

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018 - 2025 d. 16-04-2024

Mødedato Tirsdag d. 16. april 2024 kl. 19:30

Mødested Kantinen i Teknisk Forvaltning

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Høring af forslag til Mobilitetsplan 2024.....	4
Godkendelse af Nyt Ringnet.....	6
Ordinære generalforsamlinger 2024 i HOFOR.....	10
Diverse.....	12

Punkt 29: Meddelelser

00.01.00-A00-35-23

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Oversigt fremlægges til orientering.

1. Rottebekæmpelse 2023 (se bilag 1 og 2)
2. Tilsynsberetning 2023 (se bilag 3)
3. Dokumentationspraksis inden for miljøtilsyn (se bilag 4).

Indstilling

Meddelelsepunkterne forelægges til orientering.

Beslutning

Taget til efterretning.

Bilag

Orientering om skadedyrsbekæmpelse i Rødovre Kommune i 2023

Rotteanmeldelser - kortbilag - april 2024

Tilsynsberetning 2023

Dokumentationspraksis for miljøtilsyn

Fraværende Formand Jan Kongebro (A)

Punkt 30: Høring af forslag til Mobilitetsplan 2024

13.05.16-P16-1-24

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Movias bestyrelse har den 15. december 2023 godkendt Movias forslag til Mobilitetsplan 2024. Den er sendt til høring i kommunerne den 9. januar med høringsfrist til 31. maj 2024.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at Movias Mobilitetsplan 2024 tages til orientering samt
2. at Teknisk Forvaltning indsender et høringssvar med positivt svar angående det strategiske net og tilknyttet budget.

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

Forslaget til Mobilitetsplan 2024 fremlægger Movias bud på en målrettet plan for udvikling af den kollektive transport i de kommende 4 år. Bilag 1.

Planen består af fire temaer:

1. Sammenhæng på tværs - Fokus på god sammenhæng til banerne og god service på de største buslinjer.
2. Nye mobilitetsløsninger på landet - Idriftsættelse af nye typer af services, der fremmer mobiliteten i landområderne, hvor bus i rute ikke altid slår til.
3. Partnerskaber for flere kunder - Fokus på flere kunder i den kollektive transport gennem partnerskaber.
4. Klima og miljø - Fokus på grøn omstilling af den kollektive transport.

Udarbejdelsen af planen tager udgangspunkt i Trafikselskabsloven, der stiller krav om, at Movia udarbejder en plan for et strategisk net med tilknyttet flerårigt budget, som Movia anmoder kommunerne om at bekræfte. Oversigten over linjerne i det strategiske net og det flerårige budget findes i planens bilag (bilag 2 og 3).

I Rødovres tilfælde omfatter det buslinje 7A, 9A og 21 samt regionens 200S. Buslinje 21 er ny i det strategisk net, og er tilføjet pga. den sikrer rejsemønstret langs O2 (Ring 2).

Teknisk Forvaltnings bemærkninger til Mobilitetsplan 2020

Mobilitetsplan 2024 indeholder ikke meget nyt ift. den nuværende Mobilitetsplan 2020, som blev behandlet af Kommunalbestyrelsen i januar 2020. Den foreslået plan viderefører overordnet de samme elementer og fastholder det nuværende fokus på den grønne omstilling og øge mobilitetstilbuddene.

I Rødovre sammenhæng er det en fortsættelse af arbejdet med udbygning af kollektiv trafik med BRT og omstilling til el-busser og el-biler inden 2030. Tilføjelsen af buslinje 21 til det strategiske net er nyt, men dette skyldes dens funktion inde i København, hvor dens rute ad O2 kobler til metro og Bispebjerg Hospital. Udpegningen af 21'eren har derfor ikke en betydning for Rødovre.

Som del af fokusområdet med at tiltrække flere passagerer til kollektiv trafik vil Movia have øget fokus på unge og mere samarbejde med de store organisationer indenfor turisme, kultur og fritidsaktiviteter.

