

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 01-04-2019

Mødedato Mandag d. 01. april 2019 kl. 19:00

Mødested 2608

Indholdsfortegnelse

Tilskud fra Statens Cykelpulje til Cykelstier Klausdalsbrovej.....	3
Styrket anlægsstyring Grøn Strategi.....	5
Vedtagelse af Træpolitik.....	6
Høje Gladsaxe Park og Gyngemosen plejeplan til godkendelse og offentliggørelse.....	11
Ansøgning om dispensation til øget bygningsvolumen på Dynamovej 7, 2860 Søborg.....	13
Cykelstier på Lauretsvej og Aslaksvej, finansiering.....	15
Social balance årsstatus 2018.....	16
Trafik- og mobilitetsplan for Hovedstaden.....	19
Movia nyt årshjul i forbindelse med den kommunale busbestilling.....	23
Status Letbanen.....	24
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	25
Godkendelse af mødets beslutninger.....	26

Punkt 1: Tilskud fra Statens Cykelpulje til Cykelstier Klausdalsbrovej

19-1-05.00.05-Ø39

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 11.04.2019

Byrådet 24.04.2019

Sagsfremstilling

By- og Miljøforvaltningen søgte i 2017 om midler fra Statens Cykelpulje til projektet cykelstier på Klausdalsbrovej, men fik afslag på grund af størrelsen af den økonomiske ramme.

Trafik- og Teknikudvalget godkendte 15.01.2018, punkt 8, at finansieringen på i alt 6.867.000 kr. til cykelstier på Klausdalsbrovej blev afholdt af de afsatte midler til Trafiksanering 2017 og Fremkommelighed i Ringbyen, fase 1.

Med den statslige aftale "Bedre og Billigere Kollektiv Trafik" af 10. oktober 2018, blev der afsat 104,5 mio.kr. til medfinansiering af cykelprojekter. Det drejer sig om projekter, som søgte puljen til fremme af cyklisme i oktober 2017, men som ikke kom i betragtning på daværende tidspunkt.

Det betyder, at Gladsaxe Kommune nu har fået tilsagn om statsligt tilskud fra "Pulje til fremme af cyklisme" til projektet: Cykelstier på Klausdalsbrovej. Tilskuddet til projektet udgør 2.700.000 kr.

Der vil i tilskudsgrundlaget kunne medtages de omkostninger, som måtte være afholdt på projektet i perioden fra Vejdirektoratets afslag til projektet i december 2017.

Økonomiske konsekvenser

Anlægget af cykelstier på Klausdalsbrovej har været billigere end først antaget, hvilket betyder, at den forventede anlægsudgift vil beløbe sig til 5.991.147 kr. og ikke den budgettede anlægsudgift på 6.867.000 kr.

På denne baggrund vil vi kunne modtage tilskud fra Statens Cykelpulje på 2.396.000 kr., idet tilskuddet udgør 40% af projektets budget. By- og Miljøforvaltningen tager kontakt til Vejdirektoratet og oplyser om den nye forventede anlægsudgift.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. At tilsagn om tilskud fra Pulje til fremme af Cyklisme accepteres,
2. At der meddeles tillægsbevilling på 2.396.000 til den eksisterende anlægsbevilling på 6.867.000 kr. finansieret af tilskuddet fra Statens cykelpulje,
3. At der meddeles indtægtsbevilling på 2.396.000 kr. fra Statens cykelpulje til Cykelstier på Klausdalsbrovej, og
4. At det forventede mindreforbrug tilbageføres til Pulje til trafiksanering og forbedring for cyklister 2019, når projektet er afsluttet.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 15.01.2018, Punkt 8

Bilag

Bilag 1: Tilsagn Gladsaxe

Bilag 2: Accept Gladsaxe

Punkt 2: Styrket anlægsstyring Grøn Strategi

19-1-04.01.00-Ø00

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 11.04.2019

Byrådet 24.04.2019

Sagsfremstilling

Byrådet vedtog 20.06.2018, punkt 62, strategien "Vores grønne Gladsaxe". Til at fremme strategiens mål er der afsat ialt 3,6 mio kr. fra henholdsvis Vækstpuljen og i budgetaftalen for 2018-2021. Den overordnede disponering af den samlede pulje til realisering af grøn strategi blev behandlet på Trafik- og Teknikudvalget 10.12.2018, punkt 6.

Trafik- og Teknikudvalget vedtog 04.02.2019, punkt 1, disponeringen af den samlede pulje på 3,6 mio.kr. indenfor 4 områder:

- Buddinge Batteri 1,0 mio kr.,
- Grønne byrumsprojekter 1,7 mio.kr.,
- Styrket biodiversitet i naturområderne 0,5 mio.kr. og
- Formidling 0,4 mio.kr.

På grund af ønske om styrket anlægsstyring og gennemsigtighed foreslår By- og Miljøforvaltningen, at de overførte midler fra Pulje til Grøn strategi 2018 og Vækstpuljen, Realisering af grøn strategi og Pulje til Grøn strategi 2019 samles i ét anlægsprojekt, Realisering af grøn strategi "Vores grønne Gladsaxe".

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. At der meddeles anlægsbevilling til Realisering af grøn strategi "Vores grønne Gladsaxe" på kr. 3.392.387, finansieret af de overførte midler fra Pulje Grøn Strategi 2018 kr. 419.892, Vækstpuljen, realisering af grøn strategi, kr. 2.475.495 og Pulje Grøn strategi 2019 kr. 497.000.

Relateret behandling

Byrådet 20.06.2018, Punkt 62

Trafik- og Teknikudvalget 10.12.2018, Punkt 6

Trafik- og Teknikudvalget 04.02.2019, Punkt 1

Punkt 3: Vedtagelse af Træpolitik

18-1-01.00.00-P22

Beslutning

Michael Dorph Jensen havde følgende ændringsforslag til visionen:

”Vi vil bevare og udvikle træerne i Gladsaxe og øge den samlede bestand af træer for at styrke rammerne for den levende by.”

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise Tønner, Christina Rittig Falkberg, Michael Dorph Jensen) stemte for forslaget.

Astrid Søborg og Martin Skou Heidemann og Kristian Niebuhr stemte i mod.

Ændringsforslaget blev tiltrådt.

