

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2018 - 2025 d. 06-03-2018

Mødedato	Tirsdag d. 06. marts 2018 kl. 19:00
Mødested	Mødelokale 1, Teknisk Forvaltning
Mødedeltagere	Michel Berg (A), Pia Hess Larsen (A), Steen Skriver Rasmussen (A), Mogens Brauer (C), Formand Jan Kongebro (A)

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Proces for ny Affaldsplan 2019-2030.....	4
2. etape af Roskildevej fra Damhustorvet til Veronikavej - ansøgning om anlægsbevilling.....	6
Buslinjer i Rødovre Kommune - Bynet 2019.....	8
Analyse af busforbindelser til og fra Islev i forbindelse med etablering af letbanen.....	11
Hastighedszoner i Rødovre.....	13
Bycykler i Rødovre.....	15
Orientering om Sti, Vej og Parkpulje 2018.....	17
Ansøgning om bevilling til fortsat fjernvarmeudbygning i området Valhøj (etape IrmaByen).....	19
Diverse.....	21

Punkt 16: Meddelelser

00.01.00-A00-38-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Oversigt fremlægges til orientering.

1. Oversigt over indkomne love og bekendtgørelser (se bilag 1)
2. Orientering om skadedyrsbekæmpelse 2017 (se bilag 2 og 3)

Indstilling

Meddelelsepunkterne forelægges til orientering.

Beslutning

Taget til efterretning.

Bilag

Lovliste fra 15. januar til 12. februar 2018

Orientering til TMU om skadedyrsbekæmpelse i 2017

Rotteanmeldelser2017 - kortbilag

Punkt 17: Proces for ny Affaldsplan 2019-2030

07.00.01-P00-1-18

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Der skal tages stilling til niveauet for borgerinddragelse og nye mål for genanvendelsen af affald i den kommende Affaldsplan 2019-2030.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at udarbejdelsen af Affaldsplan 2019-2030 afventer udmelding fra Miljøstyrelsen, samt
2. at borgerinddragelse sker via cafédebat-møde som beskrevet i sagsfremstillingen.

Beslutning

Godkendt.

Sagsfremstilling

Ifølge affaldsbekendtgørelsen skal alle kommuner udarbejde en seksårig plan for håndtering af affald. Rødovre Kommunes nuværende Affaldsplan 2014-2024 udløber med udgangen af 2018, og der skal derfor udarbejdes ny affaldsplan, som er gældende for 2019-2030.

Miljøstyrelsen sætter de nationale mål for affaldsgenanvendelse, som skal indarbejdes i kommunernes affaldsplaner. Det forlyder imidlertid fra Miljøstyrelsen, at der ikke kommer nogen officiel udmelding om nationale mål på denne side af sommerferien, hvilket betyder, at kommunerne ikke kan nå at have en godkendt affaldsplan klar til årsskiftet. De kommunale affaldsplaner skal nemlig igennem en otte ugers offentlig høring inden den kan blive vedtaget af Kommunalbestyrelsen.

I slutningen af december 2017 faldt en foreløbig aftale på plads for EU-Kommissionens nye affaldsdirektiver. Aftalen forventes endeligt godkendt i første kvartal i 2018, og aftalen forventes at indeholde bindende mål for affaldsreduktion, mere kontrol af affaldshåndteringen, fremme af direkte genbrug samt forbedret genanvendelse i alle EU's medlemslande. Det er foreløbig meldt ud fra EU, at det kommende mål for genanvendelse af husholdningsaffald bliver 65 % i 2035, og at der vil komme et krav om separat indsamling af organisk affald og tekstiler i hhv. 2023 og 2025. Det er med baggrund i denne aftale, at Regeringen og Miljøstyrelsen sætter nye nationale mål for affaldsgenanvendelsen i Danmark, og der er derfor udsigt til, at vi skal genanvende 65 % af husholdningsaffaldet i 2035.

Ideer til den næste planperiode

Set i lyset af den begrænsede fremgang for genanvendelse de senere år vil det kræve en målrettet indsats i forhold til sortering og indsamling af affald at få kurven til at stige igen. Især ved etageejendomme skal der ske forbedringer, men det vil også kræve fornyelse og helt nye initiativer at nå et fremtidigt mål på 65 % genanvendelse.

Fornyelsen kan være at tage nye teknologier som robotsortering i brug, som Vestforbrænding allerede arbejder på. Eksempelvis eftersortering af brændbart affald fra boligforeninger. Det kan også være adfærdsregulerende virkemidler (nudging) eller smart city-løsninger med elektronisk vejledning om sortering. Begge tiltag kræver investeringer i udstyr. Cirkulær økonomi er en anden parameter, der kan skabe fornyelse og sætte skub i genanvendelsen, og det forventes, at Miljøstyrelsen vil pege på cirkulær økonomi som et virkemiddel til at øge genanvendelsen.

Cirkulær økonomi kan udfoldes på mange måder og er ikke en eksakt størrelse. Det er mere en måde at agere på, og en affaldsplan med cirkulære mål vil derfor have konsekvenser for andre forvaltninger og andre områder end affaldsområdet.

Borgerinddragelse

Den lovpligtige borgerinddragelse, i forbindelse med vedtagelsen af en ny affaldsplan, er en høringsperiode på 8 uger, med annoncering i lokalavisen og på kommunens hjemmeside. Det giver erfaringsmæssigt ikke så mange henvendelser og er derfor ikke så borgerinddragende. Hvis borgerne skal inddrages mere, kan det ske gennem direkte kontakt og dialog. En mere inspirerende borgerinddragelse kan eksempelvis ske gennem afholdelse af et cafédebat-møde, hvor relevante parter inddrages i processen, før udkastet til affaldsplanen færdiggøres. Det er en effektiv måde at få inddraget engagerede borgere, interesseorganisationer og erhvervslivet på. Teknisk Forvaltning foreslår derfor, at der afholdes tre cafédebat-møder. De tre møder vil have fokus på henholdsvis:

- Villaer og rækkehuse
- Etageboliger, boligselskaber og kolonihaver
- Erhverv, herunder detailhandel

Repræsentanter på mødet kunne være fællesrepræsentationen for boligorganisationerne, grundejerforeninger, viceværter, ældresagen, Agenda 21-gruppen m.fl.

Arbejdet med den næste affaldsplan

I samarbejde med kommunerne har Vestforbrænding udarbejdet et paradigme til ejerkommunernes næste affaldsplan.

