

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2017 d. 06-06-2017

Mødedato	Tirsdag d. 06. juni 2017 kl. 19:30
Mødested	I Mødelokale 1, Teknisk Forvaltning
Mødedeltagere	Formand Svend Erik Pedersen (F), Michel Berg (A), Pia Hess Larsen (A), Peter Michael Jensen (O), Jan Kongebro (A)

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Tillæg 9 til Kommuneplan 2014 Rådmand Billes Vej - Hvidsværmervej - endelig vedtagelse.....	4
Lokalplan 139 Tjørneparken - endelig vedtagelse.....	5
Forslag til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014 - Islevdal Erhvervskvarter.....	7
Forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter.....	9
Marius Pedersen A/S - Tillæg til miljøgodkendelse.....	12
Trafikplan 2016 - godkendelse.....	14
Visionsplan for supercykelstier 2017-2045.....	17
LOOP CITY - cykelstrategi.....	19
Ombygning af Islevbrovej fra tunnelen under Motorring 3 til Vestvolden.....	20
Ansøgning om anlægsbevilling til fjernvarmeudbygning i erhvervsområdet Islevdalvej.....	21
Handleplan for handicappolitikken 2017 og 2018.....	24
Diverse.....	26

Punkt 61: Meddelelser

00.01.00-A00-49-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Meddelsespunkter:

1. Oversigt over indkomne love og bekendtgørelser (se bilag 1)
2. Genanvendelse af tøj og sko (se bilag 2 og 3)
3. Midlertidige bump på Hendriksholms Boulevard (se bilag 4).

Indstilling

Meddelsespunkterne forelægges til orientering.

Bilag

Lovliste fra 8. april til 11. maj 2017

Meddelelsesnotat om genanvendelse af tøj og sko

Notat vedrørende genanvendelse af tøj og sko

Midlertidige bump på Hendriksholms Boulevard

Punkt 62: Tillæg 9 til Kommuneplan 2014 Rådmand Billes Vej - Hvidsværmervej - endelig vedtagelse

01.02.15-P15-2-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Forslag til Tillæg 9 til Kommuneplan 2014 Rådmand Billes Vej - Hvidsværmervej med miljøscreening har været i offentlig høring i otte uger fra den 15. februar til den 12. april 2017. Kommuneplantillægget danner planmæssigt grundlag for Lokalplan 139 Tjørneparken ved at ændre rammeområde 1B10 til udover tæt-lav boliger også at kunne indrette etageboliger. Kommuneplantillægget indstilles nu til endelig vedtagelse.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at Tillæg 9 til Kommuneplan 2014 vedtages endeligt, samt
2. at Tillæg 9 til Kommuneplan 2014 offentligt bekendtgøres.

Sagsfremstilling

Formålet med Tillæg nr. 9 til Kommuneplan 2014 er at skabe det planmæssige grundlag for en ombygning af Tjørneparken, som er omfattet af rammeområde 1B10 Rådmand Billes Vej - Hvidsværmervej. Rammeområdet er udlagt til tæt-lav boligbebyggelse. I forbindelse med en gennemgribende renovering af Tjørneparken, på grund af problemer med indeklima og skimmelsvamp, har boligselskabet Lejerbo samtidig ønsket at ændre på boligstørrelserne. Boligselskabet ønsker mere varierede lejlighedsstørrelser og flere boliger, herunder flere med adgang for bevægelseshæmmede. Nogle af de to-etages rækkehuse opdeles i den forbindelse med vandrette skel, hvilket er baggrunden for at kommuneplangrundlaget ændres til også at omfatte etageboliger.

I perioden er der indkommet fire høringssvar, der alle vedrører lokalplan 139.

Kommuneplantillægget er ved den indledende miljøscreening vurderet til ikke at have væsentlig indflydelse på miljøet, hvorfor der ikke er udarbejdet en miljøvurdering.

Lov- og plangrundlag

Lov om planlægning (LBK nr. 1529 af 23. november 2015 med senere ændringer).

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Endelig vedtagelse - juni 2017

Offentliggørelse - juli 2017

Bilag

Tillæg 9 til Kommuneplan 2014

Punkt 63: Lokalplan 139 Tjørneparken - endelig vedtagelse

01.02.05-P16-5-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Lokalplanforslag 139 for Tjørneparken med miljøscreening har været i otte ugers offentlig høring fra den 15. februar til 13. april 2017.

Lokalplanen omfatter Lejerbos afdeling 56 Tjørneparken, der består af 198 rækkehuse i én- og to etager. Lokalplanen er udarbejdet for at muliggøre en gennemgribende renovering af hele bebyggelsen og ombygning af nogle af de to-etages rækkehuse til etageboliger.

Lokalplanen indstilles nu til endelig vedtagelse.

Indstilling

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at Lokalplan 139 Tjørneparken vedtages endeligt med de anbefalede rettelser, samt
2. at Lokalplan 139 offentliggøres.

Sagsfremstilling

Formålet med lokalplanen er gennem renovering og ombygning at opnå et varieret udbud af nye attraktive boliger for både unge og ældre, familier og enlige, samtidig med at områdets overordnede kvaliteter fastholdes. Bebyggelsen består af ét og to-etagers rækkehuse, hvor det med lokalplanen bliver muligt at ændre nogle af de to-etagers rækkehuse til etageboliger. Derudover kan der opføres udestuer og mindre udhuse til alle boligerne.

Lokalplanen skal sikre et boligmiljø med gode arkitektoniske kvaliteter med tilhørende attraktive friarealer med offentlig adgang, der indrettes, så de er forberedt til at imødegå klimaforandringer.

Der er i høringsperioden indkommet 4 høringssvar. Svarene er kommenteret i bilag 5.

Det ene høringssvar er fra Vejdirektoratet, der påpeger at lokalplanen ikke forholder sig til statsvejen Motorring 3, som lokalplanen grænser op til. Bemærkningerne er følgende:

- I afsnittet om vejloven i redegørelsen er der ikke oplyst om vejlov i forhold til statsveje.
- I afsnittet tilladelse fra andre myndigheder skal der tilføjes, at Vejdirektoratet skal give tilladelse til byggeri inden for byggelinjen for Motorring 3, idet en lille del af bebyggelsen i delområde B ligger inden for denne.
- På kortbilag 3 er byggelinjen ikke indtegnet.
- Vejdirektoratet anser nedenstående paragraffer for forhandlet med Rødovre Kommune og skal derfor høres, såfremt der påtænkes ændringer af disse i delområde B jf. § 19 i Planloven. Det gælder §§ 7.3.1, 7.3.2, vedrørende udestuer til et-etagersrækkehusene, § 8.1.2, vedrørende blanke og reflekterende tage, § 10.3 vedrørende belysning og 11.4. vedrørende terrænregulering.

Teknisk Forvaltning anbefaler, at høringssvar fra Vejdirektoratet indarbejdes i den endelige lokalplan. Rettelserne er indarbejdet i lokalplan 139 med rød skrift.

De tre øvrige bemærkninger drejer sig om:

1. et ønske om fast hegn i forbindelse med indretning af parkeringsplads ved lokalplangrænsen og Madumvej.
2. at ophæve en eksisterende vejudvidelseslinje langs Rådmand Billes Vej.
3. indkig fra trappebygning på Rådmand Billes Vej 134.

Teknisk Forvaltnings bemærkninger:

1. For en del af skelgrænsen mod ejendommene på Madumvej og Vårfluevej er der udlagt et byggefelt til garager/carporte, der vil fungere som afskærmning. Da det er intentionen i lokalplanen, at det grønne præg fastholdes, bør der ikke ændres på, at der skal være levende hegn i syd- og nordskellet (jf. § 11.3).
2. Vejudlægget langs Rådmand Billes Vej på 17,5 meter pålægges for at fremtidssikre vejnettet i forhold den mulige udvikling, der kan ske i transportvalg og transportmængde og for at sikre, at en fremtidig udvidelse af vejarealet ikke medfører en større omkostning for kommunen, eller borgerne i form af nedrivning af huse eller andre tilsvarende indgreb.
3. Da bebyggelsen hele tiden har været to etager og trappebygningen er delvis afskærmet, vurderes det, at reposen vil give så begrænsede indbliksgener, at det ikke har reel betydning. Der er ca. 8 meter fra trappebygningen til skelgrænsen for Madumvej 62B.

