

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 05-10-2020

Mødedato Mandag d. 05. oktober 2020 kl. 19:00

Mødested Byrådssalen

Indholdsfortegnelse

Gladsaxe Kommunes trafikbestilling 2021 - status og bestilling for linje 68.....	3
Ansøgning om dispensation til to etager på skånende terræn, Ærtemarken 34.....	6
Fra gråt til grønt på Byens Arena.....	8
Temadrøftelse Mobilitet - Strategi for Grøn Omstilling.....	12
Tillægsdagsorden, Klimasamarbejdsaftale med Transportministeriet om grøn kollektiv transport.....	15
Orientering om udbudsprocessen for renoveringen af Søborg Hovedgade.....	17
Status Letbane.....	18
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	19
Godkendelse.....	21

Punkt 1: Gladsaxe Kommunes trafikbestilling 2021 - status og bestilling for linje 68

19-174-05.00.00-G01

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 20.10.2020

Byrådet 28.10.2020

Sagsfremstilling

Trafik og Teknikudvalget drøftede 07.09.2020, punkt 1, trafikbestilling 2021 og besluttede blandt andet at foreslå en grendeling af regionens linje 250S, så linjen igen kan betjene Høje Gladsaxe. Med afsæt heri blev forvaltningen bedt om at udarbejde et samlet forslag til trafikbestillingen, der omfatter ændringer for linjerne 250S, 68 og 4A.

Samtidig har Movia foreslået, at der ses på mulighederne for at omlægge linje 250S, så ruten betjener Bagsværd Erhvervskvarter.

De foreslåede ændringer forudsætter accept fra Region Hovedstaden samt de berørte kommuner. Det har vist sig, at denne afklaring ikke kan lade sig gøre inden for tidsfristen for trafikbestilling 31.10.2020, da regionen skal drøfte grendeling af linje 250S politisk. Movia er indforstået med, at Gladsaxe Kommunes Trafikbestilling 2021 for så vidt angår 250S og afledte konsekvenser på bl.a. 4A bliver forsinket.

Grendeling af linje 250S

I forslaget deles linje 250S, så den på skift betjener Gladsaxevej og Gladsaxe Møllevej, og linjen samles igen ved Gladsaxe Trafikplads. Linjens nuværende frekvens på 6/4/3/1 (myldretid, dagtimer, aftentimer, natkørsel) fordeles mellem de to ruter med den undtagelse, at natkørslen fastholdes på Gladsaxe Møllevej, da Gladsaxevej er natbetjent af linje 4A.

Da linje 250S er Region Hovedstadens buslinje, kan grendelingen kun realiseres, hvis regionen godkender løsningen. Meromkostningerne ved grendelingen vil beløbe sig til ca. 1,1 mio. kr. årligt, som Gladsaxe Kommune i givet fald skal finansiere. De øgede omkostninger skyldes øget køretid, da det tager længere tid at køre ad Gladsaxevej – forventeligt 2-3 minutter og mere i myldretiden.

Fortsættelse af udvidet frekvens på linje 68

Trafik- og Teknikudvalget besluttede 07.09.2020, punkt 1, at driftsudvidelsen på linje 68 til en 3/2/3-frekvens, som iværksættes pr. 18.10.2020 for at øge betjeningen af Høje Gladsaxe, skal indgå som en permanent løsning i trafikbestilling 2021. Movia har nu beregnet, at den årlige udgiftsstigning hertil vil udgøre 0,7 mio. kr. i Gladsaxe Kommune. Den permanente udvidelse vil også få økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune på 0,8 mio. kr. årligt, og derfor er Københavns Kommune præsenteret for ønsket.

Tilpasning af linje 4A

Som et led i at finansiere en grendeling af linje 250S og permanent driftsudvidelse på linje 68 har forvaltningen foreslået, at driften af linje 4A tilpasses, så der køres med færre afgange i Gladsaxe, og at visse afgange derfor starter og slutter i Emdrup. Det vil medføre en besparelse på 1 – 1,5 mio. kr. årligt i Gladsaxe Kommune.

Det vil få økonomiske konsekvenser for København og Frederiksberg kommuner, da deres finansieringsandel af ruten dermed vil stige med 1,2 mio. kr. i alt.

Dialogmøde med Region Hovedstaden m.fl. om det samlede forslag

Forvaltningen har været i dialog med Movia og regionen om det samlede forslag til ændringer for linjerne 250S, 4A og 68, hvor også Frederiksberg og Københavns kommuner var inviteret. Den administrative tilbagemelding fra regionen var, at forslaget kræver politisk behandling, og at det ikke vil kunne ske, før fristen for Trafikbestilling 2021 udløber 31.10.2020. Movia er indstillet på dette.

Frederiksberg Kommune efterspurgte yderligere oplysninger fra Movia om den tilknyttede økonomi for ændring af linje 4A. Københavns Kommune mødte ikke op til det fælles møde om sagen, og der er i skrivende stund ikke modtaget meldinger om, hvordan man her forholder sig til de foreslåede ændringer.

Betjening af Bagsværd Erhvervskvarter med linje 250S

Det har ikke været muligt at arbejde konkret videre med Movias forslag om at omlægge ruten for 250S til at betjene Bagsværd Erhvervskvarter. Der har dog været en første dialog med Region Hovedstaden om forslaget, og på administrativt niveau har de tilkendegivet interesse for at arbejde videre med forslaget.

