

REFERAT Trafik- og Teknikudvalget 2022-2025 d. 27-06-2022

Mødedato Mandag d. 27. juni 2022 kl. 16:30

Mødested Lokale 2608 - Ekstraordinært møde

Indholdsfortegnelse

Finansiering af ny vejbelysning og signalanlæg på ring 3.....	3
Valg af støjafskærmningsprojekt, Støjhandlingsplan 2018-2022.....	5
Godkendelse af gennemførelse af udbud af kommunale arealer til opsætning af ladestandere.....	7
Orientering om den gennemførte forberedende analyse af BRT i Ring 4.....	9
Orientering om hestebestanden i Høje Gladsaxe Park.....	11
Meddelelser og nyt fra bestyrelser.....	12
Godkendelse.....	13

Punkt 1: Finansiering af ny vejbelysning og signalanlæg på ring 3

21-28-05.00.00-A00

Beslutning

Anbefales.

Kommende behandlingsforløb

Økonomiudvalget 20.09.2022

Byrådet 28.09.2022

Sagsfremstilling

I forbindelse med anlæg af letbane på Ring 3 udskiftes den eksisterende vejbelysning samt signalanlæg til nye. Både den eksisterende vejbelysning og signalanlæg var udtjent og stod alligevel for en udskiftning. Det er aftalt imellem kommuner og Hovedstadens Letbane, at det er Hovedstadens Letbane der står for udskiftningen af installationerne ifm. anlægsprojektet, mens finansieringen påhviler den enkelte kommune.

Sagen har tidligere været behandlet på Trafik- og Teknikudvalgets møde 04.02.2019, punkt 5, hvor Hovedstadens Letbane havde skønnet en forventet udgift. På daværende tidspunkt var vurderingen, at kommunens bidrag til fornyelse af signalanlæg udgjorde ca. 4,0 mio. kr., og at vejbelysningen var anslået til ca. 7,0 mio. kr.

De endelige priser er nu modtaget fra Hovedstadens Letbane og udgør nu 3.468.000 kr. for signalanlæg og 6.570.000 kr. for vejbelysningen. Omvendt er andre forhold på Gladsaxe Boulevard (kommunalt tilkøb) blevet dyrere end budgetteret, bl.a. arbejdet med renovering af broen under Ringvejen ved Kagsåen, som har kostet ca. 1 mio. kr. mere end budgetteret. Brorenoveringen omfattede bl.a. forstærkning og omisolering, og arbejdet blev bl.a. kompliceret af mange grænseflader i området med forskellige anlægsarbejder udført af forskellige entreprenører.

I forbindelse med planlægningen af nyt vejudstyr på Ring 3 reserverede Byrådet 29.03.2017, punkt 35, en delfinansiering til formålet på 8 mio. kr. på kontoen for etablering af Gladsaxe Boulevard.

Der mangler således en restfinansiering på kontoen Gladsaxe Boulevard på 2 mio. kr. til betaling af signalanlæg og vejbelysning og 1 mio. kr. til betaling af broarbejder.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at der gives tillæg til anlægsbevilling og tillæg til rådighedsbeløb til eksisterende anlægskonto Gladsaxe Boulevard på kr. 3.000.000 finansieret af de afsatte driftsmidler på henholdsvis kollektiv trafik med kr. 1.500.000 og vejbelysning med kr. 1.500.000.
2. at der gives negativ tillægsbevilling på driftskontiene kollektiv trafik med kr. 1.500.000 og vejbelysning med kr. 1.500.000.

Relateret behandling

Byrådet 29.03.2017, punkt 35

Trafik- og Teknikudvalget 04.02.2019, punkt 5

Trafik- og Teknikudvalget 02.05.2022, punkt 1

Punkt 2: Valg af støjafskærmningsprojekt, Støjhandlingsplan 2018-2022

22-17-05.01.02-P16

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Trafik- og Teknikudvalget skal tage stilling til, om By- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med støjskærmsprojektet på Gladsaxe Ringvej mellem Motorring 3 og Præstebrovej.

