

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 03-06-2019

Mødedato Mandag d. 03. juni 2019 kl. 18:30

Mødested 2608

Indholdsfortegnelse

Anlægsregnskab Vedligeholdelse, kørebaner 2017.....	3
Anlægsregnskab Vedligeholdelse, kørebaner 2018.....	4
Temadrøftelse om udbud af buslinjer 160, 164 og 166, herunder valg af drivmiddel mv.....	6
Busstoppested Hillerødmotorvejen mellem Høje Gladsaxe og Tingbjerg.....	10
Tilbygning til etageboligbebyggelse, Søborg Hovedgade 129-135.....	12
Dispensation for etageantal. Arveprins Knuds Vej 1.....	14
Idéoplæg til Søborg Hovedgade.....	16
Trafik- og Teknikudvalgets budgetbidrag for budget 2020.....	18
Trafik- og Teknikudvalget Budgetopfølgning 1. kvartal 2019.....	20
Opsætning af elmålerskabe i Gladsaxe.....	23
Forslag fra byrådsmedlem Christina Rittig Falkberg om navneændring for Kontorvej.....	25
Orientering om projektplan for supercykelstier.....	27
Status Letbane.....	28
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	29
Godkendelse af mødets beslutninger.....	30

Punkt 1: Anlægsregnskab Vedligeholdelse, kørebaner 2017

19-2-05.01.08-S08

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 18.06.2019

Byrådet 26.06.2019

Sagsfremstilling

Der foreligger nu anlægsregnskab for følgende anlægsprojekt: Vedligeholdelse, kørebaner 2017.

Ved budgetvedtagelsen for 2017 tiltrådte Byrådet 12.10.2016, punkt 108, en anlægsbevilling på 20.064.000 kr. til Vedligeholdelse, kørebaner 2017.

Arbejdet har omfattet slidlagsarbejder på veje, stier, fortovsarbejder, konsulentudgifter mv.

De udførte arbejder fremgår af bilag 1.

Bevilling 20.064.000 kr.

Forbrug 19.315.262 kr.

Mindreforbrug 748.738 kr.

Mindreforbrug på 748.738 kr. er via videreførselssag 2017 overført til anlægspuljen Vedligeholdelse, kørebaner 2018.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at anlægsregnskab godkendes.

Relateret behandling

Byrådet 12.10.2016, punkt 108

Bilag

Bilag 1: Anlægsregnskab stednr. 222941 17 Vedligeholdelse, kørebaner 2017.pdf

Punkt 2: Anlægsregnskab Vedligeholdelse, kørebaner 2018

19-3-05.01.08-S08

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 18.06.2019

Byrådet 26.06.2019

Sagsfremstilling

Der foreligger nu anlægsregnskab for følgende anlægsprojekt: Vedligeholdelse, kørebaner 2018.

Ved budgetvedtagelsen for 2018 tiltrådte Byrådet 11.10.2017, punkt 103, en anlægsbevilling på 16.382.000 kr. til Vedligeholdelse, kørebaner 2018.

Derudover har Byrådet 18.04.2018, punkt 32, om videreførselse af rådighedsbeløb tiltrådt, at et mindreforbrug på 748.739 kr. fra anlægssag Vedligeholdelse, kørebaner 2017, blev overført til Vedligeholdelse, kørebaner 2018.

Arbejdet har omfattet slidlagsarbejder på veje, stier, fortovsarbejder, konsulentudgifter mv.

De udførte arbejder fremgår af bilag 1.

Bevilling	16.382.000 kr.
-----------	----------------

Tillægsbevilling	748.739 kr.
------------------	-------------

Bevilling i alt	17.130.739 kr.
-----------------	----------------

Forbrug	17.129.899 kr.
---------	----------------

Mindreforbrug	840 kr.
---------------	---------

Mindreforbruget på 840 kr. tilføres kommunekassen.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at anlægsregnskabet godkendes.

Relateret behandling

Byrådet 11.10.2017, punkt 103

Byrådet 18.04.2018, punkt 32

Bilag

Bilag 1: Anlægsregnskab 222941 18 Vedligeholdelse, kørebaner 2018.pdf

Punkt 3: Temadrøftelse om udbud af buslinjer 160, 164 og 166, herunder valg af drivmiddel mv.

19-49-05.00.00-G01

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Movia udbyder løbende busdriften på vegne af kommuner og regioner på Sjælland. Movia er nu i gang med udbud A19, der omfatter kontrakter, som senest ophører i sommeren 2022.

I Gladsaxe Kommune drejer det sig om linjerne 160, 164, 166 og 200S, som er bestilt til Nyt Bynet fra sommeren 2019. Inden 30.10.2019 skal kommuner og region beslutte, hvordan busserne skal udbydes. Det betyder, at der skal tages stilling til forhold som digital trafikinformation, reklamer, miljøkrav, kontraktlængde og økonomi. Som ved den almindelige bestilling af busdriften er en koordinering imellem ejerne, kommunerne og regionen, et vigtigt element i processen.

Proces

I forhold til tidsplanen foregår der i løbet af 2019 en afklaring af kommunernes holdning og ønsker til udbuddet, og Movia udfører på baggrund af disse beslutninger en markedsdialog med operatørerne. I første halvdel af 2020 udsendes udbudsmaterialet, og der gennemføres en prækvalifikation og aflevering af tilbud. I løbet af august til oktober 2020 evalueres og tildeles de indkomne tilbud af Movia, og kontrakten indgås. Movia vil løbende holde kommunerne orienteret om udbuddet. For linjerne i Gladsaxe vil de nye operatører have driftsstart i december 2021.

Miljømål i Movias Trafikplan

Movias bestyrelse har i Trafikplan 2016 på baggrund af en høring hos regioner og kommuner fastsat mål for udledningen af CO₂, NO_x, partikler og støj frem mod 2030. Målet er, at Movia i 2030 er fossilfri. Byrådet besluttede på mødet 14.12.2016, punkt 131, at godkende Movias Trafikplan 2016 samt målet om at opnå fossilfri buskørsel i 2030.

Med udgangspunkt i Trafikplan 2016 er det Movias indstilling, at linjer, som er omfattet af udbuddet, A19, som minimum udbydes med krav om fossilfrihed. Movia anbefaler desuden, at linjer som potentielt ændres, når Letbanen åbner, udbydes med fossilfrihed. Kommuner og region kan som udgangspunkt vælge imellem emissionsniveauerne fossile busser med option på fossilfrihed, fossilfrihed og nulemission, jvf. bilag 1.

Fossilfrihed betyder, at der ikke anvendes fossile brændstoffer i afvikling af busdriften, og at driften gennemføres uden udledning af CO₂. En fossilfri busdrift kan med nuværende teknologier afvikles med busser, som anvender biogas, syntetisk biodiesel (HVO), el eller brint. Et krav om fossilfrihed forventes løst ved brug af biogas eller syntetisk biodiesel. Forventningen er, at fossilfrihed vil koste ca. 7-16 procent mere årligt for de pågældende kommuner og regioner.

Nulemission giver en busdrift, som både er fri for CO₂ og lokal luftforurening (NO_x og partikler), og som har en betydelig lavere støjpåvirkning. Hvis der stilles krav om nulemission, udføres kørslen med enten el- eller brintbusser. Forventningen er, at nulemission vil koste mellem 6-22 procen. i forhold til eksisterende drift. Movia bemærker, at de seneste års udvikling i forhold til nulemissionen peger på, at vi er i en teknologisk overgangsfase, hvor nulemission på kort sigt er dyrere, hvor erfaringerne er få, og hvor storskalaudrulning først lige er begyndt. På kort sigt vil der derfor for nogle kommuner og regioner være gode grunde til at fortsætte med konventionelle busser på fossilfri drivmidler.

