

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget 2022-2025 d. 04-12-2023

Mødedato Mandag d. 04. december 2023 kl. 19:00

Mødested Mødelokale 2608 Gladsaxevej 100

Indholdsfortegnelse

Beslutning om indførelse af byggesagsgebyr.....	3
Beslutning om deltagelse i forsøg med bycykler og elløbehjul.....	5
Grusgraven - Principbeslutning om disponering af vejareal.....	7
Trafik- og Teknikudvalgets budgetopfølgning efter 3. kvartal 2023.....	9
Høring af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering om udvidelse af Ring 4.....	12
Reviderede ejerstrategier 2023.....	14
Temadrøftelse for Støjhandlingsplan 2024.....	16
Høring af den regionale udviklingsstrategi 2024.....	17
Status Letbane.....	20
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	21
Godkendelse.....	22

Punkt 1: Beslutning om indførelse af byggesagsgebyr

23-20617-02.00.00-A00

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 12.12.2023

Byrådet 20.12.2023

Sagsfremstilling

Resumé

Med budgetaftalen for 2024-2027 har Byrådet vedtaget, at byggesagsgebyret skal genindføres, for at kunne ansætte to byplanlæggere. Hermed fremlægges et forslag til, hvordan der fremover opkræves gebyr i byggesager.

Lovgivning

Hvis en kommune vælger at opkræve byggesagsgebyr, er det ved lov nr. 649 af 12.06.2013 pr. 01.01.2015 pålagt kommunerne at opkræve gebyrer efter timeforbrug eller som et mindre fast gebyr.

Der kan kræves gebyr for byggetilladelser, forhåndsdialoger, afslag, lovliggørelsessager og dispensationsansøgninger i henhold til byggeloven. Der kan også kræves gebyr i forbindelse med byggesager, hvor ansøger trækker ansøgningen tilbage.

Der kan ikke opkræves gebyr for planmæssige forhold, medmindre en byggetilladelse efter byggeloven afhænger af de planmæssige forhold.

Gebyrindtægterne efter tidsforbrug må ikke overstige de omkostninger, som Gladsaxe Kommune har haft i forbindelse med byggesagsbehandlingen af disse sager. Gebyret kan derfor kun inkludere de omkostninger, der direkte eller indirekte vedrører byggesagsområdet.

Byggesagsgebyr

By- og Miljøforvaltningen lægger op til, at der opkræves gebyr efter tidsforbrug i forbindelse med sagsbehandlingen af egentlige byggesager, og at der opkræves et fast gebyr for mindre etablering af mindre bygninger, dvs. udhuse, carporte, drivhuse, overdækninger, m.m.

Begrundelse for timepris for byggeprojekter, som ikke er af mindre karakter er, at der bruges en del tid på disse projekter. Herudover er ansøgers omkostning til et byggeprojekt større, og dermed vil udgiften til byggesagsgebyret udgøre en mindre del af byggeprojektets samlede udgifter. Det foreslås, at timeregistreringen for disse projekter tillige omfatter forhåndsdialog, afslag, lovliggørelsessager samt dispensationsansøgninger i henhold til byggeloven.

Timeprisen for 2024 er beregnet til 779 kr., se beregning i bilag 1.

Begrundelsen for fast pris i de mindre byggesager er, at de oftest ikke udgør en stor udgift for ansøger, men at byggesagen kan tage mange timer at behandle, og derfor vil blive uforholdsmæssig dyr for ansøger. For at imødekomme ansøgernes forventning om proportionalitet mellem byggeprojekt og pris foreslår forvaltningen derfor, at de mindre byggerier omfattes af fast pris. Samtidigt er det mindre ressourcekrævende for forvaltningen kun at opkræve en fast pris.

Det faste gebyr fastsættes i bekendtgørelse om Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens gebyrer på byggeområdet, og det prisreguleres årligt 01.01 efter Finansministeriets generelle indeks for løn- og prisstigninger. I 2023 er det faste gebyr på 1.124 kr.

Det faste gebyr opkræves ved afgørelsen i de mindre sager, mens tidsforbrugsgebyret for større byggesager opkræves i to rater. Første rate ved udstedelse af byggetilladelse og anden rate ved udstedelse af ibrugtagningstilladelse.

Økonomi

Det er i forbindelse med budget 2024-2027 vedtaget at ansætte to byplanlæggere, finansieret ved at genindføre byggesagsgebyret. Der er derfor budgetteret med en årlig indtægt på 1,2 mio. kr. fra byggesagsgebyrer i 2024 og frem på driftsbudgettet for Trafik- og Teknikudvalget.