Michael Dorph Jensen havde følgende ændringsforslag:

”Når større sunde træer må fældes på offentlige arealer af hensyn til byggeri, anlægsarbejder, sikkerhed eller lignende, skal der tages konkret stilling til genplantning (hvor, hvor meget, hvilke typer træer), ud fra målet om at øge den samlede bestand af træer.”

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise Tønner, Christina Rittig Falkberg, Michael Dorph Jensen, Astrid Søborg og Martin Skou Heidemann) stemte for forslaget.

Kristian Niebuhr stemte i mod.

Ændringsforslaget blev tiltrådt.

Michael Dorph Jensen havde følgende ændringsforslag:

”Det skrives ind i planen, eller som et beslutningspunkt i sagen, at der i forbindelse med næste revision af kommuneplanen skal tages stilling til spørgsmålet om en generel bestemmelse om bevaringsværdige træer.”

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise Tønner, Christina Rittig Falkberg, Michael Dorph Jensen, Astrid Søborg og Martin Skou Heidemann) stemte for, at der i forbindelse med næste revision af kommuneplanen indarbejdes en generel bestemmelse om bevaringsværdige træer.

Kristian Niebuhr stemte i mod.

Michael Dorph Jensen havde følgende ændringsforslag:

”Der skal i træpolitikken være et link til: Administrationsgrundlaget for udpegning af bevaringsværdige træer, henvendelser om fældning af træer og Risikotræer og gravetilladelser (sagens bilag 3 – 6)”

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise Tønner, Christina Rittig Falkberg, Michael Dorph Jensen, Astrid Søborg og Martin Skou Heidemann) stemte for forslaget.

Kristian Niebuhr stemte i mod.

Ændringsforslaget blev tiltrådt.

Ad indstillingen:

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Lise Tønner, Christina Rittig Falkberg, Michael Dorph Jensen, Astrid Søborg og Martin Skou Heidemann) anbefaler indstillingen og ændringsforslagene.

Kristian Niebuhr undlod at stemme.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 11.04.2019

Byrådet 24.04.2019

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget besluttede på mødet 10.12.2018, punkt 7, at sende udkast til Træpolitik i høring hos medlemmerne i Det Grønne Råd. Træpolitikken tager udgangspunkt i Gladsaxe Strategien, Vores Grønne Gladsaxe og beslutningsnote 81b i budgetaftale 2018-2021. Træpolitikken sætter særlig fokus på træerne, der er essentielle elementer for at opnå og bevare en robust grøn by.

Høringssvar og forslag til ændringer i politikken

Der er indkommet høringssvar fra Dansk Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening og Lokal Agenda 21. Høringssvarene og forvaltningens kommentarer er samlet i hvidbogen. (Bilag 2)

Den 20.02.2019 blev høringssvarene kort gennemgået på mødet i Det Grønne Råd med efterfølgende debat. På debatten kom det frem, at Det Grønne Råd ønsker en tydeligere og mere klar vision for bevaring af ældre træer i politikken. Dette er søgt indarbejdet i det reviderede udkast til træpolitik af 05.03.2019. (Bilag 1)

På baggrund af høringssvar og debat forslår forvaltningen følgende ændringer i udkastet til træpolitik. Ændringerne er markeret med gult i bilaget.

1. Citatet fra Gladsaxestrategien 2018, der stod som visionstekst, flyttes til indledningsafsnittet, da denne er fundamentet for politikken (Bilag 1, side 1).
2. Visionen ændres til "Vi vil bevare og udvikle træerne i Gladsaxe for at styrke rammerne for den levende by". Visionen refererer mere direkte til de to strategiske mål og understøtter ønsket om en tydeligere vision fra Det Grønne Råd. (Bilag 1, side 2) Gladsaxestrategiens indikator for flere træer anvendes som mål.
3. Dansk Naturfredningsforening ønsker, at der også skal passe på de gamle træer, når områderne driftes. Teksten ændres fra anlægs- og byggeprojekter til drifts-, anlægs- og byggeprojekter. (Bilag 1, side 4).
4. Lokal Agenda 21 gjorde opmærksom på, at der manglede sidetal.

Administrationsgrundlag

Parallelt med processen for træpolitikken har By- og Miljøforvaltningen opdateret og udvidet administrationsgrundlagene, så de stemmer overens med udkastet til træpolitikken. Det drejer sig om følgende grundlag:

- Udpegning af bevaringsværdige træer i lokalplaner (Bilag 3)
- Henvendelser om fældning af træer (Bilag 4)
- Forvaltning af risikotræer (bilag 5)
- Gravetilladelser (bilag 6)

I hvidbogen henviser forvaltningen til nogle af de forskellige administrationsgrundlag, blandt andet for udpegning af bevaringsværdige træer i lokalplanlægningen. Træer er et emne, der behandles i udarbejdelsen af alle nye lokalplaner. Udpegningen forgår efter forskellige parametre, og træerne vurderes på alder, sundhedstilstand, størrelse, karakter, placering, klima og bymiljø, biodiversitet, kulturhistorie og oplevelsesværdi. Administrationsgrundlagets skemaer udfyldes af forvaltningen og arkiveres i den relevante lokalplan sag. Når der udpeges bevaringsværdige træer i lokalplaner, registreres disse efterfølgende i WebGis.

Administrationsgrundlaget for henvendelser om træer præciserer, hvornår et træ kan komme i betragtning til fældning eller beskæring, når borgerne henvender sig.

Administrationsgrundlaget for risikotræer beskriver, hvordan By- og Miljøforvaltningen administrerer risikotræer og beskriver forskellig risikovillighed, alt efter placeringen af træet. Står træet eksempelvis ved en vej eller en børnesinstitution er der en lav risikovillighed, da publikumstrykket er stort, og der skal handles hurtigt ved konstatering af fare. Står træet i et skovstykke uden fare for mennesker, er der høj risikovillighed, og træet kan få lov til at stå.

I administrationsgrundlaget for gravetilladelser er der indskrevet en væsentlig ændring. For at kunne kræve erstatning fra graveaktører, der udøver skader på byens træer, henvises til VAT03, der er en beregningsmodel for Værdisætning Af Træer. I 2019 bliver der udgivet en revideret version VAT19. Administrationsgrundlaget og gravetilladelserne vil på det tidspunkt blive opdateret til den nyeste version.