Movia anbefaler, at linje 164 udbydes med krav om nulemission, da linjen kører igennem tætte byområder, hvor effekten af både den lavere støjpåvirkning samt eliminering af lokal luftforurening (NO_x og partikler) vil være stor. For nulemission udbyder Movia en kontraktperiode på 10+2 år. Den forventede meromkostning for Gladsaxe Kommune ved valg af nulemission er estimeret til 0,2 - 0,6 mio. kr. årligt, jvf. bilag 2.

Movia anbefaler at fortsætte med konventionelle busser på fossilfri drivmidler på linje 166. Der vil i de kommende år forestå et arbejde med at tilpasse busserne til den kommende letbane, og i den forbindelse vil der være et særligt højt behov for fleksibilitet på linje 166, der på delstrækninger kører mere eller mindre parallelt med den kommende letbanestrækning. Movia anbefaler, at der udbydes med en kort kontrakt, der er tilpasset letbanens forventede åbning i 2025. Den forventede meromkostning for Gladsaxe Kommune ved valg af fossilfrihed og kort kontrakt er estimeret til 0,5 - 2,0 mio. kr. årligt, jvf. bilag 3.

Endelig anbefaler Movia, at der udbydes en kort kontrakt på linje 200S med udgangspunkt i fossilfrihed, idet linjen forventes afkortet til Gladsaxe Trafikplads i 2025 efter tilpasning til letbanen, hvorved Gladsaxe ikke har medfinansiering af ruten længere. Meromkostningen i årene 2022 til 2024 forventes årligt at udgøre mellem 0,2 - 0,7 mio. kr. Region Hovedstaden finansierer ca. 85 procent af linjen, og regionens overvejelser vil derfor have en væsentlig vægt i forhold til det endelige valg.

By- og Miljøforvaltningen anbefaler som udgangspunkt, at Gladsaxe Kommune følger Movias anbefaling om:

- at linje 164 udbydes som nulemission med kontraktlængde på 10 år, jvf. bilag 2
- at linje 166 udbydes med fossilfrihed tilpasset letbanens åbning i 2025, jvf. bilag 3
- at linje 200S udbydes med fossilfrihed tilpasset letbanens åbning i 2025.

I forbindelse med valg af elbusser vil der være behov for at etablere infrastruktur til opladning i byrummet. Movia har tildelt Siemens en rammeaftale, hvor de står for levering og opsætning af ladeinfrastruktur. Når operatøren byder på en buslinje, bliver det derved muligt for operatørerne at beregne de samlede omkostninger for anskaffelse og drift af elbusser og den nødvendige ladeinfrastruktur. På de nye busterminaler ved Gladsaxe Trafikplads og Buddinge Station er der allerede taget højde for ladeinfrastruktur, derudover vurderer forvaltningen, at busterminalen ved Værebroparken også er velegnet til ladeinfrastruktur. Opsætning af ladeinfrastruktur er, sandsynligvis, ikke nødvendig i Gladsaxe i forbindelse med udbud A19, da linje 164 ikke har endestation i Gladsaxe.

Derudover anbefaler forvaltningen, at det undersøges nærmere, om linje 160 kan udbydes med mindre busser, jvf. Trafik- og Teknikudvalgets møde 12.11.2018, punkt 1. I Movias nuværende vurdering er linje 160 indeholdt i samme udbud som linje 166 og med samme busmateriel dvs. standard 12 m busser med fossilfrihed.

Reklamer og trafikinformation

I henhold til udbudsmaterialets krav er det muligt for operatørerne at udnytte en del af bussens indretning til salg af reklamer. Indtægten, som tilfalder operatøren, indarbejdes i tilbudsprisen, og busdriften bliver dermed billigere. Kommunerne har dog mulighed for at fravælge reklamer mod en kompensation til operatøren, som ligger på mellem 7.500 og 20.000 kr. pr. bus. pr. år.

Digital trafikinformation kan tilvælges i busserne i form af digitale skærme, der kan vise opdateret information om den kollektive trafik. Skærmen viser skiftemuligheder til andre busser og tog samt informationer om eventuelle forsinkelser eller større trafikale hændelser. Der er også mulighed for, at kommunerne kan få information på skærmene af forskellig

karakter. Skærmene er delvist finansieret af de reklamer, der også vises. Movia vurderer, at informationsskærmene koster ca. 0,2-0,4 procent mere pr. køreplantime, som gennemsnitligt ligger på ca. 650 kr.

Movia anbefaler, at der opsættes digitale skærme i de buslinjer, der indgår i A19 i Gladsaxe Kommune. Det vil sige linjerne 160, 164, 166 og 200S.

Forvaltningen anbefaler, at der tillades reklamer og tilkøbes trafikinformation i busserne som foreslået af Movia.

Økonomi

En beslutning om at følge Movias anbefalinger i forbindelse med udbud A19 vil give en forøget årlig driftsomkostning til Gladsaxe Kommune. Movia vurderer, at udgiften vil være på mellem 0,9 mio. kr. og 3,3 mio. kr. årligt, den endelige udgift kendes dog først, når udbuddet er gennemført.

I forhold til det nuværende driftsomfang for busserne i Gladsaxe Kommune er der et forventet overskud på budgettet for kollektiv trafik på ca. 5,7 mio. kr. i årene 2022 til 2024. Overskuddet skyldes, at udgifterne for busdriften grundet en ændret fordelingsnøgle blev reduceret for nogle år siden, og Byrådet besluttede i den forbindelse at opretholde budgettet for at have en buffer i forbindelse med anlæg af letbanen og samtidig have en fleksibilitet i forhold til de afledte virkninger af anlæg af henholdsvis Metrocityringen og letbanen. Det årlige overskud betyder, at der i hvert af årene 2022 til 2024 er et råderum til at finansiere de op til 3,3 mio. kr. årligt for udbud A19 fra den eksisterende driftsramme for kollektiv trafik, jvf. bilag 4.

I 2019 er der en opsparet økonomisk buffer på kontoen for kollektiv trafik på ca. 14,6 mio. kr. Bufferen skyldes blandt andet en større efterregulering fra Movia i årene 2018 og 2019 samt mindre udgifter til ekstraordinær busdrift i forbindelse med anlægget af letbanen i 2018 end forventet. Bufferen øges årligt med overskuddet fra driften. Det er forudsat, at der fra bufferen i årene 2018 til 2024 kan finansieres op til ca. 4 mio. kr. årligt til udgifter til busdriften i forbindelse med anlægget af letbanen, jvf. Trafik- og Teknikudvalgets møde 12.06.2017, punkt 48.

Med en beslutning om en medfinansiering af stoppesteder på Hillerødmotorvejen i 2020 på op til 2,0 mio. kr., jvf. denne dagsorden, punkt 4, vil den samlede buffer i 2022 være på ca. 10,5 mio. kr.

Fra 2025 vil letbanen efter planen gå i drift. Frem imod letbanens åbning skal der tages stilling til, hvordan busdriften skal tilpasses letbanens drift og økonomi.