Byggesagsgebyr i de omkringliggende kommuner

I forhold til de nabokommuner, der opkræver gebyr, ligger den foreslåede timepris i den lave ende, se nedenstående:

Lyngby-Taarbæk kommune opkræver 849 kr. i timen

Gentofte Kommune opkræver 805 kr. i timen

Herlev Kommune opkræver 764 kr. i timen

Furesø Kommune opkræver 950 kr. i timen

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at:

1. byggesagsgebyr for mindre byggesager (carporte, drivhuse, garager m.v.) fastsættes som fast pris,
2. byggesagsgebyr for andre byggesager fastsættes en timepris på 779 kr., som PL reguleres løbende, og at
3. byggesagsgebyret omfatter forhåndsdialog, afslag og dispensationsansøgninger i henhold til byggeloven.

Bilag

Bilag 1: Timeprisberegning 2024

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 2: Beslutning om deltagelse i forsøg med bycykler og elløbehjul

23-106-05.00.00-P20

Beslutning

Tilrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

I Strategi for Grøn Omstilling er der en målsætning om ti procent færre kørte kilometer og 25 procent flere cykelture. I udkast til Trafik- og Mobilitetsplan er der et princip om at tilbyde attraktiv, bæredygtig transport. Som det beskrives i planen, så er en af de store udfordringer i at øge brug af kollektiv trafik den såkaldte First Mile/Last-Mile problematik, som omhandler rejsen fra hjemmet til trafikknudepunktet og fra trafikknudepunktet til destinationen. Letbanen kombineret med mikromobilitetsløsninger betragtes som en effektiv måde at reducere biltrafikken på.

Trafik- og Teknikudvalget skal beslutte, om Gladsaxe Kommune skal deltage i et samarbejde med letbanekommunerne og Region Hovedstaden om, at gennemføre test med bycykler og elløbehjul ved nogle af de kommende letbanestationer.

Baggrund

Region Hovedstaden har i samarbejde med kommunerne på letbanestrækningen og trafikselskaberne udviklet projektet "Delemobilitet til bus og letbane i forstæderne." Projektet sigter mod at etablere det første tværkommunale delemobilitetstilbud i Danmark, især fokuseret omkring den kommende letbane. Det foreslås at teste koncepter med bycykler og elløbehjul langs letbanestrækningen. Testperioden er fra sommeren 2024 indtil udgangen af 2025.

Projektet med test af bycykler og elløbehjul

Formålet med projektet er at teste, om koncepter med bycykler og elløbehjul langs letbane-strækningen vil bidrage til overflytning fra bil til den kollektive transport.

Det er den foreløbige plan, at der skal testes med en begrænset mængde bycykler og elløbehjul på udvalgte steder tæt på kommende letbanestationer. Det forventes, at de kommende letbanestationer skal fungere enten som start- eller slutpunkter for bycyklerne og elløbehjulene. Som del af projektet skal det indledningsvist undersøges, hvor bycykler og elløbehjul kan placeres andre steder i byen.

Som del af projektet defineres zoner, hvor det er tilladt, og hvor det ikke er tilladt at parkere med delecycloer/elløbehjul, ligesom der defineres områder hvor bycyklerne og elløbehjulene ikke må bruges. Der vil løbende blive foretaget evalueringer for at sikre, at bycyklerne og elløbehjulene ikke udgør en gene for borgerne.

Testforsøget giver viden om, hvordan et forhåbentligt velfungerende system af delemobilitetstilbud kan opbygges, og mulighed for, at borgerne vænner sig til de nye transportmidler. Vigtige erfaringer kan opnås om, hvordan bycyklerne og elløbehjulene bedst integreres i vores bybillede.

Når testforsøget slutter, forelægges resultaterne, og herefter kan Trafik- og Teknikudvalget beslutte, om vi fortsat skal have bycykler og elløbehjul i Gladsaxe, herunder hvor og i hvilket omfang.

Økonomi

Region Hovedstaden har afsat midler til projektet, primært til driftstilskud til leverandører i opstartsfasen, da der forventes begrænset efterspørgsel i begyndelsen.

