

REFERAT Klima-, Miljø- og Teknikudvalget d. 04-04-2022

Mødedato Mandag d. 04. april 2022 kl. 18:00

Mødested Hvidovre

Mødedeltagere Kristina Young, Bent Roldgaard, Tina Cartey Hansen, Søren Trebbien, Anders Liltorp, Kenneth F. Christensen, Martin Amby

Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Meddelelser.....	4
Beslutning - Høringssvar til HOFOR om fremtidens vandforsyning i Hvidovre.....	5
Orientering - Status på udvidelse af Amagermotorvejen.....	9
Beslutning - Tillægsbevilling samt frigivelse af anlægsmidler til udskiftning af tag på Plejecenter K	11
Beslutning - Forbedret cykelparkering ved Arnold Nielsens Boulevard.....	14
Beslutning - Grundlag for undersøgelse af Bus Rapid Transit (BRT) i Hvidovre.....	17
Beslutning - Forslag til koncept for borgerinddragende proces om udvikling af Hvidovre Torv.....	25
Drøftelse - Parkeringsproblematikker og henvendelse fra Parcelforeningen Strandhaven om parkeri	27
Beslutning - Padelbaner, placering og bevilling til forundersøgelse.....	30
Eventuelt.....	34

Punkt 1: Godkendelse af dagsorden

21/33986

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Godkendt.

Punkt 2: Meddelelser

21/33986

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Formanden orienterede om status på Langhøjbadet.

Formanden orienterede om møde vedrørende affaldsordninger den 7. april kl. 19-21 i Teatersalen på Langhøjskolen.

Meddelelserne blev taget til efterretning.

Punkt 3: Beslutning - Høringssvar til HOFOR om fremtidens vandforsyning i Hvidovre

21/7294

Beslutningstema

HOFOR har undersøgt, hvordan man i fremtiden bedst leverer drikkevand af en god kvalitet til Hvidovre Kommune.

Ud fra denne undersøgelse anbefaler HOFOR, at der stadig skal oppumpes vand til drikkevand i Hvidovre Kommune. Dette skal dog ledes til et nyt regionalt vandværk i Islev, Rødovre. Drikkevandet i Hvidovre leveres herefter udelukkende fra HOFORs regionale værker og Hvidovre Vandværk nedlægges som følge heraf.

HOFOR vil inden mødet præsentere undersøgelsen og konklusioner. HOFOR har beslutningskompetencen i dette spørgsmål, men ønsker Hvidovre Kommunes eventuelle bemærkninger til sagen i et høringssvar som grundlag for beslutningen i HOFORs bestyrelse.

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget skal godkende administrationens udkast til høringssvar til HOFOR om fremtidens drikkevandsforsyning.

Indstilling

Direktøren indstiller til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

1. at godkende udkast til høringssvar til HOFOR om fremtidens drikkevandsforsyning.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Godkendt.

Sagsfremstilling

Center for Plan og Miljø har udarbejdet dette dagsordenpunkt.

Proces

På møde den 4. oktober 2021 for Teknik- og Miljøudvalget fremlagde repræsentanter fra HOFOR, at de var i gang med at undersøge, hvordan den fremtidige levering af drikkevand til kommunen kunne planlægges optimalt. Det blev desuden oplyst, at der ville blive udarbejdet et egentlig beslutningsgrundlag for vandforsyningens fremtid.

HOFOR har nu udarbejdet et beslutningsgrundlag (vedlagt som bilag ”Fremtidig vandforsyning i Hvidovre Kommune, januar 2022”). HOFOR deltager på udvalgsrådet for at præsentere beslutningsgrundlaget og konklusionen herpå.

Beslutningskompetencen i denne sag ligger hos HOFOR, som dog ønsker Hvidovre Kommunes bemærkninger til sagen, inden beslutningen træffes endeligt. Administrationen har derfor udarbejdet et udkast til høringssvar (vedlagt som bilag ”Høringssvar – Fremtidens vandforsyning”), som – efter eventuelle tilføjelser og godkendelse fra Klima-, Miljø- og Teknikudvalget – vil blive sendt til HOFOR.

Baggrund

I Hvidovre Kommune oppumpes grundvand til drikkevandsforsyning. Oppumpningen sker i indvindingsboringer og vandet ledes via Hvidovre Vandværk på Biblioteksvej 52 til forbrugerne.

Fra 2012 har HOFOR stået for vandforsyningen, som Hvidovre Vandforsyning blev en del af.

HOFOR har ansvaret for en sammenhængende drikkevandsforsyning i hele hovedstadsområdet. Her forsyner selskabet ca. 1 mio. mennesker med 55 mio. m³ vand årligt fra 14 vandværker. Det er også HOFOR, som har ansvaret for kvaliteten af drikkevandet.

Kvaliteten af vandet i boringerne i Hvidovre har siden 1990'erne været udfordret af forskellige miljøfremmede stoffer, der har gjort det nødvendigt supplere vandet fra Hvidovre med en større mængde vand fra regionale værker for at overholde kvalitetskravene til drikkevand.

I Hvidovre Kommune bruges der samlet ca. 3,3 mio. m³ vand årligt. Der indvindes i øjeblikket ca. 200.000 m³ årligt i kommunen. Den resterende drikkevandsforsyning til Hvidovre stammer fra HOFORs regionale værker i Høje Tåstrup og Køge.

HOFOR har en indvindingstilladelse til at indvinde op til 925.000 m³ i Hvidovre Kommune. Få at udnytte tilladelsen fuldt ud, kræver det dog, at der kan findes grundvandsressourcer af egnet kvalitet. HOFOR vurderer dog, at Hvidovre Kommunes grundvandsressourcer skal udnyttes i størst muligt omfang, og Hvidovre leverer et væsentligt bidrag til drikkevandsforsyningen.

Selvom der i 2020 er etableret to nye undersøgelsesboringer på Avedøresletten, som foreløbigt viser sig at have en tilfredsstillende vandkvalitet, vil det ikke være tilstrækkeligt til, at Hvidovre bliver selvforsynende med vand. Samtidig er Hvidovre Vandværk forældet og kræver en omfattende ombygning.

Fremtidsscenerier

På baggrund af de nævnte udfordringer og HOFORs beslutning om at kunne levere blødt vand til forbrugerne, har HOFOR gennemført en analyse af, hvordan den fremtidige vandforsyning til Hvidovre Kommunes borgere sikres bedst muligt. Analysen har ført til to scenarier for en robust drikkevandsindvinding, som begge sikrer kvalitetskravene og stabil takstudvikling.

Scenarierne beskrives kort i nedenstående:

1. Nyt lokalt vandværk i Hvidovre

- Etableres med rensning (membranfiltrering), der også blødgør vandet.
- Rensningen er en ny teknologi, der har et vandspild på ca. 15 %, som skal ledes til kloak.

- Størstedelen af vandet købes stadig fra HOFORs regionale værker.
- Anlægget kan være i drift i 2030.

2. Vand fra Hvidovre ledes til Vandværket ved Islev

- Oppumpet vand i Hvidovre ledes via ny vandledning til kommende regionalt vandværk ved Islev.
- Drikkevandet købes fra HOFORs regionale vandværker, der vil være blødgjort fra 2026.
- Vandværket vil være i drift i 2027, hvor Hvidovre Vandværk kan lukkes.

Økonomi for de to scenarier ses i tabellen.

	1.	2.
	Nyt vandværk i Hvidovre	Tilslutning til Islev
	Mio. kr.	Mio kr.
Anlægsudgifter	68 mio. kr.	32 mio. kr.
Tilknyttede omkostninger	27-54 mio. kr.	61 mio. kr.
Driftsomkostninger	1,8 mio. kr./år + 6,2 mio. kr. (spildevandsafgift)	1,2 mio. kr./år
Forventet takststigning	4,0 – 5,1 kr./m ³	3,7 kr./m ³

HOFORs vurdering og anbefaling

Det fremgår af notatet fra HOFOR, at forsyningssikkerheden i begge scenarier er god. HOFOR anbefaler dog scenarie 2 på baggrund af følgende:

- Et nyt regionalt værk i Islev har større robusthed teknologisk og økonomisk overfor eventuelle nye fund af miljøfremmede stoffer
- Billigere løsning, primært som følge af billigere drift/stordriftsfordele
- Ny rensning (membranfiltrering) på Hvidovre Vandværk medfører stort vandspild

HOFOR nævner desuden, at valg af scenarie 2 betyder, at grunden på Hvidovre Vandværk kan frigives til andre formål.

