævet i forhold til ejendomsværdien, men fra 2024 har kommunerne ikke længere adgang til ejendomsværdier på erhvervsjendomme mv. Miljøministeriet har derfor offentliggjort en ny Rottebekendtgørelse, der træder i kraft 1. januar 2024. Heri indgår bl.a. en ny beregningsmetode til opgørelse af gebyret. Det betyder, at gebyrer til forebyggelse og bekæmpelse af rotter fremover skal opkræves på baggrund af ejendommens areal som oplyst i Bygnings- og Boligregistret (BBR). Ejerlejligheder skal dog betale en sats pr. kvadratmeter for det samlede bolig- og erhvervsareal.

Konsekvenser af ny opkrævningsmetode

For den enkelte borger eller virksomhed kan gebyret ændre sig som følge af det nye beregningsgrundlag. I forbindelse med høringssvar på Bekendtgørelse om forebyggelse og bekæmpelse af rotter er der lavet beregninger på en række eksempler, som peger på, at gebyret henholdsvis falder for beboelsesejendomme og stiger for større erhvervsjendomme. Denne tendens gør sig også gældende for Gladsaxe Kommune. Det kan dog endnu ikke konkluderes, om der sker et samlet fald for beboelsesejendomme og en samlet stigning for erhvervsjendomme. Ministeriet vurderer, at opkrævning på baggrund af areal frem for ejendomsværdi i højere grad vil modsvare de enkelte gebyrbetaleres behov for rottebekæmpelse.

Beregning af gebyr til forebyggelse og bekæmpelse af rotter

Den budgetterede indtægt til rottebekæmpelse i 2024 er 4.384.607 kr. Det skal modsvare udgifter til MK Skadedyr på ca. 3,3 mio. kr., 0,6 mio. kr. til et årsværk i By- og Miljøforvaltningen, samt et administrativt GIS-program, og resten skal dække et videreført underskud fra tidligere år, som indregnes i taksten i 2023-2025 jf. BYR 23.11.2022 pkt. 4.

KMD Housing Technology, ESR ?har beregnet det samlede BBR-areal for Gladsaxe til 3.419.799 kvm inklusive bolig- og erhvervsareal til ejerlejligheder.

Ejendomsbidraget til forebyggelse og bekæmpelse af rotter i Gladsaxe Kommune i 2024 kan således beregnes til 1,28 kr. pr. kvm.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der til forebyggelse og bekæmpelse af rotter i 2024 opkræves et gebyr på 1,282124 kr. pr. kvm. ejendomsareal som oplyst i Bygnings- og Boligregistret (BBR), mens ejerlejligheder betaler en tilsvarende sats pr. kvadratmeter for det samlede bolig- og erhvervsareal.

Punkt 3: Valg af driftsorganisation og forretningsfører for Hovedstadens Letbane

23-2371-05.00.00-A00

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 14.11.2023

Byrådet 22.11.2023

Sagsfremstilling

Resumé

Det fremgår af Lov om letbane (lov nr. 551 af 6. juni 2007), at Metroselskabets opgave som direktion for Hovedstadens Letbane (HL), herunder at stille de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for den daglige drift, ophører, når letbanen tages i brug til passagerdrift. Det er herefter op til bestyrelsen og ejerne i HL at beslutte, hvem der skal varetage direktionsopgaven og driften for/i interessentskabet. Denne sag afklarer Gladsaxe Kommunes mandat til at godkende beslutning om driftsorganisation og fremtidig forretningsfører på et ekstraordinært interessentskabsmøde i HL ultimo 2023.

Sagsfremstilling

Når Hovedstadens Letbane går i drift, er der en række opgaver, der skal varetages af en driftsorganisation. Derfor har HL fået Kammeradvokaten til at belyse forskellige modeller for en fremtidig driftsorganisation i HL. Resultatet af undersøgelserne er vedlagt som bilag 1 og 2.

En styregruppe med repræsentanter fra Region Hovedstaden, Gladsaxe Kommune og Glostrup Kommune har med afsæt i Kammeradvokatens undersøgelse fået vurderet henholdsvis Metroselskabet og Movia som mulige forretningsførere for HL i en driftssituation. Vurderingen er gennemført af konsulenterne fra FORSKEL og med bidrag fra de to mulige forretningsførere, som har bidraget kvalificeret og konstruktivt samt udtrykt tilfredshed med den gennemførte proces. Vurderingen fra FORSKEL er vedlagt som bilag 3 og 4.

De tre væsentligste pointer i rapporten er:

- FORSKEL vurderer, at begge selskaber kan løse opgaven,
- Metroselskabet anbefales som forretningsfører for HL, når letbanen overgår til drift, og
- HL har travlt med at få valgt forretningsfører, få lovhjælp på plads og få etableret driftsorganisationen.

På den baggrund har HL's bestyrelse, på anbefaling fra Borgmesterforum, besluttet at indstille til interessentskabet, at Metroselskabet videreføres som forretningsfører for HL, når letbanen går i drift. By- og Miljøforvaltningen anbefaler i forlængelse heraf, at borgmesteren tildeles mandat til at tiltræde valget af Metroselskabet som forretningsfører for HL og den videre proces ift. lovgivning mv. med henvendelse til staten om igangsætning.

Baggrunden for at anbefale Metroselskabet som forretningsfører er hensynet til at sikre en god overgang fra anlæg til drift, herunder håndtering af claims, samt risikoen for fordyrende forsinkelser og driftsforstyrrelser.

HL's bestyrelse og Borgmesterforum har desuden anbefalet, at den nuværende styregruppe for processen med at fastlægge forretningsførermodel fortsætter og udvides med repræsentanter for Metroselskabet, for dermed at blive HL's styregruppe for det opfølgende arbejde med tilpasning af love og vedtægter.

Jv. de fastlagte målsætninger for HL om bl.a. at styrke den kollektive transport og fremme mobiliteten i hovedstadsområdet, er det HL's bestyrelse og Borgmesterforums anbefaling, at der aftales en evaluering af driftsorganiseringen 8-10 år efter, at letbanen er gået i drift. På det tidspunkt er letbanen i sikker drift, passagertallene er evalueret og opfølgning på anlægsarbejder, herunder behandling af claims, er afsluttet. Evalueringen indsættes i relevante selskabsdokument(er).