Set i Gladsaxe Kommunes perspektiv vil en bedre busbetjening af erhvervskvarteret være en fordel. COWI pegede i deres analyse af kollektiv trafik i Gladsaxe (forelagt for Trafik- og Teknikudvalget 04.05.2020, punkt 7) netop på, at der kunne være potentiale i at forbedre betjeningen i Bagsværd Erhvervskvarter og forbindelsen mellem Bagsværd Station og Gladsaxe Trafikplads. Samtidig er det forvaltningens vurdering, at der er behov for at belyse forskellige scenarier for linjeføringer, så det undgås, at linjen trafikbelaster mindre lokale veje med begrænset kapacitet.

Derfor foreslår forvaltningen, at der arbejdes videre med at screene forskellige linjeføringer sideløbende med Region Hovedstadens afklaring af, om grendelingen af ruten kan realiseres.

Økonomiske konsekvenser

Hvis region og berørte kommuner tilslutter sig forslaget til grendeling af 250S og en øget frekvens på linje 68, så vil det medføre en øget årlig omkostning i Gladsaxe Kommune på i alt 1,8 mio. kr.

Hvis Københavns Kommune ikke kan tilslutte sig forslaget om en permanent driftsudvidelse på linje 68, vil Gladsaxe tillige skulle dække Københavns omkostninger på årligt 0,8 mio. kr., hvis driftsudvidelsen alligevel skal realiseres.

Gladsaxes årlige meromkostning vil kunne reduceres med 1,2 mio. kr., hvis der kan opnås enighed med København og Frederiksberg kommuner om at tilpasse linje 4A i Gladsaxe Kommune.

Den samlede meromkostning til Trafikbestilling 2021 vil således maksimalt kunne beløbe sig til 2,6 mio. kr. årligt. Dette maksimum omfatter dels, at Gladsaxe Kommune vælger at finansiere Københavns Kommunes andel af en permanent

driftsudvidelse for linje 68, dels at linje 4A ikke kan tilpasses, og at Gladsaxe Kommune dermed skal fastholde serviceniveau og budget for 4A på nuværende niveau.

Med den netop indgåede budgetaftale 2021 vil den samlede meromkostning kunne finansieres inden for den økonomiske ramme for kollektiv trafik.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Gladsaxe Kommune melder en permanent driftsudvidelse af linje 68 ind til Movia som trafikbestilling 2021 inden fristen 31.10.2021,
2. at der sideløbende med den politiske proces i Region Hovedstaden om grendeling af 250S arbejdes videre med at undersøge scenarier for ruteomlægning af 250S, så Bagsværd Erhvervskvarter betjenes, og
3. at et samlet forslag for linje 250S og driftsændring af 4A forelægges til godkendelse mhp. at afslutte Trafikbestilling 2021, så snart der er en afklaring af regionens holdning til spørgsmålet om grendeling.

Punkt 2: Ansøgning om dispensation til to etager på skånende terræn, Ærtemarken 34

20-21489-02.00.00-A00

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

By- og Miljøforvaltningen har modtaget ansøgning om tilladelse til at opføre en tilbygning til et dobbelthus på Ærtemarken 34. Tilbygningen skal opføres i baghaven og er i én etage, men da byggeriet er beliggende på skrånende terræn, vil huset med tilbygningen fremstå som værende i to fulde etager. Tilbygningen vil derfor kræve en dispensation fra lokalplanens bestemmelser, som fastsætter, at der maksimalt må opføres 1½ etage. By- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der gives dispensation.

Beskrivelse af projektet

Tilbygningen ønskes opført i forlængelse af kælderetagen, som bliver til stueetage mod haven, da det skrånende terræn gør, at den vil være helt fritlagt. Dette medfører, at stueetagen kommer til at være 1. sal mod haven. Og huset kommer dermed til at være i to fulde etager, se tegninger for projektet i bilag 1.

Det er ikke muligt at opføre en tilbygning ud mod vejen på dobbelthuset, da den vil komme i konflikt med byggelinjen mod vej, se kort og luftfoto i bilag 2.

Projektet har været i høring hos naboerne, og de har meddelt, at de ikke har nogen bemærkninger til det.

By- og Miljøforvaltningens vurdering

Det er By- og Miljøforvaltningens vurdering, at projektet ikke er en væsentlig afvigelse fra bestemmelsen i lokalplanen, da tilbygningen kun er i én etage, og da det er det skrånende terræn på grunden, som gør, at huset med tilbygningen kommer til at være i to fulde etager.

Herudover vil en dispensation ikke danne uønsket præcedens, da de særlige forhold på grunden kun gør sig gældende for et begrænset antal grunde i området.

Lovgivning

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 65, som i § 5.1.1, fastsætter, at byggeri højst må opføres med 1 etage og udnyttelig tagetage.

Projektet overholder de øvrige bestemmelser i lokalplan 65 og bestemmelserne i Bygningsreglementet 2018.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der gives dispensation til at opføre tilbygningen.

Bilag

Bilag 2: Kort og luftfoto

Bilag 1: Tegninger

Punkt 3: Fra gråt til grønt på Byens Arena

20-1-04.01.09-G01

Beslutning

Lokallisten stillede følgende ændringsforslag:

”Det undersøges, om der kan etableres et antal "grønne" p-pladser med græsarmering - gerne tættest på Høje Gladsaxe centret - og det undersøges, om der kunne opsættes en eller flere elladestandere i forbindelse med disse p-pladser.”

