

REFERAT Teknik- og Miljøudvalget 2017 d. 15-08-2017

Mødedato	Tirsdag d. 15. august 2017 kl. 19:30
Mødested	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
Justering af fast gebyr for byggesagsbehandling.....	4
Islevgård Alle 5 - dispensation i forbindelse med opførelse af etageboligbebyggelse.....	5
Forslag til tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020.....	8
Ændrede vilkår for vandindvinding i Brøndby.....	10
Leasingaftale for nedgravede affaldsbeholdere.....	12
Ombygning af Roskildevej etape 1 - mindre ændringer.....	13
Parkeringsforhold på Damhus Boulevard - godkendelse af skitseforslag.....	14
Opsætning af nye bænke i byrummet.....	16
Grundlaget for Metroforbindelse til Hvidovre og Rødovre.....	18
Trafikanalyser for IrmaByen og Nygårdskvarteret 2017.....	20
Opdatering af trafikanalyse for Damhustorvet og Rødovre Port.....	22
Stier ved IrmaByen.....	24
Priseftersyningsregnskab 2016 for Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning.....	27
Anlægsregnskab for fjernvarmeudbygning i området Horsevænget.....	29
Taxinævn, regnskab 2016, budget 2017 og foreløbigt budget 2018.....	30
Forventet regnskab - Teknik- og Miljøudvalget pr. ultimo 2017.....	32
Budgetforslag 2018 - 2021 Teknik- og Miljøudvalget.....	33
Diverse.....	34
Lukket:	35
Lukket:	36

Punkt 74: Meddelelser

00.01.00-A00-49-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Meddelelsepunkter:

1. Oversigt over indkomne love og bekendtgørelser (se bilag 1)
2. Referat fra møde mellem Teknik- og Miljøudvalget og Agenda 21 (se bilag 2)
3. Klimavejen - status på deltagelse i udviklingsprojekt (se bilag 3)
4. Meddelelsesnotat om politianmeldelse (se bilag 4)
5. Principaftale med staten om salg af distributionsvirksomheden HMN GasNet P/S (se bilag 5)
6. Protokol for repræsentantskabsmøde den 5. maj 2017 i HMN Naturgas I/S (se bilag 6).

Indstilling

Meddelelsepunkterne forelægges til orientering.

Bilag

Lovliste fra 12. maj til 19. juli 2017

Referat fra TMU og Agenda 21 Gruppe møde -18. maj 2017

Klimavejen - status på deltagelse i udviklingsprojekt - med bilag

Meddelelsesnotat om politianmeldelse

Principaftale vedr. aftale om rammerne for salg af HMN Gas til staten

Protokol fra HMN repræsentantskabsmøde afholdt den 05 maj 2017

Punkt 75: Justering af fast gebyr for byggesagsbehandling

02.00.06-S29-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Som følge af bekendtgørelse om ændring af bygningsreglement 2015 er der indført et maksimalt beløb på 1011 kr. for opkrævning af byggesagsgebyr for byggesager med fast gebyr. Det eksisterende faste gebyr skal derfor nedjusteres.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at gebyrændringen og tilbagebetalingen af for meget opkrævet gebyr tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I forbindelse med bekendtgørelse om ændring af bygningsreglement 2015 blev der i reglementets kap. 1.12, stk. 6, indført et loft for det faste byggesagsgebyr på maksimalt 1011 kr. Bekendtgørelsen trådte i kraft 1. juli 2016.

Teknisk Forvaltning har ved en fejl ikke noteret sig denne ændring. Forvaltningen er for nylig blevet kontaktet af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med henblik på en justering af gebyrerne i henhold til bekendtgørelsen.

Gebyret for byggesagsbehandling af simple konstruktioner er i Rødovre 1800 kr., der opkræves som et fast gebyr. For øvrige byggesager opkræves gebyr på timebasis, som ikke er omfattet af denne regelændring. Den nuværende gebyrmodel blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen december 2014, sag nr. 236.

Det faste gebyr skal således nedjusteres til 1011 kr. med tilbagevirkende kraft pr. 1. juli 2016. Det betyder, at ansøgninger inden for kategorien 'simple konstruktioner', der er modtaget efter ikrafttrædelsesdatoen og som er opkrævet et for højt beløb i gebyr, skal have refunderet differencen. Det drejer sig om ca. 60 sager, der skal refunderes beløb, svarende til 789 kr. pr. sag.

Lov- og plangrundlag

Bygningsreglement 2015.

Økonomiske konsekvenser

Det er forvaltningens opfattelse at det beløb, der skal tilbagebetales, er relativt beskedent beløb i forhold til den årligt budgetterede byggesagsgebyrindtægt på knap 1.200.000 kr. Forvaltningen mener derfor ikke, at justeringen bør have bevillingsmæssige konsekvenser, idet byggesagsgebyrindtægterne i forvejen opererer med en vis usikkerhedsmargin.

Tidsplan

Teknisk Forvaltning har nedjusteret det faste gebyr, der også vil fremgå på hjemmesiden. Tilbagebetalingen vil blive udført efterfølgende.

Punkt 76: Islevgård Alle 5 - dispensation i forbindelse med opførelse af etageboligbebyggelse

01.02.05-P25-3-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Der er den 14. juli 2017 søgt om byggetilladelse til opførelse af en etageboligbebyggelse på den gamle SPF grund mod Slotsherrensvej.

Det ansøgte afviger på nogle punkter fra Lokalplan 130, som er gældende for området.

Rødovre Kommune skal tage stilling til ansøgningen og vurdere, om der kan gives de fornødne dispensationer fra lokalplanen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at der gives de fornødne dispensationer fra lokalplanen til opførelsen af den ansøgte boligbebyggelse.

Sagsfremstilling

Det ansøgte byggeri planlægges opført på den gamle SPF grund, Islevgård Alle 5.

Kommunalbestyrelsen vedtog den 17. juni 2014 (sag nr. 147) Lokalplan 130 for dette område, som er opdelt i 2 delområder. Delområde 1 er udlagt til tæt-lav boligbebyggelse og 73 rækkehuse, hvor der er meddelt byggetilladelse og snarlig opstart påregnes. Delområde 2 er udlagt til bolig og erhverv i etagebebyggelse mod Slotsherrensvej.

Teknisk Forvaltning har i forhåndsdialog med ejendommens ejer, Cervo Gruppen, drøftet byggemulighederne på grunden og mulighederne for at give dispensation for nogle af bestemmelserne for delområde 2 i Lokalplan 130.

Projektet blev udviklet gennem dialogen og resulterede i en byggeansøgning, hvor Cervo Gruppen søger dispensationer vedrørende bebyggelsesprocenten, boliger i stueetage, boliger med lodret lejlighedsskel, vejforløb og parkering samt byggefelter.

Bebyggelsesprocenten (§ 7.1 og § 7.4)

Delområde 2 er underlagt to bestemmelser om bebyggelsesprocent i Lokalplan 130. En overordnet bebyggelsesprocent for område 1 og 2 samlet, og en særskilt for delområde 2.

§ 7.1 i lokalplanen fastlægger en bebyggelsesprocent på 50% for det samlede område 1 og 2.

De to delområder udgør tilsammen 41.013 m², og 50% svarer til 20.506 m² samlet bebyggelse i hele området.

Når man fraregner de 10.000 m², som ifølge § 7.2 må bygges i delområde 1, resterer 10.506 m², som man ansøger om at udnytte i delområde 2. Dette vil dog kræve en dispensation, da det giver en bebyggelsesprocent på 89,45%.

Delområde 2 udgør 11.745 m². For delområde 2 særskilt fastlægger lokalplanen jf. § 7.4 en bebyggelsesprocent på 87% svarende til 10.218 m².

Cervo Gruppen søger om, at man overholder den overordnede bebyggelsesprocent på 50% for det samlede område, jf. § 7.1 i lokalplanen, og får dispensation fra § 7.4 til at øge bebyggelsesprocenten i delområde 2 fra 87% til 89,45%. Dette giver en øget bebyggelsesmulighed på 288 m².

Der er redegjort overbevisende for tæthed/åbenhed, herunder lysforhold internt i bebyggelsen og skalaforhold i forhold til omgivelserne, hvorfor Teknisk Forvaltning har vurderet, at den foreslåede udnyttelse af grunden virker acceptabel.

Byggefelter (kortbilag 3-4)

Cervo Gruppens arkitekt, AI-Gruppen, har fra starten præsenteret en bebyggelsesplan, som ikke er helt som i lokalplanens skema og byggefelt. Der er tale om en karrestruktur i stedet for en længebebyggelse.

Mod nord ligger karreen lidt udenfor byggefelt D og går ind over det udlagte parkeringsområde for bebyggelsen. Parkering på strækningen er derfor ændret til ensidig parkering og parkeringsarealet er koncentreret ved tilkørsel mod øst. Antallet af parkeringspladser er uændret.

Teknisk Forvaltning har under forhåndsdialogen tilkendegivet, at dispositionen har så mange kvaliteter, at der skulle arbejdes videre med den. I midten af karrébebyggelsen etableres et attraktivt gårdrum med et system af gangbroer, som binder bebyggelsen sammen.

Som fastlagt i Lokalplan 130 § 7.5 aftrappes bygningshøjden mod de mindre naboveje. Der etableres tagterrasser på de laveste bygninger.

Til sammen opnås en bevæget, varieret form, som giver lys indadtil og til omgivelserne. Dette vurderer Teknisk Forvaltning som en hensigtsmæssig og attraktiv udnyttelse af grunden.

Boliger i stueetagen (§3.2)

Delområde 2 er udlagt til bolig og erhverv i etagebebyggelse mod Slotsherrensvej. Ifølge lokalplanen må der ikke etableres boliger i stueetagen, som er bestemt for erhverv eller fællesfaciliteter til boliger.

Cervo Gruppen søger dispensation fra denne bestemmelse, idet de ønsker at placere boliger i stueetagen vendt mod det indre gårdrum, væk fra Slotsherrensvej, og forsynet med haver. Det skaber attraktive boliger for beboerne og aktive kantzoner i bebyggelsen, hvilket er med til at sikre et levende og trygt miljø i bebyggelsen. De ensidig belyste, nordvendte boliger i stueetagen kompenseres med en stor lofthøjde og et karnapvindue med stort lysindfald.