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at borgmesteren gives mandat til at tiltræde følgende indstillingspunkter på et ekstraordinært interessentskabsmøde om valg af driftsorganisation og af forretningsfører for HL:
 - at Metroselskabet vælges (udpeges) som forretningsfører for HL, når HL overgår til drift,
 - at arbejdet med tilpasning af love og vedtægter igangsættes i samarbejde med staten og den valgte forretningsfører,
 - at den nuværende styregruppe for vurdering af forretningsfører for HL i en driftssituation udvides med repræsentanter for Metroselskabet og dermed bliver HL's styregruppe for det opfølgende arbejde med tilpasning af love og vedtægter, og
 - at der indlægges en evaluering af den implementerede driftsorganisering af letbanen 8-10 år efter idriftsætning af letbanen under antagelse af, at letbanen på det tidspunkt er i sikker drift, passagertallene er evalueret og opfølgning på anlægsarbejder, herunder behandling af claims er afsluttet. Evalueringen indsættes i relevante selskabsdokument(er), og
2. at borgmesteren sammen med de øvrige interessenter efter behandling af sagen på interessentskabsmøde fremsender brev til transportministeren med ønske om at igangsætte det nødvendige lovgivningsarbejde og lovvedtagelse med henblik på at kunne være klar med en driftsorganisation i tilstrækkelig tid inden letbanen sættes i drift.

Bilag

Bilag 1: Bilag HL forretningsfører rapport

Bilag 2: HL forretningsfører rapport

Bilag 3: Forretningsførermodellen - henlagt ved lov

Bilag 4: Notat om driftsorganisation for HL

Punkt 4: Nedlæggelse af §14-forbud mod opførelse af 12 små boliger på Buddinge Hovedgade 161

23-20369-02.00.00-A00

Adresse

Buddinge Hovedgade 161, 2860 Søborg

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

Resumé

By- og Miljøforvaltningen har efter flere forhåndsdialoger modtaget en ansøgning om etablering af 12 boliger på Buddinge Hovedgade 161 i et område, hvor lokalplanen ikke fastsætter bestemmelser om boligstørrelser og parkering. Der er tale om meget små boliger, fortrinsvist etværelses lejligheder, og der etableres et meget begrænset antal parkeringspladser i forhold til antallet af boliger og ejendommens beliggenhed. Udvalget skal tage stilling til, om det skal anbefales Økonomiudvalget at nedlægge §14 forbud jf. planloven.

Ansøgningen

By- og Miljøforvaltningen har 24.04.2023 modtaget en ansøgning om opførelse af 12 små boliger på Buddinge Hovedgade 161. Se bilag 1 for luftfoto af området.
Det eksisterende tofamilieshus på grunden ønskes ombygget til fire lejligheder, og derudover ønskes opført en bygning i to etager, som skal rumme otte lejligheder. Se tegninger i bilag 2.

Beskrivelsen af ejendommen i dag:

Buddinge Hovedgade 161 består af en grund på 803 m², hvorpå der ligger et tofamilieshus i to etager fra 1935 på 192 m². Ejendommen er omgivet af enfamilieshuse, tofamilieshuse og dobbelthuse samt et enkelt etageboligbyggeri mod nordvest med erhverv i stueetagen.

Beskrivelse af det ansøgte projekt:

Det eksisterende byggeri på grunden bevares og ombygges som nævnt til fire lejligheder. Facade- og tagmaterialer bevares. Der foretages ændringer af dør- og vinduespartier i forbindelse med ombygningen til flere lejligheder. Dertil kommer en ny bygning i to etager, der udføres som træbyggeri med beklædning i fyr. Bygningen får svalegang, som begrønnes, og altaner. Bygningen ligger lavere i terrænet end det eksisterende hus og underordner sig derved det eksisterende hus. Det nye byggeri vil blive placeret med afstand til den eksisterende bygning for at tage hensyn til naboerne ved at reducere indbliksgenerne.

Indretning:

Der vil være i alt 12 små lejligheder, heraf én lejlighed med to værelser, og fem hvor der eventuelt kan etableres et lille værelse i opholdsrummet, så de kan udgøre en lille toværelses lejlighed. Der etableres én handicapvenlig bolig i det nye byggeri. Boligerne har et bruttoareal på mellem 31 og 48 m².

Der er indgang til boligerne fra øst, fra terræn eller via svalegang. Boligerne indrettes med små køkkener med begrænset bordplads, og på grund af boligernes beskudne størrelse vil der være en lille niche til en seng ved siden af køkkenet i de fleste boliger. Boligerne har generelt begrænset plads til møbler og opbevaring i opholdsrummene og i entréen. Boligerne er udstyret med store vinduespartier mod vest og altaner på 1. salen. I stueetagen er der tilsvarende terrasser. Man vil skabe gennemlyste rum i det nye byggeri ved at lade indgangsdørene være af glas. I kælderen vil der være fælles vaskeri, depotrum samt teknikrum.

I det eksisterende byggeri findes de fire største boliger. De er som udgangspunkt etværelses lejligheder, men der er vist forslag til indretning af lejlighederne som toværelseslejligheder. Værelserne vil dog blive meget små og svære at indrette med meget andet end en seng, ligesom opholdsrummet også reduceres meget ved en eventuel opdeling. Generelt vil boligerne have små køkkener med begrænset mængde bordplads samt begrænset plads til møbler og opbevaringsplads. Det gælder også i éntreen, hvor der ikke er skabsplads. To af boligerne vender mod nord med et mindre vindue mod øst, der vil derfor være en begrænset mængde direkte sollys i disse boliger. Hvis der etableres et ekstra værelse, vil der kun være vinduer mod nord i boligens opholdsrum til køkkenet.

Fælles opholdsarealer:

De fælles opholdsarealer er primært placeret i sydvest, og man har fokuseret på at gøre arealerne lettilgængelige. Der bliver etableret et gårdum målrettet fællesskabet, med lommer til grillområde, siddeområde og plads til tørrestativ mv. I midten vil der være en grøn plæne med skyggende træer. Ansøger oplyser, at de vægter det sociale fællesskab højt og vil gøre det muligt for beboerne at komme hinanden ved. De fælles opholdsarealer er placeret op ad naboejendommens (et andet etageboligbyggeri) fællesarealer.

Parkeringsforhold:

Ansøger oplyser, at de har taget udgangspunkt i kommuneplanens parkeringsnormer ved fastlæggelse af antal parkeringspladser. Kommuneplanen fastsætter for boliger under 60 m² et maksimum på 0,25 parkeringsplads pr. 60 m² for ikke-stationsnære områder, hvilket svarer til to parkeringspladser. I det ansøgte etableres der tre parkeringspladser.

Derudover er der i kommuneplanen fastsat minimumskrav til cykelparkering: for boliger under 60 m² skal der være minimum to cykelparkeringspladser pr. 60 m², hvilket i dette tilfælde svarer til 16 cykelparkeringspladser. I det ansøgte etableres der 20 cykelparkeringspladser, heraf ti overdækkede cykelparkeringspladser.