Administrationen er enige i HOFORs anbefaling og dette lægger linjen i udkastet til høringssvar.

Økonomiske konsekvenser

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for Hvidovre Kommune.

Anlægsudgifter til sikring af drikkevandsforsyningen i Hvidovre Kommune indregnes i budgettet, når der foreligger konkret beslutning om af valg løsningsmodel.

Retsgrundlag

Ifølge § 7.3.3 i Ejeraftalen af 31. december 2014, skal spørgsmål om forhold af principiel eller væsentlig økonomisk betydning, herunder nedlæggelse af vandværker forelægges de respektive Vandselskabers generalforsamling. Bestyrelsen for HOFOR Vand Holding udgør generalforsamlingen for HOFOR Vand Hvidovre A/S og skal tage beslutning om den fremtidige forsyningsstruktur i Hvidovre.

Bekendtgørelse nr. 2361 af 26. november 2021 om vandkvalitet og tilsyn med vandforsyningsanlæg.

Høring

Der er ingen høringspligt.

Bilag

Bilag. Fremtidig vandforsyning i Hvidovre Kommune, januar 2022.

Bilag: Hørings svar - Fremtidens vandforsyning.

Slides fra Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets møde den 04.04.2022

Punkt 4: Orientering - Status på udvidelse af Amagermotorvejen

22/9099

Beslutningstema

Hvidovre Kommune har gennem mange år argumenteret for en udvidelse af Amagermotorvejen over for regeringen og etablering af en tredje afkørselsrampe til Avedøre Holme, fordi virksomhederne på Avedøre Holme igennem mange år har klaget over de trafikale forhold i området.

I regeringens og aftaleparternes Infrastrukturplan 2035 af den 28. juni 2021 fremgår det, at E20 Amagermotorvejen skal udbygges.

Vejdirektoratet vil forud for udvalgets møde gennemgå status for gennemførelse af en Miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2022-2023.

Indstilling

Direktøren indstiller til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

1. at tage orientering om status på udvidelsen af Amagermotorvejen til efterretning.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Taget til efterretning.

Sagsfremstilling

Center for Trafik og Ejendomme har udarbejdet dette dagsordenspunkt.

Amagermotorvejen er en ca. 9 km lang 6-sporet motorvej og en af Danmarks mest belastede motorvejsstrækninger med 120.000-130.000 biler pr. hverdagsdøgn. Dette medfører fortsat stigende rejsetider, og at motorvejen er meget følsom over for uheld og andre trafikale hændelser. Tilsvarende oplever trafikanterne til og fra Avedøre Holme-området omfattende fremkommelighedsproblemer i tilslutningsanlæggene og på det tilstødende vejnet.

Hvidovre Kommune har gennem mange år argumenteret for en udvidelse af Amagermotorvejen og etablering af en tredje afkørselsrampe til Avedøre Holme overfor Regeringen, fordi virksomhederne på Avedøre Holme igennem mange år har klaget over trængselsforholdene; dels at det i myldretiderne er meget svært at køre ud af Avedøre Holme, enten via rundkørslen på Avedøre Havnevej eller via Gammel Køge Landevej, dels over den markante trængsel på selve Amagermotorvejen.

Hvidovre kommune er i KKR Hovedstaden, hvor 29 kommuner i Hovedstadsregionen er medlemmer, tovholder for udvidelsen af Amagermotorvejen.

Vejdirektoratet udgav allerede i 2001 en publikation med mulige trafikale tiltag for at forbedre fremkommeligheden til og fra Avedøre Holme.

Endvidere har Hvidovre Kommune i beredskabsmæssige sammenhænge argumenteret for, at 2 udkørsler fra så stort et virksomhedsområde med over 12.000 ansatte i særlige situationer kan være kritisk.

Endelig forudsætter adgangsvejen til det kommende 'Holmene' en udvidelse af Amagermotorvejen med en tredje tilkørsel fra Avedøre Holme.

Infrastrukturplan 2035

I regeringens og aftaleparternes Infrastrukturplan 2035 af den 28. juni 2021 fremgår det, at E20 Amagermotorvejen skal udbygges, og at anlægsarbejdet forventes igangsat i 2024.

Første skridt frem mod realiseringen af anlægsprojektet er gennemførelse af en Miljøkonsekvensvurdering (MKV) i 2022-2023 med udgangspunkt i forundersøgelsen, samt vedtagelse af en anlægslov i Folketinget.

Vejdirektoratet vil forud for udvalgets møde orientere om status for de nuværende og kommende undersøgelser.

Politiske beslutninger og aftaler

Ingen bemærkninger.

Økonomiske konsekvenser

Der er ingen økonomiske konsekvenser for Hvidovre Kommune i denne sag.

Retsgrundlag

Der er intet retsgrundlag i sagen.

Høring

Der er ingen høringspligt i sagen.

Bilag

Udbygning af Amagermotorvejen - Møde med Hvidovre Kommunes Klima-, Miljø og Teknikudvalg 04.04.2022

Punkt 5: Beslutning - Tillægsbevilling samt frigivelse af anlægsmidler til udskiftning af tag på Plejecenter Krogstenshave

22/398

Beslutningstema

Taget på Hvidovre Kommunes plejehjem, Krogstenshave, skal udskiftes på grund af slid og ælde. Det viser en tilstandsvurdering foretaget af forretningsføreren (KAB), og den samlede renovering vil nu koste 23,3 mio. kr.

Udover de almene ældreboliger, som plejehjemmet består af, ejer Hvidovre Kommune også servicearealerne, hvilket udgør 20 % af den samlede ejendom. Hvidovre Kommune skal derfor betale 20 % af tagrenoveringen.

Kommunalbestyrelsen har ved vedtagelsen af budgettet for 2020-2023 afsat 3,76 mio. kr. til projektet. Men renoveringsprisen er allerede forhøjet, og der udestår stadig en udbudsprocedure. De fortsat stigende priser gør, at administrationen allerede nu forventer en øget omkostning til renoveringen.

De øvrige 80 % af tagrenoveringen skal betales af lejerne af de almene ældreboliger. Forretningsføreren har sørget for, at der er henlagt midler til renovering, og der er derfor ikke et behov for at lånefinansiere tagrenoveringen. Det betyder, at huslejestigningen for lejerne er minimal.

Idet udskiftningen af taget skal igangsættes hurtigst muligt, skal Kommunalbestyrelsen frigive anlægssummen på 3,76 mio. kr. og give en tillægsbevilling på 2,0 mio. kr., som samtidigt frigives.

Indstilling

Direktøren indstiller til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget at anbefale over for Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen

1. at godkende anlægsbevilling på 3,76 mio. kr. til det afsatte budget på projekt 5799 Plejecenter Krogstenshave, udskiftning af tag
2. at godkende tillægsbevilling og anlægsbevilling på 2,0 mio. kr. i 2022 til udskiftning af taget, som foreslås finansieret af kassebeholdning.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Ad 1. – 2. Anbefales godkendt.

Sagsfremstilling

Center for Trafik og Ejendomme og Center for Politik og Ledelse har udarbejdet dette dagsordenspunkt.

Forretningsføreren af Hvidovre Kommunes plejehjem, Krogstenshave, fik i 2015 foretaget en tilstandsvurdering af taget på de almene ældreboliger på plejehjemmet. Vurderingen viste, at hele taget - både eternitdelen og glasdelen - trænger til at blive udskiftet. Det er nødvendigt, at udskiftningen opstartes hurtigst muligt, da taget bør være udskiftet inden vinteren 2022/23.

Hvidovre Kommune skal på baggrund af forholdet mellem servicearealer og boligarealer medfinansiere udskiftningen med 20 % af den samlede udgift. Den resterende del af omkostningerne finansieres af Afdeling Krogstenshave 0543. Afdelingen har henlagt midler til renovering, og der er således ikke et behov for, at afdelingen optager lån til at finansiere renoveringen. Den fremtidige huslejestigning vil være 1,36 %.

Da der hverken skal ske låneoptagelse, væsentlig forandring af ejendommen eller en huslejestigning på mere end 5 %, skal Hvidovre Kommune ikke give sit tilsagn til renoveringen som myndighed efter almenboliglovens regler. Hvidovre Kommune skal dog påse, at forretningsføreren overholder de beboerdemokratiske principper, og har konstateret, at tagrenoveringen er besluttet på et afdelingsmøde den 30. september 2021 sammen med den afledte huslejestigning.