Forvaltningen anbefaler, at de øgede omkostninger i forbindelse med udbud A19 afholdes indenfor det eksisterende budget, som anvist. Fremskrivningen indeholder en usikkerhed, da vi ser på årene 2022 til 2024. Fremtidige udbud af busdriften og overgang til fossilfrihed eller nulemission vil givetvis betyde en øget driftsomkostning til Gladsaxe Kommune, derfor skal der ved næste udbud igen tages stilling til økonomien. Derudover er der stadig en usikkerhed omkring, hvilken effekt Nyt Bynet samt åbningen af Metro Cityringen vil have på den samlede driftsøkonomi.

I forhold til udbuddet af linje 160 skal der særskilt indhentes et overslag på, hvilken forventet øget udgift et udbud med mindre busser vil have.

Beslutningsproces

Som nævnt indledningsvis skal der inden endelig beslutning ske en koordinering mellem Movia, kommuner og regionen. Forvaltningen anbefaler, at udvalget drøfter de forskellige muligheder, udbuddet vil rumme i forhold til fossilfrihed/nulemission, digital trafikinformation, reklamer samt efterspørgsel på mindre bus til linje 160. Drøftelsen vil danne grundlag for og give input til Movias endelige udarbejdelse af udbudsgrundlaget for A19.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

at udvalget drøfter de forskellige muligheder for udbuddet, og at forvaltningen vil fremlægge en sag i forhold til endelig beslutning i efteråret 2019.

Sagen fremlægges af

Rådgivningschef Torsten Rasmussen, Movia vil deltage på mødet og orientere om udbuddet.

Relateret behandling

Byrådet 14.12.2016, punkt 131

Trafik- og Teknikudvalget 12.11.2018, punkt 1

Trafik- og Teknikudvalget 12.06.2017, punkt 48

Bilag

Bilag 1: Udbudsgrundlag A19

Bilag 2: Anbefaling og nøgletal for linje 164

Bilag 3: Anbefaling og nøgletal for linje 166

Bilag 4: Økonomi Busdrift i Gladsaxe Kommune

Punkt 4: Busstoppested Hillerødmotorvejen mellem Høje Gladsaxe og Tingbjerg

18-3-05.00.00-P20

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

I forbindelse med åbningen af Metro Cityringen i sommeren 2019 ændres en række buslinjer i Gladsaxe Kommune. Den regionale linje 250S får ny linjeføring og kommer til at køre på Hillerødmotorvejen imellem Tingbjerg og Høje Gladsaxe.

Der findes i dag to eksisterende busstoppesteder ved broen over Hillerødmotorvejen, som senest er blevet benyttet i 2011, da linje 67 betjente dem. Movia har vurderet, at en udnyttelse af stoppestedet til den ny linje 250S kan forbedre den samlede betjening af både Tingbjerg og Høje Gladsaxe. Blandt andet vil linjen give forbindelse til andre dele af København, end med linje 4A, jvf. bilag 1.

For at kunne betjene stoppestederne igen, startede Movia en dialog med Vejdirektoratet allerede i 2016. Movia havde før dette overfor Vejdirektoratet anbefalet, at stoppestederne skulle opretholdes. Vejdirektoratet, der er ejer af vejen, har imidlertid efter en grundig vurdering sat krav om, at stoppestedet skal opgraderes og renoveres, før der gives tilladelse til, at de kan benyttes igen. Vejdirektoratet har udarbejdet forslag til, hvordan stoppestederne kan tilpasses, så de kan godkendes sikkerhedsmæssigt. Der er udarbejdet to alternativer, der begge kan godkendes af Vejdirektoratet, jvf. bilag 2.

Begge forslag kræver, at vejanlæg, cykelsti samt buslommer med stoppested og læskærm udvides ind i det fredede område. Det er derfor nødvendigt at søge og opnå en dispensation for fredningen, før anlægget kan påbegyndes. Stoppestedet ligger i Københavns Kommune, og administrationen i København vurderer, at anlægget ikke ændrer væsentligt ved den fredede moses karakter, så dispensation er mulig.

Movia anbefaler, at der investeres 6 mio. kr. til at opgradere stoppestederne efter alternativ 1. Vejdirektoratet har meddelt Movia, at de ikke har midler til at finansiere, og at finansieringen derfor skal findes hos andre parter. Movia anbefaler Region Hovedstaden, Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune at dele udgifterne til anlægget, da alle tre parter vil få store fordele ud af at etablere stoppestederne.

Der er ikke taget beslutning i Københavns Kommune eller Region Hovedstaden omkring anlægget eller finansiering, men begge har administrativt tilkendegivet, at det kan ske i forbindelse med den almindelige budgetproces i efteråret 2019.

Det betyder under alle omstændigheder, at stoppestedet ikke kan være etableret til åbning af det nye bynet i sommeren 2019. Med en samlet beslutning om renovering i efteråret 2019 vurderer By- og Miljøforvaltningen, at stoppestederne tidligst kan benyttes i løbet af 2020, med forbehold for processen vedrørende ansøgning om dispensation for fredningen.

Forvaltningen anbefaler, på baggrund af Movias vurdering, at Gladsaxe Kommune reserverer et beløb til renovering af stoppestederne på Hillerødmotorvejen.

En eventuel medfinansiering fra Gladsaxe Kommune på op til 2 mio. kr. vil kunne ske fra kontoen kollektiv trafik, hvor der er en opsparat økonomisk buffer på ca. 14,5 mio. kr. i 2019, hvoraf dele af beløbet endnu ikke er disponeret.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der reserveres et beløb på op til 2 mio. kr. til etablering af stoppesteder på Hillerødmotorvejen fra kontoen Kollektiv Trafik, og

2. at der fremlægges en sag for udvalget, når der foreligger en aftale med de involverede parter.

Bilag

Bilag 1: Notat Movia Stoppesteder til linje 250S Hillerødmotorvejen

Bilag 2: Vejdirektoratet Notat Busstoppesteder Hillerødmotorvejen

Punkt 5: Tilbygning til etageboligbebyggelse, Søborg Hovedgade 129-135

18-96-02.00.00-P21

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Ejer af ejendommen Søborg Hovedgade 129-135 har ansøgt om at kunne udnytte ejendommens byggeret ved at opføre en selvstændig etageejendom uden for lokalplanens byggefelt. Ejendommen vil fremstå som en forlængelse rundt om hjørnet langs Andersen Nexø Vej.

By- og Miljøforvaltningen har været i dialog med ansøger, der har udarbejdet et forslag, hvor hele ejendommens restbyggeret kan udnyttes. Forslaget indebærer, at der opføres en 4 etages beboelsesejendom, der nedtrappes til 1 etage nærmest villabebyggelsen på Andersen Nexø Vej. En del af ejendommens nuværende gårdrum bliver derfor bebygget, hvilket betyder, at parkering (biler og cykler), affaldshåndtering og grønne opholdsarealer skal indpasses på et mindre areal for et større antal boliger. Ansøger ønsker at løse dette ved at etablere parkering under terræn i parkeringskælder, mens cykelparkering affaldsskure mv. placeres i et nyt skur på grunden. For at opretholde grønne opholdsarealer ønskes skuret udført med grøn tagterrasse, således at bygningen fremstår i 2 etager med en afstand på henholdsvis ca. 2,5 m og 5 m til naboskel.

Ejendommen er omfattet af lokalplan 185, der angiver, at der indenfor byggefeltet kan opføres en etageejendom i op til 5 etager. Byggefeltet er placeret, hvor den nuværende ejendom er placeret. Det vil derfor kræve en dispensation, hvis der skal opføres etageboligbebyggelse på ejendommen langs med Andersen Nexø Vej. Der er i lokalplanen flere ejendomme, hvor byggefeltet er trukket med rundt om hjørnet. Men ikke for denne ejendom.