Teknisk Forvaltning vurderer ikke, at de tre ovenstående høringsvar giver anledning til ændringer i lokalplanen. På grund af ændringen fra tæt-lav bebyggelse til etageboliger kræver lokalplanen et kommuneplantillæg. Der fremlægges en selvstændig sag om endelig vedtagelse af Kommuneplantillæg 9 til Kommuneplan 2014 Rådmand Billes Vej - Hvidsværmervej på samme møderække, som nærværende sag.

Vedtagelsen af lokalplanen medfører en indskrænkelse på 2,5 meter af en eksisterende vejudvidelseslinje langs Rådmand Billes Vej (jf. lokalplanens § 4.1).

Lov- og plangrundlag

Lov om Planlægning (LBK nr. 1529 af 23. november 2015 med senere ændringer).

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Endelig vedtagelse - juni 2017

Offentliggørelse - juli 2017

Bilag

Lokalplan 139 Tjørneparken

Indkomne høringssvar

Høringsskema med indsigelser, Teknisk Forvaltnings kommentarer og indstilling

Punkt 64: Forslag til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014 - Islevdal Erhvervskvarter

01.02.15-P15-3-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I forbindelse med udarbejdelse af Forslag til Lokalplan 142 for Islevdal Erhvervskvarter, er det nødvendigt at udarbejde forslag til et kommuneplantillæg. Forslag til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014 omfatter justering af afgrænsninger mellem rammeområder og mindre ændringer og tilføjelser i anvendelsesbestemmelser.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at Forslag til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014 forelægges til vedtagelse og foreslås fremlagt i offentlig høring i 10 uger, samt
2. at planforslaget ikke miljøvurderes.

Sagsfremstilling

Udarbejdelse af Kommuneplantillægget og forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter blev igangsat på baggrund af Kommunalbestyrelsens beslutning på mødet den 25. april 2017 (sag nr. 62).

Forslaget til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014 er udarbejdet i sammenhæng med Forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter. I forbindelse med områdets status som udpeget byudviklingsområde i Rødovre Kommuneplan 2014, er det besluttet at udarbejde et lokalplanforslag med retningslinjer for hele områdets anvendelse, udnyttelse og udseende. En ny lokalplan skal erstatte den gældende Lokalplan 70, der har vist sig at være til hinder for den ønskede udvikling af området. Forslag til Lokalplan 142 for Islevdal Erhvervskvarter vil kræve ændring af kommuneplanens rammer for at efterkomme visionen for området.

Forslag til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014 indeholder en justering af rammeafgrænsningen mellem IE02 og IE04 og mellem IE05 og IE04. Rammeafgrænsningen mellem IE05 og IE04 tilpasses for at præcisere afgrænsningen af det stationsnære område. Rammeafgrænsningen mellem IE02 og IE04 tilpasses for at medtage matriklen 40d. Grunden er stor og beliggende i umiddelbar nærhed til hoved- og motorvej, og derfor optimal for detailhandel for pladskrævende varer.

Desuden tilpasses anvendelserne i rammebestemmelserne, så de er i tråd med visionerne for området. Det betyder blandt andet at de tilføjede anvendelser i de stationsnære områder (IE01 og IE05), giver plads til kontor, serviceerhverv og beskæftigelsesintensive produktionserhverv, og at der justeres så transporttunge erhverv koncentrerer i den sydlige del af området (IE04). Desuden gradueres bebyggelsesprocenten, fra henholdsvis 120% i IE01 (Islevdal nord), 100% i IE05 (Islevdal midte), 60% i IE02 (Hvidsværmevej syd) og 70% i IE04 (Islevdal syd).

Parkeringsnormen indarbejdet i kommuneplantillægget regulerer parkeringen til at være mest restriktiv i de stationsnære rammeområder. I det stationsnære kerneområde IE01 (Islevdal nord) skal afsættes 1 P-plads pr. 115 m² etageareal, i det stationsnære område IE05 1 P-plads pr. 110 m² og i IE 02 1 P-plads pr. 100 m² etageareal. I Rammeområde IE04 (Islevdal syd) fastholdes parkeringsnormen fra Lokalplan 70. Normen i Lokalplan 70 er på: 1 P-plads pr. 50 m² bruttoetageareal for administration og service samt butikker til særligt pladskrævende varer, 1 P-plads pr. 100 m² bruttoetageareal for produktion, 1 P-plads pr. 200 m² bruttoetageareal for engroshandel, lager og oplagsvirksomhed.

Der stilles desuden krav til Handicap- og cykelparkering.

Forslag til Kommuneplantillægget giver som nævnt mulighed for, at der kan etableres større kontorbyggeri i Rammeområde IE05. Der er i Kommuneplantillægget redegjort for, at der kan etableres kontor på over 1500 m² i

Rammeområde IE05 (Islevdal midt, stationsnært område) i henhold til Fingerplan 2013's krav om redegørelse for kontorbyggeri på over 1500m² i stationsnære områder.

Planerne skal ikke miljøvurderes.

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal Rødovre Kommune gennemføre en miljøvurdering, hvis planforslaget må antages at få væsentlig indvirkning på miljøet. Det er ved den indledende miljøscreening vurderet, at de ændringer som forslag til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014 giver mulighed for, ikke har væsentlig indvirkning på miljøet. Denne afgørelse har været i høring hos Kroppedal Museum, Glostrup Kommune, HOFOR A/S og Rødovre Kommunes forvaltninger, som de eneste berørte parter.

Lov- og plangrundlag

Lov om Planlægning.

Lov om Miljøvurdering af planer og programmer.

Landsplandirektivet for Hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2013).

Kommuneplan 2010-2022 og Kommuneplan 2014.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Juni 2017: Vedtagelse af Forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter med tilhørende miljøscreening.

Juli-september 2017: Offentlig høring i 10 uger.

November 2017: Endelig vedtagelse af Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter med tilhørende miljøscreening.

December 2017: Offentlig bekendtgørelse.

Bilag

Forslag til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014

Miljøscreening af Islevdal Erhvervskvarter

Punkt 65: Forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter

01.02.05-P16-6-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Forslag til Lokalplan 142 skaber mulighed for en fremtidig udvikling af Islevdal Erhvervskvarter, som tager udgangspunkt i områdets stationsnære placering i forhold til den kommende letbanestation ved Slotsherrensvej i Ring 3. Det betyder blandt andet, at der kan åbnes op for kontor- og serviceerhverv samt bekæftigelsesintensive produktionserhverv. Formålet er desuden, at lokalplanen skal sikre, at erhvervskvarteret udvikles, så det får et visuelt løft.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at Forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter med miljøscreening vedtages og fremlægges i offentlig høring i 10 uger, samt
2. at planforslaget ikke miljøvurderes.

Sagsfremstilling

Islevdal Erhvervskvarter er udpeget som ét af Rødovre Kommunes fem byudviklingsområder. Det er områder, som i Kommuneplan 2014 er udpeget med særlige muligheder for byudvikling eller byomdannelse.

Forslaget til Lokalplan 142 skal sikre en fremtidig udvikling af Islevdal Erhvervskvarter, der er i tråd med Landsplandirektivet for Hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2013) og Kommuneplan 2014. I forbindelse med etablering af den kommende letbanestation i Ring 3 ved Slotsherrensvej, får erhvervskvarteret status som stationsnært område. Det giver nye udviklingsmuligheder.