Hvad siger lovgivningen om beskyttelse af træer

Bevaringsværdige træer udpeges, når der udarbejdes lokalplaner. Lokalplanerne omfatter primært private og kommunale arealer, men kan også omfatte offentlige veje. Indtil der ligger en vedtaget lokalplan, har kommunen ikke lovhjemmel til, at forbyde grundejere at fælde træer på egen grund.

Træer kan være fredet gennem naturbeskyttelsesloven eller gennem bygningsfredningsloven. Det er imidlertid sjældent, at træer er fredet gennem naturbeskyttelsesloven. Træer forgår, og derfor er fredningsmyndigheden gået bort fra den praksis for mange år siden.

Veterantræer er en betegnelse, som Miljøstyrelsen anvender for udpegning af gamle træer. Veterantræer er ikke beskyttet gennem lovgivning, men kan udpeges og beskyttes af kommunen f.eks. i forbindelse med udarbejdelse af plejeplanerne.

Miljøstyrelsen arbejder med følgende minimums størrelser for, at et træ kan kategoriseres som værende et veterantræ:

- Birk, bævreasp, tjørn, hassel. Diameter i brysthøjde min. 50 cm
- Røn, selje-pil, gråpil, avnbøg. Diameter i brysthøjde min. 75 cm
- Ask, el, pil. Diameter i brysthøjde min. 100 cm
- Eg, ahorn, lind, hestkastanje, elm, bøg, poppel. Diameter i brysthøjde min. 150 cm

By- og Miljøforvaltningen anbefaler, at Miljøstyrelsens kriterier benyttes ved udpegning af veterantræer i Gladsaxe.

Registrering af træer

På nuværende tidspunkt er der registreret træer på følgende måder i Gladsaxe Kommune i kommunens WebGIS:

Driftskort

Placering af alle enkeltstående træer, trærækker, lunde mv. er registreret. Grundlaget anvendes af Driftsafdelingen og er bundet op på plejebeskrivelserne, der uddyber, hvilken form for drift der skal foretages. I dette grundlag er alle grønne elementer registreret.

Træregistrering 2015

Træregistreringen omhandler udelukkende kommunens vejtræer. Træerne er registreret med f.eks. art og stammediameter.

Bevaringsværdige træer

I 2018 blev alle tidligere lokalplaner og byplanvedtægter gennemgået, og bevaringsværdige træer registreret i kommunens GIS. Registrering af træer i de ældre lokalplaner og byplanvedtægter er dog forbundet med nogen usikkerhed, idet fokus på træers bevaringsværdi og måden, hvorpå bevaringsbestemmelserne er udformet, historisk er meget uensartet.

Risikotræer

Kommuner er forpligtet til løbende at føre tilsyn med træer på offentlige arealer, hvor de står i bymæssig sammenhæng og potentielt kan forårsage skade på mennesker eller bygninger for eksempel ved angreb af vednedbrydende svampe. Træer, hvor der konstateres påkørselsskader, svampeangreb eller lignende, der over tid kan nedbryde træets stabilitet, registreres som observationstræer og tilses i intervaller, der modsvarer træets tilstand.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at udkast til Træpolitik godkendes med de foreslåede ændringer,

2. at VAT03 indskrives som værdisætningsgrundlag i gravetilladelser, og

3. at der i forbindelse med revision af plejeplaner kan udpeges veterantræer i de fredede naturområder efter Miljøstyrelsens kriterier.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 10.12.2018, Punkt 7

Bilag

Bilag 1. Træpolitik udkast 05.03.2019

Bilag 2. Hvidbog høringsvar træpolitik

Bilag 3. Administrationsgrundlag for udpegning af bevaringsværdige træer i lokalplaner

Bilag 4. Administrationsgrundlag henvendelser om fældning af træer

Bilag 5. Administrationsgrundlag for forvaltning af risikotræer

Bilag 6. Administrationsgrundlag for gravetilladelser

Punkt 4: Høje Gladsaxe Park og Gyngemosen plejeplan til godkendelse og offentliggørelse

19-1-04.01.11-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Den endelige plejeplan for Høje Gladsaxe Park og Gyngemosen har været drøftet på Miljøudvalgs mødet 01.04.2019, punkt 2, og er nu klar til at blive vedtaget af Trafik- og Teknikudvalget og derefter offentliggjort.

Udkastet til plejeplanen har været i otte ugers offentlig høring i perioden fra 24.09.2018 til 19.11.2018, herunder hos de formelt høringsberettigede til fredningen, som er Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Botanisk Forening og Københavns Kommune samt relevante interessenter.

Inden høringen drøftede Miljøudvalget et udkast til plejeplanen på mødet 23.08.2018, Punkt 4 og tilsluttede sig planen. Herefter besluttede Trafik- og Teknikudvalget 17.09.18, Punkt 3 at sende udkastet til plejeplan i offentlig høring i 8 uger.

By- og Miljøforvaltningen har modtaget i alt fire høringssvar. Svarene kom fra Friluftsrådet, Københavns Kommune, Agenda 21- Biodiversitetsgruppen i Gladsaxe samt en borger. Høringssvarene kan ses sammen med By- og Miljøforvaltningens kommentarer i bilag 1, Hvidbogen. Høringssvarene handler blandt andet om usikkerhed ved store dyr som græssere, ønsker om styrket bekæmpelse af invasive arter og opsætning af skilte og affaldskurve i forbindelse med etableringen af et indhegnet fritløbsareal til hunde.

Forvaltningen har i nogen grad valgt at imødekomme nedenstående ønsker (begrundelser findes i bilag 1):

- Friluftsrådet ønsker opsætning af affaldskurve til opsamling af hundeposer i tilknytning til hundefritløbsarealet.
- Lokal Agenda 21 ønsker opsætning af flere skilte med information om, at hunde skal være i snor.
- Lokal Agenda 21 har efterlyst svampe og insekter i planen.

Forvaltning har valgt ikke at imødekomme nedenstående ønsker (begrundelser findes i bilag 1):

- Friluftsrådet ønsker at udvide muligheden for at cykle på stier udover asfaltstierne.
- Friluftsrådet ønsker at ind- og udgange til borgere i hestefoldene markeres i plejeplanen.

Som konsekvens af forvaltningens gennemgang af høringssvarene er den endelige plejeplan (bilag 2) rettet til. Desuden er der også rettet grammatiske fejl i teksten og unøjagtigheder i kortbilagene. Plejeplanen kan ses med markerede rettelser i bilag 3.