Den nuværende ejendom er i 2½ etage med høj kælder indeholdende erhverv.

Det er forvaltningens vurdering, at det ansøgte projekt rummer mange udfordringer i forhold til ejendommens nuværende beboere og naboejendomme. Dette er italesat overfor ansøger på forhåndsdialogmøder. Det er forvaltningens vurdering, at de lejligheder på grunden, der kommer til at ligge bag den nye bygning, vil blive påvirket med både skygge og indbliksgener, samt forringet dagslysadgang i lejlighederne. Det er forvaltningens vurdering, at de store arealer udlagt til tagterrasser (både private og fælles) samlet vil udgøre en for stor indbliksgene for de omkringboende. Samtidig betyder løsningen med så stor bebyggelse på terræn, at de grønne friarealer vil blive mindre end i dag, men skal benyttes af et større antal beboere.

Hvis der skal dispenseres til projektet, skal der først foretages naboorientering, og sagen skal derefter forelægges for Udvalget igen, hvis der er indsigelser til projektet.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der meddeles afslag til det ansøgte projekt med begrundelse i, at en eventuel restbyggeret skal anvendes indenfor lokalplanens skitserede byggefelt.

Sagen fremlægges af

Anja Munch Harbo

Bilag

Bilag 1: Sag rev. 6.5.19

Punkt 6: Dispensation for etageantal. Arveprins Knuds Vej 1

19-20455-02.00.00-A00

Beslutning

Udsat.

Sagsfremstilling

By- og Miljøforvaltningen har modtaget ansøgning om opførelse af et nyt enfamiliehus i delvist to etager på adressen Arveprins Knuds Vej 1.

Ansøger ønsker at bygge et hus i funkisstil, der gør brug af grundens eksisterende skrånende terræn, således at det set fra vejen/naboer fremstår i kun en etage med en højde på ca. 5 m, men nedenunder vil bygningen få en fuld kælderetage, der åbner sig med vinduer ud mod haven.

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 74 "Regattakvarteret", vedtaget 12.08.1992.

Byggeriet overholder ikke lokalplanens bestemmelse om det maksimale etageantal. Lokalplanens §5 stk. 5.1.1. fastlægger:

Bebyggelse må højst opføres med 1 etage og udnyttelig tagetage, og bebyggelsens højde over terræn må ikke overstige 8,5 m.

På tegningerne er byggeriet tænkt udført i én etage og med underliggende kælderetage, hvilket er samme princip som den nuværende bebyggelse. Da byggeriet på denne måde følger grundens eksisterende hældning, vil det ikke komme til at fremstå så markant, som eksempelvis et byggeri i en etage med udnyttet tagetage ville gøre. Højden på byggeriet mod vej er vist til ca. 5 m.

Det eksisterende hus er ligesom flere huse i nærområdet opført i forskudte plan, hvor det set fra vejen og naboerne syner af én etage, men set nede fra Bagsværd Sø fremstår i to etager. Hvis et nybyggeri bygges efter lokalplanens bestemmelser og udnytter bestemmelsen om maksimal højde fuldt ud, vil højden blive øget til 8,5 m og være langt mere skæmmende for naboer/bagboere i forhold til udsigten til Bagsværd Sø.

Jævnfør ovenstående anbefaler forvaltningen, at der meddeles dispensation til at overskride det maksimale etageantal, da huset med sin disposition i forhold til grundens terræn benytter den oplagte placering og udformning både i forhold til ejendommens brugere men i lige så høj grad i forhold til de omkringliggende boliger.

Da der vil blive tale om en dispensation fra lokalplanens bestemmelser, skal sagen sendes i naboorientering.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der gives dispensation til byggeri af et enfamiliehus på adressen Arveprins Knuds Vej 1 i delvist to etager, som vist i tegningsmaterialet, idet sagen dog forelægges igen, såfremt der fremkommer væsentlige indvendinger i forbindelse med naboorienteringen.

Sagen fremlægges af

Anja Munch Harbo

Bilag

Bilag 1: Arveprins Knuds Vej 1

Punkt 7: Idéoplæg til Søborg Hovedgade

19-1-01.02.00-G00

Beslutning

Tiltrådt med følgende bemærkninger til det videre arbejde:

- Der skal ikke være hurtig cykeltrafik på Søborg Hovedgade.
- Træerne skal ikke placeres, så de generer oversigtsforholdene for gående og cyklister.
- Der ønskes flere borde og bænke i området.
- Muligheden for at ensrette trafikken (i retningen ud mod Søborg Hovedgade) på de tilstødende sideveje skal undersøges.

Sagsfremstilling

Der er afsat midler som led i det almindelige vedligehold til nyt slidlag på kørebane og cykelstier på Søborg Hovedgade i 2020. Som led i Budgetaftale 2018 - 2021 blev der afsat 1 mio. kr. til at udarbejde et oplæg om muligheden for at ændre anvendelse af arealerne langs Søborg Hovedgade i forbindelse med den planlagte vedligeholdelse af slidlag.

Der er derfor udarbejdet et idéoplæg af Cowi til, hvorledes arealerne langs Søborg Hovedgade kan disponeres, så:

- der skabes en sammenhængende Søborg Hovedgade
- der udformes en grøn hovedgade med plads til mere bynatur og flere grønne byrum
- der sikres god fremkommelighed for alle trafikanter - gående, cyklende (supercykelsti), busser og biler, herunder tilstrækkelig parkering
- detailhandelen understøttes ved at skabe et attraktivt handelsstrøg med et levende byliv
- en forskønnelse udnyttes til at indarbejde klimatilpasningstiltag.

Der er mange forskellige interesser, der skal spille sammen og deles om pladsen på den lange handelsgade. Der har været gennemført borgerinddragelse i form af en byvandring i forbindelse med udarbejdelsen af idéoplægget. Byvandringen gav et åbent rum til at drøfte ønsker og idéer til en mulig fremtidig udformning af Søborg Hovedgade. På byvandringen deltog en række engagerede borgere og handelsdrivende fra Søborg og Buddinge. Under vandringen drøftede deltagerne trafik, parkering, detailhandel, byliv, grøn forskønnelse, belysning og tryghed etc.

Idéoplægget har taget udgangspunkt i kommunens strategier, ønsker og idéer fra byvandringen samt en analyse af den nuværende udformning. Idéoplægget arbejder med at skabe nyt trafikrum, nye opholdsrum og en grøn gade.

Idéen er at omdanne Søborg Hovedgade til et sammenhængende trafikrum, hvor der er god, sikker og gnidningsløs mobilitet for alle trafikanter. Et smalt trafikrum, der ikke dominerer gaden, men sidestilles med opholdsarealerne. Idéoplægget beskriver, at ved at smalle vejarealerne en smule ind, fjerne midterrabatter og nedlægge nogle uregulerede højresvingsbaner, kan der blive plads til en udvidelse af opholdsrummet langs facaderne på begge sider af gaden, cykelsti i hele gadens udtrækning, parkering langs gaden og ikke mindst en træbeplantning i hele gadens forløb.

Samtidig foreslås busstoppesteder med bushelle, så bussen holder i køresporet. Dette giver en lidt længere gennemfartstid for almindelige bilister, der skal holde bag busserne ved stoppestederne, men bedre fremkommelighed for busserne, og gaden vinder mere plads til opholdsrummet. Et bredere opholdsrum vil give plads til gangarealer, butikker og spisesteder og ophold.