Lokalplanforslaget har fire overordnede formål:

1. at imødekomme de seneste års ændringer i erhvervsstrukturen og skabe et attraktivt erhvervsområde til fremtidens erhverv.
2. at udnytte områdets geografiske placering og potentialet i de infrastrukturelle ændringer, som f.eks. ændret status som stationsnært område, der sker omkring området.
3. at styrke Rødovres Erhvervsprofil.
4. at sikre, at erhvervsområdet kan leve op til både nutidens og fremtidens krav til bæredygtig byudvikling.

Helt overordnet kan området opdeles i tre planmæssige zoner. Den nordlige del er udlagt til stationsnært kerneområde. Det midterste område er udlagt til stationært område og blandet erhverv. Den sydligste del er udlagt til Rødovre Kommunes eneste område for pladskrævende varer, ligesom området ligger fordelagtigt for virksomheder med stort behov for trafik, da det ligger ud til et større motorvejskryds.

Delområderne

Lokalplanområdet er opdelt i 6 delområder. I Delområde 1 tillades virksomheder inden for miljøklasse 1-2, i Delområde 2-4 tillades virksomheder inden for miljøklasse 1-3 og i Delområde 5 virksomheder i miljøklasse 1-4.

Delområde 1

(stationsnært kerneområde) er udlagt til kontor, serviceerhverv, café/spisested, hotel, liberale erhverv, administration, engroshandel, værksteder, håndværkervirksomhed (inden for miljøklasse 1-2), undervisning samt andre offentlige formål.

Delområde 2

(Stationsnært område) er udlagt til kontor, serviceerhverv, café/spisested, liberale erhverv, administration, engroshandel, værksteder, håndværkervirksomhed og lettere produktionserhverv.

Delområde 3

(Stationsnært område) er udlagt til kontor, serviceerhverv, administration, liberale erhverv, engroshandel, værksteder, håndværkervirksomhed, laboratorier, undervisning samt institution. Desuden gives der mulighed for etablering af et iværksætterhus med café.

Delområde 4

Bortset fra undervisning, iværksætterhus, café/spisested og institution, tillades samme anvendelser i delområde 4 som i delområde 3. Kontorbyggerier må dog ikke overstige 1500 m² i Delområder 4.

Delområde 5

(Tæt på Motorring 3) udlægges til område for transporttunge virksomheder og detailhandel til særligt pladskrævende varer. Derudover gives der mulighed for anvendelserne serviceerhverv, engroshandel, produktion, værksteder og håndværkervirksomhed. Delområdet kan også anvendes til lager og oplag, hvis dette sker som en integreret del af en fremstillingsvirksomhed, en engros- eller detailvarehandel på ejendommen. Der tillades desuden etablering af én fastfood restaurant.

Delområde 6

Fastholdes udlagt til kolonihaver.

Tæthed og højder

Der bygges tættest i de stationsnære områder. Det vil sige, at der kan bygges tættest og højest i den nordligste del af området, lidt mindre tæt i den midterste, mens der bygges lavere og knapt så tæt i den sydlige del. Ligeledes reguleres der tættest og højest inde mod Islevdalvej og lavest ud mod boligområderne (se skema bilag 2). Mod bolig- og kolonihaveområder er der fra boligskel ind mod erhvervsområdet udlagt en 50 m bred afstandszone, hvor den maksimale bygningshøjde begrænses til 8,5 m. Dette svarer til den maksimale bygningshøjde for villaområder i Rødovre Kommunes øvrige lokalplaner.

Islevdalvej

For at styrke Islevdalvejs identitet som erhvervskvarterets samlede vej og hovedstrøg, stilles der i lokalplanforslaget strengere krav til bebyggelsen og udseendet ud mod Islevdalvej. Facader skal placeres i byggelinjen og bygningsmaterialet være i rødt tegl. Forarealerne skal fremstå grønne, hvor eksisterende storkronede træer så vidt det er muligt kræves bevaret, og nye kræves plantet når der bygges nyt. Dette vil kunne give et "samlende" mere harmonisk vejforløb ned gennem erhvervskvarteret. I det øvrige område vil der være en større fleksibilitet, når det gælder bebyggelsens udformning og materialer.

Nye stiforbindelser

For at åbne området op til den øvrige by og bygge op om initiativer som understøtter fremtidig kollektiv brug, foreslås to nye stiforbindelser.

1. En stiforbindelse på tværs som forbinder Bjerringbrovej med Ourstien, og som løber parallelt med Hvissingegrøften.
2. En forlængelse af Ourestien fra Hadsundsvej til Slotsherrensvej i nord.

Når det gælder forbindelsen langs Hvissingegrøften foreslås det desuden, at denne kan rørlægges, så der kan etableres en grøn rekreativ stiforbindelse ovenpå. Arealet kan samtidig fungere som en eventuel "skybrudsvej". Lokalplanområdet er udpeget som risikoområde i Rødovre Kommunes Klimatilpasningsplan. Hvissingegrøften kan blive et positivt tiltag i håndteringen af store mængder regnvand fra omkringliggende områder. Hvissingegrøftforløbet vil som et større rekreativt areal styrke stiforbindelsen samt åbne op for et grønnere nærområde. Dette kan være en fordel for de virksomheder, der ligger som nabo, og vil benytte sig af de muligheder det eventuelt vil kunne give i fremtiden.

Vej- og trafik

Lokalplanforslaget muliggør en fremtidig udvikling, hvor den tunge trafik kan koncentreres i den sydlige del af erhvervsområdet. Flere arbejdspladser i den stationsnære del, vil dog kunne medføre øget biltrafik i den nordlige og midterste del af erhvervskvarteret, primært indtil etableringen af letbanen. I lokalplanen gives der mulighed for, at vejprofilet ved områdets forbindelse til henholdsvis Jyllingevej og Slotsherrensvej kan udvides med op til 10 m i alt, når trafikbelastningen kræver det. Der gives endvidere mulighed for, at der kan etableres en intern nord-sydgående vej i det nordlige område, mellem Brandstrupvej og Krondalvej. Det vil aflaste og fredeliggøre Islevdalvej på den strækning. Ved at lukke Krondalvej mod Bjerringbrovej, vil der yderligere kunne sikres mod trafik ind til boligområdet ud til

Bjerringbrovej mod øst. Lokalplanen giver videre mulighed for udvidelser af sideveje og vendepladser i forbindelse med sidevejene. Løsninger som vurderes kan have positiv effekt på trafikafviklingen i området.

Kommuneplantillæg

Lokalplanforslaget kræver et kommuneplantillæg. Forslag til Kommuneplantillæg 11 fremlægges på samme møde, som nærværende sag. Forslag til Tillæg 11 til Kommuneplan 2014 indeholder de nødvendige rammeændringer, og giver dermed mulighed for at godkende Forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter. Området er planlagt i overensstemmelse med "stationsnærhedsprincippet" og visionen i kommuneplanen, hvor potentialet for en fortætning af bebyggelse, begrænsning af biltrafik og mulighed for etablering af kontor, service- og produktionsintensive virksomheder, er inddraget i planen.

Planerne skal ikke miljøvurderes.

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal Rødovre Kommune gennemføre en miljøvurdering, hvis planforslaget må antages at få væsentlig indvirkning på miljøet. Det er ved den indledende miljøscreening vurderet, at de ændringer som Forslag til Lokalplan 142 giver mulighed for, ikke har væsentlig indvirkning på miljøet. Denne afgørelse har været i høring hos Glostrup Kommune, Kroppedal Museum, HOFOR A/S og Rødovre Kommunes forvaltninger, som er de eneste berørte myndigheder.

Lov- og plangrundlag

Lov om Planlægning.

Lov om Miljøvurdering af planer og programmer.

Landsplandirektivet for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2013).

Kommuneplan 2010-2022 og Kommuneplan 2014.