Ansøgers uddybende beskrivelse og betragtninger (herunder bæredygtighed og arkitektur) er vedhæftet i bilag 3.

Lokalplanens bestemmelser

Lokalplan 65, Gladsaxe Kvarter Midt, fastsætter følgende om anvendelse af ejendommen:

3.5 Område 6 må kun anvendes til lokalcenter, etagebebyggelse med boliger til helårsbeboelse og butikker.

Lokalplanen fastsætter følgende om bebyggelsens omfang og placering:

5.6 Område 6, del af lokalcentret ved Buddinge Hovedgade.

Bebyggelsesprocenten for områder af passende størrelse må ikke overstige 60.

5.6.1 Bebyggelse må højst opføres med to etager og udnyttelig tagetage.

5.6.2 Bebyggelse må kun ske efter en samlet bebyggelsesplan for områder af passende størrelse.

Byggeriet overholder lokalplanens bestemmelser om anvendelsen, bebyggelsesprocent og etageantal, idet der bygges etageboliger med en bebyggelsesprocent på 59,7 og i to etager.

Lokalplanen indeholder ikke bestemmelser om parkering for det område, ejendommen er beliggende i.

For de ubebyggede arealer er der blandt andet fastsat følgende bestemmelser vedrørende terrænregulering:

9.2 Terrænregulering inden for en afstand af 1,5 m fra skel samt terrænregulering på mere end +/- 0,5 m i forhold til det eksisterende terræn må kun foretages med byrådets tilladelse.

Ansøgningen kræver dispensation fra denne bestemmelse, da ansøger både ønsker at etablere en rampe ned til det nye byggeri, som ligger tæt på naboskel, og da byggeriet kræver en terrænregulering på mere end 0,5 meter i forhold til det eksisterende terræn.

Derudover vil der blive foretaget en generel terrænregulering af grunden, hvor der ønskes terrænreguleret nedad med op til 1,09 meter på grund af det skrånende terræn. Dette gøres for at imødekomme eksisterende terræn mest muligt, samt for at nabomatrikler respekteres mest muligt i forhold til indbliksgener. Den ønskede terrænregulering kan ses i tegningsmaterialet i bilag 2, og billeder fra stedet kan ses til sidst i bilag 3.

Kommuneplanrammen

Da lokalplanen blev vedtaget, befandt ejendommen sig i en kommuneplanramme, hvor anvendelsen var fastlagt til lokalcenter med boliger. Ejendommen var inkluderet i dette rammeområde, for at lokalcenteret havde udvidelsesmuligheder. I forbindelse med forarbejdet til udarbejdelsen af kommuneplanen for 1997-2001 skulle man tage stilling til, om man skulle reducere visse lokalcenterområder, da der ikke havde været den vækst, man havde forventet.

I de efterfølgende kommuneplaner er ejendommen flyttet over i kommuneplanramme 11B13 Klausdalsbrovej / Stengårds Allé. Denne ramme fastsætter i dag en anvendelse til boligområde, åben-lav boligbebyggelse med en bebyggelsesprocent på 30 procent af den enkelte ejendom. Det betyder, at man i en kommende ny lokalplan ville skrive enfamilieshus ind på denne placering.

Forhåndsdialog

Der har tidligere været forhåndsdialoger om byggeri på ejendommen, herunder et nyt etageboligbyggeri til studieboliger. Forvaltningen har afholdt møde med bygherre og stadsarkitekten, hvor der blev sat fokus på arkitekturpolitikken og hvilke greb, der kan være med til at skabe gode boliger. Vi talte også om bæredygtighed, og om hvorvidt man kunne anvende det eksisterende byggeri i projektet.

By- og Miljøforvaltningens vurdering

Parkeringsforhold:

Der er ikke bestemmelser i lokalplanen om parkering. Der skal derfor foretages en vurdering efter kapitel 20 i bygningsreglementet, hvor der blandt andet er fastsat følgende:

§399 Der skal på ejendommens område udlægges tilstrækkeligt areal til parkering af biler, motorcykler, knallerter og cykler mv. i forhold til anvendelsen af bygningen.

Det er kommunen der vurderer, hvad der vil være et tilstrækkeligt areal. Gladsaxe Kommunes egne normer er i kommuneplanen fastsat som maksimale krav til bilparkeringen.

Forvaltningens vurdering er, at der er tale om et meget lille antal bilparkeringspladser i forhold til antallet af boliger. Området er ikke stationsnært, og ejendommen ligger desuden tæt på krydset ved Buddinge Hovedgade og Stengårds Alle, hvilket betyder, at der er begrænsede parkeringsmuligheder ved vejene omkring ejendommen. Parkering kan derfor komme til at udgøre en problemstilling for ejendommen og nabolaget. Selvom kommuneplanen indeholder maksimale krav for parkering i stedet for minimumskrav, er det forvaltningens vurdering, at der i dette tilfælde burde være flere parkeringspladser i forhold til antallet af boliger.

Boligstørrelser:

Der er søgt om etablering af 12 boliger på en grund af begrænset størrelse, og hvor den maksimale bebyggelsesprocent er 60. Det resulterer i, at boligerne har et bruttoareal på mellem ca. 31 og 48 m². Det vil sige, at der er tale om små boliger med meget lidt køkken- og opbevaringsplads, som gør at kvaliteten af boligerne er tvivlsom. Derudover er der ikke den variation i boligstørrelserne som ellers efterstræbes i vores boligområder, og som kommuneplanen lægger vægt på. Lokalplanen indeholder ikke bestemmelser om boligstørrelser, og der kan derfor ikke nægtes en byggetilladelse på dette grundlag.

Samlet vurdering:

Forvaltningens samlede vurdering er, at der på grund af de udfordrede parkeringsforhold og etableringen af mange små boliger på en forholdsvis lille grund, bør nedlægges et §14-forbud efter planloven, hvilket medfører pligt til at udarbejde en ny lokalplan for grunden inden for et år.

Kommuneplanrammen fastsætter som nævnt i dag en anvendelse til boligområdet, åben-lav boligbebyggelse med en bebyggelsesprocent på 30 procent af den enkelte ejendom. Skal der etableres flere boliger på ejendommen i en ny lokalplan, kræver det derfor også udarbejdelse af et kommuneplantillæg.

Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at en ny lokalplan vil blive udarbejdet med henblik på at give mulighed for mellem en til fem boliger, det kunne f.eks. afklares med et konkret projekt.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at udvalget anbefaler over for økonomiudvalget, at der nedlægges et §14-forbud efter planloven, hvilket medfører pligt til at udarbejde en ny lokalplan for grunden inden for et år.