Bebyggelsens erhvervsenheder er placeret mod Slotsherrensvej på de mest synlige hjørner mod sydøst og sydvest. Erhvervsarealet udgør 298 m².

Mod Slotsherrensvej, imellem erhvervslejemålene, placeres i overensstemmelse med lokalplanen fællesfaciliteter i form af overdækket og delvist afskærmet cykelparkering og barnevognsrum m.m

Teknisk Forvaltning vurderer, at dispositionen med boliger hele vejen rundt om det indre gårdrum giver attraktive og støjbeskyttede boliger, samtidig med at lokalplanens intention om et omfang af erhvervsarealer mod Slotsherrensvej er opfyldt.

Dette vurderer Teknisk Forvaltning som en hensigtsmæssig udnyttelse af grunden.

Boliger med lodret lejlighedsskel (§ 7.4)

Cervo Gruppen søger dispensation til etablering af boliger med lodret lejlighedsskel i en del af området.

Rækkehusene fremstår som attraktive boliger og indgår i karrestrukturen på en integreret måde. Der er tale om ganske få rækkehuse, 4 i hver ende. De er med til aftrappe bygningshøjden mod nabobebyggelserne. Teknisk Forvaltning vurderer, at rækkehusene i den viste udformning kan indgå hensigtsmæssigt i karreen og udgør en acceptabel løsning.

Vejforløb og parkering (§ 5.4 og § 6.3 og kortbilag 4-5)

Cervo Gruppen søger dispensation vedrørende de lokalplanfastlagte vejforløb og placering af parkeringspladser i delområde 2. Der anlægges parkeringspladser på nordsiden af parkeringsvej ved boligblokken.

Det er godtgjort, at lokalplanens bestemmelser i §§ 5 og 6 er overholdt og trafiksikkerheden er i orden.

Teknisk Forvaltning vurderer, at ændringen er acceptabel.

Flytning af eksisterende antennemast

I forbindelse med projektet for etageboliger og erhverv er det nødvendigt at flytte en 38 meter høj mast som anvendes til mobiltelefoni under 30 meter til ny placering. Mastens højde, antennekomponenter og teknikhuse er uændret. Projektet gennemføres af Cervo Gruppen.

Flytningen af masten kræver byggetilladelse og en dispensation fra lokalplanens § 12.5 om opsætning af antenner. Det vil dog ligge til grund for forvaltningens vurdering, at en justering på relativ få meter vil ikke medføre væsentlige ulemper for naboer, ud over hvad de berørte parceller har måttet tåle i forbindelse med den nuværende position, hvor masten har stået i 10 år.

Det er godtgjort, at der fortsat er behov for antennens mobildækning i området, og der ses ikke at være alternative placeringer på matriklen, der er mere hensigtsmæssige ud fra en samlet vurdering, herunder afstand til naboer og ny

bebyggelse, og det forhold at mastens placering ændres så lidt som muligt. Antennemasten opfylder – som hidtil - den samfundsmæssige interesse i tilstrækkelig mobildækning.

Den store forandring i området sker med opførelsen af den planlagte boligbebyggelse langs Slotsherrensvej, hvor etageejendommens relativt store karréstruktur i skala matcher antennemasten. Æstetisk set vil antennemasten dermed komme til at stå i en mere hensigtsmæssig urban sammenhæng.

På denne baggrund vurderer Teknisk Forvaltning, at justeringen af den eksisterende antennemast kan tillades.

Naboorientering

Teknisk Forvaltning skønner, at de ansøgte dispensationer vedrørende byggeriet er af underordnet betydning for naboerne, og der foretages derfor ikke en naboorientering.

Derimod vil det være nødvendigt at foretage naboorientering i forbindelse med flytning af antennemasten, da forholdet - uanset at der er tale om en justering af en eksisterende position – må betragtes som væsentligt for naboerne. Det forventes, at forholdet udsendes i naboorientering som standard i 14 dage. under 30

Lov- og plangrundlag

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 130, delområde 2.

Planlovens § 19, stk. 1: Kommunen kan dispensere fra bestemmelserne i en lokalplan, byplan eller lignende, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen.

Planlovens § 20, stk. 2.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Ansøgning om byggetilladelse for delområde 2 blev modtaget medio juli. En byggetilladelse forventes udstedt uge 34, såfremt al relevant dokumentation er modtaget, og byggestart er planlagt til oktober 2017. Det har været indtænkt i lokalplanen, at etagebebyggelsen mod Slotsherrensvej udgør en støjskærm for de bagvedliggende rækkehuse i delområde 1. Rækkehusene kan ikke tages i brug uden en støjskærm. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, at etageboligbebyggelsen når et passende stade og kan virke som støjskærm inden da.

Bilag:

Afventer.

Punkt 77: Forslag til tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020

06.00.05-G00-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Med Forslag til tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020 træffes beslutning om, at HOFOR skal overtage spildevandsanlæg udført af ELF Development i IrmaByen i forbindelse med privat byudvikling. Samtidig udvider tillægget Rødovre Kommunes strategi for udbygning af kloaksystemet til også at omfatte etablering af separat regnvandssystem i forbindelse med byudvikling. Før tillægget kan vedtages endeligt, skal det sendes i offentlig høring i mindst 8 uger. Tillægget er miljøvurderet.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at Forslag til Tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020 med miljøvurdering vedtages og sendes i offentlig høring i 8 uger.

Sagsfremstilling

På mødet den 26. august 2014 (sag nr. 172) vedtog Kommunalbestyrelsen Spildevandsplan 2013-2020. Spildevandsplanen er en plan for afledning, nedsivning og rensning af spildevand i Rødovre Kommune. Med Forslag til tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020 indføres følgende ændringer i spildevandsplanen:

- HOFOR skal overtage spildevandsanlæg udført som privat byggemodning i IrmaByen.
- Rødovre Kommunes strategi for udbygning af kloaksystemet udvides til også at omfatte etablering af separat regnvandssystem i forbindelse med byudvikling.

Teknisk Forvaltning har udarbejdet en miljøvurdering af tillægget, som skal sendes i offentlig høring sammen med tillægget til spildevandsplanen. Forslag til Tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020 og miljøvurderingen af forslaget er vedlagt mødesagen som bilag 1 og bilag 2.

HOFORs overtagelse af private spildevandsledninger i IrmaByen

I IrmaByen har ELF Development i 2016-2017 anlagt spildevandsledninger som led i privat byggemodning. Med Forslag til tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020 træffer Rødovre Kommune beslutning om, at de nye spildevandsledninger i IrmaByen skal overtages af HOFOR. Begrundelsen er, at det er mest hensigtsmæssigt, at spildevandsanlæg drives af HOFOR, som er den professionelle aktør på området.

Både ELF Development og HOFOR ønsker, at HOFOR overtager spildevandsledningerne, og der har fra start af været en dialog mellem dem om dette. Betalingsvedtægten for HOFOR Spildevand Rødovre A/S muliggør en sådan overtagelse, men kun hvis der er truffet beslutning om det i Rødovre Kommunes spildevandsplan.

Alternativet til HOFORs overtagelse af spildevandsledningerne er, at grundejerne i IrmaByen skal danne et privat spildevandslaug til at varetage drift og vedligeholdelse. Dette kan i givet fald kun ske frivilligt, og skal herefter også optages i Rødovre Kommunes spildevandsplan.

Spildevandsledningerne i IrmaByen er anlagt af ELF Development, fordi matriklen allerede var tilsluttet, og HOFOR derfor anså, at de allerede havde opfyldt deres tilslutningspligt.

Strategi for udbygning af det offentlige kloaksystem

Rødovre Kommunes strategi for udbygning af det offentlige kloaksystem er beskrevet i afsnit 3.3 i Spildevandsplan 2013-2020 og lyder som følger:

”Ved udbygning af det offentlige kloaksystem vælges den strategi, der miljømæssigt, økonomisk og udførelsesmæssigt vurderes at være den mest optimale for det aktuelle område. De strategier, der vælges eller kombineres mellem, er

følgende:

- Løbende udbygning/opgradering af det eksisterende kloaksystem
- Etablering af lokal afledning af regnvand (LAR-løsninger)
- Etablering af separat vejvandssystem i fælleskloakerede områder"

Teknisk Forvaltning foreslår, at formuleringen af den sidste strategi ændres til "Etablering af separat regnvandssystem i fælleskloakerede områder i forbindelse med byudvikling, vejrenoveringer med videre."

Begrundelsen er, at det i forbindelse med Rødovre Kommunes arbejde med byudvikling har vist sig, at det kan være en hensigtsmæssig strategi at fraseparere regnvand i forbindelse med byudvikling. Rødovre Kommune har i helhedsplan for Bykernen beskrevet etablering af et nyt separat regnvandssystem som en del af byudviklingsplanen. Den nye formulering ligger dermed i tråd med de planer, der allerede er lagt for Bykernen. Helhedsplan for Bykernen blev godkendt af Kommunalbestyrelsen på mødet 25. april 2017 (sag nr. 61).

Den nuværende formulering kan give det indtryk, at et separat regnvandssystem kun må anvendes til at håndtere vand fra offentlige veje. Dette vurderer Teknisk Forvaltning er uhensigtsmæssigt, da det også kan give mening af fraseparere regnvand fra private ejendommers tag- og overfaldearealer, når det kan gøres på en omkostningseffektiv måde i forbindelse med byudvikling.

Teknisk Forvaltning vurderer, at spildevandsplanens målsætninger bør formuleres, så de også kan rumme tiltag som dette, og så Rødovre Kommune om nødvendigt har mulighed for at påbyde en bygherre at tilslutte sig et nyt regnvandssystem, selvom der ligger en eksisterende fælleskloak i området.