Økonomiske konsekvenser

Med åbningen af letbanestationen i 2024, kan det overvejes at afsætte tilstrækkelige midler i budgettet til oparbejdelse af de i Lokalplan 142 foreslåede stier langs kommunegrænsen i vest. Dette vil også kræve overtagelse af berørt privat areal. Det gælder følgende stier:

1. Den foreslåede stiforbindelse i forlængelse af Ourestien, som vil kunne knyttes til Slotsherrensvej og give direkte adgang til letbanestationen.
2. Stikveje mellem Ourestien og de blinde sideveje til Islevdalvej, for direkte adgang til forbindelsen fra flere steder i området.

Tidsplan

Juni 2017: Vedtagelse af Forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter med tilhørende miljøscreening.

Juli-september 2017: Offentlig høring i 10 uger.

November 2017: Endelig vedtagelse af Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter med tilhørende miljøscreening.

December 2017: Offentlig bekendtgørelse.

Bilag

Forslag til Lokalplan 142 Islevdal Erhvervskvarter

Skema: Tæthed og højde - Islevdal Erhvervskvarter

Miljøscreening af Islevdal Erhvervskvarter

Analyse af områdets fysik og potentialer

Punkt 66: Marius Pedersen A/S - Tillæg til miljøgodkendelse

09.02.16-K08-1-12

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Marius Pedersen A/S har ansøgt om etablering af et overjordisk tankanlæg til tankning af egne lastbiler og maskiner. Denne nye aktivitet kræver et tillæg til virksomhedens miljøgodkendelse. Teknisk Forvaltning har udarbejdet et forslag til tillægsgodkendelse.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at Marius Pedersen A/S meddeles tillægsgodkendelse til etablering af tankanlæg.

Sagsfremstilling

Marius Pedersen A/S har ansøgt om etablering af et nyt tankanlæg bestående af en dobbelttank med tankstander samt en påfyldningsplads. Herudover har virksomheden ansøgt om flytning af et eksisterende tankanlæg til AdBlue, således det placeres i forlængelse af det nye tankanlæg. AdBlue er en vandig opløsning af urea, som ad kemisk vej reducerer NOx-emissionen fra tunge dieseldrevne køretøjer.

Der ønskes opstillet en dobbelttank, som skal indeholde henholdsvis 30 m³ dieselolie til tankning af egne lastbiler og 8 m³ entreprenördiesel til diverse maskiner på virksomheden. Tankstanderen placeres på påfyldningspladsen, hvor der er kontrolleret afløb via sandfang og olieudskiller til det offentlige spildevandssystem.

Marius Pedersen A/S har en miljøgodkendelse fra januar 2016, som Teknik- og Miljøudvalget besluttede at meddele på sit møde den 12. januar 2016 (sag nr. 7). Virksomheden er beliggende på Islevdalvej 119 i erhvervsområde.

I virksomhedens miljøgodkendelse fra 2016 er der stillet vilkår for tankanlægget med henblik på et forebygge forurening af jord og grundvand. Disse vilkår gælder også for det nye tankanlæg.

I nærværende forslag til godkendelse stiller Teknisk Forvaltning nogle supplerende vilkår til indretning og drift af tankanlægget. Der stilles blandt andet vilkår om, at tankning skal foregå på påfyldningspladsen, at tankanlægget skal betjenes af uddannet personale samt at påfyldning og tankning skal foregå under opsyn.

Teknisk Forvaltning vurderer, at Marius Pedersen A/S med det nye tankanlæg samt flytning af tankanlægget til AdBlue kan overholde vilkårene i miljøgodkendelse fra januar 2016 samt de supplerende vilkår, der stilles i denne tillægsgodkendelse.

Ansøgningen er omfattet af bilag 2 i VVM-bekendtgørelsen "Anlæg til bortskaffelse af affald". Teknisk Forvaltning har udarbejdet en VVM-screening og vurderet, at der ikke er VVM-pligt.

Udkast til miljøgodkendelsen har været i høring hos virksomheden, og virksomhedens bemærkning er indarbejdet i tillægsgodkendelsen.

Lov- og plangrundlag

Miljøbeskyttelsesloven, LBK nr. 1189 af 27. september 2016.

Godkendelsesbekendtgørelsen, BEK nr. 1517 af 7. december 2016.

Standvilkår i godkendelse af listevirksomheder, BEK nr. 1520 af 7. december 2016.

VVM-bekendtgørelsen nr. 1440 af 3. december 2016.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Tillægsgodkendelsen er gældende fra den dato, hvor den meddeles. VVM-afgørelsen vil blive offentliggjort på Rødovre Kommunes hjemmeside, www.rk.dk. Tillægsgodkendelsen offentliggøres på DMA-portalen, et link til afgørelsen vil blive lagt ind på Rødovre Kommunes hjemmeside.

Bilag

Tillægsgodkendelse til nyt tankanlæg

VVM screening af nyt tankanlæg

Situationsplan

Punkt 67: Trafikplan 2016 - godkendelse

05.00.00-P20-1-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Teknisk Forvaltning har foretaget en revision af den gældende trafikplan, "Trafikplan 2012-2024", som har været behandlet på Teknik- og Miljøudvalget den 7. februar 2017 (sag nr. 20). Det blev besluttet på mødet, at der skulle afholdes et yderligere temamøde for borgerne, hvor de kunne komme med input til planen. Temamødet blev afholdt som Trafikcafé på Rødovregård den 6. april 2017.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at Trafikplan 2016 godkendes.

Sagsfremstilling

Kommunerne skal have en trafikplan, som tager udgangspunkt i de aktuelle trafikforhold. Den sidste trafikplan blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 24. september 2013.

Kommunens trafikplan beskriver det nuværende vejnet, samt hvorledes kommunen kan tilpasse og forbedre vejnettet indenfor den nærmeste årrække.

Revisionen af trafikplanen er udarbejdet med henblik på, at opnå et bedre grundlæggende værktøj til brug for arbejdet inden for trafikområdet, og samtidig give et opdateret overblik over uheldsbilledet, samt hvilke projekter, der bør prioriteres. Se bilag 1.

Trafikplan 2016 definerer 6 overordnede mål, der i planperioden søges understøttet og forbedret:

- Det skal være trygt og sikkert at færdes i trafikken.
- Vejene skal være i en stand, som svarer til trafikkens art og mængde.
- Vejene skal være fremkommelige og sikre en tilfredsstillende trafikafvikling.
- Den kollektive trafik skal være et godt alternativ til bilen.
- Vejrummet skal integreres i byrummet og tage hensyn til borgerne.
- Stinettet skal have en struktur og standard, der understøtter at flere vælger at cykle og gå.

Målene samt hvordan de søges nået, gennem tiltag og handlinger, beskrives nærmere og mere detaljeret gennem trafikplanen, se bilag 1.

Trafikplanen er opdelt i 4 temaer: Trafiksikkerhed, Trafikstruktur, Fremkommelighed og Kollektiv Trafikbetjening.

Temaet Trafiksikkerhed gennemgår udviklingen i antallet af uheld i kommunen, uheldssituationerne og hvor uheldene er koncentreret. De overordnede konklusioner er følgende:

- Mellem 2011-2015 er der sket 336 politiregistrerede person- og materialeuheld. Der kom 67 personer til skade i trafikken, heraf 3 dræbte i tidsperioden.
- Samlet er 24 vejkryds og to vejstrækninger udpeget som særligt uheldsbelastede.
- De fleste trafikuheld sker i vejkryds på de store veje.
- 9 vejstrækninger er blevet udpeget til at have et hastighedsniveau, som lå væsentlig over den skilte hastighed.

Temaet Trafikstruktur indeholder beskrivelsen af vej- og stinettet, og hvordan det fungerer. Det har givet følgende konklusioner:

- Den nuværende vejklassificering vurderes at være tilstrækkelig.
- Fortove bør så vidt det er muligt anlægges med ledelinjer til svagtseende.
- Stinettet bør udvides og tilpasses til de nye boligområder, som er ved at blive bygget eller er under udvikling.

Temaet Fremkommelighed fokuserer på afviklingen af biltrafikken langs kommunens veje. Her har en gennemgang af trafikmængderne resulteret i følgende konklusioner:

- Trafikmængderne ser ud til at være faldet på kommunens større veje.
- Ved de større vejkryds kan der stadig opstå kødannelse.