Bilag

Bilag 1: Luftfoto

Bilag 2: Tegningsmateriale

Bilag 3: Ansøgers beskrivelse og betragtninger

Punkt 5: Beslutning om beplantning og svingbaner på Dynamovej i relation til letbane-projektet

23-17-05.00.00-P16

Beslutning

Et enigt udvalg valgte løsning A, hvor beplantningen bevares og længden på svingbanen reduceres.

Sagsfremstilling

Resumé

På den nordøstlige side af Dynamovej, mellem Dynamovej og Grønnegården, står en bevaringsværdig beplantning, der afskærmer og indrammer Grønnegården mod vest. Se bilag 1.

I letbaneprojektet er der for krydset Gladsaxe Ringvej / Dynamovej projekteret to parallelle højresvingsbaner på Dynamovej med en længde på ca. 100 m langs denne beplantning. Udvidelse af krydset skyldes ønsket om at sikre trafikafviklingen fra Mørkhøj Erhvervscenter, hvor Dynamovej er den eneste adgangsvej.

I forbindelse med projektets anlæg er forvaltningen blevet opmærksom på, at den nye kantstenslinje langs Dynamovej kommer til at ligge op ad den bevaringsværdige beplantning på strækningen. Det vurderes at træerne vil tage varig skade og vil gå ud som følge af dette.

Trafik- og Teknikudvalget skal tage stilling til, hvilken trafikal løsning, der ønskes i krydset Dynamovej ud mod Gladsaxe Ringvej. Her skal der afvejes hensyn mellem bevaringsværdig beplantning og planlagt vejudvidelse på Dynamovej.

Baggrund

Beplantningen udgør en del af det gamle hegn omkring Grønnegården og er udpeget som bevaringsværdig beplantning i lokalplan 85. Lokalplanen redegør for, at Grønnegården udgør et værdifuldt miljø, det er vigtigt at bevare. I lokalplanens formålsparagraf står blandt andet, at stedets landskabskarakter skal sikres.

For at bevare beplantningen i forbindelse med letbanen og udvidelsen af krydset ved Dynamovej blev der i 2020-2021 foretaget en projektilpasning, hvor fortov og cykelsti langs højresvingsbanerne blev omlagt indenom beplantningen på Grønnegårdens arealer.

Hverken Gladsaxe Kommune eller Hovedstadens Letbane har været opmærksomme på, at vejens udvidelse med svingbaner alligevel vil betyde, at beplantningen vil blive negativt påvirket af projektet.

Løsninger

Forvaltningen har sammen med Hovedstadens Letbane undersøgt forskellige løsningsforslag. Indledende skal det bemærkes, at det ikke vurderes muligt at rykke selve vejanlægget mod vest (mod Q8), da det ville have store konsekvenser for det samlede anlæg af vejkrydset, både arealmæssigt og økonomisk. Virksomheder i Mørkhøj Erhvervscenter har stor opmærksomhed på trafikafviklingen på Dynamovej, da det er den eneste vejadgang til området.

Mulige løsningsvarianter oplistes herunder.

Løsning A – Beplantning bevares

Projektet ændres så kantstenslinjen ikke kommer tættere på træerne end det eksisterendes fortovs bagkant.

Længden af den inderste højresvingsbane afkortes til 40 m fra stoplinjen. Det vil betyde, at der kun vil være dobbelt højresvingsbane på de sidste 40 m frem til stoplinjen mod Gladsaxe Ringvej. Den yderste højresvingsbane påvirkes ikke. Lysmaster inkl. fundament flyttes ud af træernes dryp- og rodzone.

- Konsekvens for trafikafvikling; køen i den yderste højresvingsbane vil blive 90-120 m i eftermiddagsmyldretiden. Der vil derved være øget risiko for, at køen bliver længere end den totale længde af højresvingsbanen, og der vil dermed også være øget risiko for, at der bliver kø tilbage til krydset ved Transformervej / Turbinevej. Løsningen vil således give den mindst effektive trafikafvikling for bilerne, vurderingen er dog, at køen kun relativt sjældent vil være kritisk for trafikafviklingen.
- Konsekvens for den bevaringsværdige beplantning; ingen, træerne bevares.

Løsning B – Det yderste træ mod syd bevares, resten af beplantningen reduceres

Projektet ændres så kantstenslinjen ikke kommer tættere på træerne end det eksisterendes fortovs bagkant ud for det yderste træ i rækken.

Længden af den inderste højresvingsbane afkortes til 65 m fra stoplinjen. Det betyder, at der kun vil være dobbelt højresvingsbane på de sidste 65 m frem til stoplinjen mod Gladsaxe Ringvej. Den yderste højresvingsbane påvirkes ikke. Lysmaster inkl. fundament flyttes ud af træernes dryp- og rodzone.

- Konsekvens for trafikafvikling; strækningen med to højresvingsbaner vil blive 65 m, svarende til den beregnede kølængde en normal eftermiddagsmyldretid. Trafikafviklingen vil således kunne afvikles i to svingbaner uden betydelig risiko for, at køen vil blive længere end længden af højresvingsbanen en normal eftermiddagsmyldretid. Der vil dog stadig være nogen risiko for, at køen vil gå tilbage til Transformervej / Turbinevej på dage med meget trafik.
- Konsekvens for bevaringsværdig beplantning; beplantningen reduceres markant. Det ene af de to store træer i beplantningen fældes. Denne del af beplantningen kræver ikke dispensation at fælde, da hegnsplantningen ikke er udpeget som solitært træ. Beplantningen kan eventuelt suppleres med ny træbeplantning som erstatning, men arealet vil være reduceret, og træer vil være flere år om at vokse til.

Løsning C – Beplantning fjernes

Projektet udføres som projekteret.

- Konsekvens for trafikafvikling; der vil være nok magasinplads i højresvingsbanerne til, at der kun vil være lav risiko for, at køen vil blive længere end højresvingsbanerne.
- Konsekvens for bevaringsværdig beplantning; beplantning fældes. Dette kræver dispensation fra lokalplanen. Ny træbeplantning kan eventuelt plantes som erstatning, men arealet vil være reduceret, og træer vil være flere år om at vokse til.

Dispensation fra lokalplanen

Hvis det besluttet at anlægge vejen som projekteret og derved fjerne hele beplantningen, anses udvalgets beslutning som en dispensation fra lokalplanen.

Økonomi

Det valgt løsningsforslag kan gennemføres inden for letbanens anlægsprojekt og har ikke økonomiske konsekvenser. Det er dog væsentligt, at beslutningen ikke udskydes, da det kan medføre økonomisk konsekvens. En genplantning vil imidlertid kræve, at der afsættes midler til dette.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Trafik- og Teknikudvalget beslutter, om det er løsningsforslag A, B eller C, der skal anlægges.