Af tillægget til spildevandsplanen fremgår, at det på nuværende tidspunkt ikke er hensigten at meddele påbud om separatkloakering af ejendomme, der allerede er tilsluttet den offentlige kloak. Den ny strategi får dermed først og fremmest betydning for bygherrer, der vil bygge nyt i de områder, hvor et nyt regnvandssystem bliver etableret.

Lov- og plangrundlag

- Miljøbeskyttelsesloven, LBK nr. 1189 af 27. september 2016
- Betalingsloven, LBK nr. 633 af 7. juni 2010
- Miljøvurderingsloven, LBK nr. 448 af 10. maj 2017
- Spildevandsbekendtgørelsen, BEK nr. 726 af 1. juni 2016
- Betalingsvedtægt for HOFOR Vand Rødovre A/S.

Økonomiske konsekvenser

Ingen for Rødovre Kommune. En øget satsning på delvis separatkloakering i forbindelse med byudvikling kan få betydning for vandprisen i Rødovre, lige som private bygherrer kan blive pålagt en merudgift ved nybyggeri. Omvendt får private grundejere også en besparelse som følge af færre oversvømmelser af navnlig kældre ved skybrud.

Tidsplan

Når Tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020 har været i offentlig høring i 8 uger, skal det vedtages af Kommunalbestyrelsen. Spildevandsplanen med tillæg dækker perioden frem til 2020.

Bilag

Forslag til Tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020

Miljøvurdering af Tillæg 2 til Spildevandsplan 2013-2020

Punkt 78: Ændrede vilkår for vandindvinding i Brøndby

13.02.00-K04-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

HOFOR har ansøgt Brøndby Kommune om vilkårsændringer i vandindvindingstilladelser for HOFORs kildepladser i kommunen. Der skal tages stilling til, om Rødovre Kommune skal afgive bemærkninger til HOFORs ansøgning.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at der afgives bemærkninger til HOFORs ansøgning om vilkårsændring for vandindvinding i Brøndby i overensstemmelse med sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

HOFOR har 5. juli 2017 søgt Brøndby Kommune om vilkårsændringer i sine tilladelser til at indvinde drikkevand i Brøndby. De ansøgte ændringer består i, at vilkår om fastholdt vandspejl i indvindingsboringerne ændres til vilkår om jævn indvinding og samtidig lempes, så der tillades en noget større maksimal afsenkning i boringerne end i dag. Ønsket om vilkårsændringer hænger sammen med HOFORs planer om at indføre central blødgøring af drikkevand.

HOFORs ansøgning er vedlagt mødesagen som bilag 2. En del af ansøgningen er et teknisk notat udarbejdet af Krüger for HOFOR, hvori den nye måde at styre vandindvindingen vurderes. Brøndby Kommune har med email af 31. juli 2017 bedt om Rødovre Kommunes bemærkninger til HOFORs ansøgninger. Brøndby Kommunes email er vedlagt mødesagen som bilag 1. Som bilag til emailen har Brøndby Kommune fremsendt et notat af 21. juli 2017 med deres vurdering af sagen samt udkast til formulering af de nye vilkår.

Kildepladserne i Brøndby ligger langt fra kildepladser i Rødovre, og det fremgår af Brøndby Kommunes notat af 21. juli 2017, at den samlede årlige produktion fastholdes på cirka 800.000 m³. På den baggrund er det Teknisk Forvaltnings vurdering, at den ændrede indvindingsstrategi ikke vil påvirke vandindvindingen i Rødovre. Den ny indvindingsstrategi vil dog betyde, at vandspejlet i boringerne sænkes indtil cirka 5 meter under kalkens overflade. Dette kan give risiko for frigivelse af nikkel til grundvandet. I Krügers notat er der taget stilling til risikoen for nikkelfrigivelse, og Teknisk Forvaltning har ingen bemærkninger til notatets indhold.

Da der ikke eksisterer 100% sikker viden om den lokale geologi mv., vurderer Teknisk Forvaltning dog, at det er vigtigt, at udviklingen i grundvandets kvalitet følges tæt, når HOFOR ændrer indvindingsstrategi. Teknisk Forvaltning anbefaler derfor, at Rødovre Kommune i sit høringssvar opfordrer Brøndby Kommune til at sikre sig, at udviklingen i grundvandets indhold af nikkel følges nøje i årene efter, at den nye indvindingsstrategi er iværksat. Dette kan ske via vilkår i indvindingstilladelserne eller via Brøndby Kommunes godkendelse af det årlige analyseprogram.

Det er i Rødovre Kommunes interesse, at der ikke sker forringelse af vandkvaliteten i nogen af de kommuner, hvor HOFOR indvinder vand. Hvis kildepladser i andre kommuner må lukke pga. dårlig vandkvalitet, kan det få betydning for vandprisen og i yderste konsekvens forsyningssikkerheden. Det er desuden bedst for miljøet, at de eksisterende bynære indvindinger bevares. Alternativet er større import af vand til Hovedstaden fra områder længere ude på Sjælland, hvor der findes værdifulde vandløb og naturområder, der kan blive påvirket negativt af en øget vandindvinding.

Lov- og plangrundlag

Vandforsyningsloven, LBK nr. 125 af 26. januar 2017.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Brøndby Kommune har bedt om at få Rødovre Kommunes bemærkninger senest 23. august 2017.

Bilag

Partshøring af ændring af vilkår i tilladelse til indvinding af vand på kildepladserne i Brøndby Kommune

HOFORs ansøgninger til Brøndby Kommune

Punkt 79: Leasingaftale for nedgravede affaldsbeholdere

07.18.00-P00-2-12

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Efterspørgslen på nedgravede affaldsbeholdere har været større end forventet, bl.a. som følge af de nye byudviklingsområder: Irmabyen, Damhus Have og Islevgård Alle.

Derfor ønskes rammen for den eksisterende leasingaftale forhøjet med 6 mio. kr.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at rammen for den nuværende leasingaftale med KommuneLeasing øges med 6 mio. kr. fra 15 mio. kr. til 21 mio. kr.

Sagsfremstilling

Nedgravede affaldsbeholdere finansieres via en leasingaftale med KommuneLeasing. På Økonomiudvalgets møde den 10. december 2014 (sag nr. 261) blev det besluttet at lease nedgravede affaldsbeholdere gennem KommuneLeasing inden for en ramme på 9 mio. kr. stillet til rådighed af KommuneLeasing. Rammen er efterfølgende forhøjet til 15 mio. kr.

Rammen ønskes forhøjet igen, da udviklingen i de nye byudviklingsområder som Irmabyen, Damhus Have, Islevgårds Alle 5, Rødovre Port og Rødovrevej 239 har betydet, at efterspørgslen på nedgravede affaldsbeholdere er højere end forventet.

For at kunne opfylde de nye boligområders ønsker om nedgravede affaldsbeholdere, er det derfor nødvendigt at forhøje leasingrammen med 6 mio. kr.

Lov- og plangrundlag

Indsamlingsordningen for nedgravede affaldsbeholdere er en del af Rødovre Kommunes regulativ for husholdningsaffald. I henhold til Rødovre Kommunes indkøbspolitik skal leasingaftaler på over 5 år, eller mere end 100.000 kr. i årlig ydelse forelægges Økonomiudvalget og underskrives efterfølgende af borgmester/kommunaldirektør.

Økonomiske konsekvenser

De nedgravede affaldsbeholdere koster pt. i gennemsnit 56.000 kr. pr. stk.

For at lette sagsbehandlingen foreslår Teknisk Forvaltning, at den eksisterende aftale med KommuneLeasing med en ramme på 15 mio. kr., stillet til rådighed af KommuneLeasing, forhøjes til 21 mio. kr. Det sikrer mulighed for indkøb af yderligere 100 stk. nedgravede affaldsbeholdere.

I forhold til det nuværende niveau kan forhøjelsen af rammen medføre, at den årlige ydelse, som Rødovre Kommune betaler for leasingsaftalen stiger med op til 0,7 mio. kr, når rammen er fuldt udnyttet.

Ydelsen finansieres via affaldsgebyrerne og indarbejdes i driftsbudgettet for affaldsområdet. Ydelsen vil øge de samlede udgifter på affaldsområdet, men det vil ikke påvirke affaldsgebyrets størrelse, da merbehovet for beholdere skyldes byudviklingen, og forhøjelsen finansieres af det stigende antal borgere/husstande.

Tidsplan

Ingen.

Punkt 80: Ombygning af Roskildevej etape 1 - mindre ændringer

05.05.00-P20-1-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I fortsættelse af sag nr. 27 på Kommunalbetyrelsens møde den 28. februar 2017 har projektet været sendt til samtykke og udtalelse hos politiet, Vejdirektoratet samt Københavns Kommune. Der er opnået samtykke til projektet, men Vestegnens Politi kan ikke give tilladelse til vognbaneadskillelsen bestående af brosten i krydset med Hvidovrevej på grund af risikoen ved opbremsninger og manøvrering specielt for to-hjulede køretøjer. Desuden er der enkelte kommentarer i forbindelse med afmærkning og kapacitetsreduktion.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at ændringen i vognbaneadskillelsen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I detailprojektet for Roskildevej etape 1 er der på Roskildevej på strækningen ved Damhustorvet projekteret et brostenbånd langs kanten af køresporene for at indsnævre køresporene visuelt, og et brostensbånd i krydset Roskildevej/Hvidovrevej i den nordlige side, for at understøtte nedsættelsen af hastigheden.

Projektet har været sendt til samtykke og udtalelse hos politiet, Vejdirektoratet samt Københavns Kommune. Der er opnået samtykke til projektet, men Vestegnens Politi kan ikke give tilladelse til vognbaneadskillelsen bestående af brosten i krydset med Hvidovrevej på grund af risikoen ved opbremsninger og manøvrering specielt for to-hjulede køretøjer. Vognbaneadskillelsen skal udføres med hvid kørebaneafmærkning. Københavns Politi har givet samtykke, men mener, at brugen af brosten i kørebanen i krydset er en trafikfarlig løsning særligt for motorcyklister.

Desuden har der været enkelte spørgsmål og kommentarer i forbindelse med afmærkning og kapacitetsreduktion.

Lov- og plangrundlag

Sag nr. 27 på Kommunalbestyrelsens møde den 28. februar 2017.