Temaet Kollektiv Trafikbetjening omfatter bustrafik, letbane og metro. Den kollektive trafik er delvis kundefinansieret og kommunefinansieret. Gennemgangen af den kollektive trafik gav følgende konklusion:

- Den nuværende kollektive busbetjening sikrer en stor dækning af kommunen med forskellige busruter. Der skal arbejdes videre med at fastholde den kollektive trafik, som et godt alternativt til bilen.

Desuden er der udarbejdet en handlingsplan med vejprojekter, som understøtter forbedringer indenfor de 4 temaer i trafikplanen. Trafikplan 2016 beskriver overordnet set, hvordan udviklingen har været siden seneste trafikplan og hvordan planlægningen samt indsatsen på trafikområdet foretages og prioriteres. Samtidig konkretiseres det, hvilke arbejder eller tiltag, der kan iværksættes indenfor det enkelte område, for at nå målsætningerne.

Teknisk Forvaltning har i løbet af efterår 2016 holdt to åbne trafikcaféer i byrummet for borgerne, hvor de uformelt kunne komme forbi og give deres meninger, bekymringer og ønsker til kende i forhold til vejnettet. På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. februar 2017 (sag nr. 20) blev det besluttet, at der skulle afholdes et temamøde for borgerne. Det blev afholdt som en trafikcafé den 6. april 2017 på Rødovregård.

Trafikcaféerne og temamødet forløb i god dialog med borgerne, mens de kunne få en kop kaffe eller the. Afholdelsen af caféerne og temamødet har bidraget til at skabe mulighed for, at borgerne direkte kunne komme med deres forslag, problemstillinger og idéer til udviklingen af kommunens vejnet. Samlet har de to trafikcaféerne og temamødet givet 95 punkter, som er indgået i udarbejdelsen af trafikplanen. De forskellige punkter er opsamlet i bilag 2-3 med svar på om eller hvordan punkterne indgår i den endelige trafikplan.

Nogle af de væsentlige problemstillinger om trafikforholdene ved IrmaByen og Hendriksholms Boulevard arbejdes der allerede med i separate trafikanalyser. På Hendriksholms Boulevard etableres midlertidige bump indtil byggeriet ved Rødovre Port er færdigt og Damhustorvet er ombygget, således at de faktiske trafikale konsekvenser kan vurderes.

Forvaltningen har derudover gennemgået alle tidligere borgerhenvendelser mellem 2013-2016 for forhold, som burde indarbejdes i trafikplanen.

I forbindelse med "Trafikplan 2016" er der foretaget en miljøscreening af planen. Det er vurderet, at trafikplanen ikke vil have væsentlige indvirkninger på miljøet. Der skal derfor ikke gennemføres en miljøvurdering af trafikplanen. Se bilag 4.

Lov- og plangrundlag

Trafikplan 2012-2024.

Teknik- og Miljøudvalgs møde af 7. februar 2017, sag nr. 20.

Lov om offentlige veje - Lov nr. 1520 af 27. december 2014.

Lov om private fællesveje - Lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer - Lov nr. 425 af 18. maj 2016.

Økonomiske konsekvenser

Ingen direkte konsekvenser. Nogle af de foreslåede anlægsprojekter indeholder trafiksikkerhedstiltag, som kan spare kommunen for udgifter ved trafikuheld.

Tiltagene kan foreslås prioriteret i forbindelse med budgetlægningen.

Tidsplan

Trafikplanen indeholder en handlingsplan med vejprojekter, som er tænkt til at kunne udføres mellem 2016-2028.

I første halvår af 2017 udføres trafikanalyser af områderne omkring Irmabyen og Rødovre Syd for at kunne vurdere vejnettet yderligere i områderne. Analyserne forventes forelagt i augustmøderækken.

Bilag

Trafikplan 2016

Trafikcaféer - september 2016

Cafemøde april 2017

Miljøscreening af Trafikplan 2016

Punkt 68: Visionsplan for supercykelstier 2017-2045

05.04.00-A00-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Sekretariatet for Supercykelstier har udarbejdet en visionsplan for supercykelstier frem til 2045, som skal godkendes af kommunerne. Yderligere arbejder kommunerne langs Roskildevej på en fælles ansøgning for opgradering af cykelstien på Roskildevej til en supercykelsti. I den forbindelse skal der tages stilling til om Rødovre vil deltage i ansøgningen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at Visionsplan for Supercykelstier 2017-2045 godkendes, samt
2. at Rødovre Kommune deltager i en tværkommunal ansøgning til cykelpuljen angående fremkommelighedstiltag langs Roskildevej for cyklister.

Sagsfremstilling

Visionen for Supercykelstierne er, at hele hovedstadsregionen skal udvikle sig til verdens bedste cykelregion. Cyklen skal også være et seriøst transportalternativ på rejser/ture over fem kilometer. Supercykelstierne skal give pendlere med tog eller bil en seriøs mulighed for at skifte bil- eller togturen ud med en cykeltur.

I dag er der på nuværende tidspunkt åbnet tre Supercykelstier – Albertslundruten, Farumruten og Ishøjruen, mens flere er på vej. Fem nye ruter åbner i maj 2017 og yderligere fire ruter i 2018. Evalueringen af eksisterende ruter viser, at Supercykelstierne får flere op på cyklen.

Sekretariatet for Supercykelstier har i efteråret 2014 i samarbejde med kommunerne udarbejdet en principplan bestående af et strategisk Supercykelstinet i Region Hovedstaden, som planlægges, finansieres og anlægges af kommunerne. I det arbejdet blev det besluttet at arbejde videre med en langsigtet plan for hele supercykelstinet frem til 2045. Dette svarer til Region Hovedstadens ønske om udvikling af et større supercykelstinetværk i hele regionen.

Sekretariatet har i samarbejde med beliggenhedskommunerne, Vejdirektoratet og Banedanmark udarbejdet et forslag til en visionsplan. Forslaget forventes at imødekomme den stigende transportefterspørgsel i Region Hovedstaden frem til 2045. Forslaget til visionsplanen indeholder 15 ruter, som hovedsagelig er nye ruter.

Visionsplanen er et strategisk supercykelstinetværk, som viser potentielle korridorer i et fremtidigt cykelnet. Visionsplanen er derfor kun en screening af mulige cykelkorridorer, og ikke konkrete linjeføringer. I planen er der ikke taget højde for ejerforhold langs korridorerne. Visionsplanens hensigt er derfor rettet mod at kunne anvendes som et centralt planlægningsredskab til at få indarbejdet supercykelstier tidligt i processen i fremtidige byudviklings- og infrastrukturprojekter af forskellig karakter.

I Rødovre peger visionplanen på opgradering af cykelstierne langs Tårnvej, Nordre Ringvej og Roskildevej.

Forslaget til supercykelstien langs Tårnvej og Avedøre Havnevej foreslås, som en direkte supercykelforbindelse mellem Rødovre og industriområdet Avedøre Holme i Hvidovre. Det skaber en direkte og forbedret forbindelse mellem de tætte byområder op til Horsevænget og videre op af den regionale sti langs Vestvolden imod Islev og Gladsaxe. Yderligere kommer stien til at krydse 6 andre supercykelstier på sin rute, som alle går øst/vest imod København.

Nordre Ringvej indgår som ny supercykelsti, som forventes anlagt i forbindelse med Letbaneprojektet langs Ring 3.

Langs Roskildevej mellem Roskilde og København foreslås den eksisterende cykelsti opgraderet til en supercykelsti. Arbejdet med opgraderingen af forholdene langs Roskildevej er på nuværende tidspunkt i gang, hvor flere kommuner

forbereder sig til en samlet ansøgning til den nye cykelpulje, som er vedtaget af Folketinget. Det forventes, at hvis flere kommuner søger samlet øges muligheden for, at der gives midler til en supercykelsti langs Roskildevej.