Bilag

Bilag 1: Notat om konsekvenser ved vejudvidelse på Dynamovej - Letbane

Punkt 6: Finansiering af kunst på letbanens stationsforpladser

23-7-04.00.00-P20

Beslutning

Tilrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

Arbejdet med kunst på letbanens kommende stationsforpladser forudsætter midler til en kunstrådgiver, kunstnere og anlæg i forbindelse med installering af et eller flere kunstobjekter. Der er afsat midler i anlægsbudgettet for letbanens stationsforpladser, men det rækker ikke til et samlet kunstprojekt med den ønskede volumen og kvalitet. By- og Miljøforvaltningen foreslår derfor at ansøge Kulturudvalget om supplerende kunstmidler fra Gladsaxe Kommunes pulje til kunst i det offentlige rum.

Kunstprojekt på letbanens stationsforpladser

Ved Budgetaftale 2021-2024 har Byrådet besluttet, at der i forbindelse med større anlægsprojekter afsættes en procent af anlægssummen til kunst. Samtidig blev der afsat en årlig pulje til kunst i det offentlige rum på 400.000 kr.

I arbejdet med de kommende stationsforpladser er der afsat to procent af anlægsudgifterne til kunst. Det betyder, at der i projektet er disponeret 450.000 kr. til arbejdet med kunst på stationsforpladserne. Selv store byrumsprojekter er udfordret af, at en procentdel af anlægssummen er et begrænset beløb i forhold til anlægsprojekter, som også omfatter nye bygninger. Det er derfor nødvendigt at se på, hvordan der kan opnås en tilstrækkelig kvalitet og volumen til et kunstprojekt.

Mulighed for deltagelse i et fælles letbane-kunstprojekt

Akademiraadet har henvendt sig til letbanekommunerne med en opfordring til et fælles funderet kunstsamarbejde og tilbudt kunstfaglig sparring til projektet. I letbanekommunernes kreds af planchefer undersøges muligheder og forskellige samarbejdsmodeller. Der ønskes et fælles tværkommunalt kunstsamarbejde med en fælles fondsansøgning, hvor kunst forstærker den kvalitative og stedsspecifikke oplevelse med kunstværker på letbanestrækningen.

By- og Miljøforvaltningen arbejder for at realisere denne mulighed. Hvis et tværkommunalt kunstsamarbejde imidlertid ikke kan realiseres, vil forvaltningen arbejde videre med et uafhængigt kunstprojekt på stationsforpladserne i Gladsaxe.

Gladsaxe Kommunes kunstpulje ligger under Kulturudvalget, og den administreres af et kunstudvalg, der er nedsat på tværs af fagforvaltninger. Tildelingskriterierne er blandt andet, at kunsten skal være varig og af høj æstetisk kvalitet. Kunsten skal udføres af professionelle kunstnere og placeres på steder, hvor der enten er offentlig adgang eller adgang for mange brugere, og den skal forholde sig til det konkrete sted. Kunsten skal derudover være vedkommende og berigende. Stationsforpladserne er en oplagt mulighed for at integrere kunst i bybilledet og i dagligdagen.

Da kunstmidlerne har begrænset rækkevidde kan der ikke integreres kunst på alle seks stationsforpladser. Buddinge Station, Gladsaxe Rådhus og Gladsaxe Trafikplads kan være oplagte stationsforpladser til kunstprojektet på grund af stationernes størrelse, placering og betydning i byen.

Kunstprojektet på stationsforpladserne udvikles sideløbende med skitsering og projektering af stationsforpladserne. By- og Miljøforvaltningen står for koordineringen mellem en kunstrådgiver, kunstnere og en kommende totalrådgiver for stationsforpladserne for at sikre, at kunsten indtænkes undervejs i projekteringen af stationsforpladserne.

Kunstabudgettet på stationsforpladserne er lavt

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at de 450.000 kr. der er afsat i anlægsbudgettet, ikke er tilstrækkelige til at sikre et kunstprojekt, som har volumen og kvalitet, der kan bidrage til dagsordenen om synlighed og vedkommende kunst i byrummet. Der kræves midler til henholdsvis kunstrådgivning, kunstnere og anlæg for at kunne planlægge og realisere et kunstprojekt med en tyngde og kvalitet, der lever op til kriterierne for kunst i det offentlige rum.

Fondsmidler vil dermed kunne løfte kunstprojektet både i omfang og kvalitet. Dog kræves en egenfinansiering ved tilførsel af fondsmidler, uanset om det er i et fælles projekt på tværs af letbanekommuner eller i et individuelt kunstprojekt.

Forslag til opjustering af kunstbudgettet på stationsforpladserne

By- og Miljøforvaltningen foreslår, at midler fra kunstpuljen til kunst i det offentlige rum for 2024 og 2025, sammenlagt 800.000 kr., supplerer kunstmidlerne, som er afsat i stationsforpladsernes anlægsbudget, så der er et samlet beløb på 1.250.000 kr. til kunst på de kommende stationsforpladser.

De samlede midler vil samtidig kunne danne udgangspunkt for en fondsansøgning om tilførsel af midler til et kunstprojekt på stationsforpladserne fra eksterne udvalgte og relevante fonde, der arbejder for at fremme kunst til almenheden.

Kunstudvalget er positivt indstillet overfor forslaget.
Kulturudvalget behandler sagen 05.12.2023

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Kulturudvalget ansøges om at prioritere puljen til kunst i det offentlige rum i 2024 og 2025 til et samlet kunstprojekt for letbanens stationsforpladser.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 04.04.2022, punkt 4.

Punkt 7: Høring af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering af øget kapacitet på Motorring 3

22-1-05.00.00-I02

Adresse

Vejdirektoratets Motorring 3.

Beslutning

Tilrådt med en bemærkning om, at Trafik- og Teknikudvalget er imod vejudvidelsen uagtet der gennemføres støjreducerende tiltag. Da støjen på strækningen i forvejen er alt for høj skal det påpeges, at de støjreducerende tiltag bør gennemføres. Det blev videre aftalt, at udkast til høringssvar fremsendes.

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget orienteres om Vejdirektoratets høring af miljøkonsekvensvurdering for øget kapacitet på Motorring 3. Udvalget skal beslutte om der skal fremsendes et høringsbrev fra Gladsaxe Kommune.

Vejdirektoratet har sendt en miljøkonsekvensvurdering af forslaget om øget kapacitet på Motorring 3 i den offentlige høring, der slutter 13.11.2023.

Miljøkonsekvensvurderingen er digital og kan findes her: <https://www.vejdirektoratet.dk/motorring3>.