Forslaget giver mere plads til handel og byliv langs gaden. Ved at nedlægge nogle uregulerede højresvingsbaner er det muligt at supplere gaden med en række mindre og større opholdsrum, fordelt langs hele gadens forløb. Der bør dog i den videre proces gennemføres en trafikanalyse for at udpege hvilke højresvingsbaner, der kan nedlægges, samt belyse de mulige konsekvenserne for fremkommeligheden for busserne. Tanken er at føre fortov og cykelsti ubrudt igennem, og der er foreslået en hævet flade på sidegaderne. Dette vil få en række positive effekter for de bløde trafikanter, der kører/går uhindret over sidevejene. Samtidigt bliver gadens rum tryggere og mere tilgængeligt for folk med funktionsnedsættelse. En anden positiv sideeffekt er mere plads til beplantning og byrumsinventar, og dermed flere indbydende opholdsmuligheder.

Sidste greb er at plante en gennemgående allé i gadens fulde udstrækning. Trærækkerne på hver side af gaden vil skabe sammenhæng i et fragmenteret rumligt forløb og skabe ro i vekslen mellem høje og lave bygninger, smalt og bredt gadeprofil. Ønsket er, at træerne giver den nødvendige skalaformidling imellem livet på gaden og de høje bygninger og skaber en oplevelsesmæssig afgrænsning imellem gangareal og vejareal.

Cowi har ligeledes udarbejdet et anlægsoverslag med udgangspunkt i idéoplægget, som viser at en samlet opgradering af Søborg Hovedgade vil ligge på 95,5 mio kr. Der er i handlingsplanen bud på en opdeling af hovedgaden, så opgraderingen kan ske i etaper.

By- og Miljøforvaltningen har disponeret en mindre del af de afsatte midler til at udarbejde idéoplægget, og hvis Byrådet vælger at afsætte midler til en opgradering af Søborg Hovedgade, vil resten af de afsatte midler kunne benyttes til at udarbejde et konkret anlægsprojekt med udgangspunkt i idéoplægget og med yderligere inddragelse af borgere og handelsliv.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at idéoplægget godkendes som grundlag for det videre arbejde med en opgradering af Søborg Hovedgade.

Bilag

Bilag 1: Søborg Hovedgade Idéoplæg

Punkt 8: Trafik- og Teknikudvalgets budgetbidrag for budget 2020

19-19-85.02.02-P35

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

By- og Miljøforvaltningen forelægger Trafik- og Teknikudvalgets budgetbidrag for 2020 og budgetoverslagsårene 2021-2023.

Driftsbudget

For Trafik- og Teknikudvalget er der i henhold til budgetcirkulæret, som Økonomiudvalget godkendte 02.04.2019, punkt 3, fastsat en driftsramme for 2020 på 102.598.000 kr.

De største områder under Trafik- og Teknikudvalget er "Myndighed for Veje og friarealer", hvor den kollektive trafik udgør ca. en tredjedel af Trafik- og Teknikudvalgets samlede driftsbudget, samt "Udfører for veje- og friarealer". Derudover består Trafik- og Teknikudvalgets budget af "Myndighed for byggesagsområdet" samt "Kortdata".

Ønske om nye driftsaktiviteter, der ikke er indarbejdet i budgetbidraget

Nedenstående driftsønsker relaterer sig til afledt drift som følge af nye anlægsønsker, der uddybes efterfølgende.

Byrådet afsatte i budgetaftalen for 2018-2021 et budet på 1 mio. kr. til at udarbejde et oplæg til, hvordan arealerne langs Søborg Hovedgade kan ændre udformning. Et sådant projekt vil kræve en prioritering i forbindelse med den forestående budgetproces, jvf. forslag til anlægsønske nedenfor. En forskønnelse af Søborg Hovedgade understøtter målet om at styrke Gladsaxelivet. Et endeligt projekt for Søborg Hovedgade kendes endnu ikke, men som udgangspunkt vil flere træer og mere beplantning samt yderligere ophold og byliv medføre en afledt drift på 500.000 kr. i 2022-2023. Dette beløb foreslås i givet fald finansieret af kollektiv trafik.

Naturpleje, der styrker biodiversiteten, er en indikator i Gladsaxestrategien, hvorfor det foreslås at styrke græsning som driftsmetode i beskyttede naturområder. Der har gennem en årrække været græssende får i Radiemarken, og det foreslås jvf. budgetønske nedenfor, at der også kommer græssende dyr i Høje Gladsaxeparken og Smør- og Fedtmosen. I den netop vedtagne plejeplan for Høje Gladsaxe har der været forslag om vilde heste i området. Det foreslås derfor, at der etableres en fold i området til dette formål. Hvis dette anlægsønske prioriteres, vil der være tale om en tilknyttet afledt drift af dyreholdet i Høje Gladsaxe på 115.000 kr. i 2020-2023. Dette beløb foreslås i givet fald finansieret af en effektivisering i Driftsafdelingen.

En plads på Ilbjerg Allé vil medvirke til at realisere mål i Gladsaxestrategien om at udvikle byens liv, hvor folk allerede færdes. En plads vil samtidig styrke forbindelserne i byen og medvirke til at åbne de kommunale bygninger og gøre livet indenfor til et aktiv i byrummet. Samtidig kan en pladسدannelse medvirke til, at byen får mere ud af vejlukningen på Ilbjerg Allé, herunder en bedre løsning af parkeringsproblematikken til lægehuset. Der er derfor indarbejdet et forslag til

anlægsønske til dette projekt nedenfor. Der vil være en afledt drift af anlægsønsket på 100.000 kr. i 2022-2023. Dette beløb foreslås finansieret af en effektivisering i Driftsafdelingen.

Driftsønskerne ses i bilag B, mens finansieringsforslag ses i bilag C.

Anlægsbudget

Trafik- og Teknikudvalgets samlede anlægsramme for 2020 er ifølge budgetcirkulæret 38.098.000 kr.

Bilagsmaterialet indeholder et specificeret anlægsbudget med bemærkninger samt ønsker til nye anlægsaktiviteter med forvaltningens forslag til prioritering. Forvaltningen forelægger nye anlægsønsker for i alt 57.615.000 kr. i perioden 2020-2023, heraf 2.250.000 kr. i 2020. Ønskerne vedrører forlængelse af puljerne omkring plejeplaner og naturprojekter, cykelstier, mobilitetsplan, legepladser, vedligeholdelse af belægninger, anskaffelse af biler og maskiner, plantning af træer samt stikledninger.

Derudover er der forslag til nye ønsker til forskønnelse af Søborg Hovedgade på ialt 20.000.000 kr., Dyrehold i Høje Gladsaxe på 250.000 kr. (i 2020), Ilbjerg Alle - pladsdannelse på ialt 3.500.000 kr. (heraf 1.500.000 i 2020), samt stikledninger og vejbrønde på ialt 2.000.000 kr. (heraf 500.000 kr. i 2020).

Anlægsønskerne ses i bilag G.

Forvaltningens samlede forslag til Trafik- og Teknikudvalget budget 2020-2023 fremgår af bilag 1.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at budgetbidraget for 2020-2023 med tilhørende bilag ,som bliver gennemgået i indstillingspunkt 2, fremsendes til Økonomisk Sekretariat for at indgå i den videre budgetproces, og
2. at budgetbidragets nye anlægsønsker anbefales. Der er nye ønsker for ialt 57.615.000 kr. i perioden 2020-2023, heraf 2.250.000 kr. i 2020 til dyrehold i Høje Gladsaxe (250.000 kr.), Ilbjerg Allé - pladsdannelse (1.500.000 kr.) samt stikledninger og vejbrønde (500.000 kr.).