Et mindretal i Trafik- og Teknikudvalget (Lise Tønner, Lene Svendborg og Michael Dorph Jensen) stemte for forslaget.

Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Christina Rittig Falkberg og Kristian Niebuhr stemte imod forslaget.

Astrid Søborg og Martin Skou Heidemann undlod at stemme.

Forslaget faldt.

Enhedslisten stillede følgende ændringsforslag:

”Beboerne i Høje Gladsaxe skal inddrages i pilotprojektet, så de kan nå at komme med høringssvar til udvalgets beslutninger vedr. punkt 3 på TTU mødet den 5. oktober 2020.”

Et mindretal i Trafik- og Teknikudvalget (Lise Tønner, Lene Svendborg og Michael Dorph Jensen) stemte for forslaget.

Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Christina Rittig Falkberg og Kristian Niebuhr stemte imod.

Astrid Søborg og Martin Skou Heidemann undlod at stemme.

Forslaget faldt.

Et enigt udvalg tiltrådte indstillingen med en tilføjelse om, at der plantes søjle eg, der er ca. 6 meter høje.

Sagsfremstilling

Resumé

Trafik- og Teknikudvalget besluttede i maj 2020, at igangsætte et projekt for Byens Arena, der skal omdanne gråt til grønt. By- og Miljøforvaltningen fremlægger nu et projekt for, hvordan dette kan gøres på en mindre, udvalgt del af strækningen. Som en del af projektet, foreslår forvaltningen at fælde 8 popler og 14 mindre tjørn og erstatte med nye træer.

Det overordnede formål er at gå fra gråt til grønt

Trafik- og Teknikudvalget besluttede 04.05.2020, punkt 5, at igangsætte arbejdet med et projekt for Byens Arena, der skal gøre området mere grønt. Udvalget besluttede samtidig at afholde et arrangement for borgerne i området, så de fik mulighed for at komme med input til projektet. Udvalget fik på mødet 07.09.2020, punkt 13, en orientering om udfaldet af borgerinddragelsen.

Det overordnede formål er at understøtte Gladsaxestrategiens mål om en grøn og levende by ved at arbejde med at gå fra gråt til grønt. Byens Arena er et rekreativt område med fokus på leg og bevægelse, og det er et mødested for lokalområdets mange borgere. På det mere end 10.000 m² store areal er der relativt få træer. Skalaen mellem de 16 etagers boligblokke og det enkelte menneske opleves uforholdsmæssigt stor. Arealet er domineret af asfalt, og brugerne er meget eksponerede fra bygningernes svalegange. Samtidig betyder den store skala og det åbne rum, at området opleves øde.

Ved at gå fra gråt til grønt kan vi arbejde med grønne og mere frodige rammer om det eksisterende aktivitetsbånd. Træer og beplantning vil kunne formidle de store skalaforskelle og nedbryde det langstrakte, store byrum til mindre områder med de forskellige aktivitetsarenaer. Projektet vil kunne bidrage til øget variation og biodiversitet samtidig med, at en reduktion af tætte belægningsoverflader vil være positivt for klimaet. På nuværende tidspunkt er der kun afsat midler til et pilotprojekt på et lille udsnit af den samlede strækning. På længere sigt kan det være et første skridt mod en omdannelse af hele strækningen til en park med aktiviteter, Byens Grønne Arena.

Hovedgreb – en ny ensartet ramme og variation omkring arenaerne

By- og Miljøforvaltningen har valgt at udarbejde et projektforslag for den del af Byens Arena, som ligger tættest på centret, og som borgerne har prioriteret højest.

Forvaltningen foreslår et projekt, hvor de nye tiltag knytter sig til det hovedgreb, som blev udarbejdet i 2010, da Byens Arena blev til. Her udgør græsbånd med popler og tjørn en ramme om de tre felter, der tilsammen danner Byens Arena. Løbebåndet gennem hele området og de cirkelformede arenaer med forskellige aktivitetstilbud er karakteristiske elementer.

I det nye projekt foreslår forvaltningen at fastholde rammen af græsbånd med karakteristiske træer, der formidler skalaen i området, men med en udskiftning af træarter som erstatning for de eksisterende popler og tjørn. På sigt vil den nye ramme kunne videreføres til de øvrige dele af Byens Arena, som et gennemgående og karakteristisk træk.

Inden for denne ramme foreslår forvaltningen en større variation i beplantningen, som kan medvirke til at understøtte de forskellige aktiviteter, der præger de forskellige dele af Byens Arena. Ved hjælp af variation i beplantningen vil man kunne skabe forskellige stemninger og rumlige oplevelser på langs af området. Projektområdet og snit med referencefotos kan ses af bilag 1.

Hvorfor foreslår forvaltningen at fælde popler og tjørn?

By- og Miljøforvaltningen foreslår, som nævnt, at udskifte træerne i græsbåndene ved at fælde 14 tjørn og 8 popler. De konkrete træer, der foreslås fældet, fremgår af bilag 2.

Som udgangspunkt var det ikke forvaltningens intention at ændre på rammen omkring Byens Arena, fordi den har mange rumlige kvaliteter, men i arbejdet med området har der vist sig at være forskellige udfordringer med de eksisterende træer.