Vejdirektoratets projekt

Projektet går i væsentlighed ud på, at nødsporet inddrages på en stor del af strækningen til kørsel, og at hastigheden sættes ned til 90 km/t. Ifølge Vejdirektoratet kan projektet forbedre trafikafviklingen på Motorring 3 i myldretiderne væsentligt, men vil ikke løse alle eksisterende fremkommelighedsproblemer i området. Den nedsatte hastighed forventes ikke at medføre ekstra trafik på lokalvejnettet i myldretiderne, da der samtidig skabes et ekstra spor. Projektet forventes at kunne udføres stort set inden for eget vejareal, og derfor er der ingen permanente arealerhvervelser / ekspropriationer som følge af trafikprojektet, blot få midlertidige arealerhvervelser.

Forhold om støj

Vejdirektoratet vurderer, at der i nærområdet omkring Motorring 3 er ca. 29.000 boliger, som er støjbelastede over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 58 dB. Heraf er godt 10 procent af boligerne stærkt støjbelastede med støjniveauer over 68 dB, hvilket også gælder boliger, hvor der allerede er opsat støjafskærmning. På trods af de eksisterende ca. 4 m høje støjskærme ved boligområderne i dag er boligområderne stadig væsentligt støjbelastede. Det vurderes ikke at kapacitetsforbedringen af Motorring 3 i sig selv vil føre til øget støj, da hastighedsnedsættelsen til 90 km/t vurderes støjmæssigt at kunne kompensere for, at trafikken på Motorring 3 vil stige yderligere frem mod 2035.

Som led i arbejdet er en række støjvirkemidler analyseret på overordnet niveau. Det tekniske notat kan findes på projektets hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/vvm/miljoe/stoejreducerende-tiltag>

Sammenfattende konkluderer Vejdirektoratet, at det vil kræve meget store anlægsinvesteringer, såfremt man ønsker at reducere støjen markant langs Motorring 3. For aflastning af nordlige del af Motorring 3 vurderes omkostningerne at være i størrelsesordenen 305 - 430 mio. kr. per kilometer med henholdsvis Hamborgskærme i yderrabat og let overdækning af motorvejen. Den nordlige del af Motorring 3 er ca. 10 km lang.

Det bemærkes, at mulighederne for støjreduktion kun er undersøgt overordnet, og at der i nuværende projekt ikke er afsat anlægsmidler til nærmere støjafskærmning, dog er der en række tilvalg, herunder forbedret lydisolering af boliger langs Motorring 3. Vejdirektoratet nævner, at tiltag for støjreduktion bør etableres samtidigt med kapacitetsudvidelsen, idet den daglige trafik ikke kan opretholdes i byggeperioden ved senere anlæg, og de trafikale gener vil medføre store samfundsøkonomiske omkostninger.

Anbefaling

By- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der sendes et høringsbrev fra Trafik- og Teknikudvalget til Vejdirektoratet med fokus på at Gladsaxe Kommune:

- Tager afstand fra at fremme et vejprojekt, som giver bilister mere kapacitet og som er i konkurrence med de kollektive trafikinvesteringer, såsom letbanen på Ring 3
- Tager afstand fra, at der gennemføres en vejudvidelse, uden at der fra starten anlægges tiltag for at reducere den høje trafikstøj. Specielt når det tages i betragtning, at Vejdirektoratet selv har oplyst, at tiltag for støjreduktion bør etableres samtidigt med kapacitetsudvidelsen, idet den daglige trafik ikke kan opretholdes i byggeperioden ved senere anlæg, og de trafikale gener vil medføre store samfundsøkonomiske omkostninger.
- Foreslår, at hastigheden ikke kun reduceres til 90km/t som foreslået, men til 80 km/t, for at trafikstøjen reduceres med yderligere 2 dB.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at:

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Trafik- og Teknikudvalget fremsender høringsbrev til Vejdirektoratet.

Punkt 8: Genbekræftelse af at de private fællesveje skal belyses

23-22-05.01.12-G01

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

I forbindelse med en konkret sag er By- og Miljøforvaltningen blevet bedt om at dokumentere, hvornår beslutningen om at belyse private fællesveje blev truffet. Mange af de private fællesveje er gamle og har været belyst længe, og forvaltningen kan derfor ikke genfinde en klar beslutning om belysning af de private fællesveje. Derfor skal Trafik- og Teknikudvalget genbekræfte, at belysningen på private fællesveje fortsat skal opretholdes.

Sagens fremlæggelse

I forbindelse med en konkret sag er By- og Miljøforvaltningen blevet bedt om at dokumentere, hvornår beslutningen om at belyse private fællesveje blev truffet. Desværre har forvaltningen ikke været i stand til at lokalisere de nødvendige dokumenter eller finde en klar beslutning. Der er mange underliggende sager, der antyder, at der er et ønske om belysning, men forvaltningen har ikke kunnet identificere en specifik beslutning. Et eksempel herpå er bekræftet under kabelnedlægningsaftalen mellem 2005 og 2009, hvor man udskiftede belysningen på de private fællesveje og samtidig lagde ledningerne under jorden i stedet for at have dem som luftledninger.

I paragraf 59, stk. 1, står der, at kommunalbestyrelsen kan beslutte, at private fællesveje skal belyses, når det er nødvendigt af hensyn til vejtrafikken eller andre almene offentlige interesser. Stk. 2 giver kommunalbestyrelsen beføjelse til at pålægge vedligeholdelsespligtige parter at anlægge, forbedre og vedligeholde vejbelysning på de private fællesveje.

Nogle af fordelene ved at opretholde belysning på private fællesveje inkluderer trafiksikkerhed. Belysning øger synligheden for bilister, cyklister og fodgængere, hvilket reducerer risikoen for trafikulykker, især om natten eller under dårlige vejrforhold. Derudover skaber belysning en følelse af tryghed i området og bidrager til at opretholde en højere grad af sikkerhed og komfort.

Økonomi

I Gladsaxe kommune ejes belysningen både på offentlig vej og på de private fællesveje af Andel Lumen. Det er Andel Lumen, der forestår driften og vedligeholdelsen af udstyret, og regningen for drift af vejbelysning sendes til grundejerne sammen med ejendomsskatten.

By- og Miljøforvaltningen anbefaler

By- og Miljøforvaltningen anbefaler, at de private fællesveje fortsat bør være belyste, på samme måde som de kommunale veje er i dag. Dette vil sikre ensartethed mellem de kommunale veje og de private fællesveje og samtidig fastholde god trafiksikkerhed og tryghed på vejene.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at det genbekræftes, at de private fællesveje fortsat belyses.

Punkt 9: Plejeplan for Bagsværdfortet til godkendelse

22-25-01.05.00-P20

Adresse

Bagsværdfortet

Beslutning

Tiltrådt med en bemærkning om, at udvalget ikke vælger kampesten i stedet for et fodhegn.