Relateret behandling

Økonomiudvalget 02.04.2019, punkt 3

Bilag

Bilag 1: Budgetbilag Trafik- og Teknikudvalget 2020-2023

Punkt 9: Trafik- og Teknikudvalget Budgetopfølgning 1. kvartal 2019

19-21-85.02.02-P35

Beslutning

Tiltrådt med en bemærkning om, at udvalget orienteres om resultatet af første ansøgningsrunde til støjpuljen, når de indkomne ansøgninger er sagsbehandlet.

Sagsfremstilling

Budgetopfølgningen omfatter driftsudgifter. Hele Trafik- og Teknikudvalgsområdet falder ind under servicerammen.

Driftsbudget og serviceramme

Budgetrammer, forbrug/regnskab, forventet forbrug for hele året samt forventede afvigelser til det korrigerede budget fremgår af tabellen nedenfor.

Tabel 1: Budgetopfølgning, nettodriftsudgifter, 1. kvartal 2019, mio.kr.

Bevilling	Vedtaget budget	Korr. budget	Forbrug 1. kvartal	Forventet forbrug hele 2019	Forskel vedtaget budget	Forskel korrigeret budget
01 Myndighed for veje og friarealer	52,9	68,2	16,8	51,9	1,0	16,3
02 Udfører veje- og friarealer	49,6	56,2	10,8	52,7	-3,1	3,5
03 Myndighed for byggesagsbehandling	-0,2	1,3	-1,6	-0,9	0,7	2,2
04 Kortdata	0,5	1,4	0,4	0,6	-0,1	0,8
TTU ialt	102,9	127,1	26,4	104,4	-1,6	22,7

Note: Forskel angives som mindre- (+) / merforbrug (-)

Servicerammen for Trafik- og Teknikudvalgets område er på 102,9 mio. kr. og består således af det vedtagne budget. Der forventes et merforbrug på 1,6 mio.kr. i forhold til servicerammen.

Samlet set forventer By- og Miljøforvaltningen et merforbrug i forhold til det vedtagne budget på 1,6 mio.kr. I forhold til det korrigerede budget forventes et mindreforbrug på 22,7 mio.kr.

For budgetområde 01 Myndighed for Veje- og friarealer gælder det, at ca. 2/3 af budgettet vedrører kollektiv trafik. Der er fra 2018 til 2019 overført 15,2 mio.kr., hvoraf de 8,8 mio.kr. vedrører kollektiv trafik. Det forventede mindreforbrug på

16,3 mio. kr. vedrører primært den kollektive trafik samt vejbelysningsområdet og skal bruges i de kommende år i forbindelse med hjemtagelse af vejbelysningsområdet samt merudgifter til den kollektive trafik under letbanearbejdet.

For budgetområde 02 Udfører for Veje- og friarealer gælder, at der er en tæt sammenhæng mellem årets resultat og hvor hård den kommende vinter bliver. Det forudsættes, at der som udgangspunkt bruges det afsatte budgetbeløb til vintertjeneste i indeværende års budgetramme. Der blev overført et mindre forbrug på cirka 6,4 mio.kr. fra regnskab 2018 til 2019. Beløbet dækker pulje til ekstremt vejr ca. 4,7 mio.kr., pulje til BMF projekter på 0,4 mio.kr. samt pulje til klimatilpasningsprojekter på 1,3 mio.kr. Puljen til klimatilpasningsprojekter blev tilført driftsrammen i 2017 og er et engangsbeløb som skal dække både afledte driftsudgifter samt større anskaffelser af maskiner og materiel. De 1,3 mio.kr. til klimatilpasningsprojekter skal dække flere år og kan overføres mellem årene. Samlet set forventes der på nuværende tidspunkt et mindre forbrug på ca. 3,5 mio. kr. som hovedsageligt vil bestå af puljen til ekstremt vejr samt puljen til klimatilpasningsprojekter. Niveauet for udgifter og indtægter giver ikke umiddelbart anledning til yderligere bemærkninger.

For budgetområde 03 Byggesagsbehandling gælder, at indtægterne fra byggesagsgebyrer afhænger af aktiviteten i byggeriet i Gladsaxe. Det forventede mindreforbrug skyldes, at lovændringen med en certificeringsordning, der skulle afløse den kommunale tekniske byggesagsbehandling ikke har slået igennem som forventet, hvorfor indtægterne fra byggesagsbehandlingen forventes at være større end forventet. Udvalget har dog endnu ikke disponeret alle overførte midler fra 2019, hvorfor mindreforbruget senere vil kunne blive nedjusteret.

Der blev i budgetaftale 2019-2022 afsat 400.000 kr. til en støjpulje. Af aftalen fremgår, at Trafik- og Teknikudvalget inden 01.07.2019 skal vurdere, om niveauet for puljen er passende.

Støjpuljen har indtil nu været en succes, med over 50 ansøgere indenfor støjgrænser over 68 db (A). By- og Miljøforvaltningen er p.t ved at udvælge de første ansøgere, der kan få tilskud. Der afvikles endnu en ansøgningsrunde i efteråret/vinter 2019. Derefter vil ansøgningerne blive behandlet en gang årligt. Med over 50 ansøgere, vurderer forvaltningen, at de 400.000 kr. årligt, kan blive udmøntet indenfor de allerede ansøgte husstande.

Anlægsregnskab

En oversigt over opfølgningen af anlægsudgifter for Trafik- og Teknikudvalget fremgår af nedenstående tabel.

Tabel 2: Budgetopfølgning 1. kvartal 2019, nettoanlægsudgifter, mio.kr.

Vedtaget budget	Korrigeret budget	Forbrug 1. kvartal	Forventet forbrug i alt	Difference vedtaget budget	Difference korrigeret budget
43	116,2	3,5	41,4	3,3	79,8

Oversigten viser, at det vedtagne budget for nettoanlægsudgifterne på Trafik- og Teknikudvalgets område er på i alt 43 mio.kr. Forbruget efter 1. kvartal 2019 udgør 3,5 mio.kr. Samlet set forventer forvaltningen et mindreforbrug i forhold til det vedtagne budget på 3,3 mio.kr. og et mindreforbrug på 79,8 mio.kr. i forhold til det korrigerede budget, idet ikke alle anlæg færdiggøres i 2019. Det er primært letbanerelaterede projekter som Gladsaxe Boulevard projektet samt anlæg i forbindelse med letbanestationer, der vil blive periodiseret til de kommende år. Alene Gladsaxe Boulevard projektet forventes at overføre ca. 34,6 mio.kr.

En oversigt over de enkelte anlægsprojekter med vedtaget budget, korrigeret budget, forbrug efter 1. kvartal 2019 samt forventet forbrug i hele 2019 fremgår af bilag 1.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Trafik- og Teknikudvalget drøfter, om midler afsat til støjpulje er passende, og
2. at budgetopfølgningen for 1. kvartal 2019 for Trafik- og Teknikudvalget tages til efterretning.

Bilag

Bilag 1: TTU - udvalg anlægsprojekter

Punkt 10: Opsætning af elmålerskabe i Gladsaxe

19-1-05.01.12-G01

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

I forbindelse med Trafik- og Teknikudvalgsmøde 19.10.2015, punkt 63, om Allonge med Dong (nu Ørsted) og aftale om vejbelysning, fremgik det, at der i perioden frem til 2020 vil være behov for at forsyne vejbelysningen med målere. Dette er nu aktuelt.

Igennem årene har Dong, og nu Ørsted, ejet vejbelysningen i Gladsaxe Kommune. I 2015 indgik Gladsaxe Kommune en overdragelsesaftale og allonge (tillæg til aftale) med Dong, hvor prisen på Gladsaxe Kommunes overtagelse af belysningen i udgangen af 2019 blev fastsat til cirka 15 millioner kroner, derudover blev driftsomkostningerne minimeret.

Historisk set har der ikke været opsat elmålere på gadebelysningsanlæggene i det nordøstlige Sjælland. I stedet er elforbruget opgjort ved en beregning baseret på registreringer af de enkelte lyspunkters installerede el-effekt og brændetid - en såkaldt brændetidsberegning.

Energistyrelsen har udstedt Bekendtgørelse om fjernaflæste elmålere og måling af elektricitet i slutforbruget, hvoraf det fremgår, at der senest 31.12.2020 skal være idriftsat timeaflæste elmålere til slutbrugerne. Ørsted har derfor modtaget krav om opsætning af timeaflæste elmålere fra Radius, som blandt andet omfatter de gadelysinstallationer, som Ørsted driver for Gladsaxe Kommune.

Energistyrelsen har på baggrund af en forespørgsel fra Dansk Energi meddelt, at kravet gælder alle elinstallationer og dermed også gadelysinstallationer, der hidtil har været elafregnet uden elmåler.

Økonomiske konsekvenser

I følge Ørstedes anlægsregistreringer findes der i dag 164 forsyningspunkter for gadelysanlægget i Gladsaxe Kommune. Det betyder, at der 164 steder er opstillet belysnings-skabe, der er tilsluttet elforsyningsnettet uden elmåler.

Radius leverer og ejer de fjernaflæste elmålere. Men for at elmålerne kan sættes op, skal der være et skab, hvor den timeaflæste elmåler kan monteres. For at leve op til dette krav, skal der enten ske en udskiftning af det eksisterende belysnings-skab til et kombineret belysnings- og elmålerskab eller etableres et nyt separat elmålerskab ved siden af belysnings-skabet.

For at kunne fastlægge omkostningerne ved at gennemføre elmålerprojektet er der behov for en detaljeret projektering. Omkostninger afhænger af, om et eksisterende skab kan benyttes, om et nyt skab skal etableres på et befæstet eller ubefæstet areal, og om hvordan parkeringsmulighederne er nær det eksisterende belysnings-skab.

Baseret på erfaringstal er det Ørstedes foreløbige vurdering, at projektet med etableringen af målerskabene vil kunne udføres til en omkostning på anslået 2,3 mio. kr. Desuden vil der være behov for at udføre et forprojekt, som forventes at koste omkring 0,1 mio. kr. for at fastsætte placeringen med videre.

Midlerne til opsætning af målerskabe, vil blive finansieret inden for rammerne, fra driftkontoen vejbelysning. Umiddelbart vil det betyde, at det mindre overskud på driftkontoen vejbelysning vil forsvinde og at belysningsområdet vil være mindre robust, de næste 2 år.

På Trafik og Teknikudvalgsmødets 19.10.2015 var udgiften anslået til 3-4 millioner kr.

By- og Miljøforvaltningen vil rette henvendelse til KL med henblik på at høre, om der kan forhandles DUT midler, nu hvor der er kommet krav fra en statslig organisation (Energistyrelsen) om, at der skal være målere, og kommunerne derfor påtvinges en udgift.

By- og Miljøudvalget indstiller

1. at omkostningerne til nye elmålerskabe i Gladsaxe bliver dækket af vejbelysningsdriftkonto op til 2,4 millioner kroner, og

2. at projektet igangsættes.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 19.10.2015, punkt 63

Punkt 11: Forslag fra byrådsmedlem Christina Rittig Falkberg om navneændring for Kontorvej

19-1-05.01.01-P21

Beslutning

Ole Skrald Rasmussen foreslog, at den del af Taxvej, som ligger vest for Bagsværd Hovedgade, ændrer navn til Borgmester Erhard Jacobsens Vej.

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

Tønner, Lene Svendborg, Christina Rittig Falkberg) stemte for forslaget.

Astrid Søborg, Martin Skou Heidemann, Kristian Niebuhr og Michael Dorph Jensen stemte imod forslaget.

Kristian Niebuhr begærede sagen i byrådet.

Sagsfremstilling

På Byrådsmødet 27.03.2019, punkt 12 fremsatte byrådsmedlem Christina Rittig Falkberg på vegne af Radikale Venstres byrådsgruppe et forslag om navneændring for Kontorvej, jf. nedenfor. På Byrådsmødet blev sagen henvist til behandling i Trafik- og Teknikudvalget.

”Forslag:

Radikale Venstre foreslår, at Kontorvej ændrer navn til Erhard Jacobsens vej.

Baggrund:

Det er længe siden, at der var kontorer på Kontorvej, vejen der løber bag Rådhuset og er forbundet med Fremtidsvej og Kildebakken. Kontorvej kendes især for de rødmalede rækkehuse, der er bygget i slutningen af 1950’erne.

Hvorfor lige Kontorvej?

Jo, af den enkle grund, at da vor berømte borgmester Erhard Jacobsen, i 1931 – som 14-årig – flytter til kommunen, er det Kontorvej, han flytter til med sin mor, da de ankommer fra Sydvestjylland.

(Kilde: ’Erhard Jacobsen – en politiker i centrum’ af Solveig Rødsgaard, Nyt Nordisk Forlag, Arnold Busck 1987.)

Der er mange meninger om Erhard Jacobsen, manden der om nogen satte Gladsaxe på Danmarks kortet. Teatret Mungo Park præsenterer fra d. 22.03 en hel teaterforestilling om Erhard Jacobsen med titlen: Erhard mod monopolet.

Erhard Jacobsen kunne opflamme, begejstre, irritere – men kedede aldrig dem, der lyttede og oplevede ham. Få lokalpolitikere har formået at profilere sig så markant landspolitisk som ham. Derfor skal han selvfølgelig have en vej opkaldt efter sig.”

Forvaltningens bemærkninger

By- og Miljøforvaltningen har undersøgt baggrunden for navnet ”Kontorvej”. I følge vejnavneregistret, som kan ses på kommunens hjemmeside, relaterer navnet sig til nærheden til rådhuset. Vejen hed tidligere Rådhusvej, men fik i 1925 navnet Kontorvej. Den del af vejen, der ligger syd for Kildebakken, blev i 1985 omdøbt til Rådhus Alle. Så vidt vides boede Erhard Jacobsen på den del af vejen, som nu hedder Rådhus Alle.

Der kan være forskellige grunde til at opkalde en specifik vej efter en person. Det kan eksempelvis være, at personen er født eller har boet på vejen, men det kan også være, at personen har haft en særlig betydning for de bygninger eller funktioner, der ligger på vejen.

Erhard Jacobsen er særlig kendt for sin opbygning af en stærk velfærdskommune. Det vidner mange gode offentlige bygninger og institutioner i kommunen om.

De offentlige institutioner på Taxvej er i høj grad symboler på den velfærdsstat, som blev skabt i årene med Erhard Jacobsen som borgmester i Gladsaxe. Bakkegården blev i 1969, netop indviet af Erhard Jacobsen.

Forvaltningen vil derfor anbefale, at den del af Taxvej, som ligger vest for Bagsværd Hovedgade med institutioner som Cathrinegården, Bakkegården, børnehuse og kirke mv., opkaldes efter Erhard Jacobsen.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at udvalget drøfter forslaget fra byrådsmedlem Christina Rittig Falkberg om at opkalde en vej efter Erhard Jacobsen, og herunder om Kontorvej er den rette vej.