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

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

Budget 2016 og 2017.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Der er afholdt licitation og Teknisk Forvaltning forventer, at projektet kan gennemføres inden for anlægsrammen.

Tidsplan

Anlægsarbejdet er opstartet på Hvidovrevej, som laves først for at skaffe ekstra parkeringspladser inden anlægsarbejdet på Damhustorvet påbegyndes.

Anlægsarbejdet på Roskildevej forventes færdigt primo 2018.

Punkt 81: Parkeringsforhold på Damhus Boulevard - godkendelse af skitseforslag

05.01.35-P20-1-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

På anlægsbudgettet (Investeringsoversigten) i budget 2017 er der afsat et rådighedsbeløb på 400.000 kr. til undersøgelse samt projektering af parkeringsforholdene på Damhus Boulevard.

Teknisk Forvaltning har fået lavet en parkeringsanalyse samt udarbejdet to skitseforslag for Damhus Boulevard på strækningen fra Damhustorvet til Randrupvej, som der redegøres for i sagsfremstillingen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at skitseforslag 1 godkendes som grundlag for detailprojektering.

Sagsfremstilling

I projektet for ombygningen af 1. etape af Roskildevej, reduceres antallet af parkeringspladser på selve Damhustorvet. I budget 2017 er der derfor afsat midler til, at undersøge muligheden for at optimere parkeringsforholdene og dermed etablere flere parkeringspladser på Damhus Boulevard fra Damhustorvet til Randrupvej.

Teknisk Forvaltning har fået udført en parkeringsanalyse af parkeringsforholdene på Damhus Boulevard på strækningen mellem Damhustorvet og Randrupvej. Parkeringsanalysen er foretaget ved en droneflyvning, hvor der 1 gang i timen mellem kl. 7-18 på en hverdag er foretaget en overflyvning af strækningen. Derefter er antallet af parkerede biler på strækningen blevet talt op og delt op i lovlige og ulovlige parkeringer. Parkeringsanalysen viste, at der for at lovliggøre alle de ulovlige parkeringer, som der er på strækningen i dag, er et behov for i alt ca. 80 parkeringspladser på strækningen.

Der har i forbindelse med udarbejdelsen af skitseforslagene været afholdt et dialogmøde med de omkringliggende boligforeninger, ejerforeninger samt vejlaug omkring forslagene. Referatet fra dialogmødet samt præsentationen er vedlagt indstillingen som bilag 1 og 2.

Teknisk Forvaltning har på baggrund af parkeringsundersøgelsen og input fra dialogmødet fået udarbejdet to skitseforslag.

Forslag 1

I skitseforslag 1 ombygges vejen, så der etableres to kørebaner på i alt 6,5 m i midten af vejen, hvor der i dag er parkering. Kørebanerne etableres i en bredde som tilgodeser en mulig hastighedsnedsættelse af vejstrækningen fra 50 km/t til 40 km/t. Den fremtidige parkering etableres som vinkelret parkering på begge sider af kørebanen. Bag parkeringen etableres der cykelsti og fortov på henholdsvis 2,05 m og 2,18 m. Da der ved vinkelretparkering er risiko for at køretøjerne vil holde ind over cykelstien med for- eller bagende etableres cykelstien reelt i en bredde på 2,55 m, hvor de 0,5 m fra kantstenen mod parkeringsarealet vil blive markeret med en hvid markeringslinje for at indikere, at køretøjet gerne må holde ind over dette areal. Beplantningen etableres i bede med træer, som afbryder parkeringsarealet ved sti krydsninger og vejtilslutninger. Derudover placeres beplantningen, så der skabes en port effekt på strækningen. Forslaget skaber i alt ca. 83 parkeringspladser på strækningen. Skitseforslaget er vedlagt indstillingen som bilag 3.

Forslag 2

I skitseforslag 2 lovliggøres den parkeringssituation, som der er på Damhus Boulevard i dag. Parkeringen etableres i midten af vejen med kørebane på begge sider af parkeringsarealet som i dag. Kørebanerne er forholdsvis brede med en bredde på mellem 4-4,25 m og vil derfor ikke understøtte en nedsættelse af hastigheden til 40 km/t. De brede kørebaner er nødvendige for, at der kan skabes plads til, at komme til og fra parkeringspladserne. Langs begge kørebaner etableres der længdeparkering, cykelsti og fortov. Cykelsti og fortov etableres i en bredde på henholdsvis 1,8 m og ca. 2,05 m. Beplantningen etableres i bede med træer, som afbryder parkeringsarealerne i siderne og i vejmidten og kombineres med stikrydsninger.

Forslaget skaber i alt ca. 85 parkeringspladser på strækningen. Skitseforslaget er vedlagt indstillingen som bilag 4.

Teknisk Forvaltning anbefaler, at der arbejdes videre med skitseforslag 1, da det vurderes, at være den bedste løsning i forhold til trafik og æstetik. Skitseforslaget tilgodeser en hastighedsnedsættelse på strækningen og i forhold til skitseforslag 2 skabes der plads til en bredere og mere trafiksikker cykelsti. Derudover giver løsningen mulighed for at skabe en æstetisk flottere løsning i forhold til beplantning. Løsningen vil også kunne gentages på den resterende strækning af Damhus Boulevard, hvis det på et senere tidspunkt ønskes at bygge denne strækning om, så hele Damhus Boulevard får det samme udtryk.

Lov- og plangrundlag

Lov om offentlig vej (LBK nr. 1520 af 27. december 2014).

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

Budget 2017.

Økonomiske konsekvenser

Der er blevet udarbejdet anlægsoverslag på baggrund af de fremlagte skitseforslag. Anlægsoverslaget for forslag 1 ligger på ca. 6,6 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn og for forslag 2 på 5,3 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn. For forslag 2 kan der opnåes en besparelse på anlægsudgiften, hvis beplantningen i midterarealet bevares. Anlægsoverslaget for denne løsning er på ca. 4,8 mio. kr. inkl. projektering og tilsyn. Det skal bemærkes at beplantning i dag har dårlige vækstvilkår og vil skulle udskiftes inden for en årrække. Derudover vil det samlede udtryk af strækningen få en bedre helhed, hvis alt beplantningen etableres samtidig.

I forbindelse med skitseforslagene er muligheden for LAR (håndtering af regnvand) blevet undersøgt. Der er forslået en løsning, hvor der i cykelstisarealet samt dele af vejen etableres permeable asfalt, hvor vandet helt eller delvist kan nedsives. Ønskes det, at denne løsning indarbejdes i projektet vil det betyde en meromkostning på ca. 800.000 kr. for projektering og anlæg. Derudover må det forventes, at der vil være en øget udgift til drift i forbindelse med glatførebekæmpelse, da der skal bruges alternative tømidler. Der er ikke på nuværende tidspunkt indledt en dialog med HOFOR i forhold til deres interesse for løsningen.

Der er i budgettet ikke afsat midler til realisering af det fremlagte skitseforslag.

Tidsplan

Med godkendelse af nærværende indstilling om godkendelse af skitseforslag forventes det, at der ultimo 2017 kan blive fremlagt et detailprojekt.

Bilag

Bilag 1 - Mødereferat Dialogmøde 20170601

Bilag 2 - Præsentation dialogmøde 20170601

Bilag 3 - Skitseforslag 1

Bilag 4 - Skitseforslag 2

Punkt 82: Opsætning af nye bænke i byrummet

83.00.00-A00-1-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Kommunalbestyrelsen har 31. maj 2016 (sag nr. 89) bevilliget penge til renovering og opsætning af nye bænke i Rødovre Kommune. Teknisk Forvaltning har arbejdet med placeringen af de nye bænke, og har i løbet af 2017 opsat flere nye bænke. Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget, at placeringen af de nye bænke godkendes.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at Teknik- og Miljøudvalget godkender placeringen af bænke jf. bilaget.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har på sit møde den 31. maj 2016 besluttet at bevillige anlægsmidler til opsætning af bænke i Rødovre på steder, hvor der er langt mellem bænke eller andre hvilemuligheder.

De nye bænke støtter op om målsætningen i kommunens handicappolitik, hvor mulighederne for leve et selvstændigt og aktivt liv skal understøttes. Ældre og gangbesværet borgere har tit brug for pauser på deres gåture langs vejene og stierne. Opstilling af bænke sikrer deres muligheder for pauser, og hermed fastholdes borgernes muligheder for at være aktive, når de bliver ældre eller får problemer med at gå længere strækninger. Dette understøtter også en af målsætningerne i kommunens trafikplan om, at stinettet skal have en struktur, så flere vælger at gå eller cykle.

Teknisk Forvaltning har udpeget forslag til steder til nye bænke. Placering af de nye bænke er valgt ud fra, hvor der er ledige offentlige arealer, hvor bænke er synlige og i forlængelse af sammenhængende gangruter i boligområder og rekreative områder. Placeringen af bænke er derfor langs de offentlige veje og stier, hvor bænke ikke reducerer tilgængeligheden på fortovet.

Forvaltningen har på nuværende tidspunkt opsat 31 af ca. 110 nye bænke, der er planlagt opsat frem til 2019. Der forventes at være opsat 50 nye bænke ved udgangen af 2017.

Af bilaget fremgår placeringen af de opsatte bænke, samt forslag til placering af yderligere 45 bænke.

I forbindelse med opsætningen af bænke er der modtaget flere klager fra naboerne til de nye bænke. Deres kritik ved opsættelsen af en bänk ved deres bolig er;

- at bænken kan benyttes af tyveknegte til at orientere sig om der er nogen hjemme,
- at bænken kan tiltrække personer, som tager ophold og larmer,
- at der ved bænken vil blive efterladt skrald eller andet affald.

Denne kritik af bænke vurderer forvaltningen at være generelle forhold, som potentielt kan gøre sig gældende ved alle placeringer af bænke i by- og boligområder. Forvaltningen har dog ikke erfaringer med at opstilling af en bänk leder til større gener for naboerne.

Forvaltningen forespørger derfor, om det kan godkendes, hvordan de nye bænke er blevet placeret, og om forslaget til placering af flere bænke kan godkendes.