Lov- og plangrundlag

Bekendtgørelse af lov om trafikselskaber, nr. 215 af 1. marts 2023.

Økonomiske konsekvenser

Ingen, da budgettet til det strategiske net er del af kommunens eksisterende budget for kollektiv trafik.

Tidsplan

Høringsfrist til 31. maj 2024.

Bilag

Forslag til Mobilitetsplan 2024

Mobilitetsplan - bilag 1 til planen

Mobilitetsplan 2024 - bilag 2 til planen

Fraværende Formand Jan Kongebro (A)

Punkt 31: Godkendelse af Nyt Ringnet

13.05.16-P15-1-20

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Teknik- og Miljøudvalget behandlede den 11. april 2023 forslag til bustilpasninger ved Nyt Ringnet, som træder i kraft ved driftsstart af letbanen. Den 30. november 2023 blev der afholdt borgermøde omkring forslaget til Nyt Ringnet. Teknisk Forvaltning fremlægger det opdaterede forslag til Nyt Ringnet til godkendelse.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at rutenettet basis-busnettet besluttet af Teknik- og Miljøudvalget den 11. april 2023 godkendes med følgende ændringer,
2. at der godkendes en reduktion i antal afgang for 9A iht. sagsfremstillingen,
3. at der godkendes en reduktion i antal afgang for 7A iht. sagsfremstillingen,
4. at forslaget om omlægning af buslinje 13 til Rødovregård ikke indarbejdes i den videre planlægning,
5. at besparelsesforslaget for omlægning af buslinje 13 til Tingbjerg ikke indarbejdes i den videre planlægning samt
6. at de forøgede udgifter grundet åbningen af Sydhavnsmetroen, indarbejdes i Budget 2025.

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

Movia har sammen med Teknisk Forvaltning og de øvrige letbanekommuner udarbejdet et forslag til det fremtidige busnet gældende fra åbningen af letbanen i 2025. Dette forslag blev fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget den 11. april 2023 (sags nr. 29), som godkendte det med ændringsforslag om, at 7A forlænges til letbanestationen i Islev og buslinje 12 fastholdes på Viemosevej.

På nuværende tidspunkt kendes den præcise driftsstart for letbanen ikke. Movia og forvaltningerne i letbanekommunerne arbejder derfor efter, at Nyt Ringnet implementeres i december 2025.

Borgermøde den 30. november 2023

Teknisk Forvaltning har den 30. november 2023 afholdt et borgermøde, om det fremtidige busnet med udgangspunkt i det busnet Teknik- og Miljøudvalget besluttede i april 2023. Mødet blev afholdt i Islev medborgerhus, hvor Movia præsenterede forslaget til busnettet, og efterfølgende var der mulighed for, at de fremmødte i grupper drøftede fordele og ulemper ved forslaget.

Forvaltningen noterede sig, at der generelt var positiv stemning på mødet om bustilpasninger og opsummeret som følger:

- Det forslåede net, er et løft af busdriften
- 7A er en god investering
- 7A er den bedste ændring og god rute
- Er glad for 9A, da jeg er cyklist og ikke ejer en bil.

Forvaltningen noterede også nogle forbedringsønsker, som er opsummeret i følgende udsagn;

- Gerne kortere afstand mellem stop, af hensyn til dem der er gangbesværet
- At komme fra Islev til Rødovregård kræver nu et skift til 9A
- Skift mellem busser, er værre end forlænget rejsetid.

Kortere afstande mellem stoppestederne

I kommunens Trafikplan 2020 forudsættes det, at der arbejdes med højst 400 meter mellem stoppesteder, for at sikre en tilfredsstillende dækning af kommunen. Det er et kompromis mellem at sikre god dækning af kommunens boliger og erhverv, samt sikre en rimelig rejsetid med bus (flere stop forøger rejsetiden) og en fornuftigt indretning af vejene ift. vejkryds og andre lokale vejforhold.