Punkt 12: Orientering om projektplan for supercykelstier

19-3192-05.00.00-A00

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Region Hovedstaden har besluttet at bidrage til videreførelse af sekretariatet for supercykelstier i en ny projektperiode 2019-2022. Region Hovedstaden bidrager med 75 procent af finansiering af de årlige udgifter på 4 mio.kr., den øvrige finansiering afholdes af de 25 medlemskommuner på baggrund af indbyggertallet. Gladsaxe Kommunes årlige udgifter til sekretariatet for supercykelstier ligger på omkring 40.000 kr., og finansieres via anlægskontoen "Pulje til trafiksanering, cykelstier og motionsruter".

Å For den nye projektperiode 2019-2022 er der udarbejdet en projektplan, hvor målsætningerne er:

1. At forbinde hovedstadsregionens kommuner i et cykelrutenet af høj kvalitet.
2. At yde et højt serviceniveau til cyklisterne.
3. At udvikle nyskabende løsninger, som gør det nemmere at vælge cyklen.
4. At øge antallet af pendlere, der dagligt cykler på strækninger mellem 5-30 kilometer.

Sekretariatet for supercykelstier sikrer den målrettede udvikling i hovedstadsregionen og bistår kommunerne med udvikling, vejledning, puljeansøgninger og opgraderingspotentialer blandt andet på baggrund af borgerhenvendelser. Aktuelt for Gladsaxe Kommune er sekretariatet i gang med at pege på opgraderingspotentialer på Farumruten C95 i samarbejde med de berørte kommuner.

Supercykelstisamarbejdet er blevet udvidet til at omfatte Dragør og Tårnby Kommuner og blev i april 2019 også udvidet til Roskilde Kommune i Region Sjælland.

Supercykelstisamarbejdet indtræder i sit 10. år med en forventning om flere kommuner i samarbejdet. Resultatet af de 10 års samarbejde er et sammenhængende net af supercykelstier i Danmark bestående af otte ruter.

Gladsaxe Kommune arbejder fortsat mod at skabe flere og bedre supercykelstier. Forvaltningen vil efter sommerferien komme med en status på arbejdet supercykelstier og projektet vedr. intelligent belysning langs Hillerød-motorvejen på Farumruten.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Bilag

Bilag 1: Projektplan 2019-2022 for Supercykelstier

Punkt 13: Status Letbane

18-124-85.02.02-P35

Meddelelse

Hovedstadens Letbane har generelt modtaget få klager og henvendelser. På tværs af alle ejerkommunerne har de i april måned kun modtaget 61 henvendelser og 4 klager.

Det forventes, at der snart vil komme en overordnet tidsplan med konkrete bud for HLs forskellige anlægsarbejder på tværs af ejerkommunerne, men HL mangler stadigvæk at få de sidste informationer fra én entreprenør.

I Gladsaxe Kommune har 470 tilmeldt sig den nye Infoservice - vi er en af de kommuner, hvor flest har tilmeldt sig.

Der vil løbet af sensommeren komme en nye sektion på dinletbane.dk om de forberedende arbejder, der også involverer en oversigt over, hvilke ledningsejere man som nabo og borger kan forvente at møde langs strækningen (fx TDC, Radius, HMN mv.).

Kommune- og regionsorienteringen er tidligere fremsendt til udvalget.

TDC er i gang med ledningsomlægning fra rundkørslen til motorring 3 - Dette arbejde er efter planen afsluttet i oktober 2019.

Arbejdet ved PET forventes afsluttet til august, hvor TDC overtager afspærringen.

Pladsen foran Kvickly er kommet tilbage, det er dog kun midlertidigt.

Forvaltningen forventer busterminalen kan åbne igen onsdag 5/6-19. Torsdag den 6/6-19 vil Klausdalsbrovej igen blive dobbeltrettet. Forvaltningen forventer dog, at busserne skal flyttes tilbage igen i foråret 2020, når Novafos skal omlægge rør og ledninger til spildevand, regnvand og drikkevand på Buddingevej .

Novafos' arbejdet nord for Buddinge Station vil fylde mindre, sådan at der fra mandag den 10/6-19 igen vil kunne være 2+1 vejbaner.

Omkring Kong Hans Allé er nedrivningen stadig i gang, og forsinket. Det vil nok vare 1-2 måneder endnu. Vadgårds skolen er underrettet.

Vi forventer, at TDC vil begynde deres ledningsomlægning ved Dynamovej, på Ring 3, i løbet af august.

Bilag

Bilag 1: B31-09-03 Kommune og regionsorientering

Punkt 14: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

19-3-00.22.04-A30

Meddelelse

Ole Skrald Rasmussen orienterede om, at han har bedt forvaltningen om at udarbejde en økonomisk vurdering af muligheden for, at kommunen kan overtage de private fællesveje.

Kristian Niebuhr spurgte til parkeringskontrollen ved Værebros Park, Høje Gladsaxe, Christianehøj, Rosenkæret og ved Kildebakken.

Forvaltningen oplyste, at der i de nævnte områder i løbet af maj måned har været udført parkeringskontrol som følger:

- Værebrosvej (stamvejen): Der er udført kontrol på 7 forskellige dage. Der er udstedt 21 afgifter. To biler kørte fra stedet, inden kontrolafgiften blev udstedt.

- Christianehøj: Der er udført kontrol på 2 forskellige dage. Der er udstedt 3 afgifter. To biler kørte fra stedet, inden kontrolafgiften blev udstedt.

- Rosenkæret: Der er udført kontrol på 4 forskellige dage. Der er udstedt 10 afgifter. En bil kørte fra stedet, inden kontrolafgiften blev udstedt.

- Ved Kildebakken: Der har været udført kontrol 6 gange i løbet af 14 dage. Der har ikke på nogen af tidspunkterne været konstateret ulovlig parkering af en cateringbil.

Kristian Niebuhr spurgte til, hvem der har ansvaret for at fjerne biler uden nummerplade.

Forvaltningen oplyste, at det er politiet, der har myndigheden på det område. Hvis man har konstateret, at en bil har henstået længe uden nummerplade, kan man kontakte politiet eller bruge "Tip Kommunen" til at bede forvaltningen om at hjælpe med at følge op på sagen.

Kristian Niebuhr spurgte om, hvem der har myndigheden til at udstede kontrolafgifter ved ulovlig parkering på en cykelsti.

Forvaltningen oplyste, at kommunen har myndigheden til at kunne udstede en kontrolafgift ved ulovlig parkering på en cykelsti.

Martin Skou Heidemann spurgte til, om der er givet tilladelse til mere byggeri i området, der er dækket af lokalplan 220 i Bagsværd, og ligeledes spurgte Martin Skou Heidemann til muligheden for at kunne ændre lokalplanen. Forvaltningen oplyste, at der pt. ikke er givet tilladelse til mere byggeri, end det der allerede er igang i området. Muligheden for at ændre lokalplanen vil i givet fald skulle behandles af Økonomiudvalget.

Niels V. Haar Sørensen orienterede om et "Smart City" initiativ ved Buddinge Station, hvor man vil teste et forsøg med bruge data fra Rejsekortsystemet, realtime cykeltællinger og realtime biltællinger til at informere cykellister og gående, når der er særlig trængsel ved Buddinge Station.

Punkt 15: Godkendelse af mødets beslutninger

19-4-00.22.04-A30

Meddelelse

Godkendt.