Udarbejdelse af en plejeplan er hjemlet i plejeplanbekendtgørelsen. Ifølge § 5. stk. 1, træffer kommunalbestyrelsen en afgørelse vedrørende de konkrete indsatser, der skal udføres. Denne afgørelse har 4 ugers klagefrist (bilag 4).

Økonomiske konsekvenser

Målet med plejeplanen er, at der sættes rammer for plejen så områdets biologiske, landskabelige og rekreative værdier sikres. Realisering af de beskrevne indsatser i planen sker fra midler på Trafik- og Teknikudvalgets budget, hvor der er afsat en årlig anlægspulje på 328.000 kr til plejeplaner og naturprojekter. Herfra kan der som udgangspunkt finansieres simple engangsindgreb som rydninger og nyplantninger. Den daglige pleje varetages af Driftsafdelingen. Særlige indsatser, der ikke kan finansieres inden for denne ramme, kan eventuelt finansieres som konkrete anlægsbevillinger, hvis Byrådet ønsker at prioritere det. Særligt kan nævnes, at Trafik- og Teknikudvalget 02.04.2019, punkt 1, besluttede delvist at finansiere fritlæggelse af kilden og bekæmpelse af invasive arter af puljen til Den Grønne Strategi.

By- og Miljøafdelingen indstiller,

1. at Trafik- og Teknikudvalget vedtager plejeplanen for Høje Gladsaxe Park og Gyngemosen, og

2. at afgørelsen offentliggøres med fire ugers klagefrist.

Relateret behandling

Miljøudvalget 23.08.2018, Punkt 4

Trafik- og Teknikudvalget 17.09.2018, Punkt 3

Miljøudvalget 01.04.2019, Punkt 2

Bilag

Bilag 1: Hvidbog høringssvar.pdf

Bilag 2: Plejeplan.pdf

Bilag 3: Plejeplan med synlige rettelser.pdf

Bilag 4: Afgørelse

Punkt 5: Ansøgning om dispensation til øget bygningsvolumen på Dynamovej 7, 2860 Søborg

18-21592-02.00.00-A00

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Jodan Rådgivning ApS søger på vegne af Mercedes-Benz CPH om tilladelse til at nedrive bygninger og opføre nye bygninger på ejendommen Dynamovej 7.

Virksomheden har længe ønsket en gennemgribende renovering af forretning og værksted. Det eksisterende bygningsanlæg har siden 1960 stort set ikke gennemgået nogen større istandsættelser eller energi- og konstruktionsoptimering. Virksomheden oplever et stort behov for yderligere plads til at kunne honorere den stigende kundetilgang. De eksisterende arealer er for snævre og utidsvarende. Virksomheden ønsker derfor en gennemgribende renovering, så de kan betjene kunder i fremtiden både for traditionelle biler, men også for biler på el og andre miljørigtige drivmidler.

Mercedes-Benz Tyskland har udført en verdensomspændende ensretning af butikker og hertil udført en designmanual MAR 2020, som danner grundlag for butikker verden over ved renovering og nybygning.

Den eksisterende bygningsmasse i dag består til dels af to store ældre værkstedsbygninger, placeret vinkelret på hinanden, og senere tilbygget med en lagerbygning, og et udstillings- og administrationskompleks mod Dynamovej. For at skabe plads til de planlagte nybygninger ønskes lagerbygning og frontbygningen mod Dynamovej nedrevet, og der ønskes opført en ny indskrivnings- og udstillingsbygning i 2 etager med facader ud mod Dynamovej. Bagved og mellem ny udstillingsbygning og værkstedsbygning ønskes opført et p-hus i 3-4 etager over stueetagen

Det færdige bygningskompleks vil bestå af efterisolerede facader, på de bygninger der bibeholdes, med beklædning af vandret profileret sinusbølge stålplader med en sølvgrå farve. Porte og vinduer vil fremstå i grafitfarve. Salgsbygninger samt nyt værksted på bagside vil blive beklædt med stålplade kassetter ligeledes i grafitfarve. Selve P-huset i bygningskompleksets centrum vil fremstå som en enkelt konstrueret stålkonstruktion med stålprofiler ligeledes i grafitfarve. Facaderne på P-huset vil blive beklædt med et transparent materiale som glas eller lignende. Glaspartier i øvrigt i salgsbygninger vil fremstå som store alupartier i enkel sprosse udformning, ligeledes i farvekode som grafit, passende til øvrige facadeplader.

Området er separatkloakeret. Ejendommen har på grund af de store parkeringsarealer og adgangsforhold et stort befæstet areal (asfalt) svarende til ca. 97 procent af grundens areal. For at håndtere regn- og overfladevand skal virksomheden påregne at skulle etablere et større forsinkelsesbassin på ca. 150 m³. Asfaltbelægningen udskiftes til coloc- eller SF-sten med græsarmering under parkerede biler, så der sker naturlig nedsivning af regnvand.

Eksisterende træer på grunden vil blive søgt bevaret, og ligeledes vil eksisterende hegn, grøn beplantning i skel m.m. blive søgt bevaret. Beplantningsbælte mod vej er ikke en del af grunden og vil derfor ikke blive berørt i forbindelse med byggearbejdet.

Ejendommen er omfattet af Byplan 11, Tillæg 2 fra 1964, som for bebyggelsens udstrækning fastsætter byggelinjer mod vej på 23,5 m fra vejmidte og 10 m i forhold til naboskel. For udnyttelse af ejendommen fastsættes en maksimal volumen på 3 m³ pr. m² netto grundareal og en maksimal bygningshøjde på 12 m.

Grunden er på 12.000 m² og er ejet af Gladsaxe kommune

Der er i dag opført 5.528 m² bebyggelse og ved det ansøgte nedrives 2.029 m². Der ønskes opført en ny udstillingsbygning, værksted, p-hus og overdækninger på 6.968 m²

Det fremtidige bygningsvolumen kommer derved op på 37.530 m³, hvilket overstiger de max 36.000 m³ med 1.530 m³ svarende til 4,25 % overskridelse.