Baggrund

I budgetaftalen 2022-2025, beslutningsnote nr. 5, er der afsat 4 mio. kr. i 2022 til implementering af lokale støjafskærmningstiltag i den nuværende Støjhandlingsplan for Gladsaxe.

I Støjhandlingsplanen 2018-2023 er der beskrevet en række konkrete støjafskærmningsprojekter:

- Ca. 300 m støjskærm på Gladsaxe Ringvej mellem motorring 3 og Præstebrovej
- Ca. 165 m støjskærm på Buddingevej nordøst for Buddinge station
- Ca. 100 m støjskærm på Buddingevej (vestsiden) mellem motorring 3 og Gammelmosevej.

Beskrivelse af støjskærmsprojekter

300 m støjskærm på Gladsaxe Ringvej mellem motorring 3 og Præstebrovej: Ifølge støjhandlingsplanen vil støjskærmen give bebyggelsen (14 huse) en markant støjdemping på 10- 15 dB(A) for de nærmeste huse. Støjdempingen aftager med afstanden, så gevinsten for de næste huse vil blive mindre.

165 m støjskærm på Buddingevej nordøst for Buddinge station: Ifølge støjhandlingsplanen vil støjskærmen give bebyggelsen (52 boliger) en støjreduktion på 10- 15 dB(A)* i 1,5 m højde. Effekten af skærmen vil være størst for stueetagen og aftage op langs bygningen.

100 m støjskærm på Buddingevej (vestsiden) mellem motorring 3 og Gammelmosevej: Ifølge støjhandlingsplanen vil støjskærmen give bebyggelsen (40 boliger) en støjreduktion på 6-8 dB(A)* i 1,5 m højde. Effekten af skærmen vil være størst for stueetagen og aftage op langs bygningen.

* For begge projekter på Buddingevej skal det bemærkes, at støjniveauet sænkes når letbanen åbner, idet hastigheden sænkes fra 60 km/t til 50 km/t.

De to støjskærme på Buddingevej er placeret i et mindre støjplaget område end Præstebrovej med målinger på 65-70 dB mod 60-65 dB, og Præstebrovej har været på flere af kommunens støjhandlingsplaner, hvorfor det ud fra et rent støjmessigt perspektiv er By- og Miljøforvaltningens anbefaling, at de afsatte midler bør disponeres til en støjskærm på Gladsaxe Ringvej mellem Motorring 3 og Præstebrovej, dog vil dette medføre en væsentlig økonomisk konsekvens, idet en afsøgende markedsdialog om projektet har resulteret i meldinger om voldsomme prisstigninger.

Det skal bemærkes, at By- og Miljøforvaltningen endnu ikke har analyseret nærmere på projekterne. Det vurderes skønmæssigt, at der sandsynligvis skal ske ekspropriation i alle tre projekter.

I 2022 foretages ny støjkortlægning, og de tekniske resultater forventes færdige i slutningen af året. I forlængelse heraf udarbejdes en revideret støjhandlingsplan.

Økonomiske konsekvenser

I Støjhandlingsplanen 2018-2023 var der estimeret følgende omkostninger ekskl. projektering til støjskærmsprojekterne:

- Ca. 300 m støjskærm på Gladsaxe Ringvej mellem motorring 3 og Præstebrovej: ca. 3,5 mio. kr.,
- Ca. 165 m støjskærm på Buddingevej nordøst for Buddinge station: ca. 1,8 mio. kr.,
- Ca. 100 m støjskærm på Buddingevej (vestsiden) mellem motorring 3 og Gammelmosevej: ca. 1,2 mio. kr.

By- og Miljøforvaltningen har via en indledende markedsdialog fået identifikation af priser for støjskærme med den nuværende prisudvikling.