Busserne kører på de mere trafikerede veje, mens Servicebussen 848 kører ad mindre boligeveje, for at sikre nær service inde i boligområderne. Ved gennemgang af placeringerne af kommunens stoppesteder, er det forvaltningens konklusion, at den reelle afstand mellem stoppesteder faktisk oftere er 300 meter end 400 meter. Stoppesteder i kommunen er derfor under de eksisterende forhold, placeret tættere end planlægningsprincippet, for afstanden mellem stoppesteder i Rødovre.

Alternativ forbindelse mellem Islev og Rødovregård

Forvaltningen har sammen med Movia set på muligheden for bedre forbindelser mellem Islev og Rødovregård, herunder en mulighed for at skabe sådan en direkte busrute. Analysen har taget udgangspunkt i den forlængede rute for buslinje 13 til Islev, hvor den ved Rødovre Centrum i stedet kunne fortsætte ad Rødovrevej-Jyllingevej til Islevdalvej- Bjerringbrovej.

Denne omlægning af ruten vil medføre en udgiftsstigning på +1,2 mio. kr. pr. år. for Rødovre Kommune. Dette vurderes til at være en stor udgiftsstigning set i lyset af, at 13'eren vil komme til at køre i konkurrence til 9A på Rødovrevej, og dermed kun kommer til at medføre relevant ekstra busbetjening af stoppestedet Højrisvej på Jyllingevej, samt at spare et busskift til 9A ved Rødovre Centrum eller Rødovrevej/Jyllingevej. Det er herefter forvaltningens vurdering, at det forslag ud fra en cost benefit betragtning ikke skal indarbejdes i den videre planlægning.

Reduktion i antallet af afgang for 9A

I forbindelse med udbud af 9A, har Movia foreslået kommunerne at tilpasse antallet af afgang for 9A, idet linjen har en dårligere selvfinansierungsgrad end andre A-buslinjer. 9A kører dermed med flere busser end nødvendigt for at betjene passagerne langs ruten. Se Bilag 1. Det vil være muligt at reducere antallet af afgang i forbindelse med det kommende udbud af 9A. Det vil give Rødovre Kommune en besparelse på ca. -1,5 mio. kr. pr. år med delvis effekt i 2026 (75%) og fuld effekt i 2027.

Movia har i februar 2024 vendt tilbage med, at reduktionen også kan ske i den nuværende kontrakt fra oktober 2024. Det medfører en operatørkompensation på ca. 1,2 mio. kr. samlet for 2024 og 2025, samt en besparelse på -1,8 mio. kr. i 2024 og -9,2 mio. kr. i 2025. Heraf er Rødovres andel 0,2 mio. kr. i operatørkompensation og besparelse på -0,3 mio. kr. i 2024, og -1,5 mio. kr. i besparelse i 2025 og fremefter.

De foreslåede ændringer i afgang er for Rødovre Kommune en reduktion fra 8 busser pr. time i dagtimerne til 6 busser pr. time. Det svarer til en bus hvert 10. minut i stedet for en hvert 7,5 minut. I aften timerne foreslås driften reduceret fra hver 10. minut til fra hver 20. minut. Den reducerede betjening er allerede besluttet i Rødovre i budgettet for 2023.

Teknisk Forvaltning anbefaler, at Movias forslag til færre afgang for 9A indarbejdes i kommunens videre planer for busnettet, hvor reduktionen er gældende fra oktober 2024.

Før dette forslag kan implementeres, kræver det enighed blandt kommunerne, hvor 9A kører - København, Frederiksberg, Rødovre, Brøndby og Glostrup. Alle kommunerne skal tage stilling til dette senest april måned, som del af trafikbestillingen for 2025.

Forøget omkostninger til 7A pga. åbningen af Sydhavnsmetroen

Ved åbningen af Sydhavnsmetroen afkortes 7A på ruten i København efter Hovedbanegården, da passagergrundlaget for den del forsvinder. Tabet af de mange passagerer til metroen, får selv med afkortningen af 7A, en stor påvirkning på buslinjens samlede økonomi.

Overflytningen af passagerer medfører, at København, Frederiksberg og Rødovre får årlige merudgifter til 7A på +4,1, +4,7 og +5,3 mio. kr. Hertil skal der gives operatørkompensation på 8,2 mio. kr., hvor Rødovres andel er 1,2 mio. kr. som engangsydelse i 2024. Metroen forventes at åbne til sommeren 2024, hvorpå der er en halvårlig effekt for 2024 med ca. +2,6 mio. kr. for Rødovre.

For at imødegå stigningen i omkostninger til 7A for Rødovre, har Movia udarbejdet besparelsesforslag på kollektiv trafik til at reducere effekten af åbningen af Sydhavnsmetroen.

Besparelsesforslag - færre afgang i myldretiden og dagtimerne for 7A

For at reducere de forøgede driftsomkostninger til 7A foreslår Movia, at antallet af afgang for 7A reduceres fra 9 gange i timen til 8 afgang i timen. Den nuværende høje frekvens skyldes det høje antal passagerer i Sydhavn, hvor der var fyldte busser, og derfor behov for flere busser. Disse overflyttes til metroen, hvorfor reduktionen i antal af afgang ikke vil gå ud over serviceoplevelsen i Rødovre. Reduktionen i antal afgang giver samtidig en mere forståelig køreplan i Rødovre. Med

den nuværende frekvens og opdeling af ruten vil der være 4,5 afgang i timen til Rødovrehallen og Rødovre Nord station. Ved reduktionen til 8 afgange, vil det så være 4 afgange til hvert endestop.

Reduktionen i antallet af afgange forventes at koste 31.000 påstigere pr. år.

Samlet sparer København, Frederiksberg og Rødovre ca. -1,9 mio. kr. pr. år, men med den yderligere reduktion skal der betales ca. 2,0 mio. kr. operatørkompensation, som engangsydelse.

Rødovres andel af besparelsen vil være -0,7 mio. kr. pr. år og 0,3 mio. kr. i operatørkompensation, som engangsydelse i 2024.

Forvaltningen anbefaler, at reduktionen i antallet af afgange for 7A indarbejdes i Nyt Ringnet.

Besparelsesforslag - halvering af afgange for 7A

Dette forslag er en udvidelse af det foregående forslag, hvor antallet af afgange reduceres til 8 afgange i timen, samt afgangene til Rødovrehallen afkortes til Damhustorvet. Så vil antallet af afgange med 7A i Rødovre blive 4 afgange i timen (hvert 15. minut).

Reduktionen i antallet af afgange forventes at koste 140.000 påstiger pr. år.

Samlet sparer København, Frederiksberg og Rødovre ca. -4,8 mio. kr. år, men med den yderligere reduktion skal der betales ca. 4,0 mio. kr. operatørkompensation, som engangsydelse.

Rødovres andel af besparelsen vil være -2,9 mio. kr. pr. år og 0,6 mio. kr. i operatørkompensation.

Forvaltningen anbefaler, at der ikke arbejdes videre med dette forslag, da serviceforringelserne vurderes for store. Den store reduktion i antallet af afgange vil påvirke halvdelen af Rødovre, og reduktionen i busdriften vil være uproportional i forhold til den økonomiske gevinst, der opnås for Rødovre Kommune.

Besparelsesforslag - alternativ rute for buslinje 13 og nedlæggelse af buslinje 131

I Nyt Ringnet er der forslag om at oprette buslinje 131, hvis rute overtager den nedlagte buslinje 161 mellem Rødovre Station og Rødovre Centrum, samt 132's rute mellem Rødovre Centrum og Tingbjerg.