Der søges om dispensation for overskridelse af det tilladelige volumen. Baggrunden for overskridelsen bunder alene i et ønske om at modernisere og optimere bebyggelsen til at klare fremtidige krav ved at tilbygge ejendommen med en parkerings- og oplagsbygning, der vil sikre en bedre gennemstrømning af biler i anlægget og samtidig forbedre de meget begrænsede parkeringsmuligheder på Dynamovej. Der sker ved det ansøgte ingen overskridelse af byggelinjerne, og derved sikres intentionerne i Byplanen om luft og frirum mellem de enkelte ejendomme.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der gives dispensation og tilladelse til den ansøgte udvidelse af bebyggelsen på ejendommen.

Bilag

Bilag 1: Projektmappe Mercedes-Benz

Punkt 6: Cykelstier på Laurentsvej og Aslaksvej, finansiering

19-1-05.01.02-P20

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget behandlede på mødet 04.03.2019, punkt 1, en sag om etablering af cykelstier på Aslaksvej og Laurentsvej i Bagsværd Erhvervskvarter. Forslaget udspringer af et samarbejde med Novo Nordisk og Novozymes om at forbedre sikkerheden for de bløde trafikanter i erhvervskvarteret. Som led i samarbejdet er det aftalt, at Novo Nordisk og Novozymes finansierer to tredjedele af anlægget og Gladsaxe Kommune den sidste tredjedel.

Dagsordenen til mødet 04.03.2019 indeholdt derfor en indstilling fra By- og Miljøforvaltningen på en anlægsbevilling på den samlede udgift for anlægget samt en indtægtsbevilling på det beløb, som Novo Nordisk og Novozymes bidrager med. Forvaltningen er blevet opmærksom på, at dette har en uhensigtsmæssig konsekvens i forhold til momsafregning. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at Novo Nordisk og Novozymes betaler deres andel direkte til entreprenøren.

Som konsekvens her af foreslår forvaltningen en ændret beslutning, som alene vedrører Gladsaxe Kommunes andel af byggeriet.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der anlægges cykelstier på Aslaksvej og Laurentsvej, og at Gladsaxe Kommunes andel af finansieringen på 1.661.667 kr. sker fra puljen til trafiksaneringer og forbedringer for cykelstier 2019.

Relateret behandling

Trafik-og Teknikudvalget 04.03.2019, punkt 1

Punkt 7: Social balance årsstatus 2018

18-3-00.15.20-G01

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Byrådet vedtog 09.03.2016, punkt 22, Strategi for social balance med en vision om, at alle bydele i Gladsaxe Kommune skal være i social balance. De skal være attraktive, velfungerende og fri for bandekriminalitet, jf. bilag 1.

Med strategien har Gladsaxe Kommune opstillet to overordnede mål:

- Vi vil sikre, at de borgere, der bor eller vokser op i udsatte bydele, har lige så gode livsmuligheder, som hvis de boede et andet sted i kommunen.
- Vi vil fastholde og tiltrække flere borgere, der bidrager med resurser til fællesskabet i kommunens udsatte bydele.

Arbejdet med at styrke den sociale balance finansieres dels via en pulje for social balance, der blev oprettet med budget 2013-2016. Til at sikre strategiens udmøntning er der etableret et Råd for social balance, der har til formål at sætte retning for og koordinere arbejdet med social balance.

I denne sag gives en status på arbejdet med den sociale balance i Gladsaxe Kommune i 2018.

Bilag 2 "Status for social balance 2018" giver Trafik- og Teknikudvalget status på:

- Udviklingen i social balance målt på 9 indikatorer
- Status på samarbejdet i Værebros Park, Høje Gladsaxe og Mørkhøj
- Udviklingen i ghettokriterier for Værebros Park

Bilag 3 "Oversigt over igangværende kommunalt finansierede projekter og kernerdriftsindsatser i Værebros Park, Høje Gladsaxe og Mørkhøj" er en oversigt over de mange projekter og indsatser i de tre områder og deres finansiering.

Arbejdet med social balance i 2018

2018 har været præget af større strategiske satsninger i Værebros Park i samarbejde med Realdania og andre samarbejdspartnere. Arbejdet er mundet ud i en fælles strategi for Bagsværd i social balance med DAB, GaB og afdelingen Værebros Park. En infrastrukturplan med midler fra Landsbyggefonden skulle have været den første konkrete realisering af strategien. Et flertal af beboere har dog stemt imod infrastrukturplanen, og Gladsaxe Kommune skal i 2019 derfor overveje, hvordan der kan arbejdes videre med grundlæggende fysiske forandringer, herunder hvordan Værebros Park kan blive tættere koblet til den omkringliggende by. Overvejelser som også vil ske i regi af det partnerskab omkring Værebros Park, som Gladsaxe Kommune er en del af.

I Høje Gladsaxe har bestyrelsen vedtaget en fælles forpligtende aftale samt at arbejde videre med organiseringen. Den fremtidige organisering skal være bæredygtig i lang tid fremover og ikke være hængt op på den nuværende boligsociale helhedsplan. Arbejdet med målsætningerne i aftalen påbegyndes i 2019.

I 2018 er der desuden oprettet en styregruppe for social balance i Mørkhøj, herunder Gyngemosen, bestående af lokale kommunale ledere. Styregruppen er kommet til på baggrund af den kommunalt udarbejdede Mørkhøj-analyse fra 2017, som viser, at der er områder i Mørkhøj i social ubalance baseret på nogle socioøkonomiske indikatorer. Styregruppen har så småt begyndt deres arbejde med at forbedre trivslen og fremme positive fællesskaber særligt blandt børn, unge og familier.

Det er især det fysiske spor i Strategi for social balance med det tilhørende program "Attraktive bydele", der er koblet til Trafik- og Teknikudvalgets ansvarsområde. I 2018 har der været arbejdet med midlertidighed på Kirketorvet i Høje Gladsaxe, delvist finansieret af GladsaxeLiv, med efterfølgende træplantninger på pladsen.

2018 har også været præget af usikkerhed på grund af regeringens revidering af ghettokriterierne og en ghettopakke, som har store konsekvenser for områderne på ghettolisten. Herunder er der varslet ændringer i, hvordan midler fra Landsbyggefonden, som fx finansierer boligsociale og fysiske helhedsplaner i almene boligområder, skal udmøntes. Værebros Park optræder ikke på den nyeste ghettoliste, og alle indikatorerne er i en positiv udvikling. Der er dog stadig en

risiko for at komme på listen, hvorfor udviklingen i ghettokriterierne stadig følges. Ministeriet udleverer ikke tal for Høje Gladsaxe og Mørkhøj, da områderne hverken tidligere har været på ghettolisten eller opfylder nogen af kriterierne.