Som ejer af de 80 % boligareal er Hvidovre Kommune også enig i forretningsføreren vurdering om, at taget skal udskiftes; ligesom Hvidovre Kommune er enig i, at

forretningsføreren skal være byggeforretningsfører på tagrenoveringen. Det sker efter særskilt aftale med Hvidovre Kommune, og er ikke indeholdt i forretningsføreraftalen.

I 2019 estimerede forretningsføreren, at udskiftningen af taget vil koste ca. 18,8 mio. kr., og Hvidovre Kommune har derfor i forbindelse med budgetvedtagelsen for 2020-2023 afsat 3,76 mio. kr. i 2022 til udskiftningen af taget, svarende til 20 % af omkostningerne.

Forretningsføreren har efterfølgende indekseret priserne til 2021-niveau og tilføjet administrative omkostninger i budgettet, hvilket betyder, at overslaget for udskiftningen af taget nu er forhøjet til 23,2 mio. kr. Hvidovre Kommunes andel af udgifterne er med indekseringen således forhøjet til ca. 4,7 mio. kr.

Forretningsføreren kan dog først meddele projektets konkrete pris, når entreprisensummen er indhentet via udbud. Administrationen vurderer i den forbindelse, at Hvidovre Kommune skal forvente en yderligere stigning af sin andel af omkostningerne på ca. 1,0 mio. kr. grundet de aktuelle stigende markedspriser i byggebranchen. Derfor anbefaler administrationen, at Kommunalbestyrelsen giver en tillægsbevilling til projektet på i alt 2,0 mio. kr., som samtidigt frigives. Eventuelle uforbrugte midler vil blive tilbageført til kommunens kassebeholdning.

Politiske beslutninger og aftaler

Kommunalbestyrelsen har den 30. oktober 2019, punkt 3, i forbindelse med budgetvedtagelsen for 2020-2023 afsat 3,76 mio. kr. i 2022 til projekt 5799 Plejecenter Krogstenshave, udskiftning af tag.

Økonomiske konsekvenser

I investeringsoversigten er der afsat 3,76 mio. kr. i 2022 på anlægsprojekt 5799 Plejecenter Krogstenshave, udskiftning af tag.

Som følge af ny indeksering af omkostningerne samt forventede prisstigninger i byggebranchen søges om en tillægsbevilling på 2 mio. kr., som foreslås finansieret af kassebeholdningen.

Der søges om anlægsbevilling til den samlede anlægssum på 5,76 mio. kr.

Projektets samlede økonomi

	Vedtaget budget 2022	Ansøgning om tillægs- bevilling	I alt
5799 Plejecenter Krogstenshave, udskiftning af tag	3,76	2,0	5,76

Projektets samlede anlægsbevilling

	Anlægs- bevilling	Ansøgning om anlægs- bevilling	I alt
5799 Plejecenter Krogstenshave, udskiftning af tag	0,0	5,76	5,76

Retsgrundlag

Lov om almene boliger § 37, Lovbekendtgørelse nr. 1877 af 27. september 2019 med senere ændringer.

Driftsbekendtgørelsen nr. 70 af 26. januar 2018, § 62-68.

Høring

Der er ikke høringspligt i denne sag.

Punkt 6: Beslutning - Forbedret cykelparkering ved Arnold Niensens Boulevard

22/6935

Beslutningstema

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget skal træffe beslutning om eventuel etablering af cykelparkering ved et af de mest befærdede bushops i kommunen ved Arnold Niensens Boulevard og Hvidovrevej, under forudsætning af, at Vejdirektoratet imødekommer kommunens ansøgning om medfinansiering af op til 50 % af projektet.

Indstilling

Direktøren indstiller til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

1. at godkende, den af administrationen indsendte ansøgning om 50 % medfinansiering på 0,7 mio. kr. til cykelparkeringsprojektet fra Vejdirektoratets pulje til forbedret cykelparkering.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Bilag til sagen blev omdelt på mødet og vedhæftes protokollen.

Ad 1. Godkendt.

Sagsfremstilling

Center for Trafik- og Ejendomme har udarbejdet dette dagsordenspunkt.

Administrationen har til ansøgningsfristen den 31. marts 2022 indsendt ansøgning til Vejdirektoratet om 50 % medfinansiering på 0,7 mio. kr. til cykelparkering ved busstoppestederne ved Arnold Niensens Boulevard og Hvidovrevej på begge sider af Arnold Niensens Boulevard.

Administrationen har drøftelser med Lejerbo om etableringen af cykelparkeringen, da det også inkluderer mindre arealer hos Lejerbo. Det er en forudsætning for, at hele projektet kan gennemføres, at der kan indgås en aftale med Lejerbo.

Busstoppestederne ved Arnold Niensens Boulevard og Hvidovrevej udgør det største omstigningssted uden for stationerne i Hvidovre Kommune. Stoppestederne serviceres af hele seks forskellige buslinjer, som alle forbinder Hvidovre med nabokommunerne. Op mod 900 rejsende bruger dagligt busserne ved disse stoppesteder.

Fordele ved ny cykelparkering

Research viser, at cykling til busstoppesteder altovervejende sker i forbindelse med længere busrejser. Mange af buslinjerne kører med få stop til større mål som erhvervsområder og uddannelsesinstitutioner. Ved at cykle til disse buslinjer får passagerne en direkte kollektiv trafikforbindelse. Transportkombinationen mellem cykel og bus skal kunne konkurrere med bilens direkte dør-til-dør fordel. Det er derfor vigtigt, at brugene oplever, at det er nemt, sikkert og smidigt at kombinere cykel og bus. Derfor er det et medvirkende argument for, at busstoppestederne på Arnold Niensens Boulevard forbedres og opgraderes til en tidssvarende standard.

Der er mange fordele ved at opgradere cykelparkeringsforholdene ved kollektive trafikknudepunkter:

- Bedre parkeringsforhold giver passagerne en oplevelse af, at det er nemt at skifte mellem cykel og bus.
- De, der allerede kombinerer cykel og bus, får et løft i kvaliteten af deres rejse.
- Samtidig er de velordnede forhold, hvor man trygt kan efterlade sin cykel dagen igennem, med til at tiltrække nye cyklister til gavn for både busøkonomien, miljøet og folkesundheden.
- Struktur på cyklerne er med til at skabe mere attraktive lokalområder og betyder samtidig, at vedligehold af både stoppested og området omkring lettes, da der ikke længere flyder med cykler.
- Overdækning af cykelstativet kan være en medvirkende servicefaktor til, at flere bruger stativet.

Cykelparkeringsprojektet vil endvidere forskønne et nedslidt område i byen ved de to busstoppesteder, fordi området bliver åbnet op, idet den gamle bunker med det tætte buskads fjernes sammen med de nedslidte cykelstativer og belægnings.

I nordsiden vil stativerne blive placeret på matrikelnr. 12a, Hvidovre By, Risbjerg, som ejes af Hvidovre Kommune. I sydsiden placeres stativerne på matrikelnr. 12b Hvidovre By, Risbjerg, som ejes af Lejerbo. På matriklen er desuden placeret en bunker. Fjernelse af bunkeren kræver tilladelse fra Sikringsstyrelsen.

Ved busstoppestedet på nordsiden af Arnold Nielsens Boulevard etableres et nyt dobbeltsidet cykelstativ med 60 cm mellem hver stander langs med fortovet. Cykeloverdækningen har LED-belysning, og overdækning og stativer lakeres i blå, svarende til kommunens øvrige byudstyr.

Syd for Arnold Nielsens Boulevard kræver etablering af cykelstativer, at bunkeren fjernes delvist efter tilladelse fra Sikringsstyrelsen, og at der kan opnås en aftale med Lejerbo, som ejer arealet.

Skitseforslag

I skitseforslaget etableres et nyt enkelt-sidede cykelstativ med 60 cm mellem hver cykelholder under overdækning langs med fortovet. Cykeloverdækningen har LED-belysning og overdækning og stativer lakeres i blå, svarende til kommunens øvrige byudstyr.

Der etableres en ny 1,5 m bred gangsti med to fortovsfliser og chaussésten imellem fra cykelstativet over græsplænen til Hvidovrevej 224.

Langs cykelstativet sættes en bøgehæk, som afskærmer det grønne område. Der sås almindeligt plænegræs og plantes desuden flere træer, hvor bunkeren tidligere stod, for at erstatte den tidligere beplantning.

(Vedlagt som bilag: "Skitseprojekt - Cykelparkering ved Arnold Nielsens Boulevard").

Politiske beslutninger og aftaler

Økonomiudvalget drøftede den 2. juni 2020, punkt 7, om Cykelby Hvidovre skal videreføres som tværgående kommunal indsats.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser for Hvidovre Kommune.