Sagsfremstilling

Resumé

Trafik- og Teknikudvalget og Klima- og Miljøudvalget er i oktober 2022 blevet orienteret om, at By- og Miljøforvaltningen igangsatte en revision af Plejeplan for Bagsværdfortet. Et udkast til "Plejeplan for Bagsværdfortet 2024-2034" er nu udarbejdet af forvaltningen og har været i høring hos de høringsberettigede. Plejeplanen skal nu behandles endeligt af Trafik- og Teknikudvalget, og Klima- og Miljøudvalget orienteres.

Baggrund

Som en del af fredningernes bestemmelser udarbejder Gladsaxe Kommune plejeplaner for de fredede områder. Plejeplaner bruges af forvaltningen som et rammesættende styringsredskab for udvikling og pleje af de fredede områder. Plejeplanen indeholder tiltag, der kan udføres, men der er ikke krav til, at de skal udføres i planperioden. De fredede områder og den tilhørende driftsøkonomi ligger under Trafik- og Teknikudvalget, der vedtager nye plejeplaner, mens Klima- og Miljøudvalget drøfter emnerne og orienteres om den endelige godkendelse. Trafik- og Teknikudvalget og Klima- og Miljøudvalget er 03.10.2022 (henholdsvis punkt 6 og punkt 4) blevet orienteret om, at forvaltningen igangsatte en revision af Plejeplan for Bagsværdfortet.

Bagsværdfortet er et fortidsminde og er dermed fredet efter museumsloven, mens arealet er fredet efter naturbeskyttelsesloven. Der er derfor mange restriktioner på udviklingen af arealet.

Der har været besigtigelser med henholdsvis Slots- og Kulturstyrelsen og de klageberettigede til fredningen: Friluftsrådet (Gladsaxe) og Louisehøj grundejerforening. Danmarks Naturfredningsforening (Gladsaxe) deltog ikke i besigtigelsen, men Dansk Ornitologisk Forening (Gladsaxe) deltog, som det er kutyme, når en plan kan have indvirkning på ornitologiske interesser.

Tiltag i Plejeplan for Bagsværdfortet

Udover de almindelige plejebeskrivelser beskriver og uddyber plejeplanen særlige landskabelige, rekreative og biologiske tiltag. Disse tiltag bliver inddelt i to kategorier, der henviser til, om der allerede er afsat økonomiske midler til tiltagene eller ej.

A: Tiltag der er mulige ved omlægning af eksisterende drift, eller tiltag der er finansieret af puljen til plejeplaner

- Åbne op i vegetationen mod Møllemarken.
- Plantning af grupper med tjørn på skråning mod Louisehøj.
- Omlægning af udvalgte områder fra brugsplæner til naturgræs.
- Udskiftning og supplering af bænke samt omplacering af skraldespande.
- Fjernelse / udskiftning af bomme og fodhegn.
- Trampesti på skråning ved Louisehøj klippes som græssti.
- Trampesti til Buddinge Hovedgade belægges med slotsgrus.
- Forbedring af skilte til formidling af fortets historie.
- Omlægning af drift af naturgræs på fortdækket.
- Opsætning af fugle- og flagermuskasser.
- Bekæmpelse af invasive arter.

B: Tiltag der kræver ekstra økonomiske bevillinger, eller tiltag der på nuværende tidspunkt ikke er nærmere defineret og derfor har ukendt økonomisk omfang

- Integrere transformatorstationen i landskabet.

- Parkdelen mod Buddinge Hovedgade skærmes fra omgivelserne.
- Udskiftning af hegn på kaponieren.
- Udskiftning af belysning langs sti.
- Gennemgang og opgradering af områdets asfalt- og grusbelægnings for bedre integrering og funktion – herunder yderligere fjernelse af asfalt foran struben.

Høring

Plejeplan for Bagsværdfortet har været i høring i perioden 18.08.23 – 08.09.23 hos Louisehøj grundejerforening, Friluftsrådet (Gladsaxe), Danmarks Naturfredningsforening (Gladsaxe) og Dansk Ornitologisk forening (Gladsaxe).

Der var kun få bemærkninger fra Dansk Ornitologisk Forening (Gladsaxe) og Danmarks Naturfredningsforening (Gladsaxe). Forvaltningen har forholdt sig til kommentarerne og indarbejdet dem i det omfang, det var muligt. Høringssvar samt forvaltningens svar fremgår af henholdsvis bilag 2 og bilag 3.

I deres høringssvar har Dansk Ornitologisk Forening (Gladsaxe) særligt fokus på:

- at gamle træer og dødt ved bevares,
- at valget af træarter ved plantning bør være hjemmehørende,
- at brombærkrat bør tilgodeses, hvor det er muligt,
- at brugsplæner omlægges til naturgræs bifaldes,
- at asfaltstier kan omlægges til grus bifaldes,
- at fodhegn mod Møllemarken evt. kan udbyttes med kampesten,
- at tiltag for flagermus i bygninger beskrives grundigere, og
- at planen bør forholde sig mere præcist til, hvordan fritids- og ungdomsklubben kan sløres bedre i omgivelserne.

Danmarks Naturfredningsforening (Gladsaxe) – er enige i Dansk Ornitologisk (Gladsaxe) høringssvar, og har kun tilføjet følgende:

- at evt. nye stier alene bør dannes som trampestier,
- at foreningen kan blive hørt i forbindelse med udskiftning af belysning og inventar som bænke eller lignende, og
- at sætningen i planen ”skabe mere oplevelsesvariation og rumlig variation” præciseres.

Endeligt har Slots- og Kulturstyrelsen haft plejeplanen i høring 11.09.23 - 18.09.23. Der er generelt tilfredshed med plejeplanens form og indhold. Udvalgte tiltag i planen er forhåndsgodkendt af Slots- og Kulturstyrelsen, men plejeplanens bilag 2, den konkrete tilladelse fra Slots- og Kulturstyrelsen, udarbejdes først efter politisk behandling.

Økonomi

Nogle af plejeplanens tiltag er driftsomlægninger, der kan udføres indenfor Driftsafdelingens driftsbudget samt et årligt driftsbudget (pulje til plejeplaner) på 375.000 kr., som skal dække engangstiltag i forbindelse med alle plejeplaner i alle fredede områder. Større projekter i en plejeplan kræver særskilte økonomiske bevillinger.

Den fremadrettede proces

Umiddelbart efter at plejeplanen er behandlet i fagudvalgene, vil den blive sendt til de klageberettigede, der har fire ugers klagefrist. Såfremt der ikke kommer nogen indsigelser, vil plejeplanen være gældende efter klagefristens udløb.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at den endelige "Plejeplan for Bagsværdfortet 2024-2034" godkendes.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 03.10. 2022, punkt nr. 6.