Der forventes ikke økonomiske omkostninger for Gladsaxe Kommune, men der må forventes et ressourcetræk for medarbejdere på tværs i By- og Miljøforvaltningen til deltagelse i forsøget.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at:

1. Gladsaxe Kommune deltager i et testforsøg med bycykler og elløbehjul.

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 3: Grusgraven - Principbeslutning om disponering af vejareal

23-74-05.13.00-G01

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

Som beskrevet i lokalplan 220 for Solhusene i Købmandsbyen og tilhørende udbygningsaftale fra 2013 mellem udvikler og Gladsaxe Kommune skal den private fællesvej Grusgraven omlægges. Der er givet byggetilladelse til byggeprojektet og hermed fastlægges areal til, hvad der kan disponeres til vejformål. På grund af områdets fremtidige anvendelse anbefaler By- og Miljøforvaltningen, at der arbejdes videre med en løsning, hvor Grusgraven indrettes med kørebane, cykelstier i begge sider, fortov i den ene side og vejtræer i en flexzone.

Baggrund

I Lokalplan 220 for Solhusene i Købmandsbyen står det i § 6.3 anført, at "Lokalgaden Grusgraven skal forsynes med fortov, cykelsti og træbeplantning". Det er ikke nærmere defineret, om der skal være fortov i begge sider eller kun den ene side, eller hvor samt hvor mange træer, der skal plantes. Lokalplanen giver heller ikke instruktioner om vej- og stibredder, dog er pladsen til vejforhold indirekte fastlagt af udlæg til byggefeltet. I udbygningsaftalen, som primært er en aftale om fordeling af anlægsudgifter til diverse vejanlæg, er der i bilag skitseret fortov og cykelsti i begge sider af Grusgraven uden plads til træer.

Den 28.07.2023 blev der givet byggetilladelse til byggeprojektet, hvor byggefeltet er placeret som fastlagt i lokalplanen. I det tilhørende tegningsmateriale i byggetilladelsen er der vist kørebane og cykelsti i begge sider samt et fortov og en flexzone med vejtræer og parkeringspladser. Entreprenøren er ved at byggemodne området i henhold hertil.

Disponering af vejareal

Udvikler og By- og Miljøforvaltningen har været i dialog, og siden det blev erfaret, at der ikke er vejbredde til både fortov og cykelsti i begge sider samt træbeplantning, har udvikler og forvaltning vurderet, at der for nuværende, i forhold til det aktuelle projekt, ikke er brug for fortov i begge sider. Der arbejdes derfor videre med dette som udgangspunkt.

Vejarealet er disponeret som vist på vedlagte bilag, med kørebane og cykelsti i begge sider samt fortov i den ene side tættest på boligbebyggelsen. Endvidere er der disponeret areal til en flexzone, som består af tre-fire vejtræer, ca. 20 cykelparkeringspladser og tre parkeringspladser plus én stor handicapplads til en handicapbus til nuværende beboere. Formålet med flexzonen er også at skabe afstand mellem kørebanen og altanerne, som vender ud mod vejen.

Det kan ikke udelukkes, at det på et senere tidspunkt i forbindelse med udviklingen af Bagsværd Bypark, kan være hensigtsmæssigt med fortov i begge sider af Grusgraven. Det kan sikre en god skolevej mellem de kommende boligområder i Bagsværd Bypark, og den kommende skole i det nye kvarter i Bagsværd (Ringbo).

Forvaltningen forventer dog, at skolebørn sydøst for Grusgraven, i en fremtidig situation, vil være tilstrækkeligt betjent med ét fortov på Grusgraven i den østlige side tættest på den nye bebyggelse. Skolebørn sydvest for Grusgraven vurderes at ville benytte et kommende nyt stisystem gennem Bagsværd Bypark, der giver forbindelse til Brudelysvej. Bebyggelsen umiddelbart vest for Grusgraven vil ikke kunne benytte et eventuelt fortov i vestlig side, da der er stor terrænforskel.

Forvaltningen vurderer ikke, at det umiddelbart er muligt at udvide det disponerede vejareal på grund af de, i lokalplanens udlagte byggefelt.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at:

1. der træffes principiel beslutning om, at forvaltningen skal arbejde videre med en løsning for Grusgraven med en kørebane, cykelstier i begge sider, fortov i den ene side og vejtræer, parkering m.v. i en flexzone.

Bilag

Bilag - Grusgraven, Vejudlæg

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 4: Trafik- og Teknikudvalgets budgetopfølgning efter 3. kvartal 2023

23-9-00.30.14-000

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

By- og Miljøforvaltningen forelægger budgetopfølgning for 3. kvartal 2023 med status og prognose for resten af budgetår 2023. Budgettet forventes overholdt med en mindre overskridelse af servicerammen, som for indeværende ikke har konsekvenser for udvalgets økonomiske råderum i 2023.