Teknisk Forvaltning vil, ved udarbejdelsen af Rødovre Kommunes affaldsplan, tage udgangspunkt i paradigmet samt i de kommende nationale mål, når de er klar fra Miljøstyrelsen.

Teknisk Forvaltning anbefaler derfor, at Rødovre Kommune afventer den endelige udarbejdelse af en ny affaldsplan, indtil Miljøstyrelsen er kommet med de nationale mål. Dette betyder, at Rødovre Kommune ikke vil kunne overholde tidsfristen den 1. januar 2019 som er fastsat i affaldsbekendtgørelsen for vedtagelsen af en ny affaldsplan. Det er Teknisk Forvaltnings vurdering, at overskridelsen af denne tidsfrist har mindre betydning. Desuden er der stor sandsynlighed for, at Miljøstyrelsen kommer med en fristforlængelse til kommunerne, hvilket også var tilfældet med den nuværende affaldsplan.

Rødovre Kommune er godt på vej, når det gælder om at nå Miljøstyrelsens mål på 50 % genanvendelse af husholdningsaffald i 2022. Siden 2013 er genanvendelsen steget markant i Rødovre, og i 2016 blev den målt til 44,4 %. Stigningen i genanvendelsen er dog ikke så markant mere og er derfor ved at flade ud. Der er derfor stadig et stykke vej til de 50 %.

I den kommende affaldsplan vil Teknisk Forvaltning tage udgangspunkt i målet om 50 % genanvendelse i 2022 og kigge frem mod de 65 % i 2035.

Lov- og plangrundlag

Bekendtgørelse nr. 1309 af 18. december 2012 om affald.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Cafedebatmøder afholdes i 2. halvår 2018. Udarbejdelsen af Affaldsplan 2019-2030 startes op så snart Miljøstyrelsen udmelder nye nationale mål.

Punkt 18: 2. etape af Roskildevej fra Damhustorvet til Veronikavej - ansøgning om anlægsbevilling

05.01.08-P20-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

På Kommunalbestyrelsens møde den 26. september 2017 (sag nr. 140) blev projektforslaget for 2. etape af Roskildevej godkendt. Teknisk Forvaltning har på baggrund af projektforslaget fået udarbejdet et detailprojekt for 2. etape af Roskildevej.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at detailprojektet godkendes, samt
2. at der gives en anlægsbevilling på 10,2 mio. kr., som finansieres af det afsatte rådighedsbeløb på 10,2 mio.kr. i 2018 til udførelse af 2. etape af Roskildevej.

Beslutning

Anbefales.

Godkendt med 4 stemmer for (A) og 1 imod (C).

Sagsfremstilling

I detailprojektet nedsættes hastigheden på strækningen fra 60 km/t til 50 km/t, som ved 1. etape af Roskildevej. For at understøtte hastighedsnedsættelsen etableres en forsætning af vejen, som skaber mulighed for, at der kan etableres krydsningspunkter, så Roskildevej kan krydses udenfor de signalregulerede kryds. I detailprojektet er der arbejdet med to krydsninger - en ved Annexgårdsvej og en ved Dianavej. De uregulerede krydsninger etableres med støtteheller således, at krydsningen kan ske i to tempi.

Udover at vejens kurvede forløb understøtter hastighedsnedsættelsen, vil beplantningen visuelt indsnævre vejen og derved have en dæmpende effekt på hastighedsniveauet. Beplantningen bidrager også til at højne opholdskvaliteten på strækningen og skabe en visuel grøn vej. Beplantningen tænkes som forskellige sorter, såsom vintereg, avnbøg, kirsebær og paradisæbler. Langs strækningen opsættes bænke og blomsterbede med samme udtryk som i 1. etape af Roskildevej. Dette vil være et gennemgående element for det samlede projekt for ombygningen af Roskildevej.

I detailprojektet etableres der 24 parkeringspladser på strækningen i forhold til de 27 lovlige p-pladser, som der er på strækningen i dag. I detailprojektet er parkeringspladserne mere ligeligt fordelt mellem nord- og sydsiden. Nordsiden får derved lidt flere parkeringspladser end i dag, hvilket kan understøtte de handelsdrivende på denne side af vejen. Parkeringspladserne etableres med tidsbegrænsning som i dag.

I krydset Roskildevej/Veronikavej er der i detailprojektet etableret en venstresvingsbane fra Roskildevej mod Randrupvej, for at forbedre adgangsmuligheden til boligområdet for beboerne i Hendriksholm Kvarteret.

På sidevejene ud til Roskildevej etableres gennemgående fortov og cykelsti, for at forbedre forholdene for de bløde trafikanter og derved også tydeliggøre vigepligtsforholdene for sidevejene.

I forslaget er der arbejdet fra facade til facade, dvs. at der er medtaget arealer, som ligger udenfor vejmatiklen. Der udestår på nuværende tidspunkt en afklaring med ejerne af arealerne primært på den nordlige side af Roskildevej, om de ønsker disse ændringer. Det er derfor ikke sikkert, at disse arealer kan realiseres som vist i detailprojektet. Det er dog muligt, at realisere projektet selvom ejerne af arealerne ikke ønsker, at der etableres fortov op til deres facader, da det er muligt at etablere fortov indenfor vejmatiklen.

Der har på nuværende tidspunkt været afholdt møder med en ejerforeningen og boligforeningen på den sydlige side af Roskildevej vedrørende muligheden for lægge en del af fortovet på deres matrikel. Den ene forening har ikke ønsket

dette. Busstoppestedet foran ejendommen er derfor flyttet længere mod vest, til efter krydset Roskildevej/ Randrupvej, da det ikke er muligt at skabe plads til venstresvingsbanen fra Roskildevej mod Randrupvej uden at arealet, som ikke ønskes inddraget, inddrages som en del af fortovet. Bus 21 kan derfor ikke, som tidligere forudsat, betjene dette stoppested. Bus 21 vil dog stadig opretholde det samme antal stop i området, som i dag.

På den sydlige side af Roskildevej, hvor der etableres grønne arealer udenfor matrikelskellet, er det efter samtale med boligforeningen aftalt, at Rødovre Kommune og boligforeningen i samarbejde indretter arealet i et samskabelsesprojekt.