Som alternativ foreslår Movia, at buslinje 131 ikke oprettes og buslinje 13 i stedet overtager det meste af 131 ruten i Kærerne og Tingbjerg. Dette gøres ved, at 13'eren omlægges væk fra Roskildevej og i stedet kører ad Nykær og Nørrekær, hvorefter 13'eren så kører resten af 131'erens rute til Tingbjerg. Dette medfører, at busstoppene Vestbadet og Brandholms Allé på Roskildevej, kun vil være betjent af natbussen 93N, som kører ca. mellem kl. 01.50-04.50 alle dage.

Fordelene ved dette forslag er, at der kommer en rutebus direkte til Vestbadets hovedindgang, samt antallet af afgange på Rødovrevej (nord for Jyllingevej) og på Jyllingevej stiger fra en bus pr. 30 minut til en hver 20. minut.

Forslaget forudsætter anlægsomkostninger for Brøndby Kommune, der skal ombygge vejlukningen ved Vestbadet til en bussluse, samt for Rødovre Kommune, der skal nedlægge stoppestederne på Bjerringbrovej.

Ændringen betyder, at der ikke kører nogen almindelig buslinje på Roskildevej mellem Korsdalsvej og Tårnvej, samt stoppestedet Agerkær kun betjenes af 848. Ligeledes vil busbetjeningen af Bjerringbrovej og Hobrovej (Hvidsværmervej) ophøre. Det vil kunne ses som en forbedring af busbetjeningen i det tætbebygget østlige Islev, men en forringelse i det vestlige Islev's parcel- og rækkehusområde.

Bjerringbrovej har i dag meget få buspassagerer, ca. 90 passagerer pr. dag, der bruger bussen til at komme frem og tilbage med 161. De fleste påstigninger ses ved stoppestedet Rådmand Billes Vej i retning mod Rødovre Centrum. Brugere af bussen skal ved omlægningen gå ca. 400-500 meter længere for at komme med 142 eller 7A. Teknisk Forvaltning har over årene løbende modtaget henvendelser fra beboere på Bjerringbrovej, som ønskede reduktion i antallet af større køretøjer på vejen, heraf også specifikt rutebusserne, da der langs den ene vejside er parcelhuse og ingen cykelstier på vejen. Det er dog forvaltningens antagelse, at beboerne der henvender sig, ikke selv er brugere af bussen.

Ændringen i ruten forventes at spare Rødovre -2,6 mio. kr. pr. år, mens København vil have en lille udgiftsforøgelse på +0,1 mio. kr. pr. år. Det vides ikke i øjeblikket om der skal betales operatørkompensation, da buslinje 13 og 131 er del af den samlede busbestilling for Nyt Ringnet. Den alternative rute forventes at øge antallet af påstigere med 75.000 pr. år.

Forvaltningen anbefaler, at forslaget ikke indarbejdes i Nyt Ringnet, da det vil reducere den bredde dækning af kommunen og forøge afstand til busserne. Forslaget tages til orientering, som et sparelsesforslag for den kollektive

trafik i Rødovre. Såfremt forslaget ønskes udnyttet på et senere tidspunkt, kan der være operatørkompensation forbundet med ændringen. Besparelsesforslaget kan derfor på sigt være mindre attraktivt.

Lov- og plangrundlag

Ingen.

Økonomiske konsekvenser

Ændringer i busnettet medfører følgende ændringer i kommunens budget til kollektiv trafik for 2024 og frem til 2027.

I 2024 medfører det samlet ændringer i form udgiftstigning på +2,15 mio. kr. og engangsudgift ca. 1,7 mio. kr. fordelt på følgende punkter:

- Åbningen af Sydhavnsmetro i sommeren medfører en udgiftsstigning på ca. +2,60 mio. kr. (1/2 årlig effekt)
- Reduktionen i antal afgang for 9A fra 4. kvartal medfører en besparelse på ca. -0,30 mio. kr.
- Operatørkompensation for færre 9A busser medfører en engangsudgift på ca. 0,20 mio. kr.
- Reduktionen i antal afgang for 7A fra 4. kvartal medfører en besparelse på ca. -0,15 mio. kr. (1/4 årlig effekt)
- Operatørkompensation for færre 7A busser medfører samlet en engangsudgift på ca. 1,50 mio. kr.