Klima- og Miljøudvalget 03.10. 2022, punkt nr. 4.

Bilag

Bilag 1: Plejeplan Bagsværdfortet 2024-2034

Bilag 2: Forvaltningens besvarelse på DOFs høringssvar

Bilag 3: Forvaltningens besvarelse på DN Gladsaxes høringssvar

Punkt 10: Orientering om udbudsproces og tidsplan for stationsforpladserne

22-1-04.00.00-Ø54

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Resumé

Gladsaxe udbyder rådgivningsydelserne i forbindelse med udvikling af de kommende letbanestationsforpladser i oktober 2023. Fra januar 2024 tegnes og detaljeres stationsforpladserne, for at de kan udbydes til en entreprenør i slutningen af 2024.

By- og Miljøforvaltningen orienterer om udbudsproces og tidsplan for letbanens stationsforpladser.

Næste skridt i arbejdet med stationsforpladserne

Gladsaxe Kommune udbyder i oktober 2023 rådgivningen på de kommende stationsforpladser. Det vil sige landskabsarkitekt- og ingeniørrådgivning, også kaldet totalrådgivning.

Rådgiverudbuddet for Gladsaxes seks stationsforpladser er opdelt i to:

Udbud 1: De fem stationsforpladser Gammellosevej, Buddinge Station, Gladsaxevej, Gladsaxe Trafikplads og Dynamovej.

Udbud 2: Stationsforpladsen ved Gladsaxe Rådhus.

Projektområderne for de seks stationsforpladser er forskellige i størrelse, karakter og bymæssig funktion, og det betyder, at de har forskellige udgangspunkter for etablering af nye byrum. De seks stationsforpladser skal derfor bearbejdes enkeltvis ud fra et kontekstbestemt arkitektonisk blik og udvikles som uafhængige stedsspecifikke pladser i byen.

Udbuddet deles i to for at rette særlig opmærksomhed på stationsforpladsen ved Gladsaxe Rådhus, herunder forbindelserne og sammenhængen med omgivelserne.

Der er ønske om at fremhæve stationsforpladsen ved Gladsaxe Rådhus' betydning og centrale placering, og en projektkonkurrence vil kunne give forslag til stedets mange muligheder.

Udbuddet sker på grundlag af en beskrivelse af opgaven, stederne og hvilke funktioner og elementer stationsforpladserne skal opfylde. Derudover beskrives en række stedsbestemte ønsker og udfordringer, kaldet programpunkter, som rådgiver skal finde løsninger på. Derudover indeholder udbudsmaterialet betingelserne for udbuddet og opgaven, der efterfølgende skal løses.

Udbudsproces

Udbuddet indledes med en åben invitation til at søge prækvalifikation til opgaven. Det vil sige, at ansøgere skal opfylde en række krav om virksomhedernes økonomi og derudover fremvise eksempler på andre sammenlignelige projekter, samt stille med et team, der kan løfte opgaven. Ud fra ansøgerne udvælges et begrænset antal til den næste del af udbudsprocessen. Udvælgelsen sker på grundlag af specifikke udvælgelseskriterier, som viser, at virksomhederne er egnede til at byde på opgaven. Denne udvælgelse kaldes prækvalifikation. Der skal prækvalificeres ansøgere til begge udbud.

Et team består af totalrådgiver med underrådgiver(e). Totalrådgiver skal være landskabsarkitekt, mens underrådgiver(e) skal dække de nødvendige ingeniørfagligheder.

Begge opgaver udbydes samtidigt, og det betyder at prækvalifikationen forløber parallelt. Det er muligt for en virksomhed at ansøge om deltagelse i begge udbud, en virksomhed kan dog kun medvirke ved én ansøgning pr. udbud.

Begge opgaver rummer en grad af bymæssig og teknisk kompleksitet, og derfor skal de prækvalificerede teams have en række tværfaglige kompetencer, som matcher kompleksiteten og forståelse for opgaven.

Udbud 1: Det forventes at prækvalificere fem teams med totalrådgiver og underrådgivere til tilbudsafgivning. De tilbudsgivende vurderes dels på prissætning af deres rådgivning, og dels på kvalifikationerne i deres team. Den vindende tilbudsgiver skal varetage opgaven som totalrådgiver og udarbejde dispositions- og projektforslag, som er de indledende skitseringsfaser forud for udførelsestegningerne, i en iterativ proces med Gladsaxe Kommune og relevante aktører samt udarbejde udbudsprojekt til licitation (entreprenørudbud) og yde rådgivning i form af byggeledelse og fagtilsyn i udførelsesfasen.

Udbud 2: Det forventes at prækvalificere tre teams med totalrådgiver og underrådgivere til en projektkonkurrence. Når de udvalgte teams til konkurrencen har udarbejdet konkurrenceforslag og præsenteret dem, vil en bedømmelseskomité vurdere løsningerne og håndteringen af ønsker og udfordringer. Det vindende konkurrenceteam inviteres til forhandling om opgaven som totalrådgiver. Derfra udarbejdes projektforslag i en iterativ proces med Gladsaxe Kommune og relevante aktører samt udbudsprojekt til licitation (entreprenørudbud) og yde rådgivning i form af byggeledelse og fagtilsyn i udførelsesfasen.

Tidsplan

Udbudstidsplan:

Start: Oktober 2023

Slut: Januar 2024

Projekteringstidsplan:

Betegnelsen projektering dækker over skitsering og udarbejdelse af udførelsestegninger med detaljer og tekniske beskrivelser.

Start: Januar 2024

Temadrøftelse med Trafik- og Teknikudvalget 29.04.2024

Slut: Oktober 2024

Anlægstidsplan:

Licitation: November 2024

Anlægsstart: Januar 2025

Politisk proces

29.04.2024 afholdes temadrøftelse på Trafik- og Teknikudvalget. Temadrøftelsen ligger i midten af projektforslagsfasen, hvor projektet begynder at tage form, og løsningerne skal fastlægges forud for teknisk detaljering af projektet. Her præsenteres foreløbige tegninger og anlægsoverslag, og løsningerne, samt eventuelle prioriteringer i forhold til de estimerede anlægsudgifter drøftes.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Punkt 11: Status Letbane

21-65-05.00.00-P20

Meddelelse

Til efterretning.

Bilag

Bilag 1: Letbanenotat november

Punkt 12: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

21-9-00.22.04-A30

Meddelelse

Jacob Pryds Winkel orienterede om status på renoveringen af Søborg Hovedgade og de aktuelle udfordringer, der er med mængdeopgørelser og den økonomi, der er forbundet hermed.

Punkt 13: Godkendelse

21-8-00.22.04-A30