Som ved andre anlægsprojekter skal ledningsejere omlægge deres ledninger, for at projektet kan realiseres. Der har i detailprojekteringen været afholdt et ledningsejermøde, hvor der er blevet orienteret omkring projektet og behovet for ledningsomlægninger er meldt ud.

Detailprojektet er endnu ikke sendt til samtykke og udtalelse hos politiet og Vejdirektoratet. Der kan derfor forekomme ændringer af projektet på baggrund heraf.

Lov- og plangrundlag

Lov om offentlig veje m.v. (LBK nr. 1520 af 27. december 2014), kapitel 1-3 og 6.

Bekendtgørelse af færdselsloven (LBK nr. 38 af 5. januar 2017), kapitel 1, 3-5, 7-9 og 15.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning (BEK nr. 1194 af 21. september 2016), kapitel 5-8.

Bekendtgørelse om vejafmærkning (BEK nr. 1193 af 21. september 2016), kapitel 2 og 5-6.

Økonomiske konsekvenser

Gennemførelse af projektet forventes at kunne afholdes inden for det afsatte budget. Udgiften på 10,2 mio. kr. vedrører hovedfunktion 2.28 Vejanlæg.

Tidsplan

Det forventes, at udførelsen af projektet kan starte op ultimo maj 2018 med afslutning ultimo november 2018. I udbudsmaterialet indarbejdes der bod, bonus eller anden incitament til entreprenøren i forhold til aflevering af projektet, for at skabe stor fokus på gennemførelsen af projektet så hurtigt som muligt.

Bilag

Illustrationsplan

Tværsnit

Punkt 19: Buslinjer i Rødovre Kommune - Bynet 2019

13.05.10-P00-2-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Movia har sammen med kommunerne i Region Hovedstaden udarbejdet et forslag til et nyt bynet for Storkøbenhavn i forbindelse med åbningen af Metro Cityringen i 2019. Forslaget medfører udgiftsstigninger på 5,2 mio. kr. for Rødovre kommune. Teknisk Forvaltning har sammen med Movia udarbejdet mulige forslag til besparelses- og forbedringstiltag for busdriften.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at forslaget til Bynet 2019 godkendes,
2. at besparelses- og forbedringsforslagene tages til efterretning, samt
3. at de forventede udgiftsstigninger til busdriften på 3,8 mio. kr. i 2019 og 5,2 mio. kr. i 2020 og herefter, indarbejdes i budget 2019.

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

Movia har sammen med administrationerne i kommunerne i Region Hovedstaden udarbejdet et forslag til et nyt bynet for Storkøbenhavn i forbindelse med åbningen af Metro Cityringen i 2019. Det strategiske busnets ruteføring, som indeholder A-, og S-busser blev principgodkendt i forbindelse med Movia Trafikplan 2016. Kommunalbestyrelsen behandlede på mødet den 29. november 2016, sag nr. 165 høringssvar til denne Trafikplan.

I 2017 har Movia sammen med administrationerne i hovedstadskommunerne samt Region Hovedstaden udarbejdet et samlet forslag til Nyt Bynet.

Arbejdet tager udgangspunkt i en uændret økonomi for Movia samt at sikre et busnet, som er genkendeligt for de daglige brugere af busnettet. Samlet er der for busnettet i forslaget blevet reduceret over 200.000 bustimer i forhold til det nuværende busnet i 2018.

I Rødovre indeholder det nye busnet få ændringer. Se bilag 1 og 2 for nærmere beskrivelse af ændringer for alle buslinjerne og oversigtskort af busruterne i Rødovre.

Ændringerne i Rødovre består af en omlægning af 9A via Korsdalsvej, Rødovre Parkvej og Rødovrevej i stedet for af Tårnvej og Jyllingevej. Buslinje 132 overtager 9A's rute på Tårnvej og Jyllingevej. Buslinje 13 flyttes fra Korsdalsvej og Rødovre Parkvej til Roskildevej og Tårnvej, samt afkortes til Rødovre Centrum og kører ikke videre til København. Busfrekvensen for 132 hæves mellem Hvidovre Station og Rødovre Centrum. Det sikrer næsten samme busbetjening for den strækning ind mod København, hvor buslinje 13 udgår, samt giver en bedre busbetjening langs Hvidovrevej. Buslinje 21 omlægges af Roskildevej og Randrupvej, da kørsel over Damhustorvet er blevet ensrettet. I aftentimerne hæves frekvensen for buslinje 21.

Det nye busnet medfører en større stigning i udgifterne til busdriften. Udgiftsstigningen skyldes faldende passagerindtægter, som begrundes i en overførsel af buspassagere til de nye metroforbindelser. Samlet forventes der i Rødovre Kommune ikke et passagertab for buslinjerne, men da buslinjerne næsten alle kører gennem København og Frederiksberg, kommer buslinjerne til at få et stort passagertab i indre by til de nye metrostationer. Det giver samlet for buslinjerne en dårligere økonomi, og tilskudsbehovet for buslinjerne stiger.

For Rødovre Kommune medfører det en forventet udgiftsstigning i forhold til budget 2018 på 5,2 mio. kr. Stigningen i 2019 udgør ca. 3,8 mio. kr., da det nye busnet kun er gældende i 5 måneder af 2019.

De økonomiske konsekvenser er dog præget af store usikkerheder, da de afhænger meget af, hvordan bus- og metropassagerne reagerer med hensyn til deres valg af transportmiddel og rejserute, når en ny metroring og et nyt busnet er en realitet. Hertil kommer usikkerheder i forhold til fordelingen af passagerindtægter mellem busser, metrolinjer og DSB, når passagerne skifter mellem de tre transportmidler.

I den politiske aftale for metroen skulle en del af udgifterne til etableringen finansieres ved, at metroen fik en større andel af de samlede fælles passagerindtægter end den faktiske andel af rejser internt i hovedstadsområdet. Aftalen skulle være økonomisk neutral for busdriften. Det har imidlertid vist sig, at modellen ikke er økonomisk neutral for busdriften. Movias bestyrelse har arbejdet for, at der skabes en løsning fra 2018 og frem, således at Movia ikke skal håndtere et utilsigtet indtægtstab. Movia har opgjort, at det årlige tab på grund af modellen med dobbeltfaktorer er ca. 35 mio. kr. i 2019 og ca. 41 mio. kr. i 2020. Såfremt "dobbeltfaktormodellen" ophæves, vil der være en tilsvarende stigning i Movias indtægtsandel i Hovedstadsområdet. For Rødovre skønnes en ophævelse at medføre en indtægtsstigning på ca. 0,7 mio. kr. for buslinjerne, som kører i kommunen. Dette indgår ikke i den forventede økonomi for 2019, da der afventes en beslutning fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om en evt. ophævelse af "dobbeltfaktormodellen".