Lov- og plangrundlag

Kommunalbestyrelsens møde af 31. maj 2016, sag nr. 89.

Rødovre Kommunes Handicappolitik "Lige muligheder i livet" maj 2017.

Trafikplan 2016.

Økonomiske konsekvenser

Flytning af opsatte bænke og nedlægning af bænkenes faste belægning medfører en ekstra omkostning til bænkeprojektet.

Tidsplan

Bænkene opstilles i løbet af 2017-2019.

Bilag

Nye Rødovrebenke 2017

Punkt 83: Grundlaget for Metroforbindelse til Hvidovre og Rødovre

13.05.00-P20-1-12

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Rødovre har siden 2010 arbejdet med potentialet for en metroforbindelse til Rødovre. I 2015 er der afsat et rådighedsbeløb på 200.000 kr. til en opdatering af grundlaget for en metroforbindelse. Analysen er yderligere i 2016-2017 blevet opdateret i forhold til nyere udviklingsprojekter, som Rødovre Port, og inkluderer nu udvikling i Hvidovre Kommune i forhold til linjeføring igennem Hvidovre til det kommende superhospital.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at analysen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Rødovre Kommune har siden 2010 arbejdet med potentialet for en metroforbindelse til Rødovre. Heraf er der analyseret på forskellige scenarier, som løbende er blevet opdateret med nye udviklingsprojekter i Storkøbenhavn, både indenfor for byudvikling og infrastruktur. Metroanalyserne blev sidst behandlet på Økonomiudvalgets møde den 18. februar 2015. Rødovre har i samarbejde med Hvidovre siden 2015 fået udført nye beregninger af grundlaget for en metroforbindelse til Rødovre, som indeholder forbindelse til det nye superhospital i Hvidovre. Analysen fremgår af bilag 1. Den nye beregning omfatter linjeføringsalternativerne:

1. En afgrening af den eksisterende metrolinje M2 (Vanløse-Lufthavnen) ved Flintholm Station. Denne linjeføring er forlænget via Rødovre Centrum, Milestedet og med endestation ved Rødovre Station. Der forudsættes etableret stationer ved Ålekistevej i Københavns Kommune (v/Hyltebjerg), ved Rødovre Centrum, ved krydset Tårnvej/Roskildevej (v/Milestedet) samt ved Rødovre Station.
2. Den samme linjeføring som beskrevet ovenstående, men hvor linjen forlænges til Hvidovre Hospital.
3. Ovenstående linjeføring til Hvidovre Hospital via Rødovre, og en ny metrolinje fra Ny Ellebjerg til Hvidovre Hospital, som har stationerne; Grønttorvet vest, Vigerslev Centret, Hvidovrevej og Hvidovre Hospital.
4. De to linjeføringer beskrevet ovenstående med tilføjelsen, at der etableres en ekstra station ved Hvidovre Torv på linjeføringen fra Rødovre.

Forudsætninger i beregningerne

- Cityringen er åbnet
- Udbygning af Hvidovre Hospital
- En forlængelse af M4 mellem Ny Ellebjerg til Nordhavn
- Letbanen på Ring 3 er åbnet
- Busbetjeningen er tilpasset efter Busnet 2019, og tilpasninger til letbane på Ring 3
- Udbygningen af banenettet mellem København og Ringsted er afsluttet
- Regionaltogene stopper nu i Glostrup med skiftemulighed til letbanen på Ring 3
- Opgraderingen af togfrekvensen på Glostrup Station og Ny Ellebjerg Station
- Nordhavnsvej er udbygget fra Helsingørmotorvejen under Svanemøllebugten

Passagertal

Alternativ 4 med to linjeføringer og et ekstra stop ved Hvidovre Torv opnår det højeste antal daglige påstigere pr. hverdagsdøgn med ca. 35.000 ekstra påstigere på metrolinjerne. Samlet opnås en stigning i antallet af personturer i det kollektive transportnetværk på ca. 13.000 pr. hverdagsdøgn. Stigningen er ikke større, da der overføres ca. 39.000 påstigere fra andre transportmidler i det kollektive transportnetværk til metroen (letbane, bus og tog). Samlet opnår alternativ 4 det største fald i antallet af personture med bil, hvor der ses en reduktion 6.100 bilture pr. hverdagsdøgn. Det

svarer til en reduktion på 0,14% af bilturerne i 2040. De andre alternativer opnår ikke ligeså stort antal påstigere eller reduktion i biltrafikken.

Anlægs- og driftsomkostninger

Metroselskabet har foretaget en vurdering af anlægsomkostningerne for de 4 alternativer - se tabel 10 i bilaget.

Anlægsoverslagene er tillagt en reserve på 50 pct. Det svarer til det korrektionstillæg, der skal tillægges større anlægsprojekter i henhold til Statens regler for ny anlægsbudgettering.

Det billigste anlægsoverslag er alternativ 1 på 8 mia kr., men alternativ 2 opnår den bedste driftsøkonomi på et driftsoverskud på ca. 41 mio kr. pr. år. Alternativ 2 er linjeføring via Rødovre Centrum, Milestedet, Rødovre Station og Hvidovre Hospital.

Metroselskabet har derfor regnet videre på alternativ 2 i forhold til restfinansieringsbehovet, hvor anlægsomkostningerne afholdes via driftsoverskuddet over en årrække. Opgørelsen viser dog, at det er nødvendigt at sikre en større medfinansiering på 10 mia. kr. til projektet, da driftsoverskuddet ikke alene kan dække anlægsomkostningerne.

Lov- og plangrundlag

Intet.

Økonomiske konsekvenser

De økonomiske beregninger peger i retning af, at der skal opnås en større andel af medfinansiering af et metroprojekt i Rødovre og Hvidovre. Finansieringen af anlægsomkostningerne via driftsoverskuddet over en årrække er ikke muligt.

Tidsplan

I anlægsbudgettet (Investeringsoversigten) 2015 er der blevet afsat et rådighedsbeløb på 200.000 kr. til en uddybning af grundlaget for en metroudvidelse til Rødovre.

I metrolinjeføringen til Rødovre er beregningsmaterialet udregnet til anlæggelse i 2040.

Bilag

Metro-notat af 26. juni 2017

Punkt 84: Trafikanalyser for IrmaByen og Nygårdskvarteret 2017

05.01.35-A00-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I budget 2017 er der afsat 200.000 kr. til en undersøgelse af trafikmønstre ved og omkring en fuld udbygget IrmaByen. Teknisk Forvaltning har i en trafikanalyse belyst dette ved at se på effekten af nye vejlukninger til Nygårdskvarteret og åbning af eksisterende vejlukninger ved Nyhoms Allé.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at resultatet af trafikanalysen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har i budget 2017 besluttet at undersøge af trafikmønstre ved og omkring en fuld udbygget IrmaByen. I forbindelse med miljøvurderingen af Lokalplan 133 for IrmaByen er der blevet regnet på trafikmængden genereret af udbygningen af IrmaByen. I miljøvurderingen blev der taget udgangspunkt i det eksisterende vejnet og fordelingen af trafikken på de større veje i området. Analysen viste, at der ville ske en forventet stigning af trafikken ved Korsdalsvej nordfor Rødovre Parkvej og på Bjødstrupvej med 200-400 bilture pr. hverdag i 2024, når IrmaByen er fuldt udbygget.

I høringssvar til Lokaplan 133 fra Nygårds Grundejerforening blev der bedt om, at der tages hensyn til, at trafikken fra IrmaByen ikke skulle belaste vejene i Nygårdskvarteret. Yderligere blev der på borgermødet angående IrmaByen stillet forslag om en vejåbning af Valhøjs Allé og Rødager Allé ved Nyholms Allé.

Den nye trafikanalyse tager derfor udgangspunkt i effekten af nye vejlukninger ved Korsdalsvej og ved Lørenskogvej til forhindring af gennemkørende trafik, samt en åbning af eksisterende vejlukninger ved Nyholms Allé.

Vejåbninger ved Nyholms Allé

Teknisk Forvaltning har undersøgt de trafikale konsekvenser ved ændring af vejforløbet ved Nyholms Allé, hvor der er regnet på en åbning af Valhøjs Allé og Rødager Allé.

Åbningerne af en eller begge af vejlukningerne medfører en aflastning af de større veje; Korsdalsvej, Rødovre Parkvej, Tårnvej og Roskildevej med ca. 5.800-6.750 biler pr. hverdag (Det er en trafikmængde der svarer ca. til trafikbelastningen på Rødovrevej). Trafikken fordeler sig til den eller de veje der åbnes, og som derfor vil opleve en trafikstigning.

Trafikken er primært lokaltrafik, som kører mellem Tårnvej og Korsdalsvej. Andelen af gennemkørende trafik uden ærinde i lokalområdet er ubetydelig. Ændringen af trafikmønstret er dog så stor, at det forventes at Valhøjs Allé og Rødager Allé ville blive oplevet som mere utrygge, støjende og som en større barriere ved krydsning af vejen.

I kommunens trafikplanlægning arbejdes der med, at den gennemkørende trafik hovedsagligt skal samles og ledes ud på de større veje i kommunen. Trafikanalysen viser, at åbning af en eller begge vejlukninger vil betyde, at den lokale trafik bruger mere tid på de lokale veje, før de kører ud på de større veje. Åbningen af vejlukningerne virker derfor til at øge trafikmængden inde i lokalområdet.

Åbningen af vejlukningen vil gøre det nemmere for forældre i IrmaByen at køre deres barn direkte i skole på Rødager Allé. I kommunens skolevejsanalyse fra 2014, svarede over 60 % af de forældre i kommunen, som kørte deres børn i skole, at de gjorde det, fordi de kørte lige forbi eller at det var hurtigst. Åbningen for bilkørsel mellem Nyholms Allé og Valhøjs Allé/Rødager Allé forventes derfor at øge andelen af forældre som vælger bilen til aflevering af børn i skolen. Ved Valhøj Skole og børneinstitutionen på Brandholms Allé er der idag problemer med antallet af forældre, som kører deres børn i skole. Det kan derfor give u hensigtsmæssige konsekvenser med mere utryghed ved Valhøj Skole, og yderligere belastning af de tilstødende veje, hvor forældrene parkerer. Ved ikke at åbne op for biltrafikken, så vil det forblive attraktivt at tage cyklen eller gå i skole fra IrmaByen i stedet for at tage bilen.

Teknisk Forvaltning vurderer sammenlagt, at det vil være mest hensigtsmæssigt, hvis der ikke åbnes op for biltrafikken ved Nyholms Allé.

Vejlukning ved Rødovre Parkvej/Korsdalsvej og Jyllingevej/Lørenskogvej

En lukningen af Korsdalsvej ved Rødovre Parkvej vil ifølge analysen resultere i et fald i trafikken i den sydlige ende af Korsdalsvej i Nygårdskvarteret. I den nordlige ende ved Lørenskogvej vil faldet være begrænset, men mærkbare ændringer i trafikmønsteret ses syd for Ejbyvej. Lukningen af Korsdalsvej vil hovedsagligt flytte trafikken til/fra området over til Lucernevej, Bjødstrupvej, Rødovre Parkvej og Tårnvej. Bjødstrupvej vil opleve den største stigning, da den bliver den eneste sydlige adgang til området. Bjødstrupvej/Rødovre Parkvej er et signalreguleret vejkryds. Trafikafviklingen kan derfor tilpasses via signalprogrammet.

Lukningen af adgangen mellem Lørenskogvej og Jyllingevej medfører ikke ligeså store ændringer i trafikken, som lukningen af Korsdalsvej ved Rødovre Parkvej gør. Hvis Lørenskogvej lukkes skal trafikken til Nygårdskvarteret fra O3 og M3 fortsætte ad Jyllingevej, og vil belaste højresvinget mod Tårnvej. Trafikken til området vil benytte Tårnvej til at komme ind til Nygårdskvarteret. Inde i området medfører det en flytning af trafikken fra de vestlige veje over til de østlige veje. Det kommer af at deres adgang til Jyllingevej er begrænset til Tårnvej. Overflytningen af trafik vurderes ikke at give anledning til egentlige kapacitets problemer for vejene.

Det samlede scenarie med en vejlukning ved Lørenskogvej og ved Korsdalsvej er svarende til summen de to scenarier.

Resultatet peger på, at trafikomlægningen ved en lukning af de to veje hovedsagligt påvirker den interne trafik i Nygårdskvarteret. Lukningen, især ved Korsdalsvej, vil dog også gøre det mindre attraktivt for trafik fra IrmaByen at benytte Nygårdskvarteret, som en mulig gennemkørselsrute.

Grundejerforeningerne i Nygårdskvarteret har i en årrække henvendt sig til Teknisk Forvaltning angående problemer med gennemkørende trafik. Denne trafik skulle komme fra Jyllingevej og køre videre ned til industriområdet ved Korsdalsvej. Forvaltningen har dog ikke kunne observere en større andel af gennemkørende trafik end, hvad der må forventes for offentlige veje. Lukningen af en eller to veje vil fjerne den direkte køremulighed. Ved en vejlukning bør det være for begge retninger, og ikke gælde for cyklister og gående.

Teknisk Forvaltning vurderer samlet, at det er muligt at lave en vejlukning ved Lørenskogvej og Korsdalsvej uden de store konsekvenser for trafikken. En vejlukning ved Lørenskogvej/ Jyllingevej og Korsdalsvej vil hovedsagligt påvirke det lokale trafikmønster inde i Nygårdskvarteret.

Imidlertid er der konstateret øvrige trafiksikkerhedsmæssige udfordringer ved de to steder. Dels opleves Lørenskogvej utryk pga. trafikken fra Jyllingevej, og dels er der ved rundkørslen Korsdalsvej/Rødovre Parkvej registreret i flere uheld med cyklister. I "Trafikplan 2016" er der et forslag om ombygning af rundkørslen.

En eventuel lukning af de to steder, bør således ses i sammenhæng med trafiksikkerhedstiltag.

Lov- og plangrundlag

Skolevejsanalyse 2014

Miljøvurdering af Lokalplan 133

Høringssvar til Lokalplan 133

Budget 2017

Trafikplan 2016.

Økonomiske konsekvenser

I budget 2017 er der afsat 200.000 kr. til en undersøgelse af trafikmønstre ved og omkring en fuld udbygget IrmaByen.

Tidsplan

Trafikanalysen tager udgangspunkt i 2024, hvor IrmaByen forventes færdig.

Bilag

Trafikanalyse, IrmaByen og Nygårdskvarteret

Bilag - Modelberegninger IrmaByen

Punkt 85: Opdatering af trafikanalyse for Damhustorvet og Rødovre Port

05.01.35-A00-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Teknisk Forvaltning har i 2017 foretaget nye beregninger af trafikpåvirkningen ved ombygningen af Damhustorvet. Den tidligere beregning byggede på en vejlukning ved Damhus Boulevard, som i stedet kommer til at være en ensretning af trafikken over torvet. Yderligere er der også foretaget en analyse af en vejlukning af Hendriksholms Boulevard og en hastighedsnedsættelse på vejen til maks 30 km/t.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at Teknik- og Miljøudvalget tager sagsfremstillingen til efterretning.

Sagsfremstilling

Teknisk Forvaltning har i 2017 opdateret trafikanalysen for Damhus Boulevard og for Rødovre Port. Opdateringen kommer af, at de tidligere beregninger antog, at der blev lukket for trafikken i begge retninger over Damhustorvet. I det godkendte detailprojekt for Damhustorvet er gennemkørsel til Damhus Boulevard stadig lovligt i en retning. Trafikanalysen er derfor blevet opdateret med den nye forudsætning. Forvaltningen har også regnet på konsekvenserne af en vejlukning på Hendriksholms Boulevard og en hastighedsnedsættelse på vejen til max 30 km/t.

Ensretning af trafikken over Damhustorvet

Ved en vejlukning på Damhustorvet viste de tidligere beregninger en reduktion af trafikken på 2.100-2.500 biler pr. døgn på Damhus Boulevard, mens trafikken steg på Randrupvej med 1.000-1.600 biler pr. døgn. Denne trafikberegning tog udgangspunkt i det daværende trafikmønster i 2013.

Den nye trafikanalyse fremskriver trafiktallene til 2024, hvor Rødovre Port og Damhustorvet er færdig anlagt, samt medtager ombygningen af Roskildevej til en 50 km/t vej og de ændrede trafikforhold ved Tårnvej og Storekær. Med de nye forhold reduceres trafikken på Damhus Boulevard med 1.200-1.800 biler pr. hverdagsdøgn i forhold til de nuværende vejforhold. Ændringen på Randrupvej medfører en stigning på 300 biler pr. hverdagsdøgn. Se bilaget 1.

Ændring af de trafikale forhold på Hendriksholms Boulevard

Teknisk Forvaltning har foretaget beregninger af, hvad en vejlukning af Hendriksholms Boulevard og en hastighedsnedsættelse til max 30 km/t vil betyde for trafikmønsteret. Undersøgelsen af disse forhold kommer som opfølgning på de høringssvar, der er givet i forbindelse med Lokalplan 141 - Rødovre Port.

Vejlukning ved Fritz Møllers Vej og åbning ved Skodborgvej

En lukning af Hendriksholms Boulevard ved Fritz Møllers Vej medfører, at trafikmængden på Hendriksholms Boulevard falder med ca. 66 % på hverdage. Ærindetrafikken, som kommer nordfra og skal til skolen vælger at køre ad Frøslevvej og den nye vejåbning på Skodborgvej. Det medfører, at trafikmængden på de to veje fordobles. Se bilag 2.

Ændring af hastigheden til max 30 km/t

En hastighedsnedsættelse til max 30 km/t på Hendriksholms Boulevard medfører et fald af gennemkørende trafik på vejen. Den gennemkørende trafik flytter fra Hendriksholms Boulevard til Tårnvej, da Hendriksholms Boulevard bliver mindre attraktiv som gennemkørselsvej. Analysen viser, at enkelte lokale borgere stadig vil benytte sig af Frøslevvej, da det stadig er hurtigere for dem at køre den vej end ad Tårnvej. Det er anslået, at en sænkning af hastigheden til max 30 km/t vil halvere trafikmængden på Hendriksholms Boulevard. Se bilag 3.

Lov- og plangrundlag

Miljøvurdering af Lokalplan 141 - Rødovre Port

Kommunalbestyrelsens møde den 28. februar 2017, sag nr. 27 - Ombygning af Roskildevej 1. etape - Ansøgning om tillægsbevilling til anlægsbevilling.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Trafikanalysen tager udgangspunkt i trafikforholdene ved udbygget Rødovre Port og ombygget Damhustorv i 2024.

Bilag

Damhustorvet - Forskel i hverdagsdøgn i 2024 ved ensretning af trafik over torvet

Hendriksholms Boulevard - Forskel i hverdagsdøg i 2024 ved en vejlukning ved Fritz Møllers Vej

Hendriksholms Boulevard - Forskel i hvedagsdøgn i 2024 ved hastighedsnedsættelse til 30 km/t

Punkt 86: Stier ved Irmabyen

05.04.06-P20-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

I budget 2017 er der afsat 1.500.000 kr i 2017 og 1.100.000 kr. i 2018 til at skabe et sammenhængende stinet fra Irmabyen til midtbyen og Vestvolden.

I den forbindelse er det nødvendigt, at der sker en afklaring af adgangsforholdene til den planlagte børneinstitution, da dette kan influere på stiforløbene.

Der ansøges om en anlægsbevilling på 2.600.000 kr. til gennemførelse af projektet over 2 år og koordineret i forhold til anlæggelse af stier i Irmabyen.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at den planlagte stistruktur gennem Irmabyen med en cykel/gangsti syd for søen ved Espevang fastholdes,
2. at vejadgang til den kommende børneinstitution fastholdes ad Risterivej i henhold til de gældende lokalplaner, dog således at tung trafik til institutionen herunder affaldstømning sker via Espevang,
3. at forslag til delprojekter i sagen ”Stier ved Irmabyen” godkendes i henhold til beskrivelse, samt
4. at der gives en anlægsbevilling på 2.600.000 kr. til frigivelse af rådighedsbeløb.