Servicerammen for Trafik- og Teknikudvalget forventes ikke overholdt

Alle Trafik- og Teknikudvalgets driftsudgifter er omfattet af servicerammen og fremgår af tabel 1. Servicerammen svarer til det vedtagne budget.

Forvaltningen forventer efter 3. kvartal, at servicerammen for Trafik- og Teknikudvalget i 2023 overskrides med 3,2 mio. kr. Overskridelsen af servicerammen har for nærværende ingen direkte konsekvenser for udvalgets økonomiske råderum i 2023, men indgår i opfølgningen for kommunens samlede servicramme. Den forventede overskridelse af servicerammen skyldes hovedsagligt forbrug af videreførte midler fra tidligere år til kollektiv trafik og myndighedsområdet for veje.

Tabel 1 - Serviceramme for Trafik- og Teknikudvalget i 2023.

Trafik- og Teknikudvalget	Vedtaget budget	Forventet forbrug	Forventet mer-/mindreforbrug
Serviceudgifter (mio. kr.)	137,9	141,1	-3,2

Korrigeret driftsbudget forventes overholdt

Forvaltningen forventer, at Trafik- og Teknikudvalgets korrigerede budget kan overholdes og vil få et mindreforbrug på 14,4 mio. kr. i 2023. Det korrigerede budget, der inkluderer videreførelser på i alt 17,8 mio. kr. fra 2022, samt det forventede forbrug for 2023, fremgår af tabel 2.

Tabel 2 - vedtaget og korregeret budget samt forventet forbrug for Trafik- og Teknikudvalget 3. kvartal 2023

Budgetområde	Vedtaget budget	Korregeret budget	Forventet forbrug	Forventet mer- /mindreforbrug i forhold til korregeret budget
Trafik- og teknikudvalget, total	137,9	155,4	141,1	14,4
Myndighed for veje og friarealer	57,5	73,0	60,5	12,5
<i>Kollektiv trafik</i>	<i>49,3</i>	<i>56,4</i>	<i>50,4</i>	<i>6,0</i>
<i>Vej</i>	<i>7,1</i>	<i>15,5</i>	<i>9,0</i>	<i>6,5</i>
<i>Bådarten, bådpladser og nyttehaver</i>	<i>1,1</i>	<i>1,2</i>	<i>1,1</i>	<i>0,0</i>
Udfører vej- og friarealer (driftsafdelingen)	78,6	80,6	79,1	1,5
<i>Vej</i>	<i>55,5</i>	<i>56,5</i>	<i>55,1</i>	<i>1,4</i>
<i>Friarealer</i>	<i>23,1</i>	<i>24,1</i>	<i>24,0</i>	<i>0,1</i>
Myndighed for byggesagsområdet	0,3	-0,8	-0,1	-0,7
<i>Byggesagsbehandling</i>	<i>0,7</i>	<i>0,9</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Skadedyrsbekæmpelse</i>	<i>-0,4</i>	<i>-1,7</i>	<i>-0,7</i>	<i>-1,0</i>
Kortdata	0,5	1,1	0,6	0,5
Byplan og landskab	1,0	1,5	1,0	0,6
<i>Friarealer</i>	<i>1,0</i>	<i>1,0</i>	<i>0,9</i>	<i>0,1</i>
<i>Planer mv.</i>	<i>0,0</i>	<i>0,5</i>	<i>0,0</i>	<i>0,5</i>

Alle tal i mio. kr.

På budgetområdet for myndighedsopgaver for veje- og friarealer vedrører over 80% af udgifterne kollektiv trafik, og der forventes et mindreforbrug i forhold til det korregerede budget på 6,0 mio. kr. i 2023. Isoleret set er udgifterne til Movia i 2023 større end tidligere år på grund af faldende indtægter som følge af vigende passagertal og øgede driftsomkostninger. Imidlertid påvirker de senest varslede merudgifter for Movia for 2023 kun Gladsaxe Kommune i beskedent omfang, hvorfor nærværende prognose ikke afviger væsentligt fra forventningerne 1. kvartal.

Der forventes et mindreforbrug på 6,5 mio. kr. på myndighed for veje eksklusiv kollektiv trafik. Heraf forventes 4,0 mio. kr. videreført og reserveret til myndighedsopgaver i tilknytning til letbanen i perioden 2024-2025. Forvaltningen forventer videre, at der vil være mindreforbrug på 1,0 mio. kr. fra støjpuljen og 1,0 - 1,5 mio. kr. mindreforbrug på vejbelysning, afhængig af hvornår slutafregningen for 2023 forfalder.