Hvis ansøgningen fra Vejdirektoratet imødekommes, udarbejdes en ny mødesag med ansøgning om godkendelse af det konkrete projekt, som omfatter etablering af forbedret byrum og cykelparkering ved Arnold Nielsens Boulevard:

De samlede udgift anslås til 1,4 mio. kr., og der foreslås følgende finansiering:

- 0,35 mio. kr. fra Cykelby Hvidovres afsatte pulje i 2022 under Udvikling, Erhverv og Kommunikation
- 0,35 mio. kr. fra Vej og Parks afsatte pulje til byudstyr i 2022
- 0,70 mio. kr. fra ansøgning til Vejdirektoratets pulje til cykelparkering i 2022

Retsgrundlag

Efter kommunalfuldmagtsreglerne kan kommunerne etablere og drive cykelanlæg på privat grund.

Høring

Der er ikke høringspligt i denne sag

Bilag

Skitseprojekt - Cykelparkering ved Arnold Nielsens Boulevard

Ansøgning til Vejdirektoratet

Punkt 7: Beslutning - Grundlag for undersøgelse af Bus Rapid Transit (BRT) i Hvidovre

22/4383

Beslutningstema

Hvidovre Kommune har igennem årene arbejdet for at få en langt bedre kollektiv busbetjening af Avedøre Holme, Friheden Station og Hvidovre Hospital. Dette er rykket et skridt nærmere en realisering, fordi staten har afsat fuld statslig finansiering af et endeligt beslutningsgrundlag for en højklasse kollektiv transportform BRT (Bus Rapid Transit) på buslinje 200S's linjeføring fra Avedøre Holme til Gladsaxe. Det indebærer også etablering af BRT-stationer på Avedøre Holme, ved Friheden station og ved Hvidovre Hospital.

BRT's linjeføring ligger i kommunerne Hvidovre, Brøndby, Rødovre, København og Gladsaxe. BRT kører såvidt muligt i egen busbane og er en mellemting mellem en letbane og en hurtigbus, som skal styrke den tværgående kollektive trafik i hovedstadsområdet ved blandt andet at forbinde de sydlige og nordlige S-togslinjer i Hvidovre Kommune.

Administrationen i Hvidovre, Brøndby, Rødovre, København og Gladsaxe kommuner har ønsket en forundersøgelse forud for en VVM-undersøgelse, fordi der i Gladsaxe og Københavns kommuner foregår mange parallelle trafikale undersøgelser af f.eks. en opgradering af buslinje 400 S til en BRT-forbindelse, etablering af letbaner mv.

Kommunalbestyrelsen skal godkende en forundersøgelse til 543.000 kr., og et kommissorie for VVM-undersøgelse af en BRT fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads (200S). Ved tiltrædelse af kommissoriet fungerer det tillige som en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet, kommunerne, Region Hovedstaden, Movia og Transportministeriet i forhold til den konkrete gennemførelse af miljøundersøgelser og tekniske undersøgelser mv. på de omfattede kommunale veje på undersøgelsesstrækningen.

Kommunalbestyrelsen skal også godkende, at administrationen får mandat til at fastholde over for de øvrige samarbejdspartnere, at BRT i Hvidovre undersøges med henblik på etablering i fuld skala, at BRT undersøges med henblik på opkobling til Friheden Station, at BRT undersøges med henblik på servicering af TEC på Avedøre Holme samt mulighed for forlængelse til Holmene.

Indstilling

Direktøren indstiller til Klima, Miljø og Teknikudvalget at anbefale over for Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen

1. at godkende forundersøgelse af en BRT fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads til 543.000 kr. finansieret af det afsatte beløb i 2022 på anlægsprojekt 2514 BRT-linje langs Ring 2½, forundersøgelse
2. at godkende Kommissorium for VVM-undersøgelse af en BRT fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads
3. at godkende, at administrationen får mandat til at fastholde at BRT i Hvidovre undersøges med henblik på etablering i fuld skala
4. at godkende, at administrationen får mandat til at fastholde at BRT undersøges med henblik på opkobling til Friheden Station
5. at godkende, at administrationen får mandat til at fastholde at BRT undersøges med henblik på servicering af uddannelsesstedet TEC på Avedøre Holme samt mulighed for forlængelse til Holmene.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Ad 1. – 5.

For: Gruppe A, F og Liste H.

Imod: Gruppe C og D.

Gruppe C og D stemmer imod med følgende bemærkninger:

- Gruppe C og D mener, at budgettet skal bruges til en forundersøgelse på Metro til Hvidovre Hospital.
- Gruppe C og D mener ikke, at en BRT er til gavn for Hvidovres borgere og at borgerne på Hvidovrevej mister en vigtig bus.
- Gruppe C og D mener, at en forlængelse af letbanen er en bedre løsning til Avedøre Holme.

Ad 1. – 5. anbefales godkendt.

Sagsfremstilling

Center for Trafik- og Ejendomme har udarbejdet dette dagsordenspunkt.

Baggrund

Hvidovre Kommune har igennem årene arbejdet for at få en langt bedre kollektiv busbetjening af Avedøre Holme, Friheden station og Hvidovre hospital:

- Hvidovre ønskede i forbindelse med beslutningen om Letbanen i Ring 3 at anlægge letbanen til Avedøreholme, men passagergrundlaget på Avedøre Holme var ikke tilstrækkeligt til at sikre driftsgrundlaget for en letbane. Hvidovre Kommune fik sammen med Brøndby Kommune i stedet afsat midler til en opgradering af buslinje 500 S, der kører fra Avedøre Holme til Glostrup Station, som udføres i 2023–2025.
- Hvidovre har gentagne gange anmodet DSB og transportministeren om at få Linje E til igen at stoppe på Friheden Station, og dermed få 5 minutters stop mellem S-togene. Anmodningerne blev afvist, primært fordi Friheden Station har lidt færre passagerer end f.eks. Hundige station.
- Hvidovre har igennem flere år arbejdet for en metroforbindelse fra Ny Ellebjerg Station til Hvidovre Hospital, men regeringen afsatte ikke midler til en forundersøgelse i Infrastrukturplan 2035. Det på trods af at Hvidovre Hospital udbygges kraftigt, og der kommer flere og flere ambulante patienter, hvilket medfører en stærkt stigende trafik til og fra hospitalet. Administrationen vurderer, at en BRT-forbindelse til Hvidovre Hospital vil understøtte mulighederne for en fremtidig metroforbindelse, fordi hospitalet bliver et større trafikalt knudepunkt, og dermed kan understøtte en kommende metro med flere passagerer.

Movia har i deres strategiplan foreslået etableret flere højklasse kollektive busforbindelser BRT (Bus Rapid Transit) i Hovedstadsområdet som supplement til metroforbindelserne.

BRT kører i egen busbane og er en mellemting mellem en letbane og en hurtigbus, som skal styrke den tværgående kollektive trafik i hovedstadsområdet ved blandt andet at forbinde S-togslinjerne i Hovedstadsområdet.

Staten har på den baggrund afsat fuld statslig finansiering af et endeligt beslutningsgrundlag i form af en VVM-undersøgelse (Vurdering af Virkninger på Miljøet) af en højklasse kollektiv transportform BRT på buslinje 200S's linjeføring fra Avedøre Holme til Gladsaxe, herunder etablering af to BRT-stationer på Avedøre Holme og ved Hvidovre Hospital. Der er vedlagt et kort over BRT-linjeføringen, (vedlagt som bilag: "Kort over BRT").

Forundersøgelse

Beliggenhedskommunerne Hvidovre, Brøndby, Rødovre, København og Gladsaxe har ønsket en forundersøgelse forud for en VVM-undersøgelse, fordi der i Gladsaxe og Københavns kommuner foregår mange parallelle trafikale undersøgelser af f.eks. en opgradering af buslinje 400 S til en BRT forbindelse, etablering af letbaner mv.

Forundersøgelsen forestås af Vejdirektoratet, som efterfølgende også forestår en VVM undersøgelse. Forundersøgelsen finansieres af de 5 kommuner og Hvidovre kommunes andel udgør 870.000 kr. Kommissorium til forundersøgelsen er vedlagt som bilag: Kommissorium – forberedende analyse 200S.