En standard støjskærm, som den, der er opsat af Hovedstadens letbane på motorring 3 ud for Sydfrontvej, vil ved Præstebrovej koste væsentlig mere end de i budgettet afsatte 4 mio. kr. Såfremt støjskærmen skal beklædes (fx pileflet, klatreplanter eller andet), vil prisen blive endnu højere. Trafik- og Teknikudvalget godkendte derfor 30.05.2022, punkt 4, at der i udvalgets budgetbidrag 2023-2026 er indarbejdet et budgetønske på ekstra 1,6 mio. kr. til finansiering af støjskærmsprojekt.

Enten det ene eller det andet støjskærmsprojekt på Buddingevej forventes at ville kunne gennemføres indenfor budgettet på 4 mio. kr.

Videre forløb

Såfremt Trafik- og Teknikudvalget beslutter, at By- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med støjskærmsprojektet på Gladsaxe Ringvej mellem Motorring 3 og Præstebrovej, vil forvaltningen igangsætte nærmere analyser og undersøgelser af projektet. I oktober 2022 vil forvaltningen forelægge en sag om projektudformning, evt. ekspropriation mv. som oplæg til beslutning om projektets gennemførelse og finansiering.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at By- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med at projektudvikling af støjskærmsprojekt på Gladsaxe Ringvej mellem Motorring 3 og Præstebrovej.

Relateret behandling

Trafik- og Teknikudvalget 30.05.2022, punkt 4

Punkt 3: Godkendelse af gennemførelse af udbud af kommunale arealer til opsætning af ladestandere

22-3-01.30.10-A00

Beslutning

Tiltrådt.

Sagsfremstilling

Resumé

Med Lov om infrastruktur for alternative drivmidler kan kommunerne fra 01.04.2022 spille en aktiv rolle i at udrulle offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur, så det bliver nemmere for borgere at overgå til elbiler. Forudsat at det sker på markedsvilkår, får kommunerne med den nye lov mulighed for at understøtte udbygningen ved at indgå aftaler med private ladeoperatører om etablering af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer. By- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at Gladsaxe Kommune gennemfører et udbud af kommunale arealer til opsætning af ladestandere.

Udbuddet skal understøtte målet i Gladsaxe Kommunes 'Strategi for Grøn Omstilling' om, at en tredjedel af bilbestanden i Gladsaxe skal være på grønne drivmidler i 2030, for eksempel el.

Udbygning af ladeinfrastruktur skal ske på markedsvilkår

Hidtil har det ikke været muligt at gøre de ladestandere, som kommunerne satte op, offentligt tilgængelige. Med Lov om infrastruktur for alternative drivmidler får kommunerne nu mulighed for at udbyde offentlige arealer, så private ladeoperatører kan etablere og drifte ladestandere på arealer, kommunen har råderet over. Ved at lave udbud og indgå aftaler med private ladeoperatører sikrer vi, at ladestanderne bliver offentligt tilgængelige og dermed, at flest muligt får glæde af ladestanderne.

Udbuddet skal sikre, at de aftaler, vi indgår med ladeoperatørerne, sker på markedsvilkår.

Udbuddets omfang og form

By- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at Gladsaxe Kommune udbyder en række lokaliteter til opsætning af ladestandere. Valg af lokaliteter, som forvaltningen foreslår, indgår i udbuddet, tager udgangspunkt i Gladsaxe Kommunes 'Strategisk plan for ladeinfrastruktur', som blev vedtaget af Miljøudvalget 12.04.2021. Fokus er både på p-arealer ved kommunale bygninger med mange besøgende, hvor vi ifølge Ladestanderbekendtgørelsen skal etablere ladestandere. Og på offentlige p-arealer strategiske steder i byen, for eksempel ved stationer og i områder med rækkehuse og etageboliger, hvor borgerne parkerer på offentlig vej.