Endelig forventes et mindreforbrug i forhold til det korregerede budget for udførerområdet for vej- og friarealer (driftsafdelingen) på 1,5 mio. kr. Forbruget i driftsafdelingen kan erfaringsmæssigt variere en del mellem årene, blandt andet betinget af vinterudgifter på vejområdet, hvor der også imødeses øgede udgifter til miljøvenlige tømidler. Mindreforbruget på friarealer forventes i kommende år disponeret til pasning og vedligeholdelse af nye beplantninger, opretning af mindre efterslæb inden for naturområdet og tiltag til øget biodiversitet.

Den takstfinansierede opgave med skadedyrsbekæmpelse (rotter) blev genudbudt i 2022, og det oparbejdede underskud på kontoen skal tilbagebetales via taksterne og forventes udlignet ultimo år 2025.

Anlægsbudget – Gladsaxe Boulevard etableres de kommende år

En oversigt over opfølgningen af anlægsudgifter for Trafik- og Teknikudvalget fremgår af bilag 1.

Oversigten viser, at det vedtagne budget for anlæg på Trafik- og Teknikudvalgets område i 2023 er på netto 17,2 mio. kr., mens det korregerede budget er 110,5 mio. kr. Forskellen på 93,3 mio.kr. vedrører tidligere bevillinger til en række igangværende og kommende projekter, hvoraf Etablering af Gladsaxe Boulevard og Forskønnelse af Søborg Hovedgade er de største.

Samlet set forventer forvaltningen et merforbrug i forhold til det vedtagne budget på netto 14,0 mio.kr. og et mindreforbrug på 79,3 mio.kr. i forhold til det korregerede budget på grund af udskudte projekter og fortsat igangværende aktiviteter – for eksempel forventes Gladsaxe Boulevard først endeligt afregnet i 2025.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at:

1. Budgetopfølgningen for Trafik- og Teknikudvalget for 3. kvartal godkendes.

Bilag

Bilag 1: TTU Anlæg 3. kvartal 2023

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 5: Høring af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering om udvidelse af Ring 4

23-13-05.00.00-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

Vejdirektoratet er ved at påbegynde miljøkonsekvensvurdering af projektet for udvidelse af Ring 4, og der kan i forbindelse med den indledende idé- og forslagsfase indsendes høringssvar. By- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et oplæg til punkter, som kan danne baggrund for, at der kan sendes et høringsbrev til Vejdirektoratet.

Vejdirektoratets projekt om udvidelse af Ring 4

Udvidelsen af Ring 4 er bestemt i Statens Infrastrukturaftale. Vejdirektoratet beskriver, at formålet med projektet er at øge kapaciteten på strækningen og dermed forbedre fremkommeligheden for de trafikanter, som dagligt kører på strækningen. Læs mere om projektet på Vejdirektoratets projekthjemmeside:

<https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/udvidelse-af-ring-4-nord-mellem-ballerup-c-og-hilleroedmotorvejen>

Der foretages samtidigt med denne undersøgelse en miljøkonsekvensvurdering af BRT på Ring 4. Vejdirektoratet oplyser, at planlægningen af de to projekter derfor gennemføres tæt koordineret med hinanden.

Der er frist for at indsende høringssvar 08.12.2023.

Oplæg til høringsbrev

Gladsaxe Kommune er imod at Ring 4 skal udvides med et ekstra spor til biler, bl.a. fordi:

- strækningen er stærkt støjlaget, og en udvidelse vil blot give endnu flere støjgener,
- udvidelse af vejen vil være i direkte modstrid med principperne om Grøn Omstilling, idet mere vej giver flere biler,
- udvidelsen af vejen vil give bilisterne fordele, mens de kollektive investeringer med Letbane på Ring 3 og kommende BRT-forbindelse på Ring 4 vil få et reduceret passagergrundlag, og
- Ring 4 bør udvides med en BRT-linje som et alternativ til ekstra plads til bilerne med henblik på at understøtte, at der flyttes rejser fra privat bil til kollektiv transport.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at:

1. Trafik- og Teknikudvalget fremsender høringsbrev til Vejdirektoratet.

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 6: Reviderede ejerstrategier 2023

23-1-00.17.00-000

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

Byrådet besluttede 21.06.2023, at kommunens ejerstrategier skal revideres inden årets udgang, særligt med henblik på at indarbejde et afsnit om åbenhed og fortrolighed. Udkast til reviderede ejerstrategier på Trafik- og Teknikudvalgets område forelægges til udvalgets godkendelse.