Forundersøgelsen skal koordineres tids- og indholdsmæssigt med undersøgelserne om letbane eller BRT fra Nørrebro St. til Gladsaxe Trafikplads, da de deler tracé strækninger i Gladsaxe og Københavns kommuner. Der skal belyses linjeføringsalternativer, serviceniveau, anlægsskøn,

passagertal og samfundsøkonomi samt konsekvenser for parkering, behov for ekspropriationer og andre lokale forhold, der er afgørende i den kommunalpolitiske beslutningsproces.

Der bør tilstræbes fuld BRT på strækningen for 200S af såvel trafikale hensyn som for at kunne opnå stationsnærhed. Men det kan komme på tale, at der ikke i fuldt omfang er grundlag for en fuld BRT-løsning, fordi der kan være lokale forhold, der tilsiger en anderledes implementeringstakt eller andre forhold, der begrunder afvigelse for fuld BRT-standard. I Hvidovre sikrer BRT-løsningen mulighed for stationsnærhed på den sydlige del af strækningen - fra Rødovre Centrum til Avedøre Holme.

Vejdirektoratets VVM-undersøgelse

Vejdirektoratet har udarbejdet et kommissorium, der tillige fungerer som en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet, kommunerne, Region Hovedstaden, Movia og Transportministeriet i forhold til den konkrete gennemførelse af miljøundersøgelser og tekniske undersøgelser mv. på undersøgelsesstrækningen fra Avedøre Holme til Gladsaxe. Kommissoriet er vedlagt som bilag: "Kommissorium til VVM for BRT 200S".

Tiltrædelsen af kommissoriet, og det heri indbefattede samarbejde, omfatter alene udarbejdelse af det tekniske projektbeslutningsgrundlag og ikke en stillingtagen til en gennemførelse af et BRT-projekt fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads.

Skitseprojekt

Der udarbejdes et skitseprojekt for et anlæg af en BRT-linjeføring mellem Avedøre Holme og Gladsaxe Trafikplads.

I skitseprojekteringen vil der især i Hvidovre være fokus på:

- Udformning af BRT-infrastrukturen så vidt muligt i overensstemmelse med beskrivelsen i Vejregelhåndbogen om kollektiv trafik og BRT
- Vurdering af linjeføring på Avedøre Holme, kobling til S-banen (hhv. Køge og Roskilde-fingeren)
- Placering af linjeføringen midt i Stamholmen og Avedøre Havnevej i vejenes tværsnit på projektstrækningen
- Passage af Amagermotorvejen

- Passage af jernbanebroer ved Køgebanen, Køge Bugtbanen og Roskildebanelen
- Anlægslogistik og trafikafvikling i anlægsperioden
- Påvirkning af trafikafviklingskapacitet, herunder ift. til de større gennemfartsveje

Trafik

Der vil blive foretaget trafikale effektvurderinger af BRT, og belysning af effekterne for den øvrige vejtrafik, herunder overflytning fra bilture til kollektive trafikure og effekter på trængsel.

Miljøforhold

I miljøvurderingen af forslagene vil der blive set på påvirkningen af plan- og landskabsforhold, ligesom støj-, støv- og vibrationsforhold vil blive undersøgt og vurderet både i forbindelse med anlægsarbejdet og i driftsfasen. Analysen vil desuden omfatte eventuelle behov for afværge- og overvågningsforanstaltninger.

Der vil være behov for vurdering af andre miljøforhold. Det kan eksempelvis være påvirkningen af grundvand, overfladevand og forurenede jord. Vurderingen indeholder også overvejelser af påvirkning af fredede områder, kulturarv, råstoffer, jordbunds- og rekreative forhold. Endelig vurderes påvirkning af naturen som fx anlægsarbejdets påvirkning af beskyttede arter, eksempelvis levesteder for flagermus og frøer.

Økonomi og omkostninger til vejdrift og kapitalbevarende vedligehold

Det fremgår af Aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035, at der er afsat en pulje på 50 mio. kr. til gennemførelse af VVM-undersøgelser mv. af BRT i hovedstadsområdet. VVM-undersøgelsen af BRT på buslinje 200S finansieres af denne pulje.

Staten vil finansiere 50 % af anlægsudgifterne op til en ramme på 525 mio. kr. De resterende 525 mio. kr. skal fordeles mellem de 5 beliggenhedskommuner: Hvidovre, Brøndby, Rødovre, København og Gladsaxe. Administrationen forventer, at størstedelen af de 525 mio. kr. skal betales af Hvidovre, da Hvidovre har den længste strækning med 3 stationer.

Administrationen foreslår, at staten skal bære hele anlægsudgiften, da BRT-linjeføringen også i dag er en regional buslinje og i øvrigt er sammenlignelig med anlæggelsen af S-togsbanerne.

Der beregnes et anlægsoverslag jf. Transportministeriets principper for Ny Anlægsbudgettering. Endvidere indgår en beregning af omkostninger til vejdrift og kapitalbevarende vedligehold af infrastrukturen.

Ligeledes gennemføres en risikoanalyse med henblik på at afdække forhold i anlægs- og driftsfasen, som kan påvirke projektets økonomi, fremdrift m.v.

Der foretages en samfundsøkonomisk kalkule jf. Transportministeriets manual for samfundsøkonomiske beregninger.

Driftsøkonomien for BRT-driften beregnes med udgangspunkt i en vurdering af busmateriel samt en markedsvurdering af busoperatørernes vogntimepriser.

Offentlighed og afrapportering

Der vil blive afholdt en indledende fire ugers offentlig idé- og forslagsfase med borgermøder i forbindelse med idé- og forslagsfasen. Når miljøkonsekvensrapporten er færdig, vil den blive fremlagt i offentlig høring i en periode på mindst otte uger. Der vil også blive afholdt borgermøde i denne høringsperiode.

Efter den afsluttende offentlige høring udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat samt en indstilling til Transportministeriet med kopi til beliggenhedskommunerne, Region Hovedstaden og Movia.

Organisering

VVM-undersøgelsen udføres for Transportministeriet af Vejdirektoratet, bistået af rådgivere på udvalgte fagområder. Undersøgelsen bistås endvidere af et teknikerudvalg, hvor der bl.a. inviteres repræsentanter fra Brøndby Kommune, Hvidovre Kommune, Rødovre Kommune, Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune, samt Region Hovedstaden og Movia. Banedanmark og Miljøstyrelsen inviteres ligeledes til at deltage i arbejdet.

Sammenhæng til udbygning af Amagermotorvejen

I Aftale om Infrastrukturplan 2035 indgår udbygning af Amagermotorvejen med forventet anlægsstart i 2024. Første skridt frem mod realiseringen af anlægsprojektet er gennemførelsen af en VVM-undersøgelse i 2022 med udgangspunkt i forundersøgelsen.

Udbygningen af Amagermotorvejen har betydning for vurderingen af, hvor og hvordan en BRT mest hensigtsmæssigt kan passere Amagermotorvejen. I forundersøgelsen er det vurderingen, at broen over Amagermotorvejen ved Frakørsel 21 skal udskiftes, og BRT kan indpasses i broens udformning.

Beliggenhedskommunernes administrative kommentering af kommissoriet

Administrationerne i Gladsaxe, København, Rødovre, Brøndby og Hvidovre har i fællesskab kommenteret Vejdirektoratets beslutningsgrundlag, (vedlagt som bilag: ”Svar til TRM/VD om VVM for BRT 200S og 400S”), hvor det væsentligste er følgende:

Vejdirektoratets VVM-undersøgelse kan med fordel suppleres med inddragelse af kommunale strukturer og planer for de berørte områder, eksempelvis byudviklingsmuligheder, erhvervsvilkår, opland til kommunale institutioner, behov for ekspropriationer, byrum og træer, parkeringsforhold, cykel- og gangstier, tilgængelighed og andre væsentlige lokale forhold.

Et BRT-anlæg behøver ikke fra start at blive etableret på hele strækningen for at give en positiv effekt, ligesom der på delstrækninger af pladsmæssige og trafikale hensyn kan være behov for, at linjen ikke kører fuldt i eget tracé.

BRT-løsningen bliver et reelt alternativ til bilen, ikke mindst i byudviklingsområder med stationsnærhed. Så der opnås den ønskede rentabilitet af investeringen.

Det forudsætter, at der indgår et driftsoplæg, der beskriver betjeningen med tidsrum og frekvens. Ambitionsniveauet for anlægget og konceptet for serviceniveau har direkte betydning for både anlægsudgifter, driftsøkonomi, rejsetid og passagertal – dermed også samfundsøkonomien. Sammenhængen mellem ambitionsniveauet for anlægget og det tilsvarende driftsscenario og serviceniveau skal afspejles i VVM-undersøgelserne.