By- og Miljøforvaltningen foreslår, at udbuddet kommer til at omfatte omkring 30 lokaliteter, hvor der på hver lokalitet kan opsættes 2-4 ladestandere. Hver ladestander har 2 ladeudtag og vil derfor optage 2 p-pladser. I forbindelse med opsætning af ladestanderne skal de p-pladser, som ladestanderne placeres ved, ændres til ladepladser forbeholdt elbiler. Hvis vi udbyder 30 lokaliteter, vil det derfor betyde, at op mod 180 p-pladser skal konverteres til ladepladser til elbiler (30 lokaliteter x gennemsnitlig 3 ladestandere per lokalitet x 2 ladepladser per ladestander).

For at sikre et økonomisk incitament for ladeoperatørerne til at investere i etableringen af ladeinfrastruktur på de udbudte lokaliteter, foreslår By- og Miljøforvaltningen, at der indgås aftaler med operatørerne for en periode på 10 år. Konkrete

vilkår i aftaleperioden præciseres i en kontrakt.

Udbuddet skal omfatte tildelingskriterier, kravspecifikationer og udkast til kontrakt. I tildelingskriterierne foreslår By- og Miljøforvaltningen, at vi lægger vægt på:

1. Pris for etablering af ladestanderne
2. Pris for opladning
3. Driftsstabilitet
4. Design på materiel.

Ad 1: Prisen for selve etableringen kan både være positiv og negativ. Nogle lokaliteter vil være så attraktive, at operatørerne er villige til at opstille ladestanderne for egen regning eller betale lejeafgift for at få lov. Andre lokaliteterne vil på nuværende tidspunkt ikke være kommercielt bæredygtige og her kan kommunal medfinansiering være nødvendig.

Ad 2: Økonomien i etableringen er naturligvis vigtig, særlig på kort sigt. Men på lang sigt kan det blive en dårlig løsning blot at vælge efter etableringsøkonomi, hvis prisen for opladningen er for høj og brugerne dermed kommer til at betale prisen ved standerne. Derfor bør pris for opladning vægtes i forbindelse med tildeling af kontrakt.

Ad 3: Driftsstabilitet, herunder service og opetid på ladestanderne, foreslås at indgå som et tildelingskriterium, så vi sikrer, at ladestanderne fungerer så optimalt som muligt.

Ad 4: Design på materiale skal imødegå, at ladestanderne æstetisk passer ind i byrummet og efterlever de retningsgivende designprincipper i Gladsaxe Kommunes Arkitekturpolitik.

Den videre proces

Hvis Trafik- og Teknikudvalget godkender, at Gladsaxe Kommune gennemfører et udbud, så forventer By- og Miljøforvaltningen, at udbuddet kan annonceres i august 2022 med efterfølgende forhandlingsrunde med tilbudsgivere og indgåelse af aftaler i oktober 2022.

Proces, udbud og aftaler bliver udformet i overensstemmelse med Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport.

By- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Trafik- og Teknikudvalget godkender, at By- og Miljøforvaltningen gennemfører et udbud af etablering af offentligt tilgængelige ladestander på kommunale arealer i det omfang og i den form, som er beskrevet i sagen.

Sagen fremlægges af

Anne Stougaard

Punkt 4: Orientering om den gennemførte forberedende analyse af BRT i Ring 4

20-17-05.00.00-P20

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

For BRT-linje 400S i Ring 4-korridoren er der i 2021-2022 udarbejdet en såkaldt forberedende analyse. Vejdirektoratet har sammen med Movia og med inddragelse af beliggenhedskommunerne stået for rapporten, der blev afsluttet i marts 2022 (bilag 1).

En BRT er en højklasset kollektiv bus, hvori der ved kørsel i egne baner, stationslignende stoppesteder samt højklasset busmateriel gives mulighed for bedre kvalitet af den kollektive rejse, bedre regularitet, højere rejsehastighed, og mulighed for en trængselsfri kollektiv trafik. Derudover vil der være muligt at køre CO2 frit ved udbud til eldrevne busser.

Formålet med undersøgelsen er på et overordnet niveau at analysere på relevante BRT-linjeføringer; mulige stationsplaceringer, trafikale effekter, samt en samfundsøkonomisk vurdering.

Det konkluderes overordnet, at der er grundlag for en BRT i Ring 4, og at en BRT kan styrke den kollektive trafik i korridoren.

Undersøgelsen viser at BRT-linjeføringerne er bygbare, men der er ikke detaljeret taget stilling til indretningen af de enkelte veje og dette skal indgå i det senere arbejde.

Der er overordnet set på forskellige mulige linjeføringer, men der udestår stadig en række lokale valg vedrørende linjeføringer. Enkelte lokale linjeføringer er dog fravalgt. Det bekræftes, at en BRT kan understøtte stationsnær byudvikling, og at BRT øger antallet af kollektive rejsende samlet set. I forhold til samfundsøkonomi er den interne forretning relativ høj i forhold til kollektive infrastrukturprojekter generelt.

Flere forskellige linjeføringer er undersøgt, f.eks. hurtigste rejsetid, størst passagergrundlag og kombination. Lokalt i Gladsaxe er der arbejdet med tre linjeføringer; L1 "Hurtigste rejsetid" på Bagsværd Hovedgade (udenom Værebros og Granvej), L2 "Størst passagergrundlag" gennem Værebroparken, L3/L4 "Hurtig rejsetid" og "Stort passagergrundlag" med kørsel på parallelramper på Hillerødmotorvejen, og L5 som er en kombinationsløsning hvor der også er kørsel på parallelramper på Hillerødmotorvejen.

I forhold til lokale anbefalinger i Gladsaxe Kommune, så er den såkaldte "linjeføring 1" (Bagsværd Hovedgade) fravalgt. Hovedårsagen for fravalget er at BRT derved ikke betjener erhvervsområdet Bagsværd Erhvervscenter. Linjeføringsalternativerne via henholdsvis Værebroparken og Hillerødmotorvejen skal undersøges yderligere, da de begge har fordele og ulemper. En betjening med en BRT-station på Værebrosvej, centralt ved Værebro Park, giver flere passagerer end alternativet på Hillerødmotorvejen, men til gengæld er løsningen på Værebrosvej mere fysisk indgribende. Anlægsøkonomisk er en linjeføring af Værebrosvej lidt billigere end Hillerødmotorvejen, da denne løsning kræver etablering af en stibro over motorvejen. Der peges derfor ikke endeligt på en variant i den forberedende analyse, og dette indgår som et undersøgelsespunkt i en kommende miljøkonsekvensvurdering.

På andre strækninger er der ligeledes flere mulige linjeføringer bl.a. lokalt i både Ballerup, Høje Taastrup og Ishøj, som også skal undersøges nærmere i miljøkonsekvensvurderingen. Af større fysiske valg udestår også en BRTs placering på Motorring 4. For Gladsaxe Kommune vurderes det, at det er væsentligt at Ring 4 korridoren overordnet betjenes, samt at forbindelse til Lyngby Station opretholdes, men mindre vigtigt hvilke lokale valg der træffes for linjeføringen i de sydlige kommuner. Det er også centralt at der i den videre undersøgelser analyses nærmere på forholdende omkring især Værebros, Hillerød motorvejen og Vadstrupvej.

Overordnet udestår væsentlige valg af linjeføringen, og dette skal undersøges yderligere i miljøkonsekvensvurdering. Andre væsentlige forhold der skal undersøges nærmere, er byudviklingsperspektivet, udformning/afgrænsning af stationsområder, samt den detaljerede fysiske indpasning af BRT på vejarealer og i byrum.

Det forventes, at der politisk skal tages stilling til kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen efter sommerferien.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Bilag

Bilag 1: BRT i Ring 4

Punkt 5: Orientering om hestebestanden i Høje Gladsaxe Park

22-16-01.05.00-P20

Beslutning

Til efterretning.