De reviderede ejerstrategier forelægges efterfølgende til Byrådet til samlet godkendelse.

Baggrund

På byrådsmødet 21.06.2023, punkt 14, blev det besluttet, at:

- Gladsaxe Kommune arbejder for at sikre så meget åbenhed som muligt i de selskaber og interessentskaber, som Gladsaxe er medejer af,
- kommunen reviderer ejerstrategierne inden årets udgang. Herunder, at vi indarbejder et afsnit om åbenhed og fortrolighed, som slår kommunens grundholdning fast og beskriver den afvejning, der altid skal tages,
- kommunen fremover genbehandler ejerstrategierne inden udgangen af valgperioden, og
- kommunen anbefaler vores selskabsrepræsentanter, at de medvirker til, at der på bestyrelsesmøderne i selskaberne tages stilling til offentlighed eller fortrolighed.

Reviderede ejerstrategier

Ejerstrategierne er revideret for alle selskaber, som Gladsaxe Kommune har ejerskab eller deltagelse i. Der er i indledningen til ejerstrategierne tilføjet et generelt afsnit om åbenhed og fortrolighed i kommunale selskaber. Hovedpointen er, at Gladsaxe Kommune ønsker, at kommunens aktiviteter via ejerskab eller deltagelse udføres med størst mulig åbenhed, offentlighed og transparens for omverdenen – og at der samtidig er visse oplysninger, som selskaberne har ret og pligt til at holde fortrolige.

Derudover har By- og Miljøforvaltningen tilføjet et afsnit om åbenhed og fortrolighed i ejerstrategien for selskaber på Trafik- og Teknikudvalgets område. Afsnittet beskriver, hvad der konkret gælder for selskabet ift. åbenhed og fortrolighed.

Det gælder følgende selskaber for Trafik- og Teknikudvalget:

- Hovedstadens Letbane I/S
- Trafikselskabet Movia
- Baadfarten
- Beredskab Øst

Endelig er ejerstrategierne opdateret med eventuelle andre relevante ændringer i selskaberne.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at:

1. de reviderede ejerstrategier godkendes.

Relateret behandling

Byrådet 21.06.2023, punkt 14.

Bilag

Bilag 1: Opdaterede ejerstrategier på TTUs område

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 7: Temadrøftelse for Støjhandlingsplan 2024

23-7-05.00.00-A00

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Resumé

Miljøstyrelsen har gennemført ny kortlægning af trafikstøj i Gladsaxe Kommune. På den baggrund er By- og Miljøforvaltningen ved at udarbejde et forslag til en ny støjhandlingsplan. Forvaltningen vil på mødet orientere Trafik- og Teknikudvalget om de foreløbige overvejelser.

Ny støjkortlægning

Miljøstyrelsen har gennemført ny kortlægning af trafikstøj i Gladsaxe Kommune. Styrelsen har endnu ikke offentliggjort materialet, hvorfor støjkort endnu ikke kan ses på styrelsens hjemmeside og derfor heller ikke fremgår på Gladsaxe Kommunes hjemmeside.

Støjhandlingsplan

Ud fra den nye støjkortlægning skal Gladsaxe Kommune udarbejde en ny lovpligtig støjhandlingsplan. Støjhandlingsplanen skal dels præsentere den nye støjkortlægning, herunder udviklingen siden den sidste støjkortlægning i 2017, dels, skal planen pege på handlinger, som kan hjælpe med at mindske trafikstøjen i kommunen.

Forvaltningen vil på mødet præsentere den nye støjkortlægning og de foreløbige overvejelser om ny støjhandlingsplan for Trafik- og Teknikudvalget.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 8: Høring af den regionale udviklingsstrategi 2024

23-2-01.06.00-G01

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Resumé

Region Hovedstaden har udarbejdet et forslag til en regional udviklingsstrategi, ”Fælles om bæredygtig udvikling”, som er sendt i høring frem til 04.12.23. Strategien er bygget op om fire strategispor, hvor der for hvert af sporene præsenteres ambitioner og mål. Med denne sag præsenteres budskaberne i strategiforslaget samt et forslag til hovedpointer i et høringssvar fra Gladsaxe Kommune.