Linjeføringsalternativer, serviceniveau, anlægsskøn, passagertal og samfundsøkonomi, men også konsekvenser for parkering, behov for ekspropriationer og andre lokale forhold, der er afgørende i den kommunalpolitiske beslutningsproces skal belyses.

Dette vil indebære, at der såvel politisk som i offentligheden kan gennemføres drøftelser og beslutninger på oplyst grundlag forud for iværksættelse af VVM for 200S. Det vil betyde en tidsmæssig forskydning af VVM-arbejdet for 200S, afhængig af hvad tidsplanen bliver for BRT-udredningen.

Etablering i fuld skala

Der bør tilstræbes fuld BRT på strækningen for 200S af såvel trafikale hensyn som for at kunne opnå stationsnærhed.

Administrationen i Hvidovre vurderer, at Hvidovres borgere og virksomheder i fremtiden har store fordele ved en fuldt etableret BRT fra Avedøre Holme til Gladsaxe, men har samtidigt forståelse for, at Gladsaxe og Københavns kommuner har sværere ved at indpasse en BRT i deres bymiljø; ligesom Brøndby Kommunes borgere kun i meget begrænset omfang vil få gavn af BRT-linjen, fordi den kører i periferien af Brøndby kommune.

Stationsplacering og udformning

Indenrigs- og boligministeren samt transportministeren har den 15. oktober 2021 givet et betinget tilsagn om stationsnærhed for de ansøgte BRT-stop ved Avedøre Holme, Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum på BRT-linjen.

For at opnå endeligt tilsagn om stationsnærhed forudsætter staten følgende:

- At der er truffet bindende beslutning om anlæg af BRT, linjeføring, drift af BRT-linje samt lokal medfinansiering af projekterne, før der i Fingerplanen og kommunernes planlægning kan afgrænses områder med særlige byggemuligheder omkring de nævnte BRT-stop i maksimalt 600 meters gangafstand fra stoppestedet.
- At vejreglernes krav til BRT-udformning i tilstrækkelig grad efterleves.
- At kommunerne gennem deres planlægning for nærområderne til de nævnte BRT-stop skaber incitament til brug af BRT-linjen, fx ved at begrænse udbuddet af parkeringspladser og sikre gode adgangs- og lysforhold omkring BRT-stop.
- At kommunerne og det ansvarlige trafikalselskab med egne midler gennemfører både en baselinemåling og en evaluering af de trafikale effekter.

Stationerne og deres placering udgør et centralt element for en velfungerende BRT. VVM-undersøgelsen skal på baggrund af potentiale vurderinger, hvor der blandt andet indgår trafikberegninger, byudvikling mv. fastlægge BRT'ens standsningsstruktur. Endvidere indgår stationsplaceringerne ved Avedøre Holme (CPH Business Park), Hvidovre Hospital og Rødovre Centrum, der er betinget godkendt i forbindelse med forsøgsordningen for stationsnær byudvikling.

Der fastlægges en udformning for BRT-stationer, der dels opfylder de kollektive rejsendes behov for komfortable og sikre venteforhold, og dels giver BRT'en et selvstændigt udtryk som kollektiv trafikform.

Et stationsnært kerneområde ved standsningsstedet "Hvidovre Hospital" åbner mulighed for planlægning for kontorerhverv for eksempel langs Avedøre Havnevej, som kan være med til at skærme for trafikstøj, hvis der etableres boliger i et muligt byudviklingsområde syd for Høvedstensvej.

På samme måde kan et stationsnært kerneområde i den nordlige del af Avedøre Holme øge chancerne for, at der på sigt kan etableres et udviklingscenter på Avedøre Holme, hvor områdets virksomheder kan samarbejde med vidensinstitutioner om produktionsudvikling.

De stationsnære kerneområder skal efterfølgende indarbejdes i kommuneplanlægningen.

Tidsplan

Den overordnede tidsplan for både forundersøgelsen og BRT-undersøgelsen er:

- | | |
|-----------|--|
| 2022/2023 | <ul style="list-style-type: none">• Forundersøgelse af BRT – linjen |
| 2023/2025 | <ul style="list-style-type: none">• VVM-undersøgelsen med en offentlig idé- og forlagsfase• Feltundersøgelser udføres• Færdiggørelse af miljøkonsekvensrapporten• Offentliggørelse af VVM-undersøgelsen, herunder afholdelse af borgermøde• Fremsendelse af Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling |

Politiske beslutninger og aftaler

Kommunalbestyrelsen 21. december 2021, punkt 24, tog orientering om det betingede tilsagn om stationsnærhed ved BRT-stop til efterretning.

Kommunalbestyrelsen tog den 29. september 2020, punkt 21, orienteringen om Movias strategi om at etablere 4 BRT linjeføringer til efterretning.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 22. juni 2021, punkt 8, at der gives tillægsbevilling og anlægsbevilling til forundersøgelse af en BRT-linje langs Ring 2½ på 870.000 kr. i 2022 finansieret af kassebeholdningen.

Økonomiske konsekvenser

Ingen økonomiske konsekvenser for Hvidovre Kommune.

I investeringsoversigten er der afsat 870.000 kr. i 2022 på anlægsprojekt 2514 BRT-linje langs Ring 2½ til forundersøgelser.

Retsgrundlag

Udarbejdelsen af VVM-undersøgelsen sker indenfor bestemmelserne i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. lovbekendtgørelse nr. 1976 af den 27. oktober 2021.

”Aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035”, som parterne bag ”Infrastrukturplan 2035” har tilsluttet sig. ”Infrastrukturplan 2035” blev indgået den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne.

Høring

Der vil i forbindelse med VVM-undersøgelsen blive afholdt to høringer.

Bilag

Kommissorium til VVM for BRT 200S

Svar til Transportministeriet og Vejdirektoratet om VVM for BRT 200S og 400S

Kort over BRT

Kommissorium-forberedende analyse 200S

Punkt 8: Beslutning - Forslag til koncept for borgerinddragende proces om udvikling af Hvidovre Torv

22/7462

Beslutningstema

I forbindelse med vedtagelsen af Lokalplan 148 for Hvidovre Torv og den nordlige del af Hvidovregade, har By- og Planudvalget bedt administrationen om at foreslå et koncept for en kommende borgerinddragende proces om udviklingen af Hvidovre Torv.

Formålet med borgerinddragelsen er at lade interesserede borgere bistå kommunen i den forudgåede visionsproces, der kommer før et eventuelt, fysisk omdannelsesprojekt på og omkring Hvidovre Torv.

Indstilling

Direktøren indstiller til By- og Planudvalget og Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

1. at godkende, at det foreslåede koncept for en borgerinddragende proces danner grundlag for administrationens videre arbejde med den praktiske og indholdsmæssige planlægning af forløbet.

Beslutning i By- og Planudvalget den 04-04-2022

Ad 1. anbefales godkendt.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Godkendt.

Sagsfremstilling

Center for Plan og Miljø har udarbejdet dette dagsordenspunkt.

Ved den politiske behandling af Lokalplan 148 for Hvidovre Torv og den nordlige del af Hvidovregade har kommunalbestyrelsen udtrykt ønske om en efterfølgende proces med borgerinddragelse til belysning af de konkrete ønsker til og muligheder for torvets fremtidige udformning.

Som opfølgning på lokalplanlægningen foreslår administrationen en konkret borgerinddragende proces bestående af et forløb med tre fysiske workshops, hvoraf de to første suppleres med online forberedelser.

Borgerdialogen har følgende tre formål:

- At undersøge de kvaliteter og styrker, der er knyttet til Hvidovre Torv, som det fremstår i dag – så en fremtidig udformning af torvet kan favne og videreføre dem.
- At undersøge hvilke udviklingsmuligheder, ønsker og visioner der er for fremtidens Hvidovre Torv – så torvet i forhold til indhold, udseende og anvendelsesmuligheder kan udvikles og forbedres.
- At lade borgernes vigtige viden, erfaringer og kendskab til Hvidovre Torv indgå som en væsentlig del af udviklingsprocessen, så et konkret, fremtidigt projekt også afspejler de kommende brugeres ønsker – så borgernes ejerskab til stedet og projektet styrkes.

Der er redegjort nærmere for administrationens forslag til koncept i bilaget ”Forslag til koncept for borgerinddragende proces om udvikling af Hvidovre Torv”. Her skal det dog fremhæves, at Hvidovregitteret i en kommende proces bevares, som det forefindes i dag. Der vil således ikke være mulighed for at foreslå ændringer til det.