Tjørnetræerne er ca. 3-4 meter høje. De mistrives generelt set og har de senere år været under afvikling. De får visne kroner, dør og fældes løbende. Tjørnetræerne er meget små skalamæssigt, og sundhedstilstanden er generelt set dårlig. Tjørnene har en sekundær rumlig funktion i Byens Arena. By- og Miljøforvaltningen vurderer, at en udskiftning er uundgåelig og nært forestående under alle omstændigheder.

Popler er meget hurtigt voksende træer. De er i dag omkring 20 år gamle og ca. 10-14 meter høje. Poplerne har fået en størrelse, som skalamæssigt og rumligt er værdifuld for området. De bidrager positivt til at formidle skalaen og gøre den mere menneskelig. Poplerne bidrager samtidig til at gøre området veldefineret og særegent. Problemet er, at popler har en udpræget tendens til at danne rodskud. De vil med alderen reproducere sig ved at sætte en tiltagende mængde rodskud. De højtliggende rodskud er de seneste år blevet et tiltagende problem, fordi de ødelægger asfalten, gør færdsel på løberuten usikker og truer med at ødelægge gummiasfalt ved aktivitetsarenaer. Rodskuddene er dermed en udfordring for vedligeholdelsen, funktionaliteten og sikkerheden i området, se fotos i bilag 3.

Det er ikke muligt at beskære sig ud af problemet, da det i stedet vil motivere træet til at producere flere rodskud. Herudover er popler ikke hjemmehørende, og de bidrager ikke væsentligt til biodiversiteten. På den baggrund er det forvaltningens vurdering, at hvis den udfordring, poplerne skaber, ikke håndteres nu, så vil der være en stor risiko for, at projektet vil blive påvirket negativt af poplernes vækst.

Forvaltningen vil i stedet bestræbe sig på at skabe den karakteristiske ramme, som poplerne danner i dag, ved at plante nye træer, som kan give noget af den samme rumlighed og skalaformidling. Det kan f.eks. gøres ved at plante søjleformede eg, skovfyr og hasselbuske som karaktergivende erstatninger for de eksisterende popler og tjørn. Eg, skovfyr og hassel er alle hjemmehørende arter, som bidrager til biodiversiteten, og de vil med tiden skabe en markant ramme om Byens Arena. Forslag til nye træer i græsbåndene fremgår af bilag 2.

Fældning af popler og tjørn indgik ikke i den inddragelse af beboerne i Høje Gladsaxe, der blev afholdt 03.07.2020, da det som nævnt ikke var intentionen af ændre på rammen. Det var planlagt at fortælle om projektet i forbindelse med den tryghedsvandring, der skulle være afholdt 10.09.2020, men den blev aflyst på grund af coronasituationen. Forvaltningen har derfor med hjælp fra Vores HG gjort formændene for afdelingsbestyrelserne og Fællesdriften opmærksom forslaget om at fælde og genplante træer. Tilbage meldingerne har været en forståelse for projektet, men også en tilkendegivelse om, at det vil være ærgerligt at fælde poplerne, da det vil tage tid for nye træer at vokse op. Det er forvaltningen enig i, men alternativet er, at asfalten fortsat ødelægges, og det kan få negative konsekvenser for det nye plantningsprojekt i arenaen. Det blev også fremhævet, at afdelingsbestyrelserne fortsat ønsker ladestandere til el-biler. Dette indgår ikke i det fremlagte projekt, da udgangspunktet har været at gå fra gråt til grønt ved at bryde asfalt op og skabe plads til ny beplantning.

By- og Miljøforvaltningen forventer, at det i takt med udviklingen af arealet vil være nødvendigt at tage stilling til popler og tjørn på den samlede strækning langs Byens Arena, men på nuværende tidspunkt begrænses indsatsen til projektområdet. Her vil ovenstående princip kunne anvendes som et helhedstræk i området.

Mere varieret beplantning omkring arenaerne

Inden for den ramme, som græsbåndene danner, foreslår By- og Miljøforvaltningen at fastholde løbesporet og de cirkelformede arenaer som karakteristiske elementer. De omkringliggende asfaltflader vil blive gravet op og tilplantet. Det underliggende grusmateriale vil blive genanvendt til at skabe et nyt, let kuperet terræn mellem græsbåndene og vejene, i stil med de forandringer der er lavet i forbindelse med istandsættelsen af minigolfbanen.

Med den nye beplantning vil der være fokus på, at området fortsat vil være transparent og opleves trygt, hvilket tryghedsvandring i området har peget på behovet af. Forvaltningen har samtidig arbejdet med at tage højde for helheden i området ved at tydeliggøre stiforløb på tværs af Byens Arena til bl.a. busstoppestedet, som også har været et ønske fra borgerne. Herudover arbejdes der med flere siddemuligheder.

En bærende tilgang i projektet er at genanvende de materialer, som er på stedet allerede. Derfor vil den eksisterende mængde grus under asfalten blive anvendt til mindre bakker og lavninger. De valgte planter kan tåle at blive plantet i grus, og projektet forventes at inspirere til øget genanvendelse af grus, stabilgrus med mere andre steder i Gladsaxe. By- og Miljøforvaltningen har sikret sig 20 store stammer fra fældningerne ved Gladsaxe Kirkegård i forbindelse med letbaneprojektet. Stammerne vil indgå i Byens Arena, som skiver man kan sidde og gå på. De vil også være til gavn for biodiversiteten i området. Fældes poplerne kan stammerne også få en ny funktion i Byens Arena.