Sagsfremstilling

Region Hovedstadens forslag til ny regional udviklingsstrategi, ”Fælles om en bæredygtig udvikling” er bygget op om fire strategispor:

- Miljø- og klimaudfordringer på tværs
- Nye løsninger på klimaudfordringer og bedre brug af ressourcer
- Sammenhængende attraktiv mobilitet
- Uddannelse til fremtiden

Forslaget til strategien er vedlagt, bilag 1. Med strategien lægges op til samarbejder på flere niveauer med afsæt i partnerskaber, borgerinvolvering, interregionale og internationale samarbejder samt kultur, der skaber sammenhæng i regionen.

Miljø- og klimaudfordringer på tværs

Under dette strategispor præsenteres en ambition om, at hovedstadsregionen skal have et rent miljø og attraktiv natur til gavn for borgernes trivsel og sundhed med afsæt i følgende mål:

- 85 procent af drikkevandet er beskyttet mod klorerede opløsningsmidler og andre farlige stoffer inden 2030: Region Hovedstaden vil opspore, undersøge og håndtere forureninger for at sikre rent grundvand, og vil tage initiativ til nye og styrke de igangværende samarbejder på området.
- Vi vil sikre, at klimatilpasning hænger sammen på tværs af kommune- og regionsgrænser: der lægges op til samarbejde for en sammenhængende klimatilpasning. Regionen vil sikre, at ny viden og løsninger fra internationale klimatilpasningsprojekter giver værdi i hovedstadsregionen.
- Vi vil have vendt udviklingen i antallet af støjplagede boliger i hovedstadsregionen: Region Hovedstaden vil gennemføre analyser og sikre nødvendig viden for at kunne løfte dagsordenen hos staten til at sikre nødvendige handlemuligheder og finansiering.

Nye løsninger på klimaudfordringer og bedre brug af ressourcer

Under dette strategispor præsenteres en ambition om, at man i hovedstadsregionen lever og forbruger vi med omtanke og hensyn til jordens knappe ressourcer med afsæt i følgende mål:

- I 2035 skal Region Hovedstadens forbrug af primære råstoffer være reduceret med 20% i forhold til 2021 niveau. Reduktionen skal ske ved substitution og med genanvendelige og alternative stoffer: Region Hovedstaden vil bidrage til at sænke forbruget af råstoffer og øge genanvendelsen af byggematerialer. Der inviteres til samarbejder om at udvikle nye metoder og løsninger om bl.a. anvendelse af overskudsjord og cirkulære materiale flows. Regionen vil understøtte etableringen af materialepladser.
- I 2030 skal co2-udledningen i hovedstadsregionen være sænket med 85% i forhold til 1990-niveauet, og være co2-neutral i 2045: Region Hovedstaden vil understøtte kommunerne i at realisere deres klimaplaner med særligt fokus på tung trafik, kollektiv transport samt omstilling af energi- og varmesektoren. Regionen vil udvælge områder, hvor der kan findes EU-finansiering til indsatsen.

Sammenhængende og attraktiv mobilitet

Under dette strategispor præsenteres en ambition om, at den kollektive trafik skal være rygraden i transportsystemet, og at der skal være endnu bedre forhold for cyklister på tværs af regionen, med afsæt i følgende mål:

- I 2030 skal 2/3-dele af alle ture ske med det kollektive, på cykel eller til fods
- 20 procent flere cykelture i 2030
- Andelen af unge på 16-24 år, der anvender kollektiv transport, cyklen eller samkørsel til deres uddannelse skal stige med 20 procent

Med afsæt i disse mål vil Region Hovedstaden arbejde for et overskueligt og integreret kollektivt net med nye mobilitetstilbud, og med grønne og attraktive transportmuligheder til og fra regionens uddannelser. Der vil bl.a. være fokus på knudepunkter, delemobilitet og løsninger der sikrer, at de regionale busser kommer hurtigere frem. Regionen vil desuden arbejde for et fuldt udbygget cykelstinet i regionen samt skabe større viden om mobilitetsudfordringer gennem analysearbejde.

Uddannelse til fremtiden

Under dette strategispor præsenteres følgende mål:

- 20 procent færre unge står uden for job og uddannelse i 2030: Region Hovedstaden vil tage initiativ til et partnerskab med centrale aktører om at styrke uddannelsesindsatsen.
- Uddannelsesdækningen i Region Hovedstaden må ikke forringes ift. 2023-niveau: det er vigtigt at understøtte uddannelsesinstitutionerne ift. kvalitetsuddannelser og bred uddannelsesdækning i regionen. Region Hovedstaden vil understøtte god offentlig transport til uddannelsessteder.
- Arbejdsmarkedet oplever reduceret mangel på arbejdskraft inden for det grønne område og velfærdsområdet: Region Hovedstaden vil bidrage til, at flere unge får grønne kompetencer gennem bl.a. samarbejde med SUSU H og VUC-centre og innovative forløb på erhvervsskolerne. Det er nødvendigt at ansætte flere sygeplejersker, lærere og pædagoger – det kræver at flere gennemfører en velfærdsuddannelse.