Politiske beslutninger og aftaler

Kommunalbestyrelsen godkendte den 28. september 2021, punkt 22, forslaget til Lokalplan 148 for Hvidovre Torv og den nordlige del af Hvidovregade. I samme forbindelse besluttede man at udtage skitseforslaget og den tilhørende beskrivelse af visionen for Hvidovre Torv fra lokalplansforslaget. Kommunalbestyrelsen ønskede i stedet, at emnet blev drøftet på borgermødet om lokalplanen, som start på en parallel, inddragende proces.

Kommunalbestyrelsen vedtog Lokalplan 148 for Hvidovre Torv og den nordlige del af Hvidovregade den 22. februar 2022, punkt 23.

Der er bred politisk enighed om, at Hvidovregitteret ikke må ændres, men skal bevares, som det forefindes i dag.

På grund af en fejl i protokolleringen i By- og Planudvalget, den 31. januar 2022, punkt 6 vedrørende § 6.13 om vinduer i nybyggeri, forelægges sagen til fornyet afgørelse på møderne i marts 2022.

Økonomiske konsekvenser

Udgifterne til den forslåede proces med borgerinddragelse forventes at beløbe sig til 40 – 50.000 kr. Heri indgår udgifter til konsulent, leje af lokaler, materialer mv. Udgifterne dækkes af driftskontoen i Center for Plan og Miljø.

Retsgrundlag

Efter styrelsesvedtægtens § 14, stk. 2 varetager By- og Planudvalget den umiddelbare forvaltning af kommunens opgaver vedrørende offentlige pladser, mens Klima-, Miljø- og Teknikudvalget efter § 13, stk. 2, tilsvarende varetager kommunens opgaver på det tekniske område, herunder opgaver vedrørende veje.

Høring

Der er ikke høringspligt i denne sag.

Bilag

Forslag til koncept for borgerinddragende proces om udvikling af Hvidovre Torv

Punkt 9: Drøftelse - Parkeringsproblematikker og henvendelse fra Parcelforeningen Strandhaven om parkeringsforhold

22/10041

Beslutningstema

Administrationen har gennem de senere år konstateret, at problematikker vedr. parkeringsforhold i Hvidovre er intensiveret, fordi der er flere og flere biler i kommunen.

Udvalget skal drøfte parkeringsproblematikker generelt i kommunen og Parcelforeningen Strandhavens henvendelse vedrørende parkeringsforhold på Dybenkærvej.

Indstilling

Direktøren indstiller til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget

1. at drøfte parkeringsproblematikker generelt i kommunen
2. at drøfte Parcelforeningen Strandhavens henvendelse.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Ad 1. Drøftet.

Udvalget drøftede bl.a. udfordringer med håndværkerparkering ved almene boligforeninger, og ønsker styringsdialog med almene boligforeninger og med grundejerforeninger.

Udvalget ønsker at se på muligheder for at etablere underjordiske parkeringspladser.

Udvalget drøftede, at borgerne i Hvidovre Kommune skal opfordres til så vidt muligt at udnytte parkeringsplads på egen grund.

Udvalget ønsker parkeringsproblematikken og mulige løsninger herpå indarbejdet i den kommende revision af kommuneplanen.

Ad 2. Drøftet.

Sagsfremstilling

Center for Trafik og Ejendomme har udarbejdet dette dagsordenspunkt.

Administrationen har gennem de senere år konstateret, at problematikker vedrørende parkeringsforhold i Hvidovre er intensiveret.

Årsagen er fx, at:

- der er kommet flere borgere i Hvidovre
- der er kommet flere biler pr. borger
- flere håndværkere har håndværkerbiler med til sin hjemmearchive
- Københavns kommune reducerer antallet af parkeringspladser
- Parkeringspladser er pladskrævende og dyre at anlægge

Desuden bliver institutionernes parkeringspladser anvendt af flere og flere køretøjer, som ikke har ærinde på institutionerne, og de ansatte efterspørger derfor parkeringslicenser til ansatte og brugere.

Samtidig er der ønske om flere grønne arealer og reduceret CO₂-aftryk fra trafikanter. Der er også øget bekymring for parkerede biler nær indkørsler og vejkryds.

Parcelforeningen Strandhaven

Parcelforeningen Strandhaven har i sit brev til Klima-, Miljø- og Teknikudvalget af den 8. marts 2022 skrevet om parkeringsforholdene på Dybenskærvej vest. Parcelforeningen oplyser, at parkeringsforholdene ændrede sig, da først Avedøre Stationsby forbød varebiler på deres parkeringspladser, og da husene på Langkildevej blev færdige.

Det har medført, at parkerede biler har holdt langs Dybenskærvej og ødelagte vejrabatterne.

Parcelforeningen Strandhaven ønsker, at der etableres nye parkeringspladser langs fx Dybenskærvej, så vejen dels får nogle pænere vejrabatter, og dels undgår, at trafikanter begynder at holde på boligvejene i Strandhaven.

I lokalplanen fra 2016 for det nye byggeri på Langkildevej er der krav om 1 parkeringsplads pr. bolig for de 29 boliger.

Vej og Park etablerede parkeringsforbud i vejrabatterne i starten af marts 2022 langs Dybenskærvej, da omfanget af parkerede biler og klager over de opkørte og ødelagte vejrabatter har været stigende de seneste par år.

Vej og Park har vurderet, at det overordnet er bedre for trafikikkerheden og ødelagte rabatter, at trafikanterne finder andre parkeringsmuligheder i nærområdet, herunder på boligveje.

Alternativt skal der anlægges nye parkeringspladser i området, men dels er det svært at finde fysisk plads til parkeringspladser, dels koster 1 asfalteret parkeringsplads 35.000 – 45.000 kr..

Politiske beslutninger og aftaler

Der er ingen politiske beslutninger og aftaler i denne sag.

Økonomiske konsekvenser

Der er ingen økonomiske konsekvenser for Hvidovre Kommune i denne sag.

Retsgrundlag

Der er intet retsgrundlag i denne sag.

Høring

Der er ingen høringspligt i denne sag.

Bilag

Henvendelse fra Parcellforeningen Strandhaven

Punkt 10: Beslutning - Padelbaner, placering og bevilling til forundersøgelse

21/24056

Beslutningstema

Flere idrætsforeninger i Hvidovre Kommune efterspørger etablering af padelbaner, så borgerne får mulighed for at spille den nyere populære motionsform, padeltennis. I forbindelse med budgetaftalen for 2022 blev det derfor besluttet, at muligheden for at etablere 4 padelbaner ved Avedøre Stadion skal undersøges.

Da banernes dimensioner imidlertid er i strid med lokalplanen for den tiltænkte placering ved Avedøre Stadion, foreslår administrationen, at banerne i stedet kan placeres på brandtomten efter Børnehuset Enghøj på Bødkerporten 2A i Avedøre Stationsby.

Kommunalbestyrelsen skal godkende, at der udarbejdes en forundersøgelse og økonomisk overslag på etablering af 4 padelbaner på brandtomten efter Børnehuset Enghøj på Bødkerporten 2A i Avedøre Stationsby, og at der bevilges 0,2 mio. kr. hertil fra helhedsplanen på idrætsområdet.

Indstilling

Direktøren indstiller til Kultur- og Fritidsudvalget, Klima-, Miljø- og Teknikudvalget samt By- og Planudvalget at anbefale overfor Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen

1. at der udarbejdes en forundersøgelse og økonomisk overslag på etablering af 4 padelbaner på brandtomten efter Børnehuset Enghøj på Bødkerporten 2A i Avedøre Stationsby.
2. at der bevilges 0,2 mio. kr. hertil fra helhedsplanen på idrætsområdet.

Beslutning i Kultur- og Fritidsudvalget den 04-04-2022

Ad 1. Anbefales godkendt. Administrationen udarbejder et notat om status og placering af den planlagte skaterbane i forbindelse med nærværende sags kommende behandling på Økonomiudvalget og i Kommunalbestyrelsen.

Ad 2. Anbefales godkendt.

Beslutning i By- og Planudvalget den 04-04-2022

Ad. 1 – 2. Anbefales godkendt.

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Ad 1. – 2. Anbefales godkendt.

Sagsfremstilling

Center for Kultur og Fritid, Center for Trafik og Ejendomme og Center for Plan og Miljø udarbejdet dette dagsordenspunkt.

