

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 01-02-2021

Mødedato Mandag d. 01. februar 2021 kl. 19:00

Mødested Microsoft Teams-møde

Indholdsfortegnelse

Projekt om trafikstøj, indtægts- og udgiftsbevilling.....	3
Godkendelse af høringssvar vedr. kapacitetsforøgelse på Motorring 3.....	4
Børnevenlig By Situationsanalyse.....	7
Orientering om opsætning af ladestandere til elbiler på 10 lokationer.....	9
Status Rostadionprojektet.....	12
Resultat af udbud buslinje 6A.....	15
Takstregulering, skorstensfejning 2021.....	16
Status Letbane.....	17
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	18
Godkendelse.....	19

Punkt 1: Projekt om trafikstøj, indtægts- og udgiftsbevilling

20-4-00.17.00-P20

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 09.02.2021

Byrådet 24.02.2021

Sagsfremstilling

Gladsaxe Kommune er stærkt belastet af trafikstøj fra motorveje, og antallet af støjbelastede boliger i Gladsaxe er steget med 30 pct. siden 2012. Støjen er til gene for borgerne og udfordrer os, når byen skal udvikles og omdannes, og når der skal opføres nye funktioner som eksempelvis børnehuse. Gladsaxe kan ikke løse støjproblemerne alene, da de er knyttet til motorvejsnettet og de stigende trafikmængder i hovedstadsområdet. Derfor har Gladsaxe sammen med Furesø Kommune (som også er stærkt belastet af trafikstøj) taget initiativ til at indgå et formaliseret samarbejde med Realdania om at tilvejebringe viden om, hvordan vi kan vedligeholde og udvikle de byområder, som er mest belastede af trafikstøj fra de store hovedfærdselsårer.

Der er tale om et vidensprojekt, der forløber i to spor: I det ene spor tilvejebringes viden om realiserbare løsninger til overdækning af motorveje og om mulige løsninger for anvendelse af de arealer, der opstår oven på motorvejene, hvis de overdækkes. Løsninger som forventes at kunne tilføre byen positiv værdi og tilbyde nye udviklingsmuligheder fx i form af nye funktioner, rekreative arealer, bedre sammenhængende byområder samt nye attraktive bolig- og erhvervsområder. I det andet spor tilvejebringes viden om innovative løsninger til udvikling af byens rum og friarealer, så de vedbliver at være attraktive at benytte, selvom de store veje støjer. Det handler om at skabe et overblik over de gode løsninger på eksempelvis uderum i forbindelse med institutioner og boliger eller til rekreative områder.

For begge spor gælder, at vi inddrager de gode eksempler fra både ind- og udland samt vurderer, i hvilken udstrækning erfaringer fra udlandet er realiserbare i dansk sammenhæng. Vi inddrager forskningsinstitutioner, faglige eksperter og relevante myndigheder som eksempelvis Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen, så vi får et samlet billede af fremtidige løsninger og vores handlemuligheder.

Projektet indledes med udarbejdelsen af et program, der folder de to spor ud og konkretiserer henholdsvis udfordringer og ønsker til projektresultat. Programmet udbydes med henblik på at indgå aftale med et eller flere tværfaglige rådgiverteams. Udbudsprocessen gennemføres i foråret 2021.

Projektet har en samlet økonomisk ramme på 1,7 mio. kr. Realdania bidrager med 850.000 kr. og Furesø bidrager med 350.000 kr. Med budgetaftalen 2021, budgetnote 6, har Gladsaxe Kommune bevilliget 500.000 kr. til projektet.

Projektets resultater forventes at foreligge i løbet af 2022.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at samarbejdsprojektet med Realdania og Furesø Kommune om byudvikling og trafikstøj tages til efterretning,
2. at der gives indtægtsbevilling på 1,2 mio. kr., svarende til bidraget til projektgennemførelsen fra Realdania og Furesø Kommune, og
3. at der gives en udgiftsbevilling på 1,2 mio. kr., svarende til finansieringen fra Realdania og Furesø Kommune. Med Gladsaxes afsatte budget bliver det samlede budget for projektet således på 1,7 mio. kr.

Punkt 2: Godkendelse af høringssvar vedr. kapacitetsforøgelse på Motorring 3

20-4-05.00.00-P16

Beslutning

Enhedslisten foreslog følgende tilføjelse til tredjesidste afsnit:

”I den forbindelse vil Gladsaxe Kommune anbefale at det hurtigst muligt bliver undersøgt, hvorledes de eksisterende nødspor på Motorring 3 kan reserveres til busser som kollektiv trafik. En BRT løsning! Vi anbefaler ligeledes, at en sådan model hurtigst muligt undersøges for de øvrige motorveje i Hovedstadsregionen, således at der også her bliver et selvstændigt spor reserveret til kollektiv bustransport.”

Michael Dorph Jensen stemte for forslaget.

Et flertal i Trafik- og Teknikudvalget (Ole Skrald Rasmussen, Jakob Skovgaard Koed, Kristian Niebuhr, Astrid Søborg, Martin Skou Heidemann, Lise Tønner og Lene Svendborg) stemte imod forslaget.

Christina Rittig Falkberg undlod at stemme.

Forslaget faldt.

Ad indstillingen)

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Sagsresumé

Gladsaxe Kommune har modtaget materiale om statens projekt om kapacitetsforøgelse på Motorring 3. By- og Miljøforvaltningen foreslår et tilkendegivelsesbrev til Transportministeren, som italesætter behovet for en sammenhængende statslig infrastrukturplan med hovedfokus på kollektiv trafik i stedet for lappeløsninger, der giver flere biler på vejene.

Kapacitetsforøgelse på M3 som følge af trængselsproblemer

Motorring 3 er en af Danmarks mest befærdede motorveje med en hverdagsdøgntrafik på over 130.000 biler per døgn. Motorring 3 blev i perioden 2005-2010 udbygget til 6 spor, men der er allerede nu igen omfattende trængselsproblemer i myldretiden.

Vejdirektoratet har derfor undersøgt muligheden for at øge kapaciteten på Motorring 3 mellem Jægersborgvej og Køge Bugt Motorvejen/Amagermotorvejen - en strækning på cirka 17 kilometer.

Permanent kørsel i nødsporet

Vejdirektoratet foreslår at skabe kapacitetsforøgelsen på motorvejen ved permanent at inddrage nødsporet til kørsel og ved at lave smallere kørespor samt et opgraderet trafikledelsessystem, der sikrer en optimering af særligt vognbaneskit.

Der vil blive etableret to nødlommer i vejens sydgående retning mellem Roskildevej og Holbækmotorvejen. Nødlommerne ligger inden for vejarealet.

Vejvisning og afmærkning vil også skulle justeres eller udbygges, og der vil skulle udskiftes tavler på strækningen, som i dimension kan blive større end i dag. Nogle steder vil der også skulle etableres nye portaler for vejvisning og/eller trafikledelse.

Hastighedsnedsættelse

For at imødekomme behovet for at inddrage nødsporet permanent til kørsel foreslår Vejdirektoratet, at hastigheden sænkes fra 110 til 90 km/t døgnet rundt. Hastighedsnedsættelsen vil i sidste ende skulle godkendes af politiet.

VVM-screening: Ingen større ændringer

Staten sendte 01.12.2020 en VVM-screening i høring, jf. bilag 1. Screeningen beskriver på et meget overordnet niveau projektets virkninger på miljøet indenfor emner som støj, luftforurening m.v. Konklusionen af screeningen er, at kapacitetsforøgelsen ikke vil medføre større miljømæssige påvirkninger, og derfor vil der ikke blive udarbejdet en decideret VVM-rapport, hvor miljøpåvirkningen ellers ville blive belyst i dybden.

Samme årsdøgntrafik på M3 men måske mere lokal trafik

I VVM-screeningen anslår Vejdirektoratet på baggrund af en analyse af årsdøgntrafikken, at trafikmængderne i 2030 selv med en kapacitetsforøgelse vil forblive stort set uændret. Kapacitetsforøgelsen vil primært give en bedre trafikafvikling i myldretiden, men da hastigheden samtidig sænkes til 90 km/t døgnet rundt, vil det betyde, at trafikanterne dels kommer langsommere frem, og dels at en del af trafikanterne vil søge andre steder hen, da motorvejen ikke vil have samme attraktivitet sammenlignet med alternativer, fx Ring 3, grundet den lavere hastighed.

By- og Miljøforvaltningen har derfor i et høringssvar til Vejdirektoratet bedt om, at der sættes fokus på de afsmittende effekter, som kapacitetsforøgelsen på motorvejen vil få for de omkringliggende veje.

Samme støjniveau på M3 men måske mere støj på kommunale veje

Det rådgivende ingeniørfirma Rambøll har på vegne af Vejdirektoratet udarbejdet en overordnet støjanalyse, der viser ændringer fra støjniveauet i dag til støjniveauet med kapacitetsforøgelsen i 2030.

Da årsdøgntrafikken på motorvejen stort set ikke ændrer sig, vil kapacitetsforøgelsen også kun medføre en ikke hørbar forøgelse af støjen på 0-1 dB.

Igen er der i VVM-screeningen alene set på konsekvenserne for motorvejen, men da dele af trafikken kan forventes at søge til kommunale veje, er det vigtigt at få belyst støjkonsekvenserne her også.

Derudover kan selv 1 dB være med til at husstande langs motorvejen når den kritiske støjgrænse på 58 dB, som er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for acceptabel vejstøj ved boliger. VVM-screeningen belyser ikke dette problem, som ellers har omfattende konsekvenser i form af forringet sundhed og helbredsproblemer hos borgerne.

Øget støj fra vejene vil også vanskeliggøre fremtidsplaner for udbygningen af Gladsaxe Kommune, som vi eksempelvis tidligere har set det med problemer med at finde egnede lokationer til nye børnehuse, fordi støjen på udendørsarealer ikke kan holdes indenfor grænseværdierne.

Høringssvar

Svarfristen for høringssvar til VVM-screeningen var 12.01.2021. By- og Miljøforvaltningen har derfor afgivet et administrativt høringssvar, jf. bilag 2.

I høringssvaret er der alene fokuseret på det faglige udgangspunkt, som VVM-screeningen giver. By- og Miljøforvaltningen er på baggrund af screeningen enige i, at projektet i sin nuværende form ikke giver anledning til en decideret VVM-rapport, men har pointeret, at afsmittende effekter for omkringliggende veje bør indgå fremadrettet.

Tilkendegivelsesbrev

Kapacitetsforøgelsen på Motorring 3 er en lappeløsning, som dækker over manglende statslige infrastrukturinvesteringer og en samlet plan for, hvordan den kollektive trafik i hovedstadsområdet kan blive udbygget med et tæt, højfrekvent og sammenhængende net.

Samtidig vil kapacitetsforøgelsen understøtte brugen af bil, og det går ikke i tråd med tankerne i Gladsaxe Kommunes strategi for grøn omstilling. By- og Miljøforvaltningen foreslår på den baggrund, at Trafik- og Teknikudvalget sender et tilkendegivelsesbrev til Transportministeren, jf. bilag 3, med en kritik af projektet som helhed og i særdeleshed det manglende fokus på de afsmittende konsekvenser for trafikken og dermed også for støj og luftforurening på de kommunale veje omkring Motorring 3.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

at udkast til tilkendegivelsesbrev vedr. kapacitetsforøgelse på Motorring 3 godkendes.

Bilag

Bilag 1: VVM-screening - Kapacitetsforøgelse Motorring 3

Bilag 2: Gladsaxe Kommunes høringssvar til VVM-screening vedr. kapacitetsforøgelse af Motorring 3

Bilag 3: Udkast til Trafik- og Teknikudvalgets tilkendegivelsesbrev vedr. kapacitetsforøgelse af Motorring 3

Punkt 3: Børnevenlig By Situationsanalyse

20-10-00.01.10-P05

Beslutning

Drøftet.

Sagsfremstilling

Indledning

Økonomiudvalget godkendte 05.01.2021, punkt 9 Situationsanalysen for Børnvenlig By og sendte sagen til behandling i fagudvalg med henblik på en drøftelse af, hvad Situationsanalysen giver af tanker og perspektiver på fagudvalgenes områder. Drøftelsen i fagudvalgene vil indgå i den videre bearbejdning af handlingsplanen for Børnevenlig by, som forventes at blive fremlagt til Økonomiudvalget sommeren 2021.

Stadsarkitekt Tina Saaby Madsen vil give et kort oplæg til debat på mødet.

Baggrund

Som led i realiseringen af Gladsaxe-strategien og i tråd med FN's verdensmål for en bæredygtig udvikling besluttede Økonomiudvalget 26.11.2019, punkt 4, at indgå partnerskab med Unicef om at blive Børnevenlig By. Med udvikling af Unicef Børnevenlig By i Gladsaxe ønsker vi at styrke børn og unges evner til at tage vare på sig selv og de lokale og globale fællesskaber, de er en del af. Vi ønsker at lytte mere og bedre til børn og unges stemmer og engagere dem, så Gladsaxe bliver en bedre by for børn, unge og voksne.

Som et led i partnerskabet skal der udarbejdes en situationsanalyse og en handleplan, der danner afsæt for Unicefs anerkendelse af Gladsaxe som Børnevenlig By.

Udarbejdelse af situationsanalysen

I situationsanalysen er børn og unges perspektiver på inddragelse afdækket gennem en række workshops og interviews med børn og unge. Derudover er der lavet en kort gennemgang af politikker og strategier om børn og unge i Gladsaxe. Endelig er der gennem dialoger med ledere og medarbejdere bredt i organisationen lavet en screening af organisationen for at se, hvor vi har erfaringer med at inddrage børn og unge.

Situationsanalysens konklusion

Samlet set viser situationsanalysen, at Gladsaxe Kommune står på et solidt grundlag i forhold til at inddrage og involvere børn og unge. Situationsanalysen viser også, at der er et potentiale i at udvikle flere og bedre deltagelsesmuligheder for børn og unge - både som brugere af tilbud og som borgere i byen. Potentialerne ses både i forhold til inddragelse i fællesskaber i dagtilbud og skoler, i byudvikling og lokalsamfund og i sociale tilbud. Potentialerne spænder vidt og omhandler mange aspekter af børn og unges liv – emner, der optager dem, og som er tæt på, hvor de er.

Politisk-strategisk ramme for Børnevenlig By i Gladsaxe

I situationsanalysen formuleres en politisk-strategisk ramme for arbejdet med Børnevenlig By. Rammen indeholder det overordnede formål og målsætninger for det videre arbejde.

Formål:

Gladsaxe skal være en by, hvor børn og unge inddrages og engageres i beslutninger, der vedrører deres liv. Børn og unge skal have gode muligheder for at være medskabere af byens udvikling.

Med Børnevenlig By hæver vi ambitionsniveauet, så vi bliver endnu bedre til at lytte til børn og unges stemmer, så Gladsaxe bliver en bedre by for børn, unge og voksne.

Målsætningen er:

Vi vil give alle børn og unge deltagelsesmuligheder, som de oplever motiverende, og hvor de oplever sig reelt inddraget.

Vi vil:

- Styrke børn og unges muligheder for at sige deres mening og indgå i fællesskaber i dagtilbud, skole og andre tilbud til børn og unge
- Styrke børn og unges muligheder for at være aktive medborgere og indgå i udvikling af en bæredygtig by og lokalsamfund, for eksempel via deltagelse i projekter, kampagner og kommunalpolitiske processer eller via engagement i lokale fællesskaber i fritidslivet
- Styrke børn og unges muligheder for at blive inddraget i sociale tilbud og beslutninger, der vedrører deres individuelle liv

Børnevenlig By omhandler alle aspekter af børn og unges liv, og derfor er det centralt at indgå partnerskaber med civilsamfund, erhvervsliv, foreninger, uddannelsesinstitutioner og relevante organisationer om inddragelse af børn og unge.

Realisering af Børnevenlig By

Målsætningen i den politisk-strategiske ramme realiseres gennem konkrete indsatser og projekter, der indgår i en handleplan, der udvikles løbende.

Med afsæt i de gode erfaringer fra forankringen af Gladsaxe-strategien vil realisering af Børnevenlig By ske på samme måde. Det vil sige, at Børnevenlig By integreres i det, vi allerede arbejder med. Børnevenlig By skal tænkes ind i de sammenhænge, hvor det giver mening og kan blive reelt. Børnevenlig By kan hermed bruges til at løfte barren for vores måde at udvikle service og byen som helhed på.

Tematikker med særlig relevans for Trafik og Teknikudvalget

Bæredygtig og sikker mobilitet

Børn og unge er optagede af klimadagsordenen - og bæredygtig transport er helt centralt i Gladsaxe Kommunes Strategi for Grøn Omstilling, herunder børn og unges måde at bevæge sig på. Cykelstier og stiforbindelser har stor betydning for, om børn og unge kan bevæge sig sikkert rundt i byen. Adfærd og adfærdsskiftninger er også vigtige, og måske kan vi inddrage børn og unge i tilrettelæggelsen af kampagner.

Trafiksikkerhed bliver også nævnt i situationsanalysen. Gladsaxe Kommune har besluttet at lave en trafiksikkerhedsplan. Når vi skal implementere planen, vil der være områder og projekter, der kan samarbejdes med børn og unge om.

Udvikling af byrum og pladser, herunder legepladser

Gladsaxe Kommune har allerede gode erfaringer med at inddrage børn, ligesom børn og unge har været involveret i flere af de midlertidige aktiviteter under GladsaxeLiv. Når vi udvikler nye byrum og legepladser, er det oplagt at inddrage børn og unge. Det kan eventuelt ske i samarbejde med en klasse på den lokale skole, hvor arkitektur kan sættes på skoleskemaet i forbindelse med den konkrete byudvikling.

Bevægelse

Fysisk aktivitet udendørs og bevægelse i byens rum er centralt i Handleplan for Sundhed ”Sammen om fysisk aktivitet”. Her er der blandt andet fokus på, at børn og unge ikke bevæger sig tilstrækkeligt. Der er potentiale for at udvikle både de fysiske rammer og kampagner for ny adfærd i samarbejde med børn og unge.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at Trafik- og Teknikudvalget

- Drøfter situationsanalysen, herunder potentialerne for børne- og ungeinddragelse
- Drøfter, hvordan børn og unge kan gives en tydeligere stemme
- Drøfter om der er områder, der er særligt vigtige at fokusere på

Relateret behandling

Økonomiudvalget 26.11.2019 punkt 4; Økonomiudvalget 05.01.2021 punkt 9

Bilag

Bilag 1: Børnevenlig By Situationsanalyse 2020

Punkt 4: Orientering om opsætning af ladestandere til elbiler på 10 lokationer

20-1-05.14.06-G01

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Sagsresumé

By- og Miljøforvaltningen har givet tilladelse til, at ladeoperatøren Clever sætter 34 offentligt tilgængelige ladestandere til elbiler op på 10 lokationer på offentlig vej i Gladsaxe Kommune.

Dialog med SIF-gruppen og Clever

By- og Miljøforvaltningen blev i efteråret 2020 kontaktet af SIF-gruppen, som har hovedsæde i Mørkhøj Erhvervskvarter. SIF-gruppen er underleverandør til ladeoperatøren Clever, og så derfor en god mulighed for at være brobygger mellem Clever og Gladsaxe Kommune med henblik på at få flere offentligt tilgængelige ladestandere i Gladsaxe.

Clever foreslog herefter en række lokationer, hvor de ønskede at sætte ladestandere op på offentlig vej.

Lokationerne tager udgangspunkt i de lokationer, som Gladsaxe Kommune selv har udpeget i forslag til strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler, som blev drøftet på et temamøde i MIU 19.10.2020 og på et ordinært møde i TTU 02.11.2020.

34 nye offentligt tilgængelige ladestandere

By- og Miljøforvaltningen har efterfølgende 18.12.2020 givet ladeoperatøren Clever tilladelse til at opsætte 34 offentligt tilgængelige ladestandere til elbiler på 10 lokationer på offentlig vej i kommunen. Hver ladestander har to ladeudtag, og derfor bliver det muligt for 68 biler at lade op på de nye ladestandere.

Det er et vigtigt skridt i arbejdet med den grønne omstilling, hvor målet er, at hver tredje bil i Gladsaxe skal være en elbil i 2030.

De 10 lokationer

Ladestanderne vil blive opsat følgende steder:

- Sandkrogen
- Værebros Park
- Bagsværd Hovedgade 128-148
- Vadbro 90-156
- Gladsaxe Møllevej 36-58
- Søborg Hovedgade ved Tinghøjparken
- Jonas Lies Vej 10-24
- Søborg Torv
- Søborg Hovedgade 71-73
- Søborg Hovedgade 52

Lokationerne fremgår af bilag 1.

Tilladelse efter gæsteprincippet

Tilladelsen er givet med hjemmel i Vejlovens paragraf 80, styk 3, som blandt andet giver mulighed for, at kommunen som vejmyndighed kan tillade, at det offentlige vejareal kan anvendes til påfyldning af drivmidler, når dette sker som led i erhvervsmæssig virksomhed.

Tilladelsen er givet for en periode på 10 år, hvorefter Clever vil skulle søge igen, hvis de ønsker tilladelsen forlænget. Tilladelsen er samtidig givet efter gæsteprincippet i Vejlovens paragraf 77, således at Gladsaxe Kommune kan kræve, at ladeoperatøren flytter ladestanderen inden for en frist på 6 måneder, hvis vej- eller byrumsformål tilsiger det.

Indfasning gennem skiltning

Med 34 nye ladestandere med i alt 68 ladeudtag, vil det være mange parkeringspladser, der skal reserveres til elbiler. Derfor arbejder forvaltningen med et indfasningsprincip, hvor kun nogle af parkeringspladser reserveres til elbiler gennem skiltning og afmærkning på asfalten. Benzin- og dieselmotorer vil derfor fortsat kunne benytte nogle af parkeringspladserne, selvom der står ladestandere ved dem.

I takt med, at der kommer flere elbiler, og efterspørgslen på ladestandere stiger, vil flere og flere parkeringspladser blive reserveret til elbiler.

Forsøgsordning i forhold til design

Ved udarbejdelsen af tilladelsen har design m.v. været drøftet med kommunens stadsarkitekt, og planen er, at design og indpasning af ladestanderne i byens rum skal evalueres efter ladestanderne er sat op med henblik på eventuelle tilrettelser af bestemmelserne om design ved fremtidige tilladelser til opsætning af ladestandere på offentlig vej.

Ladestandere ved kommunale bygninger

I løbet af 2021-22 vil der også blive sat offentligt tilgængelige ladestandere op ved 20 kommunale bygninger. Disse ladestandere har Gladsaxe Kommune pligt til at sætte op i henhold til ladestanderbekendtgørelsen som trådte i kraft den 10. marts 2020. Bekendtgørelsen stiller krav om etablering af ladestandere ved eksisterende bygninger, dog ikke beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser.

Der er afsat midler til at sætte ladestandere op ved de 20 kommunale bygninger, som er listet herunder:

1. Telefonfabrikken Gladsaxe Kulturhus, Telefonvej 8
2. Bagsværd Stadion, Bagsværd Hovedgade 86-90
3. Gladsaxe Stadion, Gladsaxevej 200
4. Buddinge skole, Kildebakkegårds Allé 155
5. Gyngemosehallen, Gyngemose Parkvej 28a
6. Enghavegård skole og Blaagaard idrætshaller, Mørkhøj parkalle 3-5
7. Bagsværd skole, Bagsværd Hovedgade 62
8. Familieskolen, Kellersvej 6
9. Skovbrynet skole og Bagsværd Svømmehal, Værebrovej 156
10. Bakkeskolen, specialskole, Taxvej 25
11. Gladsaxe svømmehal og Gladsaxe idrætshaller, Vandtårnsvej 55

12. Mørkhøj skole, Ilbjerg Allé 25
13. Vadgård skole, Kong Hans Allé 32
14. Akademisk boldklub (AB's baner), Skovdiget 1
15. Blomsterhaven og Troldehøj, dagtilbud, Krakasvej 1-3
16. Gladsaxe skøjtehal, Isbanevej 3
17. Stengård skole, Triumfvej 1
18. Gladsaxe Kommunes driftsafdeling, Turbinevej 10
19. Gladsaxe Brandstation, Vandtårnsvej 59
20. Kommunale grunde udlejet til Bilforhandlere, Skoda & Mercedes, Dynamovej 5-7.

By- og Miljøforvaltningen fremlægger sagen til orientering.

Bilag

Bilag 1: Lokationsoversigt over nye ladestandere til elbiler

Punkt 5: Status Rostadionprojektet

21-151580-00.00.00-A00

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Status for projekt Danmarks Rostadion

Fredningen

Miljø- og Fødevareklagenævnet ophævede den 17.12.2020 Fredningsnævnets dispensation til at gennemføre terrænreguleringer i startområdet ved Nybro, herunder etablering af den mere naturligt udseende brink. Dispensationen er ophævet med begrundelse i, at ændringerne er i strid med formålet med Radiomark-fredningen. Klagenævnet afgjorde sagen ved afstemning. Afgørelsen går imod rostadionprojektet og kan ikke ankes.

Det betyder umiddelbart, at den del af rostadionprojektet, som omhandler robanen, ikke kan gennemføres i sin nuværende form.

Klagenævnet meddeler desuden, at de ikke finder anledning til at behandle de øvrige ansøgnings- og klagepunkter i ovennævnte sag, idet sagen er ophævet allerede med begrundelse i Radiomark-fredningen. Afgørelsen forholder sig altså ikke til dispensationerne, der var meddelt i henhold til Bagsværd Sø-fredningen.

Området ved Bagsværd Sø er omfattet af to fredninger: se kort nederst

1. Fredningen af Bagsværd Sø og Lyngby Sø med omgivelser - vedrører aktiviteterne i målområdet, tribune mm
2. Fredningen af Radiomarken - vedrører aktiviteterne i startområdet ved Nybro.

Det er Fonden Danmarks Rostadion, der ”ejer” projektet. Fonden har meddelt, at de drøfter afgørelsen på et bestyrelsesmøde ultimo januar og umiddelbart herefter indkalder baggrundsgruppen (fonde og kommuner der støtter projektet) til et møde om projektets udvikling.

Øvrige udfordringer - Natura 2000

I den seneste revision af Natura 2000 området N139 har Miljøstyrelsen ved en administrativ fejl udvidet Nature 2000 området på en sådan måde, at det nu overlapper projektområdet (en mindre del af målområdet).

Den ændrede afgrænsning var en af årsagerne til, at Nævnenes Hus hjemsendte Landzonetilladelsen til projektet til fornyet behandling. Afgrænsningen vil desuden vanskeliggøre en fornyet VVM-tilladelse af projektet. Den nuværende VVM er fra 2015 og skulle udnyttes indenfor en frist på 3 år. Det har ikke været muligt på grund af den lange sagsbehandlingstid i Nævnenes Hus og VVM-tilladelsen er derfor udløbet og fonden skal søge om ny VVM-tilladelse.

Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt iværksat en proces, der har til formål at udtage arealet fra Natura-2000 området igen. Dette forudsætter imidlertid en længere proces i EU, og derfor kan vi ikke på nuværende tidspunkt sige noget om tidsperspektivet for udtagningen.

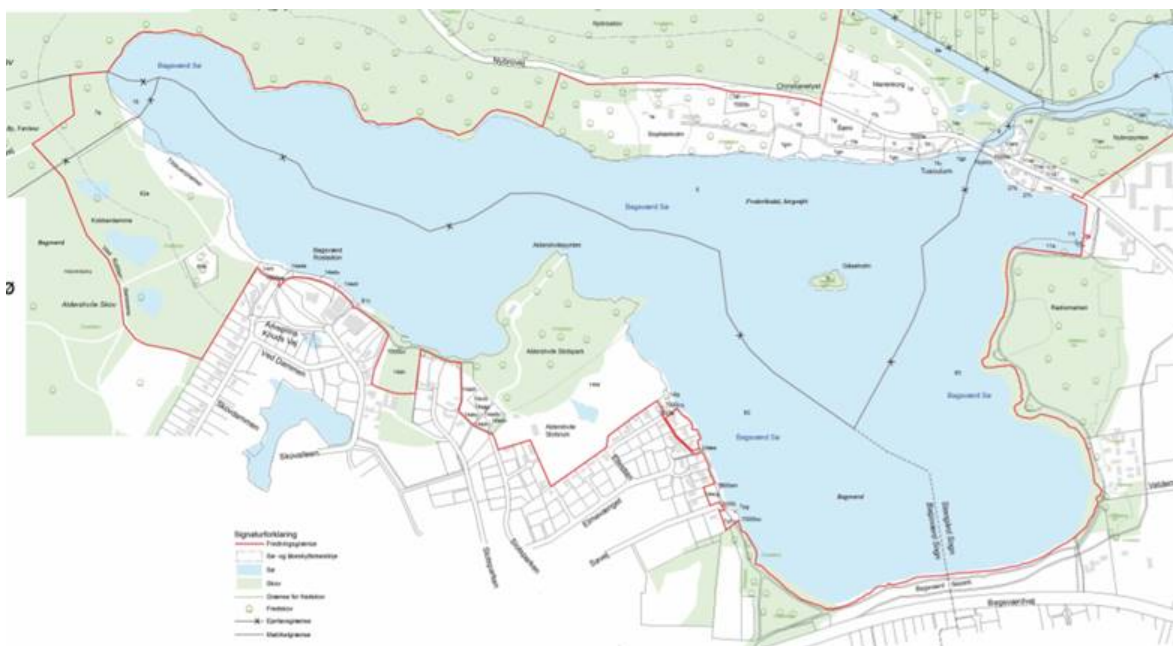
Rekreative tiltag

Gladsaxe Kommune har i forbindelse med Rostadionprojektet besluttet en række rekreative tiltag i området. Disse rekreative tiltag indgår i den samlede ansøgning fra Fonden Danmarks Rostadion og er således en del af myndighedsbehandlingen.

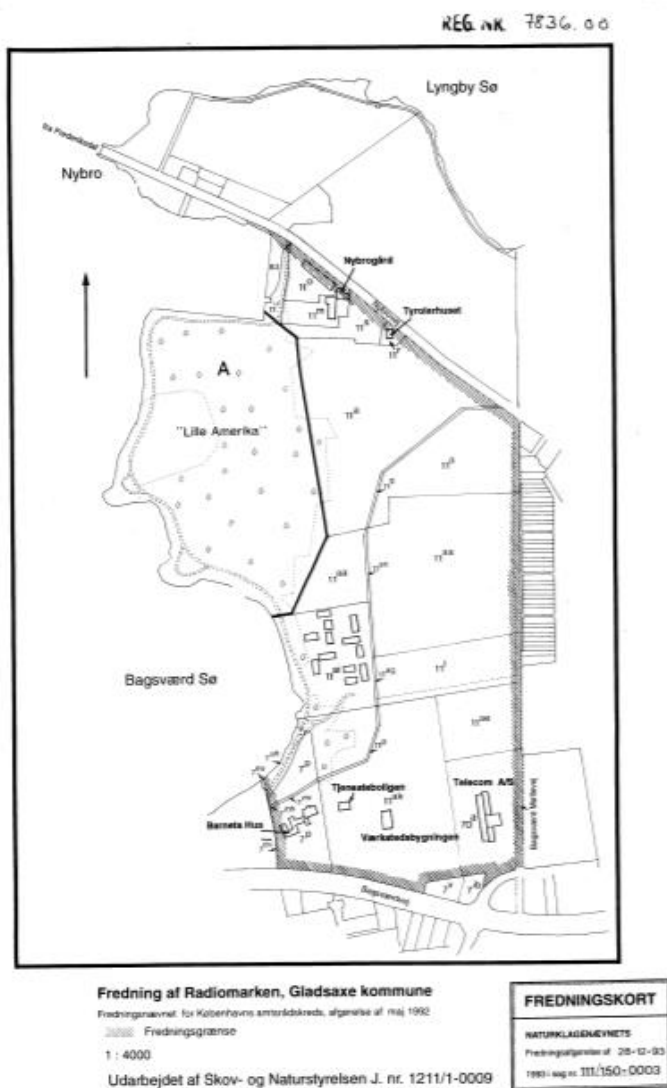
- Opholdsmuligheder for offentligheden/madpakkehus i stueetagen af nyt dommertårn
- Leg og ophold på tribunen
- Leg og træning i skovkanten ved tribunen
- Trailcenter ved det nuværende toilet
- Ny anløbsbro til Bådfarten ved Trailcenteret
- Søbænk og forbedrede opholdsmuligheder ved Nybro.

Disse projekter har, som en del af det samlede projekt opgradering af Danmarks Rostadion, opnået tilsagn om betydelig fondsstøtte fra Nordea Fonden og Lokale og Anlægsfonden. Når bestyrelsen for Fonden Danmarks Rostadion har taget stilling til det videre forløb for opgraderingen af Rostadion på baggrund af ovennævnte komplikationer vedrørende Natura 2000 afgrænsningen samt afgørelsen fra Nævnenes Hus, skal Trafik- og Teknikudvalget tage stilling til, hvad det får af konsekvenser for de rekreative tiltag.

Fredningen af Bagsværd Sø og Lyngby Sø - afgrænsning



Fredningen af Radiomarken - afgrænsning



By- og Miljøforvaltningen fremlægger sagen til orientering.

Punkt 6: Resultat af udbud buslinje 6A

20-28-05.00.00-P20

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Resultat af udbud buslinje 6A

Movia har nu afgjort udbud for drift af buslinje 6A, der betjener strækningen imellem Nørreport St. og Buddinge St. Buslinjen betjenes af 19 busser med 57.322 timer fordelt på Københavns, Gentofte og Gladsaxe Kommune.

Den nye operatør på linjen bliver Anchersen, der har garage i Hvidovre. Linjen bliver betjent med nulemissions el busser med driftsstart den 13.02.2022. Udover ikke at udlede CO₂, NO_x og partikler vurderer Movia også, at støjen både inde og udenfor bussen reduceres markant. De nye el-busser på linje 6A oplades på operatørens garageanlæg, det betyder, at der ikke skal opsættes ladestationer i byrummet ved Buddinge Station i første omgang.

Ift. økonomien bliver Gladsaxe Kommunes finansiering af linje 6A øget med ca. 0,4 mio. kr. årligt, forvaltningen vurderer, at udgiften kan afholdes indenfor det nuværende budget.

By- og Miljøforvaltningen fremlægger sagen til orientering.

Punkt 7: Takstregulering, skorstensfejning 2021

18-2-02.25.00-I00

Meddelelse

Regulering af de vejledende gebyrer for skorstensfejerarbejde 2021

KL og Skorstensfejerlauget har reguleret de vejledende gebyrer for skorstensfejerarbejde 2021.

Taksterne er fra 2020 til 2021 fremskrevet med 2,15 procent. Til sammenligning blev de fra 2019 til 2020 fremskrevet med 2,10 procent.

I den indgåede aftale mellem Gladsaxe Kommune og skorstensfejermester Peter Frithioff er det bestemt, at de vejledende gebyrer, fastsat af KL og Skorstensfejerlauget af 11. februar 1778, er gældende i Gladsaxe Kommune.

Skorstensfejermester Peter Frithioff er orienteret om de regulerede takster.

Taksterne bliver annonceret i lokalpressen og kan fra januar 2021 ses på kommunens hjemmeside.

Punkt 8: Status Letbane

20-53-05.00.00-P20

Meddelelse

Trafik- og Teknikudvalget blev orienteret om status på Letbanearbejdet jf. vedhæftet bilag.

Letbaneprojektet forventes fortsat at følge budgettet og den udmeldte tidsplan.

Bilag

Statusnotat om letbanen 28.01.2021

Punkt 9: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

19-14-00.22.04-A30

Meddelelse

Jakob Skovgaard Koed orienterede fra møde i Baadfarten.

Lise Tønner spurgte til muligheden for vej bump eller andre hastighedsdæmpende foranstaltninger på Marienborg allé.

Britt Vørgod Pedersen oplyste, at Forvaltningen får mange henvendelser om hastighedsoverskridelser og ønsker om etablering af bump. Generelt henvises til, at der er en trafiksikkerhedsplan under udarbejdelse. Trafiksikkerhedsplanen vil indeholde en prioritering af indsatser.

Britt Vørgod Pedersen orienterede om, at Region Hovedstaden har sendt Gladsaxe Kommunes ønske om en grendeling af buslinje 250S omkring Høje Gladsaxe i høring i de øvrige kommuner på linjen – det er kommunerne Dragør, Tårnby, København og Frederiksberg. Alle kommuner har tilkendegivet, at de ikke ønsker at ændre betjeningen og ønsker at fastholde linjen som en regional linje. Som et alternativ til grendeling af linjen, vil Københavns Kommune gerne gå i dialog om at medfinansiere reetablering af et stoppestedspar for linje 250S på Hillerød motorvejen mellem Høje Gladsaxe og Tingbjerg, såfremt regionen finansierer en væsentlig del.

Maj Green orienterede om, at Jacob Pryds Winkel tiltræder pr. 1.03.2021 som afdelingschef for Trafik- og Mobilitetsafdelingen.

Punkt 10: Godkendelse

19-13-00.22.04-A30

Meddelelse

[Her skriver du meddelelsen til udvalget. På en meddelelse kan der ikke træffes beslutning, så derfor skal du ikke skrive indstilling]