De nye beplantninger vil bestå af stemningsfulde træer og buske som f.eks., hjertetræ, ambratræ, vandgran, fyrretræer, kæmpethuja, morbær, hassel og solbær med en varieret bund af tørketålende urter. De mange forskellige plantearter øger oplevelsesværdien over året og gør det muligt at skabe mindre delområder med særlige og forskelligartede stemninger. Borgernes ønsker om frugt, farver, blomster og dufte indtænkes i beplantningen.

Finansiering

Projektet finansieres af de midler, der er afsat til grønne byrumsprojekter under Grøn strategi. Driftsafdelingen har planmæssigt afsat midler til vedligeholdelse af Byens Arena, som vil indgå i projektet. Dermed koordineres vedligeholdelsen med begyrelsen af Byens Arena.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at de beskrevne popler og tjørn fældes, og
2. at det foreslåede projekt for den udvalgte strækning af Byens Arena gennemføres.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 06.01.2020, punkt 6

Trafik- og Teknikudvalget 04.05.2020, punkt 5

Trafik- og Teknikudvalget 07.09.2020, punkt 13

Bilag

Bilag 3: Popler og udfordring med rødder

Bilag 1: Projektområde, snit og referencebilleder

Bilag 2: Foreslået fældning og genplantning

Punkt 4: Temadrøftelse Mobilitet - Strategi for Grøn Omstilling

19-2-00.16.00-G01

Beslutning

Drøftet.

Sagsfremstilling

Gladsaxe Kommune er i gang med at udarbejde en Strategi for grøn omstilling, og der er lagt op til, at transport bliver et af de overordnede hovedtemaer i strategien.

En af de store udfordringer i den grønne omstilling er transporten, som i Gladsaxe står for 45 procent af CO₂-udledningen. By- og Miljøforvaltningen lægger med denne sag op til en drøftelse i Trafik- og Teknikudvalget af, hvilke initiativer, der fremmer grøn mobilitet, der bør arbejdes videre med i udarbejdelsen af strategien. Som oplæg til temadrøftelsen gennemgås nedenfor nogle af de vigtige brikker, som kan indgå i drøftelsen.

Prioriteringen mellem trafikarterne

Størstedelen af Gladsaxe er udbygget i en periode, hvor antallet af biler var stærkt stigende. Byen er funktionsopdelt med store adskilte bolig- og erhvervsområder. I dele af kommunen er infrastrukturen udbygget efter princippet om at adskille de bløde og de hårde trafikanter, og mange steder bærer byen præg af at være indrettet til bilerne. Det giver et hierarki i trafikken, som også påvirker valget af trafikart for både borgerne og medarbejderne på arbejdspladserne i kommunen. En by indrettet til bilerne motiverer til bilkørsel, mens en by, hvor der tages store hensyn til den kollektive transport og til cykel og gang, kan motivere flere til at vælge bilen fra.

Antallet af biler på vejene stiger

Trafikken og trængslen på vejene stiger, og det har betydning for sundhed og livskvalitet. Vi kører markant mere i bil, og samtidig vil vi også gerne eje vores egen bil. Fra 2009 til 2019 blev der solgt 26,5 procent flere personbiler på landsplan, svarende til 554.000 flere biler på vejene. Alene i Gladsaxe er antallet af biler steget med 70 procent på blot 10 år, bl.a. fordi flere husstande har fået bil nummer 2.

I dag spilder bilister i hovedstadsområdet knap 17 millioner timer i trafikken på grund af trængsel. Pendlere i morgentrafikken tilbringer mere end 30 procent af deres samlede rejsetid i kø. Samtidig forventes der i hovedstadsregionen 20 procent flere rejser i 2035.

Elbiler er en vigtig brik i den grønne omstilling

Elbiler udleder kun en sjettedel så meget CO₂ som en benzinbil, og elbiler er derfor en vigtig brik i den grønne omstilling. I Gladsaxe er under 1 procent af bilparken i dag elbiler, men det tal vil formentlig stige meget i løbet af de næste 10 år. For at understøtte omstillingen til elbiler skal der etableres en ladeinfrastruktur. By- og Miljøforvaltningen arbejder derfor på et forslag til en strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler i Gladsaxe, som vil blive fremlagt til drøftelse på Trafik- og Teknikudvalgets møde 02.11.2020.

Flere skal gå, cykle og bruge kollektiv transport

Hvis flere går, cykler og bruger kollektiv transport, vil det forbedre både klima og bymiljø til gavn for borgerne. Gennem planlægning af byen kan vi være med til at fremme valg af andre transportformer end bilen. Vi kan fx gøre det mere

attraktivt at tage cyklen ved at sørge for gode forhold for cyklisterne, bl.a. med god cykelparkering, gode forbindelser og cykelstier, støttefaciliteter og belysning.

Vi kan også styrke den kollektive transport, og det gør vi bl.a. med Hovedstadens Letbane langs Ring 3, og der er afsat midler til at styrke den kollektive busstrafik i kommunen. Der er også truffet beslutning om at deltage i yderligere analyser af muligheden for en letbane fra Nørrebro til Gladsaxe Trafikplads. På sigt vil etableringen af særlige busspor, kaldet Bus Rapid Transit løsninger (BRT-løsninger), være et yderligere tiltag til at styrke den kollektive transport. På Trafik- og Tekniudvalgets møde 03.11.2020 vil forvaltningen forelægge en sag om status og perspektiver i forhold til BRT.