Baggrund

Padeltennis er en blanding af tennis og squash, men er for nybegyndere nemmere at spille, hvilket har givet sporten voksende international popularitet. På baggrund af et ønske fra idrætsforeninger og borgere besluttedes det i forbindelse med budgetaftalen for budget 2022 og overslagsår, at det skal undersøges, om det er muligt at etablere 4 padelbaner efter internationale standarder ved Avedøre Stadion (friarealerne omkring omklædnings- og klubhus, Byvej 78).

En padelbane består af en rammekonstruktion af 3-4 meter høje glasvægge og trådhegn samt et underlag af kunstgræs og sand. Etableres banerne med lysmaster, sikres det, at banerne kan benyttes mest muligt på et døgn, og at flere derfor vil få glæde af dem. Etableres der også overdækning, som skærmer for vejr og løvfald, sikres en længere levetid, og at vedligeholdelsesopgaverne bliver færre.

Lokation til padelbanerne

Den oprindelige tiltænkte lokation til banerne ved omklædnings- og klubhuset ved Avedøre Stadion er omfattet af Lokalplan 403-1, som ikke tillader de nødvendige 3-4 meter høje glasvægge og trådhegn, lysmaster og overdækning, fordi banernes fysiske fremtoning ikke er forenelig med områdets grønne karakter. Der kan ikke opnås dispensation, og en etablering på arealet kræver derfor vedtagelse af en ny lokalplan for området. En ny lokalplan vil imidlertid ikke kunne overholde retningslinjerne i Kommuneplan 2021, idet etablering af padelbaner strider mod intentionerne om at begrænse hegning, belysning og bebyggelse i den grønne hovedstruktur i området.

Administrationen foreslår derfor, at der i stedet udarbejdes en forundersøgelse og økonomisk overslag på etableringer på kommunens grund, Matrikel 13 ae, Avedøre By, Avedøre, på brandtomten efter Børnehuset Enghøj, Bødkerporten 2A i Avedøre Stationsby. Grunden kan rumme banerne med et areal på 1.700 m² og ligger i god forbindelse til Avedøre Idrætscenter, parkeringspladser og offentlig transport.

En indledende undersøgelse viser, at banernes funktion ligger inden for det tilladte i Lokalplan 456, hvor områdets friarealer skal bruges til lege-, opholds- og sportsarealer. Administrationen vurderer desuden, at funktionen kan overholde de lovlige rammer for naturhensyn og støjniveauer. Begge dele skal dog undersøges nærmere i forbindelse med en forundersøgelse af etableringen, herunder skal støjberegninger udføres af en rådgiver. Derudover vil det være nødvendigt at håndtere klimatilpasning ved etableringen af banerne, da vand samles på dele af grunden, hvor to af banerne etableres, (vedlagt som bilag: ”Illustration af padelbaner i Avedøre Stationsby, Bødkerporten 2A”).

Myndighedstilladelser

Det bemærkes, at etableringen af padelbanerne i sidste ende kræver flere myndighedsgodkendelser, herunder byggetilladelse og miljøgodkendelse (VVM-screening).

Hvis banerne ønskes etableret uden overdækning, kan der være krav om tilslutningstilladelse i forbindelse håndtering af regnvand og krav om nedsivningstilladelse.

Myndighedsgodkendelserne forudsætter, at der indsendes konkret projektmaterialer – dvs., at der foretages en forundersøgelse og projektering af banerne på en konkret lokation.

Omkostninger

Padelbanernes levetid er ca. 10 år afhængigt af den daglige belastning og løbende vedligehold.

Anlægsudgifter

Administrationen indhentede i 2021 et prisoverslag på anlægsudgifterne fra en leverandør og har på basis heraf estimeret priserne til ca. 4,2 mio. kr. for baner uden lysmaster og overdækning, og ca. 6,4 mio. kr. for baner med lysmaster og overdækning. Priserne er uden indeksering for nuværende samt materialeprisstigninger på byggemarkedet, og det anbefales derfor, at forundersøgelsen inkluderer udarbejdelse af et økonomisk prisoverslag.

Driftsudgifter

Derudover vil der være omkostninger til afledte drift som fx strøm, internet, adgangssystem, sand til baner, vedligeholdelse af omfangsdræn, overflader og indhegning mm. Udgifterne til afledt drift estimeres til ca. 0,2 mio. kr. årligt ved fire overdækkede baner, og ca. 0,3 mio. kr. årligt ved fire baner uden overdækning.

Administrationen er ved at undersøge mulige driftsmodeller og aftalekonstruktioner, herunder muligheden for et samarbejde mellem kommunen og en forening, hvor foreningen står for den daglige drift af banerne, herunder foreningsaktiviteter og udlejning af overskydende banetider.

I forhold til indtægterne, der genereres, undersøges muligheden for en fordeling af indtægterne til henholdsvis hel eller delvis dækning af driftsudgifterne til banerne, til foreningens fortsatte udvikling af aktiviteterne og til at øge budgettet for kommunens talent- og elitepulje.

Politiske beslutninger og aftaler

Kommunalbestyrelsen besluttede den 5. oktober 2021, punkt 3, 2. behandlingen af budgetforslag 2022 og overslagsårene 2023-2025. Sagens bilag 8 indeholder budgetaftalen indgået mellem A-O-F-H, hvoraf det fremgår, at ”Etableringen af 4 padelbaner efter internationale mål ved Avedøre Station undersøges”.

Økonomiske konsekvenser

I investeringsoversigten 2022-2025 er der i 2022 afsat 3,6 mio. kr. på projekt 0402 Helhedsplan for idrætsområdet.

Der søges om anlægsbevilling til forundersøgelse af fire padelbaner på 0,2 mio. kr. i 2022, som foreslås finansieret af projekt 0402 Helhedsplan for idrætsområdet.

Såfremt der i 2022 også gives anlægs- og tillægsbevilling på 0,5 mio. kr. til en forundersøgelse af Hvidovre Stadions potentiale for afvikling af Superligakampe, som ligeledes behandles på denne dagsorden, vil der herefter restere et restbudget på Helhedsplanen for idrætsområdet på 2,9 mio. kr. i 2022, som ikke er disponeret.

Projektets samlede økonomi

	2022	Anlægsbevilling	Tillægsbevilling	I alt
0402 Helhedsplan for idrætsområdet	3,6	-0,2	-0,5	2,9
Hvidovre Stadion, forundersøgelse*			0,5	0,5
Padelbaner		0,2		0,2
I alt	3,6		0,0	3,6

*) behandles på samme møde i KFU.

Projektets samlede anlægsbevilling

	Anlægsbevilling	Ansøgning om anlægsbevilling	I alt
Padelbaner, forundersøgelse	0,0	0,2	0,2

Retsgrundlag

Efter kommunalfuldmagtsreglerne kan kommunerne etablere og drive idrætsanlæg.

Høring

Der er ikke høringspligt i denne sag.

Sundhedsmæssige konsekvenser

Etableringen af en padelbanerne underbygger det politiske pejlemærke ”Byen som motionsrum” i Hvidovre Kommunes Kultur- og Fritidspolitik 2020-2022, der bl.a. sigter mod at få flere borgere til at motionere. Pejlemærkets delmål indebærer bl.a. indretning af byrummet, så det bliver nemmere og mere attraktivt at dyrke motion; f.eks. ved at etablere motionsruter, redskaber mm. i det offentlige byrum, samt at etablere helt nye faciliteter for specifikke typer motion som fx boldspil.

Miljømæssige konsekvenser

I forbindelse med myndighedsgodkendelsen af padelbanerne skal kommunens miljømyndighed (Center for Plan og Miljø) vurdere, om banerne kommer til at påvirke miljøet væsentligt ved en VVM-screening (Vurdering af Virkning på Miljøet), herunder støjpåvirkning af nærmiljøet.

Screeningen vil være underlagt forvaltningslovens partshøringspligt, og en endelig afgørelse vil skulle offentliggøres på kommunens hjemmeside med en klageperiode på 4 uger.

Bilag

Illustration af padelbaner i Avedøre Stationsby, Bødkerporten 2A

Punkt 11: Eventuelt

21/33986

Beslutning i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget den 04-04-2022

Anders Liltorp (A) spurgte til status på trafiksanering på Brostykkevej. Administrationen svarede, at udvalget får forelagt en sag om dette i løbet af sommeren 2022.

Søren Trebbien (C) henviste til sag om finansiering af arbejde ved Krogstenshave, og foreslår, at administrationen kommer med 1-2 forslag til, hvor der er alternative muligheder for besparelse i 2022-budgettet.

Bent Roldgaard (F) spurgte til status på undersøgelse af Engstrand løbebane på volden. Administrationen svarede, at forarbejdet er i gang.