I Rødovre udgør de foreslåede tiltag langs Roskildevej detektion af cyklister, nedtællingssignaler for grønt for cyklister, gennemførte cykelstier ved uregulerede vejkryds og cyklister undtaget for rødt i t-kryds.

Af investeringsoversigten fremgår det, at Roskildevej i Rødovre forventes ombygget mellem Hvidovrevej og Tårnvej frem til 2020. Næsten alle tiltagene langs Roskildevej hører til den strækning.

Teknisk Forvaltning foreslår derfor, at Rødovre deltager i en ansøgning om midler til disse tiltag, så de kan indbygges i de ændringer, der udføres langs Roskildevej mellem Tårnvej og Hvidovrevej på den delstrækning. Ansøgningen er ikke bindende for kommunerne.

Udenfor ovenstående delstrækning er der i vejkrydset Nyholms Allé/Roskildevej foreslået indførelse af detektion af cyklister. Styresystemet for de signalanlægget er dog af ældre dato, hvorfor det er tvivlsomt, om der kan indføres detektion af cyklister uden at skulle skifte hele styreskabet. Teknisk Forvaltning anbefaler derfor, at der ses på at indførelsen af detektion af cyklister, i forbindelse med en samlet renovering af signalanlægget, og en tilpasning af signalprogrammet til det ændrede trafikmønster, som forventes i forbindelse med udbygningen af IrmaByen.

Lov- og plangrundlag

Visionplan Supercykelstier 2017-2045.

Økonomiske konsekvenser

Visionsplanen har ingen direkte økonomiske konsekvenser.

Selve anlægsomkostninger til cykeltiltagene for Roskildevej er vurderet til at koste i alt ca. 3,0 mio. kr. Nogle af anlægsomkostningerne er allerede indeholdt i Roskildevejsprojektet. Eventuelle ekstraomkostninger bliver taget op i forbindelse med de konkrete anlægsprojekter. Ansøgningen til cykelpuljen er dog ikke bindende for kommunen. Cykelpuljen kan dække op til 50 % af anlægsudgifterne.

Tidsplan

Roskildevej mellem Tårnvej og Hvidovrevej forventes ombygget mellem 2017-2020.

Ansøgningsfristen til cykelpuljen er på nuværende tidspunkt ukendt. Det forventes, at der efter sommerferien åbnes op for søgninger til cykelpuljen.

Visionsplanen for Supercykelstier er tænkt til at virke frem til 2045.

Bilag

Visionsplan for Supercykelstier 2017-2045

Punkt 69: LOOP CITY - cykelstrategi

05.04.00-P15-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Strategi for kobling af cykel og letbane i de kommuner, som indgår i LOOP CITY.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at LOOP CITY cykelstrategi godkendes.

Sagsfremstilling

LOOP CITY blev af Trafik- og Byggestyrelsen tildelt midler til etablering af cykelparkering på letbanens stationspladser. Det blev med arbejdsprogram 2016 besluttet at brede projektet om cykelparkering på stationspladserne ud til en fælles tværgående cykelstrategi, som går på at sikre gode adgangsforhold til letbanestationerne for cyklisterne. Se bilag 1.

Strategien er udarbejdet for at styrke samspillet mellem cyklen og den kommende letbane. Fokus på at skabe gode muligheder for kombinationsrejser mellem cykel og letbane forventes at have en positiv effekt på letbanens passagertal og samtidig at give flere borgere bedre muligheder for at vælge cyklen til og fra stationen samt på langs af Ring 3, hvilket vil medvirke til at mindske trængslen på vejene, reducere udledningen af CO₂ samt forbedre den generelle folkesundhed.

Strategien er opbygget om de fire fokusområder: supercykelsti, koblingspunkter, cykelparkering og brugerrettede initiativer. En supercykelsti langs Ring 3 skal styrke fremkommelighed, komfort og sikkerhed for cyklisterne, mens et fokus på koblingspunkter til det eksisterende cykelstinet skal sikre en god opkobling mellem supercykelstien, letbanens stationer samt de omkringliggende by- og erhvervsområder. Et godt samspil mellem de to transportformer kan få endnu flere til at kombinere cykel og den kollektive trafik. Det forventes, at have en positiv effekt for letbanens passagertal og samtidig give flere borgere mulighed for at vælge cyklen til og fra stationen. Cykelparkering på stationerne skal gøre det let at skifte mellem cyklen og den kollektive trafik, mens disse tiltag bør følges op af en række brugerrettede initiativer, der kan skabe opmærksomhed om de forbedrede forhold for cyklisterne. Cykelparkering ved stationen bliver taget op i forbindelse med etablering af stationsforplads til letbanen.

Det er hensigten, at strategien danner et fælles grundlag for udviklingen af cykeltrafikken i LOOP CITY og sikrer gode, tværkommunale indsatser, der styrker muligheden for kombinationsrejser mellem cykel og den kommende letbane langs Ring 3. Samtidig kan den fælles cykelstrategi også være et værktøj i kommunernes lokale arbejde med cykelfremmende tiltag og understøtte supercykelstierne.

Lov- og plangrundlag

LOOP CITY cykelstrategi

Godkendt i borgmester/formandskredsen for LOOP CITY den 20. marts 2017.

Økonomiske konsekvenser

Etableringen af supercykelstien er ikke en del af letbaneprojektet, men i letbaneprojektet sikres muligheden for at etablere supercykelstien langs Ring 3. Målet er, at cykelstien og letbanen kan tages i brug samtidig.

Der er søgt midler fra statslig pulje til cykelparkeringen, som indgår i etableringen af stationsforpladsen.

Tidsplan

Letbaneprojektet langs Ring 3 forventes afsluttet i 2023-2024.

Bilag

Strategi for kobling af cykel og letbane i LOOP CITY

Punkt 70: Ombygning af Islevbrovej fra tunnelen under Motorring 3 til Vestvolden

05.01.02-S05-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

På anlægsbudgettet (Investeringsoversigten) i budget 2017 er der afsat et rådighedsbeløb på 7.000.000 kr.

Der er på Kommunalbestyrelsens møde den 29. november 2016 (sag nr. 170) givet en anlægsbevilling på 500.000 til projektering.

Der ansøges om et tillæg til anlægsbevillingen på 6.500.000 kr til ombygning af Islevbrovej fra tunnelen under Motorring 3 til Vestvolden, hvorefter den samlede anlægsbevilling udgør 7.000.000 kr.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at vedlagte detailprojekt godkendes, samt
2. at der gives et tillæg til anlægsbevillingen på 6.500.000 kr. til frigivelse af rådighedsbeløb til ombygningen af Islevbrovej fra tunnelen under Motorring 3 til Vestvolden.

Sagsfremstilling

Med udgangspunkt i projektforslaget for ID-Linjen fra marts 2014, er der blevet udarbejdet et detailprojekt for Islevbrovej fra tunnelen under Motorring 3 til Vestvolden. Illustrationsplan af vejstrækningen fremgår af bilag 1.

Islevbrovej er kategoriseret som en lokal fordelingsvej der krydser Vestvolden og Fæstningskanalen. Kommunens rådgiver har haft fokus på at tilpasse det nye projekt med de grønne områder som vejen krydser.

I overensstemmelse med projektforslaget fortsættes den røde løber i specialfremstillede klinker fra tunnelen under Motorring 3 til Tårnvej som fortov i den nordlige side af vejen. I samme side af vejen løber der en dobbeltrettet cykelsti. Ved Vestvolden ændres den dobbeltrettede cykelsti til en ensrettet cykelsti. Grunden til dette er, at vejprofilet over broen ikke er bredt nok til at fortsætte med den dobbeltrettede cykelsti. Ved tunnelen ændres sti og fortov til en fællessti, hvor cykler og gående blandes.

I projektet lægges der op til at etablere en hævet flade ved Vestvolden. Formålet med den hævede flade er at reducere hastigheden på vejen og lave en sikker krydsning til de bløde trafikanter.