Gode knudepunkter kan styrke den kollektive transport

For at understøtte at flere bruger den kollektive transport, skal vi arbejde med sammenhæng i transportnettet, gode knudepunkter, forbindelser, skiftsteder, attraktive stationsforpladser ved den nye letbane m.v.

I Gladsaxe er det særligt vigtigt at arbejde med en helhedsorienteret tilgang ved udviklingen af knudepunkter, fx Buddinge Station og Gladsaxe Trafikplads, som mange mennesker benytter hver dag. Knudepunkternes relation til den omgivende by er vigtig både for kvaliteten af byen og for at kunne styrke brugen af kollektiv transport.

Mikromobilitet som til- og frabringerservice

For at flest muligt kommer til at benytte kollektiv transport kræver det, at der er let adgang til stoppestederne. Vi skal derfor arbejde med at sikre gode transportløsninger, der gør det nemt at komme det sidste stykke mellem bolig/arbejdsplads og kollektiv transport – 'first mile last mile' problematikken.

I den forbindelse har vi allerede arbejdet med forsøg med delecykler, og Gladsaxe deltager i et EU-projekt, LINC, som skal undersøge, om selvkørende busser kan bidrage til fleksibel til- og frabringerservice, der f.eks. kan understøtte og øge letbanens passagertal.

Det er endnu ikke muligt at implementere selvkørende busser i Gladsaxe. Som et led i LINC-projektet er der sammen med lokale Gladsaxe Erhvervsby igangsat en analyse af muligheden for at lade mikromobilitet, fx el-løbehjul og delecykler, udgøre en til- og frabringerservice til letbanen i Gladsaxe Erhvervskvarter. Resultatet af analysen forventes klar primo 2021.

Digitale løsninger til bedre transport

Vores samfund bliver stadig mere digitaliseret, og det åbner muligheder for nye løsninger, også på transportområdet. Mobility as a Service, eller blot MaaS, er et eksempel herpå. MaaS er en ny digital service – en app – som på abonnementsbasis giver adgang til private og kollektive transportformer, fx kollektiv transport, taxa, delebil osv., der kan kombineres i en effektiv transportkæde.

Gladsaxe deltager i samkørsels-projektet NaboGO, hvor der er udviklet en app, der skal gøre samkørsel nemt. Potentialet for at undgå transportspild gennem mere samkørsel er stort, men projektet er udfordret af Corona-situationen, og det vides ikke, hvornår arbejdet med at udbrede kendskabet til den digitale samkørselsplatform kan genoptages.

I projektet Fremtidens Intelligente Mobilitet (FIMO) i Greater Copenhagen har Region Hovedstaden sammen med en række partnere arbejdet med, hvordan vi kan benytte data og Smart City-teknologier til at gøre mobilitet mere bæredygtig

og effektiv.

Program for temadrøftelsen

Forvaltningen har inviteret programleder Anna Thormann Boesen og seniorprojektleder Caaharlotte Hauerslev fra Gate 21 til at give en introduktion til erfaringer og virkemidler i tilknytning til grøn mobilitet. De vil bl.a. fortælle lidt om erfaringerne fra LINC og FIMO-projekterne.

Bychef Britt Vorgod Pedersen og stadsarkitekt Tina Saaby vil her efter introducere til byens indretning og dennes betydning for transportadfærden.

På baggrund af oplæggene forslår forvaltningen, at udvalget drøfter hvilke initiativer eller indsatser, der skal arbejdes videre med, så de kan indarbejdes i strategien for grøn omstilling, og at udvalget i den sammenhæng drøfter, hvad der kunne være Gladsaxe Kommunes ambitionsniveau i forhold til de forskellige områder.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til drøftelse.

Punkt 5: Tillægsg dagsorden, Klimasamarbejdsaftale med Transportministeriet om grøn kollektiv transport

20-54-05.00.00-P20

Beslutning

Drøftet.

Sagsfremstilling

Resume

Gladsaxe Kommune har modtaget en henvendelse fra transportministeren med en opfordring til at tilslutte sig en klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv transport. Gladsaxe Kommune har tiltrådt aftalen.

Transportministeren opfordrer til samarbejde om grøn kollektiv transport

Baggrunden for henvendelsen er, at transportministeren 25.06.2020 indgik klimasamarbejdsaftaler med Københavns, Aarhus, Aalborg, Odense, Vejle og Frederiksberg kommuner. Med aftalerne forpligter kommunerne sig til en række ambitiøse målsætninger for omstillingen af den kollektive busstrafik samt andre transportelementer, herunder omstillingen af kommunale køretøjer til grønne løsninger.

For at understøtte og accelerere den grønne omstilling lokalt, forpligter regeringen sig i aftalerne til at arbejde for konkrete tiltag, der forbedrer kommunernes og regionernes rammer for yderligere at fremme den grønne omstilling.

Med henvendelsen fra transportministeren opfordrer regeringen alle landets kommuner til at tilslutte sig målsætningerne, så vi sammen på tværs af hele landet kan accelerere den grønne omstilling af den kollektive trafik. Henvendelsen fra transportministeren er vedlagt, bilag 1.

Hver enkelt kommune kan tilslutte sig aftalen ved at indmelde kommunens mål for omstillingen til grøn transport. Udgangspunktet er fem målsætninger, som er udsprunget af ministeriets dialog med de største kommuner. I bilag 2 ses de mål, som kommunerne, herunder Gladsaxe Kommune har meldt ind.