Udviklingen i kommunens udsatte områder:

Ud af de datamuligheder kommunen for nuværende har til rådighed er følgende socioøkonomiske indikatorer udvalgt af Rådet for social balance til at give en indikation på, hvordan det går med den sociale balance i kommunens udsatte bydele Værebros Park, Høje Gladsaxe - og som noget nyt i år Mørkhøj:

- Ulovligt skolefravær
- Afgangskarakter
- Anbringelser
- Ungeledighed
- Voksenledighed
- I gang med eller gennemført ungdomsuddannelse
- Husstandsindkomst
- Uddannelsesniveau
- Kriminalitet

Indikatorerne giver ikke det fulde billede af, hvordan det går med den sociale balance i bydelene, men de kan indgå i en samlet vurdering af udviklingen.

Opsamling på indikatorerne 2017 til 2018:

I Mørkhøj går det godt med alle indikatorer, som alle ligger tæt på kommuneniveauet. I Mørkhøjanalysen blev det dog påvist, at der er områder i Mørkhøj i social ubalance, selvom området samlet set ligner kommunen som helhed. Udfordringen med indikatorerne er, at det drejer sig om mindre områder end Værebros Park og Høje Gladsaxe. Derfor er det ikke hensigtsmæssigt at sammenligne de enkelte områder, da der i Mørkhøjområderne kan forekomme store udsving i data på baggrund af meget få individer. Rådet for social balance er opmærksom på de områder og vil sammen med andre områder løbende følge udviklingen og undersøge nærmere, hvad der ligger bag tallene.

Udviklingen i Værebros Park og Høje Gladsaxe tegner et positivt billede af, at flere unge og voksne kommer i beskæftigelse, og at flere elever i 9. klasse opnår mere end 02 i afgangskarakter, hvilket gør, at de har mulighed for at tage en ungdomsuddannelse. Områdernes husstandsindkomster stiger også men ikke i ligeså høj grad som i kommunen som helhed. Den største udfordring i begge områder ser ud til at være indikatorerne for børns trivsel. I begge områder har folkeskoleeleverne væsentligt højere ulovligt fravær end i kommunen som helhed. I Værebros Park er der en stigning i anbringelser, mens der i Høje Gladsaxe er et fald i andelen af unge, der er i gang med eller har gennemført en ungdomsuddannelse 15 måneder efter 9. klasse.

Høje Gladsaxe har desuden det højeste kriminalitetspres og højeste andel registrerede gerningspersoner i sammenligning med kommunen som helhed, Værebros Park, Mørkhøj og Gyngemosen. Kriminalitetspresset er omkring tre gange så højt i Høje Gladsaxe som i Værebros Park, der i øvrigt ligner de andre bydele og kommunen som helhed. Til gengæld er der ingen registrerede rocker- eller bandemedlemmer, der bor i Høje Gladsaxe. Her har Værebros Park, men også Gyngemosen, et højt niveau af rocker- og bandemedlemmer i forhold til resten af kommunen. Den store forskel på kriminalitetspres i Høje Gladsaxe og fx Værebros Park giver anledning til, at Rådet for social balance vil følge op på, hvad der ligger bag tallene i det kommende år.

Selvom mange af indikatorerne viser en positiv udvikling, er spændet mellem de udsatte boligområder og kommunen som helhed stadig markant. Derfor er der god grund til at fortsætte arbejdet med at skabe social balance i bydelene.

Det videre arbejde:

Både med flere indikatorer, samarbejdsformer og koblingen til kernerdriften går det fremad i arbejdet med social balance i Gladsaxe Kommune. En vigtig markør på dette er, at Værebros Park ikke optræder på regeringens nyeste ghettoliste. Arbejdet med social balance i 2019 vil tage afsæt i områder, hvor der er brug for udvikling og læring. Gladsaxe Kommune vil hæve ambitionsniveauet til de større strategiske sammenhænge og tænke i at koble områderne til den omkringliggende by - sy bydelene sammen på en måde, som kobler det fysiske og sociale i højere grad. Der vil også være fokus på at afprøve andre strukturer for samarbejde omkring at opnå social balance fx som i Mørkhøj, hvor der er nedsat en lokal kommunal styregruppe. Rådet for social balance vil fortsat monitorere alle områder i Gladsaxe Kommune for at holde øje med områder i negativ udvikling.

Herunder vil der blive holdt øje med udviklingen i demografien i Gladsaxe Kommune, som viser, at kommunen får flere indvandrere og efterkommere, og hvordan dette får betydning for den sociale balance i bydelene.

By- og Miljøforvaltningen forlægger sagen til orientering.

Relateret behandling

Byrådet 09.03.2016, Punkt 22

Økonomiudvalget 05.02.2019, Punkt 5

Bilag

Bilag 1: Strategi for social balance i Gladsaxe Kommune 2016

Bilag 2: Status for social balance 2018

Bilag 3: Oversigt over igangværende kommunalt finansierede projekter i Værebros Park, Høje Gladsaxe og Mørkhøj

Punkt 8: Trafik- og mobilitetsplan for Hovedstaden

19-2-05.00.00-A21

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Trafik- og mobilitetsplanen er et fyrtårnprojekt i den regionale vækst- og udviklingsstrategi (ReVUS) og er udarbejdet af Region Hovedstaden i samarbejde med 20 kommuner og KKR Hovedstaden. Projektet har løbet fra medio 2017.

Trafik- og mobilitetsplanen har fokus på at sikre en bedre mobilitet til borgere, som er bosat i hovedstadsregionen, samt pendlere udefra, særligt når presset på det samlede transportnet i regionen er størst. God mobilitet for regionens borgere og pendlere udefra er også med til at skabe gode rammer for et fleksibelt arbejdsmarked, bosætning og handel – og giver bedre adgang til uddannelser, behandlingstilbud og fritidsaktiviteter.

Planen tager udgangspunkt i både Fingerplanen, de eksisterende strategiske vej- og banenet, KKR-Hovedstaden og Region Hovedstadens 10 prioriterede infrastrukturprojekter (VIP-projekter), og det er sammenholdt med det interregionale trafikcharter i Greater Copenhagen.