Sagsfremstilling

I anlægsbudgettet er der afsat 1.500.000 kr. i 2017 og 1.100.000 kr. i 2018 til en udbygning af stisystemet fra Irmabyen til midtbyen og til Vestvolden, således at der skabes et sammenhængende stinet for alle og Irmabyen dermed integreres i Rødovre. Udover stier er der også afsat midler til nødvendige justeringer ved det nordlige skel. De enkelte delprojekter beskrives særskilt.

I forbindelse med stistrukturen er der dog en sammenhæng i forhold til adgangsforholdene til den kommende børneinstitution. Der har været afholdt et dialogmøde med beboerne i Terrassehaven den 15. juni 2017, hvor der bl.a. blev stillet forslag om at undersøge muligheden for vejadgang til institutionen via Nyholms Alle - enten syd for regnvandsbassinnet (hvor hovedstien er planlagt) eller via Espevang.

Efterfølgende har ejerforeningen ”Terrassehaven” med hjælp fra Via Trafik fremsendt forslag til alternative løsninger på en vejadgang til den kommende børneinstitution. Via Trafiks forslag søger primært at imødekomme bekymring som følge af den tunge trafik til institutionen. Dels i forhold til risikoen for, at den tunge trafik vil benytte den planlagte hævede flade på krydsning ved Risteri/hovedstien til vendeplads, og dels risikoen for konflikter mellem den tunge trafik og den øvrige trafik på Risterivej (jf. bilag 1).

Principielt opstiller Via Trafik 4 forslag:

1. Udvidelse af Risterivej
Risterivej udvides til minimum 5,30 m, hvormed personbiler kan passere lastbiler og busser. Herudover flyttes vendepladsen længere mod nord, hvormed dens trafikale funktion ikke længere vil være i konflikt med den tværgående stiforbindelse.
2. Dobbeltrettet vejadgang via Nyholms Allé
Udvidelse af adgangsvejen til Espevang, således at den også kan benyttes til at trafikbetjene institutionen.
3. Ensretning og ny vej syd for branddam via Risterivej eller modsat
Ved at ensrette trafikken på Risterivej vil der ikke forekomme mødesituationer, og der vil ikke være behov for vendeplads. Der etableres en alternativ ensrettet vejadgang syd om branddammen via Nyholms Allé.
4. Ensretning og ny vej syd for branddam via Espevengen eller modsat
Kombination af 2 og 3 ved at tillade indkørsel via en ny vej syd om branddammen og udkørsel via Espevengen.

Teknisk Forvaltning har gennemgået forslagene med henblik på at finde en løsning, som tilgodeser beboernes bekymring uden, at det forringer de forhold, som er opnået i den eksisterende løsning.

Ad. 1

Risterivej indgår som vejadgang til planlagt offentlig daginstitution ved Espevang, jf. Lokalplan 133 for Irmabyen, § 5.8 samt kortbilag 3. Der foreligger som følge af dette en deklaration om denne vejadgang.

Vejadgangen er direkte, og med en krydsning af den gennemgående hovedsti i form af en hævet flade for at give den bedste sikkerhed. Den hævede flade indgår også som nødvendig belagt areal af hensyn til brandredningsvej for byggeriet. Det er således en betingelse for byggetilladelsen.

Ad. 2

Tilkørsel via lindealleen gennem Espevang til parkeringsplads vil medføre en betydelig usikkerhed for de mange brugergrupper, hvoraf mange af Espevangs brugere har særlige udfordringer.

En vejadgang gennem Espevang er ikke dimensioneret til dobbeltrettet trafik hverken i forhold til bredde, bundopbygning, kantsikring mv. En udvidelse af vejen skønnes at påvirke områdets bevaringsværdige karakter betydeligt, også fordi de bevaringsværdige træer ved en udvidelse sandsynligvis ikke vil kunne overleve.

Tilkørslen vil være en betydelig omvej for de fleste, og det må påregnes, at en del alligevel vil vælge at køre ind via Risterivej til aflevering/afhentning af børn.

Ad. 3 og 4

Denne tilkørsel anvender arealet planlagt til den gennemgående hovedsti, som derfor nødvendigvis må omlægges eller udgå. Irmabyen er planlagt med 2 gennemgående hovedstier, som binder Irmabyen sammen med resten af Rødovre og sikrer, at Irmabyen bliver en integreret del af Rødovre. Det vil ikke være muligt at fastholde den sydlige hovedsti med en logisk linjeføring i eget trace.

Hertil kommer, at det vil være svært at sikre tilstrækkeligt gode oversigtsforhold ved ind- eller udkørsel fra Nyholms Alle.

Ydermere har HOFOR flere underjordiske anlæg på arealet i forbindelse med regnvandsbassinet, og det vil forudsætte, at bygværkerne har tilstrækkelig bæreevne til en egentlig vej. Arealet er smalt og med en stejl skråning ned mod regnvandsbassinets overflade. En egentlig vej kan gøre det nødvendigt med en delvis sikring af skråningen med en spunsvæg samt afskærmning mod søen.

Tilkørslen vil være en betydelig omvej for de fleste, og det må påregnes, at en del alligevel vil vælge at køre ind via Risterivej til aflevering/afhentning af børn.

Samlet vurdering

Ud fra en samlet vurdering af mulighederne både i forhold til stistrukturen og tilkørsel til institutionen vurderes det mest hensigtsmæssigt at fastholde den planlagte vej- og stistruktur. Udfordringerne med tung trafik til institutionen via Risterivej kan imødekommes ved, at Risterivej alene benyttes til vejadgang for personbiler (forældre og personale). Den tunge trafik til institutionen vurderes at kunne foretages via Espevang uden, at det medfører de opstillede konsekvenser, som er beskrevet ovenfor. Hermed er det forvaltningens vurdering, at de kommende naboers bekymring som følge af den tunge trafik til institutionen imødekommes.

Beskrivelse af delprojekter under sagen "Stier ved Irmabyen"

Cykel- og gangsti ved Espevang, 900.000 kr.

Denne stistrækning er en forlængelse af den gennemgående sti gennem Irmabyen frem til Nyholms Alle. Stiens udformning er koordineret i forhold til Irmabyens stier, og vil udføres med asfalt og Ørestadslamper i farven RAL 7024 (grå). Arbejdet kan umiddelbart realiseres, men bør vurderes i forhold til byggeriet af en ny børneinstitution.

Nordligt skel langs Irmagrunden, etablering af stier, stitilslutninger over grøft, flytning af kommunalt skur, der ligger ind over skel, 600.000 kr.

Der er planlagt 3 stiadgange fra Irmabyen til Espelunden Park, og projektet omfatter en tilslutning til eksisterende sti i Espelunden inkl. overgang over grøft. Disse stier er medtaget i den kommende Pleje- og Anlægsplan for Vestvolden og vil umiddelbart kunne realiseres efter en godkendelse af denne. Den reviderede plejeplan forventes at kunne forelægges politisk i september.

Ved den konkrete afsætning af nordligt skel blev det konstateret, at et skur på gartnerpladsen stod ca. 1,5 meter ind over skel til Irmabyen. En flytning af skuret vil umiddelbart kunne realiseres og vil være nødvendigt i forhold til det

kommende byggeri på Irmabyen. Samtidig vil det være nødvendigt at flytte det eksisterende hegn, så den planlagte stiforbindelse kan etableres. Disse arbejder tænkes udført i indeværende år.

Sti til Vestvolden, 700.000 kr.

Dette omfatter en grussti på sydsiden af det grønne levende hegn på fodboldbanerne, og vil forbinde Irmabyen til voldgaden. Stien fremgår af den gældende Pleje- og Anlægsplan for Vestvolden og vil umiddelbart kunne realiseres. Dette tænkes derfor udført i indeværende år.

Sikker krydsning af Korsdalsvej, 400.000 kr.

Dette projekt skal koordineres i forhold til stier i Irmabyen og forudsætter, at disse er endelig projekteret og realiseret. Den konkrete udformning af krydsningen tænkes som en hævet flade, men vil konkret blive projekteret ud fra kravet om størst mulig sikkerhed for de bløde trafikanter.

Lov- og plangrundlag

For projekter på arealer indenfor Vestvoldsfredningen skal de være indeholdt i den gældende Pleje- og anlægsplan for Vestvolden. Alternativt vil det kræve en fredningstilladelse.

Tilslutning af grussti fra Irmabyen til voldgaden kræver en tilladelse fra Slots og kulturstyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

Der er i budgettet afsat de fornødne midler til såvel anlæg som drift af stierne.

Der er ikke afsat midler til eventuelle ændringer af den planlagte vej- og stistruktur.

Tidsplan

Udførelse: September 2017 – december 2018.

Det planlægges at udføre stien fra Irmabyen til Vestvolden samt flytning af gartnerskur i 2017 og resten i 2018.

Der kan dog være forhold i forbindelse med Irmabyens udbygning og opførelsen af den kommende daginstitution, som vil betyde, at tidsfølgen må justeres.

Bilag

kortbilag3 - Kortbilag 3 fra lokalplan 133 for Irmabyen - Trafik

Vejadgang til institutioner via Risterivej, Via Trafik af 17.07.17

Oversigtskort over delprojekter, juni 2017

Principskitse for omlægning af gartnerpladsen, juni 2017

Punkt 87: Priseftervisningsregnskab 2016 for Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning

13.03.00-S29-2-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning fremlægger hermed priseftervisningsregnskab 2016 til godkendelse.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at priseftervisningsregnskab 2016 for Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning godkendes, samt
2. at overdækningen på 9.376.503 kr. i henhold til varmforsyningsloven indarbejdes i takstbudget 2018.

Sagsfremstilling

Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning (RKF) fremlægger hermed priseftervisningsregnskab 2016 til godkendelse. Priseftervisningsregnskabet skal underskrives af bestyrelse og ledelse.