Der plantes træer i skillerabatten mellem cykelsti og kørebane. Træerne plantes i det omfang det er muligt i forhold til ledninger, afvanding, overkørsler og oversigtsforhold. Der plantes forskellige træarter i forskellige beplantningsmønstre.

Lov- og plangrundlag

Lov om offentlige veje (lovbekendtgørelse nr. 1520 af 27.december 2014).

Færdselsloven (lovbekendtgørelse nr. 1386 af 11.december 2013).

Budget 2017.

Økonomiske konsekvenser

Teknisk Forvaltning forventer at udførslen af ombygningen af Islevbrovej kan gennemføres for en anlægsbevilling på 6.500.000 kr. Viser resultatet fra licitationen, at projektet ikke kan gennemføres indenfor denne ramme, vurderes det om der skal findes besparelser i projektet eller om der skal søges om ekstra midler.

Tidsplan

Med godkendelse af nærværende indstilling om frigivelse af anlægsmidler på baggrund af vedlagte Illustrationsplan, forventes anlægsarbejdet gennemført i perioden august – december 2017.

Bilag

Illustrationsplan

Punkt 71: Ansøgning om anlægsbevilling til fjernvarmeudbygning i erhvervsområdet Islevdalvej

13.03.00-P20-2-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Fjernvarmeudbygningen i erhvervsområdet Islevdalvej har været udbudt på baggrund af et samfundsøkonomisk positiv projektforslag fra 2015. Det godkendte projektforslag betyder, at Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning har forsyningspligt for området. Udbygningen foreslås igangsæt, hvorfor der ansøges om rådighedsbeløb og anlægsbevilling på 38 mio. kr.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at der afsættes rådighedsbeløb på 18 mio. kr. i 2017 der finansieres af kassen og 20 mio. kr. der søges indarbejdet i budget 2018, samt
2. at der gives en anlægsbevilling til frigivelse af rådighedsbeløb på 38 mio. kr. til fjernvarmeudbygning i erhvervskvarteret Islevdalvej.

Sagsfremstilling

Projektforslaget for udbygning af fjernvarme til erhvervskvarteret Islevdalvej er endeligt godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 29. september 2015 (sag nr. 162).

Anlægsbevilling til detailprojektering og udbud er godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 21. juni 2016 (sag nr. 102).

Anlægsarbejdet omfatter etablering af hovedledninger fra vekslerstationen på Madumvej til og i erhvervsområdet, herunder krydsning af Slotsherrensvej, samt stikledninger og tilslutning af varmecentraler m.v. hos de kunder, der har indgået eller indgår leveringsaftale i løbet af anlægsfasen.

I den endelige godkendelse af projektforslaget, er det angivet, at anlægsarbejdet vil gå i gang ved en tilslutningsprocent på over 50 %. I ansøgningen om anlægsbevilling til detailprojektering og udbud anførte Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning (RKF), at der var modtaget forhåndstilkendegivelser svarende til 38 % af varmebehovet, og at det stadig var opfattelsen, at dette var miljømæssigt, samfundsøkonomisk, selskabsøkonomisk og brugerøkonomisk attraktivt.

RKF har ved intensivt salgsarbejde (udført af rådgiverfirma COWI) i månederne november 2016 til januar 2017 kontaktet alle ejendomssejere i projektområdet. De er alle blevet tilbudt gennemgang af deres nuværende varmeanlæg og en beregning af forventet udgift ved overgang til fjernvarme kontra nuværende varmeudgift. På den baggrund har i alt ca. 25 % (20 kunder) af det samlede varmebehov for projektområdet underskrevet bindende leveringskontrakt med RKF. Yderligere ca. 8 % (8 kunder) vil få positiv økonomi og har udtrykt ønske om at overgå til fjernvarme, men de har endnu ikke underskrevet bindende leveringskontrakt.

Ved igangsætning af fjernvarmeudbygningen alene baseret på de bindende leveringskontrakter, ca. 25 % af varmebehovet, må der forventes et underskud på ca. 14,5 mio. kr. for RKF ved en afskrivningsperiode på 30 år. (Nutidsværdi af investeringen). Det er vel at mærke under den forudsætning, at der ikke kommer flere tilslutninger i de næste 30 år. Erfaringen fra de tidligere fjernvarmeudbygninger på Højnæsvej og erhvervskvarteret Valhøj viser, at tilslutningen bliver større undervejs i anlægsfasen. Ydermere har gennemgangen hos de potentielle kunder vist, at ca. 20 % af varmeanlæggene er over 20 år gamle. Disse potentielle kunder må med stor sandsynlighed forventes at tilslutte sig fjernvarme indenfor en kort årrække. Disse gamle naturgasfyr og skiftende regeringers politiske målsætninger om CO2 reduktioner og ønske om udfasning af fossile brændsler vil isoleret set betyde flere tilslutninger.

Hertil kommer, at området er planlagt som byudviklingsområde og der forventes anlagt letbane, som gør området til stationsnært område. Det vil forandre og udvikle området med nye erhverv og

bygninger. Det er RKF's oplevelse, at fjernvarme bliver betragtet som en fordel af kommende investorer, og dermed indirekte vil medvirke til en øget tilslutning til fjernvarme.

I den modsatte retning trækker, at naturgasprisen har været kraftigt faldende siden projektforslaget blev godkendt, og den nuværende regering har udskudt udfasning af naturgas til brug for el- og varmefremstilling fra 2035 til 2050. Tilslutningerne er således negativt påvirket af den aktuelle relativt lave pris på naturgas, som naturligt får flere til at udskyde beslutning om konvertering til fjernvarme. Tilsvarende må en mulig fremtidig prisstigning forventes at påvirke tilslutningerne positivt.

I projektforslaget er der regnet med fuld udbygning af fjernvarme. Det er beregnet til at give RKF et selskabsøkonomisk overskud på 20 mio. kr. Udbygning af fjernvarme i området har dermed et stort potentiale for at give et stort selskabsøkonomisk overskud til glæde for alle RKF kunder. Et overskud som skal komme alle kunder i RKF til gode i form af lavere takster, grundet varmeforsyningslovens "hvile-i-sig-selv" princip. Det er RKF's forventning, at der i kraft af den planlagte byudvikling og letbane over de næste 20-30 år vil ske store forandringer i områdets bygningsmasse. En forandring som vil give flere tilslutninger til fjernvarme og dermed kraftigt forbedre rentabiliteten for projektet.

RKF's rådgiver COWI har i foråret 2017 beregnet forskellige fremtidsscenarier for fjernvarmeudbygningen. Beregningerne er udført for at sammenligne de økonomiske konsekvenser ved udbygning med de tilslutninger vi kender i dag, i forhold til forventede tilslutninger over de næste ca. 9 år. Udgangspunktet for scenarierne er de på nuværende tidspunkt indgåede 20 bindende leveringskontrakter. Det scenarie som RKF anser for mest sandsynligt, er et scenarie, hvor der investeres i krydsning af Slotsherrensvej og opgradering af ledning til området i 2017, der kommer tilslutning af en storkunde (svarende til ca. 5 % af det samlede varmebehov for området) i 2018, samt løbende tilslutninger af kunder i årene 2018-2025, således der ved udgangen af 2026 er tilsluttet 35 kunder ud af i alt 129 mulige. Det svarer til ca. 47 % af det samlede varmebehov i området. I dette scenarie er det selskabsøkonomiske underskud ca. 3,3 mio. kr. målt i nutidsværdi, efter forrentning og afskrivninger over 30 år.

Ved et underskud på 3,3 mio. kr (nutidsværdi) betyder det for Energitilsynets standardforbruger:
Enfamiliehus, 130 kvm, forbrug 18,1 MWh en stigning på ca. 14 kr./år.
Lejlighed, 75 kvm, forbrug 15 MWh en stigning på ca. 11 kr./år.