Gladsaxe Kommune har ambitiøse mål for omstilling til grøn transport

Med Klimasamarbejdsaftalen er Gladsaxe Kommune opfordret til at redegøre for kommunens mål for fem forhold. Da der er bedt om en hurtig tilbagemelding til ministeriet, har udgangspunktet for de indmeldte målsætninger været allerede vedtagne mål. Grøn transport er et væsentligt element i den kommende strategi for grøn omstilling. Drøftelserne i den sammenhæng og Byrådet vedtagelse af strategien kan føre til ændrede og skærpede målsætninger for den grønne transport, som efterfølgende kan meldes ind til ministeriet.

Kommunerne er bedt om at indmelde årstal for følgende mål:

1. Nulemissionsbusser (el eller brint) i alle nye udbud af bybusser
2. CO₂-neutrale eller nulemissionsbusser (biogas, biodiesel, el eller brint) i alle nye udbud af busser på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser)
3. CO₂-neutrale eller nulemissionsbusser i alle nye udbud af tværkommunale busser
4. At ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler skal være nulemission
5. At minimum 75 pct. af ny-leasede og ny-indkøbte kommunale vejgående køretøjer skal anvende et CO₂-neutralt drivmiddel eller være nulemission

Ved vejgående køretøjer i klimasamarbejdsaftalerne om grøn kollektiv trafik (punkt 5) forstås kommunale køretøjer med nummerplade herunder personbiler, varebiler, minibusser, lastbiler m.v..

For så vidt angår punkt 1 til 3, vedtog Byrådet i forbindelse med budget 2020:

”Gladsaxe Kommune vil arbejde aktivt for, at alle buslinjer i kommunen fra 2025 betjenes med nulemissions busser, dvs. busser som både er fri for CO2 og lokal luftforurening (NOx og partikler), og som har betydeligt lavere støjpåvirkning. Da busserne udbydes successivt, vil overgangen ske trinvist, indtil der har været genudbud på alle linjer. Da der skal ske en større omlægning af busserne i forbindelse med letbanens åbning i 2025, kan der i en overgangsperiode køres uden fossile brændstoffer på enkelte linjer, fx biogas eller syntetisk biodiesel.”

Byrådets beslutning har ligget til grund for de indmeldte mål.

For så vidt angår punkt 4 og 5, der vedrører kommunens egne biler, foreligger der ikke en konkret beslutning fra Byrådet, som kan lægges til grund for de indmeldte mål. I forbindelse med budget 2015 besluttede Byrådet at omstille 25% af kommunens vognpark til el-biler. Beslutning var en opfølgning på tilsvarende beslutning i KKR (Kommune Kontakt Rådet) og Region Hovedstaden.

De fremgår af kommunens CO2- og Miljøplan, at:

"Gladsaxe Kommune vil arbejde for, at kommunen overgår til mere miljøvenlige transportformer. Gladsaxe Kommune har egen bilpark, og vi tilbyder kørsel af borgere.

Vi vil derfor undersøge potentialet for at bruge færre biler, skifte til elbiler og muligheder for, at vores medarbejdere kan skifte bilen ud med cyklen. Dette vil både reducere udledning af CO2 og miljøskadelige partikler.

Vi har ikke mange data på trafikområdet. For at vi i fremtiden kan yde kommunale serviceydelser og samtidig mindske udledning af CO2 vil vi:

- gennemføre en kortlægning af bilparken.
- kortlægge kommunens transportbehov, herunder potentialet for elbiler, gasbiler, delebiler, elcykler og almindelige cykler.”

Forvaltningerne har efterfølgende løbende arbejdet på at omstille transporten til grøn transport, der leases el-biler, hvor det er muligt, og der er indkøbt et større antal el-cykler og andre cykler, så medarbejderne i arbejdstiden kan køre grønt. De indmeldte mål, er forvaltningens bedste bud på, hvornår de to målsætninger kan indfries. De indmeldte mål kan som nævnt justeres i forlængelse af byrådets vedtagelse af Strategi for grøn omstilling.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til drøftelse.

Bilag

Bilag 1: Brev til kommuner om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik

Bilag 2: Gladsaxe bilag Tiltrædelse af målsætninger i klimasamarbejdsaftaler

Punkt 6: Orientering om udbudsprocessen for renoveringen af Søborg Hovedgade

19-39-05.00.00-P16

Beslutning

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Resumé

By- og Miljøforvaltningen har påbegyndt forarbejderne til den kommende renovering af Søborg Hovedgade. På baggrund af drøftelser med bygherrerådgiver har forvaltningen revurderet processen og besluttet at udarbejde et EU-udbud på totalrådgiveropgaven. Det har betydning for faserne i den tidsplan, der tidligere er fremlagt, men ikke for den forventede aflevering af projektet.

Totalrådgiveren findes ved EU-udbud

Sammen med bygherrerådgiver har By- og Miljøforvaltningen vurderet hvilken type udbud, der er mest optimal for totalrådgivningen. Forvaltningen har valgt at arbejde videre med et EU-udbud, fordi der er en række fordele på lidt længere sigt. Ved at vælge et EU-udbud vil der ikke være behov for at udarbejde et nyt totalrådgiverudbud. Det vil spare tid og penge, hvis der skal arbejdes videre med flere etaper af Søborg Hovedgade. Samtidig vil vi kunne fastholde kontinuitet og samarbejde med ét team, hvilket vil have betydning for kvalitet og vidensdeling.