Besparelsmulighed

Teknisk Forvaltning har sammen med Movia gennemgået busnettet for at se på mulige besparelser på busdriften, som kan implementeres i forbindelse med Bynet 2019. Tilsammen er der udarbejdet forslag til besparelser på ca. 5,5 mio. kr.

Forslagene omhandler en generel reduktion af busfrekvensen for 7A (i dag 6A) og 161 samt en reduktion af busfrekvensen for 9A og 132 om aftenen. Reduktionerne forventes at give et passagertab på ca. 65.000 påstigninger pr. år og en årlig besparelse på 1,21 mio. kr. Et større besparelsesforslag er en sammenlægning af buslinjerne 142 og 161 i Rødovre, som kører fra Rødovre Centrum til Skovlunde Station. Det forslag kan forventningsmæssigt give en årlig besparelse på op til 4,3 mio. kr. Det forslag medfører, at kærene kun vil have busbetjening af 848 samt at Slotsherrensvej og Bjerringbrovej ikke vil have nogen direkte busforbindelser til Rødovre Centrum.

Udvidelsesmulighed

Der er på tilsvarende vis set på mulige forbedringer af busdriften, som kan implementeres i forbindelse med Bynet 2019. I alt er der udarbejdet udvidelsesforslag for 14,9 mio. kr.

Forslagene til forbedring af busdriften omhandler frekvensforøgelse af buslinje 132, 142, 161 og 848. Disse buslinjer dækker lokale behov i Rødovre og forbinder Rødovre til de til nærliggende S-tog stationer. Frekvensforøgelsen består af opgradering af driften til 15 min. drift for linje 132, 20 min. drift for linje 142 og 161 og 1 times drift for linje 848, hvor kørslen forlænges til kl. 18 og sidste tur forlænges til Vestbadet. Yderligere er der regnet på en forlængelse af den fremtidige linje 7A, hvor den betjener Islevdalvej i forbindelse med en kommende letbanestation.

Forslagene til både reduktioner og udvidelser er udarbejdet med baggrund i forvaltningens og Movias bedste skøn pt. Udviklingen i passagertal og trafikale mønstre vil blive fulgt nøje i tilslutning til Metro Cityringens åbning og fremadrettet i forhold til fremtidige trafikbestillinger.

Samlet oversigt over besparelser- og udvidelsesmuligheder:

Buslinje	Besparelse	Udvidelse
7A	500.000 kr.	8,0 - 10,0 mio. kr.
9A	350.000 kr.	-
132	140.000 kr.	1,0 - 1,4 mio. kr.
142	-	0,4 - 0,6 mio. kr.
161	220.000 kr.	1,4 - 1,6 mio. kr.
142/161 sammenlægning	3,9 - 4,3 mio. kr.	-
848	-	1,0 - 1,3 mio. kr.

Alle forslagene er udybet i bilag 3. Alle buslinjer med ændringsforslag er tværkommunale buslinjer på nær 848. Ændringer med økonomiske konsekvenser for andre kommuner kræver, at de pågældende kommuner giver deres samtykke til implementering af ændringerne.

Lov- og plangrundlag

Movia's Trafikplan 2016

Bynet 2019.

Økonomiske konsekvenser

I 2019 forventes en udgiftstigning til Movia på 3,8 mio. kr. i forhold til budget 2018. I 2020 og fremadrettet forventes det at stige til 5,2 mio. kr.

Usikkerheden om fremtiden for "dobbeltfaktormodellen" kan påvirke den samlede økonomi for 2019, 2020 og fremadrettet. Såfremt modellen ophæves af Folketinget forventes udgiftstigningen at blive reduceret med op til 0,7 mio kr årligt.

I gennemgang af busnet 2019 er der fundet besparelsesforslag på busdriften på 5,5 mio. kr. og forslag til driftsforøgelser på 14,9 mio. kr.

Tidsplan

Busnet 2019 gælder fra den 1. august 2019.

Bilag

Nyt Bynet i Rødovre Kommune

Kommunekort over busruter i Rødovre

Rødovre Kommune Bynet 2019 - Notat

Punkt 20: Analyse af busforbindelser til og fra Islev i forbindelse med etablering af letbanen

13.05.22-A00-2-18

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I budget 2018 er der vedtaget en budgetresolution om en analyse af busforbindelser til og fra Islev efter etableringen af letbanen. Forvaltningen har i samarbejde med Movia set på forskellige muligheder for at styrke den kollektive busbetjening af Islev i forbindelse med åbningen af Letbanen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at sagsfremstillingen tages til efterretning.

Beslutning

Indstilles taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning har i forbindelse med gennemgang af Bynet 2019 set på forskellige muligheder for øget busdrift i Islev. Undersøgelsen har taget afsæt i det kommende busnet (Bynet 2019). Fokus har været et generelt løft af busbetjeningen af Islev i forhold til adgang til trafikknudepunkter, f.eks. S-togstationer og Rødovre Centrum. Herudover har der været et specifikt fokus på busbetjeningen af Islevdal erhvervskvarter, som med den nye lokalplan 142 forventes udviklet til et erhvervsområde med flere arbejdspladser end i dag.

Movia har undersøgt omkostningerne ved følgende forbedringsforslag:

- Forlængelse af 7A til letbanestation via Jyllingevej og Islevdalvej
- Frekvensforøgelse af 132 Rødovre Centrum – Tingbjerg, samme driftsfrekvens som fra Hvidovre Station til Rødovre Centrum.
- Frekvensforøgelse af 142 fra 30 min til 20 min drift.
- Frekvensforøgelse af 161 fra 30 min til 20 min drift Rødovre Station – Herlev Station.
- Frekvensforøgelse af 848, hvor driften øges til 1 times drift og forlænges til kl. 18 og sidste tur forlænges til Vestbadet.

En forlængelse af 7A via Islevdalvej vil sikre god forbindelse mellem letbanen, erhvervsområdet og videre til resten af Rødovre. Yderligere vil det understøtte letbanestationen som et samlingspunkt for kollektiv trafik i Islev og nabokommunerne til Rødovre. Opgradering af busbetjeningen langs Islevdalvej vil også understøtte en større udnyttelse af erhvervsområdet. Det gælder særlig for den nordlige del af Islevdalvej, hvor Lokalplan 142 lægger op til en gradvis udskiftning er produktionserhverv til kontorerhverv. Det er mere personale tunge erhverv, hvor der er et større dagligt transportbehov. En opgradering af busbetjeningen vil understøtte, at transportbehovet kan dækkes af den kollektive trafik i stedet for biltrafik.

I det østlige Islev kører buslinje 132 som betjener Rødovrevej, Jyllingevej, Slotsherrensvej og Tårnvej. Primært i Rødovre kører buslinjen mellem Husum Station og bykernen. En forøgelse af afgange vil dermed øge adgangen for borgerne til S-tog og til de offentlige funktioner i bykernen. Heraf betjener 132 Rødovrevej, hvor der tæt på strækningen ligger mindre erhverv, almennyttige etageboliger, tre børneinstitutioner og et plejehjem.

Buslinjen 142 betjener Rødovre primært ad Jyllingevej og den sydlige del af Islevdalvej op til Erhvervsvej. Dens passagergrundlag er hovedsagelig trafik mellem Jyllingevej Station, metrolinjer i København og Ejby industriområde. En opgradering af denne buslinje vil understøtte bedre adgang til metroforbindelsen og industriområdet. På sigt forventes det,

at 142 kommer til at betjene en letbanestation i Glostrup, som betjener erhvervsområdet. Islevdalvej og Jyllingevej vil via denne buslinje på sigt så blive bundet op på en letbanestation.

Nord-syd i Rødovre kører buslinje 161, som kører mellem Rødovre Station og Herlev Station fra august 2019. Linjen medvirker til at skabe en forbindelse mellem Islev og Kærrene ved Rødovre Station. Nord for Jyllingevej kører bussen ad Bjerringbrovej og sikrer lokalbetjening af denne vejstrækning, hvor der ligger både parcelhuse og erhvervsvirksomheder. En forbedring af denne buslinje vil give bedre forbindelser for Islev sydpå for boligområdet ved Bjerringbrovej samt den nærværende Rådmands Billes Vej og en børneinstitution.

Det kan også overvejes i forbindelse med en forlængelse af 7A om 161 skal omlægges ad Tårnvej og Slotsherrensvej til "Rødovre Nord" letbanestationen. Det vil give øget busbetjening langs Slotsherrensvej, som på delstrækningen Bjerringbrovej-Tårnvej kun er bundet op til resten af Rødovre via 848. Ved denne omlægning gives der direkte adgang til Rødovre Centrum og til de offentlige funktioner i bykernen. Buslinje 161 vil dog så ikke kunne betjene Bjerringbrovej og brugerne på den strækning vil skulle gå op til 500 m mere for at fange 7A i stedet.

Forvaltningen har også kigget på en forøget frekvens for servicebussen 848. Servicebussen betjener særligt Brunevang, Islevbadet, Slotsherrens Vænge og Fortvej som den eneste buslinje. Servicebussens rute adskiller sig ved, at den er tilpasset efter områder med mange ældre borgere og kommunale servicetilbud. En forbedringen af denne buslinje vil ikke nødvendigvis give mange flere buspassagerer, men vil øge adgangen for særlig de ældre borgere til de kommunale servicetilbud.

Samlet giver forslagene en driftsforøgelse af busdriften på op til 14,9 mio. kr. En uddybende beskrivelse af forslagene fremgår af bilag 3 i sagnr. 19 om Bynet 2019.

Det må forventes, at det samlede strategiske bynet i hovedstaden vil blive revideret i forbindelse med åbningen af Letbanen - i lighed med, at åbningen af Metrocityringen har resulteret i bynet 2019. Det må således forventes, at rammerne for busforbindelserne til Islev vil være anderledes, når Letbanen åbner. Det åbner mulighed for, at busbetjeningen kan forbedres yderligere i sammenhæng med nabokommunernes eventuelle behov for at sikre adgang til Letbanen.

Lov- og plangrundlag

Budgetresolution 2018.

Økonomiske konsekvenser

De forskellige forslag til forbedring af busdriften medfører samlet en udgiftsstigning på op til 14,9 mio. kr. pr. år.

Tidsplan

Letbanen forventes at være i drift fra andet halvår af 2024.

Punkt 21: Hastighedszoner i Rødovre

05.01.08-A00-1-18

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

I budget 2018 er der afsat penge til arbejdet med udvidelse af hastighedszoner på villavejene i Rødovre kommune. Teknisk Forvaltning har udarbejdet en plan for processen og hvordan borgerne lokalt kan indrages i arbejdet. Det samlede forslag for hastighedszoner forelægges herefter til Kommunalbestyrelsens beslutning.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at procesplanen for arbejdet med hastighedszoner i Rødovre Kommune godkendes.

Beslutning

Godkendt.

Sagsfremstilling

Hastighedszoner omfatter en del af vejnettet, hvor der er indført en særlig hastighedsgrænse som er anderledes end byzonens generelle hastighedsbegrænsninger på 50 km/t. Indenfor disse zoner er den lokale hastighedsgrænse nedsat, og der kan være udført tiltag på vejnettet som understøtter et lavere hastighedsniveau for den kørende trafik. Udformningen og udførelsen af hastighedszoner kræver involvering af både kommunen og politiet, som vejmyndighed og som færdselsmyndighed, der skal godkende en hastighedszone.

Indførelse af et lavere hastighedsniveau på lokale veje kan give en forbedring af trafiksikkerheden, da et lavere hastighedsniveau formindsker bremseafstanden og skadesgraden ved uheld. Et lavere hastighedsniveau bidrager desuden til øget tryghed blandt bløde trafikanter og beboerne langs villavejene.

Rødovre har tidligere arbejdet med hastighedszoner i udvalgte boligområder. Det arbejde medførte blandt andet, at Nygårdskvarteret blev en samlet hastighedszone, og der blev udført hastighedsdæmpende tiltag på mange af kommunens lokale fordelingsveje. I 2018 er der afsat penge til en yderligere udvidelse af andelen af villaveje omfattet af hastighedszoner på højest 40 km/t.

Arbejdet med hastighedszoner tager udgangspunkt i de villaveje, der er klassificeret som lokale boligveje eller lokale fordelingsveje i "Trafikplan 2016". De større veje indgår ikke i arbejdet, da deres funktion er at modtage og afvikle den gennemkørende trafik, samt den ind- og udgående trafik fra villaområderne. Hvis de større veje inkluderes i hastighedszonerne mindskes forskellen på fremkommeligheden mellem de større veje og de mindre boligveje. Dette kan medføre, at en større del af den gennemkørende trafik vælger at benytte sig af de mindre veje i stedet for at holde sig på de større veje. Ligeledes kan det føre til, at den lokale trafik fra området ikke i samme grad søger mod de større veje, og alternativt forbliver inde på de mindre veje. Eksempler på sådanne veje er Hvidovrevej, Randrupvej, Rødovre Parkvej, Rødovrevej og Damhus Boulevard.

Private fællesveje indgår ikke i arbejdet med hastighedszonerne. Vejene vedligeholdes privat af grundejerne eller af vejlaug/grundejerforeninger. Ny skiltning eller hastighedsdæmpende tiltag vil for disse veje medføre en forventet udgiftsstigning i forhold til grundejernes fremtidige vedligeholdelse af vejen. Kommunen må ikke vedligeholde skiltningen eller hastighedsdæmpende tiltag på private fællesveje, da denne vedligeholdsforpligtelse ligger hos grundejerne. Ligeledes er myndighedsbehandlingen for private fællesveje anderledes end for offentlige veje. Det vurderes derfor mest hensigtsmæssigt, at grundejerne for de private fællesveje selv bestemmer, om de vil afholde omkostningerne til etablering af eller være del af en hastighedszone. Deres ønsker til ændring af vej- og hastighedsforhold kræver dog stadig godkendelse af kommunen og politiet.

I det tidligere arbejde med hastighedszoner blev tiltagene på vejene gennemgået med lokale borgere, institutioner og politiet. Udvidelse af hastighedszonerne i 2018 vil være et vejprojekt, som lægger op til involvering af borgere bosat eller

institutioner lokaliseret langs villavejene. Selve arbejdet med hastighedszoner og deres omfang og udformning tager udgangspunkt i de lokale vejforhold, og en bred involvering kan forbedre resultatet.

Teknisk Forvaltning foreslår derfor, at borgerne involveres i arbejdet med hastighedszonerne. Borgerne forventes med det lokale detaillendskab, at kunne hjælpe forvaltningen med at belyse konkrete behov og problemstillinger i forhold til udformning af hastighedszonerne og de nødvendige hastighedsdæmpende tiltag langs vejene.

Teknisk Forvaltning har udarbejdet et forslag til procesplan for, hvordan projektet med borgerinddragelsen kan gennemføres, samtidig med at der foretages koordinering i forhold til de veje, hvor kørebaner og fortove står til vedligeholdelse i forhold til slidlag mv.

- Analyse af vejnettet i forhold til egnede veje til 40 km/t, eksisterende hastighedsdæmpende tiltag og hastighedszoner, samt nærliggende skoler, børneinstitutioner o. lign. lokale forhold. Inddragelse af borgerne via workshops, hvor de kan være med til at udforme og tilpasse hastighedszonerne og tiltag. Disse workshops tager udgangspunkt i analysen af vejnettet, og en afgrænset del af vejnettet. Borgerne har dermed mulighed for at deltage i workshops, som tager udgangspunkt i deres del af vejnettet. Det foreslås at kommunens lokale veje opdeles i 4 områder, se bilag 1. Borger på private fællesvej vil også tilbydes mulighed for at deltage i workshops.
- I workshoppen gennemgås de almindelige vejtekniske- og myndighedskrav til hastighedszoner. Borgere bosat i et konkret delområde kan deltage i den workshop, som omfatter deres boligområde. Med udgangspunkt i de almindelige krav til zoner og tiltag, kan borgerne sammen gennemgå deres ønsker og behov til hastighedszonernes udformning og tiltag på vejnettet. Til workshoppen kan borgerne melde sig til en følgegruppe, som skal hjælpe Teknisk Forvaltning med præcisere de forslag og input, som er kommet igennem workshoppen. Teknisk Forvaltning afholder opfølgingsmøder med følgegruppen for hvert delområde, efter gennemgang af ønskerne, behov og ændringsforslag.
- Det samlede forslag for hastighedszonerne i kommunen forelægges Kommunalbestyrelsen til behandling.
- Anlæggelse af de forskellige tiltag på boligvejene samt evaluering af hastighedszoner og tiltagene efter 6 måneder, hvorefter der kan indhentes endelig myndighedsgodkendelse af zonerne fra politiet jf. Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 144-146.

Den samlede proces for arbejdet med hastighedszoner forventes at løbe mellem marts 2018 til ultimo 2019.

Lov- og plangrundlag

Bekendtgørelse af færdselsloven § 42 stk. 5

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 136-147.

Økonomiske konsekvenser

I budget 2018 for Rødovre Kommune er der afsat en driftsbevilling på 5,0 mio. kr til udvidelse af hastighedszonerne på villaveje i Rødovre.

Tidsplan

Den samlet proces for arbejdet med hastighedszoner forventes at løbe mellem marts 2018 til ultimo 2019.

Bilag

Opdeling af de lokale veje til workshop

Punkt 22: Bicykler i Rødovre

05.01.35-A00-1-18

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I budget 2018 er der afsat penge til, at der i Rødovre kommune kan indføres bicykler. Teknisk Forvaltning har udarbejdet et forslag til placering af de kommende bicykler i kommunen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at placeringerne af bicykler godkendes.

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

I budget 2018 er der afsat 1,3 mio. kr. til anlæg og drift af bicykler i Rødovre. Bicyklerne findes idag allerede i København og på Frederiksberg, og cyklerne i Rødovre vil indgå i et samlet cykelnetværk for de tre kommuner. Ved indgåelse af en kontrakt om bicykler binder Rødovre sig for en 8 årig kontraktperiode.

Brugerne af bicykler logger ind med deres profil på bicyklen via en tilknyttet tablet, som sidder på cyklen. Profilen oprettes via internettet på computeren eller på telefonen. Til hver brugerprofil skal der tilknyttes et kreditkort. Selve login kan ske via pinkode eller rejsekort. Ved afslutning af turen skal cyklen afleveres i en af dockingstationerne. I tilfælde af pladmangel kan en cykel dog godt registreres som afleveret, hvis den placeres umiddelbart ved siden af en af stationerne. Det er muligt ved midlertidig stop at låse cyklen i et begrænset tidsrum, for eksempel i forbindelse med et møde eller indkøb.

Ved placering i dockingstationerne oplades bicyklernes batteri og tablet. Bicykelfonden flytter i løbet af døgnet bicykler rundt efter behov, så der altid er ledige cykler ved de forskellige placeringer i kommunerne. Det sker dog ikke om natten.

De nye bicykler skal placeres på forskellige lokationer i kommunen for at skabe et netværk af bicykler, som brugervenligt og tilgængeligt. Teknisk Forvaltning har sammen med Bicykelfonden udpeget følgende steder som forslag til placering af bicyklerne, se bilag 1 for placeringerne på kort over kommunen.

- Busstop Jyllingevej/Tårnvej
- Damhustorvet/Damhuskroen
- Rødovrehallen
- Islev Torv
- Nørrekær/Vestbadet
- Rødovre Rådhusplads/Rødovre Centrum
- Rødovre st.
- Rødovre Stadionhal
- Ved Teknisk skole på Tæbyvej

De foreslåede placeringer er udpeget med afsæt i ønsket om en bred dækning af kommunen, og er placeret tæt på rejsemål med mange daglige brugere, således at bicyklerne kan indgå i den samlede rejse/transport. Samlet skal der på de foreslåede placeringer opsættes 192 dockingstationer og opstilles ca. 100 bicykler. De præcise placeringer på de udpegede steder er ikke på nuværende tidspunkt endelig afklaret, da der skal afklares flere praktiske detaljer, som placering af strømforsyning, og hvordan der sikres bedst mulige adgangsforhold til cyklerne mv. Placeringen af cyklerne skal eventuelt skiltes for at sikre synligheden for de brugere, som ikke er stødende i Rødovre. Disse skilte skal tilpasses kommunens designmanual og skiltepolitik.

Det er muligt for private virksomheder at deltage i ordningen. Her kan de private med støtte fra Rødovre kommune få anlagt ekstra dockingstationer med bycykler ved deres virksomheder eller i forbindelse med byudviklingsprojekter. Det vil være med til at kunne udvide netværket med flere bycykler og placeringer i Rødovre over kontraktperioden. Mulige eksempler på sådanne udvidelser kan være den kommende letbanestation, Islevdal Industriområde, IrmaByen, Espelunden og Absalon Camping. En sådan udvidelse medfører en forøgelse af den årlige betaling til Bycykelfonden.

Kommunen kan som virksomhed benytte bycyklerne som et alternativ transporttilbud for medarbejderne i stedet for biler. Cyklerne kan benyttes til korte rejser med arbejdsformål i Rødovre, Frederiksberg og København. Det kunne potentielt erstatte en rejse med kollektiv transport eller bil og bidrage til et mindre CO2-forbrug fra kommunens transportbehov.

Lov- og plangrundlag

Budget 2018

Økonomiske konsekvenser

I budget 2018 er der givet en driftsbevilling på 1,3 mio. kr. til bycykler.

Ved indtrædelse i samarbejdet om bycykler forpligter kommunen sig i en 8 årig periode at betale 1,3 mio. kr. årligt til Bycykelfonden til drift og vedligehold af bycyklerne. Det er muligt i kontraktperioden at udvide aftalen, såfremt der ønskes flere bycykler og flere placeringer i kommunen. Det medfører dog en forøgelse af betalingen til Bycykelfonden. Kommunen kan som erhvervsvirksomhed have et erhvervsabonnement til brug af bycykler for kommunens medarbejdere.

Tidsplan

Kontrakten med Bycykelfonden forventes indgået i april 2018, og en indvielse forventes at kunne finde sted i juni 2018. Kontraktperioden løber over 8 år frem til 2026.

Bilag

Bycykler i Rødovre - Placering

Punkt 23: Orientering om Sti, Vej og Parkpulje 2018

05.01.08-P20-1-18

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Orientering om Sti-, Vej- og Parkpuljens projekter i 2018.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at de foreslåede driftsarbejder tages til efterretning.

Beslutning

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Til Sti-, Vej- og Parkpuljen prioriterer Teknisk Forvaltning, at der udføres en række arbejder på veje, cykelstier, stier, vejbygværker samt parkeringspladser i kommunen. Arbejderne er fordelt mellem offentlige vejarealer og vejarealer beliggende på kommunale grunde og institutioner.

På offentlige veje foreslås følgende arbejder:

- en del af Tårnvej mellem Jyllingevej og Slotsherrensvej renoveres med ny betonkantsten og nyt slidlag på kørebane og cykelsti. Der er behov for renovering af en række af de overordnede veje, som har en høj trafikbelastning
- nyt slidlag på nogle strækninger af cykelstierne langs Slotsherrensvej og Tårnvej
- nyt slidlag på parkeringspladsen ved Fritz Møllers Vej / Tårnvej (ved "juletræsgrunden")
- nyt slidlag på Valhøjs Allé mellem Brandholms Allé og Nyholms Allé
- renovering af en række sporkørte buslommer på Tårnvej
- opgrusning af grussti ved Vievang Allé
- renovering af belægning og hegn ved sti nord for træningsbanerne ved Elstedvej
- en række mindre arbejder på offentlige veje.

På broer og bygværker foreslås følgende arbejde:

- renovering af spunsvægge på tunnellen ved Viemosebro
- renovering af rækværk på jernbanebro over Tårnvej.

I parker og på vejarealer på kommunale ejendomme foreslås følgende arbejder:

- handicapvenlig sti til Damhusengen ved Rødovregård
- renovering af parkeringspladser/indkørsler ved institutionerne Broparken og Kompasset
- opgrusning af stier i Schweizerdalsparken og Espelunden, samt renovering af belægning på runddel i Espelunden
- Adgangsvej til Valhøj Skole (ved Brandholms Alle).

Disse arbejder forventes at kunne udføres for driftsbevillingen på 6,0 mio. kr.. Den største del af beløbet går til asfaltarbejder, som udbydes. Hvis udbuddet giver lave priser, vil der blive udført yderligere arbejder, primært i form af slidlag på enkelte boligveje. Hvis udbuddet giver høje priser, kan det blive nødvendigt at lade enkelte tiltag udgå.

I forhold til ovenstående prioriteringsliste kan det vise sig nødvendigt at ændre prioriteringen, hvis der er uforudsete forhold.

Listen er ved at blive koordineret med de store ledningsejeres planer for renovering, således at der så vidt muligt undgås større gravearbejder i nyrenoverede veje.

Lov- og plangrundlag

Lov og plangrundlag for arbejderne er:

- vejdrift budget 2018
- Lov om offentlige veje, lov nr. 1520 af 27. december 2014, § 8 stk. 1 og 2
- parkområdet: arbejdet udføres indenfor rammerne af fredninger m.m. (naturbeskyttelsesloven).

Økonomiske konsekvenser

I budget 2018 er der afsat en driftsbevilling på 6,0 mio. kr. til Sti-, Vej- og Parkpuljens projekter i 2018. Udgiften vedrører hovedfunktion 2.28, kommunale veje.

Tidsplan

Udføres i 2018.

Bilag

Sti, Vej og Parkpulje 2018

Punkt 24: Ansøgning om bevilling til fortsat fjernvarmeudbygning i området Valhøj (etape IrmaByen)

13.03.00-P20-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Udbygning med fjernvarme i området Valhøj, etape IrmaByen forventes at blive netto 5,7 mio. kr. dyrere end budgetteret, da budgetforudsætningerne har vist sig ikke at holde. Merudgiften forventes fordelt med 3,0 mio. kr. i 2018 og 2,7 mio. kr. i 2019.

Derfor søges der om en tillægsbevilling på netto 5,7 mio. kr. til dækning af fortsat gennemførelse af fjernvarmeudbygning i området Valhøj, etape IrmaByen. Der er i budget 2018 afsat rådighedsbeløb til udbygning af fjernvarme på 20 mio. kr. Fordyrelsen af Valhøj, etape IrmaByen, forventes at kunne holdes indenfor de 20 mio. kr. i 2018.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at der gives en tillægsbevilling til anlægsbevilling på netto 5,7 mio. kr. svarende til en samlet anlægsbevilling på 40,4 mio. kr. til fortsat gennemførelse af fjernvarmeudbygning i området Valhøj, etape IrmaByen,
2. at der i 2018 gives en negativ anlægsbevilling på 3,0 mio. kr. til fjernvarmeudbygning i erhvervskvarteret Islevdalvej svarende til en samlet anlægsbevilling på 35 mio. kr. samt
3. at der i budget 2019 afsættes et rådighedsbeløb på 2,7 mio. kr. til Valhøj, etape IrmaByen.

Beslutning

Anbefales.

Sagsfremstilling

På Kommunalbestyrelsens møde den 26. februar 2013 (sag nr. 19) blev projektforslaget for fjernvarmeudbygning i området Valhøj endeligt godkendt.

På Kommunalbestyrelsens møde den 24. marts 2015 (sag nr. 43) blev anlægsbevillingen for fjernvarmeforsyning af området Valhøj, etape IrmaByen godkendt.

Ved ansøgning om anlægsbevilling til fjernvarmeudbygning i IrmaByen var projektudvikleren ikke endelig klar over, hvordan eller hvornår de enkelte byggefelter ville blive bebygget. Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning (RKF) havde tilsvarende ikke et fuldt overblik over, om bygherrerne ønskede blokcentraler eller direkte tilslutning til kunderne. Det har vist sig, at der er en væsentligt anden fordeling af blokcentraler og direkte tilsluttede kunder end forudsat i RKF's budgetlægning.

Derudover har flere aktiviteter på samme tid på byggefelterne betydet, at byggeprocessen ikke har været optimal for RKF's entreprenører, hvilket også har medført øgede omkostninger.

Fordeling af blokcentraler og direkte tilsluttede kunder på de resterende byggefelter, er udtryk for en forventning fra RKF's side. Hvordan de enkelte bygherrer ønsker de resterende byggefelter forsynet med fjernvarme og i hvilken takt, er ikke kendt for RKF på nuværende tidspunkt.

RKF vurderer på grundlag af erfaringer med den indtil nu bebyggede del af IrmaByen, at udbygningen samlet set kan blive op til 5,7 mio. kr. dyrere. Der er stadig usikkerhed om, hvornår IrmaByen er endeligt udbygget med fjernvarme.

Ved aflæggelse af anlægsregnskab for fjernvarmeudbygningen på Højnæsvej i juni 2014, var merforbruget på ca. 3,5 mio. kr. grundet en større tilslutning end forventet, nemlig 100 %. Dette merforbrug blev dækket af RKF udbygningsplan 2014, bevilling fjernvarmeudbygning af Valhøj. Godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 17. juni 2014 (sag nr. 144). Dette er hovedårsagen til behovet for tillægsbevillingen. Det vurderes ud over dette, at der er behov for yderligere 2,2 mio. kr.

Lov- og plangrundlag

Varmeplan 2010 for Rødovre Kommune. Godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 21. december 2010 (sag nr. 263).

Udbygningsplan 2010 for Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning. Godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 25. januar 2011 (sag nr. 2).

Anlægsbevilling (etape IrmaByen) givet på Kommunalbestyrelsens møde den 24. marts 2015 (sag nr. 43).

Anlægsbevilling fjernvarmeudbygning i erhvervskvarteret Islevdalvej givet på Kommunalbestyrelsens møde den 20. juni 2017 (sag nr. 89)

Økonomiske konsekvenser

Den forventede anlægsudgift til fjernvarmeudbygning i området Valhøj (etaperne 0, 1A og IrmaByen) øges med netto 5,7 mio. kr., svarende til -672.000 kr. i indtægt og 6.372.000 kr. i udgift, til i alt 40,4 mio. kr.

Udgiften på 5,7 mio. kr. finansieres af anlægsmidler fra fjernvarmeudbygning i erhvervskvarteret Islevdalvej med 3 mio. kr. i 2018 og med 2,7 mio. kr. som indarbejdes i budget 2019.

RKF er takstfinansieret og tillægsbevillingen på 5,7 mio. kr. kan afskrives over 30 år i stil med øvrige RKF anlægsinvesteringer.

Udgiften på 5,7 mio. kr. vedrører hovedfunktion 1.22 Forsyningsvirksomheder.

Tidsplan

Anlægsperiode: 2018-2021. IrmaByen forventes fuldt udbygget. Stikledninger og centraler tilsluttet.

Punkt 25: Diverse

00.01.00-A00-36-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Beslutning

Taget til efterretning.