I 2025 medfører det samlet ændringer i form udgiftstigning på +3,04 mio. kr. fordelt på følgende punkter:

- Fuld effekt af åbningen af Sydhavnsmetro med reduktionen i antal afgang for 7A, medfører en udgiftsstigning på +4,60 mio. kr.
- Fuld effekt af reduktionen i antal afgang for 9A medfører en besparelse på ca. -1,50 mio. kr.
- Nyt Ringnet forventes i implementeret i december og medfører en udgiftsstigning på +0,06 mio. kr. (1/12 årlig effekt).

I 2026 og fremefter, er der fuld effekt af ændringer i kollektiv trafik, hvilket medfører en samlet udgiftsstigning på ca. +3,80 mio. kr. pr. år.

Tidsplan

Nyt Ringnet skal beslutes seneste den 30. april 2024, og nettet implementeres i december 2025.

Ændringer ved åbningen af Sydhavnsmetroen skal beslutes senest den 30. april 2024, og ændringerne implementeres i oktober 2024. Dette forudsættes, at datoen for åbningen af metroen kendes den 30. april 2024.

Bilag

9A - forslag til driftsreduktion

Bustilpasning til Sydhavnsmetroen

Fraværende Formand Jan Kongebro (A)

Punkt 32: Ordinære generalforsamlinger 2024 i HOFOR

13.00.00-A00-1-24

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Der skal afholdes ordinære generalforsamlinger i HOFOR Vand Holding A/S og HOFOR Spildevand Holding A/S den 30. maj 2024. HOFOR foreslår, at generalforsamlingerne, i lighed med de tidligere afholdte generalforsamlinger i selskaberne, afholdes som skrivebordsgeneralforsamlinger, dvs. uden fysisk fremmøde.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at Rødovre Kommune på generalforsamlingerne stemmer i overensstemmelse med bestyrelsernes indstilling jævnfør sagsfremstillingen.

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

Rødovre Kommune har siden 1. juli 2012 været medejer af HOFOR Vand Holding A/S, der ejer vandselskaberne i Albertslund, Brøndby, Dragør, Herlev, Hvidovre, København, Rødovre og Vallensbæk Kommuner samt koncernens serviceselskab. Herudover har Rødovre Kommune siden årsskiftet 2012/13 været medejer af HOFOR Spildevand Holding A/S, der ejer spildevandsselskaberne i de samme kommuner.

Ejerne har i de to holdingselskabers bestyrelser en repræsentant fra hver ejerkommune. Fra Rødovre Kommune er borgmester Britt Jensen repræsentanten i dag. De to holdingselskaber skal i henhold til lovgivningen og selskabernes vedtægter holde ordinære generalforsamlinger tidsnok til, at årsrapporterne kan indsendes til Erhvervsstyrelsen inden juni måned. Der er derfor berammet generalforsamlinger til den 30. maj 2024.

Som ejer af HOFOR Vand Holding A/S har Rødovre Kommune 3,94 % af stemmerne på generalforsamlingen, mens kommunen har 4,36 % af stemmerne på generalforsamlingen i HOFOR Spildevand Holding A/S. Kommunens stemme på generalforsamlingerne afgives i overensstemmelse med den beslutning, som Kommunalbestyrelsen i medfør af denne indstilling fastlægger med simpelt flertal. Kommunen taler således med én stemme på hver generalforsamling.

I lighed med sidste år holdes generalforsamlingerne uden fremmøde som skriftlige generalforsamlinger, det vil sige generalforsamlingerne holdes ikke fysisk, og selskaberne konstaterer på grundlag af de afgivne mandater fra ejerkommunerne, hvordan stemmerne er afgivet. På den baggrund udarbejdes efterfølgende referat (protokollat) af generalforsamlingerne.