Rammer for totalrådgiverudbuddet

EU-udbuddet vil blive udbudt som det ”økonomisk mest fordelagtige”. Det betyder, at rådgiverne konkurrerer på både pris og kvalitet. Totalrådgiver vil skulle give konkret tilbud på hele hovedgadestrækningen, men der skrives kun kontrakt for den første etape, der er bevilliget midler til. Resten af strækningen kan medtages som option, fordi der er valgt et EU-udbud. Totalrådgivningen vil omfatte både landskabsarkitekt- og ingeniørydelser.

Tidsplan for processen frem til ultimo 2022

Forvaltningen forventer, at totalrådgiveren er valgt i foråret 2021. På det tidspunkt vil Trafik- og Teknikudvalget blive orienteret igen. Når kontrakten er indgået, vil rådgiver projekttere første etape og udarbejde det kommende entreprenørudbud på renoveringen. Trafik- og Teknikudvalget forventes at blive præsenteret for et dispositionsforslag medio 2021.

En forventet overordnet tidsplan er vedhæftet som bilag 1. Tidsplanen er revideret, så der er afsat tid til et EU-udbud. By- og Miljøforvaltningen forventer stadig at kunne færdiggøre renoveringen ultimo 2022.

By - og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Trafik- og Teknikudvalget tager orienteringen til efterretning.

Bilag

Bilag 1: Tidsplan for realisering

Punkt 7: Status Letbane

20-53-05.00.00-P20

Meddelelse

- Gladsaxevej bliver ved Ring 3 lukket hen over weekenden i dagene fra den 16. til den 19. oktober.
- Spunsning og etablering af støttemur mellem Tobaksvejen og Gladsaxe Møllevej startede op den 01.10.20 og vil fortsætte frem til starten af februar. Der vil være forsinkelser for bilister - især om eftermiddagen. Efter bilisterne har lært, at der kun er to vejbaner forventes det at blive lidt bedre.
- Novafos vil i fremtiden også arbejde på strækningen mellem Gladsaxevej og Tinghøjvej. Ledningsarbejdet forventes at starte ultimo oktober.
- Rydninger af sidearealer langs Ring 3 fortsætter. Næste etape bliver buskadset og mindre træer mellem Gladsaxevej og Rundkørslen.
- Kildebakken vil blive lukket for køretøjer fra november til december 2020.
- Myndighedsprojektet fra entreprenøren ligger pt. til kommentering hos Hovedstadens Letbane.
- Letbaneprojektet forventes fortsat at følge budgettet og den udmeldte tidsplan.

Martin Skou Heidemann orienterede om, at han oplever, at trafikafviklingen fungerer godt, når man tager det omfattende gravearbejde i betragtning.

Kristian Niebuhr spurgte til, om skiltningen af vejindsnævring kan gøres bedre. Forvaltningen vil følge op på det.

Punkt 8: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

19-14-00.22.04-A30

Meddelelse

Jakob Skovgaard Koed orienterede fra det seneste møde i Opgaveudvalget for Letbanen.

Kristian Niebuhr spurgte til:

- skæve rister på fortovet langs Nybrovej. Forvaltningen vil følge op på det.
- at der holder mange ulovlig parkerede biler i Værebros. Forvaltningen oplyste, at p-vagten jævnligt er til stede i området.
- politianmeldelse af et fitnesscenter. Forvaltning oplyste, at det nu er politiet, der skal foretage sig det videre i sagen.
- belysningen langs Hillerød motorvejen – der mangler stadig lys i både gamle og nye master.

Forvaltningen vil følge op på det ved afleveringsforretningen med entreprenøren i den kommende uge.

Lise Tønner spurgte til de kommende vilde heste i Høje Gladsaxe Parken og behovet for et læskur til dem – herunder om behovet har været drøftet med Fødevarestyrelsen. Forvaltningen er ved at arrangere de praktiske forhold i relation til at hestene lukkes ud i folden i Høje Gladsaxe Parken og vil vende tilbage med mere information om det.

Lise Tønner spurgte desuden til hundefolden i Høje Gladsaxe Parken og mulighed for beskæring og mere belysning dér. Forvaltningen oplyste, at området er fredet, hvorfor muligheden for mere belysning er vanskelig. Det vil kræve en tilladelse fra Fredningsnævnet.

Tina Saaby orienterede om det tilrettede byggeprojekt på Søborg Hovedgade 56-58 og om, at der nu er givet en byggetilladelse.

Lene Svendborg spurgte til hvornår plantningen af træerne langs Bagsværd og Buddinge hovedgade starter. Ole Skrald Rasmussen oplyste, at plantningen starter den 05.11.20.

Britt Vorgod orienterede om status på myndighedsbehandlingen af mulige Studiebygninger i TV-byen.

Tjele Alle - afgørelse om offentlig vej

Britt Vorgod orienterede om, at Forvaltningen på baggrund af principbeslutningen i Trafik- og Teknikudvalget den 04.05.20, sag nr. 4, har arbejdet videre med opgradering af Tjele Alle til offentlig vej overfor de berørte borgere. Overtagelsen som offentlig vej giver behov for udmatrikulering af vejen. Vejen er i dag en del af naboernes grunde. Der er foretaget partshøring, uden indkomne bemærkninger.

Trafik- og Teknikudvalget besluttede på baggrund af den orientering at udmønte udvalgsbeslutningen fra den 04.05.20.

Punkt 9: Godkendelse

19-13-00.22.04-A30

Meddelelse

Godkendt.