Sagsfremstilling

Resumé

I naturgenopretningsprojektet i Høje Gladsaxe Park indgår en græsning af arealet med tre heste. Den ene hest er slankere end de to andre året rundt. Den slanke hest har det godt og viser ikke tegn på mistrivsel. Det har dog været nødvendigt med begrænset tilskudsfodring, men det er uhensigtsmæssigt af flere grunde. By- og Miljøforvaltningen orienterer med denne sag udvalget om, at der arbejdes for at finde et mere egnet sted til denne hest og erstatte den med en ny hest, som passer bedre til projektet.

Hestenes sundhedstilstand

I Høje Gladsaxe Parken har der siden sommeren 2021 gået tre heste af racen konik, som græsser arealet for at fremme biodiversiteten. Projektet har været succesfuldt i forhold til ønsket om højere biodiversitet og har samtidig tiltrukket mange, som har fået en helt ny oplevelse og fornemmelse af naturen i området. Fra vi modtog hestene, har den ene hest dog været slankere end de to andre. Det har været synligt på alle årstider, både når der har været begrænset føde i folden, og når der har været overflod. Alle dyrelægerapporter har slået fast, at hesten ikke viser tegn på mistrivsel, så alt tyder umiddelbart på, at det blot er et naturligt slankt individ.

Dyrevelfærdslovens krav til hestens huld (et mål for vægt m.m.), fastslår en nedre grænse for huld. Derfor har det været nødvendigt med begrænset fodring i foråret 2021 og foråret 2022, da den slanke hest har nærmet sig grænsen for, hvor tynd den må blive. De to andre heste har været i godt huld.

Da det er ikke muligt kun at fodre den ene hest, fodres alle tre heste, hvilket er uhensigtsmæssigt, da de to andre ikke har behov for det.

Fodring er problematisk af flere grunde

Fodring i begrænset omfang er som udgangspunkt ikke problematisk for naturprojektet. Det er dog uhensigtsmæssigt, når det er nødvendigt at fodre hver vinter, og det kun er den ene hest, der har et fodringsbehov. Det skyldes:

- Robuste hesteracer er kendetegnet ved at kunne opbygge et stort fedtdepot over sommeren, som de tærer på over vinteren. Hvis hestene ikke taber sig tilstrækkeligt over vinteren, kan de blive for overvægtige og udvikle sygdomme.
- Selvom fodringen er kortvarig, bliver hestene mere opsøgende på mennesker i en periode efter fodringen.
- Fodring tilfører næringsstoffer til naturområdet. Næring fremmer kraftige planter som bliver dominerende i området. Næringsberigelse skal derfor undgås.
- Besøgende i området bliver bekymrede og kontakter forvaltningen, når hesten begynder at blive tyndere i vinterhalvåret.
- Fodringen er ressourcekrævende i den daglige drift af hestene.

Der bør findes et egnet sted til hesten

Fagmedarbejdere, dyrlæge og dyrepasser er alle enige om, at hesten bør flyttes fra projektet i Høje Gladsaxe Parken, da den ikke passer ind i rammerne. Forvaltningen arbejder på at finde et egnet sted, hvor den fortsat kan trives eksempelvis i et hobbylandbrug. Det er også en mulighed at hesten sendes retur til Tyskland, hvor den kommer fra.

By- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er fødegrundlag for mindst tre heste i folden, hvorfor den slanke hest vil blive erstattet med en ny hoppe af samme race.

By- og Miljøforvaltningen forelægger sagen til orientering.

Punkt 6: Meddelelser og nyt fra bestyrelser

21-9-00.22.04-A30

Beslutning

Jacob Pryds Winkel orienterede om udfordringerne med at rekruttere vej- og trafikingeniører.

Punkt 7: Godkendelse

21-8-00.22.04-A30

Beslutning

Godkendt.