Priseftervisningsregnskabet er udarbejdet efter prisreguleringsbestemmelserne i varmforsyningsloven.

Priseftervisningsregnskab 2016 giver isoleret set en underdækning på 2.849.622 kr.

Den samlede overdækning 2016 bliver 9.376.503 kr. Heri er indregnet overdækning fra 2015 på 12.226.125 kr.

Den samlede overdækning 2016 indarbejdes i takstbudget 2018.

Varmeforsyningslovens "hvile-i-sig-selv" princip betyder:

- Budgettet, der ligger til grund for takstfastsættelsen, skal udvise et 0-resultat.
- Overdækning fra priseftervisningsregnskab 2015 er indregnet i priseftervisningsregnskab 2016.
- Overdækning fra priseftervisningsregnskab 2016 indregnes i takstbudget 2018.

Nødvendige omkostninger til grund for regnskab og budgetter vedrører: Drift og varmekøb, samt afskrivninger på anlæg og henlæggelser til nyanlæg.

Indtægter opnås ved varmesalg. Indtægtens størrelse og dermed balancen i årsresultatet bestemmes ved takstfastsættelsen.

Regnskabsresultat i henhold til varmforsyningsloven er en overdækning på 9.376.503 kr., som skal overføres til takstbudget 2018, som en ekstra indtægt.

Priseftervisningsregnskab 2016 er samtidigt fremsendt til revisionen for godkendelse. I forventning om, at revisionen godkender priseftervisningsregnskab 2016 uden forbehold, er der indsat Energitilsynets standard revisorerklæring. Det godkendte priseftervisningsregnskab 2016 skal herefter indberettes til Energitilsynet senest den 15. september 2017.

Lov- og plangrundlag

Varmeforsyningsloven.

Afskrivningsbekendtgørelsen.

Vedtægter for Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning.

Udbygningsplan 2010 for Rødovre Kommunale Fjernvarmeforsyning, vedtaget af Rødovre.

Kommunalbestyrelse den 25. januar 2011 (sag nr. 2).

Økonomiske konsekvenser

Opgørelse iht. varmforsyningsloven:

Nettoomsætning	87.175.485 kr.
Omkostninger indregnet i varmeprisen	90.025.107 kr.
Årets underdækning 2016	-2.849.622 kr.
Overført overdækning for 2015	12.226.125 kr.
Overdækning overført til 2017	9.376.503 kr.

Mellemregning med Rødovre Kommune den 31. december 2016: 15.534.706 kr. (RKF gæld til Rødovre Kommune).

Tidsplan

Priseftervisningsregnskab 2016 skal være godkendt af revisionen og indberettet til Energitilsynet senest den 15. september 2017.

Bilag

Priseftervisningsregnskab 2016

Punkt 88: Anlægsregnskab for fjernvarmeudbygning i området Horsevænget

13.03.00-P20-1-16

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Godkendelse af anlægsregnskab for fjernvarmeudbygning i Horsevænget, Kærbyvej m.fl.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

1. at anlægsregnskabet godkendes, samt
2. at mindreudgiften på 1.125.510 kr tilgår kassebeholdningen i 2017.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har på sit møde den 27. maj 2014 (sag nr. 116) givet en anlægsbevilling på 6.800.000 kr. til fjernvarmeudbygning i Horsevænget, Kærbyvej m.fl.

Bevilling	6.800.000 kr.
Forbrug	5.674.490 kr.
Mindreforbrug	1.125.510 kr.

Mindreforbruget skyldes, at beboerne i KAB afdeling Krogsbæk ikke ønskede varmekilden konverteret til fjernvarme.

Lov- og plangrundlag

- 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).
- Projektforslag for fjernvarmekonvertering af boligområde på Horsevænget, Kærbyvej m.fl. Endeligt godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 26. august 2014 (sag nr. 176).
- Frigivelse af anlægsbevilling på 6.800.000 kr. til fjernvarmeudbygning i Horsevænget, Kærbyvej m.fl. Godkendt på Kommunalbestyrelsens møde den 27. maj 2014 (sag nr. 116).

Økonomiske konsekvenser

Regnskabet udviser et mindreforbrug på 1.125.510 kr., der tilgår kassebeholdningen i 2017.

Tidsplan

Ingen.

Punkt 89: Taxinævn, regnskab 2016, budget 2017 og foreløbigt budget 2018

22.11.38-S00-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

KB

Sagens kerne

Taxinævnet har på sit møde den 5. april 2017 godkendt regnskab for 2016, budget for 2017 og foreløbigt budget for 2018. Regnskab og budgetter fremlægges til orientering. Der orienteres kort om et kommende lovforslag om modernisering af Taxiloven, der betyder, at Trafik, Bygge og Boligstyrelsen overtager Taxinævnets opgaver.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at Regnskab 2016, Budget 2017 og foreløbigt budget 2018 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Taxinævnet er et § 60 selskab, der er ejet af 28 kommuner. Driften dækkes af ca. 50% fra indtægter ved salg af kørebøger m.m., det resterende beløb opkræves hos medlemskommunerne efter indbyggertal.

Et flertal i Folketinget har den 9. februar 2017 stemt for en modernisering af taxiloven. Udkast til lovforslaget er i ekstern høring, med frist til den 14. august 2017. Loven forventes at træde i kraft 1. januar 2018.

Af hovedpunkter i lovforslaget kan nævnes:

- der indføres én type tilladelse til alle former erhvervsmæssig persontransport i biler,
- vognmændene gives mulighed for at anvende den virksomhedsform, de foretrækker,?
- begrænsningen på antallet af tilladelser ophæves, ?
- den geografiske begrænsning for brug af tilladelser ophæves, ?
- alle tilladelser fremover skal udstedes af transport- bygnings- og boligministeren, ?
- der indføres et nationalt prisloft for taxikørsel,
- der indføres regler for at klage over taxikørsel,
- der indføres særlige regler for at sikre taxibetjening i landdistrikterne.

Idet alle tilladelser fremover skal udstedes af Trafik, Bygge og Boligstyrelsen, betyder det, at taxinævnene nedlægges. Der er i lovforslaget en overgangsordning i op til 3 år, hvor kommunerne kan bibeholde taxinævnene. Taxinævnet i Region Hovedstaden besluttede på mødet i februar at afvente lovforslaget, men iøvrigt arbejde hen imod at overlade opgaven til Trafik, Bygge og Boligstyrelsen hurtigst muligt.

Sagen vil blive taget op i KKR (Kommunekontaktrådet for Hovedstaden), i forhold til det videre forløb med nedlæggelse af §60 selskabet.

Lovforslaget betyder, at budget 2017 og især budget 2018 er ret usikre.

Taxinævnet forventer en nedgang i indtægter allerede fra slutningen af 2017, men har valgt at budgettere med samme niveau som i 2016.

Der i budget 2018 udgifter på 5.570.000 kr. Refusionen fra kommuner er skønsmæssigt sat til 2.539.198 kr., mens indtægterne er sat til 0 kr. (i 2017 var det 3.065.000 kr.), hvilket betyder, at der evt. kan komme en ekstra opkrævning hos kommunerne. Den ordinære betaling for Rødovre Kommune forventes at udgøre 54.205 kr. i 2018.

Når forvaltningen har et overblik over de juridiske og økonomiske konsekvenser af lovændringen, vil der blive fremlagt en ny sag.

Lov- og plangrundlag

Lov nr. 318 af 28. marts 2017 om kommunernes styrelse, §60.

Udkast til lovforslag, samling 2016-17, TRU Alm. del Bilag 392, 30. juni 2017.

Økonomiske konsekvenser

Ukendte. Når forvaltningen har et overblik over de juridiske og økonomiske konsekvenser af lovændringen vil der blive fremlagt en ny sag.

Tidsplan

Ukendt.

Bilag

Brev fra Taxinævnet

Regnskab 2016

Revisionsberetning

Revisorerklæring

Foreløbigt budget for 2018

Fordeling af budget 2018 på medlemskommunerne

Punkt 90: Forventet regnskab - Teknik- og Miljøudvalget pr. ultimo 2017

00.30.14-K07-22-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Forventet regnskab pr. ultimo juni 2017 omfatter en opfølgning på forbruget af nettodrifts- og anlægsmidler i 2017 for Teknik- og Miljøudvalgets rammer med udgangspunkt i status ultimo juni 2017.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at forventet regnskab pr. ultimo juni 2017 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Der henvises til bilaget "Forventet regnskab – Teknik- og Miljøudvalget pr. ultimo juni 2017".

Lov- og plangrundlag

Principper for Økonomistyring i Rødovre Kommune.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Ingen.

Bilag

Forventet regnskab - Teknik- og Miljøudvalget pr. ultimo juni 2017

Punkt 91: Budgetforslag 2018 - 2021 Teknik- og Miljøudvalget

00.30.00-S55-1-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Sagens kerne

Orientering om budgetforslag 2018 -2021, som det er fremsendt til Økonomiudvalgets 1. behandling den 23. august 2017.

Indstilling

Teknisk Forvaltning indstiller,

at orienteringen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I henhold til tidsplanen for budgetprocessen er budgetforslaget lagt til Kommunalbestyrelsens medlemmer på KB-net. Budgetforslaget lægges endvidere på rk.dk til alle interesserede.

Budgetforslaget indledes med generelle bemærkninger, som beskriver regler og budgetlægningsproces, samt de hovedforudsætninger, der ligger til grund for budgettet.

Herefter vises budgettet opdelt på de enkelte udvalg i Rødovre Kommune. Bagerst i publikationen vises en oversigt over bevilingerne til de enkelte udvalg, takstoversigt og en række øvrige overblikstabeller over budgettet.

Lov- og plangrundlag

Styrelsesloven §37-40.

Økonomiske konsekvenser

Ingen.

Tidsplan

Ingen.

Punkt 92: Diverse

00.01.00-A00-16-17

Teknik- og Miljøudvalget

Teknik- og Miljøudvalget

Beslutningskompetence

TMU

Punkt 93: Lukket:

13.03.00-S00-2-16

Punkt 94: Lukket:

00.01.00-A00-16-17