

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget - 2016-2021 d. 02-11-2020

Mødedato Mandag d. 02. november 2020 kl. 19:00

Mødested Byrådssalen

Indholdsfortegnelse

BRT i Gladsaxe.....	3
Godkendelse af indsatser i handleplanerne tilknyttet Sundhedspolitikken.....	8
Strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler i Gladsaxe.....	11
Byggesagsbehandling af Brand og konstruktioner med Bygningsreglement BR18.....	13
Status Letbane.....	14
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	15
Godkendelse.....	16

Punkt 1: BRT i Gladsaxe

20-16-05.00.00-P20

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 17.11.2020

Sagsfremstilling

I forbindelse med godkendelsen af Movias Mobilitetsplan 2020, vedtaget af Movias bestyrelse i juni 2020, indgår et forslag til et Bus Rapid Transit (BRT) net i Hovedstadsområdet. Trafik- og Teknikudvalget behandlede på mødet den 02.03.2020, punkt 1, høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020; hvori der i høringssvaret tilkendes støtte til, at det strategiske net kan styrkes igennem busfremkommelighed og BRT-løsninger.

I Movias Mobilitetsplan peges der på linjerne 150S, 200S, 250S og 400S i forhold til, at der undersøges mulighed for egentlige BRT-linjer. Movia har nu i samarbejde med de involverede kommuner udarbejdet foreløbige foranalyser af konsekvenserne af anlæg af BRT-linjer på linje 200S og 400S, der begge kører i Gladsaxe Kommune.

Bus Rapid Transit (BRT)

Tre af linjerne i Mobilitetsplanens forslag til BRT-net berører Gladsaxe Kommune: Linje 200S fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads, linje 250S fra Nørrebro via Gladsaxe Trafikplads til Bagsværd St. samt linje 400S fra Ishøj via Ring 4 til Bagsværd St og videre til Lyngby.

Movia beskriver en BRTs karakteristika som følger:

- BRT er letbane på gummihjul; højklassede busser med plads til mange passagerer, der kører trængselsfrit i egne vognbaner, adskilt fra øvrig trafik.
- BRT har mange afgang hele døgnet og høj kvalitet af standsningssteder, høj komfort i busserne og gode omstigningsforhold til tog og letbaner.
- BRT-busser er fossilfri og kan leveres som elbusser uden lokal luftforurening og med lavt støjniveau.
- BRT skal have sin egen infrastruktur, men kræver ikke skinner. Det er derfor muligt at bygge BRT-linjer hurtigere og markant billigere end metro- og letbanelinjer, og samtidig er BRT mere fleksibelt i forhold til snævre byrum og strækninger uden meget plads. BRT er derfor velegnet på strækninger med mange passagerer – men ikke så mange rejsende, at det berettiger skinneløsninger.

BRT i forhold til Gladsaxes planer og mål

Gladsaxe Kommune har ambitiøse mål for klima, miljø og kollektiv transport. Af kommuneplanen fremgår, at infrastrukturen i Gladsaxe skal styrkes med flere cykel- og gangstier og kollektiv transport med velfungerende knudepunkter til skift af transport. Der skal være nem adgang til bus og tog, så flere tilskyndes til at bruge kollektiv transport og dermed bidrager til at nedsætte CO₂-udledningen.

Kommunen lægger i sit høringssvar til Movias Mobilitetsplan vægt på, at kvaliteten og servicen i den kollektive transport øges. Movia vurderer, at Hovedstadsområdet har brug for flere busser med flere afgange for at styrke det kollektive tilbud. Samtidig bør der arbejdes på at gøre det strategiske net tættere. Som element heri kan indgå BRT på motorvejene, for eksempel på Hillerødmotorvejen.

Med udgangspunkt i Gladsaxe Kommunes vision og strategi for en bæredygtig udvikling med udgangspunkt i FNs verdensmål opfordres der til et tæt samarbejde mellem vejmyndigheder og udbydere af kollektiv transport om at finde bæredygtige løsninger på trængsel og trafikens miljøproblemer.

En meget stor andel af boligerne i Hovedstadsområdet er plaget af støj fra trafikken. En mere attraktiv kollektiv transport vil kunne bidrage til at flytte flere over i den kollektive transport, og samtidig vil en omstilling til el-busser kunne medvirke til at reducere støjniveauet i byerne.

BRT kan bidrage til bæredygtig mobilitet i Gladsaxe

Med S-banen og letbanen har Gladsaxe en stærk rygrad af kollektiv transport af høj kvalitet. Hvis dette suppleres med de foreslåede BRT-strækninger, vil det:

- forbedre adgangen til baneforbindelserne ved at tilknytte tværgående forbindelser ad Ring 4 og Gladsaxe Møllevej/Mørkhøjvej (jf. illustration af standsningssted i Mørkhøj ovenfor),
- skabe direkte forbindelser fra letbanen til Cityringen
- styrke de trafikale knudepunkter ved Bagsværd Station og Gladsaxe Trafikplads.

Hermed vil adgangen til højklasset, kollektiv transport bliver udvidet til at dække flere borgere og arbejdspladser i Gladsaxe Kommune og bidrage til målet om vækst i den kollektive transport ved at øge rejsehastigheden for bustrafikken.

Bedre adgang til kollektiv transport vil også være en fordel for virksomheder, der ikke i dag ligger tæt på en station. I statens Fingerplan 2019 er der åbnet for en forsøgsordning med stationsnærhed ved BRT-standsningssteder. BRT vil dermed også kunne bidrage til nye muligheder for byudvikling.

En BRT-linje kan transportere lige så mange passagerer som en firsporet vej med personbiler. BRT kan derfor i samspil med S-bane, letbane og bedre cykelmuligheder bidrage aktivt til at mindske trængslen på vejene.

Da BRT-linjer med elbusser kører hurtigt og trængselsfrit, vil de være et attraktivt alternativ til biltrafik, eksempelvis på Ring 4 eller Hillerødmotorvejen. Ved at flytte en del af den forventede trafikvækst fra biler til fossilfri kollektiv transport, vil det være et attraktivt bidrag til at mindske klimabelastningen fra transportsektoren. BRT er en løsning med en markant bedre samfundsøkonomi end eksempelvis hurtig udbygning med elbiler.

En flytning af trafikvæksten til BRT vil også mindske behovet for at udvide statens overordnede veje – og dermed mindske den belastning med støj og lokal luftforurening, som følger af mere biltrafik. Konkret kunne BRT reducere behovet for at udvide Ring 4 til motorvej fra Hillerødmotorvejen til Ballerup.

Endelig er en styrket kollektiv transport også socialt bæredygtig. 45 pct. af familierne i Gladsaxe Kommune har ikke adgang til en bil, men de har som alle andre brug for at komme på arbejde, på indkøb og til fritidsaktiviteter. BRT vil sammen med S-bane og letbane give langt flere adgang til hurtigt og nemt at bevæge sig rundt i kommunen, herunder børn og de ældre, der ikke har mulighed for at køre bil.

Foranalyser af BRT på linjerne 200S og 400S

Movia har nu udarbejdet foreløbige analyser for omlægning af henholdsvis linje 200S og linje 400S frem til Bagsværd Station til BRT-linjer. Movia har også indledt en dialog med Vejdirektoratet for nærmere at få konkretiseret, hvordan en BRT kan indpasses på Ring 4, rapporterne er vedlagt som bilag 1 og 2.

Der arbejdes i øjeblikket på en undersøgelse af linje 400S, som også kommer til at inkludere strækningerne Høje Taastrup til Ishøj samt Bagsværd Station til Lyngby Station.

Rapporterne beskriver, hvilke konsekvenser en implementering af BRT har på strækningerne i forhold til f.eks. rejsetidsgevinster, passagertal, drifts- og anlægsøkonomi med videre. Det er et udgangspunkt for rapporterne, at man har indarbejdet ”en fuld løsning” med BRT, sagt på en anden måde har man tænkt et letbaneanlæg, men kører med en BRT-bus.

Både for linje 200S og 400S beregnes det, at anlægget af BRT vil give pæne passagerstigninger på mellem 25-35 procent og et samlet påstigertal på cirka 10-12.000 dagligt på begge linjer. Passagervæksten realiseres blandt andet på baggrund af en forventet forbedret rejsetid på omkring cirka 20% samt forbedret regularitet og generel højnet kvalitet i det kollektive tilbud i form af blandt andet komfort og tilgængelighed.

By- og Miljøforvaltningens bemærkninger

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at BRT-busser kan være en måde at understøtte den grønne omstilling på samtidigt med, at den kollektive trafik forbedres. Trængslen forventes fortsat at stige i hovedstadsområdet, og en udbygning af et højklasset BRT-net kan være en af løsningerne på at mindske trængslen på vejene.

Der er dog også væsentlige udfordringer ved at anlægge et BRT-net, arealmæssigt fylder et BRT-trace det samme som en letbane. Arealforbruget kan give udfordringer i snævre byrum, hvor der f.eks. også ønskes prioritering af cyklister, fodgængere, grønne områder samt en rimelig fremkommelighed for biltrafikken. By- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at der i en videre bearbejdning af forslagene til BRT-nettet i højere grad skal være opmærksomhed på forhold som barriereeffekter, grønne arealer, prioritering af cykler/fodgængere, og at busfremkommeligheden i øvrigt skal tænkes mere ”smart” ind ved teknologiske løsninger samt baseres på trængselsvurderinger af de enkelte delstrækninger.

I forhold til driftsøkonomien af en BRT-bus kan der opnås positive effekter i forhold til det forventede mindre timeforbrug samt større passagerindtægter. Movia vurderer, at en overgang til el-busser vil have en ekstraomkostning, men samlet vil effekten på driftsøkonomien være positiv. De undersøgte linjer 200S og 400S er i dag finansieret af Region Hovedstaden, som indtil videre er positivt indstillet overfor at se BRT-linjer som led i en forbedring af den overordnede kollektive transport i Hovedstaden.

I forhold til anlægsoverslag vurderes det i de to rapporter, at et BRT-trace på de to strækninger kan anlægges for cirka 60 mio. kr. pr. km., Movia vurderer, at overslaget svarer til lignende projekter i for eksempel Aalborg og København. I Gladsaxe Kommune vedrører strækningerne for 200S og 400S henholdsvis ca. 2 km og 5 km. I forhold til en realisering af BRT-projekter i kommunerne vil en primær finansiering fra staten og regionen derfor være nødvendig.

I en videre undersøgelse af BRT på linje 200S, er det væsentligt at der tages højde for projektet med Letbane Frederikssundsvej. De to projekter har en sammenfaldende linjeføring på Mørkhøjvej og Gladsaxe Møllevej, og det er væsentligt, at de to projekter kobles/koordineres i fremtidige undersøgelser. Transportministeren har tidligere, i forbindelse med en statslig tilslutning til at foretage videre analyser af en letbane fra Nørrebro til Gladsaxe Trafikplads meddelt, at en BRT-løsning skal indgå i de videre analyser.

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at der i forbindelse med den ventede statslige infrastrukturplan vil kunne tages videre stilling til BRT i hovedstadsområdet, tidshorizonten for planen er ikke meldt ud på nuværende tidspunkt.

Forsøgsordning med stationsnærhed i tilknytning til BRT

I Fingerplan 2019 er der åbnet mulighed for en forsøgsordning, hvor der kan afgrænses stationsnære kerneområder omkring standsningssteder fordelt på op til 3 BRT-linjer med op til 3 standsningssteder per linje. Gladsaxe Kommune har nu modtaget en forespørgsel fra Erhvervsministeriet og Transport- og Boligministeriet vedrørende forsøgsordning om afgrænsning af stationsnære kerneområder omkring BRT-linjer, se bilag 3. I første fase er det med frist den 14.12.2020 uforpligtende for kommuner at tilkendegive, om der er interesse for ordningen. I anden fase skal interesserede kommuner udarbejde endelige ansøgninger med frist den 21.05.2020.

By- og Miljøforvaltningen anbefaler, at Gladsaxe Kommune kommer med en foreløbig, uforpligtende tilkendegivelse om interesse for et knudepunkt på Vadstrupvej i forbindelse med linje 400S. Det stationsnære omkring knudepunktet vil kunne omfatte den vestlige del af Bagsværd Bypark og Ringbo. En udpegning kan på sigt have betydning for at tiltrække flere arbejdspladser til området.

Det videre arbejde med BRT

Forslagene til BRT-linjer i Hovedstadsområdet er i en tidlig fase, og en egentlig stillingtagen til projekterne vil kræve yderligere analyser og undersøgelser, herunder af arealbehov m.v. I første omgang færdiggøres de indledende analyser på hele linje 400S strækning, herunder strækningen fra Bagsværd Station til Lyngby Station.

Movia arbejder blandt andet på, hvordan der kan sikres statslig medfinansiering til BRT-udbygning som del af den kommende grønne infrastrukturaftale.

By- og Miljøforvaltningen anbefaler, at Gladsaxe Kommune medvirker i de videre undersøgelser af BRT-linjer som led i en forbedring af den kollektive transport i hovedstaden.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Gladsaxe Kommune medvirker i de videre analyser af BRT-løsninger for linje 200S og 400S,

2. at Gladsaxe Kommune fremsender en interesselilkendegivelse om et stationsnært knudepunkt omkring et BRT-stop på Vadstrupvej.

Bilag

Bilag 1: BRT 200S Movia

Bilag 2: BRT Ring 4 Movia

Bilag 3: Brev til kommuner stationsnære kerneområder og BRT

Punkt 2: Godkendelse af indsatser i handleplanerne tilknyttet Sundhedspolitikken

20-18-29.00.00-A00

Beslutning

Trafik- og Teknikudvalget havde følgende bemærkninger til Sundhedspolitikken:

- At trafikstøjens negative betydning for sundheden inddrages i handleplanen for mental sundhed, og at væsentligheden i at begrænse trafikstøj nævnes.
- At sikre skoleveje er et fokusområde, så børn motiveres til at cykle og fysisk aktivitet fremmes. Det hænger tæt sammen med behovet for at tænke i gode stiforbindelser på tværs af byen.
- At det er et relevant indsatsområde at ”stillesteder” kortlægges og formidles, så de er mulige at finde for dem, der søger sådanne områder.

Sagsfremstilling

Forslag til temaer for sundhedspolitikken er blevet behandlet i Trafik- og Teknikudvalget 28.05.2020, punkt 10, og endeligt godkendt i Sundheds- og Rehabiliteringsudvalget 03.06.2020, punkt 7. I alle udvalg var der opbakning til temaerne.

Der er efterfølgende blevet afdækket mulige indsatser til handleplaner i et samarbejde på tværs af forvaltningsområderne og lavet udkast til hver af de tre handleplaner for henholdsvis tobak (bilag 1.), mental sundhed (bilag 2.) og fysisk aktivitet (bilag 3.). Forslag til indsatser i handleplanerne forelægges nu til behandling i alle relevante udvalg.

Handleplan for Tobak 2021-2022

I Gladsaxe Kommune ønsker vi fortsat at placere os i toppen af det kommunale forebyggelseslandskab på tobaksområdet. Derfor er Gladsaxe Kommune en del af partnerskabet Røgfri Fremtid, hvor målet er, at i 2030 ryger ingen børn og unge under 18 år, og færre end 5 % af den voksne befolkning ryger. Med ambitionen om et røgfrit Gladsaxe støtter kommunen samtidig op om det nationale mål i Kræftplan IV om, at Danmark i 2030 skal have en røgfri generation af børn og unge i Danmark. Gladsaxe Kommunes indsats på tobaksområdet er samtidig med til at understøtte den nye nationale tobakshandleplan, som bl.a. indebærer, at der skal være røgfri skoletid i grundskoler og på ungdomsuddannelser. Vi arbejder for at forebygge rygestart blandt børn og unge samt sikre bedre hjælp til flere borgere, der ønsker at stoppe med at ryge. Med handleplanen udvides indsatsen til især at omfatte erhvervslivet og ungdomsuddannelser samt indføre flere røgfrie miljøer, hvor borgere færdes. Målet med handleplanen er, at færre borgere i Gladsaxe ryger.

Handleplan for Mental sundhed 2021-2022

Den forrige handleplan har lagt trædestenene for arbejdet med at fremme mental sundhed og ligestillet denne indsats med indsatsen for fysisk sundhed. Det er derfor fortsat vigtigt at fastholde dette fokus og gøre brug af viden om, hvad der fremmer mental sundhed, som er mindst lige så vigtig for den enkelte borger, som den fysiske sundhed. Samtidig er det vigtigt at sikre støtte til de borgere, som har det svært og sikre, at tilbud til disse borgere er lettilgængelige og synlige. Det er afgørende, at de borgere, som har brug for hjælp, kan få den rette hjælp, før det udvikler sig til en mere behandlingskrævende indsats. Målet med handleplanen er, at flere borgere i Gladsaxe Kommune trives og behovet for behandling forebygges.

Handleplan for Fysisk aktivitet 2021-2022

Forslag til handleplan for fysisk aktivitet rummer et bredt spektrum af indsatser, der grundlæggende har det til fælles, at de rammer en bred målgruppe og dermed også de gladsaxeborgere, der set fra et sundhedsfagligt perspektiv har størst behov. Målgrupperne i indsatserne er bredt repræsenteret fra børn i dagtilbud og skoler, unge på erhvervsskoler, voksne og ældre samt borgere med kronisk sygdom og psykisk sårbare. Indsatserne varierer mellem at have en afdækkende og undersøgende karakter, til egentlige implementeringsindsatser og strukturelle tiltag. Samtidig gennemføres indsatserne inden for et bredt udsnit af arenaer, tæt på hvor borgerne lever og bor. Endelig er der tale om en bred vifte af forskellige typer fysisk aktivitet. Samlet set danner indsatserne en ramme, der gør fysisk aktivitet i hverdagen tilgængelig for stort set alle gladsaxeborgere. Målet med handleplanen er, at flere borgere i Gladsaxe bevæger sig mere i hverdagen, og lever et aktivt liv længst muligt.

Særligt relevant for Trafik- og Teknikudvalget

En række af indsatserne i de tre handleplaner har særlig relevans for Trafik- og Teknikudvalget.

Handleplan for Tobak: Der lægges i den kommende handleplan for tobak op til videre udbredelse og implementering af røgfri miljøer og udendørsarealer. Indsatsen skal støtte Gladsaxes ambition om på sigt at skabe en røgfri generation og blive en røgfri kommune. Det er planen at afdække mulighederne for at udvide de røgfrie miljøer til også at omfatte matriklerne omkring bibliotekerne og genbrugsstationen samt at arbejde for, at passagerer i den kollektive trafik oplever en røgfri rejse, dels ved at arbejde for, at de kommende letbanestationer bliver røgfrie, og dels ved at undersøge, hvordan stoppesteder kan gøres røgfri. På længere sigt kan det afdækkes, hvorvidt og i hvilket omfang parker og grønne områder kan indgå i indsatsen. I forlængelse af at kommunale legepladser er blevet røgfri, opstartes endvidere et samarbejde med boligforeninger i Gladsaxe om at gøre deres private legepladser røgfrie.

Handleplan for Mental sundhed: Som en del af hovedstaden er Gladsaxe præget af byens puls på godt og ondt, og særlig trafikstøj gør det udfordrende at finde ro til fordybelse og afstresning. Ophold i fredfyldte grønne områder fremmer mental sundhed. Fredfyldte områder også kaldet Stillesteder giver frirum til fordybelse, sanselighed og nærvær. Herudover kan det gøre den enkelte i bedre stand til at håndtere egen livssituation, give selvtillid og øge borgerens livskvalitet. At skabe rum for mental afstresning er også et mål i den grønne strategi. Prioritering af stille steder i Gladsaxe kan give borgerne livskvalitet og øge den mentale sundhed, og indsatsen har dermed et sundhedsfremmende sigte. Vi vil derfor kortlægge, udpege og gøre stillesteder i Gladsaxes grønne områder synlige, tilgængelige og nærværende for byens borgere.

Handleplan for Fysisk aktivitet: Under handleplanen for fysisk aktivitet foreslås en indsats, der fokuserer på at skabe bedre adgang og muligheder for bevægelse i byens rum. Adgang til parker og grønne områder, giver gode muligheder for bevægelse og naturoplevelser, ligesom de fungerer som sociale rum og mødesteder for borgerne. Et sammenhængende stisystem er både en helt overordnet forudsætning for at komme til og bevæge sig i grønne områder og for at færdes og bevæge sig i byens rum. Stier er derfor en grundlæggende forudsætning for bevægelse og for at fremme et aktivt udendørsliv. Samtidig knytter det sig til Gladsaxestrategiens mål om at øge andelen af børn og unge, der cykler til skole. Gladsaxe Kommune har en lang række grønne områder, parker og stisystemer, der med fordel kan gøres mere tilgængelige for borgerne. Der er flere eksempler på steder i kommunen, hvor der er dårlige adgangsveje til grønne områder, eller hvor der mangler forbindelser mellem stisystemer. Derfor ønsker vi at gennemføre en indsats, der fokuserer på at fremhæve de muligheder, der er for fysisk aktivitet i kommunens eksisterende grønne områder, parker og stisystemer. Samtidig ønsker vi, bl.a. gennem borgerinddragelse, at identificere de områder, der med fordel kan udvikles, så der skabes bedre forhold for fysisk aktivitet og bevægelse i hverdagen.

Ud over de ovennævnte indsatser, kan der være yderligere af de i handleplanerne beskrevne indsatser, som kan have relevans for Trafik- og Teknikudvalget. Det afhænger dog af hvorledes disse indsatser tager form i udviklingen af dem. Det kan fx være indsatsen, der skal skabe rammer for mere bevægelse blandt beboere på og borgere omkring plejeboligerne i Gladsaxe. Det kan også være i udviklingen af indsatsen omkring området ved Skovbrynet Station, der med en forventet ændret lokalplan, har et betydeligt udviklingspotentiale til at skabe rammer for et mødested til bevægelsesaktiviteter og friluftsliv samt i øvrigt at fremme bylivet i området. Begge disse indsatser omfatter involverende processer med borgere og aktører fra nærområderne, der skal bidrage med idéer og forslag til konkrete aktiviteter og tiltag, der vil kræve yderligere politisk behandling i Trafik- og Teknikudvalget.

Økonomi

Hovedparten af indsatser i handleplaner vil kunne holdes indenfor nuværende budgetter eller løftes gennem midler under Gladsaxe Kommunes sundhedspolitik. For nogle indsatser i handleplanen er der behov for at afklare omfang og eventuel finansiering som del af selve arbejdet.

Den videre proces

De øvrige relevante udvalg har ligeledes sagen til behandling i forhold til indsatserne i handleplanerne. Sundheds- og Rehabiliteringsudvalget vil på deres møde 02.12.2020 blive forelagt handleplanerne til endelig godkendelse.

På mødet deltager Steen Rank Petersen, Sundhedschef.

By- og Miljøforvaltningen og Social- og Sundhedsforvaltningen indstiller,

at forslag til indsatser tilknyttet sundhedspolitikken handleplaner 2021-2022 drøftes, med henblik på at oversende eventuelle bemærkninger til Sundheds- og Rehabiliteringsudvalgets endelige behandling af handleplanerne.

Relateret behandling

Sundheds- og Rehabiliteringsudvalget 06.05.2020, punkt 2

Kultur-, Fritids- og Idrætsudvalget 05.05.2020, punkt 3

Beskæftigelses- og Integrationsudvalget 05.05.2020, punkt 5

Psykiatri- og Handicapudvalget 06.05.2020, punkt 3

Børne- og Undervisningsudvalget 07.05.2020, punkt 7

Trafik- og Teknikudvalget 28.05.2020, punkt 10

Sundheds- og Rehabiliteringsudvalget 03.06.2020, punkt 7

Bilag

Bilag 1: Sammen om et røgfrit Gladsaxe 2021-2022 6

Bilag 2: Sammen om mental sundhed i Gladsaxe Handleplan for mental sundhed

Bilag 3: Sammen bevæger vi Gladsaxe Handleplan for fysisk aktivitet

Punkt 3: Strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler i Gladsaxe

20-1-05.00.00-P16

Beslutning

Drøftet.

Sagsfremstilling

Resumé af sagen

En omstilling til elbiler er et vigtigt led i den grønne omstilling. En ny strategisk plan for ladestandere i Gladsaxe, jf. bilag 1, viser et behov for 450-530 ladestandere på offentlig vej, privat fællesvej og ved etageboliger.

Transport står for 45 procent af Gladsaxes CO₂-udledning

Transportområdet er udfordret af, at der er kommet flere biler på vejene, og af, at vi kører markant mere i bil. Vi vil rigtig gerne eje vores egen bil, og på kun 10 år er antallet af biler i Gladsaxe steget med 70 procent, blandt andet fordi flere får bil nummer to. Mange har bilen som første valg, og den kollektive transport har det svært. De mange biler på vejene skaber både trængsel og luft- og støjforurening, og i 2019 stod transporten for 45 procent af den samlede CO₂-udledning i Gladsaxe Kommune.

Elbiler er et vigtigt led i den grønne omstilling

En omstilling til elbiler er derfor et vigtigt strategisk indsatsområde i Gladsaxes arbejde med den grønne omstilling, da en elbil kun udleder en sjettedel CO₂ i forhold til en benzinbil. Når al strøm bliver produceret af vedvarende energi, forventeligt i 2030, vil elbilen være CO₂-neutral i brugsfasen.

Der har fra statens side tidligere været arbejdet med et mål om 1 mio. elbiler i 2030, svarende til, at en tredjedel af alle biler i Danmark skulle være elbiler. Primo september i år meldte elbil-kommissionen ud, at man i stedet burde arbejde hen mod 750.000 elbiler i 2030. En endelig afklaring af statens mål for antal elbiler forventes i løbet af efteråret 2020.

Få elbiler og ladestandere i Gladsaxe i dag

I dag er det kun omkring 300 biler ud af over 38.000 biler i Gladsaxe Kommune, som er elbiler. Altså under 1 procent af bilparken i Gladsaxe.

Gladsaxe kommune har opsat 11 ladestandere fordelt på 9 lokationer. Ladestanderne bliver endnu ikke benyttet fuldt ud, fordi afstanden for mange elbilejere er for stor.

Flere ladestandere understøtter omstillingen til elbiler

By- og Miljøforvaltningen får flere og flere henvendelser om ladestandere fra borgerne, og der bliver solgt mange elbiler nu. For at understøtte, at mange biler bliver udskiftet med elbiler, skal der være en god ladeinfrastruktur.

Behov for 450-530 ladestandere i Gladsaxe

By- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et forslag til en strategisk plan for ladestandere til elbiler, jf. bilag 1. Planen viser et behov for 450-530 ladestandere. Det er udover de ladestandere, som parcelhusejere selv kan sætte op i deres indkørsel. Tallet dækker altså over ladestandere ved etageboliger, rækkehuse uden parkering på egen grund og ladestandere på offentlig vej.

Retningslinjer for ladestandere i Gladsaxe

Forslag til strategisk plan for ladeinfrastruktur indeholder en række retningslinjer, som skal overholdes, når der skal sættes ladestandere op på offentlig vej og på privat fællesvej. Retningslinjerne skal sikre bykvaliteten og de mange hensyn, der skal tages i byens rum.

Derudover sikrer retningslinjerne eksempelvis også, at ladestanderne skal kunne bruges af alle el-bilbrugere, og at alle brugere skal have fri og lige adgang til at benytte el-ladestandere mod betaling for den brugte strøm uden krav om

forudgående registrering eller lignende.

Kommunen har begrænsede muligheder for at sætte ladestandere op

Som reglerne er i dag, har vi begrænsede muligheder for at hjælpe processen med flere ladestandere på vej fra kommunal side. I forhold til lovgivningen må vi kun sætte ladestandere op ved egne kommunale bygninger.

Kommunen prøver gennem et regionalt samarbejde i regi af Energi på Tværs at mindske barriererne, så det bliver muligt at sætte flere ladestandere op.

By- og Miljøforvaltningen afventer resultaterne af Elbilkkommissionens arbejde omkring ladestandere, som forventes at komme i løbet af efteråret 2020. Den strategiske plan for ladestandere vil blive opdateret med nyeste viden, inden den forelægges til endelig vedtagelse primo 2021.

Offentligt tilgængelige ladestandere ved kommunale bygninger

I marts 2020 kom der en ladestanderbekendtgørelse som gør, at Gladsaxe Kommune skal sætte en ladestander op ved kommunale bygninger med mere end 20 parkeringspladser, dog ikke beboelsesbygninger.

I løbet af de næste to år skal vi derfor sætte ladestandere op ved 20 lokationer, bl.a. idrætsfaciliteter og skoler. Det bliver offentligt tilgængelige ladestandere, som alle kan bruge, og derfor starter vi med dem, som flest borgere vil kunne få gavn af, fx en ladestander ved Gladsaxe Stadion, som bl.a. beboere fra Høje Gladsaxe vil kunne bruge. Den prioriterede rækkefølge for ladestandere ved kommunale bygninger fremgår af afsnit 6.1 i den strategiske plan. Der er afsat 2 millioner kroner i budgettet, som forventes som minimum at kunne dække opsætning af ladestandere ved de 20 lokationer, hvor ladestandere er påkrævet i henhold til ladestanderbekendtgørelsen.

Information og dialog om opsætning af ladestandere

I den strategiske plan for ladeinfrastrukturen til elbiler er der udpeget etageboliger og rækkehuse, hvor der kan være behov for, at kommunen giver information og går i dialog om opsætning af ladestandere.

Udpegningen er foretaget efter byområder og viser, at der særligt er behov for en indsats i byområderne Bagsværd Hovedgade, Gladsaxe og Søborg Hovedgade.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til drøftelse.

Bilag

Bilag 1: Udkast til Strategisk plan for ladeinfrastruktur til elbiler

Punkt 4: Byggesagsbehandling af Brand og konstruktioner med Bygningsreglement BR18

18-21480-02.00.00-A00

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Med Bygningsreglement BR18 blev sagsbehandlingen af Brand og Konstruktioner for de fleste bygningstyper overdraget til certificerede rådgivere. Det betyder, at Kommunen ikke længere behandler den del af byggesagen, der omhandler brand og konstruktioner.

Anja Munch Harbo vil på mødet give en kort gennemgang af reglerne og erfaringerne fra den første periode med certificerede rådgivere.

Punkt 5: Status Letbane

20-53-05.00.00-P20

Meddelelse

- Grundet Novafos-arbejde med flytninger af afvandingsledninger vil Tobaksvejen være lukket i weekenden den 7. og 8. november. Der vil blive åbnet fra Gladsaxe Møllevej.
- By- og Miljøforvaltningen har nu fået myndighedsprojektet for letbanen (protokol 12 og 14). Protokol 12 er strækningen fra Herlev til Gladsaxe Trafikplads. Protokol 14 er strækningen fra Buddinge rundkørsel til Lyngby. Der mangler fortsat at designe et LAR-projekt (Lokal Afledning af Regnvand) på strækningen fra Gladsaxe Trafikplads til Buddinge rundkørsel (Protokol 13). By- og Miljøforvaltningen arbejder fokuseret med en hurtig og smidig myndighedsbehandling.
- Der har været omkring 5 henvendelser/klager angående Novafos' arbejde ved Vadbros på Buddingevej, hvor man er blevet nødt til at skifte byggemetode. Man har været nødt til at vibrere/spunse jernplader ned til en gravekasse til nye fjernvarmeledninger.
- Der er ved Vadbros blevet etableret en midlertidig sort og synlig vandledning, for at sikre vandforsyningen i området under letbanearbejdet.
- Viadukten på Buddingevej i Lyngby er ikke klar til åbning for biltrafik før i begyndelsen af 2021. Arbejdet med tunnelen har vist sig vanskeligere og mere pladskrævende end beregnet, og viadukten bliver derfor først åbnet for biltrafik i begyndelsen af næste år.
- Kildebakken er pt. spærret for biltrafik.
- Hovedstadens Letbane har oplyst, at de modtager relativt få klager. Der er modtaget ca. en klage om dagen i gennemsnit på hele letbanestrækningen.

Punkt 6: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

19-14-00.22.04-A30

Meddelelse

Maj Green oplyste, at forvaltningen er udfordret med mange opgaver relateret til Letbanen – blandt andet foregår der pt. en myndighedsgodkendelse af letbaneprojektet. Som følge heraf foregår der pt. en skarp prioritering af opgaverne i Vej- og Trafikteamet. På byggesagsområdet er der en rekrutteringsproces i gang, der kan betyde længere sagsbehandlingstider i en periode.

Lise Tønner oplyste, at Lokallisten mener, at der er behov for et Læskur til hestene i Høje Gladsaxe Parken.

Trafik- og Teknikudvalget drøftede behovet for et Læskur til hestene. Et enigt udvalg bad forvaltningen om til det kommende udvalgsmøde at udarbejde en sag til beslutning om opførelse af læskur til hestene i Høje Gladsaxe Parken.

Michael Dorph Jensen oplyste, at han ikke fandt, at den nyetablerede cykel- og gangsti på Tobaksvejen fungerede hensigtsmæssigt. Trafik- og Teknikudvalget aftalte, at der skal en sag på et kommende møde om problemstillingen.

Christina Rittig Falkberg spurgte til muligheden for, at man kan forbedre mulighederne for at krydse Søborg Hovedgade ved Frødings Allé. Ole Skrald Rasmusen oplyste, at Søborg Hovedgade ikke kan krydses dér af hensyn til trafiksikkerheden for skoleeleverne ved Søborg Skole. Han oplyste desuden, at den forestående renovering af en del af Søborg Hovedgade vil være anledning til at drøfte forholdene for krydsende cyklister.

Britt Vorgod orienterede om status på udmøntning af støjpuljen. Der er i 2020 modtaget ansøgninger fra i alt knap 120 boliger. Der er givet tilsagn til i alt 70 boliger, hvoraf de 16 er lejligheder.

Tilsagn er givet efter en prioritering af boliger med størst støjbelastning og ældste vinduer.

I 2019 blev der givet tilsagn om støtte til 30 boliger, hvoraf de 16 har udført arbejdet og fået udbetalt tilskud, i alt 327.961 kr.

Britt Vorgod oplyste i relation til Gladsaxe Kommunes ønske om en grendeling af linje 250, at Region Hovedstadens Trafikudvalg først vil kunne behandle ønsket på deres møde i marts 2021. Regionen har sendt forslaget til høring frem til januar i de berørte kommuner.

Punkt 7: Godkendelse

19-13-00.22.04-A30