Planen giver dermed et fælles overblik og forståelse af de trafikale udfordringer i hovedstadsregionen, og planen identificerer strategiske udviklingsområder og indsatser, der kan være med til at reducere den stigende trængsel og skabe et sammenhængende transportsystem. Planen skal danne grundlag for at igangsætte partnerskaber mellem offentlige aktører og invitere private aktører med ind for i fællesskab at udvikle fremtidens løsninger. Indsatserne i planen skal bidrage til at skabe bedre rammer for sammenhængende hverdagsliv uden unødigt spildtid i den daglige transport og bidrage til en grøn omstilling af persontransporten.

Afsæt i regionale analyser

Som et led i forberedelserne til Trafik- og mobilitetsplanen er der gennemført en række analyser, der konkretiserer udfordringerne og danner en fælles forståelse for problemstillinger, virkemidler, og som er kommet med anbefalinger til indsatser. Nedenfor er gengivet analysernes væsentligste konklusioner.

Nuværende hovedudfordringer

- Trængsel på vej- og banenettet stiger, og der er et øget transportbehov på tværs af fingrene.
- Den kollektive transports konkurrenceevne er under pres.
- CO₂-aftrykket fra trafikken stiger.

Hovedudfordringer 2035

- Trængslen stiger, uanset hvor befolkningstilvæksten sker - i centralkommunerne, i ringbyen eller stationsnært langs byerne i Fingerplanen.
- Store vejprojekter giver flere bilture, men nogle af vejprojekterne har en stærkt aflastende effekt på dele af vejnettet.
- Trængselsproblemerne er fortsat koncentreret omkring myldretiden.

- Selvom førerløse biler forventes at kunne udnytte vejenes kapacitet bedre, bidrager de samlet set til øget trængsel. Flere vil anskaffe sig bil, flere vil sidde alene i bilen, og personer, der i dag ikke kan køre bil, kan anvende en førerløs bil i fremtiden.
- Delebiler betyder, at den samlede vognpark kan udnyttes bedre, men antallet af ture i bil forventes at stige og vil derfor ikke reducere trængselsudfordringerne. Debilers betydning afhænger f.eks. af, hvordan debiler tænkes sammen med den kollektive transport.
- Førerløse køretøjer vil dog kunne bidrage til at håndtere mobilitetsudfordringerne i den kollektive trafik i de tyndt befolkede områder, hvor den kollektive trafik i dag er under pres.
- Behov for at kombinere ny infrastruktur, ny teknologi/debiler med adfærdsændrende initiativer, som f.eks. kørselsafgifter og Mobility as a Service.

Regionalt trafik- og mobilitetsnet

I Trafik- og mobilitetsplanen udpeges et regionalt trafik- og mobilitetsnet med de centrale vej-, cykel- og banestrækninger og vigtigste forbindelser til naboregionerne. Det er dette net, som pendlerne primært skal bruge for, at der kan sikres en sammenhængende effektiv transport. Størst effektivt får man, hvis de fleste pendlere tager cyklen, letbane, bus, tog og metro – og benytter alle mulige kombinationer som alternativ til bilen.

Uden for hovednettet skal det sikres, at borgerne i yderområderne får tilbudt gode alternativer til bilen, f.eks. ved at udnytte nye teknologiske muligheder for fleksible lokale minibusser, samkørselsordninger, taxi og andre mobilitetsservices.

Fem strategiske udviklingsområder og konkrete indsatser

Trafik- og mobilitetsplanen har fem strategiske udviklingsområder og tilhørende indsatser, som tilsammen skal sikre unødigt spildtid i trafikken og øge mobiliteten. De fem strategiske udviklingsområder er:

- Fremtidens kollektive transport som førstevalg for flere
- Flere cykelpendlere
- Knudepunkter, der skaber sammenhæng
- Trafikinformation og mobilitetsservice med brugeren i centrum
- Attraktiv deletransport.

Til hvert af de fem strategiske udviklingsområder er udformet forslag til konkrete indsatser, der kan sættes i gang for at imødegå udfordringerne. Flere af indsatserne går på tværs af udviklingsområderne og bidrager således inden for flere områder.

Indsatserne er:

1) Styrket kollektivt hovednet - tilbyde høj frekvens og god fremkommelighed på tværs gennem styrkelse af knudepunkter, servicemål mv.

2) Tværgående samarbejde om udvikling af den kollektive transport - etablere samarbejde om at opnå fælles strategisk retning og struktureret strategiproces i DOT-regi

- 3) Mobility as a Service (MaaS) - at understøtte samarbejde om at sikre sammenkædning af forskellige transportformer på rejsen via abonnement
- 4) Kørselsafgifter - undersøge muligheder for at anvende kørselsafgift til påvirkning af adfærd
- 5) Trafikprognoser og trafikinformation - etablere "vejrudsigten" for trafikken på en app gennem fokus på organisering og fælles set-up blandt aktørerne
- 6) Intelligent signalstyring og trafikledelse - etablere samarbejde om samordning af trafiksignaler og trafikledelse på tværs af kommunegrænser
- 7) Dialogværktøj til udvikling af knudepunkter - udvikle redskaber og principper til fælles screening og rangering af knudepunkter
- 8) Udvikling af transportorienteret byudviklingsmetoder - afdække partnerskabs-, forretnings- og finansieringsmodeller til udvikling af knudepunkter
- 9) Nemme skift og attraktive first/last-mile løsninger - etablere samarbejde om en fælles strategi for til- og frabringstrafik med bl.a. afsæt i Movias forretningsstrategi
- 10) Kombinationsrejser med cykel - etablere samarbejde på tværs af aktører til fremme af cyklen i kombination med kollektiv transport
- 11) Udbygning af Supercykelstinet - undersøge muligheder for fælles finansiering af nye ruter og revurdering af designet
- 12) Udbygning af dele- og samkørselstjenester uden for de store byer - undersøge muligheder for fremme af delemobilitet og opkoblingen til det kollektive trafiktilbud bl.a. gennem pilotforsøg og udbredelse af viden
- 13) Samkørselsknudepunkter for rejser med forskellige transportformer - udvikle datagrundlag til en samlet plan for styrkelse af eksisterende og etablering af nye knudepunkter med let skift mellem forskellige transportmidler.