Forslag til hovedpointer i et høringssvar fra Gladsaxe Kommune

Hel overordnet er der mange spændende perspektiver i den regionale udviklingsstrategi, og det er væsentlige mål og indsatsområder, der er peget på. Samtidig er strategien meget overordnet, og i Gladsaxe Kommune ser vi frem til en konkretisering af initiativerne i de fire strategispor.

Miljø- og klimaudfordringer:

- Gladsaxe Kommune tilslutter sig de opstillede mål og indsatsområder. Især er det vigtigt, at indsatsen på jordforureningsområdet og sikringen af rent grundvand prioriteres, da regionen spiller en nøglerolle på dette felt.
- Der er allerede et godt samarbejde på tværs af kommune- og regionsgrænser på klimatilpasningsområdet, som vi kvitterer for, at regionen vil understøtte.
- Fremhævelsen af samarbejdet om at bekæmpe trafikstøjen er relevant, og vi sætter især pris på, at regionen vil prioritere at bidrage til analyser og ny viden på området.

Klimaudfordringer og bedre brug af ressourcer:

- Det er et yderst relevant indsatsområde at styrke samarbejdet på råstofområdet, og Gladsaxe Kommune ser især frem til et tættere samarbejde om anvendelsen af overskudsjord og genanvendelsen af materialer, som ikke mindst den intensive fjernvarmeudbygning og klimatilpasningsindsats aktualiserer.
- Etableringen af materialepladser er et meget vigtigt indsatsområde at prioritere, da det på mange måder er forudsætningen for, at vi kommer videre med de cirkulære løsninger. Især i den tætte by er det en udfordring, at der mangler arealer til dette formål, og der er behov for regionale løsninger.

Mobilitet:

- De opstillede mål og indsatsområder flugter med Gladsaxe Kommunes tilgang til at styrke den grønne mobilitet og flytte ture fra biltrafik til kollektiv transport samt cykling og gang.
- Det igangværende samarbejde om delemobilitet langs letbanen er et godt eksempel på, hvordan regionen kan støtte op om udviklingsarbejdet på tværs af kommunegrænser mhp. at styrke et sammenhængende kollektivt net.
- Det er vigtigt at holde fast i at sikre stærke regionale kollektive transportforbindelser i regionen og at have fokus på knudepunkter og delemobilitet, da det til sammen er afgørende for, at den kollektive transport opleves som et reelt alternativ til bilen for de mange pendlere.

Uddannelse til fremtiden:

- Gladsaxe Kommune imødekommer, at regionen sætter fokus på et samarbejde mellem centrale aktører om at styrke uddannelsesindsatsen.
- Det er vigtigt at indsatsen samtænkes med de allerede etablerede og kommende indsatser på folkeskoleområdet som f.eks. uddannelsesparathedsvurderingen og forslaget om juniormesterlære i udskolingen.

- Vi bakker desuden op om, at der skal sættes særligt fokus på, at flere vælger uddannelser indenfor velfærdsområdet.

Da fristen for at indgive høringssvar på den regionale udviklingsstrategi er 04.12.23, vil By- og Miljøforvaltningen udarbejde et forslag til høringssvar med afsæt i ovenstående budskaber, som eftersendes til udvalget forud for udvalgs mødet.

Denne sag behandles desuden af Klima- og Miljøudvalget 04.12.23, punkt 12.

By- og Miljøforvaltningen indstiller, at:

1. forslag til hovedpointer godkendes mhp. at afgive høringssvar til Region Hovedstaden.

Bilag

Bilag 1: Udkast til den regionale udviklingsstrategi 2024

Bilag 2: Høringsvar - Regional udviklingsstrategi

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 9: Status Letbane

21-65-05.00.00-P20

Meddelelse

Til efterretning.

Bilag

Bilag 1: HL Kommune- og regionsorientering - november 2023

Bilag 2: Letbanenotat december

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 10: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

21-9-00.22.04-A30

Meddelelse

Niels V. Haar Sørensen orienterede fra møde i Bådfartsudvalget.

Fraværende Signe Ejersbo (F)

Punkt 11: Godkendelse

21-8-00.22.04-A30

Meddelelse

Godkendt.

Fraværende Signe Ejersbo (F)