Bestyrelserne i de to selskaber indstiller til ejerkommunerne, at de på generalforsamlingerne:

- Tager bestyrelsens beretning til efterretning
- Godkender selskabernes årsrapporter
- Godkender bestyrelsernes forslag til anvendelse af årets resultat
- Stemmer for følgende bestyrelse i HOFOR Vand Holding A/S og HOFOR Spildevand Holding A/S:

Susanne Juhl som bestyrelsens formand

Lars Gravgaard Hansen

Kent Max Magelund

Martin Wood Pedersen

Thomas Gyldal Petersen

Charlotte Munch

Britt Jensen

Henrik Rasmussen

- Stemmer for Deloitte Statsautoriseret Revisionspartnerselskab CVR 33 96 35 56) som revisor

Indstillingen om valg af bestyrelse baserer sig på oplysning fra de enkelte ejerkommuner om, hvem der skal være kommunens repræsentant i bestyrelsen i den kommende 2-årige valgperiode. Bestyrelsen vælger selv sin næstformand,

mens bestyrelsens formand vælges af generalforsamlingen.

Der henvises til de vedlagte årsrapporter 2023 for henholdsvis HOFOR Vand Holding A/S og HOFOR Spildevand Holding A/S. Heraf fremgår ledelsesberetningerne samt årets resultat. I 2023 havde HOFOR Vand Holding A/S et underskud på 224 mio. kr. efter skat, og HOFOR Spildevand Holding A/S havde et underskud på 174 mio. kr. efter skat, som foreslås overført til egenkapitalen.

Underskuddene betyder ikke, at der er likviditetsmæssige udfordringer i selskaberne, da der er opsparede midler i selskaberne. Men underskuddene presser drikkevandselskaberne, idet der grundet den stramme vandsektorregulering ikke er balance imellem indtægter og udgifter. Derfor vil det heller ikke være holdbart for selskaberne i længere tid, hvorfor HOFOR i forbindelse med budget 2025 arbejder med at sikre en balance samtidig med, at der forventes en ændret vandsektorregulering.

En stor del af underskuddene i 2023 skyldes midlertidige forhold som forsinket kompensation for inflation samt forhold omkring Københavns Kommunes gældsbreve, som ikke påvirker HOFORs langsigtede økonomi. Selv, når der korrigeres for alle disse forhold, skønner HOFOR, at den langsigtede økonomiske ubalance i koncernens vandselskaber udgør i størrelsesordenen 48 mio. kr.

Ubalancen dækkes for nuværende af opsparet likviditet i selskaberne, men vil på sigt give selskaberne udfordringer. En håndtering af ubalancen i vandselskaberne vil indgå i budgetlægningen for 2025. Hvad angår spildevandsselskaberne skønner HOFOR, at den langsigtede økonomiske balance er tæt på nul.

Under forudsætning af, at der blandt ejerne er flertal for de indstillede dagsordenspunkter, vil generalforsamlingernes protokollater blive udformet i overensstemmelse med de vedlagte udkast.

Lov- og plangrundlag

Ingen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Generalforsamlingerne afholdes 30. maj 2024. Valget til bestyrelserne gælder frem til de ordinære generalforsamlinger i 2026.

Bilag

Referat ordinær generalforsamling 2024 HOFOR Spildevand Holding

Referat ordinær generalforsamling 2024 HOFOR Vand Holding

HOFOR Spildevand Holding A/S Årsrapport 2023

HOFOR Vand Holding A/S Årsrapport 2023

Redegørelse for resultaterne i holding selskaberne 2023

Fraværende Formand Jan Kongebro (A)

Punkt 33: Diverse

00.01.00-A00-33-23

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Beslutning

Taget til efterretning.

Fraværende Formand Jan Kongebro (A)