En del af indsatserne består i udgangspunktet af undersøgelser og analyser, for eksempel undersøgelse af modeller for kørselsafgifter samt model for samarbejde om udviklingen af knudepunkter. Region Hovedstaden kan i partnerskab med andre umiddelbart igangsætte disse med vedtagelsen af planen. En videre gennemførelse af indsatserne vil imidlertid kræve handlinger eller tilladelser fra andre myndigheder samt medfinansiering/funding.

Planen skal ses som et arbejdsprogram for de næste års arbejde med mobilitet, hvor regionen kan gå i dialog med kommuner og aktører om dannelse af partnerskaber og igangsættelse af projekter, bl.a. gennem ansøgninger af EU-midler. Planen skal også ses som afsæt for strategiretningen for en effektiv og bæredygtig mobilitet i den kommende regionale udviklingsstrategi (RUS).

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger

By- og Miljøforvaltningen har været repræsenteret i arbejdet med planen. Det er By og Miljøforvaltningens vurdering, at planens foreslåede indsatser og udfordringer stemmer overens med Gladsaxes trafikale udfordringer og ønsker om bedre bæredygtig mobilitet for alle i en grøn og levende by.

For Gladsaxe nævnes især brug af Buddinge Station og Gladsaxe Trafikplads, som fremtidige vigtige trafikale knudepunkter, for især kombinationsrejser og kollektiv transport.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Bilag

Punkt 9: Movia nyt årshjul i forbindelse med den kommunale busbestilling

19-11-05.00.00-G01

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Movias bestyrelse besluttede i juni 2017 at arbejde for at flytte kommuners og regioners trafikbestillingstidspunkt fra 1. maj til 30. oktober. Før ændringen har kunnet træde i kraft, har det været nødvendigt med ændringer i Movias vedtægter. Disse blev i juni 2018 godkendt af Movias repræsentantskab og Transportministeriet.

Movia har vurderet, at en væsentlig fordel ved at ændre trafikbestillingstidspunktet vil være, at der sikres en bedre sammenhæng til kommunernes og regionernes budgetproces i øvrigt. Når alle kommuner og regioner bestiller på samme tidspunkt, kan trafikbestillings-, køreplans- og budgetprocessen optimeres. Disse processer er alle centrale for Movias drift og økonomi.

Ændringen af bestillingstidspunktet af busdriften for kommunerne træder i kraft i 2019. Det betyder, at den kommunale bestillingsfrist nu er den 30. oktober. Ændringer, som bestilles i forbindelse med den kommunale trafikbestilling den 30. oktober, vil blive implementeret det efterfølgende år i juni måned, se bilag 1.

I forbindelse med implementeringen af Nyt Bynet, når Cityringen åbner i sommeren 2019, er der bestilt nye buslinjer i Gladsaxe Kommune. Der er derfor ikke planlagt ændringer til den kommende busbestilling i oktober 2019. Næste busbestilling vil derfor være i oktober 2020 og med implementering i juni 2021. I forbindelse med bestillingen i 2020 kan Trafik- og Teknikudvalget evaluere den nye busdrift og beslutte eventuelle ændringer.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Bilag

Bilag 1: Movia Proces for trafikbestilling og økonomi

Punkt 10: Status Letbanen

18-124-85.02.02-P35

Meddelelse

Der er gang i aktiviteterne ved Buddinge Station. Det er nødvendigt, at der i en periode alene er to spor åbne. Der er blevet givet tilladelse til de to spor på følgende præmisser:

1. Novafos udskifter også en gasledning, som ellers først skulle have været lavet på et senere tidspunkt.
2. Novafos sikrer også en stærkstrømsledning, som ellers også skulle have været lavet på et andet tidspunkt.
3. Det er By- og Miljøforvaltningens vurdering, at tidspunktet i og omkring påsken er et godt tidspunkt til to kørespor på grund af færre trafikanter.

Novafos' arbejde med klimasikring ved Buddinge Station forventes afsluttet ultimo maj.

Det forventes, at vi kan flytte busserne til den nye busterminal til juni. Dog vil 200S stadig have holdeplads på Klausdalsbrovej. Der arbejdes på en løsning, så vi kan genåbne Klausdalsbrovej til dobbeltrettet kørsel.

TDC starter til maj fra rundkørslen mod M3. Det er de "bløde ledninger", som skal omlægges (El, fiber, tele osv.).

Ole Skrald Rasmussen spurgte til, hvornår forvaltningen forventer, at 200S igen vil holde ved Buddinge Station. Forvaltningen vil undersøge dette og vende tilbage.

Ole : 200S kan godt holde ved omkring Kvickly – rundt om hjørnet.

Punkt 11: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

19-3-00.22.04-A30

Meddelelse

Jakob Skovgaard Koed orienterede fra bestyrelsesmøde i Bådfarten.

Kristian Niebuhr spurgte til

- P-kontrol ved Sportscenteret , Værebros Park og Høje Gladsaxe om morgenen og aftenen.
- Status på omlægning af parkeringskontrollen.
- Parkeringsproblemer ved PET/Buddinge Station.
- Status på aftale med Vejdirektoratet om stoppested for 200s på Hillerød Motorvejen.

Forvaltningen oplyste, at parkeringsvagterne pr. 1. april er en del By- og Miljøforvaltningen, som så fremadrettet har det samlede ansvar for parkeringskontrollen. Forvaltningen vil vende tilbage i forhold til de øvrige spørgsmål.

Ole Skrald Rasmussen opfordrede til at have opmærksomhed på god dialog med entreprenører og forsikringsselskaber i forbindelse med skadesager som følge af anlægsarbejder.

Forvaltningen foreslog, at der kunne arrangeres et fællesmøde med opgaveudvalget for Letbanen 02.09.2019 kl. 18.30 til 19.30 med henblik på, at Opgaveudvalget og Trafik- og Teknikudvalget kunne drøfte Opgaveudvalgets ideer til stationsforpladserne. Det blev aftalt, at der arrangeres et sådant møde.

Jakob Skovgaard Koed orienterede fra møde i Movias repræsentantskab og bestyrelsen for Bårfarten.

Punkt 12: Godkendelse af mødets beslutninger

19-4-00.22.04-A30

Meddelelse

Godkendt.