Ved et underskud på 14,5 mio. kr (nutidsværdi) betyder det for Energitilsynets standardforbruger:
Enfamiliehus, 130 kvm, forbrug 18,1 MWh en stigning på ca. 60 kr./år.
Lejlighed, 75 kvm, forbrug 15 MWh en stigning på ca. 50 kr./år.

Rentabiliteten for fjernvarmeudbygningen belastes primært af de store initiale investeringer i hovedledninger. Disse hovedledninger skal nødvendigvis være dimensioneret til at kunne klare en fuld udbygning i forventning om levetider på minimum 40-50 år før udskiftning. Enhver tilslutning af nye kunder betyder derfor en forbedring af selskabsøkonomien, i det disse kunder kun koster en stikledning og nødvendige brugerinstallationer. Efter udbygningsperioden 2017-2018 gives der ikke længere rabat på tilslutninger og det vil også bidrage positivt til selskabsøkonomien. RKF vil fortsætte salgsarbejdet efter udbygningsperioden.

I beregningerne af scenarierne indgår faktuelle priser for udførelse af fjernvarmeudbygningen. RKF har udbudt opgaven og fået tilbud hjem tirsdag den 9. maj 2017. Kontrakterne med de vindende entreprenører er ikke underskrevne men derimod betinget af Kommunalbestyrelsens godkendelse og frigivelse af anlægsbevillingen.

Lovgivningen giver begrænset mulighed for at udskyde udbygningen. RKF har i kraft af Kommunalbestyrelsens godkendelse af projektet fået forsyningspligten for området fra godkendelsesdatoen. Forsyningspligten kan dog udskydes, når bruger-, selskabs- eller samfundsøkonomiske hensyn tilsiger det. Forsyningen skal dog ske senest fem år efter Kommunalbestyrelsens godkendelse af projektet.

Der er således en risiko for underskud ved at udbygge fjernvarmen i området, når der kun regnes med de på nuværende tidspunkt indgåede bindende leveringskontrakter. Et underskud i størrelsesorden ca. 14,5 mio. kr. lyder stort, men det vil i praksis have en meget lille effekt for de nuværende kunder. Det svarer til en prisstigning på ca. 3 kr./MWh. Den skal sammenholdes med den aktuelle variable pris på 457,50 kr./MWh (inkl. moms). Det svarer til en prisstigning på ca. 50-60 kr./år/bolig. Hvis udbygningen ikke sættes i gang nu, må det forventes, at der går omkring 20 år før muligheden igen er tilstede ved næste bølge af udskiftning af naturgasfyr. Det skyldes den gennemsnitlige levetid for et gasfyr på 20-25 år. Nogle af de potentielle kunder, der har sagt nej tak, er netop kunder, som fornylig har skiftet naturgasfyr.

Det er RKF's opfattelse, at udbygningen af fjernvarmen bør fortsætte, trods den relative lave tilslutningsprocent fra start. Risikoen for underskud er lille og effekten er også lille set for den enkelte nuværende kunde. Potentialet for overskud er derimod stort ved fuld udbygning af fjernvarme i området.

I udbygningsperioden må der forventes trafikale gener for de erhvervsdrivende og deres kunder og leverandører. Håndtering af disse gener vil ske i tæt samarbejde og koordination med Vej- & Trafikafdelingen i Teknisk Forvaltning.

Lov- og plangrundlag

Projektbekendtgørelsen (Lov bekendtgørelse nr. 825 af 24. juni 2016).

Varmeplan Rødovre 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).

Endelig godkendelse af projektforslag for fjernvarmekonvertering af erhvervsområdet ved Islevdalvej. Godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 29. september 2015 (sag nr. 162).

Anlægsbevilling til detailprojektering og udbud. Godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 21. juni 2016 (sag nr. 102).

Økonomiske konsekvenser

Ved et underskud på 3,3 mio. kr (nutidsværdi) betyder det for Energitilsynets standardforbruger: Enfamiliehus, 130 kvm, forbrug 18,1 MWh en stigning på ca. 14 kr./år.
Lejlighed, 75 kvm, forbrug 15 MWh en stigning på ca. 11 kr./år.

Ved et underskud på 14,5 mio. kr (nutidsværdi) betyder det for Energitilsynets standardforbruger: Enfamiliehus, 130 kvm, forbrug 18,1 MWh en stigning på ca. 60 kr./år.
Lejlighed, 75 kvm, forbrug 15 MWh en stigning på ca. 50 kr./år.

Anlægsbevillingen fordeles med 18 mio. kr. i 2017 der finansieres af kassen og 20 mio. kr. der søges indarbejdet i budget 2018.

Tidsplan

Juni 2017: Ansøgning om rådighedsbeløb og godkendelse af anlægsbevilling til frigivelse af rådighedsbeløb på 38 mio. kr.

Juni 2017: Anlægsperiode begynder med omlægning af ledninger/krydsning af Slotsherrensvej.

Oktober/november 2018: Anlægsperiode slut.

Slidlag udlægges i 2019.

Punkt 72: Handleplan for handicappolitikken 2017 og 2018

27.69.48-P21-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Social- og Sundhedsforvaltningen forelægger handleplan for handicappolitikken 2017 og 2018. Handleplanen er en udmøntning af handicappolitikken og indeholder beskrivelser af prioriterede indsatser for de næste to år.

Sagen behandles samtidig i alle udvalg.

Indstilling

Social- og Sundhedsforvaltningen indstiller,

at handleplan for handicappolitikken 2017 og 2018 godkendes.

Sagsfremstilling

Den 31. januar 2016 (sag nr. 41) godkendte Kommunalbestyrelsen Rødovre Kommunes nye handicappolitik. Efterfølgende har forvaltningen i samarbejde med Handicaprådet udarbejdet et forslag til en toårig handleplan.

Handleplanen skal tydeliggøre de politisk prioriterede mål for de næste to år og indeholder en beskrivelse af de indsatser, der underbygger disse mål. Handleplanen er dermed ikke en udtømmende beskrivelse af alle indsatser på handicapområdet.

I handleplan for handicappolitikken 2017 og 2018 arbejdes der med visionen i handicappolitikken om, at Rødovre Kommune skal være landets bedste kommune for borgere med handicap, hvor alle har lige muligheder i livet.

Indsatserne i handleplanen relaterer til handicappolitikken fire strategimål:

1. Et ligeværdigt liv
2. Sammenhæng skaber tryghed
3. Stærke lokale fællesskaber
4. Tilgængelige omgivelser og teknologiske løsninger.

Handleplanen indeholder følgende seks indsatser:

1. Bedre livskvalitet med sundhedstjek
2. Bedre overgang fra barn til voksen
3. Bedre adgang til job og uddannelse
4. Tilgængelighed i byrummet
5. Tilgængelighed i offentlige bygninger
6. Øget synlighed via kvalitetsstandarder.

Indsatserne er blevet til i en åben proces, hvor både Handicaprådet og forvaltningerne har bidraget.

I processen er der i stor udstrækning lyttet til Handicaprådet og deres forslag til indsatser i handleplanen. Handicaprådet har prioriteret blandt foreslåede indsatser og efterfølgende bidraget til at skærpe de udvalgte indsatser.

Social- og Sundhedsforvaltningen følger op på alle indsatserne for at sikre, at ressourcerne anvendes mest hensigtsmæssigt og skaber værdi for borgerne. I forbindelse med opstart af de forskellige indsatser vil der blive udarbejdet beskrivelser, hvor blandt andet mål, succeskriterier og evaluering af indsatsen beskrives i samarbejde med de relevante aktører.

Forvaltningen vil give Handicaprådet en midtvejsstatus for indsatserne.

Lov- og plangrundlag

Rødovre Kommunes Handicappolitik.

Økonomiske konsekvenser

Afholdes inden for det vedtagne budget.

Tidsplan

Status på handleplanen forelægges til politisk behandling i juni 2019.

Bilag

Bilag Handleplan for handicappolitikken 2017 og 2018

Punkt 73: Diverse

00.01.00-A00-16-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU